



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

Абонаменти: за година 60 лв., пол. год. 30 лв., за странство 100 лв. годишно. — ОТДЪЛЕНЪ БРСЯ 2 ЛВ.

Урежда редакционен комитетъ

Всичко се адресира до Съюза на Българските моряци, Солунска 12 — Варна

А. П. Хумовъ — Рхтополь.

Силата на моряка.

Не само на моряка, но въобще на всеки съвременен човѣкъ силата лежи изключително въ неговата организация, защото, замина, отлитна вече времето, когато отделните, индивидуалните усилия на личността можеха все още да подсигурятъ и обезпечатъ тяхното благополучие и благоденствие.

Днесъ, особено пъкъ следъ злополучните войни, талисманътъ, достъпъ на личното и масово благоденствие лежи само въ колективните сдружения, организирани тѣхни усилия и борби.

Че е така се вижда отъ факта, че днесъ и слѣпците, глухонемите, инвалидите по неволя и по природа, търсятъ подобрене и спасение на своята участь пакъ чрезъ организацията.

Е добръ! Ако не може никой разумъ да го отрече, да оспорва силата на организацията, то не е ли непростено нехайство, съ нищо не оправдана небрежностъ, и бихме казали, светотатство, ако има още моряци да стоятъ вънъ отъ своята организация?

Живота въобще е борба и безъ нея той би билъ безъ смисълъ, защото само борбата му предава всичката прелестъ и красота. А моряка е призванъ и наученъ да се бори и да превъзмогва страхотните стихии на морето и вѣтроветъ. Нѣщо повече: въ борбата срещу тѣхъ, подчинявайки ги подъ волята и силата на своето кормило, морякътъ калява не само своите мисли, не само своите мускули, но и своята воля, своите радости и своите тѣги. Съ една речъ, обреченъ да се бори, да превъзмогва стихии морякътъ самъ става стихия.

Ето какъвъ искаме и трѣбва да бжде моряка, а именно стихия, и чрезъ своята организация. Организацията е такава за по-добри и по-честити дни — тя не е спортъ, организацията е повече повеление, дългъ, храмъ, олтаръ за всеки съзнателенъ морякъ.

Олтаръ, разбира се, съвсемъ не, за молитва и покаяние, а за неспирна упорита борба за повече благоденствие, за повече радости.

Накажемъ го и ще повторимъ, пъкъ ще трѣбва да се повтаря: само въ организацията, въ съюза на моряците лежи тяхното благоденствие и спасение.

Иначе, безъ организация, безъ съюзъ, моряка е обреченъ да води и прекара единъ, неволенъ, кретащъ и нещастенъ животъ.

Съзнава ли се, обаче отъ всички моряци чарътъ, който крие въ себе си неговата професионална организация?

Това е въпросъ, на който всеки морякъ може

и трѣбва да си отговори. Дългъ е и свѣщенна обязаностъ на организирания морякъ да зработи неморно, съ всички сили на своето съзнание и воля за засилването на своята организация и съюза.

Повеление, жизнена необходимостъ и патриотиченъ, професионаленъ дългъ е също така и на всички неорганизираны моряци, да влезатъ часъ по-скоро въ своята организация и съюзъ, който подъ мжарото, безкористно и вещо ръководство въ полето на борбите, единствени могатъ да направятъ живота имъ съ по-вече радости и съ по-честити дни.

Да живѣе организацията! Да живѣе съюза на българските моряци!

За пилотажната служба въ Варненското пристанище.

Предъ насъ е влезлия въ сила отъ 15 ноември 1927 год. „правилникъ за пилотната служба при българските черноморски пристанища“, чл. 4 отъ който гласи: че пилота е първото лице, което се явява при появяването на кораба, преди да е хвърлил котва и е длъженъ да не напусне последния до като не се постави или завърже на безопасна мѣсто въ пристанището и пр.

Че това е така по цѣлия Божий Свѣтъ, така е, но у насъ, макаръ и да е писано въ правилника, трѣбва да не бжде тъй, както е у хората, защото Варненския карантиненъ лѣкарь — както ни се каза — не иска да бжде тъй, макаръ да е билъ въ Америка — както разправя — и познавалъ добре тая служба.

Споредъ него, трѣбвало най-напредъ, паракода да получи „свободна практика“, (която веднѣжъ е получилъ въ Бургасъ) и тогава пилота да се качи и го отведе на опредѣленото му мѣсто, даже и тогава, когато на първата му ноща — редомъ съ карантинния флагъ — се развѣва и тоя за искане пилотъ.

И наистина, каква смисълъ има отъ пилотъ въ едно пристанище, когато пилота, за да отиде на парахода, трѣбва последния да получи свободна практика, а за да получи такава, трѣбва да влезе въ пристанището, да хвърли котва и да чака до осемъ часа лѣкаря, който го задържа още половинна часъ и тогава чакъ ще се даде разрешение на пилота да изпълни дълга си. Ако веднѣжъ е тако, чл. 1 отъ казания правилникъ става безпредметенъ понеже гласи: че всички кораби които посещаватъ българските черноморски пристанища, не могатъ да влизатъ въ басейните безъ пилотъ.

До колкото ни е извѣстно, този правилникъ

билъ вече разпрътенъ по всички параходни агенции, които отъ своя страна сѣ го съобщили вече на дирекцията на параходнитѣ дружества, които представляватъ. И много естествено е, че капитанитѣ на всички параходи, посѣщаващи нашитѣ черноморски пристанища го знаятъ и изпѣлняватъ. Тѣ заставатъ възнѣ отъ басейна, вдигатъ сигнала за пилотъ и чакатъ, следъ което, като виждатъ, че никой не отива, вдигатъ котва и си влизатъ сами въ пристанището.

Справедливо е следователно да се мисли, че начина по който се практикува тая служба въ Варненското пристанище въ зависимост от карантината такава, излага престижа на официалната пристанищна власт и респективно министерството което е утвърдило тези правилникъ. Защото упрѣка отправенъ въ лицето на пилота от капитана на парахода, че не се е явил по-рано, а чакалъ лѣкаря, е упрѣкъ хвърленъ на пристанищната власт и респективното министерство.

Г. Ж. Д.

Б. Р. Мислимъ, че е време вече да се тури редъ въ тая работа, за да не ставаме за присмѣхъ на чуждия свѣтъ и не се излага властѣта и нейнитѣ органи. Ако стане нужда, ще се повърнемъ по въпроса пакъ.

Солунската свободна зона.

(Продължение отъ брой 48)

Района на Солунската свободна зона разполага със четиридесет и шест антрепозитни магазини, осемнадесет от които сж пълна собственост на свободната зона сж една площ от 33,309 кв. м, а останалите двадесет и осем сж ония които сж експроприирани по силата на крапския указ от 1 февруарий 1924 год. сж една площ от 29,803 кв. м.

Освенъ железопътните линии, които сж бие заварени и чиято дължина е 3870 м., миналата година въ района на свободната зона сж построени три нови разклонения съ обща дължина 1190 м., предназначени за обслужване антропозититъ.

Предвидено е още минатата година, да се построят нови антрепозитни хангари, които ще покриват една повърхнина от 10,000 кв. метра; два километра нови линии; телефонни съобщения; осветление пътищата за дамовете (оборитъ); специална пожарна команда и др. за която целъ сж гласувани 15 милиона драхми.

По настоящемъ — комисарията проучва една обширна програма за използване и западната част на Солунския портъ. Тази програма обхваща преди всичко, разширението на пристанището къмъ западъ, което е предизвикано отъ силно развилия се трафикъ въ него, частъ отъ което се даде на сръбската свободна зона. За тая целъ комисарията е изработилъ единъ подробенъ планъ на действие, като е взелъ подъ внимание доклада на специалната комисия, която е посетила и проучила инсталацията и функционирането на свободните зони въ Триестъ и Фиуме. Въ тоя планъ се предвижда постройката на три нови басейни съ дължове, така, че дължината на кейовитъ стени да достигне 2700 м., което ще даде възможностъ на параходитъ да акостиратъ на нея, както у насъ и ще улъсни тяхното товарене и разтоварване.

пристанище — съ редки изключения — не застава на кея, а се завързва на него съ кърмата си. При разтоварването и товаренето има става по-лесен и по-бърз работен режим (с мачуване на товарите с мачуващият се товареностроителен кран).

Комисарията е взела всички мерки за реализирането на този план, като постройката на първия нов басейн, почне още тази пролет, след което ще се продължи работата последователно, като ще се построят и специални транзитни магистрини за потопяване на съседните държави, голяма част от които се концентрират в Солун, като и всички необходими модерни средства за по-бърза и икономична манипулация.

Съюзъ.

Б. Р. Въ единъ отъ следните броеве ще дадемъ инструкциите и формалностите, които са в сила въ свободната Солунска зона.

За радиотелеграфа на
параходитѣ.

Днес, когато радиотелеграфа е станалъ тъй-популяренъ и съ такова грамадно значение за цялото човѣчество, още по-интересна става историята за неговото развитие въ малкия периодъ отъ времето на неговото изобрѣтане и най-главно за приложението въ мореплаването.

Ползата от радиотелеграфи, особено за моряците се доказва най-добре през време на големата война, въ което направление съ биле насочени всички усилия на Маркони, да снабди с радиотелеграфни апарати всички търговски параходи съ него.

През 1905 година оцѣ, Маркони дава необходимиѣ инструкции и права на своя приятѣ Луиджи Солари, като го снабдява съ своята визитна картичка, която му давала правото да бѣде неговъ пълномощникъ. Съ нея Луиджи Солари се явява при тогавашния шефъ на Генуезкото пристанище, генералъ Канцио, като му казва: „генерале, въ Марсилия ще бѣде построена една голѣма радиотелеграфна станция. Понеже радиотелеграфъ ще има голѣмо значение за мореплаването, то въ най-скоро време, ако не се построи такава и въ Генуа, знайте, че много отъ параходитѣ ще предпочитатъ Марсилия предъ Генуа, заради помощта, която ще имъ бѣде оказана отъ тамъ. . . .“

Генералъ Канцио, следъ като хвърлил единъ пропитателенъ погледъ върху Луиджи Солари, станалъ и го поканилъ да го последва. Отиваатъ на пристанището, качватъ се на една моторна лодка и се отправятъ къмъ края на „стария молъ“. Когато стигатъ до тамъ, генералъ Канцио запиталъ: „Не ще ли е удобно това мѣсто за целта?“

— Съвършено удобно, генерале, отговорил
Л. Солари.

—Добре тогава, почнете веднага работата. За никакви формалности не ще имате грижа. За това ще видите после. Вие почнете веднага.

Три месеца след този отговор, на стария
молт, величествено се издигала първата морска
радиотелеграфна станция на средноземноморските
брегове на Европа.

По желанието из генералъ Канцио, осъзна-
ванието ѝ трѣбвало да стане по начинъ най-тъ-
жественъ, за което сѣ биле поканени всички офи-
циални власти. Испратени биле по случая благопо-
желателни телеграми въ К

припаднала инициативата на пристанищната власт в Генуа, въпреки, че още не е било обявено редовното функциониране на станцията.

Въз това време, до като Л. Солари се разпоглеждаше, като домакинът, пристигат двама карабинери, които го повикват на страна и му показват една телеграма от Министра на пощите и Телеграфите, с която се изисквало да се направи веднага разследване, относително радиотелеграфната станция на „Стария мол“, напомняйки му нарежданията от издадения не отдавна Кралски Указ, в който се предвиждало даже затвор за ония които се снабдяват с радиотелеграф, без особенното разрешение на респективното министерство. Л. Солари показва телеграмата на генерал Канцио. Прочитайки я внимателно, веднага почва да диктува на карабинерите следния отговор, който веднага тръбвало да бъде отправен до Рим: „Радиотелеграфната станция Маркони е издигната въ този порт за сугурността на корабоплавателите. Пристанищната власт изказва своите благодарности на Гулиелмо Маркони за направеното. Станцията не е въ действие. Тя ще почне да функционира, като получи нуждното разрешение от министерството, като до тогава, антената ще служи, за да се развѣва националното знаме на нея.“

Следъ този инцидентъ, Л. Солари продължил работата, макаръ и съ голѣми затруднения, понеже до тогава въ Италия е нѣмало още специалисти и не сж се фабрикували радиотелеграфни апарати, както и подготвенъ персоналъ за търговските параходи. Още повече, че спомена за случая съ парахода „Лигурия“, отъ известното дружество *Навигационе Джентерале*, е билъ преснетъ, на който параходъ билъ имбаркиранъ единъ радиотелеграфистъ, който, освенъ че не притежавалъ никаква практика и познания по радиотелеграфното дѣло, но гледалъ още на цѣлата тая работа и съ голѣмо недоверие. Така че, единъ день, за да провери своя скептицизмъ, започва въ открито море да дава сигнала „S. O. S.“ — т. е. зовъ за помощ. Каква е била неговата изненада, както и тая на пристигналите следъ нѣколко време, военни параходи на указаното мѣсто, които заварили парахода „Лигурия“ въ добро състояние, да продължава спокойно своя пътъ.

Следъ тая случка, Л. Солари е билъ напълно уверенъ отъ Маркони, да поеме всецѣло ръководството на всички морски радиотелеграфни служби въ Италия и да направи всичко зависещо отъ него да внуши на арматорите по-голѣмо доверие къмъ тая служба, като направи редъ демонстрации. Но той не разполагалъ до тогава, нито съ опитенъ персоналъ, нито съ апарати, нито съ нужните средства, както и самия Маркони.

Явява се тогава при съветника-делегатъ на дружеството „Италиянски Лондъ“, който завеждалъ по него време събираването на парахода „Принципеса Мафалда“, който, не следъ много е тръбвало да предприеме първото си пътуване за Аржентина. Този параходъ на тогавашното време е билъ последната дума на морското искусство.

„Готовъ съмъ“, отъ името на Маркони, казалъ Луиджи Солари на делегата, да ви гарантирамъ, че инсталирането на радиотелеграфа на тоя корабъ, ще надмине всички до сега инсталирани на другите параходи отъ търговския флотъ, само че Вие трѣбва да ме подпомогнете материално. Вие ще се уверите, че „Мафалда“ ще има радиотелеграфни съобщения, които не сж достигнати до сега отъ никого.

Трѣбва да се забележи, че тогава, дружеството Маркони е било въ много лоша финансова криза, което се потвърждава и отъ писмото отъ Маркони до Л. Солари: „Направи каквото искашъ въ Италия, само пари недей иска!“

Делегата г. Биянкарди приелъ предложението на г. Л. Солари, понеже било много приемливо, което предизвиква голѣмо съревнование и между останалите голѣми параходни компании, които не захъснати да поискатъ на сжщите условия инсталирането на радиостанции и на тѣхните презокеански параходи.

По тоя начинъ Л. Солари успѣва да събере единъ капиталъ отъ около 50.000 лири италиянски и да даде възможностъ за разпространяването на Маркониевите апарати въ Италия... „но нѣмахъ работилница, нѣмахъ помощници, нѣмахъ работници...“ — казва той — „Какви блажени времена бѣха тогава! Безъ много разисквания, безъ закони и правилници, свободно се работеше по свое схващане и можеше да се произвежда и твори.“

За нещастие, той не е ималъ нито чертежи нито модели, даже и на най-обикновените апарати Маркони, предназначени за корабите отъ търговския флотъ.

Въ Марсилия, тогава се намиралъ обезоръженъ, „Елеополисъ“, на който имало инсталиранъ единъ отъ най-модерните радиоапарати.

Луиджи Солари, придруженъ отъ единъ електромеханикъ, заминава за Марсилия и съ своята картичка отъ Маркони се явява при капитана на парахода, който му разрешава да снесе радиостанцията отъ парахода и я вземе. Завръщайки се съ нея въ Генуа, Л. Солари намира още нѣколко души електротехници и съ помощта на единъ запасенъ подофицеръ отъ военния флотъ, практикъ радиотелеграфистъ, направи нова репродукция на апарата съ увеличена сила и снабдява тразатлантика. Щомъ Маркони получилъ известието че „Принципеса Мафалда“ е снабдена вече съ радиотелеграфна станция, решава да заміне съ него и я испита самъ. Следъ нѣколко дни, Маркони придруженъ отъ асистента си Рундсъ, заминава за Ю. Америка. Презъ време на това историческо пътуване, парахода „Принципеса Мафалда“ е билъ въ постоянна връзка, както съ Европа, така и съ Америка. Тогава Маркони си е послужилъ съ антена, вдигната на височина посредствомъ едно голѣмо хвърчило.

Незабравимо ще остане посрѣщанieto, което е било устроено на Маркони въ Буйносъ-Айресъ отъ италиянските колонисти, както и отъ официалните власти въ Аржентина.

Следъ една седмица, заминава обратно за Европа съ сжшия параходъ, следъ като е допълнилъ своите проучвания.

Въ Генуа, посрѣщанъ отъ Л. Солари, Маркони казалъ: „Съзрѣването на Европа съ Аржентина посредствомъ радиотелеграфа е осигурено вече. Можашъ да получа телеграми отъ голѣми разстояния и съмъ доволенъ, че постигнахъ тоя голѣмъ успѣхъ на единъ отъ италиянските параходи, които мога да осигуря постоянната връзка на всички параходи съ Италия.“

Следъ тоя день, радиотелеграфа започва своя новъ животъ, за да го видимъ днеска тъй-мощенъ въ услуга на хората на морето, които чрезъ него сж въ постоянна връзка съ брѣга и своите близки.

М. Б.

СИГНАЛИТЪ ЗА МЖГЛА ВЪ НАШИТЕ ПРИСТАНИЩА.

Известно е, че мжглата е една от най-големите прѣчки за мореплавателитѣ, особено, когато кораба плутва близко до бреговетѣ или трѣбва да влезе въ пристанището. Овечето нещастия ставатъ въ мжгливо време, затова, за да се предпазятъ корабитѣ отъ засѣдане и имъ се даде възможностъ безопасно да се доближатъ до пристанището, въ всички по уредени пристанища, както и на всички опасни мѣста по крайбрежието сж поставени специални уреди за даване сигнали въ време на мжгла, снѣжна виелица и др., които улесняватъ ориентирането на корабитѣ и тѣхното безопасно приближаване до пристанището.

Отъ какво голѣмо значение сж тези сигнални уреди за едно пристанище, нѣма да говоримъ; защото всѣки може да си направи заключение. Ще кажемъ само, че единъ голѣмъ периодъ отъ време, презъ пролѣтѣта и есента, нашитѣ пристанища оставатъ като затворени и недостъпни за корабитѣ, по причина на гѣститѣ мжгли и то само за това, че нѣмаме уреди за даване сигнали за мжгла.

До колкото ни е известно, още преди година или повече, е билъ представенъ въ Главната дирекция на пристанищата, единъ прсектъ за снабдяване крайбрежието съ шамандури-свѣтящи, свирящи или съ камбани—за опаснитѣ плитковини и подводни скали, въ който проектъ сж биле предвидени „сирени“, една отъ които да се постави на носъ „Галата“, а другата — на о. Св. Иванъ при Созополъ. Тия „сирени“, които ще улеснятъ влизането на корабитѣ въ заливитѣ на Варна и Бургасъ, допълнени още съ други автоматически камбани, поставени на о. Св. Анастасия и крайнитѣ фарове на дветѣ ни пристанища, ще дадѣтъ възможностъ на корабитѣ съвсемъ безопасно да се доближаватъ до тѣхъ, кждето, посрешнати отъ опитни органи на пристанищата, ще могатъ да акостиратъ на кейоветѣ и извършатъ своитѣ операции, безъ да чакатъ въ открито море вдигането на мжглата, да губятъ скѣпото си време и да се излагатъ на излишни рискове.

Какво е станало съ този проектъ, ние не знаемъ, но въпроса за доброто име на нашитѣ пристанища и задоволяване нуждитѣ на мореплавателитѣ е отъ голѣмо значение. Затова ще чакаме да видимъ и тая година, ще имаме ли и ние щастието да се снабдимъ съ нѣщо ново и покажемъ на чуждия свѣтъ, че все таки разбираме отъ мореплаване и правимъ толкова, колкото...

ЕДНО ЦЕЛНО ПРИДОБИВАНЕ ЗА ТЪРГОВСКИЯ НИ ФЛОТЪ.

На 8-й т. м. — връбница — се извърши по единъ много тържественъ начинъ, въ Бургасъ, обвѣщаването на купеніето отъ българското търговско параходно дружество „Постоянство“, италиански параходъ „Карниолия“, който бѣ кръстенъ, въ честъ на второто наше пристанище „Бургасъ“.

Обвѣщаването на парахода се извърши отъ Н. Преосвѣщенство, митрополитъ Илариснъ, въ присѣдствието на Н. Величество Царя, мнозина отъ господа Министритѣ, официалнитѣ власти и хиляденъ народъ.

Парахода „Бургасъ“, бившъ „Карниолия“, принадлежащъ на дружеството „Лойдъ Триестино“, бивше „Австрийски Лойдъ“, е построенъ въ собствена корабостроителница на последното презъ 1900 г. Той е въ много добро състояние, дългъ е 96 метра, широкъ—12-90 м., гази 750 м. въ водата натоваренъ, може да носи товаръ повече отъ 3000 тона, съ първокласни кабинни за 44 пътници и второкласни—17 легла. Машинитѣ му сж отъ 2000 индикаторни конски сили и развива една скоростъ отъ 12 мили въ часъ.

Българскитѣ моряци, немогатъ да не бждатъ въ възторгъ отъ тоя хубавъ параходъ, който въ продължение на толкова години е работилъ за величieto на своята родина и е допринесълъ толкова много за издигането на Италианския търговски флотъ на висотата, на която го виждаме днесъ. Тѣ не се съмняватъ, че той ще допринесе още толкова и за повдигането на нашия роденъ търговски флотъ и ще продължава да служи съ достоинство и на нашата родина.

Прави голѣма честь на Б. Т. Параходно дружество, за инициативата въ това му предприятие и искаваме най-хубави благопожелания за успѣхъ и напредѣкъ, иказани вече отъ всички, говоривши по случая въ Бургасъ.

W.

ХРОНИКА

МОРСКИ РАТИНИКЪ честити на читателитѣ си Светлитѣ Христови празници и имъ пожелава весело прекарване.

Христосъ Воскресе!

Параходната компания **Хамбургъ-Америка Лайнъ** е поръчала за своята служба: **Хамбургъ-Ню-Йоркъ**, два пѣтнически парахода отъ типа на „Клевеландъ“. Тѣ ще бждатъ моторни, съвършено еднакви и ще иматъ 165 м. дължина, 22 м. ширина и по 10,000 тона въестимостъ, съ 16.5 мили скоростъ въ часъ.

За транспортно-товарната служба въ Средиземното море, компанията „Лойдъ Триестино“ е поръчала миналата година, три малки моторни параходи: **Калдея, Асирия, и Палестина**. Тѣ ще бждатъ: 106 м. дълги, 15.50 широки, отъ по 3000 тона въестимостъ и съ по 4 хамбаря.