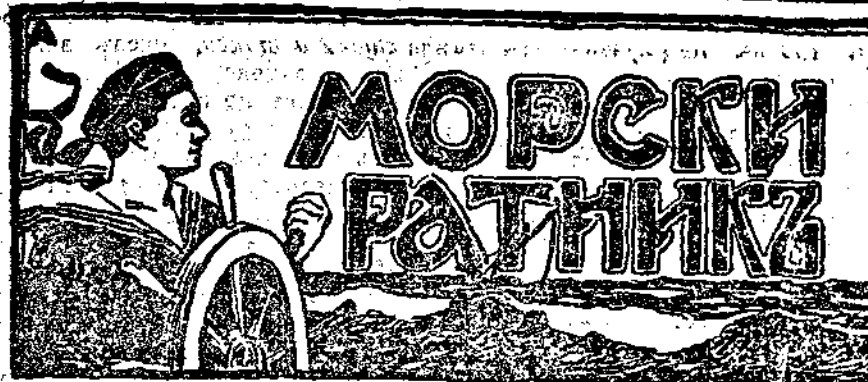




Свободна трибуна на морски въпроси, факти изъ морето и морска белетристика.

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

Урежда редакционен комитетъ

Всичко се адресира до Съюза на българските моряци, Солунска 12 — Варна

Ирина Стоянова.

Напредъ! И все напредъ!

(Моряшки маршъ)

Напредъ! И все напредъ! Къмъ нови брѣгове,
Другари, башинъ дългъ, насъ роденъ дългъ зове
И само този народъ морета ще владее,
Най-дълго, на земята само той живее!

Напредъ! И все напредъ! Най-вѣрни синове,
Подъ знамето сплотени въ стройни редове,
Ний всички да вървимъ и прѣвъ и сетенъ,
Напредъ! Къмъ нашия идеалъ заветенъ.

Напредъ! И все напредъ! Презъ бури, вѣтрове,
Опасности мѣлчи ни кораба синове,
Бунтувай се море, ти яростно лудей,
Преди насъ звезда блѣстяща води ни, свѣтлей.

Напредъ! И все напредъ! Къмъ нови брѣгове,
Явятъ ще се кораби наши въ редове,
Свободния ни духъ ще литне съ гордъ подемъ,
Ний за родина своя работимъ и мремъ!

Варна, 1928 г.

Съюза на българските моряци и закон за търговското корабоплаване.

Появяването на Съюза на българските моряци стана въ едно време на творчество. Той не се роди случайно. Той израстна именно тогава, когато нуждата отъ него бе почувствувана най-осезателно. — Тогава, когато трѣбваше да се даде реаленъ изразъ на идеята, като се заработи за развитието на търговското ни корабоплаване до степенъ на възможното у насъ, за да се дойде до несъмненитѣ облаги, както за самитѣ моряци, така и за цялата страна.

За постигане на тая цѣль, Съюза на българските моряци постави като основа, създаването и у насъ „законъ на търговското корабоплаване“, съзнавайки ясно, че безъ такъвъ, никога не ще успѣемъ да имаме необходимия за нашитѣ нужди, народенъ търговски флотъ.

Законъ, добъръ или лошъ, той е законъ и представлява основа, на която можемъ да градимъ бъдещето на търговското ни корабоплаване, като въ послѣдствие, времето и опита ще ни посочатъ неговитѣ дефекти, които ще се отстранятъ. Тамъ където има лошъ, макаръ и лошъ, е все пакъ по-

Съюза на българските моряци е на правъ пътъ, като иска, преди всичко, законъ, който ясно и категорично опредѣля, веднѣжъ за винаги, какво представлява моряка отъ себе си, кой се грижи за него, какви сж неговитѣ задължения и до къде се простиратъ неговитѣ права.

Въ общото събрание на Варненския клонъ състояло се на 25 априль т. год. се е повдигналъ на ново въпроса за морското законодателство да се види, какво е станало съ законопроекта за търговското корабоплаване, защо се бави неговото прокарване, защо не е внесенъ до сега въ камарата за разискване и т. н. Или, следъ свикването на разнитѣ комисии, които сж се занимавали съ разглеждане и проучването му въ София и Варна миналата и по-минала години, не можа още да се установи необходимостта отъ него? — Ако пъкъ тая необходимостъ е била призната, тогава, кои сж причинитѣ за неговото забавяне?

Българските моряци сж се наситили вече отъ досегашното беззаконие и отъ душа желаятъ неговото незабавно прокарване, даже и въ тоя видъ, въ който е билъ поправенъ послѣдния пътъ, защото все пакъ е по-добре, даже съ лошъ законъ, отколкото безъ такъвъ.

Нека най-после и тѣ да видятъ желаниия отъ толкова години редъ и въ нашия търговски флотъ.

Много навременна е инициативата на Варненския клонъ отъ Съюза на българските моряци, като е поставилъ въпроса въ дневния си редъ, този тъй важенъ и отъ голѣмо значение въпросъ по-неже изглежда, че и този законопроектъ, ще продължава, може би, още много време да почива нѣкъде затрупанъ.

Какви постѣпки ще направи централното управление на Съюза на българските моряци по въпроса, ние не знаемъ, но въ всѣки случай, законопроектъ за търговското корабоплаване трѣбва да се разбуди отъ дълбокия си сънъ да влезе по реда си въ камарата и тѣ едно отъ най-близкитѣ заседания, бѣде разгледанъ, разискванъ и приетъ.

Общото годишно събрание на Българ. мор. корабоплавателно д-ство „България“.

Въ недѣля 1-й априль т. год. стана, въ салонъ на стоковата борса въ Варна, първото общо годишно събрание на Българ. корабоплавателно кооперативно д-ство „България“. Присѣствуваха всички тридесетъ и двама души редовни членове.

Следъ даления отчетъ отъ управителния и контролния съвети, на дневенъ редъ бѣха поставени въпроситѣ: реализираната печалба отъ миналата година, да не се раздава на кооператоритѣ, а да мине на приходъ за идната година, което се прие

Следъ това е билъ поставенъ въпроса за опредѣляне възнаграждението на членоветъ на управителния и контролния съвети. Направени бѣха три предложения: да се прѣзиди по 150 лв. на всѣки членъ на заседание, 2) по 100 лв. на членъ на заседание и 3) да остане въ сила решението отъ извънредното общо събрание, състояло се презъ месецъ Ноемврий, м. г. т. е. да не се плаща на членоветъ на управителния и контролния съвети нищо, до тогава, до като кооперацията не почне да реализира чувствителни печалби.

Следъ единодушното гласуване на предишното предложение, споредъ което печалбитъ минаватъ на приходъ за идната година — предложението за опредѣляне възнаграждение на членоветъ отъ управителния и контроленъ съвети, направи тягостно впечатление на събранието, толкова повече, че въ извънредното общо събрание вече е било взето решение по въпроса. Още повече и за това, защото първото и второто предложения бѣха поставени на гласуване, а третото — не. За курioзъ бе прието първото предложение съ четири гласа срѣщу 28 негласували, а за второто гласували само трима. По този поводъ, болшинството остана въ недоумение.

Подигнати бѣха още и други въпроси отъ общъ характеръ, по които не се взема съществено решение, а се оставиха за разрешаване отъ управителния съветъ, което още повече усили недоумението на болшинството.

Колкото по въпроса за изборъ на новъ управителенъ и контроленъ съвети — не стана никаква дума — въпреки ясния текстъ на чл. 10 буква б и чл. 12 отъ дружествения уставъ:

Ремо.

Солунската свободна зона.

(Продължение отъ брой 49).

Капитанитъ на всички параходи, посещаващи пристанището на свободната зона сж длъжни да подаватъ подробенъ манифестъ за стокитъ, които носятъ, въ два екземпляра, както и единъ описъ за състнитъ продукти и провизии. Този манифестъ, следъ като бжде резюлиранъ отъ шефа на секцията, се предава на службата, която завежда разтоварването. Стокитъ се предаватъ въ общитъ магазини, подъ контролъ и отговорност на свободната зона.

Получаването на стокитъ отъ общитъ магазини става по следния начинъ: Получателя на стокитъ, следъ сменяване на коносамента съ ордеръ отъ агенцията, представлява го на надзирателя на магазина, където е складирана стоката, който отъ своя страна удостоверява върху сжщия, че действително поменатата стока е редовно разтоварена, като отбелъзва и датата на нейното постъпване въ магазина. Следъ това ордера се предава въ бюрото за внос при отдѣла *стоки и такси*, придруженъ съ заявление по даденъ образецъ и се получава нужното *свободно*. На основание „свободното“ и митническата декларация, става обезмитязането и изнасянето въ града или вътрешността на страната всички внесени стоки. Обезмитязването на стокитъ въ торби и тежкитъ такива, се извършва на самото мѣсто, където сж складираны, а всички останали, се пренасятъ въ *митническата контрола*, която се помещава въ средата на общитъ магазини на свободната зона.

Ако притежателя на стокитъ въ заявлението си, придружаваще ордера, пожелае щото стокитъ

му да бждатъ извадени отъ общитъ магазини и антрепозирани въ антрепозитнитъ такива — държавни банкови или частни — позволенията за това се получава отъ отдѣла *стоки и такси*, следъ заплащането на всички права, до деня на получаването имъ. Търговеца може всѣкога да поиска съ заявление, да провери съдържанието и качеството на антрепозираниитъ стоки. Отварянето на колетитъ става всѣкога въ присѣствието на компетентния чиновникъ, както и тѣхното амбалиране.

Всички тренове, които влизатъ въ района на свободната зона, трябва да притежаватъ декларация, завѣрена на границата отъ респективната митническа властъ. На основание тази декларация и товарителницата става разпредѣлението на вагонитъ по разнитъ линии въ свободната зона. Разтоварването на вагонитъ става въ 10 часовъ срокъ, следъ което се прилагатъ предвиденитъ по желѣзницитъ мѣрки.

За новозносно на стоки, нареждане се дава отъ отдѣла *стоки и такси*, на основание ордера и нужното за целта заявление, като натоварването имъ се извършва въ присѣствието на единъ чиновникъ на свободната зона и се предаватъ срещу подписъ.

За транзитни стоки, които се отправятъ по море, отдѣла *стоки и такси* дава нареждане за натоварването имъ, за което се подава нужното заявление, на основание на което, магазинера продава стоката, която се товари, сжщо въ присѣствието на чиновникъ отъ свободната зона.

Сжщитъ формалности се прилагатъ и за стокитъ, предназначени за транзитъ по желѣзницитъ. Натоварването на вагонитъ става въ района на свободната зона, следъ което, чиновника, който е присѣстввалъ при товаренето, поставя пломбитъ, като прави белѣжка за тѣва върху товарителницата, която трѣбва да бжде представена въ централната ж. п. станция, за да се експедира въ вагонитъ по назначение.

Ж. п. служба на свободната зона композира споредъ натоваренитъ вагони, специални влакове, които се предаватъ на централната такава, която извършва експедицията на вагонитъ още сжщия денъ. Излизащитъ вагони отъ свободната зона се контролиратъ отъ митническитъ власти.

Обезмитязването на всички стоки се извършва или въ антрепозититъ на свободната зона, или въ бюрото на контролата, или въ митническото помещение. За тази целъ, получателя на стокитъ трѣбва да представи ордера въ *товарния отдѣлъ* придруженъ съ нужното заявление и вносната декларация. Следъ това се пристѣпва къмъ заплащане на всички мита и такси и получава „свободно“ отъ митницата, което представлява на митническия агентъ, който е при вратитъ на свободната зона. когато „свободното“, което се получава отъ отдѣла *„стоки и такси“*, се представлява на компетентния чиновникъ отъ свободната зона, който сжщо е тамъ.

Слѣтъ.

Едно обяснение.

По поводъ статията: „За пилотажната служба въ Варненското пристанище“, печатана въ брой 49 на *Морски Ратникъ*, помолени сме да добавимъ че пристанищната властъ всѣкога си е изпълнявала най-съвестно длѣгътъ по отношение посрѣщанieto на параходитъ и че, ако има нѣкои забавяния и др., тѣ не ставатъ по

ната служба, нито по тях на нейните хора, а да се потърсят другде.

Редакцията на *Морски Ратник* е бивала всекога въ течение на повдиганите въ вестника, въпроси и е добре осведомена и по тоя въпрос. Особено пък за начина по който става даването „свободна практика“ на параходите въ Варненското пристанище. Не веднъж е ставало дума по него, но изглежда, че думите ни, до сега сж оставали „гласъ въ пустиня“.

Затова ще повторим пакъ и ще си позволимъ да искажемъ едно наше скромно мнение, което, вѣрваме може много да помогне за правилното разрешаване на повдигнатия въпрос.

Така напр; Нищо нѣма да струва на Варненския карантиненъ лѣкаръ, който сжщевременно е и такъвъ на Б. Т. Параходно Дружество, да си вземе единъ мѣсецъ отпускъ и съ единъ отъ параходите на дружеството да направи една разходка до Цариградъ, Пирея или Александрия — толкова повече, че ще пътува безплатно — кждето все ще му се отдаде случай да види отъ кого и какъ става посрѣщането на пристигащите тамъ параходи и какъ става даването на „свободна практика“, което ще допринесе много за да се избѣгнатъ справедливите негодувания, особено на капитаните, чийто параходи пристигатъ въ Варна, следъ като сж биле въ Бургасъ, кждето сж получили вече веднъжъ такава.

Потъването на парахода „Борисъ“.

Бѣше единъ хубавъ ноемврийски день презъ година, когато получихме заповѣдъ, да се приготвимъ за път. Радостта която ни бѣше завладѣла презъ деня, че парахода ще бжде освободенъ отъ французите и предаденъ на дружеството, се замѣни съ непоносима мъка. Всички наскърбени се питахме, кжде ще пътуваме, но никой не знаеше нищо

На следния день, рано сутринта, започнаха товарението на брашна, сухари, вино, консерви и други провизии. Сжшия день се научихме, че болшевиките настѣпватъ бързо къмъ Севастополъ и ние ще бждемъ изпратени въ помощъ на всички съглашенски параходи, да пренасяме населението, което напускаше града и бѣгаше. Въ 4 часа сл. пладне потеглихме, помирени съ положението си и успокоявани отъ мисълта, че този войтажъ може би, ще ни бжде последенъ подъ французки флагъ.

Османяхме въ открито море. Времето бѣше тихо и ясно, каквото рядко може да се случи презъ есенята. По обѣдъ почна да духа слабъ ветрецъ, който леко развълнува морето. Парахода тихо разлюленъ продължаваше начертания си път съ пълнен ходъ. Скоро забелѣзахме високите Кримски брѣгове, които наблюдавахме съ настѣпването на нощта. Парахода зави на лѣво и трѣгна близо край брѣга, понеже на вътре отъ него е било минирано.

Бѣхъ дежуренъ въ машината отъ 8 до 12 ч. вечерта. Къмъ 10 часа при насъ слезе единъ отъ моряците и ни събщи, че предъ насъ се вижда единъ голѣмъ и добре освѣтенъ параходъ. . . . Следъ половинъ часъ нѣщо, телеграфа въ машината даде сигналъ за намаление хода на парахода, което бѣше направено и малко следъ това се почувствува силенъ трусъ, който насмалко щеше да ме събори, ако не бѣхъ успѣлъ да се задържа. Понеже удара не бе последванъ отъ грѣмъ, разбрахме че не е мина, но какво бѣше тогава? . . . Понеже знаехъ, че пътуваме близо край брѣга, предпо-

ложихъ че сме се ударили въ нѣкоя подводна скала. Попитахъ другаря си, който бѣше падналъ отъ уара и ставаше, какво може да е станало, но той ми отговори на късо — не знамъ! Веднага следъ това последва заповѣдъ: „стойъ машина!“ Надъ насъ по палубата се чуваха гласове и бързи стѣпки, но ние продължавахме да стоимъ по мѣстата си при машината въ очакване на нови заповѣди.

Изпратихме единъ отъ насъ да види какво става. Той се върна много скоро и ни викна да излизаме горе. Излезохме. Предъ насъ видохме голѣмъ воененъ параходъ препълненъ съ народъ. Команданта ни поиска лампи и заедно съ първия механикъ можахме да констатираме, че „Борисъ“ е ударенъ силно въ лѣвата страна и пробитъ. Задния хамбаръ бѣше пъленъ съ вода и всичко въ него плуваше. . . . Даде се заповѣдъ за спасяване. Една отъ лодките бѣше вече на вода, препълнена съ хора и плуваше къмъ „Кроншадъ“ — така се казваше парахода, който ни бѣше ударилъ. Трѣбваше да чакаме нейното завръщане, понеже останалите лодки бѣха повредени. Прибрахъ набързо нѣкои свои вещи и останахъ да чакамъ завръщането на спасителната лодка. . . . Виждахъ какъ задната частъ на парахода потъва все повече и повече, но лодката не идваше. Започнахме да викаме. . . . запалихме факли. . . . но напразно. . . . Нѣкои запасаха спасителните си пояси и се хвърлиха въ водата, но въ все още не се решавахъ. Нѣколко души решихме да спуснемъ една отъ другите лодки, което и направихме. Въ нея бѣхме трима и чакахме да дойде още нѣкой, но тя започна да се пълни съ вода. . . . Въ това време ни съобщиха отъ парахода, че капитана ще продължи пътуването съ парахода и ще се помъчи да стигне поне до брѣга. Поискахме вжъ да се завържемъ, но изглежда, че никой не можа да ни чуе. Парахода потегли и ние оставахме въ пълната съ вода лодка. Брѣга бѣше на 2 — 3 мили далече и ние решихме да гребемъ къмъ него. Следъ около три часова гребане, достигнахме недостъпните скалисти брѣгове надъ Севастополъ. Следъ дълго лутане край брѣга едва намерихме едно заливче, кждѣто спрѣхме и излѣзохме на сухо весели, че можахме да се спасимъ по чудо. . . .

Понеже започна да става студено, стѣгнахме огънь и решихме да чакаме зората. . . . Османяхме така, разсъждавайки, какво ще говоримъ предъ болшевиките, ако сж заели вече града и паднемъ въ тѣхни ръце. Простихме се съ лодката и почнахме да се катеримъ по стрѣмния брѣгъ, като изоставихме всичко каквото носихме.

Съ голѣми усилия успѣхме да се доберемъ до горе. — На кжде сега? Решихме да отидемъ до близкото селце, което се виждаше до насъ, кждето ще попитаме на кжде е града и все ще узнаемъ нѣщо за положението. Опжтихме се за тамъ. Край селото срѣгнахме една жена, която искрваше кравите си на паша. . . . Едина отъ насъ който бѣше по народностъ русинъ я поздрави по руски и запита кжде сж болшевиките, на която тя съ пълно безразличие отговори, че ги очаквали да влезатъ днесъ. Обзе ни страхъ. — Колко е далече Севастополъ? — Двадесетъ версти, отговори тя. — А кжде можемъ да намѣримъ кола, да ни закара до тамъ? На този въпросъ, тя ни посочи една къща, хазяина на която бѣше въ двора. Другаря ни го поздрави съ добро утро и на въпроса дали е съгласенъ да ни закара до града, той се поколеба, но като се увѣри, че ще му заплатимъ богато за труда, веднага се съгласи. Поканиха ни

въ къщи, където разправихме за сполетялото ни нещастие, нагостиха ни със прѣсно мляко и бутилка вино съ думитѣ: „сръбнете си, защото като дойдатъ болшевикитѣ, ще трѣбва да го излѣемъ“.

Каруцата бѣше готова. Платихме предварително и се понесохме къмъ Севастополъ. Когато приближихме града, коларя спре и ни каза да продължимъ пешкомъ. Благодарихме и слезохме.

Градътъ се охраняваше отъ войници, които ни спрѣха. Тѣ бѣваше да имъ обясняваме на дълго кои сме и какъ сме попаднали тамъ, за да ни пропуснатъ. Улицитѣ бѣха препълнени съ войски и народъ, готови да се качатъ на параходитѣ и бѣгатъ за Цариградъ. Безъ да обръщаме внимание на всичко което ставаше около насъ, стигнахме до пристанището, което бѣше препълнено съ войници, офицери и народъ. И туку съ голѣми мъжии и обяснения, едва можахме да дсближимъ до единъ влекачъ подъ французки флагъ, където единъ французки офицеръ провѣряваше и записваше имената на всички които се качваха на него. Обяснихме и нему до колкото можахме, кои сме и какъ сме дошли до тука, следъ което ни разреши да се качимъ на влекача, който, заедно съ другитѣ ни откара на единъ отъ броненосцитѣ, които чакаха въ пристанището и веднага се завърна за други, които чакаха на брѣга. На броненосецъ, когато разбраха кои сме, офицеритѣ и войницитѣ започнаха да ни распитватъ за подробноститѣ на случката понеже още презъ нощта получили съобщение по радиотелеграфа за потъването на „Борисъ“, като изпратили единъ силенъ влекачъ на помощъ.

Наредиха да ни се даде храна и ни отведоха на топло въ машинното отдѣление. Влекачитѣ непрекъснато сновѣха между брѣга и параходитѣ. Къмъ три часа следъ пладнѣ чухме силни топовни гърмежи край града. . . . Всички военни и търговски параходи започнаха да напускатъ пристанището и се отправиха въ открито море. Осъмнахме предъ Ялта. Нѣколко моторни лодки, които бѣха изпратени, донесоха останалитѣ тамъ и потеглихме за Феодосия. И тамъ изпратиха лодки отъ броненосца, но тѣ вече бѣха посрѣщнати съ стрелба и се върнеха. Прибраха лодкитѣ и се оттеглихме далече въ морето, където останахме цѣлия день. Отъ „Борисъ“ нито следа нѣмаше. . . . Вечерътъ отплувахме на норо и на следната сутринъ бѣхме въ Цариградо, където разбрахме, че всички хора отъ екипажа на потъналия „Борисъ“ бѣха спасени.

Д

ХРОНИКА

Постъпило в опланивание отъ Русенския клонъ на Съюза, че раздаването на порционнитѣ пари и обѣкло на служащитѣ при Русенското пристанище, не ставало редовно и справедливо, за което се иска застъпничеството на Ц. У. на Съюза, понеже на направенитѣ постъпки отъ клонъ, не било обърнато никакво внимание.

Голѣмо нещастие е сполетяло съюзния членъ на Варненския клонъ, г-нъ Маринъ Беделевъ, механикъ на парахода „Варна“. На 28 априлъ, когато работилъ на парахода, падналъ въ машинното отдѣление, като си е строшилъ две ребра отъ дѣлната страна. Веднага е билъ отнесенъ въ болницата за незабавна помощъ. Положението му е тежко, но не е безнадежно.

Безвъзматна помощъ на съюзния членъ г-нъ Матей Матѣевъ за погребение на починалото му дете.

Отпусната е 1000 лв. помощъ на г-нъ Драганъ Чизмаровъ за сжщето като е открита пописка между работнитѣ членове за покриване отпуснатата сума, а разликата въ повече да се предаде на съпругата му.

Настоятелството на Варненския клонъ съобщава, че е вземало решение, да преустанови временно приемането на нови членове въ клонъ, понеже се е остановило, какво мнозина се записвали само да използватъ съюза при настаняването имъ на работа.

Съюза на българскитѣ моряци е внесълъ 2000 лева помощъ за пострадалитѣ отъ землетресението. Похвална е постъпката на Съюза, защото по-големата частъ отъ неговитѣ членове, независимо отъ това, сж направили своитѣ дарения при дружествата и учрежденията където служатъ.

Оплаватъ ни се служащитѣ при Варненското пристанище, които сж биле командировани още миналата година презъ м-цъ май въ Цариградъ, че освенъ гдето до сега не имъ биле платени командировачнитѣ пари, но и днитѣ на командировката имъ, която е траяла двадесетъ и единъ день, биле намалени, по неизвестни съображения, на четиридесетъ.

Отстранени сж временно отъ Варненския клонъ всички провинили се въ контрабандата на сахаринъ отъ парахода „Царъ Фердинандъ“, до разглеждане на дѣлото и издаване сждебно решение отъ сжда, следъ което осжденитѣ ще бждатъ изключени.

Новия наботаженъ параходъ на Б. Т. П. Д-во „Евдокия“ се очаква да пристигне въ Варна къмъ 10 — 12 т. м., следъ което ще стане и комплектуването на екипажитѣ на „Бургасъ и него.

Получени сж въ Дирекцията на Бъл. Тър. Парародно Дружество, нѣколко фотографически снимки отъ новия параходъ на дружеството, „Евдокия“, отъ които се вижда, че парахода ще бжде много удобенъ. Така че, пътницитѣ ще могатъ да пътуватъ спокойно и при комфортно мобилирани кабинни и салони. Парахода има 12 мили ходъ въ часъ.

Доковитѣ управления въ южни Валесъ (Англия), за да улеснятъ и привлечатъ повече параходи които посѣщаватъ пристанищата: Кардифъ, Нюпортъ, Бари и др съобщаватъ, че е направено едно значително намаление на пристанищнитѣ такси, които ще се плащатъ само въ едно отъ тѣхъ, следъ което парахода, ако и да посети и друго нѣкое пристанище въ южния Валесъ, нѣма да плаща повече никакви такси.

Понеже вестника ни съ настоящия брой влиза въ третата си годишнина, умоляватъ се всички негови абонати да побързатъ и изплатятъ абонамента си за миналитѣ години, съ което ще улеснятъ много редакцията и Съюза.