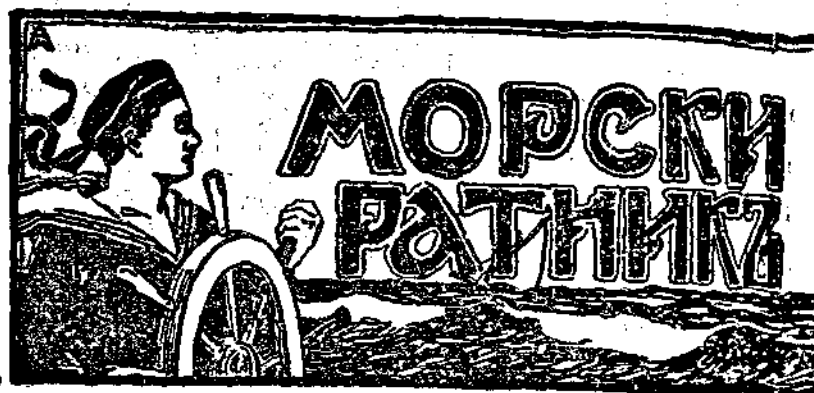


Морски

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

ТАКСА ПЛАТЕНА



Получаването на
„Морски Ратникъ“
е задължително за
всѣки съюзень 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.

Какво направихме за Дунава?

Този голѣмъ и отъ първа величина водень пътъ, който отъ Германия до Черно море свързва централна Европа и нѣкои отъ балканските държави съ морето, е останалъ до днесъ чуждъ само за българското корабоплаване.

На Дунава, освенъ флаговетъ на прибрѣжнитъ му страни, се развѣватъ и много други и съвсемъ чужди за тази голѣма рѣка. Тамъ, преди години, чужди дребни арматори съ малки корабчета — влекачи и шлепове сѣ направили независимо днесъ положение като всевътѣски известни корабостопани.

На Дунава, ние построихме модерни пристанища, великолѣпни гари, свързахме съ вътрешността на страната всичкитъ ни дунавски пристанища — малки и голѣми съ желѣзни пѣтища и шосета, обаче, за голѣмо съжаление, за корабоплаване по тази рѣка, никой нищо не направи.

Съ нашитъ желѣзници отпратихме своитъ храникъмъ Дунава, откъдето сѣжитъ, натоварени на чужди кораби и до днесъ, както и преди педесетъ години при робуването ни, се изна-

на централна Европа бихме могли сами да изнесемъ тамъ.

За корабоплаване по Дунава, отъ десетина години, се писа, изнесоха се редъ статистически данни за нашиятъ вносъ — износъ по него, държаха се реферати но никаква сериозна инициатива не се поде отъ никъде.

Отъ меродавнитъ мѣста се обещавахе, разглеждаха се мнения, пресата разгласяваше изявленията на ръководнитъ лица за случая, обаче министри се смѣняваха и всички проучвания и доклади останаха въ архивитъ, за да служатъ единъ денъ за материалъ по написване историята на родното ни корабоплаване по славянската рѣка — ако такова нѣкога ще имаме.

Ние, напълно съзнаваме, че да искаме отъ държавата да влага капитали и стопанисва кораби по Дунава, е несъвместимо и непосилно за нея при днешното положение на страната ни, обаче, ако ръководнитъ у насъ фактори биха имали при сърце родното ни корабоплаване тамъ, могатъ много да сторятъ и допринесатъ за неговото осъществяване, което е наложи-

нуждаемъ отъ търговски паракходи а за нашия износъ, щомъ като ние има какво да изнасяме, чужденцитъ сами ще дойдатъ да го взематъ отъ пристанищата ни. Чудна мисль!

Ами днесъ, когато всѣки вагонъ за Италия или другаде, натоваренъ съ замръзено месо, птици или овощия, за да мине презъ Югославия, ние ирѣбва да правимъ толкова поспѣпки. И този вагонъ следъ като го задържатъ достатъчно време, за да се развали стоката, пристига на мѣстоназначението когато е вече късно. Та казвамъ, въ този почти всѣки недѣленъ случай, дали нѣкой отъ тези, които ръководятъ съдбинитъ на нашия народъ си е казалъ:

„Да, ако имаме паракходи по Дунава чли по море да отиватъ до тамъ, където пращаме нашитъ произведения, ние бѣхме завладѣвали нови пазари вмѣсто да губимъ и тѣзи, които имаме“.

Не! такава мисль едва ли ни е идвала на умъ. Или и да имъ е била внушавана тѣ бързо сѣ забравляли. Защото никой отъ тѣхъ нѣма представа за мореплаването и неговото значение.

Преди година пътувахъ български учители за Цариградъ. Какво тежко впечатление правеше, когато повече отъ половината, а между тѣхъ имаше и директори на гимназии, си признаваха, че до момента на стѣпването имъ на паракодитъ не били чували за български моряци или паракоди! А това сѣ хората, които търсятъ утрешнитъ граждани на България. Тѣ сѣ, които ще ги научатъ какво сме имали, какво имаме и какво трѣбва да имаме, за да добруваме като на-

номическо значение за България.

А нека ние сега, чрезъ тази жалка дѣйствителностъ, си зададемъ въпросъ: кой би трѣбвало да работи за създаване на това мнение? Кой би трѣбвало да проповѣдва значението и необходимостта отъ търговското мореплаване? Кой другъ освенъ тѣзи, които работятъ непосредствено въ тази областъ? Кой другъ, освенъ самитъ ние, моряцитъ?

До сѣга ние сме се проявили като много добри моряци, но нека признаемъ, че въ областта на пропагандиране морските схващания, ние сме стояли настрана като сме чакали другитъ да правятъ това. Резултатитъ отъ това наше нехайство започватъ вече да се стоварватъ върху ни единъ следъ другъ. Ние мълчимъ, като всѣки си казва:

„Езъ ли тъкмо ще я управля тази работа! Все ще се намери нѣкой другъ“. Или пъкъ се оправдаваме съ това, че постоянно пътуваме. Но това пътуване е пречи никому да напише нещо относно морските въпроси. А все би се намѣрилъ вѣстникъ, който помежду новинитъ за кражби, убийства, или вѣнати въ Баливия, бѣ помѣсиль и нѣщичко което би било отъ значение за утрешния дѣнь на икономическа България. Още повече сега ние си имаме „Морски ратникъ“, който трѣбва да стане освенъ за щитъ на нашитъ интереси и проводникъ на истинска морска култура. Защото моряцитъ отъ търговския флотъ трѣбва да бѣдатъ представители на на-

родната мисль у насъ. Тѣ сѣ, които трѣбва да работятъ за създаване на обществено схващане по така важния въпросъ за мореплаването; защото иначе не е чудно да бждемъ изправени утре предъ нови изненади.

Това, разбира се, не е съвсѣмъ лесна работа и за нея е необходимо повече самооблаждане, повече обща култура. Защото нашата професия ни отдѣля отъ интензивността на всѣкидневния животъ на бѣлгата и ние лесно се запускаме. Трѣбва повече работа. Нека всѣки направи това що му е по силитъ, а не да чака другитъ да го правятъ вмѣсто него. Нека всѣки отъ насъ, колкото може, да работи за опознаване на българската интелигенция съ морските въпроси и значението на мореплаването за нашето стопанство.

Нека работимъ и се стремимъ щото българския морякъ да бжде поставенъ предъ обществото на тази висота, която съответствува на работата и отговорността, която той носи, а така слѣщо и на ползата, която той допринася на това общество и на България.

Защото ако днесъ, поради общия застои въ търговията, днитъ сѣ тѣжки за мореплаването въ цѣль свѣтъ, утре ще настѣпятъ по-свѣтли дни и ние трѣбва да бждемъ готови за тѣхъ. А и тѣзи, които ще дойдатъ следъ насъ ще ни питатъ какво имъ оставяме за да продължаватъ...

Н. Найденовъ.

АРМАТЪОРЪ

то корабостопанина да иска да се дегажира въ лицето на арматор, който той е избрал и че последният, по отношение на третите лица не е отговорен, освен за изоставянето на товара, ва да може да бъде почнатият освободен от всички други задължения.

Тези правила не са приложими за афретора, или товарача, които са наели цял кораб или част от него; те не трябва да се бъркат с арматора и не може по никакъв начин да се считат като мандатори, или делегати — препозета на корабостопанина.

Придържането въ тези правила става най-строго, особено когато горните обстоятелства се дължат на действията

на пилота — маньорът когато сжщитъ са принудителни, или пък такива били приписани на капитана на кораба.

Арматорът, който умишлено е одобрил такова деяние на капитана си, може да бъде освободен от поетието порано ангажирането по отношение на кораба, отгласа, че това е еднакво и когато арматор е едновременно и капитан на кораба. Арматорът е отговорен за противозаконните деяния, извършени от капитана и специално поети от сжщия ангажименти за товарене на стоки, които са обект на контрабанда.

Т. А.

РАЗКАЗИ ИЗЪ МОРЯШКИЯТ ЖИВОТЪ

Тодоръ Ангеловъ

ХАШИШЪ

(изъ споменитъ на капитанъ Z.)

РАЗКАЗЪ

Едва бяхме успели да се завържемъ на хая на Александрийското пристанище и няколко полицаи нахлуха въ парахода ни. Началникътъ имъ съобщи, че ще направятъ оонскъ Комендантътъ му заявя, че парахода е на тяхно разположение и нареди да имъ се даде съдействие. Следъ дълго претърсване, въ единъ отъ младитъ камериери, протеже на единъ отъ силнитъ на деня, когото капитана прие неохотно на служба, полицаитъ намериха хашишъ; за това имали донесение, както ни съобщиха отпосле.

Тогавъ азъ не полюбихъ да разгледамъ като какво представлява тази мистериозна трева, която има стотици хиляди пристрастени обожатели между монголцитъ, желтата раса и арабитъ, но не следъ дълго време, случайше ме накара да узная защо бяха тъй много нейнитъ поклонници. Ето какъ се случи това. Бяхъ свършилъ морското училище съ дипломъ на капитанъ на далечно плаване, но за да бъде легализиранъ дипломъ ми, тръбваше да плавамъ като помощникъ известно време. Чрезъ протекцията на единъ отъ моитъ професори, макаръ и чужденецъ, постъпихъ на единъ отъ голъмитъ параходи на една голъма руска компания. Коменданта и колегитъ

долу и продължи. Следъ известно пътуване файтонджията се извърна и запита нѣщо. Чухъ, че дамата ни му каза само следното: ще минешъ презъ Йени Шехиръ и ще спрешъ къмъ средата на улицата „Карнавула“. Следъ нѣколко минути файтонджията спрѣ. Анатолий го освободи и младата дама ни стана водачъ. Спрѣхме предъ една двуетажна каменна къща. Всички прозорци бѣха тъмни и съдебели, спуснати до долу завеси. Къщата, най-обикновена на гледъ. Нашата дама повърни и следъ една минута единъ гласъ се обади отъ вътре. — Кой, запита гласа? — Зора, съ трима гости отговори дамата. Масивната врата се отвори и ведага съ нашето влизане, човѣкътъ, който ни отвори тихо дръпна вратата и постави отвътре резе. Присрещна ни възрастна дама съ запазена още хубостъ и запита Зора въ кой салонъ ще заповѣдаме. — Златниятъ, каза Зора. Въведохъ ни въ голъма овална стая, драпирана съ разкошни завеси, Таванътъ бѣше цѣлъ позлатенъ, а стенитъ драпирани съ лека драпировка отъ ясно златенъ цвѣтъ. Четири низки отоманки бѣха поставени на еднакво разстояние една отъ друга. Стаята бѣше съвсемъ слабо осветена. „Всеки нека заеме своя диванъ, каза Зора, сега ще ни донесатъ кафе и чауку“. Изпълнихме желанието на Зора и се обтегнахме на отоманкитъ. Зора бѣше въ най-весело настроение и непринудено се смѣеше, като разправяше хиляди дребулии безъ да даде редъ на насъ да проговоримъ. Следъ малко, негъръ, на сребъренъ подносъ ни поднесе димящо кафе и всѣкому чибукъ съ янтарово пукало. Понеже всички бѣхме пушачи, запушихме. Чибукъ последователно ни приспиваше. Не следъ дълго, трѣбваше да съмъ заспалъ, защото предъ мене започнаха да дефилиратъ въ най-сблзвнително облѣкло всички хурини отъ харема на Негово Величество султана на правовернитъ. Азъ попадахъ отъ изненада на друга и на края, стори ми се, че азъ съмъ онзи щастливецъ, който имахъ въ ржцетъ си сждбата на всичкитъ тези очарователни създания, примирахъ въ наслаждение и желане, щото този сътъ никога да не превърши. Особено привлекателна бѣше малката черкезкия Дживаиръ ханъмъ. Събудихъ се съ натежала глава; чибукътъ бѣше на пода, Зора и другитъ още лежахъ съ сия-

ПРОМѢНА въ правилата за избѣгване сблъскване въ море

Въ сжществуващитъ до сега правила сж внесени следнитъ измѣнения:

Въ чл. 2 е добавено, че огъня на втората мачта е задължителенъ за всѣки корабъ надъ 50 метра дължина.

Чл. 3 (огласящъ се до влаченето) се прибавя че само последния отъ влаченитъ кораби трѣбва да има кърмови огънь. Прибавено е сжщо че корабъ който не може да се управлява трѣбва да има долния отъ двата червени огъня най-малко на 14 фута отъ палубата.

Чл. 7. — Увеличена е исканата видимостъ за отличителнитъ огъневе на малкитъ кораби отъ 2 на 3 мили. А за лодки и кораби надъ 20 тона страничнитъ огъневе или двущѣтния фенеръ трѣбва да се вижда минимумъ на една миля. Сжщо всички гребни лодки трѣбва да иматъ запаленъ фенеръ поставенъ на мѣсто.

Чл. 8 е преработенъ като е фиксирана разликата между ношнитъ сигнали за пилотски корабъ подъ платна или подъ пара.

Чл. 9 остава сжщия.

Чл. 10. Кърмовия огънь и котвената топка сж задължителни,

Чл. 11 изисква щото корабъ засѣдналъ въ или до фарварда да вдига три черни топки, вертикално една надъ друга.

Чл. 14. При кораби движущи се подъ платна и механически двигателъ едновременно вместо черна топка да вдигатъ черенъ конусъ съ върха на горе.

Чл. 15. („Сигнали за мъгла“) вмѣкнатъ е новъ параграфъ, който гласи:

„Кораби надъ 350 фута дълги въ мъгла, на котва, освенъ звънеца въ носовата частъ, трѣбва съ гонгъ или другъ инструментъ отличаващъ се отъ звънеца да издаватъ звукъ отъ кърмовата частъ, въ промежутъкъ не по-голямъ отъ 1 минута.

Последния отъ влаченитъ кораби, въ мъгла, трѣбва да издава групи отъ свистоти: единъ дългъ и три къси.

Сжщо корабъ засѣдналъ въ или близо до фарватера, въ мъгла, трѣбва да предшествува и последва звънението съ звънеца отъ по три ясни удара.

Отъ чл. 17 до 30 нѣма никакви промѣни.

ДРЕБНИ МОРСКИ НОВИНИ

Въ Бремерсхафенъ е пуснатъ тези дни на вода новопостроениятъ рибарски параходъ „Адолфъ Хитлеръ“. Той е най-големиятъ и най-модеренъ такъвъ между всички германски риболовни кораби. Парахода е дългъ 53 метра и взема 12 възли въ часъ.

Мостътъ на Дунава между Ромъния и Югославия, по всичко изглежда, че наскоро ще бъде построенъ. За целта югославиянскитъ министъръ на съобщенията е заминалъ съ специаленъ параходъ, заедно съ висши чиновници за мѣстото гдѣто ще бъде построенъ желѣзниятъ мостъ. Тамъ, той ще оговори съ ромънскитъ си колега подробноститъ около постройката.

Отъ Парижъ съобщаватъ че е открита нова параходна линия: Хавъръ — Ню-Йоркъ; предназначението на тази линия е главно за превозъ на автомобили.

Въ Хавъръ е пристигналъ вече първиятъ параходъ „Херолщайнъ“ съ 14000 Т. водоизмѣстимостъ. Неговитъ помѣщения сж пригодени за превозъ на 450 автомобили и 180 пътници.

Първиятъ искусственъ островъ представлява парахода „Вестфалиенъ“, който е заминалъ за Атлантическия океанъ, за да служи за база на аеропланитъ на германската „Лифтанза“ по въздушната линия Африка — Южна Америка.



ИЗПИТИ за кандидати на капитани на кораби до 40 регистъръ тона.

Презъ мѣсець Юлий т. г. ще заседава комисия за изпитване кандидатитъ за капитани на кораби до 40 регистъръ тона и лодки за превозъ на пътници по нашето крайбрежие.

Срока за подаване заявления за допускане до изпитъ е най-късно единъ мѣсець преди обявената дата за изпита. Заявленията се адресиратъ до Министра на Желѣзницитъ, Полициѣ и Телеграфитъ.