

МОРСКИ РАТНИКЪ

Абонаментъ за година — 60 лв.
 „ „ пол. „ — 30 лв.
 „ „ странство — 100 лв.

ОТДЪЛЕНЪ БРОЙ 2 ЛЕВА

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

Урежда редакционенъ комитетъ

Всичко се адресира до БОЯНЪ СТАНЧЕВЪ,
 кварталъ № 58116 — Варна.

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

На 19 декември т. г. — патронния празникъ на всички моряци — Св. Николай, ще се открие първия конгресъ на Съюза на Българските Моряци въ гр. Варна. Същиятъ денъ ще стане осветяване на съюзното знаме

Моряци, ратници на морето и всички съчувственици на българското морячество, трябва да се наредятъ подъ знамето на Съюза, за да манифестиратъ желанието си да видимъ и България снабдена съ морски и Дунавски търговски флотъ.

За ролята и значението на морските капитани.

Неотдавна авторитетната английска преса, е посрещнала съ ентузиазмъ, образуването на ново сдружение на морските капитани — Company of Master Mariners — което идва за лишенъ път да ни убеди, каква важна роля играятъ въ една страна, капитанитъ на търговските параходи, стига, тѣхнитъ услуги да бъдатъ оценени, а не както у насъ — да се гледа на тѣхъ, като на хора, случайно станали такива и да се държатъ подъ гнета на вѣчния страхъ на уволнение отъ служба, поради мизернитъ капризи на нѣкого.

Въ това сдружение на английските капитани могатъ да влезатъ като членове всички капитани, които иматъ извѣстни заслуги и сж спомогнали съ нѣщо за развитието и подобрието на търговската флота; които съ своето държане, смѣлостъ и съобразителностъ сж се отличили при даване помощъ на кораби въ опасност; такива, които съ своитъ информации, давани на дружества, при които служатъ, сж помогнали за засилване, разбѣната на стоки въ дадени линии; като сж станали причина да се разширятъ или премахнатъ извѣстни расписания; капитани които сж допринесли много за създаване удобства за пътниците въ параходитъ; да сж създали или помогнали за създаване на улеснения за товаренето и разтоварването на стокитъ; които съ опитността и познанията си, придобити отъ дълго наблюдение, сж помогнали за подобряване параходитъ не само на своитъ дружества, но и на цѣлата страна.

Ясна е, прочее, ползата, която единъ капитанъ може да принесе на своето отечество въ икономическо отношение; да помогне, за развитието и подобрието на търговската флота, както и на цѣлото моряшко съсловие, въ частностъ.

За единъ капитанъ на търговски параходъ, не е достатъчно само, да бъде добъръ капитанъ, но да бъде и добъръ пропагандистъ на произведението на своята страна, всѣкжде, кдето биха мог-

ли да се пласиратъ. Той трѣбва постоянно да разширява сферата на своитъ действия, за да може да работи и съдействува за повдигане престижа на своето отечество въ морско отношение.

Добритъ отзиви на английския печатъ, за това сдружение на капитанитъ, не сж никакъ преувеличени, както не сж преувеличени и предвижданията за ползата, която ще има страната отъ това сдружение, понеже английскитъ капитани сж на правъ път и достойно ще изпълнятъ своятъ дългъ и назначение. Това сдружение, се явява необходимостъ, не само за Англия, но и за всички морски страни, казватъ тѣ. И вѣрно е, защото въ Италия този въпросъ е поставенъ вече на сериозно проучване и изглежда, че въ скоро време и тя ще последва примѣра на Англия.

Колко полезни уплътвания могатъ да ни дадатъ и капитанитъ на нашитъ параходи! Тѣхнитъ данни извадени отъ дългогодишната имъ практика, ще бждатъ отъ голѣма полза за нашето параходно дружество. По този начинъ ще се допринесе много за откриване нови и доходни линии за морски тѣ ни съобщения, което ще предизвика увеличение на параходния ни тонажъ.

Необходимо е, значи, да се даде инициатива на нашитъ капитани, които ще намѣрятъ случай да се проявятъ и застанатъ на заслуженото си мѣсто каквото тѣхнитъ колеги, отъ чуждитъ параходи, заематъ.

Пишущия тия редове, еодимъ отъ искренното си желание, да види и у насъ търговския флотъ, развитъ до степенъ, спсредъ нуждитъ на страната, бе предложилъ нѣкога на нѣкой отъ управляющитъ на наше параходно дружество, да се иска отъ капитанитъ на параходитъ да представляватъ всѣка година, подробни писменни доклади за положението на параходитъ, тѣхнитъ линии и всичко въобще, каквото сж намѣрили, че ще е отъ полза, ако се направи, като тия доклади се четатъ предъ акционеритъ при общитъ годишни събрания на дружеството. По този начинъ акционеритъ ще иматъ една по-ясна представа за нещата и работитъ на дружеството и ще могатъ да налучкатъ правия път по който да се върви по нататъкъ.

Но за жалостъ — всички хубави начинания се задушаватъ отъ самото параходно дружество, за да не измѣни на своя принципъ: задушаватъ всичко до като е още въ зародиша си! Нашето единично параходно дружество, пренебрегна ценнитъ познания на капитанитъ си, защото личнитъ интереси се поставятъ по-горе отъ общественитъ и на капитани, които „знаятъ много“ имъ се показва вратата къмъ брѣга! . . .

Чудно ли е и следъ това, че параходитъ и работитъ на параходното ни дружество достигнаха до състоянието, въ което ги виждаме днесъ?

По законопроекта за търговското „корабоплаване“.

Погледнатъ текста на законитъ за „търговската флота“, на по-старитъ отъ насъ морски държави, ще видимъ още въ самото имъ начало, следнитъ „заглавия“, които сами по себе си, ни разкриватъ основата, върху която е съграденъ закона, който урежда всестрочно морската материя на една страна. А именно: *Частъ I: Административни разпореждания. Отдѣлъ I: За администрацията на търговската флота. Глава I: За административната юрисдикция на търговската флота.* Следъ това следва:

Чл. 1., който гласи, че администрацията на търговската флота е подведомствена на „министра на морската“ и обхваща всички, което е определено въ настоящия законъ, (кодексъ) или ще бъде установено съ законъ въ бъдеще.

Ясно е, прочее, кому е повѣрена администрацията на търговската флота въ морскитъ държави и кому би трѣбвало да бъде повѣрена тя у насъ. У насъ нѣма специално министерството на морската, но това още не значи, че една специална и обширна материя, каквато е морската, ще може да се администрира по начинъ полезенъ за страната, ако къмъ това министерство, на което е поверена тая администрация у нисъ, нѣма учредена специална дирекция или отдѣление, въ които да работятъ хора по морската специалностъ. Каквото и да предприемаме, каквито и реформи да искаме да направимъ въ нашитъ морски работи — нѣма да направимъ повече отъ „дупка въ м-рето“, защото не може да се редятъ морскитъ работи отъ чужди на морето хора. Това нѣма да се гди странно на никого като се знае, че пристанищнитъ служби по цѣлия свѣтъ, сж частъ отъ администрацията на търговския Флотъ.

За да се дойде до окончателния текстъ на чл. 1 отъ италианския кодексъ за търговската флота сж биле взети подъ съображение всички обстоятелства въ дадения случай. Взето е подъ внимание, че е трѣбвало да му се даде форма ясна и която категорически да определя: кому именно трѣбва да бъде повѣрена администрацията на търговската флота. Това определение ще ни стане още по ясно, когато видимъ, какво е било положението и въ Италия преди 1877 г., отъ когато е въ сила сегашния законъ тамъ. Въ 1860 год. „администрацията на пристанищата“ и плажоветъ не сж биле подчинени на администрацията на търговската флота а на единъ воененъ морски институтъ, нареченъ върховенъ шабъ на пристанищата, до като, администрацията на търговската флота“ си оставала подъ ведомството на други учреждения, граждански, наречени морски консулства. Въ този случай *портюбитъ капитани*, като военни, сж биле въ зависимостъ отъ респективнитъ военни началници въ окръжиято, а морскитъ консули — отъ министерството, наварено съ администрацията на търговската флота. Следъ като сж се видѣли неудобствата на това разединение на тия две учреждения, тъй тѣсно свързани по сжщество, билъ гласуванъ въ Сената чл. 1, съ който, службата на пристанищата и плажоветъ е била повѣрена на *администрацията на търговската флота*. По-послѣ, презъ 1865 г. комисията натоварена да унифицира морскитъ служби, е формулирала чл. 3, който пѣкъ ясно и категорически определя вече техническата служба на *портюбитъ капитанства*.

Чл. 2 отъ сжщата гл. I гласи: „крайбръжиято на кралството се дѣли на *морски райони*, които се

подраздѣлятъ на *морски окръжия*. Числото на районитъ и окръжията, тѣхнитъ граници и седалища, сж определени въ приложената къмъ кодекса таблица“.

Чл. 3. — Административната и техническа служба на търговската флота е повѣрена на една група щатски чиновници, образуващи *портовитъ капитанства*, състоящи се отъ: а) *портови капитани*, б) *портови офицери* и в) *портови делегати*. Числото, степенитъ и годишнитъ възнаграждения на персонала се определя съ законъ“.

Този членъ, както се вижда, определя категорически въ чии рѣце е повѣрена администрацията на търговската флота и за кого е запазена най-висшата степенъ на управлението. А именно: на *портовитъ капитани*, които сж най-подходящитъ лица за това управление.

Сжщото ли е у насъ? И у насъ сжществуватъ по бюджетъ „*портови капитани*“, но каква е тѣхната служба? Споредъ насъ, такава каквато е тя е съвършенно излишна и ненужна. *Портовия капитанъ у насъ нѣма никакви права, никаква самостоятелностъ въ работата.*

Чл. 4. натагъкъ ни разяснява че: „въ всѣки седалищенъ центъръ на *района*, ще стои по единъ *портовъ капитанъ*“.

Въ всѣки седалищенъ центъръ на *окръжиято* — безъ този, който е седалище на *района* — по единъ *портовъ офицеръ*.

Въ пунктоветъ съ по-големо значение, каждътъ могатъ да приставатъ кораби, ще се учреди по едно пристанишно управление, което е въ зависимостъ отъ учреждението, което има седалището си въ окръжиято.

Чл. чл. 5, 6, 7 и 8 определятъ службата на *делегатитъ*, какъ става тѣхното назначение, възнагражденията, снабдяването на пристанищнитъ учреждения съ прислуженъ персоналъ, пазачи, моряци и други, подробноститъ за които се определятъ въ правилника.

Чл. 9. повѣрва службата на търговския флотъ въ странство на консулитъ и консулски агенции.

Това сж определения само въ глава I отъ закона.

А какво ни определя българския „законопроектъ“ въ *първата си частъ*: *отдѣлъ I* съ общитъ си разпореждания и глава единствена съ двата си члена? — Съ чл. 1, той ни дава да разберемъ, че не сж моряцитъ, които трѣбва да редятъ морскитъ работи и чл. 2, който има идентичното съдържание на цитирания чл. 9 отъ италианския кодексъ, защото съ нищо не измѣня сегашното положение на нѣщата.

Глава II отъ италианския кодексъ за търговската флота е изхвърлена цѣлата, защото определя службата на персонала въ пристанищнитъ управления, която глава ще разгледаме въ следния брой.

Отъ всичкото гореизложено; макаръ и на кратко — понеже колонитъ на вѣсника не ни позволяватъ повече — става ясно голѣмото значение на „закона за търговската флота“ и затова, сериозността, съ която трѣбва да се погледне на предложението на разглеждане „законопроектъ“, трѣбва да е още по-голема. Нека не се бърза, и нека не се прави нищо, до като не бъде разяснена цѣлата материя, която трѣбва да обхване новия бждащъ законъ.

Нека, основата, върху която ще градимъ бждащата сграда на народното *корабоплаване*, да бъде достатъчно солидна, за да не рухне тая „згра-

да", преди още да бъде довършена.
Господа строители! — Внимание!

Дон. Б.

Изъ Българското Корабоплавателно Кооперативно Д-во „България“.

Устава на дружеството е утвърденъ отъ Варненския Окръженъ Съдъ, съ определение № 3734 отъ 18 ноемврий 1926 год. Същия е отпечатанъ и се продава по 5 лв. екземпляра. Открита е вече подписка за записване членове. Инициаторитъ на това хубаво начинание заслужаватъ похвала и адмирации. Историята на българското корабоплаване ще отбелжи единъ денъ съ златни букви имената имъ.

Най-близка задача за разрешение е уреждане крайбрежно плаване по черноморския, а следъ това и по Дунавския бръгъ.

Управителния съветъ е решилъ да се обърне съ апелъ до всички популярни банки, рибарски кооперации, кооперативни синдикати и въобще къмъ всички радатели на кооперативното дѣло да се запишатъ за колективни членове на Дружеството, съ което ще го подкрепятъ морално и материално.

По единъ членъ отъ управител. и контролния съвети на дружеството ще обхождатъ всички крайморски и крайдунавски градове, за да устроятъ публични събрания и расяснятъ целитъ и задачитъ на дружеството, както и да запишатъ членове.

Стойността на единъ дѣлъ е 500 лв.

Дългъ се, налага на всѣки морякъ, на всѣки български гражданинъ да подкрепи новото корабоплавателно дружество.

Устави и заявления за членство могатъ да се получатъ отъ редакцията на „Морски Ратникъ“.

Изявления на министър Чиапо за търговския флотъ.

Италианския министър Чиапо е направилъ предъ вѣстникъ „Трибуна“, следнитъ кратки изявления за развитието на италианския търговски флотъ, които превеждаме съ удоволствие, защото вѣрваме, че има и ние да извлечемъ полза отъ тѣхъ.

„Новото правителство—заявилъ министра—завари търговската ни флота въ голѣма криза. Основенъ общитъ причини, които спънаха дейността на всички търговски флоти, особено на тия отъ странитъ, които вземаха участие въ войнитъ—много други помогнаха да се създаде безвѣрие и апатия за развитието на търговския ни флотъ.

Парализира се корабостроителното дѣло въ страната; дисциплината на параходнитъ екипажи бѣше разложена; появи се нестабилностъ въ тарифитъ; дезорганизацията на централната администрация на търговската ни флота бѣше пълна.

Трѣбваше да се почне всичко на ново, да се реорганизира всичко, за да може търговската ни флота да стане факторъ на прогреса—достоеенъ за Италия—която има такива хубави морски традиции и такава опитностъ въ морско отношение, че основателно привличатъ завистта на много други народи.

Реорганизирани веднѣжъ централнитъ органи възобновена дисциплината; осигурено справедливото разпредѣление на работата въ параходитъ; премахната безработицата на моряцитъ—работитъ въ пристанищата и тѣхния трафикъ добиха единъ

много задоволителенъ ритмъ. Движението на стокитъ въ пристанищата на Кралството, което презъ 1922 год. бѣше дошло до 23,479,017 тона, бѣше достигнало на 31,760,423 тона презъ 1924 г. и презъ 1925 год. достигна положението което имаме до преди войната“.

Министър Чиапо—казва италианския печатъ—може сѣло да се нарече възобновителъ на търговската флота на Италия. Всички арматори иматъ голѣма вѣра въ него и неговитъ разбирания, защото не минава мѣсець, безъ да се регистрира спусканието въ морето на два или три модерни товарни параходи, както и на нѣкой транзатлантикъ. Систематизирането на всички клонове отъ гражданския морски организъмъ е вече готово. Устава само, да се работи, защото и министра самъ ни дава всѣки денъ примѣръ за това съ своитъ дѣла, като взима наврѣмenni мѣрки, за да реализира функциитъ на върховенъ покровителъ на отечественнитъ интереси, които сж въ зависимостъ отъ търговската ни флота—источникъ на благосъстояние и богатство.

Б. Р. До като Италия прави всичко възможно за премахване безработицата на моряцитъ, ние правимъ тѣкмо обратното. Създаваме моряци, после завързваме параходитъ си по негодностъ и ги оставаме да си търсятъ прехраната на сухо. Ако сме се заели да фабрикуваме моряци—нека се погрижимъ преди всичко, да имъ дадемъ и кораби—само тогава ще можемъ да имаме полза отъ тѣхъ.

Изглежда, че тия които държатъ кормилото на параходното дружество, сж забъркали своя „курсъ“ и едва ли ще намѣятъ спасителното пристанище.

За петъ дни презъ онепид.

Не отдамъ, Мусолини, разговаряйки съ кореспондента на „United Press“, казаль, че нѣма да се мине много и пътуването отъ Неаполъ до Ню-Йоркъ ще се извършва отъ Италиански параходи, само за петъ дни, вмѣсто деветъ както е сега. Тия параходи ще бждатъ последната дума на техниката“.

Сжщия вѣстникъ, сега дава подробноститъ по тоя въпросъ, които му е далъ неговия римски кореспондентъ който отъ своя страна ги е получилъ отъ премиера на Италия, при другъ свой разговоръ съ него.

Два парахода ще порятъ водитъ на океана, съ бързина на четиредесетъ мили въ часъ и за петъ дни ще отиватъ отъ Неаполъ до Ню-Йоркъ, а отъ Гenua до Буйносъ Айресъ—за седемъ дни. Този бързина щѣла да се получи благодарение изобретението на единъ италиански инженеръ-корабостроител, секретъ на което е билъ предаденъ на разположение на италианската търговска флота.

Тия два парахода ще бждатъ отъ по 42,000 г. постройката имъ ще се почне следъ нѣколко седмици и ще бждатъ готови следъ осемнадесетъ месеци. Ще иматъ само една класа и нѣма да се прави разлика между пътниците; всѣкакво люление ще бжде премахнато и мебелирани най-комфортно. Всѣки единъ отъ тѣхъ ще струва около 10 милиона долари, или около 200 милиона италиански лири. Тѣ ще носятъ имената „Rea“ и „Dux“.

Тѣхната постройка ще се извърши отъ единъ консорциумъ на голѣмитъ дружества, които подържатъ американска линия, като „Навигационе Джералде Италияна“, „Лондъ Сабаудъ“, „Козуличъ“ и други.

Изъ Съюза на Българските Моряци.

Образувани сж клонове отъ съюза:

Въ Василико съ настоятелство: председателъ: Иванъ Шеревъ, секретаръ Георги Цвѣтковъ и касиеръ Панейотъ Кузмановъ.

Въ Ахтополь съ настоятелство: председателъ Димитръ Коларовъ и секретаръ-касиеръ Димитръ Марковъ.

И двата клона сж утвърдени отъ управителния съветъ на съюза.

Съ окръжно писмо № 39 отъ 9 т. м. управ. съветъ на Съюза нарежда до клоноветъ да отпразнуватъ тържествено моряшкия празникъ Св. Николай, като си устроятъ вечеринки, или съгласно мѣстнитъ условия, друго веселие. Сутринта да се устроятъ молебени.

Дирекцията на желѣзниците съ окръжно предписание № VII—41—1704 нарежда делегатитъ и гоститъ за конгреса да пътуватъ съ 50% намаление за отиване въ Варна отъ 15 до 17 декемврий и за връщане отъ 20 до 24 декемврий т. г. Желаящитъ да дойдатъ на конгреса въ Варна, да се снабдятъ съ увѣреніе и лична карта отъ клоноветъ или отъ управлението на съюза, ул. Софийска № 12 въ Варна.

Съюзното знаме е приготвено и ще бжде осветено на празника „Св. Николай“ въ 11 часа пр. пладне. Поканенъ е Негово Величество Царя за кръстникъ на знамето. Поканени сж на тържеството почетнитъ членове на съюза Министра на пристанищата Килонъ Георгиевъ и Министра на войната генералъ Иванъ Вълковъ.

Първиятъ конгресъ на съюза на Българските Моряци обещава да бжде импозантенъ. Управителния съветъ е приготвилъ следната програма за конгреса:

1. На 18 декемврий, предварителна среща и запознаване делегатитъ съ управителния съветъ на Съюза, въ салона „20 вѣкъ“, въ 17 часа.

2) На 19 декемврий — Никулденъ, въ 8¹/₂ часа всички делегати, гости, членове и съчувственици се събиратъ въ салона „20 вѣкъ“, където ще стане откриването на конгреса, съ привѣтствена речъ отъ председателя; избиране бюро за ръководене събранията; избиране комисии:

- а) за провѣрка пълномощията на делегатитъ
- б) за изработване резолюцитъ и
- в) за взаимноосигурителната каса.

Провѣзгласяване Негово Величество Царя за покровителъ на Съюза.

3) На 19 декемврий, въ 9¹/₂ часа, подъ строй на чело съ флотската музика, отиване въ църквата „Св. Николай“, където ще се отслужи молебенъ и ще се освети съюзното знаме отъ Негово Високо преосвещенство Св. Варненски Митрополитъ Симеонъ. Редътъ на шествието ще се укаже при тръгването. Следъ освещаване съюзното знаме, по сжщия редъ манифестация по улицитъ: 6 Септемврий, Булевардъ Сливница, Мария Луиза до салона „20 вѣкъ“, където се сервира другарска закуска отъ 12—14 часа.

4) Сжщиятъ день 15 — 18 часа приемане привѣтствия, отчетъ отъ управителния съветъ и осакъждането му отъ отговорностъ.

5) Сжщиятъ день въ 20 часа семейна вечеринка въ салона „20 вѣкъ“ при отдѣлна програма.

6) На 20 декемврий отъ 8—11 часа продължава заседанието: предложения отъ клоноветъ и управителния съветъ; приемане бюджета на съюза за 1927 година и устава на взаимноосигурителната каса. Отъ 14 — 18 часа изборъ на управителенъ и контроленъ съвети и гласуване резолюциитъ на конгреса, Закриване конгреса.

Избрани сж следнитъ комисии за конгреса:

1) Комисия по Украсяване на салона и организиране закуската на 19 декемврий:

Никола х. Тачевъ, Тома Антоновъ, Георги Парушевъ, Димитръ Димитровъ и Александъръ Тарговъ.

2) Комисия по уреждане вечерната на 19 декемврий

Страшимиръ Асѣновъ, Димитръ Савовъ, Георги Костовъ, Василь Вичевъ, Викторъ Черкавски, Михаилъ Г. Василевъ и Боянъ Станчевъ.

3) Комисия за посрещане и настаняване делегатитъ и гоститъ:

Михаилъ Матеевъ, Владимиръ Каракашевъ, Петръ Овчаровъ, Александъръ Ангеловъ, Михаилъ Гуневъ и Георги Димовъ.

Всички комисии ще иматъ разпоредителни заседания въ срѣда на 15 декемврий, въ 16 часа, въ кенцаларията на Съюза.

Българското Търг. Пароходно Д-во е наредило щото делегатитъ и гоститъ за конгреса, отъ крайморскитъ пристанища, да пътуватъ съ пареходитъ му, първитъ съ 75% намаление и вторитъ съ 50% намаление до Варна и обратно.

Поканени сж всички членове на Съюза да се издължатъ за месечнитъ си вноски до декемврий, включително. Неиздълженитъ до 18 т. м. губятъ право на членство и не могатъ да взематъ участие въ празненствата по случай конгреса.

ДЕДЕ-АГАЧЪ КИРИЛЪ ИВАНОВЪ

Международна, Транспортна и Представителска
К.ж.ца.

Основана 1900 год.

Комисионна, Експедиция, Обезмитяване.

ПАРАХОДЕНЪ АГЕНТЪ НА:

Българско Тър. Пар. Дружество

Service Maritime Roumaine

S. A. d'Armement „Océania“

ПРЕДСТАВИТЕЛСТВА:

Пловдивъ, Свиленградъ, Демотика, Комотини,
Ксанти, Драма, Кавала и Порто-Лагосъ.

Всички сведения безплатно.

Български граждани и граждани, Запишете се за членове на Българското Корабоплавателно Кооперативно Дружество „БЪЛГАРИЯ“, въ гр. Варна, съ което ще подкрепите родното корабоплаване. Единтъ дѣлъ е 500 лева.