



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

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

Урежда редакционен комитет.

Всичко се адресира до С. Юва на Българските моряци, Сите № 43 — Варна.

Какъ трѣбва да се работи.

Много лѣти сме писали за това, което е направено въ продължение на повече отъ тридесет години, за повдиганieto и развитието на търговския ни флотъ, състоящъ се по настоящемъ отъ нѣколкото частни платноходи и останалитѣ четири парахода на единичното ни паракходно дружество, което, въпреки щедрата субсидия, получавана отъ държавата, не можа да увеличи тѣхния брой.

Причинитѣ поради които, търговския ни флотъ не можа да се засили, едва ли биха могли да се предпишатъ на липса на условия за това, а трѣбва да се потърсятъ малко по-дълго. Достатъчно е да се преровятъ историтѣ на нѣкой чужди паракходни дружества, основани по-късно отъ нашето, за да се увѣримъ въ това и вземемъ примѣръ отъ тѣхъ, като се постараемъ и ние да направимъ възможното, споредъ условията, които ни дава нашата страна.

Интересна е историтата на италианското паракходно дружество, което носи името на своитѣ основатели и днесъ продължава да се ръководи отъ представители на тѣхния родъ. Думата ми е за паракходната Триестинска компания „Козуличъ“.

На 6-й септември т. год. не само цѣлия италиански морски свѣтъ, но и този отъ всички морски страни, бѣ покрусенъ отъ скръбното известие за внезапната смъртъ на Алберто Козуличъ. Цѣлата италианска преса е посветила дълги статии за този незаменимъ ратникъ въ морското дѣло, който до последния си часъ, не е пожалилъ средства и сили, да работи за издиганieto на родната си търговска флота до заслужената ѝ висота.

Родътъ на Козуличъ, както и цѣла Италия въ продължение само на една година, понася втори жестокъ ударъ на съдбата. На 26-й юлий миналата година, загина трагично Оскаръ Козуличъ, когато е спасявалъ, падналия въ морето свой четиригодишенъ синъ. (М. Р. бр. 12). Но въпреки това, родътъ на Козуличъ е бележитъ съ хора испитани въ нещастията и упорити радетели на велики дѣла.

Алберто Козуличъ е билъ именно единъ отъ тия испитани строители на грандиозни предприятия, които, въпреки седемдесетъ и осемъ годишната си възраст, е билъ напълно господаръ на неизчерпаемата си енергия, ясенъ и бистъръ умъ и до последния си часъ продължавалъ да работи, като смъртта го покосява въ момента, когато давалъ нареждания за работитѣ на утрешния день.

Съ неговата смъртъ, старата генерация на Козуличъ се прекратява и се замѣства съ новата такава, която въ нѣщо не отстъпва на старата.

Роденъ въ 1849 година, на шестнадесетата си годишна възраст започва моряшката си кариера

съ единъ малкъ платноходъ, свършва морскитѣ си науки въ родния си градъ и следъ седемъ годишно плаване, става капитанъ на единъ голѣмъ платноходъ. Презъ 1878 година става капитанъ на платнохода „Тигри“, собственостъ вече на неговия роднини. Презъ 1891 година, братъ Козуличъ купуватъ първия паракходъ, чието командване било повѣрено, разбира се, пакъ на Алберто Козуличъ.

Презъ 1902 година, точно преди двадесетъ и петъ години, той напусна плаването и съ братъ си Калисто поставя основитѣ на сегашното дружество, което една година следъ основаването му, започва да функционира съ единъ капиталъ отъ два милиона корони.

Петъ години само следъ това, двамата братя поставятъ основата и на прочутата корабостроителница въ Монфалконе, въ която дружеството е влѣзло съ голѣми капитали.

Развитието на тези две крупни предприятия, подъ вещото ръководство на испитания морякъ, започва бързо, за да достигнатъ сегашнитѣ си удивителни размѣри.

Въ годината преди войната, паракходното дружество „Козуличъ“ разполагало вече съ ~~двадесетъ~~ и четири милиона корони капиталъ; плавателенъ паркъ отъ ~~двадесетъ~~ и ~~седемъ~~ презокеански паракходи и петъ такива въ постройка върху скоритѣ на корабостроителницитѣ въ Монфалконе.

А днесъ, следъ единъ периодъ отъ ~~двадесетъ~~ и петъ години само, дружество „Козуличъ“ разполага съ единъ капиталъ отъ 250 милиона италиански лири, 47 милиона резерви и една търговска флота отъ 200,000 тона вмѣстимостъ.

Ето наследството, което Алберто Козуличъ оставя на младитѣ поколения на своята страна.

Освенъ това дружеството е заинтересовано и въ други голѣми паракходни дружества, като това на „Лойдъ Триestino“, „Адриа“ и др., както и въ много отъ голѣмитѣ италиански корабостроителници.

Въ корабостроителницата на Монфалконе, намиратъ работа днеска, повече отъ 6000 души безработни.

Дружество „Козуличъ“ е проявило голѣма добродетелностъ и къмъ всички благотворителни дружества, като е станало причина да се основатъ: „приюта за моряшкитѣ сираци“, „фонда за подпомагане моряшкитѣ вдовци“ и др.

Ето какво може да се направи само въ ~~19~~ векъ, щомъ се работи съвѣстно и съ съзнание за изпълнениетѣ дългъ къмъ отечеството и своитѣ близки. . . .

И ние, вече тридесетъ и три години работимъ и оставаме все тамъ, където сме били въ началото даже и малко по-назадъ. . . .

Не е ли време да се разсънимъ и прогонимъ

сладката дрѣмка, въ която сж ни приспивали старитѣ пѣсни, да се убодримъ и заработимъ съ общи сили за народното дѣло?

Днеска, когато сж поставени основитѣ на новото паракодно дружество „България“, намъ не се ли налага да направимъ нѣщо повече отъ направеното до сега, като го подкрепимъ и влѣмъ нова съживителна струя въ морския ни животъ, който е тъй тѣсно свързанъ съ живота на цѣлата страна?

Нека и ние се покажемъ като народъ, който наистина милѣе да види осигурено едно по-добро бждѣше на подрастващитѣ поколения, които да почерпять куражъ отъ направеното и продължатъ започнатото дѣло—създаването на чисто народенъ търговски флотъ.

Нуждитѣ сж назрѣли и нека не пропускаме благоприятния моментъ, ако искаме да не бждемъ упрѣквани отъ нашитѣ наследници!

Пропуснатитѣ минути ще станатъ години, а пропуснатитѣ години—вѣкове, за които ще се съжелява само.

Нека изпълнимъ съзнателно гражданския си дългъ къмъ Родината, като се притечемъ всички въ помощъ на започнатото дѣло!

Да живѣе родния ни търговски флотъ!

К-нь В. Каракостовъ.

За отношенията между капитана и арматѣора на кораба.

Счита се собственикъ на единъ корабъ, обикновенно онова лице, което притежава „крепостния актъ“ на кораба, или тъй наречения *актъ за владѣние*, на свое име. А подъ думата арматѣоръ или хазяинъ на кораба, се разбира лицето, което се занимава съ неговото стѣмляване и експлоатиране.

Обикновенно, ако и да не се прави разлика между собственикъ и арматѣоръ, тази разлика сжествува, както се вижда отъ горното опредѣление.

Освенъ собственикъ и арматѣоръ, сжествува още и едно трето лице, нѣложено отъ условията и обстоятелствата на морската търговия, което е опълномощено отъ арматѣора да управлява кораба и води неговитѣ работи по отношение експлоатацията на сжация.

Понеже, споредъ правнитѣ положения, въ връзка съ търговското мореплаване, представителъ, както за владѣнието, така и за управлението на кораба се явява арматѣора, като лице, което стои на чело на предприятието, отношенията на капитана къмъ него се опредѣлятъ отъ положението, което заема капитана на кораба, като пълномощникъ на арматѣора и да го представлява споредъ опредѣленото за него въ закона.

Въ него сж опредѣлени ясно и категорично правата и задълженията на капитана, като лице натоварено съ водене дѣлата на собственика, защото изключителнитѣ условия на морския транспортъ не позволяватъ на собственика да бжде постоянно на кораба и ръководи експлоатацията му, както и да следи за изпълнението на сключенитѣ договори за превозване разнитѣ товари и да направлява дейността на капитана, макаръ и чрезъ своя арматѣоръ.

Но капитана, макаръ по законъ да се явява представителъ на собственика и действува отъ негово име, безъ особенни за това пълномощия, не-

говитѣ действия не могатъ да се простиратъ вънъ отъ управлението, навлиранието, събиране навлото на кораба и т. н. Съ други думи, капитана е довѣрено лице на собственика, но само по отношение дѣлнитѣ и управлението на кораба, когато е вънъ отъ мѣстожителството на собственика или арматѣора. Затова, ако капитана се намира съ кораба си въ мѣстожителството на собственика или арматѣора, той нѣма право, безъ тѣхно съгласие да прави каквито и да било разходи, било за поправка, било за покупка снаряжения и материали за кораба, както и да сключва договори за превозване на стоки.

По общата смисълъ на закона за търговското мореплаване, капитана се явява не само законенъ представителъ на собственика и арматѣора, по отношение управлението и експлоатирането на кораба, а и по отношение на товара, който е въ него и неговиятъ транспортъ.

Затова, капитана не само има права, но е и длъженъ—безъ особени пълномощия—да защитава интереситѣ, както на собственика и арматѣора така и на натоварената стока. Той е длъженъ въ защита интереситѣ на собственика, да завежда процеси, за които последния си запазва правото да ги продължава или прекратява, по свое усмотрение.

За своитѣ действия, които засѣгатъ трети лица, капитана има гражданска отговорностъ спрямо собственика или арматѣора, които оставатъ отговорни за тѣхъ, ако първия не бжде въ състояние да удовлетвори предъявенитѣ му искания.

Той остава значи отговоренъ, само въ случаитѣ, когато загубитѣ сж произлѣзли по негова лична вина, но не и въ случаитѣ, когато собственика не е взелъ нужнитѣ предпазителни мѣрки за избѣгване на тия загуби.

Затова пъкъ, отговорността на собственика за вредитѣ и загубитѣ, произлезли отъ недостатъчната опитностъ, знания, предпазливостъ и искусство на капитана, който работи за запазване интереситѣ на арматѣора, не може да бжде неограничена. Тя се ограничава въ размѣръ на стойността на кораба наедно съ товара, който носи. Но, ако собственика е взелъ на служба за капитанъ лице, което не отговаря на ценза, предвиденъ въ закона за търговското мореплаване, остава лично отговоренъ той за всичко.

Така че, при опредѣляне отговорността на капитана, по отношение управлението и експлоатацията на кораба, трѣбва да се иматъ предъ видъ ония причини, които сж го заставили да действува по начина по който е действувалъ. Ако тия причини не се оправдаватъ отъ положенията, които опредѣлятъ понятието капитанъ на единъ корабъ, или ако последния е нѣмалъ специално нареджана за тия действия отъ страна на своя арматѣоръ, той се явява въ случая, като частно лице и неговата отговорностъ, по отношение кораба, не може да има сила спрямо трети лица.

Но ако собственика или арматѣора сж дали на капитана специално поръчение за известни действия, отговорността за тѣхъ пада напълно върху тѣхъ. Затова пъкъ, ако собственика поиска да ограничи нѣкои отъ правата на капитана, той може да направи това, само като заяви на заинтересуванитѣ за това лица, защото въ противенъ случай, отговорността остава негова.

Капитана на единъ корабъ, макаръ да е лице, което представлява своя собственикъ или арматѣоръ и е тѣхенъ пълномощникъ, той си остава, като договорещащо лице съ тѣхъ, по отношение назначаването му на служба. Между капитана на кораба

или собственика или неговия арматор, трябва да има сключен писмен договор, при което капитана е длъжен да представи своите документи, които му дават право да управлява дадения кораб. Ако един собственик приеме на служба въ кораба си за капитан лице, което не притежава нужните документи и цензъ за такъв, както и безъ необходимия писмен договор, е отговорен за това по съдебен редъ. За избягване недоразуменията при съставяне казания договор, въ закона е предвидено, да се вписват въ него всички подробности при които капитана приема да служи, като напимеръ: съ каква заплата ще служи, за колко време, ще получава ли проценти и какви, има ли право да товари за своя сметка определено количество товаръ, какви извънредни възнаграждения ще получава и т. н.

Това е на кратко, което може да се каже за отношенията на капитана и собственика на кораба, понеже *КОЛОНИСТЪ* на вестника не ни позволяват повече.

Законъ за търговското мореплаване се работи и редактира отдавна, но изглежда, че не му е съдено да види скоро бълъ денъ, понеже престана вече да се говори за него.

Съюза на българските моряци е най-заинтересованъ за неговото прокарване и трябва да направи нужното кждето трябва, като знае че безъ такъв законъ, никога нѣма да имаме нито стабилно и опитно морничество, нито търговски флотъ, който да задоволи нуждите на страната.

Интереситъ на българското морячество сж интереси на цѣлата страна въ морско отношение и не трябва да се пренебрегватъ, защото това значи да се пренебрегва морското дѣло у насъ, което може да помогне много за общото повдигане икономическото състояние на цѣлия български народъ.

Б. Р. Благодарение липсата на подобни закони за търговското мореплаване, капитанитъ у насъ сж обикновени чиновници на параходитъ, а не договорящи лица, и затова не се постига никакъв прогресъ въ морско отношение. Хората, които постѣлват на служба въ параходитъ, като капитани, не могат да се проявятъ, като истински такива и не могат да бъдат полезни нито за себе и дружеството, нито на своето отечество!

Едно справедливо искане.

Созополския клонъ отъ Съюза на българските моряци е отправилъ до Господина Министра на Земледѣлието и Държавнитъ Имоти, единъ справедливъ протестъ, съ молба да даде нужното нареждане въ духа на конгресното решение на Съюза на българските моряци, а именно: да не се допускатъ по никакъвъ начинъ ватими (капитани на риболовни кораби) чужди поданици да работятъ въ България, при наличността на тѣзи, които сж български поданици.

Въ протеста се казва: „че нѣкакъвъ мѣстенъ рибарски комитетъ отправилъ едно изложение до Министерството, копие до г. инспектора по риболова, въ което изложение се разправя, какво следъ изселването на Созополското гражданство, тамъ биле останали само 10—15 чифта аламани и че съ тѣхъ се риболовствувало по много примитивенъ начинъ, съвсемъ не отговорящъ на днешкашнитъ условия“.

По нататъкъ се разправя: „че когато тия Созополчани се завърнали отъ Гърция, сж донесли съ себе си новъ типъ мрежи, наречени *гъргъри*, благодарение на което риболовството могло да даде до три четири милиона лева.“

„Следователно, ако се забрани на чужденцитъ да риболовствуватъ по нашето крайбрежие—Созополъ рискувалъ да изгуби тия три—четири милиона.“

Въ сжщото изложение се казвало още, че понеже въ България нѣмало хора достатъчно подготвени за манипулиране съ новия типъ мрежи, непременно да се разрешало идването на чужденци отъ Гърция, да упражняватъ риболовството у насъ. „Лъжа е казва по нататъкъ протеста—че въ Созополъ сж останали само 10—15 чифта аламани. Нека се изпрати анкеторъ, който да установи истината, която е, че аламани има 45—50 чифта. Също е лъжа, че нѣмало мѣстни хора, които да работятъ съ новия типъ мрежи“.

Следъ това въ протеста се пита: „миналата година, кой извърши риболова?—гърцитъ ли? . . . Нали сами Созополци имаха ловъ надъ пегъ милиона лева продажба? . . . Това значи, че въ Созополъ има много по вещи риболовци отъ тия, които сж емигрирали и за които се правятъ постѣпки да бъдатъ възвърнати“.

„Не е незнанието въ манипулацията съ новитъ мрежи, ами роднинскитъ връзки и приятелскитъ интереси на собственицитъ на аламани съ ватамитъ“.

Ако е така, пита се понататъкъ: „бива ли при тази столанска криза, при тази безработица, която върлува въ най-остра форма, да се оставятъ туркашнитъ граждани да мизерстватъ презъ цѣлата зима, а чужденеца да се остави да работи и следъ като си получи пая отъ 40—50000 лева да си замине обратно въ Гърция?“

„Созополското гражданство, върху плещитъ на което лежатъ репарации, данъци, трудовъ повинностъ и редъ други задължения, не може да се изоставя на улицата всредъ зима! . . .“

„Синоветъ на България, които достойно изпълнихъ своятъ дългъ за честта на родината, ще намерятъ легални средства за да извоюватъ своитъ права“.

Такъвъ е протеста на Созополскитъ риболовци отъ Съюза на българските моряци. И напълно е справедливъ, защото, ако щѣха да се допускатъ чужди поданици — чужденци, да идватъ и да риболовствуватъ по нашето крайбрежие, защо се похарчиха милиони за рибарско училище? Защо се създадоха риболовнитъ кооперации отъ ученицитъ на това училище? Защо държавата харчи милиони за да ги поддържа и подкрепя, когато ще се разрешава на чужди хора, свободно да упражняватъ риболовството у насъ?

Борба за океанитъ.

До като на идеята за използване аеропланитъ, като превозно средство презъ океана, се гледа като на въпросъ на бъдещето—идеята за ускоряване съобщенията презъ океана съ параходи, снабдени съ аероплани, печели все повече и повече привърженици. Прави се всичко възможно, щото съобщенията съ новия свѣтъ да станатъ бързи и достъпни за всички. Обаче за безопасване е, различнието което съществува въ разнитъ страни по отношение средствата, които ще трябва да се избирагъ за постигане на тази целъ.

На пръвъ планъ е решението на нѣкои, построаването на мотори съ голѣма мощностъ, които да могатъ да дадѣтъ такава скоростъ на кораба, че преминаването презъ океана да става за три пѣти по-малко време, отъ колкото сега.

Правятъ се опити за достигане сжщата целъ.

чрез даване на корабите форма по типа на военните, както това възнамърява да направи, едно американско дружество. Тези параходи ще бъдат снабдени с аеродруми и аероплани, които малко преди пристигането на парахода, ще могат да отлетяват по назначение на желаещите.

Но това е проект, който за да се приложи изисква голъми средства, и едва ли едно такова предприятие, ще бъде рентабилно. Но за американците това не съставлява капитален въпрос, щомъ се касае за първенство надъ океаните.

Въ противоположностъ на всички тия проекти, замисля се друга една комбинация, която като че дава по-голъми надежди за осъществяване. Идеята е, да се построят смесенъ типъ параходи, които освенъ пътници, да носятъ и товаръ. Тия параходи ще бъдатъ по-бързоходни отъ чисто товарните, а ще туширатъ по-малко пристанища отъ пасажерските.

„Хамбург-Америка Лайнъ“ е поръчала вече четири такива параходи, които ще извършватъ редовни рейси за Калифорния, и Западна Индия.

Сжщото изглежда че ще направятъ, и „Естъ Азиатикъ Со“, „Навигационна либера Триестина“, „Джонсонъ Лайнъ“ и др.

Всичко това ни дава да се разбере, каква ще бъде конкуренцията въ бъдеще за завладяване на океаните въ търговско отношение.

Сар. W.

Писмо отъ провинцията.

П. Г.

Когато бяхъ въ Варна и заговорихме случайно на гарата за „кооперативното корабоплавателно дружество „БЪЛГАРИЯ“, азъ се почувствувахъ свързанъ идейно съ морето и задълженъ спрямо това хубаво начинание. Въ краткия разговоръ не ми бе изснено напълно — а нѣмаше и време за това — какви сж целите на дружеството и съ какви средства ще ги постигне. За това, моля, разяснете ми подробно всичко, за да вида, при условията въ които се намираме тука, въ този отдалеченъ край, какво можемъ да направимъ за да подпомогнемъ и ние на морското дѣло у насъ, което е дѣло за България.

Отъ вашия „Морски Ратникъ“, виждамъ, че дѣлото отива къмъ осъществяване на проектираното, затова испратете ми нужното, за да си начертая плана за работа.

Пожелавамъ Ви самоотвержена работа за величието на родината.

Вашъ И. П.
народенъ учителъ.

Нещастieto съ италианския параходъ „Принчипеса Мафалда“.

Ежедневниците съобщиха вече за голъмото морско нещастие съ парахода „Принчипеса Мафалда“, причинитъ за което се предадоха различно. Отъ последните съобщения може да се заключи, че парахода се е ударилъ на подводни скали около бразилските брегове, на едно

растояние отъ 500 мили отъ тѣхъ. Споредъ обшения, на парахода е имало 1250 души 288 души екипажъ. Отъ тѣхъ до сега се знае, около 800 души отъ параходитѣ: *формо Атинистъ, Елмпиръ Старъ, Розети* и сж готовностъ сж се отзовали на сигнала на паса. Мафалда“ и сж изпълнили моряшкия парахода „Принчипеса Мафалда“ е построенъ 1908 година и е отъ 9210 тона бруто, пр. на компанията: *Навигационна Джезнерале И*

ХРОНИКА

Новото настоятелство на клона отъ на българските моряци, въ гр. Созополъ е вано, както следва: председател — *Юрданъ Ковъ* и членове: *Мима Янковъ* и *Петъръ Контроленъ съветъ: Стефанъ Машевъ* и *Юрдъжиевъ*.

Настоятелството на Варненския клонъ Съюза е образувано, както следва: председател *А. Марзовъ*, касиеръ — *М. Матевъ* и секретаръ — *Т. Табазовъ*.

Българското корабоплавателно кооперативно дружество „БЪЛГАРИЯ“, ще има първото редовно годишно събрание на 30 т. м. въ зала на Търговско-Индустриалната Камара въ гр. Варна за даване отчетъ отъ управителния Съветъ на дружеството и избиране новъ управителенъ съветъ сжщото.

Автомобилни гаражи на параходитѣ. Къмъ ксичките неизброими приспособления на спусналъ въ водата на 1-й октомврий, американски колосъ „Калифорния“, е построенъ въ него единъ гаражъ за 140 автомобили, които ще влизатъ и излизатъ направо отъ бортовете му така, че нѣма да се нужда да се употребяватъ крановете за т. варенъ. Всички манипулации въ него ще се извършватъ съ електрическа енергия.

Съобщаватъ отъ Хамбургъ, че по сведения на английската морска преса, французкото правителство е поръчило при единъ германски шантиенъ единъ плаващъ докъ отъ 8000 тона подемна с. подобенъ на доставения вече по-рано такъвъ. Тъ поръчка щѣла да бъде за смѣтка на репарациите.

Корабостроителницата на Дешимагъ въ Бременъ е получила сжщо поръчка отъ параходна компания „Фрейсине“, за единъ моторенъ корабъ отъ 1700 тона, който щѣлъ да бъде сжщо за смѣтка на репарациите.

Въ Пращката търговска намара, по предложение на германския индустриаленъ клубъ, Д-ръ Куно държалъ сценка, относително поощрението на германския търговски флотъ. Д-ръ Куно е истъкналъ между другото, че строежа на параходи следъ в. ната е билъ свършено необходимъ. Благодарение голъмата енергия и разширение мрежата на плаванията, Германия скоро ще достигне старото положение. Той истъкналъ недвусмислено, че манците не спятъ, а творятъ и тѣхните успѣхи гарантирани за близкото бъдеще.

Постройната на поръчения отъ Б. Т. корабно дружество, крайбреженъ параходъ о. вала много бързо и, ако котка не ни мине парахода ще бъде напролѣтъ тукъ и ще за служба си по крайбрежието.

Печатница „Взр...