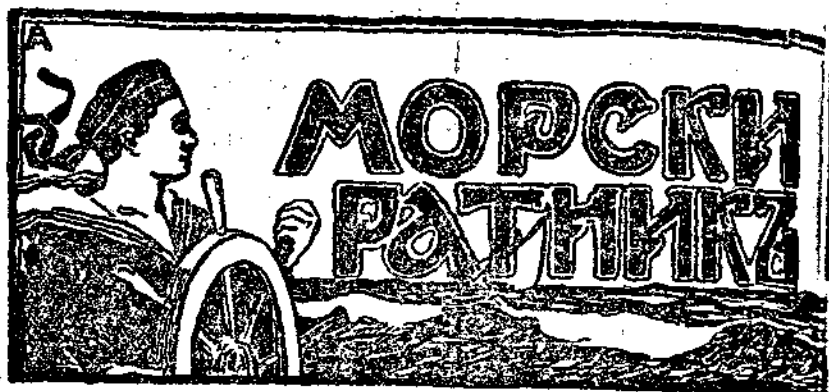


Всѣки морски тру-
женикъ допринася
блага и сближение
за родината си.



Получаването на
„Морски Ратникъ“
е задължително за
всѣки съюзенъ членъ.

ОРГАНЪ НА СЪЮЗА НА БЪЛГАРСКИТЪ МОРЯЦИ

Абонаментъ: за година 60 лв., пол. год.
30 лв., за странство 100 лв. годишно.

Всичко се адресира до Съюза на Българскитъ
моряци: ул. „Цариградъ“ № 1 — Варна.

Отдѣленъ брой 3 лева
Урежда редакционенъ комитетъ.

CAVEANT CONSULES

Всѣка вещь, която служи за машина, двигателъ и транспортъ при индустриалнитъ заводи и корабоплавателнитъ предприятия, следъ извѣстно число години на използване, постепенно се изхабява и рентабилността ѝ чувствено намалява.

Тогава, се казва, че вещьта е стара и полугодна, или почти негодна. Често пжти това не зависи само отъ възрастта на кораба, но какъ е билъ поддържанъ сжщия.

Ако при индустриалнитъ предприятия това се отнася, главно, до машинитъ и сградитъ, при кораба, то обема не само двигателя, но цѣлото негово съчетание, което, при днешнитъ кораби е много комплицирано и съпроводено съ редъ условия и приспособления за по ефикасна и възнаградителна работа.

Веднага следъ войната, държавитъ съ голѣмъ търговски флотъ, пристъпиха къмъ новъ строежъ, като едновременно разчистиха една частъ отъ старитъ си и изхабени вече параходи, било като ги разрушиха, било като една малка частъ отъ тѣхъ, продадоха на страни, които нѣматъ свои корабостроителници и се нуждаеха набързо отъ кораби.

Въ Американскитъ Съединени Държави, единъ достатъченъ тонажъ кораби, следъ като престоя нѣколко години въ бездѣйствиe биле изведнѣжъ унищоженъ; германци и англичани, сжщо разрушиха частъ отъ своятъ търговски флотъ, като между разрушенитъ такива, има и кораби едва седемъ-осемъ годишни.

Една отъ голѣмитъ причини за разрушаването на повечето отъ тѣзи кораби е и нежеланието повече на нѣкои отъ по-малкитъ и слаби въ мореплавателно отношение страни — Гърция, Турция, Египетъ, малкитъ южно-американски републики, Полша и други, да закупватъ, както бѣше до войната и първитъ години следъ нея, стари и изхабени кораби, които не сж потребни повече на продавачитъ. Въ много отъ тези държави, правителствата, съ специаленъ законъ, не допускатъ покупката на стари и неподходящи за търговско-морскитъ планъ и политика на страната ко-

раби. Тази наредба се отнася за всички арматори въ страната и на консулствата въ странство е наредено най-щателно да проучватъ и донасятъ за състоянието и годността, причинитъ и пр. за продажбата на употребявани вече кораби.

Обикновенно, до скоро, най-големитъ купувачи на стари кораби, на ефтина цена, бѣха гръцкитъ стжкмители; тогава, условията бѣха други и гръцкото корабоплаване се развиваше благоприятно, по редъ причини, обаче днесъ, когато търговския флотъ на Гърция, трѣбва да се бори съ корабитъ на всички голѣми морски държави и вънъ отъ Европа, покупкитъ на изхабени и съ малтъкъ тонажъ кораби, тамъ престана. Сжщиятъ пжтъ следва и Турция вече.

Благодарение на тези причини отъ една страна и на настъпилата криза въ фрахта отъ друга, странитъ, разполагащи съ голѣмъ брой кораби и тонажъ, започнаха да предлагатъ за проданъ много отъ старитъ си кораби, които имъ сж непотребни и то съ низки цени, като, сжщевременно на тѣхно мѣсто пристъпиха да строятъ такива, каквито подхождатъ днесъ на съревнованието и рентабилностъ.

Купувачитъ на стари и употребявани кораби сега сж много придирчиви и въздържани. При такива случаи, не е важно толкова колко се заплаща, но какво се купува.

И на Българското Търговско-Параходно Дружество, споредъ последнитъ изявления на нѣкои отъ министритъ, предстои да закупи употребявани вече параходи и то срещу компенсационни здѣлки. При тази покупка, ако сжщата ще се осжществи, ще се разходватъ и народни пари.

Въ днешно време, при общото стопанско изнемогване, парична нестабилностъ и намаленъ фрахтъ, само корабитъ съ по-значителенъ тонажъ биха могли успѣшно да се справятъ съ разходитъ и издрѣжката имъ.

Caveant consules!

Т. Ангеловъ

понѣкога параходнитъ компании влизатъ въ договорни отношения съ ж. п. администрация за взаимно пренасяне на стоки по суша и море така нареченитъ комбинирани рейси.

Едно параходно д-во съ своитъ кораби може да поддържа и двеѣ форми на експлоатация т. е. бродящи и по разписания стига само да има условия за това.

У насъ Б.Т. П. Д-во съ своитъ кораби изпълнява самъ плаването по разписания понеже е въ договорни отношения съ държавата, срещу което получава субсидия.

ЕДИНЪ УСПѢХЪ

Неотдавна чуждестранната преса съобщи за едно ново, значително постижение на корабостроителната техника. Въ Триестъ, италиански корабостроители успѣли да построятъ неизгоряемъ корабъ. Завършениятъ корабъ носи име „Океания“ и има 20,000 тона. Забележителенъ е факта, че той е признатъ официално за неизгоряемъ. Преди да дамъ описание на самия корабъ и начина, по който е построенъ, ще кажа нѣколко думи за значението на постижението.

Общозвестно е, колко много параходи сж загинали отъ пожаръ въ морето. Прѣсни сж още споменитъ за загиването на „Атлантикъ“ и „Жоржъ Филипъ“ — параходи-колоси, които струватъ милиони франка. Съ новото постижение на корабостроителната техника, обаче на въпроса се дава ново

уредили на него (кораба) една първостепенна сигнализация.

На няколко места на кораба сж били поставени схематични табла, които показват скелета на кораба, като сж обелязани всички места, където случайно биха могли да избухнат пожари. Появяят ли се червени огънчета въ различните схематични табла, показва, че на определено място (което е известно) е повишена температурата. И тогава се вземат веднага предпазни мърки. А това още не е пожаръ, а само повишение на температурата!

Интересно е, че всички пжтници сж заджени, въ време на подобна тревога, да се подчиняват на работното начало, както и самитъ моряци.

Търговското мореплаване ще спечели много съ новия типъ кораби. Зашто тукъ не се пренасят само хора, а и голъми количества храни, стоки, фабрикати, които струват много скъпо.

Постройката на „Океания“ е единъ голъм успѣхъ на италианското корско строителство.

Ив. Н. Ченчевъ

РАЗКАЗИ ИЗЪ МОРЯШКИЯТЪ ЖИВОТЪ

Тодоръ Ангеловъ

СТАЧКА

(изъ споменитъ на капитанъ Z.)

— РАЗКАЗЪ —

Бѣхме пристигнали въ Пирейското пристанище съ пълень товаръ каменни въглища отъ Ню-Кастлъ. Най-напредъ пилота ни събщи, при въвеждането ни въ пристанището, че една частъ отъ морскитъ работници, трамваитъ и отобуситъ сж въ стачка отъ тази заранъ. Агента ни, следъ дадената свободна практика на парахода, пристигна сжщо и ни събщи подробности около стачката; стачкували само работниците товарещи и разтоварващи пжтничско-товарнитъ параходи, а работницитъ, работещи на чисто-товарнитъ параходи не стачкували. Тѣй като времето бѣше напреднало, разтоварването остана да започне на заранъта. Следъ вечеря, понеже бѣхме изморени бѣхъ продължителното и еднообразно пжтуване, никой не пожела да излезе на брѣга. При поднасяне на кафега, разговоръ около стачката продължаваше.

Последнитъ отъ стачкитъ, особено не добре обмисленитъ такива и когато срѣдствата за издръжка сж оскъдни, намѣси се капитанъ Z., не винаги сж благоприятни за стачкуващитъ. Да ви разкажа какъ стачкувахме веднажъ и ние.

Бѣше около преди двадесетъ години. Азъ бѣхъ втори помощникъ на единъ отъ параходитъ на нашето дружество и очаквахъ наскоро да ме повишатъ. Тѣй като ние българитъ капитани бѣхме малко и все млади хора, нѣкои отъ комендантитъ и отъ помощницитъ

та си да заематъ тяхното място. Въдъновителя на тази идея, капитанъ M. като ни увери, е билъ взелъ съасието на всички колеги и трѣвало, въ най скоро време, да направимъ колективна вѣлжка предъ нащата Дирекция и да искаме отпжтуването на чужденцитъ. Нему предоставихме инициативата за приписването на апела ни и сѣрѣши, че ако дирекцията не довлетвори желанието ни, екипажа, по право казано, ниеоциеритъ, да обявимъ стачка. На подобниятъ ни апелъ, въ който подписитъ на нѣкои отъ другаритъ, до колкото си спомнямъ, липсваха, Дирекцията ни, ни заяви, че за сѣга, по тѣхни съображения, не може да даде удовлетворение на молбата ни. Рѣшихме, че всѣки параходъ, при пристигане си въ пристанището на регистрирането кждето бѣше главната Дирекция на дружеството ни, ще стачкува по отношение на офицеритъ до сѣмъване на чужденцитъ. Знаейки, че Дирекцията не тѣй лесно ще се справи съ набавянето на другъ офицерски персоналъ, намъ ни се струваше, че лесно ще се справимъ съ стачката. Следъ това ни рѣшение, ни първи се случихме да пристѣпимъ въ пристанището гдетъ трѣбваше да стачкуваме. Забравихме се на нея и на другия денъ, следъ разтоварването и малкото стоки, които носеме, заявихме на директора, чъ тѣй като нашитъ въжделени не се сбъднаха, ние ще се стачкуваме

ме и очаквахме съобщение отъ Дирекцията. Такова, него денъ, не получихме.

Имава да се товари по никой отъ насъ не приемаше стоки. Агенцията бѣше изпратила двама дизбаркатори, които получаваха стокитъ, а ордеритъ за тѣхъ биваха приподписвани отъ коменданта. Така, ние стачкувахме четири дни въ очакване. Наближаваше денътъ на трѣгането и ние бѣхме все въ неизвестностъ. Презъ това време пристигна крайбрежиятъ параходъ и на шестиятъ денъ отъ стачкуването другъ отъ цариградската линия. Тѣ сжщо обявиха, че стачкуватъ, но нѣкои отъ колежитъ тамъ, на следния денъ продължаваха да приематъ стоки. Това обстоятелство ни малко поозадачи. Единъ отъ нашитъ другари отъ нашиятъ параходъ, въпреки голѣмата горещина, често започна да прескача до Дирекцията и като че ли ни избѣгваше. Ние все чакахме и презъ това време не получавахме нито храна, нито заплатата. Дойде денътъ на заминаването. Голѣмо бѣше нашето очудване, когато на нашиятъ параходъ освѣнъ че не смѣниха коменданта — чужденецъ, но за старши помощникъ изпратиха единъ отъ „стачкуващитъ колеги“, до тогава втори помощникъ и за втори помощникъ единъ отъ кандидатитъ капитани — младежъ. Коменданта се съгласилъ, въпреки дългиятъ ренсъ да пжтува съ двама помощници. Смѣниха и нѣкои отъ механицитъ, които се бѣха солидаризирали съ насъ. На упрецитъ, които отправихме къмъ „измѣнницитъ“ сжщитъ започнаха да се оправдаватъ, че едни биле самейни съ дѣца, че други „форменно“ трѣбвало да гладуватъ, понеже не се знаело кога Дирекцията ще уреди въпроса съ чужденцитъ и редъ такива доводи. Въ края на краищата, парахода ни замина, крайбрежиятъ сжщо. Парахода по цариградската линия остана да дочака онези, идващъ отъ Пирей, пѣкъ и безъ това поради мъртвиятъ сезонъ нѣмаше много работа и можеше да чака, а азъ, въпреки че очаквахъ повишение и нѣколкоина отъ колежитъ, които държахме до край, бѣхме уволнени. Параходитъ, известно време, плаваха съ по двама, даже и единъ помощникъ, докато последователно единъ по единъ ни прибраха пакъ на служба. Тѣй свърши нашето стачкуване.

залѣзваше нейде далечъ задъ Саламинъ и отъ града не се дочуваше, както други пжтъ, нито продължително звѣнене на ватманитъ по трамваитъ, нито гласа на сиренитъ на автобуситъ.

Пирей, като че ли, бѣше замръль...

МОРСКИ НОВИНИ

Английското правителство заедно съ адмиралейството полага голѣми грижи за добротъ поддръжане на корабитъ, особено търговскитъ. Напоследъкъ е билъ изпитанъ новъ типъ секстантъ, който ще има голѣмо практическо значение. Този секстантъ има това предимство, че може да определя височината на слънцето въ мъгляво и облачно време, тогава, когато е невидимо за човѣка. Апарата с изработенъ отъ специалистъ физикъ отъ Лондонъ и е основанъ на свойствата на инфрачервенитъ лжчи, влизайщи отъ слънцето (които възлизатъ въ спектъра му). Тѣзи лжчи, иматъ това свойство, че свободно премингватъ презъ различни прегради, облаци, завеси, които задържатъ всички останали свѣтлинки лжчи. Инфра-червенитъ лжчи сж лжчи на термическо въздействие. Тѣ силно действуватъ на много чувствителни термо-електрически елементи. За определяне височината на слънцето сж нужни само нѣколко секунди.

Термо-електрическиятъ секстантъ е въведенъ вече съ голѣмъ успѣхъ въ трансокеанския параходъ „Мавритания“. Постепенно той ще бжде разпространенъ главно въ голѣмитъ търговски кораби на британския флотъ.

**



ВЕНЧАВКИ. — На 9 т. м. въ градъ Сливенъ се е венчалъ отличиятъ приятель на българското търговско морячество нашиятъ съгражданинъ, г-нь Стефанъ Пешевъ, адвокатъ, съ г-ца Д-ръ Нейова отъ Сливенъ. Нашитъ най-хубави благопожелания на младата двойка!



Живѣемъ въ двадесетия вѣкъ но все още ставатъ чудни нѣща въ морския животъ. Има явления, които сж въ разрѣзъ съ общия културенъ и технически напредѣтъ. Единъ скорешень случай ясно потвърждава това. Отъ него се вижда че морскитъ пирати не сж изчезнали. Близо до Хонконгъ, пирати нападнали търговския норвежки параходъ „Проминентъ“ съ водоизмѣстимостъ 2200 тона. Завързала се борба между пиратитъ и екипажа, въ която последния победилъ. Въ борбата е билъ раненъ капитана на кораба.

Презъ 1929 год английското правителство отпуснало една значителна сума за постройка на новъ параходъ. Още сжщата година „Дисковери II“ бѣ изкаранъ и пуснатъ въ шестмесечно пробно плаване. Този параходъ е много интересенъ. Предназначенъ е за полярни океанографски изследвания. Въ края на Май тази година, той се завърна отъ второто си плаване въ Антарктика, въ Англия. На „Дисковери II“ е уредена най-добрата въ свѣта лаборатория за океанографски изследвания. Въ тазгодишното плаване сж участвали 5 бележити английски учени. Изследвани сж били живота и размножаването на китоветъ. Точнитъ резултати още не сж известни.

Ив. Н. Ченчевъ

ПОКАНА

Управителното тѣло на Българското Корабоплакателно Кооперативно Д-во „България“ поканва кооператоритъ на общо събрание на 24 т. м. въ 10 часа сутринъта въ помещението на клуба на Съюза на Българскитъ Моряци на ул. „Цариградска“ № 1, съ следния дневенъ редъ:

Вземане окончателно решение за ликвидацията на Дружеството.

Ако събранието нѣма кворумъ ще се отложи за следующиятъ недѣленъ денъ на сжщото място и часъ.