

МОРСКИ РАТНИКЪ

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

ОТДЪЛЕНЪ БРОЙ 2 ЛЕВА

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

Урежда редакционенъ комитетъ

Всичко се адресира до БОЯНЪ СТАНЧЕВЪ,
кварталъ № 581118 — Варна.

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

Съюзъ на българските Моряци—Варна

СКРЪБНА ВЪСТЪ

Съюза на българските моряци, съ прискърбие съобщава на членоветъ си, че техния най-старъ морякъ — съюзень членъ

САВА МАНОЛОВЪ

Параходенъ капитанъ, на 60 годъ възраст,

се помина внезапно, въ островъ Митилинъ, далече отъ родината си, където е станало и погребението му днесъ.

Заминалъ на 1. III съ парахода „Варна“, затвори очи за винаги, като остави близките си и познати въ дълбока печалъ, безъ да могатъ да испратятъ останките му до външното му жилище.

Миръ на праха му!

Варна, 12 мартъ 1927 год.

Отъ Съюза на Българските Моряци.

Капитанъ Сава Ив. Маноловъ

Роденъ на 13 мартъ 1866 година въ гр. Габрово, още отъ най-ранната си възраст, когато въ България нямаше и поменъ отъ родно корабоплаване, той решава да посвети живота си всецѣло на морското дѣло.

Първите стѣпки, той прави, като отива въ Русия, където въ Нарва свършва съ успѣхъ, морското училище. Следъ това почва своя бурень, моряшки животъ, пѣленъ съ приключения и приключения.

Плтува съ руски, английски и други параходи и попада въ Дунавската частъ на флота, където по-стѣпва на служба. Обаче неговия вроденъ жаръ за по интензивенъ животъ, го подбужда да търси истинския моряшки животъ. Въ това време се открива въ Варна, Портовото капитанство и Черно-морската частъ на нашия флотъ.

Постѣпва той на служба въ Варна и служи до 1894 година, когато се основава Българското Търговско-Параходно Дружество и неговия първи параходъ „Борисъ“ пристига въ Варна. Веднагъ постѣпва на служба въ него и продължава да работи съ всички сили за развитието на хубавото дѣло.

Следъ уволняването на чужденците и набавянето на други още параходи отъ „Б. Т. П. Д-ство“, той става капитанъ и командва единъ следъ другъ

параходите „София“, „Кирилъ“, „Борисъ“, България, „Варна“, и право казва Б. Т. Параходно Дружество, четой бѣше единъ отъ първите труженници на нашето родно корабоплаване.

Дълги години работи на това дѣло той и благополучно води всички параходи по техния назначение.

Но капризната съдба, трѣбваше да засѣгне и него.

По кипризи и незначителни простѣпци, той бива уволняванъ многократно и на ново приеманъ.

Живота му става неносенъ, какъвто е сега и за всички които служатъ на морското дѣло и чиято съдба нѣма да бѣде по-розова, отъ тая на Сава Маноловъ!

Това раздруска устоите на неговия животъ. Настръдалъ се тежко, той бѣше принуденъ да постѣпи като помощникъ капитанъ на парахода „Варна“, където намѣри смъртта си, въ островъ Митилинъ, два дена преди рождения си день, въ който щѣше да изпълни 60 годишната си възраст.

Миръ на праха му!

Много преживя той, много страда неговата моряшка душа! . . . Но такава е съдбата на моряка!

Българския морякъ счита за свой священный дългъ, да подчертае предъ всички своята любовъ, уважение, почитъ и искрени колегиални чувства, хранени къмъ него, което да послужи за утѣха на неговото семейство, глава на което бѣше презъ живота си, на суша и море, изпълни своя дългъ, въпрѣки незгодите на живота и създаваните му мъчения въ службата.

Почива той тамъ, далече отъ насъ, въ кичестия островъ Митилинъ!

Ще почива, лоне, тамъ далече отъ ония, които оцѣниха неговите заслуги, едва следъ смъртта му! Такава е моряшката съдба!

За морските търговски кораби.

Морската търговия, още въ миналото, е имала за свой пѣтеводителъ, законоположенията, изработени на времето си, по силата на обичаите и традициите, отъ старите морски народи. Тия законоположения, събрани, преработени и поправени въ последствие, отъ запознатите съ нуждите на мореплаването, хора, съставляватъ днеска законите за „търговската флота“ и „морска търговия“.

Обширната материя, която представлява живота, който е въ връзка съ морето, е разглеждана най-подробно въ поменатите закони и намъ не ни е възможно да я разглеждаме всестранно тукъ. Обаче, като имаме предъ видъ малкото, съ което разполагаме по тия въпроси, смѣтаме неизлишно, ако можемъ да допълнимъ съ нещо съществуващите празнини у насъ.

Двата елемента, които играят най-важна роля и вземат най-голямо участие въ живота на морската търговия, безспорно сж „корабите“ и тяхните „екипажи“ или прислужен персонал.

Като така, най-напредъ ни се налага въпроса: какво нѣщо сж корабите, предназначени за морската търговия и какво представляватъ тѣ отъ себе си?

Споредъ опредѣленията, които имаме подържане, подържката морски кораби, трѣбва да се разбиратъ всички кораби, които се движатъ съ платна или механическа сила, каквато и да билата (макаръ и такава, която не е пригодена още за тая цел), и сж предназначени за плутване по море, съ целъ да превозватъ разни видове товари или пътници и сж записани въ списъците на едно отъ пристанищата на държавата, подъ чийто флагъ плуватъ.

Споредъ старото руско положение, могатъ да бъдатъ записани или регистрирани, кораби съ вместимостъ по-голяма отъ 20 регистрови тона, като не се изключватъ и ония кораби, предназначени за разни морски промисли. Обаче любителските, яхт-клубните, служебни, спасителни, учебни и други кораби и лодки, не се причисляватъ къмъ морските кораби, понеже не отговарятъ на опредѣлението, дадено по-горе за тѣхъ.

Търговските кораби, като имущества, по отношение собствеността, сж причислени къмъ категорията *недвижимитъ* имущества. И не може да бъде иначе, понеже корабите по своята конструкция и предназначение сж такива. Но като се вникне по-дълбоко въ тѣхните особености; гражданните капитали, които се изискватъ за тѣхното построяване и съгняване съ необходимитъ за плутване, средства; сложните операции за сключване заемъ срещу тѣхъ, ще видимъ, че пригизаватъ още такива качества, които ги приближаватъ къмъ другата категория имущества, а именно къмъ *недвижимитъ*.

Така че, корабите, споредъ обстоятелствата, се ползватъ съ преимущества, каквито другитъ движими имущества не могатъ да иматъ. Съ една дума, корабите сж движими имущества съ особенни привилегии, понеже, създаването на една трета категория имущества, би предизвикало други неудобства и неуредици.

Качествата на корабите, които именно ги приближаватъ къмъ недвижимитъ имущества, сж именно: регистрацията и снабдяването имъ съ крепостни „актове“ или както е у насъ — „актъ за поданство“. Акта за поданство съдържа: Името на кораба, видътъ му, вместимостта му и опредѣля кому принадлежи. Той играе още и ролята на „паспортъ“, като дава право на кораба за свободно плутване на всѣкъде.

Освенъ името и народността си, всички кораби сж длъжни да иматъ и нѣщо като постоянно свое местожителство и за това именно се записватъ или регистриратъ въ дадено пристанище, чието име носятъ написано и на кормовата си частъ, подъ името на кораба.

Особения характеръ, който иматъ корабите въ случаите на ипотека сж, че при залагане на цѣлитъ кораб или частъ отъ тѣхъ, собственицитъ имъ оставатъ да се ползватъ отъ тѣхъ, въпреки че сж причислени къмъ движимитъ имущества.

Така сжщо, корабите иматъ още и тази привилегия, че правото на задържане или налагане секвестръ отъ страна на тѣхните кредитори или други лица, е ограничено до известна степенъ, защото на кораби, които сж вече готови за отплаване,

не може да се налага никакъв секвестръ. За тѣквива се смѣтаатъ корабите, когато тѣхните корабначалници сж биле вече снабдени съ необходимитъ книжа отъ респективнитъ власти, за отпътуване.

Ясно става, следъ всичко изложено по-горе, че корабите представляватъ отъ себе си, едно много по-сложно движимо имущество, отъ колкото се вижда на пръвъ погледъ.

При това, корабите не представляватъ отъ себе си, едно самостоятелно цѣло. Тѣ се състоятъ отъ нѣколко отдѣлни по характера си части. На първо мѣсто стои корпуса или коритото имъ и тѣхните принадлежности, които отъ своя страна се подраздѣлятъ на двѣ отдѣлни групи. Въ първата група влизатъ ония части, безъ които никой кораб не може да плува, като: машини, мачти, платна, въжета, спасителни лодки и спасителни прибори. Къмъ втората група, се причисляватъ всички запасни части, отъ които, макаръ по нѣкога да се има нужда, не сж задължителни, по силата на съществувашитъ закони.

Такава е на кратко характеристиката на морските кораби, въ общи черти. Затова и тѣхното строене, ремонтъ, вносъ отъ странство, както и начина по който става снабдяването имъ съ екипажъ, сж подложени сжщо на известенъ контролъ отъ респективнитъ морски власти, съ които въпроси се занимаемъ въ следнитъ броеве.

К-нь В. Каракостовъ.

Б. Станчевъ.

КАЛКАНИЯ СЛОВЪ ЗАПОЧВЪ.

Появяването пакъ на турските „лазове“ въ Виенското пристанище ни напомня за едно благо, що крие у себе си нашето море — благо, което дохождатъ чужденцитъ да извадятъ отъ българското море и следъ като ни го продадатъ, предоволи, съ пълни кесии, отплуватъ за анадолия брегъ.

Думата ми е за лова на рибата *калканя*. Научното му име е *Rhombus maeoticus* Hal.

Месотъ на калкана е особено вкусно сега, презъ пролѣтътъ и се цѣни доста високо, въпреки изобилието му. Калкана е пръдъна рибъ. Има силно сплеснато отъ страни тѣло, покрито съ твърда кожа и костени, жбчести плочки. Лежи на дъната си страна, а очитъ му сж на лѣвата. Достига максимална дължина 80 с.м. Калкана е мѣстна рибъ, е. не изаэршва далечни, плутвания надъморскъ край брѣговете. Зимата прекарва на вътре въ морето — на около 80 метра дълбочина и въ края на февруарий започва бавно да се приближава къмъ брѣга и това движение трае до края на м. май, до като си изхвърли хайвера, следъ което се разпръсва за плутване изъ крайбрежнитъ води, а на есенъ се оттегля пакъ въ дълбочинитъ.

У насъ калкана се лови изключително презъ пролѣтътъ, защото този ловъ е предоставенъ, съ ничтожно изключение, на чужденцитъ. Ловътъ започва въ началото на мартъ, и се завършва къмъ средата на юний всѣка година.

Количеството на уловената рибъ, калканъ е прѣмѣливно, защото зависи отъ броя на риболовцитъ турски лазове, които ще благоволятъ въ една година да дойдатъ да я ловятъ. Презъ означения периодъ време, лова се увеличава прогресивно, до като достигне максималенъ размѣръ отъ 1 до 15 май следъ което време постепенно намалява, съ изхвърляне на хайвера, голѣмитъ стада се разпръсватъ въ крайбрежнитъ води.

Размѣра на уловените екземпляри зависи изключително отъ размѣра на очите на мрежите, съ които го ловятъ. Калканските мрежи иматъ очи — каре съ 20 с. м. страна, за това и малки екземпляри се хващатъ съвсемъ случайно въ такива мрежи.

Мжжкия калканъ се по-цѣни отъ женския, поради по-вкусното му, месо и хубавия черенъ дробъ. Месото на женския е постно, но за това хайвера ѝ е тлъстъ — употребява се за ядене обсоленъ и изсушенъ, като пастърма. Обикновено женските сж по-големи отъ мжжките.

По нашето крайбрежие калкана се лови, както отбелѣзахме и по-горе, изключително презъ пролетта. Находящите се у насъ руски бѣжанци риболовци и моряци разказватъ, че по Кримското и Кавказско крайбрежие, лова на калкана продължава кръгла година и то не само съ мрежи, но и съ парагади (въдици). Опитите направени съ риболовния холандски параходъ „Киикеръ“ презъ есента на 1926 година показва, че и у насъ лова на калкана може да даде поминъкъ кръгла година на българския морски риболовецъ и по евтина храна на населението.

Явява се въпроса, какво пречи на българския риболовецъ, да се впусне въ калканенъ ловъ?

Какво прави родното Практическо Рибарско Училище?

Нима само чужденците ще използватъ богатото изобилие на калканенъ ловъ въ българското море?

Ние ще оставимъ четателя, самъ да си стовори на горните въпроси, като ще му припомнимъ само, мненията прокарани въ статиите на наши общественици съ претенции на познавачи на морския ни риболовъ г. Лазаръ Пантелеевъ (в. Миръ, брой 7900 отъ 1926 г.) и г-нъ Д-ръ Вл. Бурилковъ (в. Миръ, брой 7913 отъ 1926 година) Първиятъ е Л. П. Чирпански — автора на прочутата риболовна концесия отъ 1925 год. въ Варна, която щеше да монополизира рибарството по морското ни крайбрежие, и който се противопостави противъ риболовните проучвания на холандците по нашето черноморско крайбрежие. Вториятъ пъкъ Д-ръ Вл. Бурилковъ — таянджия отъ Бургасъ, се провиква: *„Черно-море е блдно отъ риба. То е основно блдно отъ нѣмъ нашите бръгове!“* И този повикъ се разнасяше отъ най-големия и най-разпространения български вѣстникъ въ сжщите дни на ноември 1926 г., когато единъ варненски чужденецъ, незнаещъ български да говори, следъ като успѣ да измѣсти всички българи, се заглѣзди да риболовства въ Варненския заливъ и направи продажба на скумрия за 1,200,000 лева.

Сега, наредъ съ такитъ (специални мауни за калканенъ ловъ) дошли у насъ, се подгѣта за сжщия риболовъ Варненкия чужденецъ, който се е стжкмилъ и съ моторна лодка, като безпрепятствено се шири на всички удобства въ Варненското пристанище.

Половинъ вѣкъ проспахме на морето:

Време е мощната културно просвѣтна организация Б. Н. Морски Сговоръ, Пристанищно управление, Съюзъ на Българските Моряци, Рибарско Бюро при М-вото на Земледѣлието и Държав. Практическо Рибарско училище, да сплотятъ усилията си и направятъ всичко възможно, българина да поеме отъ чужденците калканния ловъ по българското море.

Българи, опомнете се!

ИЗЪ ОПАСНОСТИТЪ НА ОКЕАНА.

Къмъ многото опасности които океанъ кри-

въ своите необятни ширини, за мореплавателите, идатъ да се присѣдинятъ още и тия, произлизащи отъ разните отломки на кораби, претърпѣли крушение, по причина на пожаръ или други причини.

Тия остатъци, които обикновено плаватъ на малка дълбочина подъ водата, представляватъ голяма опасностъ за корабите, особено презъ време на мъгла или нощемъ. Тѣ сж еднакво опасни съ плаващите ледени скали, носени свободно по океана.

Тези опасности, сж принудили Северо-американския Хидрографически Институтъ, да вземе мѣрки за отбелѣзването на всички такива откъслечи съ плавеи, които могатъ лесно да се забелѣзватъ отъ мореплавателите. Броя на тия откъслечи расте всѣка година и създава големи грижи на този институтъ. Така наприкладъ, преди войните, сж биле отбелѣзани повече отъ 1500 такива свободно плаващи откъслечи, които, обикновено могатъ да плуватъ два или три мѣсеца, преди да потънатъ, а има и такива, които се държатъ до шестъ мѣсеца, а нѣкои даже и по три-четири години.

Лоша слава си бѣше спечелилъ единъ разбитъ корабъ отъ червено дърво, който е билъ забелѣзанъ двадесетъ и седемъ пѣти на различни мѣста и споредъ направените исчисления е изминалъ около 5000 мили пѣтъ, каранъ отъ вѣтъра или вланието отъ течението.

За унищожаването на тия опасни за навигацията, остатъци, американското правителство е било принудено да изпраща отъ време на време, специални военни кораби, но и това не е могло да помогне много, защото, разпрѣснатитъ следъ разрушението имъ, греди и други части, сж причинявали често пѣти повреди на винтовете на параходите. Не е рѣдкостъ, да се срещнатъ и цѣли кораби изоставени по една или друга причина, плуващи свободно по океана.

Такъвъ единъ австрийски корабъ е билъ срещнатъ презъ 1907 година въ океана, натоваренъ съ кости, изоставенъ отъ цѣлия, му екипажъ на произвола на съдбата. Мистерията за неговото изоставяне се е разяснила едва, когато, следъ извѣстно време, отъ Монте Видео, потеглил на пѣтъ за Филадельфия, другъ единъ корабъ, натоваренъ сжщо съ кости. Съ пристиганieto си въ Филадельфия, екипажа на кораба заявилъ, че никога вече нѣма да пѣтува съ корабъ, натоваренъ съ подобна стока, защото презъ време на пѣтуването, всевъзможни червеи, скорпиони, отровни змии и други гадове, развѣдили се въ костите, не имъ давали спокойствие и сж биле изложени на смъртъ отъ отравяне.

Хидрографическия институтъ въ Вашингтонъ като обърналъ сериозно внимание на тия плаващи остатъци и имайки предъ видъ опасността, която представляватъ за мореплаването, се е звелъ съ подробното изучаване теченията въ които се срещатъ тия откъслечи и опредѣляйки приблизителното имъ мѣсто, издава бюлетинъ за предупреждение мореплавателите.

За опредѣляне точно пѣтя, които следватъ тия остатъци и тѣхното мѣсто въ дадено време, хидрографическия институтъ въ Вашингтонъ си е послужилъ съ специаленъ видъ „бутилки“, които се виждатъ отъ значително разстояние и се отличаватъ лесно отъ другите предмети, по цвѣта и формата си.

Тѣ носятъ номеръ и инициали Н. О. (Hydrographic Office) и по своето устройство даватъ възможностъ да се види тѣхния номеръ отъ далече. Кипит нигъ

пътя си такива „бутилки“, вземат номера им и отбелязват времето и мястото, където са ги видели и съобщават в института. По този начин може да се определи с достатъчна точност, скоростта на теченията, както и тяхното направление от което може да се вади заключение и за пътя по който се движат казаните откжследи.

Такива „бутилки“ се дават от института на всички параходи и кораби, които минават океана, с точно указание на мястото, където трябва да бъдат хвърлени в морето.

Услугите, които хидрографическия институт в Вашингтон е принесъл по този начин на корабоплаването, са много добре схващати и оценени от мореплавателите:

Бургас

Превел: Капитан

С. Димитров

А. Столпанч.

Отъ Генуа до Специя.

Фосфорисценцията.

Поезията на една морска буря, може, да се изпитва по-скоро в книгите от колкото в действителност. Но затова пък, удоволствието, което може да изпита човек през време на плаване по съвършено тихо море — това е действително, истинско наслаждение!

Да пътувате с кораб, който пори тихите морски води; да плува по една определена посока, без да се люлбе, като чертае след себе си красива пътека, която се губи далече зад хоризонта; да не можете да се нагледате на облаците, които слънцето на запад позлатява и багри с разноцветни краски; да се наслаждавате от величията на двете вечности: морето и небето, които се сливат в едно — това разбираме, че е истинско удоволствие. Освен това, вие имате още и други удоволствия: една спокойна трапеза с весели слугници, които самотата в средата на морето, превръща в хубава другарска компания; да се радвате на веселата игра на децата по равната палуба; да слушате интересните разкази на моряците за техните приключения; да сте в един комфортен салон, където любезния и добре възпитан капитан, прави чест на държата, на който е хазяин — това са неизброимите приятности, които можете да изпитате само при хубаво време и съвършено тихо море. Вие се любувате на веселата игра на делфините, които се гонят, надпреварват и прескачат един друг и които още други приятни развлечения ви дава тихото море!

Но онова, което най-много може да ви поразии, това е фосфорисценцията в морето.

Фосфорисценцията, според разказите на моряците е много силна в тропическите зони, но и в нашите морета; тя е достатъчна, за да създаде на пътника едно истинско удоволствие. Наблюдавал съм я често в Неаполския залив, Генуезкото крайбрежие, даже и в Северното море.

След оная ужасна буря, която преживях и която описах миналия път, морето се е държало с мене много смирено, и ако не бях имал случая да го видя тогава тъй сърдито щях да мисля, че е много превеличено онова, което се разправя за него.

От всички случаи, които съм имал, да наблюдавам фосфорисценцията на морето, най-силно впечатление ми е направил този, когато пътувах от Генуа за Специя през нощта, септември 1862 година.

Трябваше да отида на конгреса на естествоиспителите в Специя. Качих се на един хубав, бързоходен, колесен параход. Морето починаше в приятна дремка, нарушавана само от широките гладки, като масло, вълни, които парахода пореше, като с нож. Красивите села, къщи и вили, кацнали между кичести градини на брега, издадо се оглеждаха въ тихите води. Западните слънчеви лъчи позлатяваха предметите, които блуждаещи сенки, придаваха нещо вълшебно на цялата гледка.

Съ бавното потъване на слънцето в морето, пейзажа бързо изменяше своя вид до като всичко потъна в мрак. Само блата пъсна нива, която парахода оставаше след себе си, продължаваше да се очертава на тъмния фон. Тя не се изгуби. Напротив, тя ставаше още по-светла. По нея заиграха много отделини синкави пламчета, които в своята игра се губеха едно след друго и пак се показваха.

Понякога, нещо като истински светкавици, проблясваше между тях, по като най-после тая широка вълнуваща се нива блъсна цяла, като истински млъчен път, осеян с блъскави звезди.

Но този святъл път, искрите с които беше осеян, светкавиците, които го кръстосваха — бледните пред оная блестяща водовъртеж, образуваше от лопосите на мощните колеса на парахода. Тъ приличаха, на две запалени с артифициален огън, колела, невидени още при никаква илюминация!

Представете си, че тия две колеса, се въртят не в вода, а в разтопено сребро, образуваша пъна, струи, капки от чисто сребро, отделийки от време на време силно блестящи искри и често, ослепителни светкавици. Далече въ водата плуваха блестящи петна, които се разширяваха, испаряваха и губеха въ посребрена мъглявост.

Парахода плуваше, като въ нъкой огнен облак. Захласна въ тая вълшебна игра на разните блъстици, не усетих, кога сме стигнали между остров Палмария и брега на Порто Венере, които откриваха пътя за Специя. Тъмнината не ми даде възможност да се полюбувам на тяхната красота, но за това пък, тука фосфорисценцията беше още по-силна и по-оживена.

Когато влезохме въ пристанището и седнахме въ лодката, която трябваше да ни отведе на брега, имаме случая да задоволя любопитството си, като се докоснах с ръка до тая святаща вода. Потопих първонъ само пръстите си и веднага видях как около него се образува истински огнен пръстен и аз инстинктивно дръпнах ръката си. От него капяха капки вода. Потопих цялата си ръка и я видях, като въ разтопена пламтяща маса, която се раздвояваше. Всичко на около блъстеше. Всяка лодка оставаше след себе си истинска огнена струя. Греблата при всяко потапяне, като че цепеха сивата повърхнина на разтопено олово, от които, при всяко повдигане, капеше огън. Вълничките, които се образуваха при това треперяха, осеяни с светулки, като пламчета от приказните на нъкой омайосан мир.

Превел: Йоле.

Българи, обичайте Морето!

Печатница „Взаимност“ на Ив. Проиковъ, Варна

Лор. № 70 — 1927 година