

МОРСКИ РАТНИКЪ

„М. Р.“ излиза полумесечно
Абонаментът за година — 60 лв.
„ пол „ — 30 лв.
„ странство — 100 лв.

ОТДЕЛЕНЪ БРОЙ 2 ЛЕВА

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

Урежда редакционенъ комитетъ

Всичко се адресира д-р БОЯНЪ СТАНЧЕВЪ,
кварталъ № 58116 — Варна.

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

Южния полюсъ

За морското законодателство.

Единственната морска страна останала назадъ въ морско отношение — това е България. Макаръ да се смята за такава отъ освобождението си и да е вземала участие съ свои представители въ всички морски конференции, нищо до сега не е направено въ насъ за подобрене и насърчение на мореходството и морската търговия. Освенъ съществуващия законъ за морската търговия отъ 1908 г. закона за полицията на крайбрежията и пристанищата отъ 1899 год. и правилника за движението на корабигъ и манипулацията съ стокитъ отъ 1907 год. нищо друго нѣмаме.

Като че ли у насъ не се чувствава нужда отъ създаване законоположения; за мореходството, за насърчение мореходството, корабостроенето; правилници за избѣгване стълкновенията въ море, за пилотажа, за морските посредници, за измерване на корабигъ, лодкигъ и пр.

Всѣко едно нововъведение въ чужбина засягащо други отрасли отъ стопанския ни животъ, веднага се възприема у насъ, създаватъ се законоположения и прилагатъ; а съществуващигъ отъ векове морски закони и правилници въ другитъ държави, въ насъ се изоставятъ, като не нужни.

Хората на миналитъ вѣкове сж съзнали нуждата отъ морско законодателство и благодарение на него сж тласнали напредъ своигъ мореходства и търговия.

Римлянитъ въ първата пуническа война сж били много назадъ въ мореходството. На него сж гледали съ пренебрежение. На морското дѣло сж се посвещавали само ония, които сж нѣмали досгипъ въ легионитъ. Моряцитъ сж били освободени роби. Чакъ въ третата пуническа война, 146 година преди Христа, тж сериозно сж се заловили за морското дѣло и сж почувствали нужда отъ специално морско законодателство. За това тж сж възприели, присвоили и разпространили изъ цѣлата империя Родоския морски законъ, най забележителния югава и съществуващъ IX вѣка преди Христа. (За морските призи" г-нъ Ив. Т. Икономовъ, стр. 4)

Този законъ е обхващалъ следната материя: обхванеността на кораба, длжноститъ на капитанина, начина за наемане на кораби и изплащане на навлото, морския заемъ, авариягъ и въобще всичко, което се е отнасяло до морските тра

Въ по-новитъ времена срѣщаме друго едно цѣнно законодателство публикувано въ 1775 год. при царуването на Мария Тереза, въ Австро-Унгария: „Законъ за търговското мореходство“. Този законъ се е различавалъ отъ другитъ съществуващи такива, по своята пълнота и изчерпаемостъ въ материята. Състоялъ се е отъ 7 члена, а именно:

Чл. I. За портовитъ управления.

Чл. II. За капитанитъ и капитани-собственици на кораби.

Чл. III. За пом. капитанитъ.

Чл. IV. За пилота и боцмана.

Чл. V. За артилериста и артелчика.

Чл. VI. За моряцитъ, младецитъ и други чинове отъ екипажа.

Чл. VII. За заплатитъ, условията на постъпването, възнагражденията на капитанитъ, моряцитъ, младецитъ и други чинове отъ екипажа.

Отъ до тукъ изложеното става ясно, че преди столѣтия сж съществували закони за морската търговия и за търговското мореходство. Но морските държави не сж се задоволели само съ тия закони. Въ постояннитъ си борби, кой да владѣе морето, тж сж създавали редъ законоположения за насърчение корабоплаването, корабостроенето и пр. Първа Англия, въ 1651 год. е създадала покровителствения законъ извесенъ подъ името: „Navigation act“. Съ този законъ се е забранявало пренасянето съ чужди параходи на стоки отъ Англия за нейнитъ владения и обратно. Право сж имали само параходитъ подъ английско знаме, и на които корабоначалника и $\frac{3}{4}$ отъ екипажа сж били англичани.

Франция е направила сжщото. Тя е забранила на своигъ поданици да купуватъ параходи отъ чужбина, а купенитъ такива е облагала съ голѣмо мито. Чужди параходи не сж можели да обслужаватъ нейното крайбрежие, а въ 1881 година е издала законъ за насърчение на мореходството и корабостроенето, като е плащала субсидии за измината миля на параходитъ и възнаграждение на тогъ за построенъ въ нейнитъ корабостроителници корабъ.

Сжщото е възприела и Италия въ 1885 год. Въ бившата Австро-унгарска империя, въ първата половина на XVIII вѣкъ, търговското мореходство е било придадено къмъ министерството на Търговията, съ нѣколко отдѣления, чиито назначения сж били да се занимаватъ съ въпроси засагащи само търговското мореходство. По-късно, обаче, Министерството, схващайки, че то самъ не може да

год. учредява „Il governo centrale marittimo“ — Централно морско управление — със седалище Триест. Това управление се явява като главен орган на Министерството и втора инстанция по морските въпроси.

То е проучвало докладите на портовите управления първата инстанция и е вземало съответните решения; проучвало е нуждите на търговското мореходство, корабостроение, санитарната служба, крайбрежието, риболовството и е създавало проекта за законоположения за тяхното подобрене и насърчение, които сж бивали изпращани въ Министерството за по нататъшно проучване.

А въ насъ? На какво се дължи липсата на морско законодателство? Съ право може да се отговори; на незаинтересоваността на ръководящите морските работи лица, и на расхвърлеността на службите, свързани съ морето, по разни ведомства.

Нуждата от създаване на морско законодателство, въ насъ се чувства. То се налага, ако искаме да дадем тласък за развитие на нашето: *мореходство, корабостроение, рибарство и морска търговия*. А то може да се постигне само, ако разпъснатите морски служби се централизират въ един единствен институт, начело съ компетентно лице по морските въпроси, безразлично дали ще се казва морска дирекция или отделение на мореходството при нѣкое прѣходяще Министерство. И колкото това стане по скоро, толкова по добре за народното стопанство.

Б. Станчевъ.

Гласъ отъ Дунава.

Дунава мие много по-голяма частъ отъ отечественните граници отколкото морето, но и тукъ българинътъ е останалъ чуждъ на ония блага, що донася величавата рѣка на толкова народи. Думата ми за плаването по Дунава. До световната война по-голямата частъ отъ тази рѣка се обслужваше главно отъ четири параходни дружества: Австрийското Търговско Параходно Д-во D.D.S.G.

Унгарското Търговско Параходно Д-во M.F.T.R.
Руското — Дунайское Общество Параходства и Торговли.

Ромънското Дунавско Парах. Д-во.

Многобройните параходи, влекачи, шлепове и понто-ни развѣяха националните знамена на Австро-унгария, Ромъния и Русия по нашето Дунавско крайбрежие. Ние българите се чувствахме чужденци на родния брѣгъ, защото цѣлия търговски флотъ обслужваше Дунавското ни крайбрежие е чуждъ нѣдѣто българина нѣма достъпъ.

Екипажите на всички плавателни съдове на разните параходни д-ва, които обслужватъ нашите пристанища днесъ сж: австрийци; унгарци, хървати ромъни, но не и българи.

Сърбо-Хърватско-Словенското Кралство може да организира следъ войната, параходно д-во на Дунава съ едно внушително количество плавателни съдове, които развѣятъ своето национално знаме (сръбското) отъ Регенсбургъ до Сулина. Тукъ му е мѣстътъ да отбелѣжимъ, че до 1919 г. никѣде по нашето Дунавско крайбрежие не се е мѣрналъ сръбски флагъ. Екипажите отъ плавателните съдове на това последното дружество сж ученици на Австрийското Пар. Д-во D. D. S. G.

А ние българите и следъ 48 години свободенъ животъ не бѣхме кадърни да създадемъ род-

но Дунавско Параходно Д-во.

Непосредствено следъ освобождението България биде създадена военна Дунавска флотилия отъ 4 пасажерско-транспортни парахода и 4 шлепа, много малко приспособени за военни цѣли. Много и много милиона лева се изразходваха по тази флотилия, за да гние непроизводително въ Дунава при гр. Русе. Ако сѣщата тази флотилия на времето послужеше за кадъръ на едно българско Параходно Д-во на Дунава тя много отдавна щеше да се удесетори, щеше да ни вербува моряци българи и евентуално можехме всѣкога да я използваме за народната отбрана. Излишно е да изброяваме други редъ национални блага и преимущества на Дунава, които би ни дало на времето токово едно параходно д-во.

Значи не сж ни липсвали средства и хора да създадемъ на времето Българско Параходно Д-во на Дунава и нека поколенията отдадѣтъ заслуженото проклятие на виновниците за това упущение, тъй фатално за България.

И днесъ, когато повика на Б. Н. Морски съборъ „къмъ морето и Дунава за напредъкъ!“ намиря все по-вече и по-вече интелигентни и ревностни привърженици, ние редомъ съ него се провикваме: къмъ морско законодателство, уреждающе корабоплаването по морето и Дунава, корабостроение, рибарство въ открито море и на Дунава стабилизиратъ въ службата на всички моряци.

Дано бждемъ чути и добре разбрани.

Скорпионъ

Обичамъ го азъ! . . .

Обичамъ азъ морето! . . . Обичаме го всички ние, които сме на него . . . и не само го обичаме, но го съзерцаваме и чувстваме . . . Ние сме стари познайници съ него и се разбираме.

Сутринъ, — по бръчките на лицето му, ние четемъ настроението му и виждаме че е сърдито — и се приготвяваме да посрещнемъ гнѣва му.

Или пъкъ — ако е засмѣнъ, съ гладко и чисто лице, заплѣно отъ ослѣпителния блѣсъкъ на изгрѣвашето слънце, ние виждаме разположението му къмъ насъ и знаемъ, че презъ него день, нѣтуването ни ще мине спокойно. Въ такъвъ случай, ние му благодаримъ за ласкавия приемъ. . . .

Ние сме го обикнали и сме се привързали къмъ него, благодарение на дългото ни съжителство. . . И днесъ, следъ толкова годишна непрекъсната любовъ, ние нѣмаме смелостта да викнемъ на подрастващото поколение: елате и обикнете морето! — Защото редъ обстоятелства ни заставляватъ да тѣзимъ въ душата си тѣжата на разочарованието. . . .

За да се обикне морето не е достатъчно да се каже само: „обикнете го!“ — Ние трѣбва да убедимъ ония, къмъ които ще отправимъ тоя зовъ, че морето обича да го обичатъ, но не отвръща съ сжщото; — че то носи култура, възпитание и благосъстояние на тѣзи, които умеятъ да го използватъ!

Всички морски народи отдавна сж съзнали това и не само го обичатъ, но и го боготворятъ.

Всѣки може да обича морето отъ брѣга. Но ако влезе и заживѣе на него при днескашните условия, при които е поставенъ да живѣе българския морякъ, — ще се разочарова и ще потърси работата на брѣга или на нѣкой чуждъ параходъ. . . .

Да привлечемъ хора, които па се . . .

на морето, огръбно от сребрилата луна, или да се възхищават на величествените му вълни от бръга, може всеки да направим. . . . Но, да привлечем хора, които да служат в нашите кораби, — ще трябва да ги убедим, че им е осигурено съществуването и тяхното бъдеще! . . .

А това, ние днес не можем да направим, защото нямаме онази упора, която за случая се нарича: закон за мореходството! . . .

Хартеров актъ.

При подписването на морските договори, американското правителство е издало допълнителен закон, наречен „Хартеров акт“ по името на съставителя — Сенатор Хартер. Ние ще го предадем в съкратен превод, а оригиналният му текст се намира при всички по големи параходни агенции.

§ 1. Незаконно е, ако някой агент, командант или собственик на параходъ, изпращайки стока за американски или чужди пристанища, да вмъкне в коносамента някаква клауза, посредством която, той или тѣ се освобождават от отговорност при липса или повреда на стоката, предизвикани от невнимание или неправилно товарене, неправилно нареждане, неправилно запазване или неправилно предадена стока. Всички думи и клаузи, от такъв характер, в коносамента или някакъв товарителен документ, сж равни на нула и безъ всякакви значение.

§ 2. Незаконно е, ако някое параходно дружество, параходен агент или командант на параходъ, изпраща товар или стока за американски или чужди пристанища и вмъкне в договора или коносамента някаква клауза, която освобождава от дългът парахода правилно да се попълни съ екипажъ, да се доставят достатъчно провизии и въоръжи напълно кораба т. е. да се доставят всички необходими средства за плаването и го поставят въ състояние да извърши предвиденото пътуване; или клауза, която да намали задълженията на команданта, помощниците му или екипажа предпазливо да товарят, запазват и разтоварват стоката.

§ 3. Ако единъ собственик на параходъ, който изпраща товар или стока от или за някое пристанище на Съединените Шати е грижливо въоръжилъ, екипиралъ, набавилъ провизии и приготвилъ кораба за открито море, то въ случай на вреди и загуби на товара или стоката предизвикани от грешка въ плаването или управлението на кораба, не се държи отговоренъ, нито агента, нито кораба, нито собственика му. Също така не сж отговорни собствениците, агентите включая и командантите за загубите предизвикани от морските опасности, стили, неприятели; качеството на други натоварени предмети, недостатъчна и долнокачествена опаковка на стоката и неправилно избрана та линия, по която пътува кораба. Сжщите не сж отговорни за загубите предизвикани от спасяване на хора въ море, или опити за спасяване на стока или хора, а така сжщо и при отклоняване от курса за такива цѣли.

§ 4. Всеки собственик, агент или командант на параходъ, който излезе от рамките на този закон или се опита да не издаде нужният и правилен коносаментъ, се глобява до 2000 долара

ловината от глобата се дава на пострадалия, а останалата половина на държавата.

Превелъ Фурнаджиевъ

Едмондно де Амичесъ

Въ машинното отдѣление на единъ параходъ

Съвсемъ ново и необикновено чувство изпитахъ, когато облякохъ синята работна блуза на единъ отъ механиците и за първи път решихъ да се отпусна въ мрачния и шуменъ адъ, на който бехъ виждалъ до сега само димътъ, излизащъ презъ грамадните му кумини.

Когато бехъ вече долу и погледнахъ нагоре, дневната светлина едва се забелѣзваше и стори ми се, че се намирамъ между основите на някое срутило се, грамадно здание.

Вида на стрѣмните желѣзни стълби, поставени една надъ друга: — на хоризонталните желѣзни решетки надъ мене; — на онова разнообразие отъ цилиндри, трѣби и механизми отъ всѣкакъв видъ — ме караше да мисля, че се намирамъ предъ някое грамадно стоманено чудовище, което съ своите членове заемаше почти една трета отъ цѣлия параходъ. — И човѣкъ предъ него се усеща поразенъ мъничекъ и безсиленъ.

Но какво бѣше моето очудване, когато проникнахъ въ самия вулканъ, който даваше живото на всичко! — Когато се намерихъ, между две групи отъ по шестъ грамадни котли, наподобяващи голѣми стоманени къщи отъ някой нагорещенъ кварталъ, раздѣленъ съ прави и напрѣчни улици, въ него работеха безъ почивка черни полуголи хора, съ пламнали лица и очи, за да насичатъ тридесетъ и шестехъ разпалени гърла на чудовището, което въ продължение на двадесетъ и четири часа трѣбваше да погълне сто тона каменни въглища. . . .

Стори ми се, че възкръсвамъ, когато обленъ въ потъ, излезохъ отъ тамъ и се намѣрихъ пакъ предъ машината, където преди малко мислѣхъ, че съмъ живъ затрупанъ.

Шеметното движение на бугалата, балансираните лостове, мотовилки и много други части които маслѣнниците равнодушно намазваха от време на време; оглушителния трѣсъкъ; свистението на въздушните клапани; глухото бумтение на помпите; отличителните удари на ексцентриците; постоянно мѣркащите се ламбички, които слизайки и качвайки се, правеха стоманата, бронза и медта да блѣстятъ, — забъркахъ въ главата ми свършено и оная представа, която имахъ преди да слѣза.

Човѣкъ почва да губи хладнокръвие, като гледа какви грижи и внимание полагатъ механиците за всичко — какъ внимателно се вслушватъ въ еднообразия концертъ отъ тракание и свистение да ли не ще долавятъ някаква дизхармонична нота или, между обикновената миризма, не се осѣща някакъвъ дѣхъ на изгорено. Въ такъвъ случай, какъ бързатъ и опитватъ съ ржка на всѣкъде, да не би температурата на метала да е презишила обикновената; или да ли не се забелѣзва някъде подозрителенъ димъ. Какъ внимателно слѣдятъ за подържането на равномерния дѣждъ отъ масло, който пада върху всички части на великана отъ петдесетъ автоматически масленки. . . . И това е, защото машината, която трѣбва да посрѣща

го човешкия организъм. Най-малката повреда на най-дребната част от нея разстройва всичко и изисква бърза и своевременна поправка. Тя се грани и пои непрекъснато, защото трябва да напътява всичките си сили да върти дългата стоманена ось, на която е прирепен винта, който движи парахода! . . .

Като гледах всичко това, пред мен неволно изпъкна вида на първобитната паракордна парна машина и си представих уплахата, която биха изпитали нейните създатели, както и онзи вик от удивление, който би се изстръгнал от техните гърди, пред вида на настоящето

Само, че те никога не биха могли да си представят колко мъжко е струвало това на техните наследници!—Цял един век на несполучливи опити;—друг един век употребен в постоянни усъвършенствувания;—ред цата от гении, които сж жертвували живота си за тях;—мъките на Папина, самоубийството на Йохан Фиш, доведения до мизерия Маркиз Жуфрва, подигравания и осиркане Фултон, полуделия Соваж!—Прибавете още и цялата върволица от неправди и мизерни борби и ще ви стане ясно дали сж могли сами гения и постоянството, да се борят против упоритото невежество, жестокото скъперничество, позорната завист, които сж ги измъчвали, и ако биха могли—биха ги задушили! . . .

За тях именно говорят стотиците гласове остри и жаловити, на този чуден колос, — определень може би, и той един ден да се види на нашите внуци, като слаба и груба машинка, дъло на дилетанти! . . .

Превелъ Йоле

Колотажния трафикъ въ Турция.

Турския парламентъ е приелъ съ болшинство законъ, споредъ който, пренасянето на пътници и стоки между турските пристанища, може да става на кораби подъ турско знаме.

Корабите подъ чуждо знаме, могат да товарятъ или разтоварватъ стоки и пътници отъ или за турски пристанища, само, ако сж предназначени за, или взети отъ чуждо пристанище.

Риболовството въ турските води е запазено изключително за корабите подъ турско знаме.

Турското правителство си запазва правото: да разрешава временно на чуждестранните *спасителни кораби*, да работятъ въ турските води, както и да имбаркиратъ въ турските спасителни кораби чужди поданници.

Сигнала за помощ S. O. S.

Италиянската книга „за фаровете и сигнали“ T.I. 1926 година дава следното съобщение за мореплавателите:

„Забелезано е, че много пъти, параходи, които сж се намирили въ опасност и сж подавали сигнала за помощ S. O. S. — следъ като, по една или друга причина, опасността е бивала избегната,—безъ да известятъ близките радио—телеграфически станции за това, сж продължавали пътя си като сжщевременно преустановявали и функционирането на Р. Т. си апарати

Това е ставало причина, щото паракордите, които сж приели сигнала за помощ, да си губятъ времето въ безполезни търсения и следъ това, като не сж могли да влезатъ въ сръзка съ тех-

отъ парахода, който е билъ въ опасностъ.

Тия съобщения и липсата на непосредствени такива, естествено, предизвикватъ безпокойствие за съдбата на кораба и неговия екипажъ, както и усложнения по отношение застраховките на намиращите се въ не о стоки.

За това, до окончателното установяване на специални сигнали и правила, които ще бъдатъ изработени въ най-скоро време отъ *Международната Р. Телеграфна конференция*, се предписва:

Всички параходи военни или търговски, които сж подали сигнала S. O. S., следъ преминаването на опасността, трябва да го анулиратъ, като предупреждаватъ веднага морските и бръговните Р. Т. станции попадащи въ сферата на техните апарати, безъ да преустановяватъ функционирането на апаратите си, до като не се уверятъ, че вече нѣма параходи, които да го търсятъ.

За подводните телеграфни кабели.

„Предупреждения до мореплавателите.“
(Изъ „Corriere mercantile“)

Напомнюва се на мореплавателите, че за избѣгване на поврежданията на подводните телеграфни кабели, се забранява абсолютно хвърлянето на котва или употребяването на каквито и да било уреди, които могат да разравятъ пѣсѣка, близко до мѣстото, където минаватъ кабелите или където става съединяването имъ съ бръга. Тия последни въ обикновено сж обозначени съ табла на стълбове или шамандури, боядисани зелено съ нарисувана на тяхъ голѣма бѣла буква „Т“.

Ако случайно, нѣкой корабъ закачи съ котвата си нѣкой кабелъ, да се съблюдава следното:

При вдигането на котвата, на която е закаченъ кабелъ, кораба да маневрира така, че да се избѣгва триенето на кабела отъ котвата.

Въжето, което ще бъде употребено за подхващането му да бъде манилово или конопено, но въ никой случай желѣзно.

Следъ освобождаването на котвата отъ кабела, капитана да информира посредствомъ Р. Т. или по какъвто и да било начинъ, най-близката кабелна станция, като окаже колкото е възможно по-точно мѣстото, където е билъ закаченъ кабелъ.

Стачката въ Англия и транзатлантическия трафикъ.

(Изъ „Corriere Mercantile“)

Едно видно лице отъ International Marine Company е заявило на United Press, че стачката въ Англия нѣма да попречи на правилния транзатлантически трафикъ, понеже е била предвидена.

Големите пощенски транзатлантически параходи сж получили съгласие, да се снабдяватъ съ въглища отъ Съединените Щати въ достатъчно количество, така че да имъ стигнатъ и за връщане.

Въ морските крѣгове се вѣрва, че стачката ще продължи доста.

Реданцията на М. Р. моли всички неиздадени се абонати да побързатъ и внесатъ абонамента си съ пощенски записъ. За промяна на адреса, своевременно да се уведомява редакцията. Имаме много случаи да ни се повръща епстника поради неточни адреси—не по наша вина. Неполученъ брой да се иска своевременно.

Печатница В. Гим. Т. П.