

МОРСКИ РАТНИКЪ

Абонаментъ за година — 60 лв.

пол. — 30 лв.

странство — 100 лв.

ОТДЪЛЕНЪ БРОЙ 2 ЛЕВА

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

Урежда редакционенъ комитетъ

Всичко се адресира до БОЯНЪ СТАНЧЕВЪ,
кварталъ № 581/16 — Варна.

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

За компетентността по морските въпроси.

Напоследък въ нашите ежедневници се повигна въпроса за компетентността по морските въпроси въ връзка съ управлението на нашите пристанища.

Въ брой 1266 на в. „Слово“ г-нъ инженеръ Б. Кжневъ, е застъпилъ, че понеже техническата работа въ едно пристанище била по-голяма отъ мореплавателната; следвало то да се управлява отъ инженери техници, както и това, че пристанищата се строели не за корабоплаването, а за трафика.

Управлението на единъ модеренъ параходъ, въпрѣки, че отъ работата въ него е чисто техническа, е повърено не на механика-инженеръ, а на капитанъ морякъ, когато споредъ схващанията на Б. К. би трѣбвало да бжде обратното.

Сжществена е разликата, която сжествува между портова администрация и пристанищни инженери-техници, чиито познания и техника трѣбва да бждатъ въ услуга на администрацията—споредъ нуждите на пристанището—която е присжца само на експерта по морското дѣло, моряка, тънкости въ което ще познава той, най-добре, отъ колкото всѣ ки другъ.

Че това е тъй, ще се види отъ изложеното по долу, макаръ и на кратко.

Ако не създадете въ едно пристанище улеснения, ефтини такси, удобства, правилно прилагане на морските правилници и закони—вие ще видите, че корабите ще отклоняватъ пжтя си отъ него и ще се отправятъ къмъ друго таково, съ по-изгодни за тяхъ условия, увеличайки съ себе си, и трафика, който се дирижира отъ условията, свързани тѣсно съ корабоплаването. А пристанище безъ кораби, ще прилича на ж.п. станция безъ тренове.

Отклонението на много отъ параходите къмъ Бургасъ се дължи именно на причини отъ тоя характеръ, за които инженерите техници—заети съ специалната си техническа работа—едва биха имали възможностъ да следятъ.

Напримѣръ, правилника за използването на българските пристанища Бургасъ и Варна, въ гл. III § 4, точка 3, предвижда: параходи, които [по предварително подадена декларация, посещаватъ най-малко два пжти въ мѣсеца и двете пристанища, се ползватъ съ 50 на сто намаление на корабното право, плащано за срокъ отъ 8 дни.

Ако въ случай, парахода престои два дни въ едното пристанище, останалите дни може да прекара въ другото, безъ да плаща повече корабно право, както е съ нередовните кораби, които иматъ право на намаление.

Обаче въ сжщностъ и редовните параходи не

се ползватъ съ това намаление, защото плащатъ 50 на сто корабно право въ едното и 50 на сто въ другото пристанище, когато би трѣбвало да платятъ тия 50 на сто само въ едното—първото посетеното отъ тяхъ. Шомъ е така, естествено е, че параходите ще се стараятъ да прескачатъ едно отъ пристанищата ни, за да не правятъ излишни разходи, които ще изгъкнемъ. Да вземемъ за примѣръ единъ параходъ отъ 3000 тона нето регистъръ, който, ако е нередовенъ и посети и двете ни пристанища, ще плати въ първото, цѣло корабно право, или 5115 лева, а въ второто—нищо; фарово право ще плати по 3420 лв. и въ двете; санитарно право само въ първото, което е 3750 лв. и пилотажъ, по 1500 лв. въ всѣко пристанище.

За параходите, които посещаватъ нашите пристанища, първото пристанище обикновено е Бургасъ. Така че, ако единъ такъвъ параходъ посети Бургасъ, ще плати всичко 13785 лв и следъ това, ако посети и Варна, тамъ ще плати още 4920 лв. само, или всичко за Бургасъ и Варна 18705 л.

Отъ долната таблица се вижда това, което плаща пжкъ единъ редовенъ параходъ, посещавайки: 1. Бургасъ и Варна, 2) Какво би следвало да плати въ сжщностъ и 3) какво плаща, ако посети само едно отъ двете ни пристанища.

Такси, които плаща единъ 3000 Т. параходъ въ лв.	Плаща		Следвало би да плати		Ако посети само едно отъ прист.
	Бургасъ	Варна	Бургасъ	Варна	
Корабно право за 8 дни	2557 50	2557 50	2557 50	—	2557 50
Фарово право	2736	2736	2736	2736	2736
Санитарно право	3750	—	3750	—	3750
Пилотажъ	1500	1500	1500	1500	1500
	10543 50	6793 50	10543 50	4236	10543 50

Или, единъ такъвъ параходъ, който въ първия случай ще плати всичко 17337 лв. въ втория 14779.50 и въ третия 10543.50 ще реализира икономия—въ първия случай: 18705—17337=1368 лв.; въ втория: 18705—14779.50=3925.50 лв. и въ третия: 18705—10543.50=8161.50 лв. Понеже единъ редовенъ параходъ ще направи 24 рейса презъ годината, ще направи икономия за една година—въ първия случай: 32832 лв.; въ втория: 94212 лв. и въ третия: 195876 лв. Въ последния случай, като се прибави и икономията, която ще направи парахода отъ времето (най-малко единъ день), като не посети Варна, и която икономия не е по-малко отъ 20000 лева (заплати, вжглища, масла и др.) ще се получи една сума отъ 480000 лв. годишно, или всичко 675,876 лв. само за единъ параходъ. Приложена тая икономия къмъ десетките параходи, съ

които си служат параходните дружества въ тия рейси, ще ни стане ясно, защо при сегашното положение на нещата, параходите избѣгват да посещават Варна, и предпочитат да трансбордират стоките предназначени за тамъ, въ Цариградъ или Бургасъ. За това отклонение на параходите отъ Варна, не малко спомогна и създадената отъ „техниците“ при Варненското пристанище—тарифа за работническите такси—споредъ която въ Варна за вънкашна работа се плаща по 86,80,55 лв. на тонъ докато въ Бургасъ за същата работа се плаща по 36 лв. на тонъ.

Отъ всичко изложено мислимъ, че все ще може да се сѣди, до колко, работата въ едно пристанище е отъ компетентност на техниците.

Много неправилно ни е представена въ същата статия и работата по разтоварването на параходите. Не е техника, който има грижата за това разтоварване, а стивадора, който е изпитанъ морякъ, съ дълга практика и който извършва всичката работа подъ контрола на капитана на кораба и параходния представител.

Колкото за полицейската служба въ нашите пристанища, тя е определена ясно въ чл. 1 отъ „закона за полицията на крайбрежията и пристанищата“, който е въ сила днесъ у насъ.

Време е да се ликвидира съ миналото, стига бюрократизмъ да се шири въ пристанищата. Нека последваме примѣра на по напредналите отъ насъ народи, където хората на морското дѣло сж по мѣстата си и работятъ подъ ръководството на едно чисто морско учреждение, отъ каквото имаме нужда и ние, ако не искаме да оставаме още по вече назадъ въ морско отношение.

Б.Р. Въ редакцията ни, постъпиха и други статии по същитѣ въпроси, отъ които при пръвъ случай, ще дадемъ най-изчѣпателните

Новия вътрешенъ воденъ път Ротердамъ—Браила.

Извѣстно е, че най-големите пристанища на сѣверна Европа, сж разположени на устията на голѣмитѣ рѣки, или по тѣхните течения. Тия рѣки които изливатъ водитѣ си въ Сѣверното море, сж станали причина за създаването на голѣмитѣ търговски центрове, свързани тѣсно съ линиите на международния морски трафикъ.

Естествено е тогава, че реализирането проекта на германската компания Rhein-Main-Danube Canal Co., чрезъ който ще бждатъ съединени съ вътрешенъ воденъ път, дветѣ голѣми пристанища Ротердамъ на Сѣверното море и Браила не далеко отъ Черното море, ще вжде отъ голѣмо значение.

Самото име на компанията на канала показва че въ това предприятие влизатъ и англ. капитали а тѣ сж именно тия, внесени отъ Лондонската къща See Higgs & Co., които до сега възлизатъ на шестъ милиона долара.

Този вътрешенъ воденъ път е следния: Ротердамъ—Весбаденъ, по Рейнъ; отъ тамъ до Бамбергъ по Майнъ, и отъ тамъ до Пасау, на Дунава, по който ще се излезе чрезъ Браила на Черно море.

Отъ този каналъ, за сега, функционира само частта до Ашефембургъ, където е построено голѣмо и добре въоръжено, рѣчно пристанище. Останалъ за довъръ рѣченъ участъкъ отъ Ашефембургъ до Пасау, който е около 600 км. и ще бжде, съ деветнадесетъ слюза, отъ които дветѣ сж

вече направени. Още една трудностъ за преодоляване представлява сжщо регулирането на Дунава между Пасау и Виена за да може да пътуватъ кораби до 1500 тона.

Предположението, че този пътъ отъ Ротердамъ до Браила, ще може да обслужва единъ трафикъ отъ 10 милиона тона годишно, показва какво голѣмо влияние ще има въ международната търговия, това грандиозно предприятие, което ще засегне непосредствено: Австрия, Чехославия, Унгария, Югославия, България и Румъния, въ чиято територия се намира и устието на Дунава. То ще засѣгне и ще обслужва, богатитѣ съ суровъ материалъ, страни, каквито сж Саксония и Бохемия, както и богатитѣ съ добитѣкъ и зърнени произведения—Унгария и балканските страни, които ще образуватъ хинтерланда на Ротердамъ въ ущърбъ на сѣверните адриатически пристанища.

Роторния корабъ „Barbara“

Плутуването му въ Средиземно море.

Първия товаренъ кормъ, снабденъ съ Флетнеровитѣ ротори, „Barbara“ е напусналъ Бременско-пристанище и предприелъ първия си пробенъ войажъ. Съ голѣмо нетърпение се очаква да пристигне въ Генуа, отъ където ще продължи за другитѣ Средиземноморски пристанища.

Характерни сж тритѣ му седемнадесетъ метрови ротори, приличащи на грамадни параходни кумини, които го правятъ лесно различимъ отъ другитѣ видове параходи. „Barbara“ е отъ 3000 тона вместимостъ и освенъ роторитѣ е снабденъ съ два Дизела отъ по 1060 Н. Р.

„Роторитѣ“, при хубавъ вѣтъръ развиватъ една допълнителна двигателна сила, която се явява като икономия въ горивния материалъ на моторитѣ. Всѣки „роторъ“ се привежда и поддържа въ движение отъ по единъ малък, допълнителенъ моторъ, като функционирането имъ се регулира съ голѣма леснина отъ дежурния офицеръ, посредствомъ специални апарати.

Това изобретение на Флетнера е основано на физическите закони за въздушните течения, станали извѣстни въ Германия още презъ 1852 год. благодарение на физика Миллгусъ и развити въ послѣдствие отъ италиански, французки и английски физици. Тия изучавания, днесъ получаватъ своето практично приложение, отъ инженеръ Флетнеръ, чрезъ „отдѣла за изобретенията“ при Готинбергския университетъ.

Роторитѣ на Флетнера сж били пробвани за първи пътъ съ моделъ корабъ и следъ това съ единъ малък моторенъ корабъ „Буску“, който успѣшно извършилъ едно плутуване по океана. Обаче за послѣднитѣ изучавания е станало нужда, да се построи единъ по голѣмъ товаренъ параходъ, за която цѣль дирекцията на германския търговски флотъ е отпуснала нуждитѣ средства, Корабостроителницата на A. C. Wesser въ Бременъ извършила постройката на кораба, а пъкъ арматоритѣ Roh. M. Sloman Jr. отъ Хамбургъ, предложили услугитѣ си да го пуснатъ въ пробенъ рейсъ по Средиземното море за установяване икономията, който могатъ да се направятъ отъ горивния материалъ, презъ времето когато „роторитѣ“ сж въ действие.

Понеже въ случай „роторитѣ“ замѣняватъ платната на единъ корабъ, и не се нуждаятъ отъ голѣма прислуга, ще се направя икономия сжщо и

въ хора.

„Роторитъ“ иматъ още и това преимущество че правятъ кораба по стабиленъ въ време на силенъ вѣтъръ или буря, отъ корабитъ съ платна.

Добритъ резултати получени отъ опититъ съ „Вагбара“ презъ време на пжтуванието му отъ Бременъ до Средиземно море, даватъ голѣми надежди за ползата отъ „роторитъ“.

Рейса, който ще направи „Вагбара“ съ пилень товаръ, ще установи окончателно, максималната икономия въ хора и гориво, която може да се добие съ флетнеровото изобретение, следъ което ще могатъ да се установятъ и новитъ курсове на световната търговия, особено въ ония зони, където преобладаватъ периодическитъ вѣтрове.

За всѣки случай, приготвени сж отъ Флетнера други два проекта: единъ за „роторенъ корабъ“ съ голѣмъ тонажъ и единъ 11,000 тоненъ корабъ цистерна. (За стоки въ наливно състояние).

Всички морски кржгове по цѣлтия свѣтъ, следатъ съ най-голѣмъ интересъ резултатитъ отъ пробния войжъ на роторния корабъ „Вагбара“.

По пристанищната служба.

Издадени сж отъ Г-на Министра на Желѣзницитъ и Пристанищата, следнитъ заповѣди:

1) Заповѣдь № 383, за разпредѣление Черноморското ни крайбрѣжне на два района—съ сѣдалища Варна и Бургасъ.

Въ района на Варна ще влиза, Черноморския брѣгъ отъ Емине до Ромжиската граница, а въ района на Бургасъ брѣга отъ носъ Емине до Турската граница.

На началницитъ въ всѣки районъ се възлага да контролиратъ въ строително и експлоатационно отношение пристанищата и да даватъ нуждитъ наставления за бързото и правилно извършване на пристанищната служба, като се задѣлжаватъ да посещаватъ често пристанищата въ района си.

2) Заповѣдь № 493, за гарантиране безопасния прѣвозъ на пжтници и багажи въ пристанищата и крайбрѣжието на Черно-море и Дунава съ гребни, моторни и платноходни лодки.

За гарантиране на тая служба се изисква, прѣгледъ на лодкитъ, сжоржженията имъ и екзаменуване на персонала по одобрена програма отъ гл. Дирекция на пристанищата (чл. 7) отъ заповѣдта).

Всички лица добили право като, лодкари—следъ признаване правото отъ комисията ще бждатъ регистрирани въ пристанищното управление и ще имъ се издаватъ книжки за плавание, съ означение името и прѣзимето имъ, отличителнитъ белѣзи, като въ сжщитъ книжки ще бжде отбѣлѣзвано отъ пристанищния началникъ за какъвъ е признатъ кандидата, кога и гдѣ, при какави условия и датата на напусканieto и причинитъ.

3) Съ заповѣдь № 132 отъ 3 IX т. год. Н-ка на Варненското пристанище по силата на закона за крайбрѣжната служба и заповѣдь № 282/1906 г. на Г-на Министра на Желѣзницитъ и пристанищата нарежда:

1) Забранява на корабитъ подъ чуждо знаме да прѣнасятъ стоки и пжтници между Бѣлг. Черноморски пристанища еъ днитъ, прѣзъ които между тия пристанища има да пжтуватъ кораби подъ бѣлгарскъ знаме.

2) Разрѣшение за взимание пжтници и стоки отъ кораби подъ чуждо знаме ще се даватъ отъ

Прист. У ние.

3) На неизпълнителитъ на тая заповѣдь ще се налагатъ глоби съгласно чл. 3 отъ закона за крайбрѣжната служба, а именно:

а) На пжтницитъ отъ 25 — 100 лева;

б) На капитанитъ на корабитъ отъ 250-2500л. и

в) Стокитъ ще се облагатъ съ обикновено вносно мито.

4) Съ обявление № 2492 отъ 26 VIII т. год. Н-ка на Варненското пристанище извѣстява на собственицитъ и наемателитъ на моторнитъ лодки които превозватъ стоки и пжтници, че съгласно последното измѣнение на закона за Гербовия налогъ се задѣлжаватъ да издаватъ срещу платената имъ такса обгербвани билети отъ кочанъ за всѣки превозенъ пжтникъ и стоки.

Билетитъ ще се обгербватъ съ по 1 лв. герб. марка за платена такса до 25 лв. и съ 2 лв. за такси по-голѣми отъ 25 лв.

Нарушителитъ ще се глобяватъ съ по 1000 л. за всѣки отдѣленъ случай.

Е. Д'Аалбертисъ.

Въ ибратарския протокъ.

Платната побеждаватъ парата

Морякътъ съ трепетъ очаква приближаващия благоприятенъ полжтенъ вѣтъръ, който отъ начало почва да подухва съвсѣмъ слабо, следъ това — по силно, още по-силно и най-послѣ тѣй-силно, че кораба почва да лѣти.

Платната, които до тогава сж биле отпуснати започватъ да се съживяватъ, надуватъ се и кораба се понася напредъ.

Съ запѣняването на вълнитъ и засвирването на вѣтъра, въ моряка започватъ да растатъ: ентузиазма, смѣлостта и задоволството, които го довеждатъ до опиянение. Той се понася мисленно презъ морета и океани, като оставя задъ себе си мила следъ мила. Той се отдава на мисълта за едно приятно и бързо пжтувание. По пжтя си настига и заминава всички кораби! Въ такива моменти когато моряка е обхванатъ отъ желанието, да надминава всѣки забелѣзанъ на хоризонта, корабъ, почва галиовно да глеца своя корабъ, като си въображава, че той сподѣля неговитъ чувства. Мисълта да бжде пръвъ между всички не го напуска, даже и тогава, когато е вече излѣзълъ победителъ. Той не престава да лѣти, мислено, съ своя корабъ, все напредъ; да лѣти си своята фантазия, като да се надбѣгва съ нѣкого, който въ сжщностъ на сжществува. . . Съ погледъ устременъ въ далечния хоризонтъ, той вижда вече брѣга, . . Пжтуванието е къмъ своя край. . . Пристига. . . хвърля котва. . . Платната се събиратъ и кораба остава закованъ за дъното!

Ликува моряка тогава и се радва на своя корабъ, който е като неарзѣлна частъ отъ самия него: — така е, защото наедно сж сподѣляли опасноститъ, тревогитъ и желанието да побѣждатъ всичко и наедно трѣбва да сподѣлятъ радостта си и почивката,

Тайнствена и необяснима е тая връзка, която може да изпита само онзи, който всецѣло се е отдадъ и пристрастиль къмъ морето, което е тѣй красиво съ свѣтлата си гладка повърхнина, както е красиво и величествено и съ своитъ разпѣнени вълни! . . .

* * *

Такива мисли вълнуваха капитана на Корсаръ, когато навлизаше въ Гибралтарския протокъ.

Пухести, белѣзникави облачета, гонени отъ вѣтъра, се трупяха надъ високия остъръ връхъ на Гибралтаръ. Матова мъглявостъ цареше по двата брѣга. Слънцето залѣзваше задъ далечния хоризонтъ на океана и оловно-мрачната нощъ настѣпваше.

Тѣкмо въ този моментъ единъ голѣмъ английски параходъ се появи задъ насъ, настигна ни изравни се съ насъ, повървя паралелно нѣколко минути, мина предъ насъ на Корсаръ и се изгуби въ тъмнината.

Парата побѣди платната.

Но вѣтърътъ бѣше съ насъ. . . той се усиливаше все повече и повече. . . Инстинктивно стискахъ дръжката на кормилото. . . Корсаръ, който бѣше надминалъ всички платноходи презъ деня, бѣше готовъ да се надбѣтѣва и съ английския параходъ Артуръ.

„Да го надминемъ“, бѣше мисълта на всички ни. Заедно съ засилването на вѣтъра, растеше у насъ и вѣрата въ успѣха. Платната се бѣха надули така, че кораба все повече и повече засилваше хода си. Подъ голѣмия натискъ на вѣтъра, върху широката площъ на платната, мачтитѣ се огъваха и скърцаха жаловито. Водата кипѣше и се пѣнеше предъ носа на „Корсаръ“, който се тресесе цѣль.

Следъ малко *огньовѣтъ* на парахода започна да се забелѣзватъ. . . приближаваше го. . . като че ли и той започва да увеличава хода си. . . ние напредваме. . . приближаваме го. . . приравняваме се съ него. . . дълго пътуваме паралелно единъ на другъ. . . Корсаръ почва да изпреварва. . . повече. . . още повече. . . и ура! . . . Артуръ започва да изостава назадъ, показвайки ни голѣмитѣ си отличителни фенери, наподобяващи свирепитѣ и страшни очи на нѣкое грамадно морско чудовище.

Платната победиха парата.

Артуръ потъваше вече отъ тъмнината, „когато се чу гласа на „дежурния“ отъ бака: „Фенеръ по носа!“

Бѣше свѣтлината на фара „Спартель“, която всѣка минута очаквахъ да видя.

Следъ малко ще бждемъ вънъ отъ протока на открито въ океана.

Превевъ Йопе.

Изгорѣлъ параходъ.

На италианския параходъ „Persia“ (отъ Лойлъ Триестино), когато се намиралъ на сто мили южно отъ Бомбай, избухналъ пожаръ, който бързо се разпространилъ, като обхваналъ всичко лѣснозапалително въ него.

До като цѣлия екипажъ работелъ самоотверженно да потушава пожара, радиотелеграфиста не преставалъ да „вика“ Бомбай и да иска помощъ. Не следъ много получило се съобщение, че помощъ заминала. Часовѣтъ минавали бавно. Катастрофата приближавала. . . За щастие, никакви пътници не е имало въ парахода. Екипажа каченъ въ спасителни лодки, едва успѣлъ да се отдалечи отъ горещия параходъ, когато гъстъ димъ и пара го закрили отъ очитѣ имъ. . . Последвали взривове на котлитѣ, единъ следъ другъ, и парахода наклоненъ започналъ да потъва. . .

Въ този моментъ пристигналъ спасителния катеръ, който прибралъ екипажа на потъващия параходъ.

Хроника.

Презъ мѣсецъ юлия т. год. въ Англия сж внесени 2-319,157 тона (камени въглища, на стой-

ностъ 4.147.995 английски лири, когато презъ юлий миналата година, отъ пристанищата на Англия сж биле изнесени 4,442,256 тона въглища.

Официоза на „Шлезвигъ“ публикува новитѣ таксис, които ще се плащатъ отъ корабитѣ за минаването на Килския каналъ.

Тия такси ще бждатъ изчислявани върху тонажа, който ще се получи, като се раздѣли на 70 брутния тонажъ на кораба. Влизанието въ канала и излизанието отъ него, нѣма да се позволява, до като не бждатъ представлявани документитѣ доказващи, че плащанията сж направени. Тия плащания могатъ да ставатъ съ марки, англ. лири, флорини шведски крони, долари и франкове.

Турското Министерство на Търговията, е повикало въ Ангора, директора на Зунгулдашкитѣ каменовъглѣнни мини, за да се проучатъ и взѣматъ мѣрки, които да засилятъ производството на каменитѣ въглища. Удобрени биле мѣрцитѣ, които ще удвоятъ производството, което до сега е било 750000 тона годишно. Количеството 1500000 тона щело да се добие, като бждатъ приети и работници чужденци, пожеже мѣстнитѣ не биле достатѣчни.

Предполага се, че до като цѣната на въглищата се държи добре; износа имъ ще може да осигури на държавата; една печалба отъ 10000 тур. лири.

Нешастия съ параходи.

Италианския параходъ Valsezia приближавайки се къмъ пристанището Бар-докъ, подъ ръководството на пилота, вследствие мъглата, се ударилъ тѣй сулно въ брѣга, че претърпѣлъ голѣми повреди. Употрѣбятъ се всички средства за спасяване на товара, състоящъ се отъ 9000 тона каменни въглища. Парахода е ударилъ въ скалитѣ и се смѣта за изгубенъ.

Италианския параходъ Conte Stefano Tisza когато излизалъ отъ Сулина по канала, заседналъ върху една отъ строящитѣ се стени. Съ помощта на три ремурьора, едва следъ три часова работа, е можалъ да бжде изтегленъ.

Следъ преглеждането му понеже не биле констатирани особени повреди, било му дадено свидетелство за безопасно плавание и продължилъ пътя си.

Английския параходъ „Lucerna“ (натоваренъ съ газъ отъ Батумъ, на 23 Августъ ударилъ силно стоящия на котва въ Чанакъ-Кале, италианския параходъ Corsinia.

За щастие, параходитѣ не сж претърпѣли голѣми повреди отъ характеръ да не могатъ да продължатъ пътуването си.

Продадени параходи.

Парахода „Foresthild“ отъ 2600 тона вмѣстимостъ, построенъ въ Гказковъ презъ 1924 година, е билъ продаденъ за 21,500 английски лири.

Норвежкитѣ параходи „Romsdalshorn“ и „Tiltshorn“ отъ по 10800 тона вмѣстимостъ, построени презъ 1921 година въ Зундерландъ сж бѣле, продадени по 45,000 английски лири единия.

Излезлитѣ до сега броеве отъ М. Р. изпратихме по препорѣка на съчувственици на родното морско дѣло. Молиме тия, които не желаятъ да го получаватъ, да повърнатъ вѣстника съ белѣжка „обратно редакцията“, а тия които приематъ ще считаме наши редовни абонати—темъ искрена благодарностъ отъ българското морячество за подкрепата.

Печатница „Взаимностъ“ на Ив. Проиковъ—Варна.
Пор. № 259 1926 год.