

МОРСКИ РАТНИКЪ

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

ОТДѢЛЕНЪ 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 № 58116 — Варна.

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

Драконъ.

За администрацията на търговската флота.

Всѣка идея макаръ и гениална, не струва нищо, ако не се прилага отъ специалисти.

Paul Clouet.

Единственитъ, най-важни учреждения, които сж натоварени съ администрирането на търговската флота сж пристанищнитъ управления или портюнитъ капитанства. Сбаче и тия морски учреждения у насъ сж останали много назадь отъ онова назначение, за което сж създадени въ другитъ страни, безъ да изключваме и съседитъ си: Румжния, Сърбия, Турция и Гърция.

Необходимо е едно коренно преобразуване въ тѣхъ, като съ подходящи закони и правилници, се поставятъ на истински здрави основи, на каквито почиватъ въ другитъ морски държави, — съ точно опредѣлени права и отговорности на лицата, които работятъ въ тѣхъ.

За постигане на едно по-точно и ясно разпределение на службитъ въ нашитъ пристанища по специалностъ, — съ свои отговорни шефове, — необходимо е да имаме и точно административно дѣление на цѣлото ни крайбрежие и Дунава, респективно на морски и рѣчни райони или области, а тѣ на окръжия, съ точно опредѣлени граници, въ които тия учреждения ще трѣбва да упражняватъ своитъ права.

Но и следъ всичко това, пакъ ще остане една голѣма празнина, произходяща отъ липсата на централна властъ — централно морско управление — което да обгърне въ себе си всички разпрѣснати, специални, морски служби. Безъ таково едно специално учреждение, ние ще бждемъ всѣкога въ невъзможностъ да предприемемъ каквато и да била реформа за напредѣка ни въ морско отношение.

Тази централна морска властъ въ другитъ държави е представена отъ министерството на морината изобщо, а въ частностъ за търговската флота — отъ търговския отдѣлъ при него.

У насъ тя се представлява отъ пристанищния отдѣлъ на главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата при министерството на Ж. П. Т. Въ този „отдѣлъ“, отъ откриването му, до днесъ — не е имало нито единъ чиновникъ морякъ, въпре-

имаме и въ самитъ пристанищни управления?

А тия, които сж въ тѣхъ, съ какво служебно положение сж?

Материята по администрирането на търговската флота въ една страна е много по-сложна и по-широка, отъ колкото може да обгърне единъ „пристанищенъ отдѣлъ“, който е заетъ повече съ постройкитъ и подържането на пристанищата, отъ колкото съ администрацията на търговския ни флотъ.

Ето защо се налага едно разширение на този отдѣлъ съ чисто морско отдѣление, или създаването на самостоятелно морско учреждение, като въ единия или другия случай, въ тѣхъ трѣбва да влезнатъ истински моряци — компетентни по морскитъ работи хора, — каквито у насъ вече има.

Италия и нейнитъ съсѣди, за уреждане на администрацията на търговскитъ си флоти, сж разпредѣлили крайбрежията си въ страната и колонитъ на морски области и окръжия съ законъ за „търговското мореходство“, споредъ който, всѣка областъ се управлява отъ едно портово управление съ седалище въ окръжния центръ. Шефове тѣ области, споредъ сжщия законъ сж натоварени съ изпълнителната властъ по администрирането на търговската флота въ пристанищата, скелитъ, рейдовете, каналитъ и др., които влизатъ въ тѣхъ. Полицийската служба въ тия мѣста е въ зависимостъ отъ морската властъ, която си нарежда и подходящия персоналъ.

Шефове тѣ, както и тѣхнитъ помощници, изпълняватъ всичко опредѣлено имъ отъ казания законъ, който имъ дава право да разрешаватъ споровете за нанесени вреди, произходящи отъ сблъскването на корабитъ помежду си; налагане глоби; по възнагражденята на пилотитъ, ремуркйоритъ и др. Следятъ за правилното изпълнение на сключенитъ договори отъ наетитъ на служба на корабитъ, лица, Водятъ респективнитъ регистри по категория за тѣхъ. Подлагатъ на проверка всички, които иматъ право да командватъ кораби, като имъ издаватъ нужнитъ за случая документи. Следятъ за всички, които иматъ право да заематъ разни служби въ разнитъ кораби или да риболовствуватъ. Водятъ регистритъ за пилотитъ, както и тия за морскитъ преводчици. Уреждатъ всички въпроси по наследството на починалитъ въ патуване или задъ граница, моряци. Представяватъ за награда, отличилитъ се такива. Уреждатъ службата на морскитъ посредници. Водятъ регистритъ за

но тяхното залагане и др. Потвърждават извършените покупки-продажби на корабите, според закона за „търговското мореходство“. Провърят годността на корабите, според предписаното въ правилника за това. Помагат и регулират даването помощ на кораби въ опасност. Вземат участие въ администрацията на инвалидната каса на търговските моряци и т. н.

Тези е въ общи черти работата на едно пристанищно управление, по отношение администрацията на търговската флота въ една страна.

Не трябва много, за да се види, колко сме останали назад въ морското дѣло и колко далеко сж нашите пристанищни служби от онова назначение, за което сж биле учредени.

Малко добра воля от страна на ония, от които зависи уреждането на тая служба и ние ще тръгнем по пътя на прогреса въ морско отношение.

Колкото по-рано, толкова по-добре.

Събора на Българския Народен Морски Сговор.

Предъ насъ е обширната програма за заседанията на III редовенъ съборъ на Б. Н. Морски Сговоръ, който ще се състои отъ 10 до 13 юний т. год. въ гр. Пловдивъ.

Опредѣлно е тържественно откривание на събора въ 8½ часа сутринта въ Модерния театръ.

Вѣроятно Главн. Управ. тѣло на Сговора се е подготвилъ изчерпателно съ поставените на разрешение и приемане въпроси, та сж опредѣлени точно часоветъ, въ които ще стане дебатирането и приемането на резолюциите.

Най-важните поставени точки въ програмата сж:

Финансовата дейност на Б. Н. М. С. и възможност за набавяне повече парични средства.

Приемане дейната програма на Б. Н. М. С. за 1926—1927 год.

Излизатъ на Бѣло-Море и гласуване резолюция по него и

Мѣроприятия за повдигането на западащите български черноморски и Дунавски пристанища отъ гледището на Б. Н. М. С.

Ние, като имаме на лице миналата ползотворна дейност на по-раншните 2 събора на Морския Сговоръ, обичаме да вѣрваме, че въ новата дейна програма ще бждатъ вписани редъ мероприятия цѣлящи създаването на родно морско законодателство, засилване родното корабоплаване на море и Дунава, родно корабостроение, риболовство на открито море и на Дунава, стабилитетъ въ службата на всички български ратници на морето и Дунава и тогава нека бждатъ увѣрени многобройните привърженици на девиза „*Къмъ морето и Дунава за напредѣкъ!*“, че ще изградятъ великолепия храмъ на щастieto и благоденствието на България.

Тукъ му е мѣстото да отбѣлжимъ, че 2-я Съборъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ въ градъ Русе, миналата година, осуети монополизирането на морското ни риболовство, отъ проекта сж една пагубна концесия и съ това извърши едно високо патриотично дѣло. Нека сега пожелаемъ 3-я съборъ да се застъпи мощно за българското морячество тъй забравено и онеправдано въ миналото.

Съ тези пожелания „Морски Ратникъ“ приветствува 3-я редовенъ съборъ на Б. Н. Морски Сговоръ и му пожелава още по-ползотворна дейност.

Нещастieto при с. Бѣла.

Нещастната случка, която стана при с. Бѣла на 29 Априлъ, т. год. още продължава да занимава обществото, което не е престанало да прави всевъзможни предположения за нея.

Всички мѣстни и столични вѣстници я предадоха въ една или друга форма. Напоследѣкъ четемъ въ единъ отъ мѣстните вѣстници и мнение за избѣгване въ бждаще на други подобни нещастия. Ние намираме, че би било по-добре, ако се оставятъ респективните власти да намѣрятъ начина по който ще постѣпватъ за въ бждаща, отъ колкото да се даватъ съвети отъ вънъ, може да не бждатъ по естество, нито приложими, нито пъкъ ще дадѣтъ нѣкакъвъ резултатъ.

Причините на това не сж тъй близки, за да може съ препорѣчаните мѣрки да се избѣгватъ тѣ се криятъ много по-далече.

Споредъ съществуващото положение у насъ само въ Варна и Бургасъ има портови капитани безъ да е казано нѣкъдѣ до кждѣ се простира тяхната власт и въ какво се състои тя. За останалите пристанища по крайбрежието, тая длъжност е възложена на митарствените власти. На времето си, това положение, може би се е оправдавало, понеже тия портове не сж биле разработени и не е имало такова движение на кораби и пѣтници.

Следъ войната обаче съобщенията между тяхъ се засилиха. Така напримеръ: Бѣла, Месемврия, Анхило се посещаватъ отъ крайбреженъ паракоръ на Б. Т. П. Д. во четири пѣти седмично: Созополъ—осемъ пѣти, а Кюприя, Василико и Ахтополъ—два пѣти. Съ засилване съобщенията и пѣтуването за тия пристанища се увеличи. А благодарение на развитата се търговия съ дърва и дървени въглища въ Бѣла, Кюприя, Василико и Ахтополъ, всѣкога има по няколко платноходи, които чакатъ за да товарятъ.

Средното число пѣтници, които се пренасятъ отъ и за тия пристанища е около двадесетъ.

А съ какви средства разполагатъ пристанищата за пренасяне на пѣтниците отъ паракора до брѣга или обратно?—съ рибарски лодки, неконтролирани отъ никого, а често пѣти и съ лодките на находящите се тамъ чужди платноходи.

Митарствените власти не сж компетентните специалисти по службата, която дофисъ имъ е възложена тѣ едва ли биха обърнали внимание, дали лодката, която пренася пѣтниците и стоките е годна или не. Идете въ Кюприя и вижте какъ става пренасянето на пѣтниците и стоките. Идете въ Ахтополъ и чуйте писъците на пѣтниците на товарени на полуизгнили рибарски лодки, съ гребла сжщо такива и деца за гребци!

Нещастия на море ставатъ, но нещастия отъ подобенъ характеръ, надали сж се случвали другаде. защото тамъ всѣка специалност се ръководи отъ хора специалисти по нея. Ако искаме и у насъ да не се повтарятъ подобни нещастия, нека поставимъ всѣкого тамъ, за кждето е подготвенъ и облеченъ съ необходимата власт и създадемъ закони, които да опредѣлятъ, както правата му, така и отговорностите.

Морето обича само ония, които иматъ смѣлостъ да се борятъ съ него.

„Моряка е душата на кораба“.

Инженеръ Б. Къневъ
ап. н-къ на пристанището

По въпросътъ за морското законодателство.

Въ последния брой на „Морски Ратникъ“, на уводно мѣсто, се разглежда въпросътъ за лошото морско законодателство или поправо изтъкната е липсата на такова и наедно съ това сж посочени причинитѣ за това, тъй както автора на статията ги разбира.

За осветление на обществото, считаме за свой дългъ да изкажемъ и нашето мнение по този въпросъ, още повече, че то далечъ не се схожда съ това на автора на въпросната статия.

Истина неуспорима е, че въ нашето законодателство липсватъ закони уреждащи корабоплаването въ широкия смисълъ на думата: истина е така сжщо обаче, че тази липса най-малко се дължи на нежелание, на ръководящитѣ корабоплавателска служба у насъ лица, да създадѣтъ такива закони.

Още съ откриване на двѣтѣ ни черноморски пристанища, пристанищната служба е приготвила законопроекти за цѣлѣта, но поради причини лежащи вънъ отъ нея, тѣзи законопроекти до балканската война не сж могли да станатъ закони.

Настѣпватъ следъ това войнитѣ и последвалата ги обща държавна разруха и естествено е, че презъ това време, най-малко е можело да се мисли за законодателство, въ една областъ—корабоплаването, която поради положението ни на воюващи и победени, бѣ така да се каже забранена за насъ.

Едва въ последнитѣ нѣколко години въпросътъ за морското ни законодателство се повдигна на ново и се почна основното негово проучване. Това което бѣ създадено въ 1907 г. бѣ вече доста неудобно за днешното врѣме и необходима бѣ по продължителна работа, за да се установи базата на морското ни законодателство.

Днесъ вече това е сторено и тези дни „законопроектътъ за търговското корабоплаване“ ще излезе отъ канцелариитѣ и ще се разпрати на заинтересованитѣ за проучване и евентуално подобрене.

Новиятъ законъ за „търговското корабоплаване“ обхваща двѣ части — една административна и втора наказателна.

Първата часть обхваща цѣлата материя свързана съ корабоплаването—морски лица, собственици и арматори, корабоначалници, екипажъ и пр.

Втората часть раздѣля престѣпнитѣ деяния на престѣпления, нарушения и дисциплинарни простѣпаи.

Въобще законопроектътъ ще запълни една голѣма празнота въ нашето законодателство, ако стане разбира се законъ и ще послужи на корабоплаването.

Независимо отъ този законопроектъ готвятъ се още два други—единия цѣлящъ поощрението на корабостроенето и корабоплаването подъ български флагъ, а втория организацията на службата по пристанищата, корабоплаването и крайбрежната полиция.

Както се вижда отъ изложеното, упрѣкътъ който автора на статията хвърля къмъ днешнитѣ ръководящи корабоплаването служби, че тѣ не сж се грижили за създаване на морското законо-

дателство, е крайно неоснователно и ние мислимъ се дължи на неосветленостъ.

Тукъ му е мѣстото да оборимъ и доста широко разпространената се мисль, че ний нѣмаме развито корабоплаване, защото до сега сме нѣмали уредено морско законодателство.

Една мисль, която наистина подхожда доста на всеотрицаващия български духъ, но която въ основата си е невѣрна. Най идеално законодателство не е въ състояние да създаде корабоплаването, ако не сж дадени условията за него. Всѣки, който даже най-слабо се е занимавалъ съ тази материя, е проследилъ развоия на корабоплаването въ другитѣ страни, били тѣ малки или голѣми ще види, че първомъ се е създадо корабоплаването, та после то е бивало ограничавано отъ законодателството. Казваме ограничавано, защото всѣко законодателство, даже тогава когато то има за цѣль поощрението на нѣкой отрасль въ стопанския животъ на нацията, действа изобщо ограничително; това е цѣлѣта на всѣки законъ.

Други сж пжтищата, по които може да се за сили корабоплаването подъ българско знаме—това е общото стопанско повдигане на страната и създаване на свободни български капитали, които единственни могатъ да създадѣтъ родно корабоплаване. До като не стане това всички добри желанія въ тази насока, които най-малко липсватъ въ ръководящитѣ днесъ корабоплавателска служба лица, ще останатъ на пусто, а онава което насъ би било създадено, ще бжде палигивъ и като таквъ ще загине още съ създаването си.

Не липсата на морско законодателство, а още по малко липсата на особенъ институтъ въ родѣтъ на „дирекция на мореплаването“ сж причинитѣ, гдето нашето корабоплаване е останало назадъ. Единъ, по широкъ погледъ на нещата ще подскаже асекиму, че такова не е могло да се създаде до сега и при най-добри и пълни закони и институти у насъ тъй като нашето черноморско крайбрежие едва последнитѣ—5 години почва да добива български обликъ. А необходими ше сж дълги години до като тези български свикнатъ съ морето, съзнатъ неговата неограничена стойностъ и смѣло се спустнатъ въ оная насока, въ която другитѣ нации отъ сто-тици, па даже и хиляди години сж се спускали.

Къмъ пропаганда за обичъ къмъ морето и за съзнаване на неговитѣ ценности, трѣбва да насочимъ нашитѣ усилия. И ако редомъ съ това вървимъ и къмъ ступанско издигане, условията за корабоплаването сами ше дойдатъ и то даже и никой да не мисли за него, се наложѣ, като нещо необходимо. Да работимъ прочее въ тази насока!

Б. Р. Вестинка беше подъ печатъ, когато получихме горнията статия и върни из задълженето си, като свободна трибуна по морски въпроси, веднага ѝ даваме мѣсто текстуално, още по-вече, че крайно време е третиранитѣ въпроси да получатъ своето правилно разрешение.

Концесията за износъ на преработено свинско месо и прѣхитѣ параходни сѣобщения съ Англия.

Тя е внесена за санкция отъ Народното Събрание. По нея се изказаха доста меродавни фактори въ пресата. Изпълнявайки своя дългъ „Морски Ратникъ“ се присъединява къмъ исканията на Б. Н. Морски Сговоръ, изразени въ 5 точки (сп. Чопс

Сговорът, година III, брой 5 т. г.), като се допълни чл. 10 от концесията въ смисълъ, че поне 10 от екипажа на корабитъ да се допустне да бждатъ българи, което не е противно на морскитъ закони Това ще даде възможност да школуваме наши хора.

Краткитъ колони и малкият обемъ на „Морски Ратникъ“ не ни даватъ възможност да развиемъ лошитъ страни на въпросната концесия за българското мореходство въ частностъ, обаче случая дойде на ни наложи необходимостта отъ, частъ по скорошното създаване на едно, параходно д-во, което да осигури параходни съобщения съ първокласнитъ европейски пристанища. Ние ще си позволимъ да искажемъ скромното мнение, това да стане на кооперативни начала, като се открие всенародна подписка за събиране на дѣлове, а за основа да послужатъ двата фонда за военни параходи „Отецъ Паисий“ и „Св. Кирилъ и Методий“. Нека не се погледне песимистично на тази идея. Колосалнитъ успѣхи на: Чиновн. Коопер. Спест. Застраховат. д-во. Тютюневата кооперация „Асенова Крепостъ“, Водния синдикатъ „Осъмъ“ въ Ловечъ и др. предприятия, могатъ да дадатъ импулсъ за едно народно Кооперативно Параходство на морето и Дунава.

Алфонсъ Ламартиниъ.

Следъ дълго пътувание по море.

Когато изведнажъ напустнете бурното разнообразие на морския животъ; тъмната и тѣсна картина на кораба и неговото тягостно люление; — когато почувствате крака си на здрава земя всредъ ора и книги; когато видите предъ себе си зелени поляни и кичести гори, презъ които ще минавате: — въобще, всички прояви на земния животъ който почватъ отново, следъ дълга раздѣла, — чувствате инстинктивно една напълно естествена приятностъ.

Суша, каквато и да била тя, — даже и най-отдалечената — става за васъ второ отечество.

Това съмъ испытатъ повече отъ двадесетъ пжти вече, следъ всѣко слизание отъ кораба, макаръ за нѣколко часа само, на нѣкой непознатъ пустиненъ брѣгъ.

Да сте подслоненъ подъ нѣкоя скала, която ви запазва отъ вѣтъра; подъ нѣкой храстъ, който ви прави сѣнка; или се любувате на слънчевитъ лжчи, които нагрѣватъ пѣсѣка, на който сте седнали; на насѣкомитъ, които пълзятъ между камънитъ или брѣмчатъ около васъ; на птичката, която се приближава и изплашена, съ писъкъ отлѣтава, — всичко това, е обикновено за този, който живѣе постоянно на сушата, но за моряка, който изморява и измѣченъ, напуска за малко постоянния животъ надъ морскитъ вълни — представлява цѣлъ миръ!

Кораба, който въ това време е пусналъ котва въ залива, се клатушка надъ вълнитъ.

Матрозитъ сж се покатерили по реитъ му заети съ сушенето и изкърпването на платната. Малката лодка, издигайки и губейки се между вълнитъ, снова непрекъснато отъ кораба до брѣга и обратно, занасяйки провизия и прѣсна вода на него. Младичитъ ператъ лененитъ си рубашки и ги простиратъ по шубрацитъ. Капитана наблюдава отъ палубата на кораба, небето и хоризонта, очаквайки да се промени вѣтъра и да повика разпрѣснатитъ по брѣга хора, къмъ трудния морски животъ.

А понеже кораба бърза, и щомъ вѣтъра се

сме на брѣга, изказваме въ себе си желание, да не се промѣня вѣтъра тъй скоро, за да можемъ да останемъ и се насладимъ поне още единъ денъ, отъ естественното влечение, което свързва човѣка съ сушата.

Човѣкъ, макаръ и малко време останалъ на брѣга, завързва познанство съ него: съ малката зелена полянка: съ бодливия храстъ; — които едвали ще види пакъ некога

Когато отъ кораба ще повикатъ хората си съ сигналния флагъ за заминаване и лодката се отдѣли отъ него, за да дойде до брѣга да ги вземе — тѣ ще съжеляватъ за това малко кѣтче на сушата, кждѣто не сж могли да направятъ нищо повече, освенъ да отпустнатъ умореното си тѣло на топлата земя и да си поотпочинатъ.

Много пжти съмъ ималъ случая, да изпитамъ тази вродена въ човѣка обичъ, къмъ нѣкое такова самѣтно, неизвѣстно убежище, на нѣкой сѣвсемъ дивъ брѣгъ. Въ него съмъ испытвалъ всѣкога двѣ различни чувства: едното — сладко и приятно, другото тежко и мжчително. Едното е онова удоволствие, което испытвате, когато усетите крака си на твърда земя; легло, което не се люлѣе; подъ, който не ви подмяга отъ стена до стена; удоволствието, да можете свободно да се разхождате; да имате на стаята си прозорци широки, затворени или отворени споредъ желанието ви, безъ да ви е страхъ, че водата ще нахлуе презъ тѣхъ: да виждате вѣтъра да си играе съ завеситъ, безъ да люлѣе кжщата, безъ да чувате надъ главата си пращението на мачтитъ и тѣжкитъ стѣпки на матрозитъ, които бѣгатъ по палубата....

Края въ следния брой.

Х и д р а

Единъ мѣрникъ, съ който може да се изсѣрди древното корабостроение у насъ.

Всички морски държави, както въ миналото така и въ настоящето сж правили, и правятъ всичко, зависящо отъ тѣхъ, за да си създадѣтъ национални търговски флоти, които да отговарятъ на нуждитъ имъ, ставайки регулаторъ на навлата и средство за привличание на повече пригодни сили къмъ морето. И у насъ, държавата би могла да направи много въ това направление, и помогне за развитието на нашия дървенъ моторо-платноходенъ флотъ, като се използватъ за случая държавнитъ гори, отъ кждѣто може да се избере и набави нуждния строителенъ материалъ.

Това подборение на материала може да става съ помощта на единъ чиновникъ, специалистъ, който заедно съ районния лесничей ще обикаля горитъ и ще подбира необходимия за строежъ на кораби материалъ. Избрания по този начинъ строителенъ материалъ ще бѣде превозванъ до подходящитъ пунктове, кждѣто ще се строятъ корабитъ.

На всички моряци, желающи да си построятъ кораби за собствена работа, ще имъ се отпуска безплатно отъ тоя материалъ и по този начинъ ще се постави начало на нашето корабостроение.

Нека последваме примѣра на другитъ държави.

Отъ това държавата ще спечели, а нѣма да загуби!.....

Печатница „Взаимностъ“ и Ив. Пг. и . . .