



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

Всичко се адресира до Б. Станчевъ, кварталъ № 58116, Варна.

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

Урежда редакционенъ комитетъ.

Б. Доброполски.

Параходъ на Б. Н. М. С.

Подъ горнето заглавие нашия многообещающъ морякъ, г-нъ Г. Славяновъ пледира, съ обстойна статия, въ списан. Морски Сговоръ бр. 5 отъ т. год. реализиране идеята за покупка на параходъ за културно-просветната организация Българ. Народ. Морски Сговоръ.

Изнасяйки първоначалнитъ задачи на Б. Н. М. С. въ първитъ години на неговото развитие, г. Славяновъ изтъква, че пропаганднитъ средства; печата и живото слово на първо мѣсто и морския музей, съ екскурзитъ на второ, сж засѣгнали само възрастнитъ и много право заключава, че въ тия рамки пропагандата на Б. Н. М. С. си остава предимно книжовна, отвлечена и засѣгаща предимно разума и душевния миръ на възрастнитъ, докосвайки се съвсемъ слабо до младежта.

Възрастнитъ, безспорно ще си останемъ „балканско племе“, каквито и щемъ мощни морски организации да създаваме, обаче надеждата е въ бъдещето—въ младежта. Следвайки добре избрания път на Б. Н. М. С. бъдащитъ поколения ще се привържатъ постепенно къмъ морето и ще го обикнатъ, щомъ като ние имъ създадемъ шо годе добри условия, за да изчезне ироничния повикъ „обичайте морето отъ морската градина!“ И въ действителностъ Б. Н. М. С. прилага три отлични средства, за да въздействува на душевния миръ на младежта, като се затрогнатъ съзнанието и струнитъ на дѣтската душа. Това сж: лѣтнитъ морски колонии, водния спортъ и екскурзитъ.

Твърде много трѣбва да поработи Б. Н. М. С. за да осъществи тези три средства до степенъ на идеалното; за да може да разчита на реаленъ успѣхъ; за да могатъ ръководителитъ на сговоръ съ спокойна съвестъ да кажатъ, че сж изнѣсли поставенитъ си цѣли и задачи на добъръ резултатенъ край. И това ще стане не съ полумѣрки, съ полузадоволяване и полунаправено, а съ преодоляване на всички спънки, несподи и лишения.

Засѣгайки екскурзитъ по море г. С. справедливо отбѣлзва, че на българското море първата и най-важна пречка е липсата на съобщения и средства за превозъ. Това е печаленъ фактъ, по който ние ще добавимъ, че ако този хубавъ черно-морски български брѣгъ и езерата при Варна биха били обзаведени кой пакъ е притъ европейски на-

родъ; сигурно водитъ щѣха да бждатъ осеяни съ моторни лодки и кораби за уютно, бързо и ефтино плаване. И поставя въпроса г. С., какъ тогава да доведемъ младежта на морето, да я разходимъ по него и да я запознаемъ съ неговитъ и тия на брѣговетъ му хубости и богатства? — и заключава: Б. Н. М. С. трѣбвало да построи или купи свой паръходъ за екскурзии.

Възприелъ това г. С. се старае да ни убеди че Б. Н. М. С. съ такава доставка не би излѣзаль изъ рамкитъ на културно-просветната дейность и не би се увлѣкаль въ едно почти търговско предприятие и добавя, че отрицателно опасение било неоснователно, защото въ случая била важна цѣльта, която се преследва, а не начина по който се постига; на Б. Н. М. С. билъ нуженъ параходъ не за търговия, т. е. за печелене на пари, а за пропаганда на морето и морската идея—съ една речъ цѣльта оправдавала средствата! Тукъ именно г. С. не е правъ, защото, както ще видимъ по-долу той, респективно Б. Н. М. С., би изпадналь въ противоречие съ поставенитъ си цѣли и задачи, а нѣщо по-вече би попречиль чувствително на родното корабоплаване.

За всѣкиго е ясно, че експлоатацията на единъ параходъ пригоденъ за екскурзитъ на Б. Н. М. С. ще отвлече вниманието на ръководнитъ фактори по неговото администриране и подържане, а въ конкретния случай именно „външната форма, ще измѣсти поставената цѣль“. Г-нъ С. отива и подалечъ, като твърди, че съ притежанието и подържането даже на чисто търговски параходъ Б. Н. М. С. не щѣлъ да се обърне въ търговско предприятие, както не сж били обърнали въ такива църквитъ и училищата, които притежавали имоти, докарващи имъ доходи! Тукъ вече сравнението е съвсемъ несполучливо, за да се поставя и Б. Н. М. С. подъ сжщия знаменателъ. Да, църквитъ и училищата притежаватъ имоти, които имъ докарватъ материални средства — доходи за издрѣжка, безъ да конкуриратъ или увреждатъ когото и да било — даже за тѣхъ може да се каже, че създаватъ благородно съревнувание между отдѣлни общини. Има американски милиардери, английски филантропи, французки банкери, които притежаватъ собствени параходи само за екскурзии и научни експедиции, безъ да конкуриратъ когото и да било и въпрѣки, че странитъ имъ притежаватъ предостатъчно параходи отъ всѣкакъвъ видъ. Но сжщо

ли е положението и у нас?

Излагайки проектът на събрано средство за покупка на параход: обикновен латария, латариче вземъ и създаване на кооперация, г. С. не ни казва на кое отъ тригъ ще се спре Б. Н. М. С. обаче се спира, или по-право излага, като най-приемливо, третото средство: създаването на специална кооперация за доставяне параходъ на Б. Н. М. С.

Веднѣжъ декларираше, че нему трѣбва параходъ не за печелене на пари, а за пропаганда на морето и морската идея, какъ може да пуска сѣщия да се използва наго крайбреженъ патнически параходъ презъ зимнитѣ мѣсеци и то базъ да конкурира Българс. Търговско Параходно Дружество? Тукъ вече г. С. споменува и за Българското Кораблостроително Кооперативно Д-во „България“ въ гр. Варна, което нарича „кораблостроителна кооперация организирана отъ съюза на българскитѣ моряци“. За пояснение и възнание ще отбележимъ, че съюза на българскитѣ моряци е свършено отделна организация. Наистина ревностни членове на С. Б. М., станаха причина да се създаде дружеството, обаче то си функционира на чисто самостоятелна почва, като всенародно дружество, по подобие на Чинувническото Кооперативно Спест. Застр. Д-во, чийто уставъ е и копирано. Още при създаването на Б. К. К. Д-во „България“, основателитѣ му се обърнаха съ еднакви мѣлби до дветѣ организации: Б. Н. М. С. и Съюза на Б. М., да го подкрепятъ и приютятъ, като иматъ предъ видъ неговитѣ цѣли и задачи: да поущрява и развива родното кораблостроене по море и Дунава; да строи, доставлява и пуска въ движение всички видове плавателни средства необходими за превозъ на пътници, екскурзии и стоки: за търговия и риболовство. До като Гл. Упр. Тѣло на мощната, силната, субсидирана организация Б. Н. М. С. се резервира и задоволи само съ сухи фрази да пожелае добъръ успѣхъ на новото дружество, тъй сродно во цѣли и задачи нему, съюза на Бъл. Моряци го посрещча най-сѣчувствено и съ всички средства продължава да го подкрепя. Нѣщо повече: сега Б. Н. М. С. изнедава, той проектира да създава своя специална кооперация за доставка на параходъ, при наличността на щастливо замисленото, навременно създадено и сполучливо организирано Б. К. К. Дружество „България“.

Тукъ се явява въпроса, чрезъ сепаратизмъ ли ще развиваме родното кораблостроене, щомъ то е необходимостъ за пропаганда на морето и морската идея средъ българския народъ?

Ние, които не успѣхме въ 50 годишенъ свободенъ животъ да създадемъ що годе сносна каботажна служба по черноморскотъ си крайбрежие и Дунава, сега чрезъ разединение на силитѣ ли ще постигнемъ това, що сж ни създали австрийци и унгарци по нашия дунавски брѣгъ?

Далечъ сме отъ мисълта да оспорваме целесъобразността проявена отъ Б. Н. М. С. да събира средства за параходъ, обаче създаването на нова кооперация, която безпорно ще спѣва отчасти бързото развитие на сѣществуещото вече Б. К. К. Д-во Б., ще доведе Б. Н. М. С. до печаленъ резултатъ. Пускането на проектирания отъ Б. Н. М. С. параходъ, презъ което ще да е време на годината, ще отдалечи за известно време реализирането една отъ задачитѣ на д-во „България“ и нека отговорността за това, да се не дѣри никжде другаде, освенъ въ ония, които отъ години наредъ проповѣдватъ: „къмъ морето и Дунава“ за

напредкъ!“

Въ резюмѣ всичко се свежда въ здравия разумъ. На Б. Н. М. С. трѣбва параходъ, за да направи достъпни нашитѣ брѣгове за българина. Реализирането на тази цѣль ще се изрази истински ползотворно, като Б. Н. М. С. мобилизира мощнитѣ си сили и подкрепи морално и материално извото Б. К. К. Д-во „България“, за да се набавятъ, не както проектира г. С., съ 4 — 5 милиона лѣва само единъ, но два уюгни, бързоходни устойчиви, съ пълни удобства каботажни параходи, които да поддържатъ редовни съобщения.

Ние се надѣваме, че по-големата частъ отъ многобройнитѣ интелигентни членове на Б. Н. М. С. ще приденатъ истинскитѣ положениа въ случая и не ще вдигнатъ рѣка за купуване на параходъ, който ще нанесе ударъ на родното кораблостроене.

Не е секретъ, че родното кораблостроене проживѣва сѣдбоисни мѣменти. Българското Търгов. Параходно Д-во не оправда назначението си То агонизира и не е далечъ дена, когато ще трѣбва да ликвидира съ търговското мореплаване. Свещенъ дългъ ни се налага да му подготвимъ своевременно наследникъ. Идейнитѣ членове на Б. Н. М. С. трѣбва съ всички сили да подкрепятъ морално и материално едно всенародно дружество, каквото е Българското Кораблостроително Кооперативно Д-ство „България“ и чрезъ него да се реализира една отъ най-важитѣ национални задачи на морето и Дунава.

Нека се запомни добре, че момента е сѣдбоносенъ и една фатална стѣпка на Б. Н. Морски Сговоръ ще ни върне назадъ.

Ако стане нужда ще се повърнемъ на въпроса. К-нъ В. Каракостовъ.

За корабнитѣ капитани.

Капитанъ, или споредъ остарѣлото название корабначалникъ, на единъ корабъ е лицето, което е натовѣрено съ неговото управление.

Управлението на единъ корабъ е отъ такъва голямо значение, че не може да се сѣди за него, преди да се вникне добре въ всичкитѣ му подробности.

Отговорноститѣ и задълженията на единъ капитанъ сж много големи, за това и неговитѣ права сж сѣщо такива. На капитана е повѣрено, преди всичко, правото да води кораба отъ едно мѣсто на друго и да го установява по начинъ, какъвто намѣри за добре. Нему е дадено правото да си подбира и наема корабния персоналъ, който е длъженъ да изпълнява всичкитѣ му нареждания по отношение работата въ кораба. На капитана е възложено сѣщо и правото да располага съ приемането, пазенето и предаването на товара въ изправностъ. Нему сж възложени най-после да изпълнява въ дадени случаи и длъжности отъ обществения характеръ.

Ето защо, въ връзка съ отговорността на капитана, за да му се повѣри управлението на единъ корабъ, се изисква отъ него да притежава извѣсни документи и свидетелства, които установяватъ и представляватъ достатъчна гаранция за неговитѣ теоритически познания и практическа опитностъ. Условиата за получаване тия документи, които опредѣлятъ и званията на лицата, натовѣрени съ управлението на единъ корабъ, се намиратъ въ зависимостъ отъ района, въ който ще извършватъ своитѣ пътувания, вида на самия корабъ и характера на съответнитѣ отговорности.

Обикновено е прието, плаването (пътуването), да се дѣли на *далечно* (неограничено) и *близко* (работажно). Като специална категория плаване, има още една, която е още повече ограничена отъ тази на близкото плаване, която може да се назове *мѣстно* (локално) плаване.

Споредъ вида на плаването, и капитанитѣ се дѣлятъ на: *капитани на далечно плаване* и *капитани на блиско плаване*. Колкото се отнася до лицата отъ третата, специална категория, която въ разнитѣ страни носятъ и разни названия, ние можемъ да наречемъ „капитани на мѣстно плаване“.

На капитанитѣ на „далечно плаване“ се дава право, споредъ законитѣ, да командватъ (управляватъ) кораби отъ всѣкакъв видъ, отъ каквато и да е вмѣстимостъ и по *всички морета*, когато капитанитѣ на „блиско плаване“ иматъ право да командватъ всѣкакъв видъ кораби, само въ опредѣлени морета, съ изключение на пасажерски параходи, по-големии отъ опредѣленъ тонажъ и да бждатъ помощници на капитанитѣ отъ далечно плаване.

„Капитанитѣ“ на *мѣстно плаване*, могатъ да управляватъ такива кораби, които сж предназначени за опредѣлено мѣстно плаване и могатъ да бждатъ *младши помощници* на предишнитѣ

За улеснение на мореходството съ малки кораби, не надминаващи опредѣленъ тонажъ (споредъ нѣкой положенія 100 тона бруто), разрешава се на лица, макаръ не притежаващи нужнитѣ документи за казанитѣ категории, да управляватъ такива, стига въ замѣна на това, да иматъ голѣма опитностъ, дълга практика и да сж държали практически испитъ предъ нѣкое пристанищно управление, което имъ издава и специално за случая, свидетелство, споредъ мѣстнитѣ условия.

Едно отъ най-важнитѣ условия, които определятъ правата и задълженията на капитана при управлението на кораба, трѣбва да бжде стремлението му, да направи всичко зависящо отъ него, за да може пътуванието да се извърши безопасно, съгласувано съ най-рационално използване кораба въ търговско отношение. За това и нему е възложено да следи най-зорко за доброто подържане, и запазване кораба въ добро състояние; да бди всѣкога за работата на помощницитѣ си и цѣлия персоналъ, презъ време на пътуванието или престояванието на кораба въ разнитѣ пристанища; да се е увѣрилъ, още преди тръгванието на кораба, че той е въ исправностъ, че не пропуска отъ никждѣ вода, че всички спасителни средства сж въ достатъчно количество и въ добро състояние и изобщо, че всичко необходимо за предстоящото пътуване е набавено и е въ редъ.

Освенъ казаното до сега, пакъ на капитана лежи грижата да следи: за правилното натоварване на кораба, и да не дпуска неговото претоварване, като за всѣки видъ товари, разпорежда да се взематъ нужнитѣ мѣрки за избѣгване на евентуални нещастия, каквито товари сж запалителнитѣ и взривни материали. Пакъ той трѣбва да следи да не сж се качили повече пътници отъ колкото трѣбва, провизитѣ да сж въ достатъчно количество и корабната аптека да е добре комплектувана, споредъ съществуващитѣ правилници и най-после, да се е увѣрилъ, че всички коридори и пжтеки, които водятъ за помещениата на пътницитѣ и екипажа сж свободни и незапречени съ стоки, багажи и др. подобни.

И когато всичко е провѣрено и всички нере-

довности отстранени, капитана вече може да каже, че е готовъ, да се впусне въ предначертания си пътъ, за изминаванието на който, трѣбва да прояви всичкото си изкуство, деятелностъ и внимание. Мѣрките, които ще трѣбва да взема за всѣки отдѣленъ случай, срещнатъ презъ време на неговото пътуване, трѣбва да сж въ съгласие съ изискванитѣ познания, опитъ, мѣстни закони, правилници, традиции и др. Колкото за вниманието, което капитана трѣбва да проявява всѣкога, то се опредѣля отъ неговото служебно положение, като специалистъ и отговорникъ за всичко относно кораба. Въ случай на опасностъ, капитана е който трѣбва да вземе всички мѣрки за спасяване кораба, товара, пътницитѣ и екипажа, като въ никой случай и подъ никакъв предлогъ, не може да напусне кораба, ако не е изчерпилъ всички средства за неговото спасяване.

Казахме още, че на капитана сж възложени и длъжности отъ общественъ характеръ, които самитѣ условия на морекитѣ пътувания сж продиктували. Така напримѣръ, въ случай на смъртъ, презъ време на пътуванието, на нѣкой пътникъ или лице отъ екипажа, капитана е, който трѣбва да състави нуждния актъ и опись на вѣщитѣ, които сж намерени при него, които документи се подписватъ отъ нѣколко души по-старши между екипажа и двама или трима изъ между пътницитѣ, които сж присѣствували при съставяне на описа. Капитана е властенъ да приема направенитѣ отъ лицата, находящи се въ парахода, завѣщения, които приема въ присѣствието на двама свидетели и ги съхранява въ качеството си на официално лице. Той има право да задържа подъ арестъ, лица, които сж извършили престѣпление и сж се опитали да избѣгатъ съ кораба и т. н.

Понеже мѣстото не ни позволява да изброяваме всички случаи подробно, ще завършимъ, като добавимъ, че при изпълнение всичката тая сложна работа, на капитана се дава единъ *старши помощникъ*, който го замѣстя въ негово отсъствие и достатъчно число чиновници и служаци, които изпълняватъ възложената имъ работа на смѣни, както на море, така и въ пристанищата, за който персоналъ ще говоримъ въ единъ отъ следнитѣ броеве.

Н. Н. Кротковъ — Василико.

Нуждата отъ Съюзъ на риболовнитѣ кооперации.

Въ брой 29 отъ 15 априлъ т. г. на в. „Морски Ратникъ“, г. Б. Станчевъ повдига въпроса за създаване на *Рибарски Съюзъ* у насъ. Такъвъ е належащъ за българския риболовецъ и ние се радваме, че нашия защитникъ „Морски Ратникъ“ на време подига този въпросъ

Нашия българинъ започва да се събужда отъ своята инертностъ и незаинтересованостъ за използване морето и Дунава, като най-прѣки пътища за всевътѣска търговия—вносъ и износъ и тѣхнитѣ подводни богатства—рибата.

Ето вече отъ нѣколко години насамъ изъ крайбрежията имъ една по една, никнатъ риболовни кооперации и ако вървятъ съ такъвъ импулсъ, въ едно блиско бждаще ще видимъ, че почти изъ всичкитѣ населени пунктове край морекитѣ и дунавски брегове, между другитѣ трудови икономически организации, ще има и риболовни кооперации. За да може обаче по все-странно и рангетилно да става риболуването и за да може взаимнообразно да се допълва риболовното знание, а така сжщо взаимнообразно да си правятъ смѣнитѣ поправки и покупки на риболовния инвентаръ, а сжщо и да

пазят и отстояват професионалните си интереси, има нужда от един върховен съюз на всички риболовни кооперации, който чрез ежегодните си конгреси, делегатите от разните мѣста, дошли съ известни директиви, взаимнообразно ще конфирмират и изработват планъ за обща бъдеща дейност, както за всѣа кооперация отдѣлно, така и общо за цѣлия кооперативенъ съюзъ.

Посредствомъ тоя съюзъ, кооперациите ще отдѣлятъ отъ своите печалби за фондъ „риболовна и морска просвета“ и ежегодно ще може да се изпраща по нѣкой младежъ въ голѣмите морски европейски риболовни центрове, да следватъ по рибарството и отраслите му, които щомъ се върнатъ ще бждатъ добри инструктори за модернизиране нашето риболовство и рибно консервиране. За това, дългъ се налага на всѣки риболовненъ кооператоръ, да заработи за часъ по-скорошното об-

разуване на кооперативенъ риболовненъ съюзъ, защото само „съединение прави силата“. Иначе разединени, ще бждемъ винаги застрашени отъ економически екцеси, не ще можемъ да се боримъ противъ търгащите съ нашето производство, вечно ще бждемъ икономически роби на силния капиталистъ и игралка на ржцетъ на комисионери.

Ето защо единственото ни спасение за запазване на всѣстранните ни интереси е въ ОБЩИЯ КООПЕРАТИВЕНЪ РИБОЛОВЕНЪ СЪЮЗЪ. Само съ него ще можемъ да организираме по доходно занаята си и да го поставимъ на модерно научни основи.

Прочее като повдигаме тоя въпросъ, ние желаемъ по компетентните по-него общественици, да се произнесътъ и го подемагъ, за да видимъ часъ по скоро неговото реализиране.

Движението въ Югославянските Пристанища.

Югославянската Диренция на Мореплаването съ седалище въ Сплитъ, публикува следните сведения за станалото движение въ югославянските пристанища, презъ 1926 година.

Име на пристанището	Пристигнали кораби		Движението на стоки въ Т. отъ 1000 игр.			
	число	Бруто Рег. Т.	отъ и за странство		Крайбрежието и островитѣ	
			Вносъ	Износъ	Вносъ	Износъ
1) Гружъ (приствн. на Дубровникъ)	2841	1133088	396180	1256335	47690	184310
2) Метковичъ	1115	172777	102760	1006870	282505	266690
3) Омишь	1074	219862	7525	347010	39130	18265
4) Сушакъ	3179	556437	918010	1186920	294135	154880
5) Сплитъ	7702	2046580	1006255	5266535	392370	667345
6) Шибеникъ	3894	741116	212975	3281350	55390	122270
7) Зеленика	1533	77981	—	47625	4450	62325
8) Други, пристанища	48434	5271936	56395	612245	579765	522465
Всичко	69772	10219727	2700100	13004890	1695435	1998550

Значителното движение отбелзано въ „Други Пристанища“ (№ 8), се касае за движението въ по-малките пристанища на крайбрежието, и тѣзи на островитѣ.

Освенъ многобройните малки острови, Югославия притежава още 61 голѣми острови, отъ които 52-тѣхъ сж населени и сж съ по-нѣколко пристанища.

Общото число пристанища на югославянското крайбрежие, включително и тѣзи на островитѣ, възлиза на 363.

Изъ Съюза на Българските Мораци.

На 6 май т. год. по случай празника на победитѣ и храбростта, се отдаде случай на варненския клонъ отъ съюза да манифестира предъ обществото, единението на българското морячество. На чело съ хубавото съюзно знаме и музиката на флота, варненския клонъ взема участие въ тържеството и, наредъ съ всички родолюбиви организации, направи много хубаво впечатление, създаде мила гледка на гражданството, което виждаше вече и морячеството сплотено.

На 6-й май, — Георгиевъ-денъ, Русенския клонъ е устрѣлилъ излети съ държавните влекачи: Цибъръ, Росица, Князъ Кирилъ, влекача на русенската захарна фабрика „Фоксъ“ и моторницата на пограничния секторъ „България“, до островитѣ Матей и Леляка. Излетитѣ сж почнали призори, като е имало пжтувания презъ часъ до островитѣ и обратно. Клонътъ възнамѣрявалъ да извърши още два-три такива излѣти до населени пунктове — градове и села на Дунава.

ХРОНИКА.

Италиянската конгръ торпильори „Риказоли“, отъ 953 т. и „Никотера“ отъ 955 т., посетиха варненското пристанище и престояха тукъ отъ 3 до 8 май т. год.

Кирилъ Г. Поповъ, директоръ на статистиката

се е поминалъ на 6 май т. година въ Женева, отъ разрывъ на сърдцето. Той пребиваваше тамъ, като нашъ делегатъ на международната стопанска конференция.

Той е билъ единъ отъ първите ни економисти. Напоследъкъ той бѣ прѣдседателъ на Върховния работнически съвѣтъ, на Б. Ц. Коопер. банка, на Върховния кооперативенъ съвѣтъ, на Националния комитетъ на Бѣлг кооперации, на Управ. съвѣтъ на Чиновн. коопер. застрахователно д-во и др. Презъ 1925 год. бѣ изпратенъ за членъ на международния статистически институтъ. Авторъ е на голѣмата книга „Стопанска България“. Значението на покойния бѣ прѣминало границитѣ на България.

Нашето морско дѣло, а частно и морячеството губи въ лицето на скжпия покойникъ единъ ревностенъ и цененъ защитникъ, което скоро ще се узнае.

Богъ да го прости и вечна му память.

Експресните параходи по Дунава на първото Дунавско Параходно Д-во D. D. S. G. започнаха редовните си пжтувания и ще спиратъ само на пристанищата: Виена, Братислава, Будапеща, Бѣлградъ, Видинъ, Ломъ, Орѣхово, Сомовитъ, Свищовъ, и Русе. Първия параходъ е тръгналъ отъ Виена на 8 май, а въ обратна посока, отъ Русе на 14 май т. г.

Печатница „Взаимностъ“ на Ив. Проиковъ — Варна