



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

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

Урежда редакционенъ комитетъ.

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

Какъ трѣбва да се работи.

Много лѣти сме писали за това, което е направено въ продължение на повече отъ тридесет години, за повдиганieto и развитието на търговския ни флотъ, състоящъ се по настоящемъ отъ нѣколкото частни платноходи и останалитѣ четири парахода на единичното ни параходно дружество, което, въпреки щедрата субсидия, получавана отъ държавата, не можа да увеличи тѣхния брой.

Причинитѣ поради които, търговския ни флотъ не можа да се засили, едва ли биха могли да се предплатятъ на липса на условия за това, а трѣбва да се потърсятъ малко по-другаде. Достатъчно е да се преровятъ историтѣ на нѣкой чужди параходни дружества, основани по-късно отъ нашето, за да се увѣримъ въ това и вземемъ примѣръ отъ тѣхъ, като се постараемъ и ние да направимъ възможно, споредъ условията, които ни дава нашата страна.

Интересна е историята на италианското параходно дружество, което носи името на своитѣ основатели и днесъ продължава да се ръководи отъ представители на тѣхния родъ. Думата ми е за параходната Триестинска компания „Козуличъ“.

На 6-й септември т. год. не само цѣлия италиански морски свѣтъ, но и този отъ всички морски страни, бѣ покрусенъ отъ скръбното известие за внезапната смъртъ на Алберто Козуличъ. Цѣлата италианска преса е посветила дълги статии за този незаменимъ ратникъ въ морското дѣло, който до последния си часъ, не е пожалилъ средства и сили, да работи за издиганieto на родната си търговска флота до заслужената ѝ висота.

Родътъ на Козуличъ, както и цѣла Италия въ продължение само на една година, понася втори жестокъ ударъ на сѣдбата. На 26-й юлий миналата година, загина трагично Оскаръ Козуличъ, когато е спасявалъ падналия въ морето свой четиригодишенъ синъ. (М. Р. бр. 12). Но въпреки това, родътъ на Козуличъ е бележитъ съ хора испитани въ нещастията и упорити радетели на велики дѣла.

Алберто Козуличъ е билъ именно единъ отъ тия испитани строители на грандиозни предприятия, които, въпреки седемдесетъ и осемъ годишната си възраст, е билъ напълно господаръ на неизчерпаемата си енергия, ясенъ и бистъръ умъ и до последния си часъ продължавалъ да работи, като смъртта го покосява въ момента, когато давалъ нареждания за работитѣ на утрешния день.

Съ неговата смъртъ, старата генерация на Козуличъ се прекратява и се замѣства съ новата такава, която въ нищо не отстъпва на старата.

Роденъ въ 1849 година, на шестнадесетата си годишна възраст започва моряшката си кариера

съ единъ малкъ платноходъ, свършва морскитѣ си науки въ родния си градъ и следъ седемъ годишно плаване, става капитанъ на единъ голѣмъ платноходъ. Презъ 1878 година става капитанъ на платнохода „Тигри“, собственостъ вече на негови роднини. Презъ 1891 година, братя Козуличъ купуватъ първия параходъ, чието командване било повѣрено, разбира се, какъ на Алберто Козуличъ.

Презъ 1902 година, точно преди двадесетъ и петъ години, той напусна плаването и съ братя си Калисто поставя основитѣ на сегашното дружество, което една година следъ основаването му, започва да функционира съ единъ капиталъ отъ два милиона корони.

Петъ години само следъ това, двамата братя поставятъ основата и на прочутата корабостроителница въ Монфалконе, въ която дружеството е влѣзло съ голѣми капитали.

Развитието на тези две крупни предприятия, подъ вешето ръководство на испитания морякъ, започва бързо, за да достигнатъ сегашнитѣ си удивителни размѣри.

Въ годината преди войната, параходното дружество „Козуличъ“ разполагало вече съ *двадесетъ и четири* милиона корони капиталъ; плавателенъ паркъ отъ *двадесетъ и седемъ* презокеански параходи и петъ такива въ постройка върху скаритѣ на корабостроителницитѣ въ Монфалконе.

А днесъ, следъ единъ периодъ отъ *двадесетъ и петъ* години само, дружество „Козуличъ“ разполага съ единъ капиталъ отъ 250 милиона италиански лири, 47 милиона резерви и една търговска флота отъ 200,000 тона вмѣстимостъ.

Ето наследството, което Алберто Козуличъ оставя на младитѣ поколения на своята страна.

Освенъ това дружеството е заинтересовано и въ други голѣми параходни дружества, като това на „Лойдъ Триestino“, „Адриа“ и др., както и въ много отъ голѣмитѣ италиански корабостроителни заводи.

Въ корабостроителницата на Монфалконе, намиратъ работа днеска, повече отъ 6000 души безработни.

Дружество „Козуличъ“ е проявило голѣма добродетелностъ и къмъ всички благотворителни дружества, като е станало причина да се основатъ: „приюта за моряшкитѣ сираци“, „фонда за подпомагане моряшкитѣ вдовци“ и др.

Ето какво може да се направи само въ *двадесетъ и петъ* векъ, щомъ се работи съвестно и съ съзнание за изпълнениятъ дългъ къмъ отечеството и своитѣ близки. . . .

И ние, вече тридесетъ и три години работимъ и оставаме все тамъ, където сме били въ началото даже и малко по-назадъ. . . .

Не е ли време да се разсънимъ и прогонимъ

сладката дрѣмка, въ която сж ни приспивали старитѣ пѣсни, да се убудримъ и заработимъ съ общи сили за народното дѣло?

Днеска, когато сж поставени основитѣ на новото паракодно дружество „България“, намъ не се ли налага да направимъ нѣщо повече отъ направеното до сега, като го подкрепимъ и влѣмъ нова съживителна струя въ морския ни животъ, който е тѣй тѣсно свързанъ съ живота на цѣлата страна?

Нека и ние се покажемъ като народъ, който наистина милѣе да види осигурено едно по-добро бждаше на подрастващитѣ поколения, които да почерпять куражъ отъ направеното и продължатъ започнатото дѣло—създаването на чисто народенъ търговски флотъ.

Нуждитѣ сж назрѣли и нека не пропускаме благоприятния моментъ, ако искаме да не бждемъ упрѣквани отъ нашитѣ наследници!

Пропуснатитѣ минути ще станатъ години, а пропуснатитѣ години—вѣкове, за които ще се съжелява само.

Нека изпълнимъ съзнателно гражданския си дългъ къмъ Родината, като се притечемъ всички въ помощъ на започнатото дѣло!

Да живѣе родния ни търговски флотъ!

К-нъ В. Каракостовъ.

За отношенията между капитана и арматѣора на кораба.

Счита се собственикъ на единъ корабъ, обикновенно онова лице, което притежава „крепостния актъ“ на кораба, или тѣй наречения „актъ за поданство“, на свое име. А подъ думата арматѣоръ или хазяинъ на кораба, се разбира лицето, което се занимава съ неговото стѣмязане и експлоатиране.

Обикновенно, ако и да не се прави разлика между собственикъ и арматѣоръ, тази разлика сжществува, както се вижда отъ горното опредѣление.

Освенъ собственикъ и арматѣоръ, сжществува още и едно трето лице, нѣложено отъ условията и обстоятелствата на морската търговия, което е опълномощено отъ арматѣора да управлява кораба и води неговитѣ работи по отношение експлоатацията на сжщия.

Понеже, споредъ правнитѣ положения, въ връзка съ търговското мореплаване, представителъ, както за владението, така и за управлението на кораба се явява арматѣора, като лице, което стои на чело на предприятието, отношенията на капитана къмъ него се опредѣлятъ отъ положението, което заема капитана на кораба, като пълномощникъ на арматѣора и да го представлява споредъ опредѣленото за него въ закона.

Въ него сж опредѣлени ясно и категорично правата и задълженията на капитана, като лице натоварено съ водене дѣлата на собственика, защото изключителнитѣ условия на морския транспортъ не позволяватъ на собственика да бжде постоянно на кораба и ръководи експлоатацията му, както и да следи за изпълнението на сключенитѣ договори за превозване разнитѣ товари и да направлява дейността на капитана, макаръ и чрезъ своя арматѣоръ.

Но капитана, макаръ по законъ да се явява представителъ на собственика и действува отъ негово име, безъ особенни за това пълномощия, не-

говитѣ действия не могатъ да се простиратъ вѣнъ отъ управлението, навлиранieto, събиране на вѣнъ на кораба и т. н. Съ други думи, капитана е довѣрено лице на собственика, но само по отношение здѣлжитѣ и управлението на кораба, когато е вѣнъ отъ мѣстожителството на собственика или арматѣора. Затова, ако капитана се намира съ кораба си въ мѣстожителството на собственика или арматѣора, той нѣма право, безъ тѣхно съгласие да прави каквито и да било разходи, било за поправка, било за покупка снаряжения и материали за кораба, както и да сключва договори за превозване на стоки.

По общата смисълъ на закона за търговското мореплаване, капитана се явява не само законенъ представителъ на собственика и арматѣора, по отношение управлението и експлоатирането на кораба, а и по отношение на товара, който е въ него и неговиятъ транспортъ.

Затова, капитана не само има права, но е и длъженъ—безъ особени пълномощия—да защитава интереситѣ, както на собственика и арматѣора така и на натоварената стока. Той е длъженъ въ защита интереситѣ на собственика, да завежда процеси, за които последния си запазва правото да ги продължава или прекратява, по свое усмотрение.

За своитѣ действия, които засѣгатъ трети лица, капитана има гражданска отговорностъ спрѣмо собственика или арматѣора, които оставатъ отговорни за тѣхъ, ако първия не бжде въ състояние да удовлетвори предъявенитѣ му искания.

Той остава значи отговоренъ, само въ случаитѣ, когато загубитѣ сж произлѣзли по негова лична вина, но не и въ случаитѣ, когато собственика не е взелъ нужнитѣ предпазителни мѣрки за избѣгване на тия загуби.

Затова пъкъ, отговорността на собственика за вредитѣ и загубитѣ, произлезли отъ недостатъчната опитностъ, знания, предпазливостъ и искусство на капитана, който работи за запазване интереситѣ на арматѣора, не може да бжде неограничена. Тя се ограничава въ размѣръ на стойността на кораба наедно съ товара, който носи. Но, ако собственика е взелъ на служба за капитанъ лице, което не отговаря на ценза, предвиденъ въ закона за търговското мореплаване, остава лично отговоренъ той за всичко.

Така че, при опредѣляне отговорността на капитана, по отношение управлението и експлоатацията на кораба, трѣбва да се иматъ предъ видъ ония причини, които сж го заставили да действува по начина по който е действувалъ. Ако тия причини не се оправдаватъ отъ положенията, които опредѣлятъ понятието капитанъ на единъ корабъ, или ако последния е нѣмалъ специално нареждане за тия действия отъ страна на своя арматѣоръ, той се явява въ случая, като частно лице и неговата отговорностъ, по отношение кораба, не може да има сила спрѣмо трети лица.

Но ако собственика или арматѣора сж далъ на капитана специално порѣчение за известни действия, отговорността за тѣхъ пада напълно върху тѣхъ. Затова пъкъ, ако собственика поиска да ограничи нѣкой отъ правата на капитана, той може да направи това, само като заяви на заинтересуванитѣ за това лица, защото въ противенъ случай, отговорността остава негова.

Капитана на единъ корабъ, макаръ да е лице, което представлява своя собственикъ или арматѣоръ и е тѣхенъ пълномощникъ, той си остава, като договорящо лице съ тѣхъ, по отношение назначаванieto му на служба. Между капитана на кораба

ки собственика или неговия арматюръ, трѣбва да има сключенъ писменъ договоръ, при което капитана е длъженъ да представи своитѣ документи, които му даватъ право да управлява дадения корабъ. Ако единъ собственикъ приема на служба въ кораба си за капитанъ лице, което не притежава нужднитѣ документи и цензъ за такъвъ, както и безъ необходимия писменъ договоръ, е отговоренъ за това по сѣдебенъ редъ. За избѣгване недоразуменията при съставяне казания договоръ, въ закона е предвидено, да се вписватъ въ него всички подробности при които капитана приема да служи, като на примеръ: съ каква заплата ще служи, за колко време, ще получава ли проценти и какви, има ли право да товари за своя смѣтка определено количество товаръ, какви извънредни възнаграждения ще получава и т. н.

Това е на кратко, което може да се каже за отношенията на капитана и собственика на кораба, понеже *КОМНИШЪ* на вестника не ни позволяватъ повече.

Законъ за търговското мореплавание се работи и редактира отдавна, но изглежда, че не му е сѣдено да види скоро бѣлъ денъ, понеже престана вече да се говори за него.

Съюза на българскитѣ моряци е най-заинтересованъ за неговото прокарване и трѣбва да направи нуждното кждето трѣбва, като знае че безъ такъвъ законъ, никога нѣма да имаме нито стабилно и опитно морячество, нито търговски флотъ, който да задоволи нуждитѣ на страната.

Интереситѣ на българското морячество сж интереси на цѣлата страна въ морско отношение и не трѣбва да се пренебрегватъ, защото голяма значае се пренебрегва морското дѣло у насъ, което може да помогне много за общото повдигане икономическото състояние на цѣлия български народъ.

Б. Р. Благодарение липсата на подобни закони за търговското мореплавание, капитанитѣ у насъ сж обикновени чиновници на параходитѣ, а не договорящи лица, и затова не се постига никакъвъ прогресъ въ морско отношение. Хората, които постѣлватъ на служба въ параходитѣ, като капитани, не могатъ да се проявятъ, като истински такива и не могатъ да бждатъ полезни нито за себе и дружеството, нито на своето отечество!

Едно справедливо искане.

Созополския клонъ отъ Съюза на българскитѣ моряци е отправилъ до Господина Министра на Земледѣлието и Държавнитѣ Имоти, единъ справедливъ протестъ, съ молба да даде нуждното нареждане въ духа на конгресното решение на Съюза на българскитѣ моряци, а именно: *да не се допускатъ по никакъвъ начинъ ватими (капитани на риболовни кораби) чужди поданици да работятъ въ България, при наличността на тѣмиза, които сж български поданици.*

Въ протеста се казва: „че нѣкакъвъ мѣстенъ рибарски комитетъ отправилъ едно изложение до Министерството, копие до г. инспектора по риболова, въ което изложение се разправа, какво следъ изселването на Созополското гражданство, тамъ биле останали само 10—15 чифта аламани и че съ тѣхъ се риболовствувало по много примитивенъ начинъ, съвсемъ не отговорящъ на днешкитѣ условия“.

По нататъкъ се разправа: „че когато тия Созополчани се завърнали отъ Гърция, сж донесли съ себе си новъ типъ мрежи, наречени *гъргъри*, благодарение на което риболовството могло да даде до три четири милиона лева.“

„Следователно, ако се забрани на чужденцитѣ да риболовствуватъ по нашето крайбрежие—Созополъ рискувалъ да изгуби тия три—четири милиона.“

Въ същото изложение се казвало още, че понеже въ България нѣмало хора достатъчно подготвени за манипулиране съ новия типъ мрежи, непременно да се разрешало идването на чужденци отъ Гърция, да упражняватъ риболовството у насъ“. „Лъжа е казва по нататъкъ протеста—че въ Созополъ сж останали само 10—15 чифта аламани. Нека се изпрати анкетюръ, който да установи истината, която е, че аламани има 45—50 чифта. Също е лъжа, че нѣмало мѣстни хора, които да работятъ съ новия типъ мрежи“.

Следъ това въ протеста се пита: „миналата година, кой извърши риболова?—гърцитѣ ли? . . . Нали сами Созополци имаха ловъ надъ пегъ милиона лева продажба? . . . Това значи, че въ Созополъ има много по вещи риболовци отъ тия, които сж емигрирали и за които се правятъ постѣпки да бждатъ възвѣрнати“

„Не е незнанието въ манипулацията съ новитѣ мрежи, ами роднинскитѣ връзки и приятелскитѣ интереси на собственицитѣ на аламани съ ватамитѣ“

Ако е така, пита се понататъкъ: „бива ли при тази столанска криза, при тази безработица, която върлува въ най-остра форма, да се оставятъ туркашнитѣ граждани да мизерстватъ презъ цѣлата зима, а чужденеца да се остави да работи и следъ като си получи пая отъ 40—50000 лева да си замине обратно въ Гърция?“

„Созополското гражданство, върху плещитѣ на което лежатъ репарации, данъци, трудова повинностъ и редъ други задължения, не може да се изоставя на улицата всредъ зима! . . .“

„Синоветѣ на България, които достойно изпълнихъ своягъ дългъ за честта на родината, ще намерятъ легални средства за да извоюватъ своитѣ права“.

Такъвъ е протеста на Созополскитѣ риболовци отъ Съюза на българскитѣ моряци. И напълно е справедливъ, защото, ако щѣха да се допускатъ чужди поданици — чужденци, да идватъ и да риболовствуватъ по нашето крайбрежие, защо се похарчиха милиони за рибарско училище? „Защо се създадоха риболовнитѣ кооперации отъ ученицитѣ на това училище? Защо държавата харчи милиони за да ги поддържа и подкрепя, когато ще се разрешава на чужди хора, свободно да упражняватъ риболовството у насъ? . . .“

Борба за океанитѣ.

До като на идеята за използване аеропланитѣ, като превозно средство презъ океана, се гледа като на въпросъ на бъдещето—идеята за ускоряване съобщенията презъ океана съ параходи, снабдени съ аероплани, печели все повече и повече привърженици. Прави се всичко възможно, щото съобщенията съ новия свѣтъ да станатъ бързи и достъпни за всички. Обаче за забележително е, различнието което съществува въ разнитѣ страни по отношение средствата, които ще трѣбва да се избирагъ за постигане на тази целъ.

На пръвъ планъ е решението на нѣкои, построяването на мотори съ голѣма мощностъ, които да могатъ да дадѣтъ такава скоростъ на кораба, че преминаването презъ океана да става за три пѣти по-малко време, отъ колкото сега.

Правятъ се опити за достигане същата целъ.

