



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

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

Урежда редакционен комитетъ.

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

Весковъ.

За търговския ни флотъ.

Отъ времето на поставянето основата на Българското параходно дружество „Постоянство“ съ доставянето на първите параходи „Борисъ“ и „Българии“, се изминаха повече отъ тридесетъ и три години и все пакъ, ние сме нѣмали още случай до сега, да прочетемъ, поне единъ обстоенъ трудъ за ноговата дейностъ и направеното въобще отъ насъ за развитието на търговския ни флотъ, отъ тогава до сега.

Ако се взрѣмъ въ периода, който предшествахъ световната война, ще видимъ, че параходитъ на това дружество бѣха достигнали до *шестъ*, което число, по една фаталностъ, не можъ да се увеличи съ доставката на другъ параходъ, макаръ че седемнадесетъ години наредъ чуваме да ни се пѣе все една и съща пѣснь за купуването на такъвъ въ най-скоро време.

Тази пѣснь продължава и днесъ да се пѣе, но нейната монотонна мелодия служи само за преспиване на вътрешнитъ моряци и общество, защото параходитъ ни отъ *шестъ*, останаха *четири*.

Парахода „Борисъ“ пѣтъна и не се замѣсти съ другъ, макаръ на времето да бе предложенъ на дружеството единъ отъ голѣмитъ търговски параходи отъ Врангеловата евакуационна флота, въ замѣна, който се отказа по съображения, известни само на дружеството. Можъ ли дружеството да присмѣтне, какви печалби е изгубило до сега съ неговото отказване?

Парахода „София“, още стои завързанъ на источния вѣлоломъ, като старъ и негоденъ вече за превозване на пътници. И съ него не се направи нищо повече. Дружеството, както и хората въ чийто ръце сж сждинитъ на морските ни работи, го оставиха обреченъ на забвение, когато той може още да бжде използванъ за друга работа. Ако е станалъ негоденъ и опасенъ за превозване на пътници по крайбрежието, това не значи още, че той не можъ да бжде използванъ за риболовъ или за превозъ на дърва отъ Гюзекекъ за Варна, Балчикъ, Каварна и Мангалия. Но... парахода е бракуванъ.

Ето какво е положението на търговския ни флотъ, безъ да се впускаме да говоримъ и за платноходния ни такъвъ, който не е въ по-цѣтущее състояние.

Но за да дойде до такова едно печално положение нашия търговски флотъ, причината е, че не сме имали *добра администрация на търговската ни флота*, за която отдавна требаше да имаме законоположения, които да я уреждатъ и насърчаватъ. Ако това се бе направило поне

веднага следъ войнитъ, днеска несъмнено щѣхме да разполагаме съ цѣла дузина параходи, частъ отъ които щѣха да пътуватъ за западна Европа, и да задоволяватъ нуждитъ на морския ни трафикъ.

Необходимо е значи, едно коренно преобразование въ *администрацията на търговския ни флотъ*. Но това преобразование, само по себе си, пакъ нѣма да можъ да направи нуждито, ако не се създаде самостоятелно отдѣление при респективното министерство, което да се занимава изключително съ тази работа. Този въпросъ е бивалъ повдиганъ не веднѣжъ, но всѣкога отлаганъ и изоставянъ. Не е важно, дали това отдѣление ще бжде наречено „дирекция на мореплаването“ или просто „отдѣлъ на търговското мореплаване“, важно е да се заработи по-енергично за едно дѣло, ползата отъ което никой не ще се заеме да отрича.

Такова едно отдѣление, ще има възможностъ да се заеме съ пресъздаването на най-важнитъ учреждения, които трѣбва да следятъ за изпълнението начертанитъ му задачи, а тѣ сж пристанищнитъ капитанства, сегашнитъ функции на които почти не отговарятъ на своето прѣко назначение.

Пристанищнитъ капитанства сж именно, които трѣбва да развиватъ дейността си върху „хората на морето“ (морските лица), за да можъ тяхното третиране да бжде справедливо и гарантирано; тѣ сж, които трѣбва да следятъ, щото храната имъ да бжде здрава и достатъчна; опредѣленитъ за тѣхъ помѣщения въ кораба да отговарятъ на изискванията на хигиената; полагаемитъ имъ се почивки да бждатъ спазвани редовно, като се нареди, ако е необходимо, очередно смѣняване; както и да се следи за спазване условията на наемването екипажитъ на корабитъ и т. н.

Моряцитъ трѣбва да виждатъ на кораба, по-често, пристанищнитъ власти, които сж единствения цененъ елементъ, който се грижи за тѣхъ и може да имъ даде своето справедливо съдействие.

Голѣма е значи грѣшката, която правятъ ония, които мислятъ, че пристанищнитъ управления сж създадени само за управление на пристанищата и не трѣбва да иматъ нищо общо съ моряческото и развитието на търговската ни флота.

Пристанищнитъ капитанства трѣбва чакъ по-скоро да влезатъ въ ролата си, ако желаемъ искрено повдигането на търговския ни флотъ.

Безработицата, която почва да се шири навсѣкжде, не е оставила незасегнати и професитъ, свързани съ живота на пристанищата и корабитъ.

Злото се шири и трѣбва незабавно да се взематъ мѣрки за избѣгването му. Най-сигурното средство е създаването на работа, както на самитъ моряци така и на хората, чийто работи е неразривно свързана съ корабитъ и пристанищата...

Съзнавайки добре всичко това, — неотдавна, група родолюбиви моряци, техници, търговци и общественици, решиха и поставиха основата на едно *второ парашодно дружество*, съ с по-широки задачи и на по-здрава почва. Това е *българското корабоплавателско кооперативно дружество „България“*.

Обществото, схващайки значението на това ново начинание у насъ, много основателно и справедливо, го посрещна, съ възторгъ и дава своята подкрепа, за да се увънча съ успѣхъ, като стане чисто народно дѣло и изиграе голѣмата си роля въ нашия морски животъ.

Всѣка безработица се премахва съ създаване работа на безработните, стига тая работа да обхваща по-голѣмъ районъ на действие и да обгръща повече лица отъ всички класи на обществото. Такава е именно морската търговия.

Българския морякъ, който не веднѣжъ е далъ доказателства за национална дейност, твърда воля, непоколебима вѣра въ себе си — подъ върховното покровителство на държавата — съ своя смисленъ и упоритъ тридѣ — не ще закъснѣ да стане въ най-скоро време истинска гордостъ на своето отечество!

Нека го подкрепимъ!

За свободните зони въ пристанищата.

Следъ войнитѣ, Гърция бѣше първата отъ балканските държави, която даде примѣръ за уреждане свободни зони въ нѣкои отъ своитѣ пристанища. Солунското пристанище вече има такава свободна зона, която е на разположение на всички балкански държави. По този начинъ, Гърция успѣ да преудолѣе икономическитѣ прегради, които задушаваша Солунското пристанище и заплашваха да съсипятъ цѣлата му търговия.

Примѣра на Гърция, не закъсне да се възприеме отъ Румѣния и Турция, които съобщиха, че и тѣ възнамѣряватъ да създадѣтъ свободни зони въ нѣкои свои пристанища.

У насъ, сѣщо се говори за създаване свободна зона въ Варненското пристанище, като се преговаря за транзитиране Чехословашки стоки презъ него.

Една специална комисия отъ експерти въ Турция е проучила условията на Цариградското пристанище, и дала заключение, благоприятно за създаване свободна зона въ това пристанище, което е играло такава важна роля въ миналото на близкия Истокъ.

Отъ Югославия сѣщо пристигатъ съобщения за намѣрението ѝ, да създаде и тя свободни зони въ нѣкои отъ Адриатическитѣ си пристанища, първото отъ които, несъмнено, ще бѣде Сушакъ.

Римското правителство сѣщо вземало решение щото главнитѣ италиански пристанища: Савона Генуа, Неаполъ, Бриндизи, Бари, Анкона, Венеция, Триестъ, Фиуме, Палермо, Месина, Катания и Калйяри, отъ януарий 1928 година, да бждатъ обявени за свободни, подробноститѣ за което ще бждатъ обявени съ Кралски указъ.

Всѣки схваща голѣмото значение на едно подобно решение, ако се вземе и у насъ, за създаване свободна зона въ едно отъ нашитѣ пристанища.

Освенъ приувличане трафика въ по-голѣмъ тонажъ презъ него, ще се създадѣтъ и благоприятни условия, за развитието на много индустриални предприятия, както и създаването на нови такива,

каквито сѣ корабостроителницата и дока въ Варна. Всѣка крачка направена напредъ, е крачка къмъ прогресъ и икономическо възраждане на шата страна.

W.

К-иъ В. Каракостовъ.

Задължения на капитана и собственика, къмъ екипажа на кораба.

Колкото правата на капитана сѣ голѣми, като лице, на което е повѣрено управлението на кораба и като представител на собственика, чийто интереси трѣбва да запазва — толкова и задълженията му, които сѣ въ връзка съ наемването на хората, съставляващи екипажа, сѣ голѣми и съ голѣма отговорностъ.

Затова, капитана трѣбва да действа въсѣкога съ личния си примѣръ, като напѣтствава подчинитѣ си въ работата и изпълнение задълженията, които имъ сѣ възложени. Той трѣбва да умѣ същевременно, да внушава уважение на всички и да предизвиква непринудително послушание.

Когато единъ капитанъ наема хора, съставляващи екипажа на кораба, той вече поема задължението, да имъ даде специално пригодени мѣста за живѣне, отговорящи напълно — по устройство и размери — на изискванията на правилницитѣ за преглеждане корабитѣ. Тия помѣщения, на примѣръ, трѣбва да сѣ съ определена кубатура, смѣтан споредъ числото на хората, които ще живѣятъ въ тѣхъ и да иматъ пригодени койки (легла) съ определени размери. Тия помѣщения трѣбва да сѣ построени така, че да могатъ да се проветриватъ, отопляватъ и осветляватъ, както денемъ отъ слънчевата светлина, така и нощемъ — съ изкуствена такава. Трѣбва да бждатъ изолирани добре отъ клозетитѣ, хамбаритѣ и други помѣщения, отъ които могатъ да се разпространяватъ зловонии, вредни за здравето изпарения. Палубата надъ тѣхъ трѣбва да бжде дървена, а ако е желязна — да бжде покрита съ дървена обшивка, която да не е по-тънка отъ петъ сантиметра. Въ никой случай помѣщенията предназначени за жилища на екипажа, не могатъ да бждатъ заемани отъ пътници, стоки, провизии и други, освенъ съ нѣща предназначени за личното употребление на екипажа.

Пристанищнитѣ власти сѣ въсѣкога въ правото си, да провѣрватъ тия обстоятелства и въ случай на констатиране нередовности, да не позволяватъ на кораба да отплува, до като не бждатъ отстранени. Друго важно задължение на капитана къмъ екипажа е продоволствието му съ хубава и достатъчна храна. До колко въпроса за храната на хората, съставляващи екипажа на кораба, е отъ значение, се вижда отъ законоположенията, които задължаватъ капитана, преди да отплува, да се запаси съ достатъчно количество доброкачествени прѣсни продукти, които трѣбва да бждатъ съхранявани въ специални помѣщения, държани чисти и добре провѣтривани, за да се избѣгне повреждането имъ. За норма на полагаемото се количество храна на екипажа, почти навсѣкжде, е възприетъ да се вз ма тая, която се прилага въ военния флота въ страната, като капитана си запазва правото да замѣнява, въ известни случаи, едни продукти съ други подходящи по разхладката, но никога не може да се прави съкращение на дажбата, освенъ въ изключителни случаи на крайна необходимостъ, като се държи точна смѣтка за разликата, която въ последствие се заплаща на хората.

Капитана е длъженъ всъкога, когато кораба е въ пристанище, отъ кждето могат да се набавятъ ефтини и доброкачествени продукти, да доволствува екипажа съ прѣсна и здрава храна, като остава всъкога отговоренъ за недостига на хранителнитѣ припаси, както въ пристанището, така и презъ време на патуването.

Къмъ хранителнитѣ припаси, трѣбва да се прибави и прѣсната вода, която се изчислява по $\frac{1}{8}$ ведро за пиене на човекъ и по $\frac{1}{4}$ за миене, която трѣбва да се държи въ нарочно пригодени за целта, сѣдове и опрѣснявана всъкога, кждето има възможность.

Въ задълженията на капитана влиза още и редовното заплащане на хората отъ екипажа, което, споредъ съществуващитѣ положения, може да става, или по взаимно съгласие на дветѣ страни, или ако кораба е съ неопредѣлени рейси—по мѣсечно. Обаче, въ никой случай, служащия не може да бѣде лишень отъ заплатата, до като срока на договора не е изтекълъ. Срока въ който трѣбва да става изплащанieto на служащия, освенъ въ случаитѣ, когато става по мѣсечно, прието е да става следъ пристиганieto на кораба въ пристанището и разтоварването му извършено въ изправность.

На провинилитѣ се презъ време на патуването, както и оння, за които се подозира, че иматъ намѣрение да напуснатъ работата преди уговорения срокъ, капитана е въ правото си, да задържи частъ отъ заплащанията, до завръщане въ пристанището, въ което е билъ сключенъ договора за наеманieto на лицето и то следъ като кораба бѣде завързанъ и поставенъ на безопасно мѣсто.

Споредъ всички законоположения, съществуващи въ всички морски страни, на капитана се вменява въ дългъ още и да снабдява уволнения задъ граница свой поданикъ, освенъ съ заплатата, а и съ всички средства и разноси, необходими за завръщанieto му до пристанището въ което е билъ наетъ.

Ако служащия желае да мине на служба въ другъ нѣкой корабъ и съ разрешение на мѣстната консулска власть, постѣпи на него, то капитана който го е уволнилъ, се освобождава отъ задължението си да го снабди съ тия разноси.

Освенъ всичко изброено накратко до сега, за задълженията на капитана, който действува отъ името на собственика, всички собственици на кораби, иматъ още едно задължение, което е много важно за насъ, и то е, обезщетяването—независимо отъ каквито и да било частни споразумения—всѣки пострадалъ, умрѣлъ или заболѣлъ презъ време на изпълнение службата си, ако разбира се, тия нещастия не сѣ предизвикани отъ причини, които нѣматъ нищо общо съ самата служба.

И А. „Съюзъ на българскитѣ моряци“

Статията подъ горното заглавие „Съюзъ на Българскитѣ моряци“ отъ г. Г. Куповъ, помѣстена въ в. „Черноморска камбана“ брой 27 отъ т. год., ни направи голѣмо впечатление, тъй като за пръвъ пѣтъ се явяватъ отзиви за Съюза на Българскитѣ Моряци, въ другъ вестникъ, освенъ в. „Морски Ратникъ“. Тя дава достатъчно разбирания, макаръ и на кратко, за засилване и закрепване на съюза, като социална организация, отъ които всѣки единъ здравомислящъ и искрено—любящъ го неговъ членъ, трѣбва да се проникне и да се придържа въ създаденото начало за постигане на обща съзна-цель.

Въ първата си половина тази статия заслужава похвала, а колкото се отнася до втората—относно какви трѣбва да бждатъ членоветѣ на съюзътъ, ние не сподѣляме възгледитѣ на г. Купова, защото вѣроятнo той сѣди само по членоветѣ на Софийския клонъ, въ който не че нѣма нито единъ морякъ, и макаръ да не знаемъ какви сѣ точно членоветѣ му, пакъ можемъ да кажемъ, че повечето сѣ бивши моряци, ако не изключително такива. Въ останалитѣ клонове не е така, повечето отъ членоветѣ сѣ действителни моряци, съ малки изключения бивши моряци, какъвто съмъ и азъ, пишущия тия редове. Но да се лиши организацията отъ членове, бивши моряци, които гдѣто и да сѣ все милеятъ за морячеството, е неоснователно. Тѣхното участие въ съюзътъ е не само желателно, но ако щете и наложително, защото тѣ съ своята опитность и прѣка заинтересованость за моряшкия животъ и подобрението му, сѣ крайно необходими. Разбира се, че говоримъ за бившъ морякъ, който влиза въ организацията отъ идеяность, а не за нѣкакви други изгоди. Ето защо ние не сме съгласни съ г-нъ Купова, че членъ трѣбва и може да бѣде само тоя, който въ даденъ моментъ е свързанъ въ своята работа съ морето и Дунава, като професионалистъ, безъ огледъ на неговото минало и възможно бѣдаще.

По сѣщитѣ съображения не сме съгласни съ мнението на г-нъ Купова, че безогледното приемане на членове по единственното имъ качество на бивши моряци, щѣло да доведе работитѣ на съюза до абсурдъ. Ние ще речемъ обратното, че има по настоящемъ моряци, които не само странятъ отъ съюзътъ, като му вредатъ и се стараятъ ако могатъ, да го унищожатъ.

Ние апелираме къмъ всѣки настоящъ и бившъ морякъ проникнатъ отъ идейнитѣ цели на съюза да побърза и стане неговъ членъ. Така засилень той, — ние ще можемъ да очакваме въ едно близко време, това което е предначертано да се осъществи въ желаната форма.

Прочие, този, който е отстоявалъ и отстоява на трудния моряшки животъ, не трѣбва да се спира предъ временни спѣнки.

Русе, 27 септемврий 1927 г.

Международна конференция по морско право въ Амстердамъ.

Шестнадесетата редовна международна конференция по морско право, свикана отъ *международния морски комитетъ*, е привършила работата си презъ първитѣ дни на миналия мѣсець въ Амстердамъ.

Конференцията, въ която сѣ вземали участие едни отъ първитѣ хора по морскитѣ правни науки, морска индустрия и търговия, е била открита тържественно въ голѣмата зала на борсата, въ присѣдствието на г. Холандския Министръ на правосѣдието и председателствуванъ първия день отъ г. Лодеръ—бившъ председател на постоянния съветъ по международно право въ Хага, а следнитѣ дни—отъ г. Франкъ, председател на международното постоянно бюро на *международния морски комитетъ*.

На пръвъ планъ въ дневния редъ сѣ биле поставени за разрешаване, въпроситѣ за задължителното осигуряване пѣтницитѣ по море и за гаранционнитѣ писма, които играятъ такава голѣма роля въ морската търговия.

Голѣмо практично и научно е било съдействието което сѣ дали делегатитѣ на разнитѣ дър-

жави, взели участие въ конференцията, за разрешаване казаните въпроси.

По въпроса за задължителното осигуряване пътниците по море е било решено, да бъде даден на специална комисия за проучване и приготвяне таблиците, според които ще стават обезщетяванията, като окончателното решение ще бъде взето въ следната конференция.

Много интересни сж биле сжщо, разискванията по въпроса за гаранционните писма. Този въпросъ, който засяга прѣко арматорите, осигурителите, товарачите и получателите на стоки, е билъ разгледанъ всестранно, като се дошло до решението, заинтересованите да бъдат оставени да се споразумяватъ направо и само въ случаите на непостигане каквото и да било споразумение, да се иска интервенция.

Първият турбиненъ параходъ.

Първият параходъ съ турбина е билъ малкия параходъ „Турбиния“, който, преди около двадесет години, предизвика справедливото очудване на цѣлия морски свѣтъ на времето си, като демонстрира, че и машината съ крѣгообразно движение, може да даде на кораба голѣма бързина, като тази отъ 34.5 мили въ часъ.

Днеска, това историческо корабче, почива въ Английския индустриаленъ-исторически музей.

Благодарение на „Турбиния“, турбината Парсонъ е добила своето популяризиране. Първото дружество за постройка на турбини, било основано въ 1894 година, но истинското имъ приложение започва едва следъ три години. Тогава се образувало друго по-големо дружество, наречено Парсонсъ-Компани, къмъ което биле предадени всички акции отъ първото такова.

„Турбиния“ е малък параходъ, дълъгъ 33 метра, 3 м. широкъ и газелъ 1 м. въ водата. Корпуса му е тежъкъ 15 тона, а машината — 22 тона. Водозмѣстимостта му е 44.5 тона. На него сж биле инсталирани четири турбини, една отъ които е била за заденъ ходъ.

Въ 1899 година, новият двигателъ добилъ бързо голѣмъ успѣхъ въ своето приложение.

Следъ 1897 год. били спуснати на вода, първите турбини миноносци, презъ 1901 год. — „Кингъ Едуардъ“, презъ 1903 год. — разни други параходи и презъ 1907 год. — тразатлантическите: Лузитания и Мавритания.

Само въ единъ периодъ отъ двадесет години, турбината отъ 2000 конски сили, каквато е била онази на „Турбиния“, е достигнала до 150,000 конски сили, каквато е тази на английския параходъ „Худъ“.

ХРОНИКА

Къмъ нашите абонати и кореспонденти

Понеже вестникъ „Морски Ратникъ“ е вече издание на „Съюза на Българските моряци“, умоляватъ се всички клонове и членове на Съюза, както и всички абонати и кореспонденти на вестника, да изпращатъ всичко, което се отнася за него, чрезъ „Съюза на Българските моряци“ — Сите № 43, Варна.

Къмъ нашите сътрудници

Администрацията на в. „Морски Ратникъ“ съобщава на всички, които изпращатъ статии за

вестника, да ги изпращатъ написани ясно и четливо, само на едната страница на листа.

Ще се ползватъ съ хонораръ, само онези статии, които сж напълно готови за печатъ, безъ да става нужда да се преписватъ или преработватъ отъ редакционния комитетъ.

Българското корабоплавателно Кооперативно Д-во „България“ възнамява въ най-скоро време да пусне въ линия първия си параходъ, за покупката на който се водятъ преговори. Споредъ сведенията, параходъ ще събери около 2000 тона и ще има ходъ около 30 мили въ часъ.

Споредъ в „Време“ югославянските пристанища Спалато, Гравоза и Сушакъ, въ най-скоро време ще бъдатъ прогласени за свободни. Това съобщение било потвърдено сжщо, отъ официалните и търговски кругове въ Сушакъ и Фиуме.

Вестника ни бѣше подъ печатъ, когато получи въ редакцията ни, статията на г. инженеръ Б. Къневъ, началникъ на Варненското пристанище, печатана на френски въ книжка VI на „Постоянното международно дружество за морски контрол въ Брюкселъ, подъ заглавие: *Варненското пристанище*. Понеже статията представлява голѣмъ интересъ за насъ, ще се постараемъ да я предадимъ изцѣло въ преводъ, следния брой.

За четири дни презъ океана. Една Сев.-американска група възнамявала да пусне двѣ бързоходни параходи за обслужване линията: Йоркъ—Плимутъ—Хавъръ. Параходите ще бж построени по типа на контраминоносците, но 250 метра дължина, 20,000 тона вмѣстимостъ и 30 мили скоростъ въ часъ. Горната имъ палуба има удобства за пускане и кацане на хвърчи, които ще служатъ за свързка съ сушата. По начинъ, пжгуването презъ океана ще трае съ четири дни.

Параходъ нападнатъ отъ пирати. Норве-параходъ „Солвикенъ“, на пътъ отъ Хонгъ-Конгъ за Сингапуръ е билъ нападнатъ отъ пирати и веденъ въ залива Б и а съ, където е билъ олюбенъ. Отъ екипажа, който въ началото е билъ съпротива на пиратите, сж биле тежко ранени питана на парахода и неговия помощникъ. С ограбването му, парахода е билъ напуснатъ пиратите и той се завърналъ въ Хонгъ-Конгъ, където сж биле изпратени веднага нѣколко миноносци за залавяне злосторниците.

Поради отсъствие на нѣкои отъ членовете на редакционния комитетъ и други, (независно отъ нѣсъ причини, вестника ни трѣбваше да излезе съ закъснение. За да се набави това закъснение, редакционния комитетъ е вземалъ грижата да не следните броеве веднага следъ настоящия.

Съюза на българските моряци поканя новите си да направятъ всичко, зависящо отъ тяхъ за по-широкото разпространение на в. „Морски Ратникъ“.

Българи, подкрепете Българско Корабоплавателно Кооперативно Д-во „България“!

Печатница „Взаимностъ“ на Ив. Проиховъ—Варна
пор. № 232 — 1927 год.