

МОРСКИ РАТНИКЪ

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

ОТДЕЛЕНЪ БРСИ 2 ЛЕВА

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

Урежда редакционенъ комитетъ

Есичко се адрес-ра до БОЯНЪ СТАНЧЕВЪ,
кварталъ № 581/16 — Варна.

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

Драконъ

За новъ тожката на служба и парахода „София“.

Останалиятъ на 3495 р. тона, нашъ търговски флотъ ще трябва да се намали съ още 138 р. тона, вследствие завързването на парахода „София“ като негоденъ.

Тонажътъ при това намаление, наистина е незначителенъ, но затова пъкъ отъ голѣмо значение е излизането отъ строя на още една плавателна единица. Тази единица бѣше едничката, която обслужваше нашето черноморско крайбрежие и служеше за редовна връзка на черноморските ни пристанища.

Едничка казвамъ, защото на другата такава, която зае нейното мѣсто — парахода „Кирилъ“ — липсватъ две отъ най-сжщественигѣ качества на единъ параходъ: икономия въ разхода и бързина.

Парахода „София“ въ сравнение съ „Кирилъ“ имаше тия преимущества, но нѣмаше ония удобства за пътниците, които биха ги накарали съ удоволствие да предпочитатъ морския пътъ предъ тоя на сушата. Но „София“ е вече спренъ. До кога, ние не знаемъ.

Въ всѣки случай, не трѣба ли да винимъ въ непредвидливостъ ония, които стоятъ не чело на единичното ни търговско параходно дружество?

Състоянието, въ което се е намиралъ парахода „София“ още отъ по-рано, не може да не е било известно тѣмъ и тѣ трѣбваше да направятъ всичко, за да не излезе „София“ отъ строя, или ако това е належащо, да се вземѣха нужните мѣрки за доставяние другъ подходящъ на неговото мѣсто.

Или, може би нѣмаше време за това?

Преди две години още, въ канцеларията на дирекцията на параходното дружество, се състоя единъ видъ неофициална конференция отъ управляющитѣ дружеството и поканенитѣ за тая цѣль параходни капитани и механици.

Тази малка конференция, ако може да се нарече такава, бѣше отъ голѣмо значение, понеже бѣ първа и последна. Тя трѣбваше да се произнесе за: какво би могло да се направи за повдигането на параходното ни дружество, какъ да се подобри и увеличи неговия подвиженъ инвентаръ въ връзка съ материалното му състояние. Тогава между другото се искаше едно скромно мнение отъ тия, които служеха на параходитѣ — капитани и механици — и то бѣше следното: да се уреди и засили, преди всичко каботажната ни служба, като се доставятъ два малки, удобни и бързоходни параходи, които да отговарятъ напълно за цѣльта.

Отъ тогава се измениха само две години и бѣваше да се види, че изказаното тогава мнение ело много право и тая мнѣно

Но при все това пакъ не се направя нищо и трѣбваше да дойдемъ до тукъ, че да се спре парахода „София“, и екипажа му да се изхвърлятъ на улицата. Този ли е начинътъ по който ще привлечемъ младитѣ сили къмъ морето и ще поощримъ родното корабоплавание?

Парахода „София“, преди да бѣде предледанъ и спрѣнъ, бѣше нѣколко мѣсеца на ремонтъ въ Цариградъ. Не бѣше ли тогава по умѣсно, да бѣше прѣледанъ той преди да отиде на ремонтъ като специалиститѣ-експерти опредѣлеха точно отъ какъвъ ремонтъ се е нуждаелъ, за да стане годенъ, а пъкъ управлението на дружеството да си направеше сметка — износно ли ще бѣде да се харчатъ още пари за него, или пъкъ ще има по-голѣма сметка да се поржча или купи другъ подходящъ на нѣговото мѣсто.

Ние мислимъ, че държавата е била всѣкога много щедра съ своитѣ субсидии давани на параходното дружество, и само съ тѣхъ отдавна биха могли да се купятъ не само параходи за каботаж а и такива за по-далечно назначение.

Врѣме е да се измени коренно, както пътя по който върви нашето единствено параходно дружество, така и политиката му, както и тая на държавата спрѣмо него.

Нека държавата опита нѣкой по другъ начинъ за субсидиране на параходитѣ ни. Нека опита напримеръ, не ще ли бѣде по-целесъобразно, частъ отъ субсидията, която то плаща, да се дава на параходното дружество въ натура, т. е. въ параходи.

До колкото ни се простиратъ сведенията само субсидията отъ една година е напълно достатъчна да се купи единъ новъ параходъ за каботаж. А субсидията на петъ последователни години е достъчна да се купи параходъ по голѣмъ даже и отъ парахода „Царъ фердинандъ“.

Параходитѣ ни намалаватъ и ако продължаваме да вървимъ все по сжщия пътъ, нека да не ни се види чудно, че ще осъмнимъ единъ день съ негодни и остарели параходи и то следъ тридесетъ годишенъ параходенъ животъ!

Кждѣ ще бѣде смисъла тогава, да се проагитирва обикъ къмъ морето?

Едно обяснение

По поводъ статията, поместена въ бр. 7 на „Морски Ратникъ“, отъ г-нъ инженеръ Б. Кжневъ пом. началникъ на Варненското пристанище, подъ насловъ „По въпроса за морското законодателство“ въ редакцията постѣжиха обширни статии, на които ние, поради малкия размеръ на вѣстника, не можемъ да дадемъ мѣсто. Намъ се отправиха упреци че см. се били едипаризирани ми и т.

В. Кжневъ, комуто оспорватъ право и компетенция да третира въпроса за морското ни законодателство. Тѣзи упръци сж неоснователни, защото върни на поетото си задължение, като свободна трибуна по морските въпроси, ние дадохме мѣсто на сѣгашата му, като се въздържахме да даваме прецѣнка по-нек.

Сега пакъ г-нъ инженеръ Кжневъ, по поводъ статията „Пакъ за нещастното при село Бѣла“, отъ Б. С., поместена въ бр. 8 на М. Р. се почувствува въ засегнатъ и ни изпраща обяснение за нѣкои изрази и мисли прекарани въ нея.

Първо той декларира, че никой не го е упълномощавалъ да изказва мнение на пристанищната власт по въпроса за морското ни законодателство и че въ въпросната статия той изказва свое лично мнение, което се потвърждава отъ подписа му.

Второ той се чувствува болезнено засегнатъ, гдето въ статията си Б. С. билъ оспорвалъ компетентността на г-нъ Кжневъ било по морското ни законодателство, било напримеръ по експлоатацията на пристанищата.

Редакцияния комитетъ, когато даде мѣсто въ вѣстника на статията на г-нъ Б. С. далечъ бе отъ всѣкаква мисль да открие фразъ било на пристанищната власт, било на когото и да е. Съ изнасянето на горчиви истини отъ миналото и настѣщето, ние сѣбтаме, че може да се почерпи поука за бъдещето.

Родното корабоплаване, корабостроението, експлоатация на пристанищата, морско законодателство и всички морски служби трѣбва да получатъ своето правилно разрешение съ общитѣ задружени усилия на всички компетентни ратници въ тия области, а не едностранчиво, съ оледъ за запазване лични и професионални интереси.

Всички ржководни фактори — моряци, инженери, специалисти механици, експерти, паракходна дирекция, трѣбва да си подадѣтъ братски ржка и заработятъ дружно да догонимъ загубеното време.

Наистина, ние нѣмаме още на бѣль свѣтъ приготвенитѣ морски закочопроекти, но нѣка се надѣваме, че съ общи усилия, тѣ ще бждатъ нагодени по начинъ, какъто сж въ другитѣ културни морски страни.

Морски Ратникъ.

В. К.

Модернизирането на товарнитѣ параходи.

Въ края на миналата година и въ началото на настоящата, нашитѣ пристанища почнаха да се посещаватъ отъ паракодитѣ на шведската паракодна компания Svenska Orient Linie, на която паракодитѣ: Роландъ, Дала-дъ, Фернебо и др. съ средна вместимостъ 3500—3600 тона правѣха впечатление съ своята направа и елегантностъ.

Тия паракони по своя вънѣшенъ видъ и по вътрешното си разпредѣление и устройство се различаватъ значително отъ всички други товарни паракоди. Тѣ сж отъ типа, на тѣй нареченитѣ „редовни товарни паракоди“, т. е. товарни паракоди съ редовни линии, както пощенскитѣ и представляватъ нещо средно между чисто товарния и смесения типъ паракоди.

Типътъ на тия паракоди не е случаенъ: той е предизвиканъ отъ това, че усъвършенствуванieto и модернизиранieto средствата за производство въ индустрията и агрикултурата, производството се за-

сили много и трѣбваше да му се намери сигуренъ пазаръ. Колониалта, съестнитѣ продукти, зърненитѣ произведения изискватъ по-голяма грижа и внимание при товаренieto: нарежданieto имъ въ хамбаритѣ, запазването имъ отъ развала презъ време на пжгуването и разтоварването имъ. Тѣ изискватъ още и едно гарантирано, бързо и редовно пжбнасяние, за което и самитѣ паракоди сж бързоходни, и чиято бързина достига отъ 12 до 14 мили въ часъ. За по далечнитѣ линии, където това превозване трѣбва да се извърши въ още по краткъ срокъ, тѣ сж съ мотори. Съ тия си преимущества, които иматъ предъ чисто то в а р н и тѣ паракоди, тѣ постепенно отнематъ трафика имъ, като оставятъ за тѣхъ само грубия, тежкъ, малочененъ и еднообразенъ товаръ.

Даже и онзи, който не е морякъ, ако посети единъ отъ тия паракоди, веднага ще забележи равната му широка и чиста палуба, по която нѣма нишо излишно, което може да пречи на работата презъ време на операциитѣ по товаренieto и разтоварването. Ще му обрнатъ внимание голѣмия брой широки и удобни хамбари, съ чисти, проветрени и светли коридори; били по-нѣколко чифта и така разположенитѣ винчове, че стокитѣ могатъ да се поематъ отъ кея и спускатъ въ хамбаритѣ безъ да се допиратъ нѣкъде и безъ да се поврежда тѣхния амбалажъ.

Самата форма на корпуса имъ е правилна красива и внушителна. Кърмата често пжти наподобява тая на крейсера, т. е. елипсоидна и дава възможностъ за по-рационално използване на мѣстото и по-голяма стабилностъ на самия паракодъ.

Пристройките надъ първата палуба има толкова, колкото е необходимо да се дадѣтъ широки, хигиенични, удобни даже комфортни, помещения за персонала и на едно ограничено число пжтници.

Отъ този специаленъ типъ товарни паракоди съ редовна линия, се срѣщатъ вече въ всички добре уредени и солидни паракодни компании, които съставляватъ днесъ гордостта на тѣхнитѣ търговски флоти.

Колкото за насъ и — ние имаме паракоди, които редовно подържатъ опрѣделени линии отъ тридесетъ години насамъ, не и до сега не се е дошло до тамъ, да се установи най-подходящия типъ за тѣхъ, който да бжде най-практиченъ, економиченъ и доходенъ.

Ние тислимъ, че отъ даннитѣ, съ които разполагатъ заинтересуванитѣ може да се направи тсва, стига да се помни че линитѣ опрѣдѣлятъ типа на паракодитѣ, а не да доставяме паракоди съ неопрѣдѣленъ типъ и после да се чудимъ, какъ тѣ да ги пращаме. . . .

Да бждемъ по справедливи!

Уважаеми Г-нъ Редакторе,

Преди два дни прочетохъ по Варненскитѣ Улици следния

„П О З И В Ъ“

Граждани и гости на Варна.

Противно на закона за крайбрежното плаване и на всѣко чувство на родолюбие и подкрепа на мѣстното морячество и корабоплаване, разрешено е на корабъ подъ турско знаме да обслужва рейса Варна — манастира „Св. Константинъ“, въпреки изличността на достатъчно местни превозни средства.

Подкрепете родното плаване, бойкотирайте турското параходче! Край китните родни бръгове и тордия „Евксиноград“ срамно е да плющи турски флаг; тогана, когато в Турция всеки чужденец, а най-вече българите, търпят хиляди ограничения.

Дайте подкрепа на мѣстното морячество, което е дало кръв и младост за родината и залъкът на чийто деца не бива да бъде отнет от чужденци!

Самия позив е доста патриотичен. Ние не знаем точно от името на кое „Варненско морячество“ е писан той, но намъ се струва, че в него има нѣщо неверно.

Въпроса не е тъй простъ, както се представлява на пръв погледъ. Нека „Варненското Морячество“ да вникне по-дълбоко въ своите интереси. Нека то да види, че крайно време е да се замислимъ за създаването, чрезъ общо сдружаване, свое национално корабоплаване по родното крайбрежие.

Единъ хубавъ урокъ е за „Варненското морячество“, пъкъ и за всички къмъ които е отпразненъ „позива“, че е време вече да се поразвържатъ кесиите на българските богаташи и се вложатъ малко капитали и въ предприятия на морето.

Не трѣбва да се спекулира съ действителното положение на нещата. Турското параходче не е дошло по своя инициатива да работи въ Варна. То е наето отъ група предприемчиви и родолюбиви Българи, които сжщо сж дали кръв и младост за родината и отъ чийто опитъ съ това параходче ще зависи, дали не следъ дълго време на него ще плющи българския флагъ разнасянъ край нашите китни бръгове.

Най-подиръ, ако ние разполагахме съ достатъчно средства за превозъ на пътници до „Св. Константин“ и обратно, нѣмаше защо да се пуска въ тая линия пристанищния държавенъ влекачъ „Осъмъ“, чийто предназначение съвсемъ не е това нито пъкъ трѣбва пристанищното управление да се превръща въ агенция, за продаване параходни билети.

Нуждата или по право липсата на подходящи плавателни съдове наложи пускането на влекача „Осъмъ“, както и турското параходче да превозватъ пътници.

Неке не се експлоатира съ патриотичните чувства на курортна Варна.

Съ почитание:

В. Ч-ий.

Б. Доброполски

Режима на плаване по р. Дунавъ.

Плаването по р. Дунавъ е отъ голѣмижизненъ интересъ за всички държави въ Европа, които се докосватъ до нея, както и тия които иматъ търговски и икономически връзка съ първите. Ето защо, следъ световната война, мирните договори наложиха международенъ контролъ за свободно плаване по Дунавъ.

Презъ Априлъ 1920 година биде свикана тъй наречената международна дунавска конференция отъ представители на държавите: Англия, Франция, Италия, Белгия, Бавария, Вюртембергъ, Чехославия, Югославия, Австрия, Унгария, Романия

България и Гърция. Следъ продължителна работа на 23 юлий 1921 год. стана тържественното подписване конвенцията, установяваща окончателния статутъ на Дунава.

Едва на 1 октомврий 1922 год. международната дунавска комисия доби характеръ на окончателенъ постояненъ международенъ институтъ, когато конвенцията биде ратифицирана отъ всички правителства на подписавшиите я държави.

Въ международната Дунавска комисия сж представени осемъ дунавски държави и трите велики сили: Англия, Франция и Италия, или всичко 11 държави. Тази комисия има седалището си въ гр. Братислава (Пресбургъ) и управлява Дунава отъ Улмъ до Браила. Всяка година тя се събира на сесия и разрешава всички проблеми засагши плаването по Дунава, като и начина на работите по удължаването и подържането плавателността на рѣката, безопасното плаване по нея, пристанищната служба и пр.

Освенъ тази международна комисия, съществуватъ и друга по стара—като резултатъ отъ по-ранните руско-турски войни. Тя е тъй наречената Европейска дунавска комисия, и която има същото назначение за управлението частята на Дунава отъ Браила до Сулина и която е дала много доказателства на ползотворна дейностъ.

Съ общи думи главната задача на Международната дунавска комисия, която управлява Дунава отъ Улмъ до Браила, и на Европейската Дунавска комисия, която има подъ ведомството си частята на Дунава между Браила и Сулина, е да осигуряватъ плавателността на рѣката, свободата на плаването и равенството на всички народни флагове. Тези две международни комисии заедно съ създадената отъ Лозанскиягъ договоръ „Комисия на протоцитъ“, въ която България е сжщо представена, ще осигуряватъ свободата на дунавското плаване чакъ до свободното море. Новиятъ режимъ на протоцитъ, като осигурява излаза къмъ свободното море на корабите на всички нации отъ Черно-морскиягъ басейнъ, осигурява на първо мѣсто тоя на нациите отъ Дунавския басейнъ. Тези улеснения сж отъ жизнено значение преди всичко за държавите, които останаха следъ голѣмата война, напълно откъснати отъ морето, като Австрия, Унгария и Чехославия и на тия държави, които останаха наполовинъ откъснати отъ морето, като Романия и България. И двете иматъ понастоящемъ излазъ къмъ затвореното Черно море, но не и къмъ свободното море.

Голѣма придобивка е участието на България въ Международната Дунавска комисия за плаването по Дунава, но не свива ли болка сърцето ви, български управници и общественици, като гледате отъ 50 години да плаватъ подъ народното българско флагче само рибарски лодки.

Едно решение на Лондонски създъ.

Преди нѣколко дена въ Лондонъ е било разгледано дѣлото, заведено отъ арматорите на парахода „Storborg“, противъ Dollar Steamship Lines, за вредитѣ, които парахода „Virginia Dollar“, отъ същата компания е нанесълъ на парахода „Storborg“ въ Генуезкото пристанище презъ месецъ Септемврий 1924 година.

Сблъскването на двата парахода станало при следните обстоятелства:

„Storborg“, отъ 3944 Р. Тона и дългъ 345 стъпки, билъ завързанъ съ кърмата си за мола въ

аванпорта, като ималъ и двете си котви спуснати. „Virginia dollar“ отъ 9599 P. Тона и дългъ 505 стъпки, е билъ по сжшия начинъ свързанъ въ дѣсно отъ „Storborg“, далечъ отъ него на около 60 стъпки.

Колоната, за която е билъ вързанъ „Virginia Dollar“ вследствие силния вѣтъръ, се откъртила и той се блѣсналъ върху „Storborg“, като му причинилъ голѣми повреди. Всички усилия на екипажа да избегнатъ сбѣскването биле напразно.

Сжда освободилъ „Dollar Lines“ отъ всякаква отговорностъ като отдалъ случката на „непреодолима сила“ (фрѣсъ мажоръ), а не по набрежностъ отъ страна персонала на парахода.

ХРОНИКА.

Голѣми музикални тържества ще станатъ т. година въ гр. Варна отъ 24 юлий до 2 августъ. Специално избранъ комитетъ отъ музикалните дейци въ София, подпомогнатъ отъ Варненскитѣ такива, ще ржководятъ тия тържества.

Най-красивиятъ ни курортенъ морски градъ заслужава това внимание на музикална България.

Новитѣ топли и студени морски бани би. доха открити тържествено на 12 т. м. Съ тѣхъ Варна става истинсти бисеръ на Черно Море.

Новитѣ бани сж колосална, монументална сграда и сж едни отъ най-красивитѣ модерни морски бани въ Европа.

Хвала и честь на радетелитѣ и изпълнителитѣ постройката на тѣзи бани.

Въ английскитѣ пристанища, въпреки очакванията за повишение на навлата, официалната статистика отъ 1-й априль т. год. ни показва, че въ Англия има 258 търговски параходи въ бездействие съ общъ тонажъ 359,840 R. T.

Преходната компания „Veritas“ е открила прѣки съобщения между Петроградъ и мексиканскитѣ пристанища, като трѣгванията ще ставатъ отъ дветѣ страни всѣки мѣсець.

Избухнала е обща стачка въ пристанището на Анверсѣ. Въ пристанището има 250 параходи натоварени съ каменни вжглища за Англия. Всички моряци отказали да замѣстятъ стачкуващитѣ, съ много малки изключения на нѣкои английски и френцюзки моряци.

Благополучко е билъ спуснатъ на вода въ Рива Тригезо (Италия) грандиозния „понтонъ-драга“ Romanus, който съ свой собственъ двигателъ е заминалъ за Б а р и, да засили работитѣ въ пристанището. Следъ свършване на които ще замине за Неаполъ.

Този „понтонъ-драга“ е първия по мощностъ и голѣмина. Той може да носи чистъ товаръ 1200 тона и драгира 900 тона въ часъ.

Германскитѣ параходи „Портофино“ и „Рапало“ съ обща емѣстимостъ 1720 тона, построени презъ 1900 година и съ визита отъ Германски Лоидъ презъ 1925 година сж биле продадени за 19,000 английски лири и двата.

Английския параходъ „Port Chalmers“, съ 2 винта и 9860 тона емѣстимостъ, построенъ въ Белфастъ презъ 1907 година и съ специална визита № 1 направена презъ 1924 година е билъ купенъ отъ италиански арматори за 34,000 английски лири

Петролияния параходъ „Athehill“ съ два винта и 10300 тона емѣстимостъ, построенъ въ Глазковъ презъ 1916 година и съ специална визита № 2 презъ 1925 година е билъ купенъ отъ японски арматори за 80000 английски лири

Обявления

за курортиститѣ въ гр. Варна.

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

мобилирания етажъ отъ 2-стой, салонъ съ пиано, трапезария и кухня.

Сжшо и отдѣлни мобилирани стаи, при много тиха и приятна обстановка на много износни цѣни

Справка чрезъ редакцията на Морски Ратникъ Кварталъ 581, парцелъ 16, до Търговск. академия

дава се подъ наемъ за сезона.

Мобилиранъ етажъ отъ 2-стой, салонче и кухня съ трапезария,

въ курортния кварталъ срещу морската градина, Справка въ ресторантъ „Булевардъ“, на Мусалата.

Курорта въ градъ Варна е откритъ!

Бирария — ресторантъ

Гроздъ

до входа на морската градина; е откритъ на новъ отъ стария съдържателъ и основателъ отъ преди 30 години

ДИКРАНЪ ТЮФЕКЦИЯНЪ

Свири отличенъ оркестръ подъ умѣлото диригентство на известния въ цѣла България диригентъ Атанасъ Сотировъ, познатъ подъ името „ЗЛАТНОТО ЦИГАНЦЕ“

Грандъ ресторантъ „Гроздъ“ сервира, при уютни обстановка, най-доброкачественна храна и отлични напитки, при конкурентни цѣни, съ акуратна и честна прислуга и примѣрна чистота.

Искате ли да изпитате истинско удоволствие и при карате приятни часове на чистия морски въздухъ бѣгайте въ Варна при БЛЙ ДИКРАНЪ, за да се подмладите и продължите живота си.

Точи се отлежало Царско Шуменско пиво

Чистота образцова, цѣна износна.

Мобилиранъ и стаи съ всички удобства, електрически осветление, изобилие вода,

до самата морска градина даватъ се подъ наемъ за сезона, на износни цѣни

улица 6 Септемврий № 49,

домъ Иванъ А. Михайловъ.

Печатница „Взаимностъ“ на Юв. Прошковъ Варна Пор. № 211