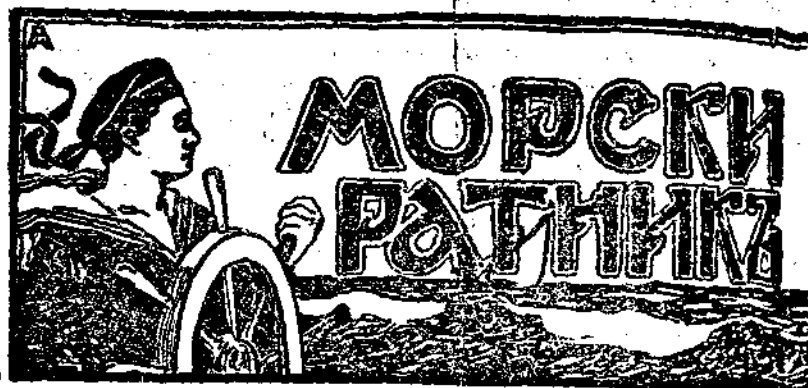


Всѣки морски тру-
женикъ допринася
блага и сближение
за родината си.



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.

ЗА НАШИЯТЪ ТЪРГОВСКИ ФЛОТЪ

Нашата малка страна, следъ като загуби поради войнитѣ, голѣма частъ отъ най-плодороднитѣ си области, нейния главенъ поминѣкъ — земледѣлието, съ раздробяването на земята, по причина на прехода отъ патриархалното сѣмѣйство къмъ единичното такова, отъ една страна и на засѣване на нови култури, по доходни за селскитѣ стопанства — слънчогледъ, потонъ, памукъ и други — въ значителната си частъ сурогати за мѣстната индустрия, напоследѣкъ, изгуби значение за масовиятъ однороденъ износъ на зърненитѣ храни.

Съ тази търговия, въ голѣмъ мащабъ, поради крупното си и ефтино производство, останаха да манипулиратъ държавитѣ съ огромни пространства земи — Канада, Съединенитѣ американски държави, Южно-американскитѣ голѣми републики, Русия и Ромъния. Последнитѣ две, покрай голѣмиятъ износъ на хранитѣ, експортиратъ въ голѣмо количество още: петролъ, минерални масла, дървенъ материалъ, соль, минерали и други.

Съответно нашето малко и раздробено производство, транспорта, по воднитѣ пѣтища отъ насъ, сравнително, сега е много слабъ. Този транспортъ е детайленъ, нареченъ „парчаджийски“ и служи, отъ време въ друго, да комплектува фрахта на корабитѣ товарили отъ Дунава и рускитѣ пристанища, когато известни партии тамъ за близкитѣ пристанища до Гибралтаръ, не сж могли да бждатъ натъкмени, или отъ по нѣколко партии дребни пратки — нѣколко стотици торби бобъ, брашно, царевича, кашкавалъ и подобни за пристанищата на Сирия, Египетъ, Гърция и адриатическитѣ портове.

При това положение днесъ на транспорта и междусѣдски обмѣнъ, явно е, че нашитѣ кораби отъ тѣй наречениятъ типъ „товаро-пѣтнишки“ съ малѣкъ тонажъ, биха могли да бждатъ издържани само съ годишни парични субвенции отъ страна на държавата и то за пропѣтувани мили, а не тонъ стока, апропѣтъ съ такъвъ

ТУРИЗЪМЪ ПО МОРЕ

Всѣка година, отъ ранна пролетъ, до горещитѣ лѣтни дни, Александрийското, Пирейското, Цариградското и нѣкои пристанища на Сирия и Палестина, се посещаватъ отъ голѣмъ брой луксозни и съ голѣмъ тонажъ параходи, подъ различни знамена — европейски и американски, които извършватъ специални туристически рейси по море, като превозватъ съ стотици пѣтници — туристи отъ всички раси и нации на по-голѣмитѣ и просветени държави на земното кълбо.

Обикновенно, следъ войната, мнозинството отъ тези туристи сж хора отъ средна рѣжка: чиновници, домакини, рентиета, търговци, членове на разни католически и мисионерски ордени и други, които за определено число дни, споредъ предварително изработена програма и разписание за вояжа, извършватъ, съ малко разноси желанитѣ отъ тѣхъ пѣтувания по море съ цель да опознаятъ приназиятъ за тѣхъ близѣкъ изтокъ и да видятъ на мѣсто неговитѣ музеи, старини, естествени панорами, нрави и обичаи на ориенталцитѣ.

Презъ последнитѣ години този родъ туризмъ се доста засили и отъ година на друга, броя на хората и параходитѣ се все повече увеличаватъ.

Повечето отъ тези туристически турнета се устройватъ отъ голѣмата свѣтвна организация „Турингъ

На тези параходи и туристи, **вѣститѣ — държавни и общински** — оказватъ всички улеснения. Този туризмъ е организиранъ отлично и създава блага за всички параходни компании, желѣзници, автомобили, ресторанти, пазари и магазини за специфични за мѣстото артикули и редъ други, съ една дума, отъ него се препитава маса свѣтъ.

Сега, отъ Съединенитѣ Американски Шати, се обяждатъ, че около 800 души туристи — американци възнамеряватъ презъ това лѣто да посетятъ и Варненското пристанище. Въ това тѣхно желание ние прозираме, че това е началото на интереса, който чуждиятъ свѣтъ започва да проявява и къмъ нашата малка страна чрезъ международния туризмъ по море, а това трѣбва много да ни радва. Всѣко посещение, макаръ и кратковременно, вънъ отъ моралната си страна, доставя и материални облаги за страната.

Не по-малко отраднo е и създадениятъ напоследѣкъ комбиниранъ туризмъ между австрийскитѣ желѣзници — Дунава, нашиятъ желѣзенъ пѣтъ Русе — Варна и параходитѣ на Б. Т. П. Д-во отъ Варна за Цариградъ и обратно.

Презъ миналиятъ мѣсець на два пѣти, груповитѣ екскурзии отъ австрийци, по 70 и 50 челоуѣка сж начало за бждашето на този тури-

обикновеннитѣ разноси за мореплаването не могатъ да бждатъ смѣтани като аварийни; това название се отнася само до екстремно направенитѣ разходи. Следва, щото, разходитѣ, направени за пилотажъ, туажъ (теглене кораба съ въжета при платноходитѣ), влизане и излизане въ пристанища или рѣки, санитарнитѣ, семафорнитѣ, анкоражнитѣ, фарови и другитѣ мореплавателски права не сж сжщо аварии и сж смѣтатъ като обикновени разходи на кораба.

Колкото се отнася до вредитѣ, произлизащи отъ форсмажорни причини, по вина на капитана, или екипажа, или даже отъ собственитѣ недостатѣкъ на нѣщата, тѣхъ сжщо не можемъ да смѣтаме напълно като авария; причината, която ги е създадала се отразява само върху правилата, съгласно които такива вреди ще бждатъ разпредѣлени, или понесени.

Законодателя, базирайки се на старитѣ принципи, възприети, невсѣгжде, **е раздѣлил** авариятъ на два разрѣда — **обща авария и обикновени или частични**.

Общитѣ аварии (averies grosses) се състоятъ въ извършенитѣ разходи, или въ претърпѣнитѣ загуби доброволно, след мотивирани разисквания за общото благо и спасение на кораба и стокитѣ; следователно, тѣ сж понасяни общо, както отъ стопанина на аварийната вещь, тѣй и отъ притежателитѣ на предметитѣ, които сж били предпазени (предварени) посредствомъ тази жертва отъ загуби и щети съ които сж били заплашвани.

Обикновенитѣ аварии (averies simples ou particulières) пред-

5) вредитъ, нанесени, било на самият корабъ, било на запазенитъ стоки, когато, при току що предвидени случаи, се налага, щото известни предмети да бъдат хвърлени въ морето

6) заплатитъ и храната на екипажа, когато кораба е задържанъ по заповедъ на нѣкоя държава; така и при поправитъ на кораба, когато сжщиятъ доброволно е претърпѣлъ повреди за общото благо.

7) разходитъ по разтоварването, съ което е станало облекчаването на кораба, за да може сжщиятъ да се добере до пристанище или рѣка, когато е билъ принуденъ да разтовари частъ, или цѣлиятъ си товаръ, за да избѣгне вредитъ и гибелта на бурята, пирати и подобни.

8) разноскитъ, направени за изтеглянето на заседналиятъ корабъ, съ намѣрение да се избѣгне пълното изгубване на корабъ и стоки, или пленяването имъ. Сжщото нѣщо е не съмнено, и за загубитъ причинени отъ доброволно засѣда-

не, когато той е било предизвикано отъ алза за общото благо. При току такъвъ случай, може да възникне спорване, дали действително засѣдането е било доброволно, или е било предизвикано по необходимостъ на морски рискъ. Тогава, сжда ще преиш.

Законодателятъ не е ограничилъ стриктно съ нѣколкото точки, отбелязани по горе като изчерпателни, случаетъ при общитъ аварии, вънъ отъ тези случаи, които той специално е предвидилъ, всѣка доброволно понесена вреда и всички разходи, извършени следъ мотивирани обмисления за благото и спасението на корабъ и стоки отъ момента на тѣхното товарене и отпътуване, до онова на тѣхното пристигане и разтоварване сж общи аварии при случаетъ на скжсване и отвлчаване на корабнитъ платната, принудително спиране сражение за избѣгване пленяване, и при всички останали други случаи, подобни на горнитъ, целящи общото благо.

(следва)

РАЗКАЗИ ИЗЪ МОРЕШКИЯТЪ ЖИВОТЪ

Тодоръ Ангеловъ

БЕЗЪ ЕЗИКЪ

(изъ споменитъ на капитанъ Z)

— РАЗКАЗЪ —

Следъ едно мжчително пътуване въ Средиземно море при продължително вълнение и противенъ северо-източенъ вѣтръ отъ нощъ Матапанъ до Лионския заливъ, като загубихме една отъ параходнитъ ни лодки и двама човѣка отъ обслугата бидоха контузени и леко ранени, изморени и неотспали стигнахме презъ една декемврийска вечеръ въ Марсилското пристанище.

Команданта, по пътя, не поиска да се приютимъ нѣкжде на заветъ до ослабване на силниятъ вѣтръ, който непрестанно духаше, по причина на товара ни — парахода бѣше натоваренъ съ царевница, която въ хамбаритъ слабо се проветриваше и понеже сжщата бѣше отъ стара реколта, имаше опасностъ отъ бавене при превозването ѝ да се запали.

При пътуването, на два пъти, команданта разпреди да се даде на екипажа двойна дажба ракия и вино, тъй като хората, поради извънредно лошото време отъ дълго блѣни-

при пристигане въ чуждо пристанище.

На другия денъ парахода ни бѣше блокиранъ отъ разни посетители — акварелни художници, които срещу два франка ни предлагаха нарисувати въ разни положения нашиятъ параходъ, гледачки на щастие съ карти, черъ бобъ и кафе, амбулантни продавачи на разни раковини, стѣклени колиета, копирени кърпички, спомени отъ Маролия, гидове, комиссионери, между които и единъ „куртиеръ“ на визитната картичка на неговото куртиерство бѣше отбележано съ следниятъ надписъ: „Lazare Lazarides — courtier de plaisir — Marseille“.

Всички си предлагатъ изведнажъ услугитъ и човѣкъ недоумѣваше кого да изслуша найнапредъ.

Почти никой отъ насъ не обръщаше внимание на тези пѣстри предлагания и всѣки бързаше да излѣзе „на брѣга“ както казватъ моряцитъ.

тринитъ на голѣмитъ магазини, безъ да иска, попадналъ въ покрайнитъ улици на многолюдния градъ и се е объркалъ, безъ да може да се ориентира за улицитъ, водещи къмъ пристанището.

Виждайки, че времето напредва, застаналъ посреда улицата, недоумѣвайки какъ да се справи съ безсходното си положение не познаващъ никакъвъ чуждъ езикъ, следъ дълго обмисляне, спрѣлъ едного отъ минаващитъ, като пусналъ въ ходъ всичкитъ си познания по френско-мимическия езикъ, съ изражението „ла вапоръ, ла булгаръ“. Французина го поизгледалъ и като не разбралъ нищо, отминалъ, обаче нашиятъ приятелъ, безъ да се отчае отъ това, спрѣлъ втори минаващъ, като този пътъ увеличилъ броя на думитъ на своеобразниятъ си лексиконъ съ обръщението „ла вапоръ, ла булгаръ, ла фжшфжшъ, ла тютюю...“, като сжщевременно съ ржче и крака се е помжчилъ да представи параходната сирена и избиването на парата.

Побъркалъ се е горкия, казалъ единъ отъ присѣтстваващитъ, оставете го.

Обаче и този пътъ, усилията му останали безрезультатни. Следъ известно време спрѣлъ трети, който най-после, схваналъ че чужденеца желае да отпътува, тъй като „ла тютюю, и „фжшфжшъ“, му наподобили локомотивната свирка и ималъ любовността да го отведе къмъ една отъ Марсилскитъ желѣзопътни гари. Драгулъ, като съзрѣлъ вагони и локомотиви, спрѣлъ предъ гарата и се развикалъ, като съ жестове далъ да се разбере, че съвсемъ нѣма желание да отпътува съ влакъ. Французина, разочарованъ, го зарѣзалъ и нещастниятъ Драгулъ останалъ пакъ самъ. Наближавало да се мръкне и предъ страха да не би да остане да осъмне на улицитъ на непознатиятъ градъ, той направилъ последни усилия и се отправилъ къмъ близкиятъ постовъ сражаръ. Предъ него започналъ съ сжщитъ си познания на френски езикъ, съ постоянното повтаряне на „ла булгаръ“ и „тютюю...“ Следъ дълго измжчване и голѣмото търпение на полиция за да долови нѣщо отъ речника на нашиятъ дърводѣлецъ, щастливиятъ случай му дошълъ на помощъ.

Хамалинъ нѣкакъвъ, носилъ

си положение, тъй като на неговиятъ роденъ езикъ тази дума е била идентична, опиталъ се, съ последни усилия да обяснява на ново, като, този пътъ, при думитъ „ла вапоръ“ и „ла булгаръ“ повторилъ нѣколко пъти и „ла ке“. Полицията схваналъ, че желанието на човѣка „безъ езикъ“ е да бжде отведенъ на кея и го предалъ на другъ свой колега, като му обяснилъ положението, да го отведе до пристанището.

На мръкване, вахтенииятъ посрещналъ пристигащиятъ Драгулъ, като останалъ зачуденъ, че го вижда придруженъ отъ полиция; помислилъ, че дърводѣлеца е извършилъ нѣкакво престѣпление, се завете веднага да доложи на коменданта за посещението.

Полицията, съ смѣхъ ни разправи за перипетиятъ на нашиятъ нещастникъ и помоли коменданта, за напредъ, да не пушаме на брѣга самъ „човѣка безъ езикъ“, сбoguва се и замина.

Следъ малко, откъмъ бака се дочуваха високи смѣхове и откъслечни „ла булгаръ“, „ла дръндрънъ“ и пакъ смѣхъ... Тамъ бѣше се събралъ почти цѣлиятъ палубенъ и машиненъ екипажъ. Нещастниятъ Драгулъ бѣше въ срѣдата засраменъ и смутенъ, незнаейки какъ да отгърне на закачкитъ на другаритъ си.

Най-после, боцмана, за да тури край на излезанията бедниятъ наивенъ дърводѣлецъ, заповѣда, щото на палубата да останатъ само вахтениитъ да се прибератъ и си легнатъ, защото съгласно заповѣдта на коменданта, всички хора отъ екипажа, на сутринята трѣбва да бждатъ събудени при изгрѣвъ слънце. Предстои ни, каза, извънредна работа утре...

Тѣй че, трудно е, продължи капитанъ Z, когато човѣкъ, на чуждо мѣсто, безъ да познава езика на другитъ, се заблуди изъ голѣмитъ пристанищни градове — става и за посмѣшище и за съжаление...

— Но най-лесно се разбираме съ руснацитъ, нали, добави вториятъ ни помощникъ Тихомировъ, следъ като Z. бѣше привършилъ разказа си, въ топлата офицерска столова презъ единъ студентъ януарски денъ, когато на десетина мили отъ Одеското пристанище очаквахме пристигането на ледокола, за да ни въведе въ замръзалото отъ голѣмитъ студове

ДРЕБНИ МОРЕСКИ НОВИНИ

„НОРМАНДИ“ — Презъ последнитъ мѣсеци на 1932 г. бѣше спуснатъ на вода въ Сенъ-Назеръ — Франция, най-големиятъ въ свѣта търговски параходъ „Норманди“. Парахода е отъ водоизмѣстимостъ 75000 Т., съ 30 мили скоростъ и е такъвъ между най-бързоходнитъ. Построенъ е съ назначение да обслужва линията Хавъръ—Плимутъ—Ню-Йоркъ. Парахода ще започне своитъ пътувания презъ средата на 1934 г., когато ще бжде довършенъ.

Спускането му на вода е било съпроводено съ голѣма вешина и внимание, понеже кораба тежи 30000 тона. За двигателъ има четире парни турбини, които движатъ динамомашини, чийто токъ привежда въ движение четире електромотора, които движатъ винтоветъ.

Парахода е снабденъ съ 29 водотръбни котли.

Амбицирана Англия, която не желае да предаде хегемонията и първенството въ морето на други, предприе постройката на по-големъ отъ „Норманди“ параходъ, който е предназначенъ сжщо за линия между Англия и Съединитъ Щати.

Германскитъ параходни дружества

„Норддойчър Ллойдъ“ и „Хамбургъ Америка Линие“, при последнитъ си годишни баланси са показали загуби надъ 600 милиона лева. Въ Германия се разрушаватъ много стари параходи, на мѣстото на които се строятъ нови. Покрай старитъ кораби, които се разрушаватъ има, обаче и нови такива, построени даже презъ 1927 година.

Адриатическото мореплавателно дружество

— картелъ отъ дружествата „Санъ Марко“, „Пулия“, „Костiera“, „Индустрия маритима“ и „Заратина“, което обслужва адриатическитъ пристанища на Италия, съгласно новиятъ договоръ съ държавата, за напредъ, до 1946 година ще получава вмѣсто 47,800,000 лирети субсидия, както бѣше до сега, 54,880,000 лирети.

До края на настоящата година, дружеството е длѣжно