



М. Жил. Мокмаков.

ВЪГЛИЩАТА

и Българ. Търговско Параходно Дружество

Само гукането и подозрителни събеседия могат да се безпокоят, когато се подлагат на критика и преоценка. Тези дъла, не разбира се, не са дъла, а дъла им, доколкото имат обществено, публично значение.

Разбира се, че критиката, преоценката, преди всичко, трябва да бъде обективна, безпристрастна и безкористна, а такава трябва да бъде единствено, защото се предполага, че тя застъпва обективните, безпристрастни и безкористни служби на тия или ония служебни лица, които заемат обществени и отговорни постове, дъла и да било. А тъй като това е повелителна сгешения дълг и на печата: да бди, контролира за нормалния, истинския разволя на работите на това или онова обществено учреждение или предприятие, в които сж ангажирани обществени и държавни средства.

Непредубедения гражданин и читател нито най малко би се отекчил, че привличаме и сега вниманието му върху единственото ни Българ. Търгов. Параход. Д-во, чийто развитие и успех трябва да бъдат сжипи не само на управителни, а му и ръководни тѣла, ами и на всички български граждани, които познават и обичат морето.

Писа се, че храната на екипажа от параходите, на тия безименни труженци на нашето корабостроително дѣло не е добра. Последващо подобряване на храната, учим се. Добър е така трябва да бъде. Но не е само това. Има и други работи, които куцат в

Българ. Търгов. Параход. Д-во. Сега ще засегнем някои само и то по съществени.

Думата ни е за въглищата, от които се издигват състоици гонове за движението на параходите на Парах. Дружество при техните рейси.

До скоро несбохимите въглища за нуждите на параходите сж се набавяли от мина „Бждше“. Тя въглища, съгласно договора се изпращаха о минамата просити, които горьдоле сж задоволявали службата.

Обаче от известното време, вътрешно сж промѣната на управителното тѣло на Д-вото, въглищата се набавят от мина „Лъвъ“. Защо, на кои акционери е тая мина, въ случая не ни е работа.

Важното за насъ, за обществото, за държавата, е, че тия въглища сж много кустурли, зашто въдржът 30 — 35% примесъ негоривенъ материалъ (буклукъ), които, поради липсата на промивни сръдства, въпросната мина ги изпраща въ това положение. А таквото въглища пречатъ да се добие при горенето, нормалното налягане отъ 13 — 14 килограма въ котлите, а се добива такава едва отъ 7 — 8 кг., което налягане позволява едва за обръщането и придвижване на машината, а камо ли за движението на цѣлия параходъ.

При налягане отъ 7 — 8 килограма се развива ходъ отъ 6 — 7, а ней вече 8 мили въ часъ, който не е достатъченъ да запази парахода отъ вътрешна или външна, при който ходъ даже не може да лага да се върти т. е. да покаже изминалото разстояние.

При такива въглища, които въ една вахта (4 часово работно време), трябва да се изчистят минимум 6 — 7 огньове, а отъ 100 кг. хвърлени въ пешите въглища се извеждатъ 65 — 70% мусуръ (згуря), което е тоже единъ отъ голѣмѣтѣ дефекти. Следователно, сѣло можемъ да нежемъ, че сж такива негодни за работа въглища се повреждатъ не само котлите, но се запущватъ — задръстватъ и сѣмитъ трѣби.

Но само това ли? Ами преумората, изтощаването и на последните сили на огньарите, които поради чистене и манипулиране и то сж колко тона на вахта, сж такива недоброкачествени въглища, просто грохватъ и ставатъ негодни още на втората вахта за работа?

Ами задущливостта и гнетителната атмосфера, които се излъч