



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. — ОТДѢЛЕНЪ БРОЙ 2 ЛВ.

Урежда редакционенъ комитетъ.

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

Г-нъ Жанъ М. Дюрони, Исп. Вице Консулъ и Г-жа Дюрони, Г-да Албертъ и Полъ Дюрони, Г-ци Маргаритъ, Софи, Соланжъ и Марта Дюрони, Г-жа и Г-нъ Ленъ Каприлъ и дъщеря имъ Г-нъ Августъ Дюрони, Г-жа и Г-нъ Джустинияни и тѣхнитъ дѣца, Г-да Александъръ и Константинъ Маркатели и семействата Жустинияни, Джиеве, Кастели, Каприлъ, Скорпилъ и пр. съ дълбока скръбъ Ви съобщаваатъ за тежката загуба която претърпѣха въ лицето на

Г-нъ Гастонъ Дюрони

20 годишенъ

техенъ синъ, братъ, шурей, вуйчо, внукъ, братовчедъ и сродникъ, починалъ на 25 августъ, на обедъ жертва на нещастие.

Опелото и погребението се извърши на 25 августъ въ 16 ч. въ Католическата Църква, тръгвайки отъ домътъ на опечаленитъ булевардъ „Фердинандъ“, № 67.

Миръ на прахътъ му

Скорпионъ.

Моряшки нашепвания.

Живота, прекарванъ на море е такъвъ, че въ никой случай, не може да сравни съ онзи, който се води на сушата отъ всички.

Раздѣлени отъ семействата си, изложени на явни опасности, бури и климатически промѣни, заети въ денонощната работа—работа на морето—сж заставени да мислятъ и да се грижатъ, освенъ за себе си, но и за семейството си, оставено далече, за което трѣбва да правятъ отдѣленъ разходъ.

Тия хора веднѣжъ поставени да живеятъ при такива изключителни условия, изтощаващи постепенно своята нервна система и скъсявайки своя животъ, ще гледатъ, разбира се, всѣкога когато имъ се отдаде случай, да се установятъ на брѣга и да заживятъ по-спокоенъ и тихъ животъ. Тези и още редъ други причини сж предизвикали едно отдръпване отъ морския животъ на мнозина.

По-младитъ напускатъ тукущо започнатата моряшка кариера, защото още отъ първитъ дни на започването ѝ, тѣ не виждатъ никаква утешителна перспектива за своето бъдеще, имайки предъ очи всички ония, които сж минали вече преди тѣхъ по сѣния пътъ.

Ония пъкъ, които сж се задържали още, продължаватъ да стоятъ, благодарение на обстоятелствата въ миналото, че сж се обвързали и е станало вече късно да се започва новъ карьеръ, отъ

сега нататъкъ. Или пъкъ още и за това, че по една или друга причина, не сж успѣли да си намѣрятъ подходяща работа на брѣга.

Кое може да възкреси изгубената въра за похубаво бъдеще на тия хора?

Ако тѣ сж принудени да живеятъ при такива тежки неудобства и лишения, повече отъ необходимо е значи да се създадѣтъ малко по други условия за по-сносенъ животъ въ корабитъ, които намѣсто да отблъскватъ начинающитъ, да могатъ да ги привлѣкатъ, задържатъ и задоволятъ.

А не трѣбва ли да се помисли и за тѣхнитъ старини, които на море настѣпватъ много по-рано отколкото на сушата? На море, хората живеятъ много по-напрегнатъ животъ; тѣ сж всѣкога на шрекъ, съ малки почивки, често недоспали, а още по-често и недояли. Ето защо необходимо е да се осигурятъ за тия хора по-сносни пенсии и то следъ единъ по-краткъ периодъ на прослужено време, отъ колкото това е прието за службитъ на сухо.

Всички стари служащи на море, намѣсто да излизатъ спокойно—следъ като сж прослужили единъ цѣлъ животъ въ борба съ стихитъ да излизатъ осигурени въ новия за тѣхъ животъ на сушата и да бждатъ използвани опитътъ и знанията имъ въ много полезни общественни работи, тѣ излизатъ, за да паднатъ въ тежестъ, както на своитъ близки, така и на самото общество.

Трудноститъ, които тѣзи хора сж изпитали трѣбва следователно, да бждатъ компенсирани и то по начинъ най-благоприятенъ, който държава и арматори, трѣбва да намѣрятъ и да го приложатъ за примѣръ на другитъ.

За да бжда по-ясенъ и по-убедителенъ въ думитъ си, ще приведа думитъ на подсекретаря на французката търговска флота, г-нъ Рио, който за да припомни на председателя на Републиката, разочарованието на моряцитъ отъ тѣхната професия въ миналото, между другото, въ своя обширенъ докладъ, казва:

„Нѣма професия, която може да се сравни съ тая на моряка, както отъ материална гледна точка, така и отъ морална. Ако нѣма преимущества, които да задоволятъ интереситъ на моряка, такъвъ ще трѣбва да става само онзи, който не е могълъ да си намѣри друга работа на брѣга. За това, Колбертъ, схващайки на своето време, необходимостта отъ даване привилегии на моряцитъ, за да се насърчатъ морските професии, е създалъ специаленъ законъ за „морскитъ лица“.

Отъ година насамъ и у насъ стана ясна необходимостта отъ подобенъ законъ, приготвянето на който бѣше почнато още миналата година, но изглежда че нѣма намѣрение да излиза скоро на бѣлъ съ свѣтъ.

Въ всеки случай много ще се изгуби, ако не се бърза съ неговото прокарване, защото, ако не се направи нищо реално отъ страна на държавата, което да насади въ душите на младежта, гаранции и вѣра за тяхното преуспеяние и бъдеще, ние ще изпаднеме скоро въ безсходното положение, като останемъ безъ хора тъкмо тогава, когато ще ни сж нуждни най-много.

Правителството е, което може да направи всичко, за да подкрепи моряците, поне въ тяхните скромни искания които не сж отъ полза само за тях, но и отъ обща полза за всички.

Въпроса за тази подкрепа е навремененъ и той трѣбва безъ бавене да бжде разрешенъ, защото колкото повече се забавяме, толкова повече се отдалечаваме отъ желанието да видимъ въ най-скоро време и нашата търговска флота да направи крачка напредъ следъ тридесетъ годишенъ летаргически сънъ,

Радиотелеграфа и мореплаването.

Неоценима е заслугата, която радиотелеграфа, съ своето усъвършенстване и разпространение, принесе на мореплаването и морската търговия.

Днеска, почти нѣма параходъ, който да не е снабденъ съ радиотелеграфъ и който да не се ползва съ леснината, да дава най-точни сведения за себе си; за пътя, който следва; за мѣстото, където се намира; за състоянието на времето и за всичко, което е станало причина да закъснѣе. Или да се отбие нѣкъде—сведения, които сж отъ значение, не само за арматѣора, но и за притежателя на товара, който се намира въ него. Размѣната на телеграми съ търговско съдържание, посредствомъ радиотелеграфа, става вече непосредствено и сдѣлките могатъ да се сключаватъ съ положителност, благодарение сведенията, които парахода може да даде за себе си всѣки моментъ.

Често пъти, парахода, макаръ да е на пътя за дадено пристанище, той, благодарение на радиото, може всѣкога да измѣни посоката си и да се отправи за друго. стига това да е продиктувано отъ интереситъ на търговцитъ или арматѣора. Съ една дума, движението на парахода, може да се следи съ най-голяма точностъ презъ всичкото време на своето пътуване.

Ролята, която играе радиотелеграфа и въ случайтъ на нещастия съ корабитъ, е сжщо известна на всички. Известни сж случаитъ, когато корабитъ сж претърпявали корабкрушение, вследствие на буря, сблъсквания, пожаръ и други подобни, заслугата която е принесена отъ радиотелеграфа за спасяването на хората, които сж били въ тяхъ.

Презъ време на световната война, благодарение пакъ на радиотелеграфа, можаха да се спасятъ хиляди хора отъ явна гибелъ, защото всѣки торпелиранъ отъ подводницитъ, корабъ имаше възможностъ да съобщи на време за сполетѣлото го нещастие; да опредѣли точно мѣстото, където се намира и да чака помощта, която не закъсняваше да се яви.

Но радиотелеграфа днеска не е само средство което служи за известяване на станалитъ нещастия съ параходитъ, а такова, чрезъ което да могатъ известни нещастия, да бждатъ предотвратени.

Параходитъ могатъ вече да получатъ всички метеорологически известия, лансирани отъ разнитъ радиотелеграфни станции, и капитана има възможностъ да следи за относителното си положение, спрямо развилия се циклонъ и да вземе всички мѣрки за избѣгването му.

Понеже връзката на атмосфернитъ промѣни съ мѣстността въ която се проявяватъ, сж известни, метеорологитъ сж успѣли да ги изучатъ и да опредѣлятъ съ точностъ движението, особено на циклонитъ въ Северния Атлантическия океанъ. Траекторията на тези циклони, която е почти параболна, е тангентна на Антилитъ, Порто Рико, Хаити Куба и Флорида: минава следъ това, край брѣгове на Америка и се губи на югъ отъ Нова Земя.

Капитана на американския параходъ Китекъ, който е само отъ 1198 тона бруто и извършва редовни рейси между Ню-Йоркъ и Антилитъ — зона, която е най-често атакувана отъ циклонитъ — е ималъ всѣкога предъ себе си метеорологическата карта и получавайки редовно метеорологическитъ съобщения отъ разнитъ станции е можалъ да следи всѣкото движението на циклона и да го избѣгва.

Вашингтонския хидрографически институтъ който за опитъ е следилъ непрекъснато движението,

Томазо Гропалло.

Последнитъ дни на „Немези“

Името на този славенъ платноходъ, ни напомня много интересната история, или одисея, на единъ малоброенъ екипажъ, останалъ двадесетъ и четири дни съ една слаба спасителна лодка всрѣдъ океана.

Стефанъ Разето, единъ отъ най-смѣлитъ капитани и арматѣори отъ преди тридесетъ години, израстналъ при единъ строгъ и суровъ режимъ, пътувайки въ малкия корабъ на баша си, получава диплома на *напитанъ за далечно плаване* и се отдава на стѣкмяване платноходи за далечни презокеански пътувания.

Презъ 1878 година, той се снабдява съ единъ хубавъ „брикъ“ отъ 725 тона; следъ три години — втори отъ 923 тона и въ 1889 година — платнохода „Немези“, отъ 1050 т.

вмѣстимостъ, идва да попълни неговата малка платноходна флотилия. Презъ 1892 година тази малка флотилия бива засилена съ платнохода „Батистина Разето, отъ 1107 тона.

Но тия хубави кораби, типични за своето време, следъ твърда и упорита служба, започватъ да изчезватъ единъ следъ другъ. Едина, той продава презъ 1893 год.; другия следъ две години потъва въ открито море, вследствие на сблъскване; третия бива разорженъ и демолиранъ презъ 1900 год. а една година следъ това, потъва и „Немези“ посреде океана, по който е плавалъ тъй славно толкова години, оставяйки чудни спомени, равни на легенда.

Презъ лѣтото на 1901 година, „Немези“ натоварва солъ отъ Кадиксъ за Монтевидео. На 28 августъ, сравнително при хубаво време и лекъ вѣтъръ, напуска пристанище

на този малък параходъ, му е съобщаватъ своето временно всички необходими атмосферни промени. Презъ Септемврий 1926 година, „Китера“ е билъ на път, когато известния ураганъ, причини голъмото опустошение въ Миями и благодарение само на съобщенията, получени по радиотелеграфа, е можалъ да избегне на време, когато други, попаднали въ опасността, защото не сж биле снабдени съ радио.

Благодарение благоприятнитъ резултати, добити чрезъ опититъ съ „Китери“, Американското правителство, решило да открие радиотелеграфни станции, специално за мореплавателитъ въ Тринидадъ, Малкитъ Антили и Порто Рико, които да даватъ съ точностъ положението на центроветъ на циклонитъ, имащи своитъ огнища около Капо Верде, като даватъ едновременно и всички необходими елементи за тѣхната траектория.

По този начинъ, радиотелеграфа, става вече необходимостъ за всички параходи, безъ разлика, понеже чрезъ него ще се избѣгватъ много нещастия които по-рано не е било възможно да бждатъ предотвратени и ще се даде по-голяма гаранция за преноса на стоки и пътници по всички морета и презъ всѣко време на годината. Сар. W.

БЕЛ. РЕД. — Не е ли време, да помислимъ и ние за инсталирането на радио въ нашитъ параходи?
Или чакатъ да им го наложатъ?

Едно високо хуманно дѣло.

Нѣма по благородно и по-человѣколюбиво дѣло отъ спасяването на единъ човешки животъ отъ гибелъ.

Множеството лаборатории и клиники, въ които ученитъ прекарватъ дълги, безсънни нощи, за намиране средства, чрезъ които да се помогне на страждущитъ; безбройнитъ физически кабинети, кждето други учени търсятъ неизвестното, за да запазятъ хората отъ опасноститъ, които ги заобикалятъ — не сж ли една непрекъсната борба, цѣляща само едно — да запази човечеството отъ гибелъ?

Много сж институтитъ, въ които се

работи за това високо хуманно дѣло. . . .

Но има още едни други институти, които у насъ сж почти неизвестни и то само за това, защото ги нѣма, а не защото сж ненужни. Това сж морскитъ спасителни станции, кждето здрави и смѣли хора, сж се отдали на благородното дѣло — да се явяватъ всѣкога съ готовностъ, въ помощъ на своитъ близки, които изненадани отъ морскитъ бури, търпятъ бедствие и то най-често, когато сж на нѣколко стотинъ крачки отъ самия брѣгъ!

Природата, когато е създавала морскитъ скалисти брѣгове, е употребила наистина, всичкото си изкуство, да ги направи величественни и очарователни. . . Но тогава, не е имало още кораби, не е имало мореходство! . . . За това тия красиви, скалисти брѣгове, днеска сж най-страшнитъ плашлища на мореплавателитъ, особено когато сж заварени отъ бурята, недалече отъ тѣхъ.

Жителитъ, които обитаватъ по тия опасни за моряка, брѣгове, знаятъ най-добре това. . . .

Като истински моряци, не веднѣжъ ли сж испытвали онова неприятно чувство, на безпомощностъ когато сж се намирали съ малкия си корабъ, само на нѣколко стотинъ крачки отъ брѣга, отъ кждето се вижда съвсемъ ясно желаната кжшурка къмъ която се носи мисълта за желаната пригръдка на любимата, или за скжпата милувка, която палавитъ дечица очакватъ? — Но, невѣрното море се е разбѣснело и стои като непреодолима пречка, между кораба и брѣга. Разпѣненитъ грамадни вълни, съ ожесточение налитатъ върху беззащитния корабъ. Бурята е въ своята стихия . . . Брѣга вече не е привлекателенъ, той пред-

то подъ командата на капитанъ Фортунато Разето — една внушителна и симпатична фигура на типиченъ морякъ — и се отправя за своето предназначение.

Нѣколко дни наредъ, пътуването вървѣло добре, но следъ това, духналъ Источно-югоисточенъ вѣтъръ, океана се развълнувалъ и „Немези“ билъ принуденъ да спусне горнитъ платна и да „шормува“.

Когато дошелъ южно отъ островитъ на Капо Верде, вѣтѣра и вълнението се усилили толкова, че кораба не е можелъ повече да издържа силния шормъ, трѣбвало да обърне грѣбъ и да се остави по напращането на вълнитъ.

Сутринтъ на 14 септемврий, капитанъ Разето, наблюдавайки барометра и промѣната на вѣтѣра, констатира, че кораба се напраща къмъ центра на циклона, безъ да има възможностъ да промѣни курса и

да се помжчи да го избѣгне. Къмъ пладне лѣтъра достига своя максимумъ, отнася полуспустнатитъ долни платна на кораба въ морето и понеже постоянно изменялъ посоката си, кораба попадалъ въ такова положение, че оставалъ открити бортоветъ си на страшнитъ удари на свирепитъ вълни. Накрай, корпуса на кораба бива повреденъ на много мѣста и водата почнала да нахлува въ него. Налагало се облекчаване на кораба, като се изхвърли частъ отъ солта, но това не дало почти никакъвъ резултатъ, понеже работата била много трудна и вървѣла бавно, поради голѣмата умора на хората отъ екипажа и лошото време.

Две цели денонощия прекаралъ „Немези“ въ отчаяна борба съ стихиятъ, до като билъ доведенъ до печално разнебитено състояние.

ствалая една сигурна опасност, че даже и най-старитѣ морски вълци отъ тия мѣста едва ли биха рискували да се приближатъ до него.

Не е рѣдко, когато бурята упорствува и продължава, а кораба е принуденъ да стои на открито, безъ да може да се прикрие нѣкъде. Въ такива случаи, той представлява истинска играчка на морскитѣ капризи. Всички на кораба сж въ тревога, а ония на брѣга—въ отчаяние! Ония, които сж въ очакване, страдатъ много повече отъ тия, които се борятъ съ всички сили за да се запазятъ.

Воя на разбѣснелитѣ се вълни и вѣгъръ, заглушаватъ жалнитѣ писъци, които въ такива случаи се носятъ отъ всички страни, но... морето е неумолимо.

Затова пъкъ човека е надаренъ съ сърдце и разумъ, които употребени наедно могатъ да го запазятъ отъ разяренитѣ вълни.

Въ такива случаи, именно, се явяватъ на помощъ, спасителнитѣ станции, уредени на всѣкъде, по всички опасни за мореплавателя, брѣгове, въ които станции служатъ хора съ дълга моряшка опитностъ, които не веднѣжъ сж посрѣщали смъртта съ най-голѣмо хладнокрѣвие. Тѣ сж именно хората, които най-добре влизатъ въ положението на своитѣ колеги отъ кораба, който е въ опасностъ и изпълнени отъ чувството на истинска обичъ и съзнание за изпълнение своя моряшки дългъ, употребяватъ всичкитѣ си сили и познания, за да помогнатъ на ония, които сж въ нужда. Съ голѣмо умение и искусство, тамъ където не може да се употреби лодката за спасяванетоъ устройватъ истински вжжевисящи съобщения съ кораба, които се поставятъ—въ

движение, благодарение на загорѣлитѣ мускулисти ржце на изпитанитѣ моряци.

Единъ по единъ, съ голѣмо търпение, всички отъ кораба биватъ пренесени на брѣга, посредствомъ единъ спасителенъ кръгъ завързанъ съ три вжженца — както е закрепено блюдото на везнитѣ на кобилицата—свободнитѣ крайша на които сж събрани въ едно и закрепени съ едно блокче за изтегнатото отъ кораба до брѣга вжже. Това е наистина една много бавна, опасна и изтощителна работа, но благодарение на добрата воля и здравитѣ мисли на спасителитѣ, завършва почти всѣкога съ пълненъ успѣхъ.

Веднѣжъ, всички хора, спасени по този начинъ, кораба остава закотвенъ, самичекъ да се бори съ вълнитѣ до утихванието и бурята...

Колко майки изтриватъ ужасенитѣ си пълни съ сълзи, очи; колко дечища прекратяватъ своя сърцераздиращъ плачъ! Синѣтъ, бащата, зетятъ—всички сж спасени.

Често пжти, оставениятъ на произволъ корабъ, бива откъсванъ отъ котвата и като нѣкоя черупка, захвърленъ между скалитѣ където става на хиляди парчета. Но на живота на толкова хора е спасенъ?...

Не е рѣдкостъ пъкъ, когато бурята следъ нѣколко дена започва да утихва, страшнитѣ облаци заминаватъ къмъ други далечни хоризонти, вѣтъра прекратява своето зловешо свирене, вълнитѣ се поукояватъ и страховито — настръхнали брѣгове, добиватъ отъ ново своя очарователенъ блѣсъкъ и красота,...

Спасенитѣ моряци, въ такъвъ случа се завръщатъ пакъ въ оцелелия корабъ—тѣхното второ жилище — съ истинска ра

Екипажа, вследствие на явната опасностъ и преуморяване, изпадналъ до състояние на деморализация и само капитанъ Разето—неуморимъ и всѣкога бодръ — съ личния си примѣръ е билъ въ състояние да държи хората по тѣхнитѣ мѣста.

На 16-й сутринята, стихитѣ почнали да се укротяватъ, но „Немези“ вече бавно потъвалъ...

Капитана дава заповедъ, да се приготвятъ спасителнитѣ лодки и да се спуснатъ въ водата. Но за изпълнението на тази заповедъ се изисквало достатъчно сили и затова, никой не се помръдналъ отъ мѣстото си. Тогава, Разето, схващайки това положение, спокоенъ, както всѣкога, вдигналъ ржката си, въ която държалъ единъ малъкъ кръстъ, казалъ: *Елате всички, целунете тоя кръстъ и се Завете на работа юнашки. Ано имате въпра, елате съ мене! Съ менъ не е*

загиналъ никой до сега и вие нѣма да загинатъ. Няма ви се, че ако не срещнемъ нѣкой да прибере, азъ ще ви заведа въ Барбадосъ!

Отъ тия думи на храбрия капитанъ моряцитѣ се окуражили, целунали кръста съ пълна вѣра и започнали приготвянето на дветѣ спасителни лодки. Следъ нѣколко часа, още, всички влезли въ лодки и се отдалечили, хвърляйки прощаленъ погледъ къмъ тѣхния любимъ „Немези“, който бавно потъвалъ и не следъ много щѣ да изчезне въ тъмнитѣ бездни на океана.

Отъ начало, тѣ се опитали да пътуватъ къмъ островитѣ на *Капо Верде*, но сутринята, трѣбвало да измѣнатъ напътението, понеже капитанъ Разето билъ решилъ да използватъ мѣстнитѣ вѣтрове, знаелъ положително че тѣ ще го заведатъ до Барбадосъ.

Не следъ дълго пътуване, станало я

достъ, забравили вече за преживения преди няколко дни, ужасъ и съ задоволство констатирашъ, че той още веднъжъ е излъзалъ победителъ въ борбата си съ морската стихия. . . .

И пакъ започватъ дългитѣ, далечни пжтувания къмъ нови, неизвестни примеждия и неизвестно завръщане. . . .

Но тѣ сж спокойни, защото знаятъ, че тѣхнитѣ другари отъ брѣга бдятъ за тѣхъ и сж всекога готови да се жертвуватъ за тѣхното спасяване. . . .

Ще минатъ години. . . мѣстата на тия самоотвержени хора ще се заематъ отъ ония, които не веднъжъ сж били спасявани, за да продължатъ това високо — хуманно дѣло, за което е време вече да се помисли и у насъ. . . .

„Ил. М. Ил.“

Заседналъ параходъ въ Бургаското пристанище.

Английскиятъ параходъ „Бекенхамъ“, който товарилъ храни въ Бургаското пристанище, следъ като се натоварилъ, не можалъ да излезе отъ него понеже заседналъ, макаръ да е билъ потъналъ само около 7 метра и 15 с. м. Наистина, че по това време е имало малкъ отливъ, но все пакъ този фактъ заслужава особено внимание.

Ако ние, по всякъвъ начинъ се стараемъ да повдигнемъ нашитѣ пристанища и да засилимъ тѣхния трафикъ, трѣбва преди всичко да ги приспособимъ за корабитѣ, които ги посещаватъ. Ако нишитѣ пристанища сж отговаряли на времето си на своитѣ нужди, това не значи още, че днеска, когато тия нужди сж нарастнали, тѣ трѣбва да си останатъ въ онова състояние, въ което ни сж били предадени следъ постройката имъ, отъ когато, вѣроятно, не сж били драгирвани е почиствани.

Това заседание на поменатия параходъ, не ще ли се отрази зле за нашитѣ пристанища, като се узнае въ Англия, че единъ обикновенъ товаренъ

параходъ отъ 4—5 хиляди тона не може да товари въ тѣхъ пълненъ товаръ, безъ рискъ да заседне? . . .

Не трѣбваше ли да се взематъ необходимитѣ мѣрки за тѣхното почистване още презъ лѣтния сезонъ, който е мъртвия за нашитѣ пристанища? . . .

Голѣма придобивка за нашето морско дѣло.

Безъ съмнение, идването на плаващия докъ въ Варна, е една голѣма придобивка за насъ българитѣ, въ морско отношение.

Общата полза, която ще принесе дока за развитието на западналата ни търговска флота и поставянето началото на морската ни промисълъ, е ясна.

Осбенно за нашитѣ параходи, ползата ще бжде извънредно голѣма, защото дока ще имъ даде възможностъ, редоено да се почистватъ и боядисватъ; да се поправятъ своевременно, безъ да става нужда да отиватъ и чакатъ редъ за доковетѣ въ Цариградъ, Пирей и другаде.

Отъ друга страна, освенъ икономитѣ, които ще се направятъ и ще послужатъ за набавяне на нови параходи, ще се създаде работа на много наши безработни моряци, които сега благодарение на липсата на параходи, сж принудени да стоятъ безъ работа и да мизерствуватъ.

Нека се надѣваме (най-после, че и нашата търговска флота и морячество ще видятъ по-добри дни отъ ония въ миналото.

К-нъ В. Каракостовъ.

За лицата съставляващи екипажа на корабитѣ и тѣхната служба.

(Продължение отъ брой 36).

Втората група на корабния екипажъ, казахме че се състои отъ тѣй наречената палубна команда къмъ която спадатъ: боцманитѣ, кормчиитѣ, младшиитѣ и всички други, които иматъ опредѣлена работа на кораба. Матроситѣ, изпримѣръ, сж задължени да извършватъ домакинска работа отъ всѣкъвъ видъ, билъ по подържанieto на кораба, било при тварението или разтоварването на стокитѣ, било по подържанieto на чистотата въ него,

че по-малката лодка не ще може да издържи, понеже се пълнела съ вода и трѣбвало да се изостави, като всички отъ нея се прехвърлятъ въ голѣмата.

Следъ това се заредили, безконечни, мжчителни дни и нощи. . . . Запаситѣ отъ храна и вода, всекидневно чувствително започвали да намаляватъ, а времето продължавало да бжде свършено тихо, безъ да полѣхне и най-слабия вѣтрецъ.

Въ това време, капитана турилъ въ редъ всички навигационни инструменти и карти, като не пропускалъ день да не заведе и вѣхтения журналъ на кораба. Дълго пжтувала лодката по океана, подъ свършено ясно небе и пламтяше слънце. Никакъвъ корабъ не се забелѣзвалъ по гладката морска ширина. Първитѣ страдания започнали шомъ горещинитѣ се усилили, понеже дажбата на водата била намалена до

една чаша на день, а сухаритѣ за да могатъ да се преглъщатъ, трѣбвало да смократъ въ морската вода. . . .

Негодуванието предизвикано отъ тия страдания, не закъснѣло да се прояви.

Единъ недѣленъ день, когато капитана се занимавалъ съ извърпването на едно отъ платната, боцмана си позволилъ да му направи бележка, зашо работникъ, когато било празникъ, на което той съ абсолютно спокойствие, отговорилъ: „Вие сте старшина на екипажа и, знаете, че днеска е Недѣля, вземете библията и прочете нѣщо на хората. . . .“

Отъ него день всѣка вечеръ се разнасяли тихитѣ пѣния на разнитѣ псалми. . . . но при все това, вѣтъра нѣмалъ намерение да се усили, а бавността на пжтуванието усилвало още повече страданията.

На разстояние 600 мили отъ Барбадосъ,

когато младичите, които сж млади момчета, сж недостатъчна още практическа подготовка служат до когато изучат добре всички необходими работи въ единъ корабъ и тогава чакъ имъ се дава определена матрозка длъжностъ.

Къмъ корабната команда се числятъ сжщо и дърводѣлца, готвача и всички, съставляващи машинната команда, състояща се отъ: машинисти, електротехници, маслѣнчици, огняри, вжглищари и др.

На дърводѣлца е възложена грижата, да следи за състоянието и исправността на всички дървени части на кораба, неговата палуба и ржчнитѣ спасителни, водочерпателни помпи. На него е възложена грижата за измѣрване водата въ сантиметъ и въ случай, че тя стои доста високо, да съобщава своевременно, за да бжде изчерпана и да не стане причина, товара да бжде измокренъ и повреденъ. Следъ привършване товаренето на кораба, той е длъженъ да се погрижи за затварянето и покриването добре, всички отвори на хамбаритѣ, люковете и др.

Както дърводѣлца, така и боцмана на единъ корабъ е лице отъ голѣмо значение за службата въ него. Палубния боцманъ или тъй наречения „корабникъ“, е натоваренъ съ разпредѣлението на работата въ кораба, между хората отъ палубната команда; следи за състоянието и външния видъ на кораба, за исправността на неговитѣ принадлежности, както и за поведението и съвѣстното изпълнение на работата, възложена на палубната команда.

Като се има предъ видъ, че службата въ морскитѣ търговски кораби е много отговорна, то тя изисква щто хората, които служатъ въ тѣхъ, да притежаватъ, не само голѣма опитностъ, знания и добро физическо и душевно здраве, но още и извѣстни нравствени качества, като: прилежание, голѣма сръчностъ, пѣргавостъ и решителностъ. За да може всѣкога да се подбере и образува достатъченъ кадъръ отъ такива хора, които да сж всѣкога готови да заематъ мѣсто въ единъ корабъ, трѣбва да се образуватъ морски професионални дружества или съюзи, членоветѣ на които да се ползватъ съ привилегии, като се регистриратъ въ респективнитѣ категории при всички пристанищни управления въ града, където е тѣхното мѣстожителство.

Екипажа на „Немези“ получилъ една неочаквана утѣха: една малка хубава птица, прилична на гълъбъ, спокойно кацнала на носа на лодката и останала тамъ да си почива, безъ да се плаши отъ хората, и всѣки ималъ възможностъ да я помилва. Въ продължение на петнадесетъ дена, птицата останала на носа на лодката, безъ да отлѣти и екипажъ нарекълъ „пилота на Барбадосъ“.

Но не следъ много, духоветѣ на ново отпаднали и отчаянието настѣпило.

Вѣтъра билъ все сжщия, провизиитѣ намалявали чувствително и моряцитѣ започнали отново да мърморятъ противъ капитана, че се лъжелъ, че тамъ не духали редовни вѣтрове и т. н. Капитанъ Разето, безъ да обръща внимание на тия подмѣтания мълчаливъ и бодъръ, както винаги, съ твърда самоувѣреностъ изучавалъ хода на

Така е въ всички по напреднали въ морско отношение, държави, въ които разполагатъ съ достатъченъ кадъръ отъ подготвени хора за екипажа на търговскитѣ си кораби, които забраняватъ и допускатъ приемане въ корабитѣ хора, които не сж членове на тия дружества или съюзи, така трѣбва да бжде, за да се гарантира безплатна работа и сигурностъ въ пѣтуването на корабъ.

Понеже, както казахме по-рано, капитана единственото отговорно лице за цѣлиятъ корабъ на него се предоставя и правото да си избира наема хората, които ще образуватъ екипажа повѣрени му корабъ включително и офицерскъ персоналъ. За тази цѣль, капитана се снабжда специално пълномощно отъ „корабособственика“, силата на което, има право да сключва писмени договори за наемане лица за екипажъ било лективни или частни, по образци установени отъ пристанищнитѣ управления.

Ако въ случай, корабособственика иска назначи хора, които капитана отказва да приеме отговоренъ за това остава първия, а не капитанъ който въ такъвъ случай може да се откаже и наруши договора си за управлението на кораба. Тия договори, за наемане екипажа на кораба сж отъ голѣма значение и за това, капитанъ, който е тръгналъ въ пѣтуване безъ него или „книжкитѣ“ моряцитѣ, остава отговоренъ предъ морскитѣ власти.

Тия договори, за да иматъ законна сила, трѣбва да бждатъ подписани отъ двѣтъ страни, т. е. отъ една страна, капитана и отъ друга — отъ наематѣ служещи или моряци. При подписване договоръ последнитѣ сж длъжни да се явятъ веднага на кораба и встъпятъ въ длъжностъ, като капитана трѣбва да имъ даде за това авансъ въ определена размѣръ. За случаитѣ при което може да ставатъ нарушения на тия договори, ще имаме случай да говоримъ на друго мѣсто, а сега ще изброимъ нѣкой отъ по важнитѣ задължения на корабнитѣ служещи определени категорически, въ сжществуващитѣ, въ всички морски страна, положения и закони.

Първото, най-важно задължение на хората, съставляващи корабната команда, е че отъ деня на подписване договора за наемането, никой не

подката, сжщо като да се намиралъ на своя любимъ корабъ.

На 3 октомврий, сухаритѣ и водата биле вече почти привършени и едва ли биха стигнали още за три дни, най-много. Мжкитѣ биле непоносими и дроптанията противъ капитана станали по-смели и по-силни. Капитанъ Разето, глухъ къмъ всичко това и не давайки видъ за страданията, които изпитвалъ самъ, привършвалъ своитѣ астрономически изчисления и когато свършилъ, обръналъ се къмъ всички и съ спокоенъ и твърдъ гласъ имъ казалъ: „Брѣго е близо, течението, което ни носи къмъ него не е по-малко отъ две мили въ часъ и то ще ни закара положително до нѣкой островитѣ, ако не и въ Барбадосъ, където ще бждемъ преди да свършимъ окончателно всички провизии. Вѣрвайте твърдо, преди да стигнемъ, все ще свършимъ всичко.“

може да напуска кораба без разрешение от капитана, или неговия заместник — старшия му помощник.

През всичкото време, предвидено в договора всички служещи са длъжни, да се подчиняват на капитана, неговите помощници и боцмана (корабника), не само когато са на море, но така също и на брега, за всичко което се отнася до службата на кораба.

Служещите на кораба са длъжни още, да познават добре работата си и през всичкото време, до като трае договора, трябва да изпълняват най-точно всички нареждания дадени от капитана; да бъдат всекога прилежни, бодри и старателни, без проявяване на нахъвто и да било небрежност или бавност при изпълнение заповедите на капитана, неговите помощници или боцмана.

По нареждане на капитана всички са длъжни, да пазят „вахта“ по редъ, през всичкото време на дежурството.

Всеки истински моряк, трябва да е запознат добре с бусолата (компаса), да познава добре деленията и отчитането й; да умее да работи с платната, да шие тенти, платна и др.; да знае да хвърля лотъ и да умее да отчита по него измерените дълбочини, с най-голяма точност и други подобни.

Във случаи, когато кораба се намира в опасност, всеки един от служещите въ него е длъжен да употреби максимум усилия и старание за спасяване както на товара, така и на пътниците и кораба.

От всичко казано до сега, макаръ и на кратко, става ясно, какви свръхчовешки усилия се изискват от хората, съставляващи екипажа на един кораб, каква голяма отговорност носят всички при изпълнение своя дълг за запазване повереното им имущество и живота на пътниците. Затова именно са създадени целъ редъ законоположения, които не само определят задълженията на екипажа, но им дават също известни гаранции и привилегии, както за осигуряване материалното им положение, така и стабилността въ тяхната служба.

Много навременно е повдигането въпроса и у нас, за създаване морско законодателство, което

не съмнено ще даде по-голям тласък на родното корабоплаване, което дава отдавна признаци на възрождение, не се спъва предъ неопределеността, която стои предъ него.

За да свършимъ съ лицата, съставляващи екипажа на корабите и тяхната служба, трябва да споменемъ още и за лицата, които съставляват и третата група от екипажа, към която се числят фелдшерите, бюфетчиците, прислугата въ класите и др. Тия лица, които по своята служба макаръ да се намиратъ при по-други условия, въ сравнение съ останалите групи на екипажа, все пакъ всички по отношение изпълнението на своите задължения са приравнени напълно съ всички други лица, съставляващи екипажа на кораба и не могат да правятъ изключение отъ тяхъ, по отношение подчинеността си на капитана и неговите помощници.

До в. Морски Ратникъ — Варна

Почитаеми г-н редакторе,

Отъ провинцията съмъ. Обичахъ морето, а сега когато съмъ до него — още повече. Заинтересовахъ се — кой пише по животрептущите морски въпроси и разбрахъ, че редактирания отъ Васъ вестникъ. Намърихъ броевете и четохъ. Мога само да Ви похваля и поздравя.

Съ големъ интересъ прочетохъ, че Българското Корабоплавателно Д-ство „България“ урежда екскурзия до Месемврия.

Отъ радост не можахъ да спя срещу дена на тръгването. Отидохъ и съмъ много доволенъ. Първо защото видяхъ истински морето, научихъ много за него и видяхъ какъ опитните моряци сполучиха за кратко време да смъкнатъ на сушата това множество хора 700—800 души и безъ какъвто и да е инцидентъ и второ — защото всичко това отиване и връщане бѣше много ефтино и съ намаление 50%.

На 10 октомврий, следъ двадесетъ и четири дневна одисея по океана, дошло време да се тури край на страданията на екипажа отъ „Немези“. Птицата веднага, чувствувайки близостта на брега, отлетела по посока на пътуването и същия денъ следъ обѣдъ, срещу тяхъ се задалъ параходъ, който забелѣзалъ подадените сигнали за помощ и не следъ много, екипажа отъ „Немези“ билъ прибранъ отъ английския параходъ Англо Чипманъ отъ Ливерпулъ, където намѣрилъ най-сърдечно гостоприемство.

Презъ тези двадесетъ и четири мъчителни дни, лодката изминала 1570 мили, отъ мѣстото на коработопиенето и така се турило край на малката търговска флотилия на Стефанъ Разето.

МОРО.

Кантората и магазина на

В. Вичевъ С-те & П. Пешевъ
ВАРНА

Телефонъ 206, се премѣсти на същата улица Габровска 33, жгѣла на ул. Бургаска.

ЧИСТО ЕВВАЛИНСКО ДЪРВЕНО МАСЛО
A. R. KATSAKOULIS & C-ie

„ОЛИО“ чисто отъ тиквени семки
безъ чужди примеси.

СЛЪНЧОГЛЕДОВО МАСЛО и др.

Шибчево руско минерално масло.
ИНДУСТРИАЛНО РИБЕНО МАСЛО

Маслини волоски, хамсия цоритродско, милтенски
сърдени, сапунъ и др.

Циментъ „ГРАНИТОИДЪ“

Безиръ Английски „Крокодилъ“.

за учащата се младеж и за групи — каквато беше нашата учителска.

Следъ 2—3 дена Паракходното дружество също уреди екскурзия до Месемврия, обаче бѣха по-скѣпи и на никого никакво намаление. Останахъ изненаданъ. Това дружество получава милиони левове помощъ отъ държавата, а то не отпусна на своя параходъ учащите се съ намалени цени. Тези млади хора — жадни да видятъ море и изпитатъ върху него красотитъ му — не можаха да сторятъ това, защото акционеритъ на дружеството — по право управляващите не желатъ да изгубятъ отъ голѣмитъ печалби, що иматъ и пожелаха скромнитъ нѣколко десетки лева на учащи и учители.

Толкозъ алчностъ не бѣхъ видѣлъ!

Пища Ви това съ молба да го помѣстите въ вестника, за да може всѣки четецъ да направи сравнение между паракходното дружество и корабоплавателното Кооперативно дружество. Благодарностъ къмъ последното, което трѣбва да подкрепимъ.

Учитель.

Начало на търговския флотъ въ Полша.

Полша, имайки предъ видъ, че притежаването на една търговска флота е необходимостъ и отъ голѣмо значение за икономическото повдигане на страната, е турила основата на търговската си флота съ доставката, отъ французкитъ корабостроителници, на пѣтъ голѣми параходи отъ по 3000 т. всѣки единъ, за която целъ държавата отпуснала нуждитъ суми въ авансъ.

Дружеството било основано на чисто търговски начала. Следъ първитъ мѣсечии, работитъ на дружеството се развили много добре и даватъ голѣма вѣра за доброто бъдеще на полската търговска флота. Толкова повече, че Полша има единъ голѣмъ запасъ на каменни въглища и чугунъ за износъ, който постоянно се засилва.

Персоналъ за паракходитъ, съ познания и практика въ морското изкуство, не липсва, защото много поляци, които по рано сж били на служба въ паракходитъ на Германия и Русия, днеска сж въ Полша.

Медицинска помощъ на парахода "Брента II" въ Океана.

На пѣтъ за Ню-Йоркъ, италианския параходъ "Конте Бриянкамено", получава радиотелеграма съ която парахода "Брента II" искалъ лѣкарь, за даване бърза медицинска помощъ на жената на капитана, която била много тежко болна.

Капитана на "Конте Бриянкамено", веднага следъ получаването ѝ, се отправилъ по посока на Брента II и го настигналъ следъ нѣколко часа.

Лекаря на голѣмия тразантлантискъ, заварилъ жената на капитана много зле болна отъ тифъ и понеже на парахода "Брента II" нѣмало възможностъ да бѣде лекувана, тя била пренесена на "Конте Бриянкамено", който продължилъ пътя си, и благодарение, грижитъ на лѣкаря, болната можа да стигне въ Ню-Йоркъ, сравнително въ много по-добро здравословно състояние.

Б. Р. Ето какво можа да направи радиотелеграфа за спасяването на единъ човѣшки животъ.

Печатница "Възникностъ" на Из. Прохоровъ — Варна — Пор. № 213

ХРОНИКА

Конгреса на Съюза на българскитъ моряци, тоялъ се въ гр. Русе на 12, 13 и 14 юлий т. год. взелъ резолюции отъ много важенъ характеръ, то засѣгатъ не само интереситъ на моряцитъ, но и на родното корабоплаване.

Конгреса, като е ималъ предъ видъ особеностъ на моряшкия животъ и неговитъ трудности, които изцаватъ организма много бързо, основателно е взелъ резолюция, споредъ която максималния срокъ за право пенсия, да бѣде 15 години, прослужени на море, безъ ограничение на предѣлната възраст.

Понеже живота на моряка е изложенъ винаги непредвидени опасности и преждевременна смъртъ, мѣствата на моряцитъ, да иматъ право на еднокрай парична помощъ, както въ случай на обикновена смъртъ така и въ случай на такава, предизвикана отъ нещастенъ случай, като за целта, арматоритъ трѣбва да задължатъ да застраховатъ екипажитъ на корабитъ.

Медицинската помощъ, съ която се ползватъ моряцитъ безплатно, трѣбва да се отнася и за тѣхнѣ семейства, както това е съ желѣзничаритъ и др.

Много умѣтна е резолюцията, която е взета, се не допускатъ по никакъвъ начинъ вѣтани (капитан на риболозни кораби), чужди поданици, да работятъ въ България, при наличността на такива, които с български поданици.

Много основателна е резолюцията, споредъ която се иска да не се правятъ излишни пречки на риболовнитъ по нашето крайбрежие, като се иска отъ рибарскитъ кораби да завързватъ екипажитъ си списъци; когато легитимирането имъ може да стане по другъ попрактически начинъ.

Възложено е на Централното Управление на Съюза, да действава най-енергично кждето трѣбва, да се не допускатъ чужди поданици на служба въ морскитъ предприятия, когато има достатъчно български поданици за тези служби.

Желателно е, што на тия справедливи искания на моряцитъ да бѣде обърнато по сериозно внимание, отъ кждето зависи тѣхното разрешение, ако желаемъ да видимъ и нашия търговски флотъ да трѣгне по пътя на преуспѣването му.

Гастонъ Дюрони. Тежка е сѣдѣта челоуница Дзюно по тежка е тя, когато печалнитъ дни настѣпатъ изненаданъ. Толкозъ повече, е къмъ близки, скѣпи и още по-тежка, когато неумолимата сѣдба грабне изъ рѣцетъ на *блѣзта и майката* ... собствената имъ рожба — въ ранни дни!

Нашия уважаемъ съгражданинъ, морякъ, паракходенъ агентъ — консулъ на Испания, г-нъ Ж. М. Дюрони, има нещастieto, великото нещастие, да изгуби своя младъ синъ — 20 годишанъ — *Гастонъ*.

Милъ, любознателенъ, съ вечна усмивка, отзивчивъ къмъ всѣка беда на околнитъ си, негъ беда страшна неочаквано съкруши...

— Той биде смазанъ между тампонитъ на два вагона на 25 м. м. въ 11.45 ч. въ райзна на пристанището.

Гастонъ рано отиде. Тамъ въ небеснитъ селения може би, ще му бѣде по добре.

Тежко на живитъ, тежко на неговитъ родители отъ чийто погледи той е далечъ — за *бинагул*!

Нѣшитъ съболезнования къмъ семейството.

Българското Корабоплавателно Кооперативно Д-во "България" въ Варна дири **опитенъ счетоводителъ-наскеръ**. Предпочита се лице знаеще французки езикъ и запознато съ паракходната служба. Заявления се приематъ въ канцеларията на дружеството, здание Сите № 4.