



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

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

Урежда редакционен комитетъ.

Всичко се адресира до Съюза на българските моряци, Сите № 43 — Варна

Скорпионъ.

Къмъ морето!

Желанието, проявено напоследък от гражданството, за създаване *народен търговски флотъ* ясно говори за тръзвото разбиране, къде сж икономическите интереси на народа.

Образуваната миналата година, „Българско Корабоплавателно Кооперативно Д-ство България“, днеска иде да даде на всички положителната гаранция за реализирането на тази идея. Дружеството расте всъщност и печели почва, като подготвя пътя, по който ще тръбва да тръгне нашия търговски флотъ, за да ни донесе благата, които морето отдавна ни предлага.

Презъ тъжния периодъ на непосилни войни и ожесточени политически борби, когато мислитъ на всички бѣха неспокойни за онова, което ни носѣше утрешния день, не можеше да има съсредоточение и положителност за бъдещето — то бѣше забулено съ мрака на неизвестното; тогава, когато нашия миниатуренъ търговски флотъ трѣбваше да бѣде жертва на бюрократическа олигархия; когато на арматоритъ трѣбваше, по неволя, да се гледа като на врагове — дойде новото време — периода на възраждането, презъ който нашитъ моряци отъ търговския флотъ, подкрепени отъ техни съмишленици, искрено мислящи за морското дѣло у насъ поставиха началото на твърдитъ основи на *бъдещата морска България*.

Днеска, когато частъ е настаналъ, въпреки тежката финансова криза, съзнанието на народа започва да се разяснява и да са отправя къмъ светлитъ хоризонти, които ни носятъ по-светли бѣднини и които ще ни дадѣтъ средствата за да се помогне на родината въ икономическо отношение. Възраждането е започнало и повдигането на нашата страна въ морско отношение е неминуемо.

На 1-й мартъ 1926 год., излезе първия брой на малкия вестникъ „Морски Ратникъ“, който си бе задалъ ясната и определена целъ, да помогне за възраждането и засиляването търговския ни флотъ и родно мореходство. Той веднага намѣри справедливата и заслужена подкрепа на всички моряци, граждани и на *българския народен морски съюзъ*, като подготви почвата за образуването „Съюза на българските моряци“, основитъ на които бѣха тържествено осветени на 19 декември сжщата година, на *Николденъ*, въ гр. Варна.

Отъ този тържественъ день — деньтъ на възраждането на българския морякъ — който до тогава е бивалъ унижаванъ, пренебрегванъ, изолиранъ, макаръ да бе изпиталъ сладоститъ и горчивинитъ на моряшкия животъ у насъ, оцени своето положение и сили и заработи за великото дѣло —

създаването на народенъ търговски флотъ и у насъ.

Основитъ на „Българското Корабоплавателно Кооперативно Дружество България“ бѣха вече поставени и трѣбваше да се гради. И тѣ се притекоха всички единодушно да помогнатъ за доизграждане на започнатото, понеже видѣха този пътъ, че ще се гради не на ония полугнили основи, останали отъ миналото, а на нови тайфаа, именно тия на кооператизма, където се прокарва принципа: „единъ за всички и всички за единъ“. . . .

Преди тридесетъ и три години бѣше, когато истински патриоти и заслужили български граждани хвърлиха между народа първитъ семена, отъ които израстна първия ни параходенъ търговски флотъ. . . Това бѣше тѣй отдавна, че има рече силата на легенда. . . . Но този флотъ, за нещастие, не можа да ни даде очакваното отъ него. Той рагна анемиченъ и недѣгавъ, безъ да може да достигне оная висота и да ни се представи въ своя завършенъ видъ — достатъчно мощенъ и великъ.

Отъ тогава до днесъ, ние продължавахме да тъпчимъ по отпъкания пътъ и не се решавахме да направимъ по-сѣла крачка, да излеземъ отъ него, да изоставимъ рутината и почнемъ новото. . . . Но решителната крачка е направена вече. . . .

Като народъ, облагодетелствуванъ отъ самата природа съ море — ние чакахме и стоиме въ недоумение край него — изоставяйки все повече и повече назадъ отъ всички други, даже и отъ ония наши съседи, които притежаватъ много по-малка морска линия отъ насъ. И ако още продължаваме да чакаме и не се замисляме съ нуждата сериозностъ за бъдещето на търговския ни флотъ, може би ще дойдемъ до положението, той да остане да сжществува, само въ нашето въображение.

Направеното миналата година — основаването на дружеството „България“ — не можеше да не окаже своето влияние въ живота на сжществуващия ни до сега търговски флотъ. . . . Хората, които сж си посветили живота на морето отъ младини, не можеха да не почувствуватъ оная вътрешна сила, която ги тласкаше къмъ новъ животъ и по-сиосни бѣднини. Тѣ я разбраха и последваха. . . .

Защото търговскитъ параходи на една страна, сж пионеритъ, които работятъ за икономическото повдигане на народа и целата страна.

Следъ страшния кошмаръ, преживанъ въ миналото, време е да се укоритимъ и потърсимъ нови сили за новия животъ, който настѣпва.

Предъ мълчаливата, но упорита борба за завладяване моретата и световнитъ пазари: при усилената размена на богатствата между разнитъ народи — само търговската флота е, която може да помогне за постигане желаното равновесие. . . .

Да бждемъ будни и готови, като работимъ

безъ страхъ и колебание, съ пълна вѣра въ бж-
дащото, за да си осигуримъ заслужения успѣхъ.

Бждащото е на ония, които съ спокойствие,
търпеливо следватъ безъ отклонение предначерта-
ния пътъ. . . .

Всички къмъ морето, за величието на роди-
ната. . . .

Българско Кораблостроително Кооперативно Дружество „БЪЛГАРИЯ“.

Една отъ най-близките задачи на гореказаното
дружество — доставката на първия корабъ за пре-
возъ на пшеници и стоки — е на пътъ да се реали-
зира. Постигнението на тая цель е съществено
и средство за по бързото увеличение членовѣтъ и
капитала на кооперацията.

Вѣрваме, за същото ще допринесе и сполуч-
ливия изборъ на лицата за управителенъ съветъ на
кооперацията, станалъ на 6 т. мес. Въ това из-
вънредно общо събрание членовѣтъ-кооператори
показаха, че тѣ високо цѣнятъ (подетото) коопера-
тивно дѣло както съ избора на лицата, така и съ
дадения широкъ мандатъ на управителното тѣло за
членуване въ Ц. Коопер. Банка и сключване на
заемъ евентуално, че капитала на дружеството се
укаже недостатъченъ за покриване стойността на
първия параходъ.

Всѣко начало е трудно, отъ тамъ и незавид-
ното положение на избрания управителенъ съветъ,
както на членовѣтъ на последния, така и на всички
кооператори на които преди всичко, предстои да
популяризиратъ идеята за належащата нужда отъ
създаването на националенъ търговски флотъ. Сто-
панскитѣ съсловия както и чиновничеството въ стра-
ната, проникнати отъ тази идея, трѣбва безрезервно
да се притекатъ въ помощъ на постигнението и
както се запишатъ за членове на тази кооперация.

Нашето скромно мнение за успеха на друже-
ството е, че управата му трѣбва по-широко да
свържи интереситѣ на последното съ тия на сто-
панска България (преко на стопанскитѣ съсловия и
коственно на населението въ страната) съ облекче-
ние разносикитѣ по транспорта на стокитѣ изобщо.
Безъ да разполага съ нуждното число кораби, дру-
жеството чрезъ умѣло организиране и ползване
трудътъ, познанията и средствата на членовѣтъ си
може да постигне максимални икономии въ разхо-
дитѣ по транспорта, експорта и импорта, и по този
начинъ да въздейства преко или коственно за поеф-
тиняване изобзою на живота въ страната.

Разбира се, че това трѣбва да бжде една отъ
по-далечнитѣ задачи на дружеството — когато то
материално се засили. Но, управата отъ сега трѣб-
ва да проучва всѣстранно въпроса и подготви
пътя за реализирането му.

Г. Ц.

Пристанища и пристанищна политика.

Въпроса за пристанищата и рационалната при-
станищна политика, не може да се изчерпи само съ
тѣхния строежъ и тѣхното разширяване.

Да се построи едно пристанище, да се прис-
пособи за кораби отъ всѣкаквъ тонажъ и да се
направи способно да приема стоки въ най-големъ
моща — не значи още, че въпроса, свързанъ
съ международния и народенъ морски трафикъ, е
получилъ своето разрешение.

Това, което свързва икономически организ-
ма на страната съ едно пристанище — е приливъ и

отлива на стокитѣ въ него, което е прѣвъ или пос-
леденъ етапъ на тѣхния вносъ или износъ.

Икономическа организация, пристанищата и
матъ отъ тогава, отъ когато морския трафикъ за-
почва да се извършва бързо, съ стремежъ да за-
доволи растящитѣ нужди на търговската актив-
ностъ.

„Не е важно, какво ще бжде управлението на
едно пристанище: автономно или не — важно е,
преди всичко, сж ли достатъчно компетентни ония
които ще го управляватъ“. — казва *Вонзтъ Фь-*
далъ въ една своя статия по въпроса.

Ако за голѣмитѣ пристанища, може да се
предпочете едно автономно управление отъ консор-
циуми и др., това управление, едва ли би дало съ-
щитѣ резултати за малкитѣ такива, където може
още да се прилага широко инициативата на от-
дѣлнитѣ лица, намиращи се на служба въ тѣхъ.

Една смислена политика на голѣмитѣ и малки
пристанища и съгласуването на отдѣлнитѣ на-
пътища е наложителна.

Държавата трѣбва да положи по-широки гри-
жи, особено за малкитѣ пристанища и да не до-
пуска да се проявява ненужното надпреварване за
първенство. Общитѣ интереси, преди всичко, на
страната, за които и трѣбва да бждатъ насочени
грижитѣ на държавата.

Много дълга е анализата на една такава по-
литика за пристанищата, за това, за сега ще се
ограничимъ съ казаното и ще минемъ къмъ другъ
единъ въпросъ, който сжщо е отъ голѣмо значение
за насъ.

Това е въпроса за свободнитѣ пристанища и
свободнитѣ зони въ тѣхъ, разискванъ отъ дълго
време и още неразрешенъ.

Не е туку мѣстото, да изброяваме всички и-
кономически придобивки, които можемъ да имаме
отъ една свободна зона въ нашитѣ пристанища.
Ще се ограничимъ да споменемъ само, че същес-
твуващитѣ още въ миналото свободни при-
станища, днеска сж отъ най-цветущитѣ въ икономи-
ческо отношение.

Старитѣ антрепозитни магазини доказаха, че
днеска сж нуждни по-широки свободни зони, въ
които ще могатъ да се складиратъ всички видове
стоки, безъ да бждатъ обременявани отъ каквито
и да било митнически формалности.

Ония страни, които сж обявили своите при-
станища за свободни или сж учредили свободни
зони въ тѣхъ, доказватъ, че сж разбрали ясно,
какво, на пристанището трѣбва да се гледа, като
на средство и факторъ за икономическото повдиг-
гане на народа.

Учредяването свободни пристанища и свобод-
ни зони въ тѣхъ е признакъ на здрава пристанищна
политика, разисквана отъ години и доказана отъ
редъ учени икономисти.

Въ колективната икономия, свободнитѣ при-
станища идватъ да заематъ своето мѣсто и участие
като организъмъ, който е неразривно свързанъ с
икономическото повдигане на страната, въ която
сж учредени.

Въпроса е отъ голѣмо значение за насъ
всѣко бавене за разрешаването му, може да бжде
сждбоносно за цѣлата страна, за това — жребиятъ
трѣбва да се хвърли и да се действа за постига-
не поставената цель — свободни зони и въ нашитѣ
пристанища.

К. К.

Конгресът на международното сдружение на офицерите от търговския флот.

Това лято се е състояло в Париж, годишния конгрес на международното сдружение на офицерите от всички търговски флоти.

На първия ден на конгреса, председателя на дружеството, Капитан Ф. Масъ истъкнал необходимостта от създаване общи правилници, регулиращи труда на моряка, след което засегнал и въпроса за материалното му осигуряване.

Той казал, че единствения търговски флот където офицерите се радват на условията на морския живот е американския. Тъ — продължил той — се радват на добри заплати, за което не трябва да имъ звиняваме, а да работимъ за приравненето тия на другите съ техните, до колкото е възможно.

И това трябва да бъде една от главните ни цели, за да се издигнемъ и ние на онова ново, на което сж се издигнали тѣ, макаръ че въ сжщностъ, тѣ не получаватъ повече отъ онова, което заслужаватъ за своя непосилемъ и упоритъ трудъ на морето.

Б. Р. Какво да кажемъ за служителите на нашите параходи ? В.

Нещастieto съ парахода „Принчипеса Мафалда“

Споредъ една отъ радиотелеграмите, получени отъ французкия параходъ „Формоза“, пжтниците и екипажа на потъналия параходъ „Принчипеса Мафалда“, биле спасени почти всички.

Първите пжтници отъ „Мафалда“ сж вече пристигнали въ Бразилия и отъ тѣхните разкази е могло да се дойде до едно приблизително положение за станалото. Споредъ тия разкази, пожарителната сцена на потъването на този колосъ, се е разиграла тъкмо презъ време, когато всички отъ трета класа биле на вечеря. Презъ това време е станалъ първия взривъ на едина отъ котлите, който разтърсилъ целия параходъ.

Всички въ панически страхъ напуснали мѣстата си и се отправили за палубата, блъскайки се по тѣсните стълби, водящи къмъ нея.

Когато биле вече на палубата, могли да чуятъ думите на капитана, който успокоявалъ пжтниците, като ги подканвалъ къмъ спокойствие.

Но въпреки спокойствието на капитана и неговите помощници, произведеното впечатление отъ експлозията било тѣй силно, че успокояването не могло да настъпи скоро. Единъ отъ помощниците ги уверявалъ, че случилото се въ машината не е страшно и да иматъ търпение — всичко ще бъде поправено ! . . . Паниката, особено между жените и децата, била много голѣма, но благодарение на прислугата, могло да се тури редъ между тѣхъ.

Екипажа на парахода работелъ съ всички сили, като се е старалъ да предпазва всѣки, който се е готвелъ да скача по-рано въ морето . . .

Едно относително успокояване било вече настъпило, когато последвали два нови взрива и парахода започналъ да потъва съ задната си частъ . . .

Нощта настъпвала черна и мрачна . . .

Мнозина отъ пжтниците сж се държели много добре и запазвайки хладнокръвие, работели наедно съ екипажа на парахода, за спускане на спасителните лодки и салове, както и за запазване спасителните поски на жените и децата.

Първо жените и децата биле поставени въ лодките. Много отъ мъжете, заели мѣсто въ тѣхъ, виждайки, че нѣма мѣсто за всички, отстъпвали мѣстата си на други.

Спасяването е ставало въ пълень редъ. Пжтници гледайки спокойствието съ което работели хората отъ екипажа, останали невъзмутими на палубата, очаквайки близката помощъ . . .

И наистина не следъ много, въ тъмнината тѣ забелѣзали светлина. Това билъ „Формоза“ — първия параходъ, който идвалъ на помощъ.

Геройството и самоотвержеността, проявени отъ екипажа на потъващия параходъ, не се отдаватъ на описание.

„Принчипеса Мафалда“ се е държала на вода въ продължение на цѣли петъ часа.

Единъ последенъ взривъ билъ чугъ отъ ония, които сж се намидали още наблизо до потъващия вече параходъ.

Въ това време се задалъ втория параходъ, който идвалъ на помощъ. Това билъ парахода „Розетти“. Двата парахода, раздѣлили спасителната работа по-между си така, че до като единия прибиралъ пострадалиите отъ лодките, другия прибиралъ тия — отъ салове.

Морето продължавало да бъде спокойно . . .

Предполага се, че удавените не възлизатъ на повече отъ 60—70 души, между които е и капитана на парахода, шефъ-механика, радиотелеграфистъ и други.

Дружеството на „Лойдъ Бразилейро“ е изпратило всички свои параходи, находящи се въ Рио де Жанейро къмъ мѣстото на произшествието.

Предъ видъ това голѣмо морско нещастие, бразилското правителство наредило да се спускатъ всички флагове на половина . . .

Какво е станало причина за това голѣмо морско нещастие, не може да се каже още съ положителностъ. До като капитана на „Формоза“ предполага, че „Мафалда“ се е ударилъ на подводните скали *Ardiloz*, които сж плашилото на моряците, капитана на италианския параходъ „Принчипе ди Удине“, предполага, че нещастieto е било предизвикано отъ строшаване на главната ось, която излѣзла наедно съ винта и водата, която нахлула отъ тамъ, разрушила желѣзната преграда къмъ машинното отдѣление, наводнила котлите, вследствие на което сж биле предизвикани взривовете на котлите.

Тѣй като при спасяването сж взели участие и други параходи, които още не сж пристигнали, и сж съ друго предназначение, предполага се, че ще има и други пжтници спасени, освенъ тия, станали известни до сега.

Параходната компания на която принадлежалъ парахода „Принчипеса Мафалда“, е изпратила до италианския пълномощенъ министъръ въ Рио де Жанейро, телеграфически списъка на всички пжтници намиращи се въ него, която телеграма се е състояла отъ 5000 думи.

Освенъ товара, на стойностъ 50 милиона италиански лири, 40 милиона ценни книжа, потънали сж още и 10 торби застраховани пощенски пратки.

Съюза на италианските моряци е распоредилъ събирането помощи за семействата на пострадалиите тѣхни членове.

Парахода „Принчипеса Мафалда“ е разполагалъ съ 28 спасителни лодки, 4 голѣми салове и спасителни пояси за 1323 души. Той е билъ записанъ въ I класъ на Регистъръ Лойдъ, съ последенъ прегледъ отъ 10 октомврий 1927 год.

Италианския парламент и търговската флота.

Неотдавна в италианския парламент било истъкнато, че благодарение само на търговската флота на страната, е било реализирано около единъ милиардъ чужда валута. Въ сравнение съ капитала внесень въ морски предприятия, резултата отъ дейността на арматоритъ е удивителенъ.

По въпроса, министра на финанситъ, се е изказалъ по следния начинъ: „Търговията и индустрията, които се развиватъ на морето сж дали резултати по-голѣми отъ очакванитъ. Днеска Италия държи второ мѣсто по постройка на кораби и първо мѣсто по постройка на моторни кораби които иматъ такъвъ голѣмъ успѣхъ. Търговския ни флотъ, който презъ 1914 година бѣше 1¹/₂ милиона тсна, състоящъ се отъ параходи отъ средна голѣмина и презъ войната изгуби 810 хиляди тона, днеска има повече отъ 3 милиона тона и брои единици отъ първа величина, които кръстосватъ океанитъ.“

„За подобрене пристанищата — казалъ министра — сж похарчени въ продължение на 4 години, около 1 милиардъ, благодарение на което Генуа стана едно отъ първитъ пристанища въ Средиземно море. Триестъ, Венеция и Фиуме не оставатъ назадъ отъ Генуа за Адриатическото море, а Неаполъ, Палермо, Катания, Ливорно, Бари, работятъ усилено за своитъ снарядения и ще се повдигнатъ още повече съ обявяването имъ за съвременни такива.“

В. К.

Една неовременна доставка.

Пристанищното Управление въ Варна, въ желанието си, да облече въ форма всички чиновници и служаци, доставило „златни“ гербове и ширити отъ Англия, отъ които само гербоветъ струватъ по 350 лв. единия.

При това положение, въ което се намиратъ днесъ всички чиновници, особено презъ настъпващата зима, съ своитъ мизерни заплати, 350 лева е дума много чувствителна за тѣхъ. Всички сж останали безъ дърва и облекло за зимата и сж се зачудили и замъляли какъ да вържатъ двата края, а отгоре това — „на голъ коремъ, чифте пищови“ — и истрити дрехи, „златни“ гербове.

До колкото ни е известно, сжити гербове макаръ и не отъ английско „злато“, можаха да се доставятъ отъ Цариградъ по 75 лева единия и щеха да свършатъ сжитата работа, безъ да се изпразватъ и безъ това празнитъ чиновнически джобове.

П.

Заплатитъ на механицитъ въ гръцкитъ параходи.

Новото положение за заплатитъ на механицитъ въ гръцкитъ параходи, определя: 1) На пасажерски параходи съ линия въ страната, първия механикъ да получава 4200 драхми, втория — 3800 др., и третия 3200 др. 2) На пасажерски параходи, пътуващи задъ граници, първия механикъ — 4620 др., втория — 4180 др. и третия — 3520 др. 3) На презокеанскитъ параходи, първия механикъ — 4620 др. плюсъ 15 долари, втория — 4180 др. плюсъ 15 долари и третия — 3520 др. плюсъ 15 долари. 4) На товарни параходи до 500 тона, първия механикъ — 5040 др., втория — 4560 др. и третия — 3840 др. На товарни параходи отъ 501 — 1500 тона, първия механикъ — 5503 др., втория — 4800 др. и третия — 4000 др. На товарни параходи отъ 1501 — 2500 тона, първия механикъ — 18 английски лири, втория — 14¹/₂ англ. лири и третия — 11¹/₂ англ. лири. На товарни па-

раходи отъ 2501 — 4000 тона, първия механикъ — 15¹/₂ англ. лири, втория 12¹/₂ англ. лири. Товарни параходи отъ 4001 — 6500 тона, първия механикъ — 22 англ. лири, втория — 16 англ. лири и третия — 13 англ. лири. На параходи по-голѣми отъ 6501 тона, първия механикъ — 28 англ. лири, втория — 18 английски лири и третия — 14 английски лири.

За радиотелеграфиститъ на параходитъ.

Какво е значението на радиотелеграфа на единъ параходъ, писахме по-рано, но нещастно, което стана неотдавна съ италианския параходъ „Принчипеса Мафалда“, доказва напълно това, че благодарение само на радиотелеграфа и наговия операторъ, можаха да се избегнатъ голѣми човешки жертви.

Радиотелеграфиститъ, тия скромни параходни служители — оставатъ всѣкога незабелѣзани и само когато се явятъ случаи, като горния, се заговоря за тѣхъ.

И за тия хора, макаръ и платени недостатъчно, се прави непростителна икономия отъ нѣкои арматори, които още избегватъ да поставятъ радиопарати на своитъ параходи, като оставатъ по този начинъ да се излагатъ на рискове, както плаватиници, така и самитъ екипажи на тия параходи.

Какво представляватъ разходите за инсталиране на единъ радиоапаратъ на единъ параходъ и поддръжката на единъ радиотелеграфистъ, сравнение на ония грамадни богатства, които чезватъ въ морскитъ бездни; предъ стотицитъ винни хора, жени и дѣца, които ставатъ жертви на морскитъ вълни и плячка на хищнитъ акули предъ ужаса, който стотици други трѣбва да изживѣватъ, оставени въ неизвестностъ за тѣхно съдба? . . .

И въпреки това, поради тази непростителна икономия за поддръжката на единъ още човекъ на парахода, който съ пренасяне жертва своя животъ става причина да се спаси живота на хиляди души, шити параходи стоятъ безъ радио.

Време е, самитъ моряци, които служатъ на параходитъ да се погрижатъ за себе си за своето животно и този на ония, които оставатъ следъ тѣхъ — този на своитъ семейства. . . .

Сар. В.

Б. Р. До колкото ни е известно, България е отъ ония държави, която е подписала конвенцията за радиотелеграфа на параходитъ. Тогава, защо се чака още?

ХРОНИКА

Засѣдналия на плитковинитъ при Шибобитъ италиански параходъ „Изабо“, се смѣта за изгубенъ. Двадесетъ и седемъ души отъ екипажа се спасили, а капитана наедно съ други петъ души сж изчезнали въ вълнитъ на разбѣснелото море.

Български граждани!

Ако желаете искрено икономическото подобрене на страната, подкрепете БЪЛГАРСКОТО КООПЕРАТИВНО КОРАБОПЛАВАТЕЛНО ДРУЖЕСТВО „БЪЛГАРИЯ“.

Това е единното средство, което ще може за повдигане България икономически.

Печатница „Взаимностъ“ на Ив. Проиловъ — Варна
пор. № 256 — 1927 гед.