

МОРСКИ РАТНИКЪ

„М. Р.“ излиза полумесечно
Абонаментъ за година — 60 лв.
пол. „ — 30 лв.
„ — странство — 100 лв.

ОТДЪЛЕНЪ БРОЙ 2 ЛЕВА

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

Урежда редакционенъ комитетъ

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

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

Скръбна вѣстъ

Г-нъ и Г-жа Коста Золасъ и дѣцата имъ.
Г-нъ и Г-жа Качевъ и дѣцата имъ.
Г-нъ Жоржъ Золасъ
Г-нъ и Г-жа Джонъ Золасъ и детето имъ.
Г-нъ Стефанъ Золасъ, роднинитѣ и близки
съ неутешима скръбъ и съкрушено сърдце,
извѣстяваме на роднини, приятели и познати,
че многообичния ни баща, свекъръ и дѣдо

ПАНТЕЛЕЙ ГЕОРГИ ЗОЛАСЪ

роденъ на 17 априль 1857 год.

се помина на 22 IV въ 8 ч. вечерята

Тленнитѣ му останки се вдигнаха на
24 априль 1926 г. 2 часа следъ обѣдъ отъ
домътъ му ул. Миладиновска № 11.

Опѣлото се извърши въ църквата „Св
Никола“.

Варна, 23 априль 1926 год.

Отъ опечаленитѣ.

Южния полюсъ.

Морски Сговоръ и Морски Ратникъ

Това сж два органа, които взаимно се допъл-
ватъ. Първия ратува за любовъ изъ морето, а
втория — за правата на тия, които сж го обикнали.
А въ сществуването на тази връзка се обяснява
инаякъ пълната съ привѣстивия и насърчения ста-
тия, печатана въ органа на Б.-Н. М. С. — Морски
Сговоръ — брой 4 т. г.

Ние му благодаримъ отъ сърдце за добритѣ
благожелания и искаме да върваме, че съ неговата
подкрепа, току що появилия се Морски Ратникъ
ще стани органъ на съюза на българскитѣ мо-
ряци.

Безъ да искаме да влизаме въ полемика съ
М. С., неможемъ незабележано да отминемъ извест-
ни пасажи отъ статията, засѣгащи лично моря-

Намъ се виѣнява въ вина, че поради нашата
резединеностъ, редното мореплавание всѣка година
западало и че провалянето му щѣло да донесе ре-
дица катастрофи и нещастия за народното сто-
панство и страната. Е, добрѣ, ако това се съзнава
отъ М. С., защо въ продължение на петъ годиш-
ното си сществувание не направи нищо за подоб-
рение участъта на скромнитѣ труженци на моретс-
моряцитѣ — както той ги нарича, за да се предо-
врати това зѣло? М. С. прибързва да се отдумъ, че
като чисто просѣбно културна организация, не мо-
же да защитава професионалитѣ интереси на
едно съсловие.

Тогава защо Б. Н. М. С. се застъпва за ос-
вобождавание отъ данѣци акцизи, налози, такси и
др. риболовцитѣ. (Морски Сговоръ брой 4. 1924 г.
Резолюции взети отъ събора и пр. стр. 2 п. 8) и
действува за създаване съюзъ на риболовцитѣ, за
който е приготвенъ и уставъ) М. С. бр. 3, 1926 год.
стр. 20)? Сж ли тѣ — рибаритѣ — професионално
съсловие и иматъ ли тѣ лични облаги отъ тази
професия? А морячеството като професионално
съсловие, кому служи и чии интереси запазва?

Скромниятъ български морякъ служи на сто-
панскитѣ народни интереси. Той разнася българ-
скитѣ произведения тамъ, гдето го прѣтатъ и съ
това спомага за развитието на нашето стопанство;
той представлява, когато е нужно, нацията въ
чужбина и зашищава българската честъ, символизи-
рана въ тридѣтното народно знаме и освѣтена
отъ морскитѣ правила.

Г-нъ Сателовъ Борисъ, въ статията си „ро-
лята на търговския флотъ въ живота на народитѣ“,
помѣстена въ М. С. бр. 6, 1924 год. стр. 5 п. 3,
казва: „Държава имеюша собственъ търговски
флотъ, има голѣмъ запасъ отъ хора смѣли, енер-
гични и предприемчиви, които поради постоянното
си съприкосновение съ търговския свѣтъ по раз-
нитѣ страни, запознавайки се на мѣстото съ мѣс-
тнитѣ условия, се явяватъ пионери на отечествен-
ната търговия, като откриватъ нови пѣтища на
търговията и намиратъ нови мѣста за приложение
на отечественитѣ капитали“.

Великия покойникъ Нелсънъ е казалъ: „хо-
рата — а не пароходитѣ — се биятъ“.

Моряцитѣ — а не пароходитѣ — сж, които слу-
жатъ на отечественната търговия, казваме ние.
Следва ли прочее, да се твърди какво моряка слу-
жи на своята професия. Съ огледъ на своитѣ про-

Не разединението и неорганизирането на нашите моряци са причината за отпадане на нашето мореплаване, а липсата на морско законодателство.

Няма напредък без законодателство, както, гдето няма законодателство, няма напредък.

Не ли, благодарение на редът законоположения след освобождението, България се издигна така високо пред очите на културните народи, та спечели и завистта на своите съседи? Не са ли законите, които гласаха към напредък: техници, учители, адвокати, лекари и пр? Не са ли законите, които подобриха скотовъдството, лесо-въдството, индустрията и пр?

Погрешно е да се мисли, че без законодателство може да има напредък.

1-нй Никола Мишев в статията си „Дирекция на Мореплаването“. (М. С. бр. 10 1924 год.) много право казва: „... и виждаме, че днес, когато се явява втора инициатива за образуване второ п. д-во. между другите мжноти, една от най-големите е липсата на държавно морско законодателство“.

Би ли се лишила нацията от 2-о пароводно д-во, ако имаме морско законодателство? Гдето е тук напредък? Ето защо ние се провикваме: „Към морско законодателство!“

М. С. знае какво законодателство искаме ние; —то е сжщото, което ще допринесе за създаване и развитие на българското мореходство. Ние го искаме, за да можем, посредством него да работим по настойчиво и да нагоним изпреварилите ни културни народи — които дължат своя напредък на свовременните си закони.

Повод на тия малки разсъждения ни даде М. С. понеже схващаме, че програмната статия на М. Р. не е добре схваната.

Що се отнася до „свободната трибуна“, що дразнела и вдъхвала безпокойство, нека си каже думата редакционния комитет на М. Р.

Германския флот

По силата на Версайския мирен договор Германия биде лишена от могущия си военен флот и предаде на съглашението и Сюзените държави всички свои търговски пароводи от 1600 тона на горе, половината от 1000 тона на горе и четвърт от риболовните си кораби.

Имахъ случая да чуя от германски авторитетни умоте следната трезва мисъл: „Край многото злини и неправди що донесе Версайския договор той ошастливи Германия с една единичка цинна добрина: лиши я от военен флот, който струваше много милиарди, без да принесе нѣкоя полза. Голѣмата война доказа, че милиардите изразходвани по военния флот сж отивали на празно.“

След изпълнението на Версайския договор германския трезвен народ не се отчая, а се залови ревностно с пресъздаване и засилване търговския си флот.

Въстановяването на този флот върви бърже и прогресивно.

Въ 1921 год.	е билъ	717,450 тона
• 1922	• • •	1,887,408
• 1923	• • •	2,500,000
• 1924	• • •	3,000,000
• 1925	• • •	3,139,529

Горните цифри ясно показват, че Германия в скоро време ще настигне положението си от преди войната, когато тя бѣ най-сериозния конку-

рентъ на Англия, чийто тонажъ превъзхождаше германския с 5,000,000 тона.

Заслужава да отбележим и трафика на германските пристанища въ Балтийско и Северно морета. Този трафикъ презъ 1924 год. е съставлявалъ 97 % отъ трафика преди голѣмата война, а презъ 1915 година го е надминалъ с 65%. Само Хамбургското пристанище, презъ изтеклата година е отбелязало 13,241 влѣзли и 15,413 излѣзли кораби.

Въ скоро време Германския народенъ флагъ пакъ ще се разтѣва по всички морета, океани и пристанища на земния шаръ.

И неволно си задавамъ въпроса, какво правимъ ние българите за родното корабоплаване?

Нешастния за насъ Ниойски миренъ договоръ, безъ да ни е отгнѣлъ единъ корабъ, нашия тонажъ отъ преди войната е намалѣлъ.

пъло мѣтега цѣя

Морякъ

Сине мѣй, ако всѣки препорѣчваше на другитѣ оная професия, която е билъ добра за него, —тогава и азъ съ ентузиазмъ ще ти кажа: стани морякъ!

Разпъни платната, и цѣя съ кораба си онова безпредѣлно водно поле, което е само за ония, които сж смѣли. Иди и носи въ отечеството си: диаманти отъ Индия, —кожи отъ Саксония, — вълна отъ Австралия и захаръ отъ Америка! Кръстосвай на дължъ и на ширъ нашата малка планета; чуй езиците на всички народи и се наслади отъ хубостите на всички страни. Иди и когато се завърнешъ въ твоята селска колиба, тя ще стане за тебе дворецъ, украсенъ съ твоего здраве и богати спомени.

Нѣма да ти възхвалявамъ професията на моряка, но само ще ти кажа: ако нѣмашъ здрави мисли и лѣско сърдце —недѣй става морякъ! Защото, смѣлостта на моряка не е нужна само въ борбата му съ морските вълни, а му е необходима за да може да запази живота на всички, които пътуватъ съ него и го знаятъ за свой пѣтеводителъ.

Ако ли пѣкъ, ржката ти е силна и сърдцето —юнашко; ако изненадите те привличатъ; ако издържашъ на гладъ и жажда; ако въсѣтъ ти не е истъгиченъ и соления дѣхъ на морето не ти е противенъ; ако нескончаема тишина презъ дългите дни на пътуване, не те довежда до отчаяние и, ако мъчнопостижимото не те плаши: научи се да употребявашъ бусолата и секстанта и стани морякъ!

Чистия въздухъ; добрия апетитъ, който прави сушената риба по-вкусна отъ фазана; безгрижната веселостъ, която се замества съ продължителната меланхолия; безпредѣлното водно поле съ своите далечни хоризонти; картината отъ свѣтлина, вълни и небе, —его сладостите, които ще изпитвашъ, застаналъ неподвиженъ на палубата на твоя корабъ.

Ако ти тежи подчинеността, —гледай по скоро да станешъ капитанъ, за да можешъ да изпиташъ радостите и на капитана, който е пълновластенъ господаръ на всички ония негови поданници, които съставляватъ екипажа на кораба. И ако ти съумѣешъ, въ което не се съмнявамъ, да съгласувашъ строгостта на морската дисциплина съ нежността на твоего сърдце, —ти ще бѣдешъ обичанъ, както никой другъ началникъ, билъ той адмиралъ, полководецъ, директоръ на фабрика или управител на нѣкоя търговска къща.

Хората, които сж принудени съ месеци да споделят нескончаемата самотност и продължителното мъчание въ морето, сж членове на едно семейство, баща на което е капитана. И колкото къщата, въ която живѣе това сѣмейство е по-малка толкова по-силни сж чувствата, които свързват членоветъ на това семейство по-между имъ. А пъкъ никоя къща не е по-малка и по-тъсна отъ единъ корабъ, колкото голѣмъ и да е той. Прозорцитъ му сж малки, кабинитъ — кутийки, но тѣ откриватъ хоризонта по-широко отъ колкото човѣкъ може да обхване. За подъ ще имашъ океана а за покривъ — небето. . . . И никъде на друго мѣсто, човѣкъ не чувствува едновременно тъй добре своето величие и своето нишожество. Въ никое друго жилище той не концентрира въ себе си толкова чувства и толкова мисли, както въ това на морето. Кораба е едно гнѣздо, висящо между две лазурни бездни, предъ величието и безконечността на които, човѣкъ обича, мисли и чувствува много повече, отъ колкото на кое да е друго мѣсто.

Колко дребнaвости остава човѣкъ на сушата, при заминаването си съ корабъ! Колко злоба и ненавистъ, които ни се струватъ неизлечими, се разпиляватъ, като мъгла предъ слънце, само отъ гледката на онзи безкраенъ просторъ отъ вода и небе. Въ него има толкова въздухъ и свѣтлина, които не позволяватъ на плесенята да вирѣе; тамъ има таково провѣтриване, което не позволява на гнилото да заразява въздуха и душата на хората.

Мисълтъта, за оставенитъ на брѣга близки, се запазва съвършено жива въ паметта, и никой баща не чувствува тъй силно привързаността си къмъ тѣхъ, както моряка, който носи въ дълбочината на сърдцето си образитъ на своитъ деца, които милва презъ нескончаемитъ часове на безмълвие и съзерцание. . . . Има целувки, които се даватъ само следъ като си пребродилъ океана и обиколилъ свѣта. . . .

Живота на море калява моряка сжщо тъй както се закалява стоманата: прави характера му чистъ и силенъ; закрѣпва смѣлостта му и го прави великодушенъ и добродетеленъ, понеже му открива стойността на човѣшкиятъ чувства: — малко фаталистъ, но това не пречи на хорското щастие.

Отъ тука идва и онази празнична и приятна веселостъ на моряка, който съзнателно се радва на живота днесъ, понеже не знае утре дали ще е живъ. Може би да е малко нещобичтеленъ, — да е малко безгриженъ, но всѣкога — благороденъ и доволенъ, че се чувствува здравъ и благодаренъ за добрия си апетитъ и спокоенъ сънъ.

Живота на моряка е пъленъ съ опасности: — безкрайни тѣги, — умора, често пѣти не по силитъ и на най-здравия организъмъ, — принудително бездействие, което се смѣнява съ прѣкалена дейность — дълги раздѣли отъ семейство, приятели и отечество, често пѣти жестоки. Отговорность — голѣма, спрямо хора и товаръ. Както и тягостта — да понася или прилага въ изпълнение строгата дисциплина. . . .

И така, сине мой, ако си решилъ да станешъ морякъ, какъвто, бѣше баща ти, не забравяй, че трѣбва да работишъ неуморно, за да може отечеството ти, да заеме единъ день заслуженото си мѣсто на морето!

Превелъ: Йоле

Търговския флотъ на една страна, назва Paul Gloagres, прилича на растение, което, ако не е посадено на добра почва, — нѣма да даде никакъвъ плодъ.

По Дизбаркото.

Едни отъ най-икономичнитъ и мощни средства за превоза на стокитъ по сухо и вода сж безпорно: желѣзницитъ и корабитъ.

Напредналитъ страни, на които границитъ се допиратъ до море или плавателна рѣка, използватъ тия природни пѣтици като правятъ известни пунктове достѣпни за корабитъ съ постройки на пристанища и други съоръжения.

Ж. П. линии идатъ да улѣснятъ превоза на стокитъ до тия пунктове предназначени за износъ или да отнесътъ въ вътрешността на страната донесенитъ отъ странство такива. Тия превози по Ж. П. линии, били тѣ държавни, или частни, ставатъ при условие: товарача или получателя на стоката, има самъ грижата да извърши функциитъ за товарението или разтоварението на свой средства. За мѣлки пратки, — единични колети, — грижата за натоварването или разтоварването, се възлага на Ж. П. администрация. Като възнаграждение, за оказаната услуга отъ Ж. П. органи, за всички превози по Ж. П. линии, — отъ товарача или получателя (ако стоката е рамбурсъ,) — се събира 20% и даже 30%, отъ превозната такса, споредъ вида на стоката.

Това възнаграждение, което се събира подъ формата „Персонални добавки“, е задължително за всички превозки, биле тѣ държавни или частни, — изключая само служебнитъ такива за администр. на желѣз. и пристанищата и се разпределя процентно всѣки месецъ между целия персоналъ на Ж. П. администрация.

Условиата за тия превози по Ж. П. линии ставатъ по изработени законоположения, които важатъ, както за държавнитъ, така сжщо и за частнитъ дирекции.

Въ всѣки случай, Ж. П. администрации отговарятъ само за липситъ и повредитъ на стокитъ, ако тѣ сж доказани при предаването имъ, на получателя.

Условиата, при които става приемането и предаването на стокитъ отъ корабитъ сж малко по сложни отъ тия по Ж. П. администрация, понеже функциитъ сж съвсемъ други. Особено за разтоварването на стокитъ, където корабитъ не могатъ да чакатъ да се явятъ получателитъ, за да си получатъ и прибератъ стокитъ и следователно тая грижа поематъ пароходнитъ агенти. Тѣ независимо отъ това, носятъ и материални отговорности, предъ митническитъ власти, на които се предаватъ стокитъ и получателитъ въ последствие, си ги взематъ отъ тѣхъ.

Така, че ако държавния персоналъ по Ж. П. линии получава за труда си по товарението или разтоварването на стокитъ, възнаграждение много естествено е, пароходните агенти, които сж представители на частни дружества, да получаватъ въ по-голѣмъ размеръ възнаграждение за своя трудъ, грижи и разходи по разтоварването на стокитъ отъ пароходитъ, което възнаграждение общеприето се нарича Дизбарко.

Спасителната работа и помощта оказвана на корабитъ на море.

Адмиралитейския съветъ въ Лондонъ, преди нѣколко време, е поставилъ на ново разискване въпроса за спасителната работа и помощта оказана на корабитъ на море. Случая е следния:

Испанския корабъ *Eolo*, натоваренъ съ 5050 тона каменни въглища, на пътъ за Александрия, миналата година засѣдналъ.

Веднага, нѣколко ремуркиори сѣ се притекли на помощъ и почнали работата за спасяването му. Обаче, въпреки всичкитѣ имъ усилия презъ цѣлия денъ не сѣ могли да го помръднатъ отъ мѣстото му.

Вечерята, капитана на *Eolo*, подѣ, предложѣ, че ще чака инструкции отъ арматоритѣ си, прекратилъ работата на ремуркиоритѣ, и на другата сутринъ сключилъ договоръ за спасяването на парахода, съ *Swan Hunter Salvage Company*. Тая последната, следъ като разтоварила частъ отъ товара на парахода изтегнала го на вода.

Собственицитѣ на ремуркиоритѣ, които работили предния денъ, завели искъ противъ арматоритѣ на *Eolo*, за да имъ се заплати работата за цѣлия денъ, но арматоритѣ на *Eolo* отказали да плащатъ на ремуркиоритѣ, каквато и да била сумата, понеже работата имъ не е дала никакъвъ резултатъ, какъто е и решението на Хагската конференция, изразено съ английската фраза: „No cure No pay“.

При все това, съвета решилъ, да се заплати на ремуркиоритѣ, сумата 500 английски лири, понеже работата имъ е била прекъсната по нареждане на капитана на *Eolo*, а не по тяхно собствено желание.

Международни морски конференции.

Когато въ Брюкселъ е заседавала конференцията по международното морско право и разгледала въпроса за отговорноститѣ на собственицитѣ на кораби, морскитѣ привилегии и ипотеки, въ Лондонъ се е състояла третата международна конференция на арматоритѣ, която е заседавала отъ 14 до 16 Априлъ и е разгледала въпроситѣ за покровителството на националнитѣ параходи и сигурността за живота на хората на море, както и усъвършенствуването на безжичния телеграфъ. Конференцията е обмислила сжщо и начина, по който биха могли да се създадатъ взаимни връзки между всички международни морски органи, за да може да се постигне еднаквостъ по морското право въ всички морски държави.

Нова мѣрка въ полза на корабостроенето въ Италия.

Министерскиятъ съветъ въ Италия е одобрилъ текста на законопроекта, който съдържа допълнителни мѣрки въ полза на морската индустрия. Ще се освобождаватъ отъ всекакъвъ видъ налози, всички материали и машинни части, предназначени за корабостроение.

Тия материали ще се складиратъ въ особенни митнически депозитни магазини.

За по-широкото прилаганне на Хагскитѣ правила.

Търговската камара въ Лондонъ е изпратила единъ циркуляръ до по-главнитѣ търговски камари въ Европа, съ които се поканватъ всички търговски организации, да въздействуватъ на своитѣ правителства, да приематъ по-законодателенъ редъ, нареждалията на Хагската конференция, придобили законность въ Англия, подъ название: „Carriage of Goods by sea Act“.

Циркуляра изтъква, че Хагскитѣ правила сж резултатъ на дълги разисквания между заинтересуванитѣ нации по морския трафикъ и че тѣ съставляватъ една необходимостъ за развитието му.

Новъ водолазенъ апаратъ.

Фирмата Почгобарди отъ Специя, е направила опити при о. Родосъ и други острови въ Егейското море, съ единъ новъ типъ водолазенъ апаратъ, предназначенъ специално за ловидба на сунгери. Опититѣ сж предизвикали голѣмъ интересъ между ловцитѣ на сунгери, които виждатъ въ тоя апаратъ осигуряването на тяхното съществуване. Опититѣ сж излезли много сполучливи и следъ нѣкои незначителни поправки, наложени отъ практиката ще може да се постави въ употребление. Апаратъ е снабденъ съ телефонъ.

ХРОНИКА.

Редакцията честити на всички свои съучастници и четатели свѣтлото Христова Възкресение, съ най-добри благопожелания, щото следното празнуване да посрещнемъ съ подобрена и утробенъ размъръ на М. Р.

Христосъ Възкресе!

Редакцията на М. Р. изказва съболезнуванията си на семейството на починалия многоуважаванъ и почитанъ дългогодишенъ агентъ на разни парокходни компании г-нъ П. Г. Золасъ.

Плаванието въ Балтийско море. Откриването на Балтийскитѣ пристанища, тая година ще стане по-късно отъ колкото миналата година, понеже ледоветѣ покриватъ тая година много по-голяма плоскостъ и студоветѣ продължаватъ. По южнитѣ пристанища ще бждатъ открити: въроятно въ началото на м-цъ май, когато миналата година презъ месецъ априлъ бѣха чисти отъ ледоветѣ, а севернитѣ — не по-рано отъ началото на месецъ Юний.

Германския транзитлантинъ „Хамбургъ“ за първи пътъ следъ войната: е билъ посрещнатъ официално въ пристанището Булонъ. Следъ посещението на властитѣ, въ парахода е била сервирана закуска на присѣстваещитѣ.

Най-голямиятъ французинъ транзитлантинъ „Ile de France“ отъ 41,000 тона, дългъ 241 метра, е билъ спуснатъ въ морето благополучно на 15 Мартъ т. г. Парахода ще пътува съ 21 мили въ часъ.

Приетъ е билъ балансъ на Италианското Параходно Дружество Лойдъ Сабаудо за изтеклата 1925 година. Печалбитѣ му възлизатъ на 11,462,228 италиянски лири, които осморяватъ на акционеритѣ по 22 ит. лири на акция.

Стачна сж обявили 3000 души моряци, служаци въ ремуркиоритѣ въ Ню-Йоркъ, която е уредена съ декларацията на голѣмитѣ ремуркиорни дружества, че заплатитѣ имъ ще бждатъ увеличени и часоветѣ на работното врѣме — намалени.

Редакцията на М. Ратникъ моли сътрудницитѣ си да пишатъ по общозадължителния правописъ допискитѣ си и на едната страница на листа.

Позади липса на мѣсто, допискитѣ отъ дупнавскитѣ пристанища оставатъ за следния брой.

Печатница Възаимностъ на Ил. Проиковъ — Варна
Пор. № 133
1926 гон