

Какви вжглища

е консумирало Б. Т. П. Д-во „Постоянство“ в Варна от основаването му до днес и каква трябва да бъде бъдещата политика на управителя му от търговско и стопанско гледище? Д-вото и държавата ще работят за новия директор?

Преди войната д-вото употребявало турски вжглища, а през време и след войната по нѣмане на такива, било принудено да употребява пернишки вжглища, които сж абсолютно негодни и които станали причина да повредят почти всичките котли на параходите, за което има в д-вото съставени протоколи и проби изпратени в М-вото на Ж. П. Т., дирекция на пританиса и корабостроителство за доклад. Новото почна се употребява на турските вжглища, обаче заинтересовани личности от Българ. мин. които сж и акционери на сжидит, наложили на д-вото чрезъ, респективно м-во — ж. п. т., да употребяват изключително бѣлг. вжглища от частит мин. Сжидит, при все че не бѣха удовлетворени по качество, не можеха да дадатъ сжидит резултати, които даваха и турските вжглища, но както споменахме и по-горе, това желание трѣбваше да се изпълни на заинтересуванит лица, тъй като рискуваше да загуби може би и субсидиите от държавата. А известно е на всѣки един, макаръ и да не е компетентен по тази материя, какви би били преимуществата на добротачивенит вжглища, като турските, английските кардифъ и пр. сж които освенъ че д-вото щѣше да си запази котлит на параходит въ добро състояние и щѣше да има една економия годишно най-малко около пет (5) милиона лв. и като спечели от бързината на параходит най-малко един рейсъ повече за всѣки параходъ на годината. Когато параходит консумиратъ лоши вжглища, не само че изморяватъ персонала, а херчи и 25 на сто повече от нормата и правилния вървѣж (ходъ) на парахода се намалява. М-вото казвало, че ако не употребяватъ бѣлг. вжглища, нѣмало да имъ се отпусна чужда валута. Тази чужда валута д-вото може да си я набави отъ агенцитъ, които изнасятъ стоитъ или чуждит вжглища можеха да складиратъ въ варненското пристанище, като се издействува безмитенъ вносъ и се снабдяватъ параходит отъ Варна.

Ето и една нова економия въ дружеството и следователно то ще може чрезъ тези економии всѣки две или три години да се снабдява съ нови параходи и да прог्रेसира.

За всичко това се изискваше д-вото да има деятелни хора, начело единъ Директоръ познаващъ всѣки въпросъ въ сѣръзка съ до тукъ изложената материя, юристъ, специалистъ по морско право или опитенъ морякъ или лице по търговскит мореплавателнина уки въ всѣки негови отрасли...

Трета економия — съкращение на персонала въ дирекцията. Д-вото преди 10—15 години, даже и 20, имаше сжидна брой параходи, а персонала въ дирекцията бѣха единъ директоръ, счетоводителъ-касиеръ, контролоръ, 1 чифаръ и 1 разсѣленъ. Поразно д-вото имаше 6, сега — 5 параходи. Персонала на дирекцията е почти удвоенъ. Но ще кажеме, че се създадохъ нови линии и повече агенции...

Нека хората, които ръководятъ д-вото, да работятъ съ максимумъ сили, по-малко да бършатъ политика изъ канцеларитъ, а да сжидятъ работитъ, защото интересит на д-вото налагатъ това, тъй като то е бедно и не може да издържа толкова грамаденъ персоналъ... (при това намаление на параходитъ...) и не сж грамадна заплатата на компетентния Директоръ...

Желателно е д-вото да вземе примеръ отъ другитъ търговски параходни д-ва или частни компании, които притежаватъ, напр. 10—15 параходи, но се управляватъ отъ нѣколко чиновници, способни и при това специалисти, но въ замѣна на това сж и по-добре възнаградени...

Какъ другитъ компании, които нѣматъ субсидии,

Поздравителни.

насърдителни и хвалебни писма до редакцията на в-къ „Народенъ Гласъ“.

Следъ появянето на първия брой на в-къ „Народенъ гласъ“ на народната сцена всредъ всички слоеве въ България, въ редакцията почнаха да се получаватъ много телеграми, писма, сж които едни поздравяваха доброто начинание, други насърчаваха начина и темпото на разрешение актуелнитъ въпроси, както и нашитъ цѣли и задачи, изложени въ първия брой. Мнозина не получили първия брой искаха да имъ се изпратятъ, защото не можали да го взематъ отъ вестникопродаватчитъ или не го наѣрили поради изчерпване изъ буджитъ на агенцитъ отъ д-во „Куриеръ“. Ще си позволимъ нескромността да публикуваме сега само едно писмце:

„Имахъ случая да прочета първия (както и втория) брой на „Народенъ гласъ“. Наистина, той достойно междо, играе ролята на народенъ прѣпорѣцъ всредъ смрадливото блато на нашия общественъ животъ. Въпроситъ които подигате сж парлини, но и правдивы. Понеже сте заели да пречиставте вонята и старитъ недѣзи отъ редъ години дълбоко засѣдали въ изнемощялия организъмъ на единственото българско параходно д-во, въ което интригитъ, лицетъ-мелотъ и византийщината е вземала връхъ надъ всичко, то можете да поднесете на вниманието на обществото и следнитъ нѣколко въпроса:

1. Бѣлг. Т. П. Д-во като търговско предприятие за морска търговия къмъ кое министерство би следвало като най-правилно да се предаде? Дали къмъ министерството на Жалъ, които нѣматъ нищо общо съ мореплаването или къмъ М-вото на Търговията. Въ първитъ години на основаването си то е било подъ ведомството на Финансовото М-во, което би трѣбвало и днесъ да има свой представителъ. Значи 1 отъ М-вото на Търговията и 1 отъ М-вото на финанситъ, а не както сега — двама и то отъ М-вото на желѣзницитъ.

2. Защо новоназначения по заповѣдъ отъ горѣ директоръ Инж. Б. Къневъ ни въ клинъ, ни въ ржавъ праща до Дворѣца телеграма? Какво общо има неговия по хатъръ даденъ постъ съ функциитъ на короната? Въротно отъ тамъ ще чака благоволение и протекция, а забравя, че него не го искатъ въ село, а той синковецъ пита за поповата кжца!...

Удивително нахалство!... Коментаритъ сж излизини. Редакцията ще направи потребното за всѣко писмо, което представява общественъ интересъ... Трѣбва да се разбере веднѣжъ за винаги, че българския народъ не спи вече въ латаргически сънъ и даже отъ всѣка скромна хика излизатъ искри на свѣтлината, правдата, справедливостта и т. п. добродетели, за да се стрѣснатъ онези, които считатъ, че сж богоизбрани и могатъ да тѣпчатъ народнитъ права, свободни, тъй необходими за правилния развой не само на българския народъ, но и на човѣчеството... Трѣбва революция въ свѣзданията на нещата, а не да се ширятъ и вкусятъ отъ народнитъ блага само некомпетентитъ, но сж роднински връзки, партиенъ цензъ и т. п. атрибуты, които излагагъ не само насъ като народъ и като държава, но и оставяме наиздъ отъ международния напредѣкъ.

Питайте визитъ близки и познати, китъ сж гледали снощи въ Кино „РАНКОВЪ“ премиера на 100 на 100 говорящъ и пѣщъ шедьовър

и ще узнаете че този филмъ е съ невиджано до сега красота и увелетеленъ сюжетъ дома съ страстна унгарска музика и безумна любовъ съ идилични приключения.

Днесъ 4 вечерно 8 и 10 ч.

Изповѣдта на Надя Башкирцева

и ще разберете голѣмата трагедия на руската душа. Въ главнитъ роли само голѣми артисти: Хайрихъ Георгъ, Фее Малтенъ, Фредъ Луи Перхъ, Ерна Морена, Херн Хардъ Оркестъръ въ пълень съставъ подъ диригентството на г. В. ЯНИШЪВСКИ ше изпълнятъ специална програма.

Дневно 4 часа. Вечерно 8 и 10 часа

Цени, по изключение, не увеличени

Некомпетентността и немарливостта на пристанищнитъ власти

Въ закона за полицията на крайбрежията — пристанищата, обновяванъ въ Дър. в-къ бр. II отъ 16 I. 1899 г., глава I — Организация — За администрацията на пристанищата, гласи: Полицейската служба на крайбрежията и пристанищата се изпълнява отъ портювитъ управления, съ помощието на административнитъ и полицейскит власти; чл. 2) Портювитъ управления се дѣлятъ на първостепенни, второстепенни и третостепенни, спорѣдъ степента и значението на пристанищата, гдето тѣ иматъ и сѣдалището си; чл. 3) гласи: Първостепенното портюво управление се състои отъ портюво капитанъ, за началникъ на пристанището, отъ 1 портюво пристава — неговъ помощникъ, нужното число помощници портюво пристава и портюво стражари.

Горния законъ е взаимстванъ отъ италианския законъ. Ще приведа само нѣколко члена подходящи по повдигнатиятъ въпросъ.

Въ италианския морски законъ, часть I, административни разпорѣждания, отдѣлъ I, администрацията на търг. флота, глава I, чл. 3 гласи: Административната и техническа служба на търг. флота се състои отъ цивилни лица чиновници, наречени портюво капитанства, които сж съставитъ отъ капитани на пристанището, пристанищни офицери (чиновници) и пристанищни делегати. Глава II за персонала въ пристанищнитъ капитанства чл. 10 гласи: Пристанитъ капитанства сж натоварени съ изпълнение административната власт на търг. флотъ, службата въ пристанищата, рейветъ, плановетъ, молловитъ и т. н. Отдѣлъ II, глава II, чл. 25 гласи: Никой не може да строи кораби по-голѣми отъ 50 тона ако не е снабденъ съ документъ, който му дава право на морски инженеръ или морски строителъ. Кой следи у насъ подобни закони?

Въ България не сжествува никакъвъ законъ който да гласи, че шосейни инженери могатъ да заематъ следнитъ служби: началникъ на пристанищата, директоръ на пристанищата и корабостроителство, инспекторъ на дунавскитъ и черноморскитъ пристанища, главенъ инспекторъ и т. п. висши служби, които сж съставитъ въ М-вото на ж. п. При наличността на специалисти по морскитъ въпроси, назначаватъ се или шосейни инженери или лица съ партиенъ или дворянскъ цензъ, както се практикува отъ освобождаването на България за нашитъ представителитъ въ чужбина, (Пъл. Министъръ, консулт. и т. п.) Сжидитъ г-да шосейни инженери сж заемали и имашъ най-много кандидати за директоръ на Бѣлг. търг. параходно д-во — Варна, както и за началници на първостепенни гари. Куриозното е, че тѣ прѣстидатъ само за първостепенни пристанища, първостепенни гари, директоръ на параходни д-ва, директоръ на дирекции на корабостроителство! Схващайки слабата страна на съюза на моряцитъ, тѣ — шосейнитъ инженери сж напаниха по единъ неоквачествимъ начинъ за началници на пристанища, както и сега се опитватъ да заематъ службитъ — н-ци на гаритъ, обаче, желѣзничарския съюзъ, който е една отъ най-силнитъ организации, не ще позволи това.

Четяйки критикитъ отъ компетентни лица по морскитъ и рѣчни въпроси, тѣ сега схващатъ тѣхната некомпетентностъ и употребяватъ максимумъ усилия да се вмѣкнатъ въ законопроекта за търг. корабостроителство, който се приз на първо четене и сега сжидатъ на разсѣждане отъ съответната парламентарна комисиия, за да могатъ да се поправятъ неизразимитъ несъобразности въ него.

Обръщамъ вниманието на г-да М-ритъ, народнитъ представители и общественото мнение, за да се отстранятъ навсѣкде шосейнитъ инженери, гдето заематъ горнитъ постове и да се прѣдостави на тѣхъ да строятъ, една много благодарна и подползваща работата за тѣхъ, но не да административатъ институти, които съвсемъ не сж отъ тѣхната компетентностъ.

Следва.

Колегиална етика (подслушанъ разговоръ). Група редактори на ежедневникъ казватъ на вестникопродаватчитъ и агенцитъ: „Ако продавате седмични в-ци, нѣма да Ви даваме всѣки денъ нашитъ в-ци“. Не си спомнаме где и кога е станало?

Где трѣбва да бждатъ отправени погледитъ на българския държавникъ, управникъ и общественикъ, за да подобримъ нашето финансово и стопанско положение на България?

(Продължение отъ брой 1)

Съгласно международното право, мореплаването въ цѣль за всѣки е напълно свободно за всѣки народъ, освенъ разбиратъ се въ случай на война... Международнитъ търговски отношения сж свободни за всѣкакви предприятия, освенъ за пиратитъ и контрабандиститъ... Външната политика на всѣка държава е въ зависимостъ отъ нейната търговско-морска рѣчна и военна флота, следователно всѣки народъ заобиколенъ отъ море и плавателни рѣки, трѣбва първо да схване значението на горнитъ два мощни фактори и да създаде силни модерни флоти.

Предвидливитъ общественици и управници винаги се стрѣмятъ държавитъ имъ да иматъ или излезъ или да правятъ съ морета или плавателни рѣки, запазвайки и населявайки бреговетъ изключително за свои народи (както напоследѣкъ се прави съ бжжанцитъ отъ Тракия, Македония и Добруджа...).

Погледитъ на всѣки българинъ трѣбва да бждатъ отправени къмъ моретата (Черно и Бѣло) и рѣкитъ (Дунавъ, Искъръ, Янтра, Витъ, Осъмъ, Камчия, Провадийска, Марица, Тунджа...), тѣзи мощни фактори, за да може да се развие по тѣхъ нашето добре хармонично съчетано тришвѣтно знаме и да се образуватъ съответнитъ флоти...

Сжщевременно налага се грижата да се направи възможното за прокарването на канала Русе-Варна, съединяващъ Дунавъ съ Черно море или да се построи мостъ надъ Дунавъ до Ломъ съ направлението по ж. п. линия къмъ Дедеагачъ, Порто-Лагосъ, Кавала или до Свищовъ съ направлението по ж. п. линия Горна-Орѣховица, презъ Балкана Стара-Загора, Източнитъ Родопи, Дедеагачъ или Порто-Лагосъ.

Всѣки народъ, който е съумѣлъ да опознае и завладѣе моретата и плавателнитъ рѣки, е успѣлъ да създаде голѣми държави, мощни флоти и въ последствие, като резултатъ, грамаденъ успѣхъ въ търговско, економическо, културно и даже военно направление... Ако направимъ кратъкъ и съвсѣмъ бѣгълъ прегледъ въ историческия развой на човѣчеството, отъ древнитъ народи, сж които почва човѣчката история и днешнитъ морски народи — държави, ще се уверимъ въ тази историческа истина. (Примѣри: египетскитъ, финикийцитъ, гърцитъ, италианцитъ (римлянитъ), венецианцитъ, генуезцитъ), испанцитъ, португалцитъ, холандцитъ, датчанитъ, французитъ, англичанитъ, германцитъ, японцитъ, американцитъ...).

Желѣзницитъ сж били и сж оставатъ само едно прѣвозно средство за гарантиране независимостта и прѣуспѣването въ вътрешната търговия, а параходитъ — за външната.

Както желѣзницитъ ни разнасятъ всѣкдневно пощата и пр. отъ единъ до другъ край на България, тъй сжиде това трѣбва да става отъ параходитъ ни по Черно море и Дунавъ... Тамъ лето се чуватъ две разнородни свирки отъ локомотивъ и параходъ, това е символъ, признакъ, че гурва Бога на Трудъ и Напредѣкъ и като главно съобщително средство сж спомога да се развие сж бързо темпо и то съ кресцендо страната въ всѣко отношение... като се използва най-рационално природнитъ и богатства за развѣта на

цѣлото стопанство. ... Кдето сж нашитъ кораби, лѣтнически и товарни параходи, търговската морска и рѣчна флота?...

Проблемитъ за Черно и Бѣло морета, Дунавъ и вжтрешнитъ ни рѣки сж много различни, сложни и трудни за правилното имъ разрешение.

Всѣка година и тѣхната умна успѣха на морскитъ и рѣчни въпроси. Следва

Стига просия!

Прави впечатление изъ уличитъ, локалитъ и домоветъ, винаги гражданитъ се обезпокояватъ отъ сутринъ рано до вечеръ късно отъ разни цигани, циганки, турци, туркини и т. п. млади жизнеспособни за работа, просятъ, и нахалствуваатъ даже като имъ се даватъ помощи...

Наложително е, респективната властъ да забрани просията, а за беднитъ недѣгавитъ, старцитъ, и безработнитъ респективната властъ да се загрижи, чрезъ създаване приюти и т. п. институти...

Подслонете нещастнитъ а на здравитъ млади, забранете просията гдето и да е. Така ще се изкорени едно голѣмо социално зло, което освенъ че излага обществото, но му причинява и редъ неприятности... Дано бждемъ чути...

ХРОНИКА

Новия прокуроръ. П. Ивановъ прокуроръ при Татаръ-Пазарджикия Окр. Сждъ е преместенъ за прокуроръ при Варн. Окр. Сждъ, който на 14 тогъ встъпи въ изпълнение на длъжността. Н. Георгиевъ, бившия прокуроръ при Варн. Окр. Сждъ е преместенъ за прокуроръ при Хасковския Окр. Сждъ.

Обявява се наученъ конкурсъ: 25,000 лв. възнаграждение и безплатенъ абонаментъ на в-къ „Народенъ гласъ“.

Кой голѣмъ търговецъ или солидно и доходно предприятие не е било и не ще бжде обявено въ несъстоятелностъ?

Обяснение историческо, търговско, стопанско и юридическо... Койтоспешили конкурса сж, полуи 25,000 лв. и безплатенъ абонаментъ за 10 подии отъ в-къ „Народенъ гласъ“. Срокъ на издателя сжиде.

Имате на лицето ще бжде публикувано въ в-къ „Народенъ гласъ“.

На 24 тогъ Дамския комитетъ, при културното благотворително д-во „Тракия“ дава литературно-музикална танцовална трайиска вечеръ въ юнашкия салонъ. Поскватъ се всѣки трайикци да посетятъ масово тази похвална инициатива...

На 18 тогъ, 10 часа преди обѣдъ бившия министъръ Кимонъ Георгиевъ, де угагъ, ще държи сказка в театръ Ранковъ на тема: Изъ кой пѣтъ?

Граждани и селяни! Бжжанци отъ всѣки поробени краища! Четете новия вестникъ Народенъ Гласъ всѣка сжбота.