

МОРСКИ РАТНИКЪ



Отдѣленъ брой — 2 лв.

„М. Р.“ излиза полумесечно
Абонаментъ за година — 60 лв.
„ пол. — 30 лв.
„ странство — 100 лв.

За реклами само на последния листъ:

За цѣла страница — 600 лева
„ половина — 300
„ четвъртъ — 200
„ осмина — 100

Урежда редакционенъ комитетъ

Всичко се адресира до администратора:
БОЯНЪ СТАНЧЕВЪ, кварталъ № 58116 до
Търговската гимназия — Варна

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

Благодарностъ. Група моряци отъ параходитѣ на Б.Т.П. Дружество изказватъ благодарността си на г. Петрушевъ, който единственъ въ акционерното събрание е издигналъ гласъ въ защита на интереситѣ имъ.

За наемването на лицата, които съставляватъ екипажа на корабитѣ.

Съществуващия у насъ Законъ за Морската търговия урежда въпроса за наемването на моряцитѣ на служба на корабитѣ, както и условията, при които става това наемване.

И по рано изнесохме, че постановленията на закона не се спазватъ нито отъ арматоритѣ, нито отъ командния персоналъ на корабитѣ, и по тая причина наемванитѣ лица за екипажъ, при липса на наеманъ договоръ—при разрешаване въпроса за уволнение или уреждане сметките между арматора и тѣхъ за възнагражденията, за изработения трудъ—биватъ подритвани и оставяни на произвола на съдбата.

Гл. III членове 42 — 67, уреждающа условията за наемването на лица за екипажъ на корабитѣ, сж ясни и категорични.

Чл. 42 повелява: лицата, които съставляватъ екипажа сж: корабначалника или корабленикътъ, неговитѣ помощници, матроситѣ, практикантитѣ и работницитѣ, показани въ списъка на екипажа, който се съставлява по установения въ правилниците редъ. Въ екипажа влизатъ още машиниститѣ, огняритѣ и всички употребени лица, подъ каквото и да било название, на служба при машината въ корабитѣ съ пара.

Въ списъка се показватъ заплатитѣ или частта отъ печалбата, която се следва на лицата отъ екипажа. Другитѣ условия се помѣстватъ въ договора за наемането.

Чл. 43. Договора за наемането се сключва писмено, въ присѣствието на началника на мѣстното морско управление въ княжеството и въ присѣствието на княжеския агентъ въ странство. Той се записва въ книгитѣ на морското управление и се отбелзва въ морския журналъ.

Ако нѣкой е условенъ въ странство, гдето нѣма княжеско агентство, договора се записва въ морския журналъ.

ва да бжде подписанъ отъ корабленика и условията. Ако условиятъ е неграмотенъ, договорътъ се подписва отъ двама свидетели.

Договоритѣ, които не сж сключени съ спазване на тия формалности, не произвеждатъ действие, (т. е. не сж въ сила).

Членове отъ 44 до 67 уреждатъ условията за сроковетѣ по наемването, уговоренитѣ възнаграждения (заплата или пай) и обезщетенията, които екипажа има право да получи при уволнение, болестъ, бедствие, война, неизпълнено пътуване и пр.

У насъ, договори за наемването на лица за екипажъ, нито параходнитѣ дружества, нито пъкъ другитѣ собственици на кораби подъ български флагъ, или онѣзи, които работятъ по нѣшиятъ брѣгъ, макаръ и подъ чуждъ флагъ, не сключватъ. Обикновено наемването или назначаването на служба на капитани, помощници и механици става направо отъ управленията на параходнитѣ дружества безъ проѣрка на документитѣ за ценза и служебнитѣ качества на кандидатата отъ морскитѣ власти, а—по протекция. Също такава е положението и на нѣшия персоналъ, който се назначава отъ капитана на кораба по рекомандация отъ този или онзи, пакъ безъ знанието на компетентната пристанищна власть.

Въ частнитѣ кораби положението е сжщо, и за това при уреждане вземанията на екипажа, никой не може да бжде подкрепенъ и защитенъ отъ портовитѣ власти, понеже наемването му не е станало споредъ установенитѣ въ закона положения.

Законъ говори и за съставянето на екипажни списъци. Такива се съставятъ обикновено само, когато кораба пътува задъ граница съ обозначение само на името, презимето, длъжността и званието на лицата съставляващи екипажа на кораба, — следователно, при уволнение на нѣкого отъ екипажа въ чужбина, той не може да защити правата и вземанията си предъ властитѣ тамъ, защото не може да ги документира.

Въ всички морски страни, за прилагането на закона за мореплаването има правилници, които уреждатъ подробно всѣка материя *когато у насъ; отъ 1908 г. когато е отпечатанъ Законъ за морската търговия*, още нищо не е направено за неговото прилагане. Никде и въ никой правилникъ не е посоченъ начинъ, по който трѣбва да става регистрирането на екипажитѣ въ пристанища.

подобни регистри и служби.

Обикновено, всички лица, за които става дума в законоположенията за търговското мореплаване се подразделят на две категории, според особенния характер на тяхната професия: — От първа категория са всички, които са се посветили непосредствено на мореплаването, и от втора — всички останали, които са се предали на морската индустрия: за които се водят отделни регистри.

Жени могат да бъдат регистрирани, само като камарьорки или фелдшерки.

На регистрираните от първа категория се издава от пристанищните власти специална книжка, в която са указани всички условия, при които е станало наемването му, а не както се практикува сега — параходните дружества да издават сами книжки и да ги представяват само за подпис на пристанищната власт, която не ги завежда въобще в регистър.

Издадените книжки от пристанищната власт се връчват на капитана на парахода, а не на самите лица, съхраняват се у него, и само когато лицето напусне, тогава му се предава за да бъде отбелязано времето и причината за напускането от компетентната пристанищната власт.

Понеже тези книжки имат силата на паспорт за заминаване зад граница с национални кораби, за това и тези, които искат да бъдат снабдени с такива трябва, да представят в пристанищните управления, където ще се регистрират, всички необходими документи предвидени в закона за мореплаването.

На лицата от втора категория не се издават книжки, а — легитимации и за това не представят нито от документите, които представляват ония от първата.

Преминването от една категория в друга е определено точно. Лице от първа категория може всякога да мине в втора без да му се издава за случая легитимация и да се регистрира в нея, когато лицата от втора категория, за да минат в първа, трябва да представят допълнително всички документи, нужни при регистриране на лицата от нея.

30 ПИЛОТИ

На вниманието на тези които уреждат пилотажната служба.

За разяснение закона съществуващ в Италия за пилотите, даваме само извлечение от правилника за прилагане на същия, понеже колоните на вестника не ни позволяват да дадем пълния му текст:

Чл. 1. Лице, което желае да бъде пилот, трябва да даде доказателства за способността си чрез изпит по следната програма:

а) Маневра на кораба и начините за заставане на котва или на кей.

б) Да бъде добре запознат с приливите, отливите, теченията, подводните скали, плитковините и други препятствия, които могат да затруднят влизането и излизането на корабите в порта, залива и каналите, където се упражнява пилотажната служба.

Чл. 2. За да бъде допуснат на изпита споменатия, в предшествувания член кандидат трябва да е регистриран в списъците на портските

управления в първа категория, да е навършил 24 години и да не е по-стар от 55 години: да бъде здрав; да е плавал три години на национални кораби и да отговаря и на другите, предвидени в закона условия. (Чл. 3 от закона)

Чл. 3. Испита се полага пред тричленна комисия, състояща се от един портски офицер — за председател, и двама търговски капитани, посочени от капитана на порта. Всеки член има по 10 гласа. Кандидатът трябва да получи най-малко 21 гласа за да бъде приет като пилот.

Издържалите испита, се записват в особен регистър и се снабдяват от портското управление с легитимация.

Чл. 4. За всяка пилотна бригада се избира по един или повече старши-пилоти из между способните. Избора на старши-пилот се извършва от портския офицер и се утвърждава от капитана на порта.

Чл. 5. Старши-пилотът поддържа реда и дисциплината в бригадата си и следи за точното изпълнение на пилотажната служба, като за всичко докладва на морските власти.

Чл. 6. Всяка пилотна лодка се командва от лодочен старшина, който се избира от старши пилот.

Чл. 8. Пилотите, при изпълнение служебните си обязанности са подчинени направо на капитана и офицерите на порта, като в всички други случаи са подчинени на старшите-пилоти, а на море — на старшините на лодките.

Чл. 9. Лодките на пилотите трябва да са в пълна исправност, да са снабдени с всички необходими съоръжения и да притежават следните качества: да са боядисани черно с бела 15 см-ова ивица, на 15 см под горния край на бортика да носи думата *Pilota*, написана с бели букви от двете страни на носа и на огледалото на лодката на кърмата. Ако има платно, от двете страни на платното да има нарисувана котва, равна на 1/3 от височината на платното, да носи нужните сигнали, знамена и огнейове.

Забранено е на всяка друга лодка да носи отличията на пилотните лодки.

Чл. 10. Възнагражденията на пилотите — за всяка бригада се определят от специални тарифи, които имат за база или осадката или тонажа на кораба.

Чл. 10. Един от пилотите е длъжен да присъства, да съдействува, и да дирижира връзването на корабите, като се съобразява с правилниците на порта.

Чл. 12. Ако пилота остане по каквото и да е причини повече от 12 часа в кораба, капитана на същия е длъжен да го продоволствува и да му плаща извънредна надница, освен пилотажната такса. Същото се прилага, когато пилота е останал на кораба по причина на карантин, наложен на пилотирания кораб.

Чл. 13. Възнагражденията се събират от старшия пилот срещу подробна кочанна сметка, подпечатана и подписана от морските власти.

Чл. 14. Във възрастта, където пилотажната служба е задължителна и възнагражденията не са достатъчни за поддържане на бригадата, министерството определя на пилотите годишна заплата в зависимост на бюджета на марината.

Останалите непоместени 21 членове от правилника, уреждат и разясняват подробно: всички видове сигнали, които трябва да подават и разпознават параходите и пилотите.

деня и презъ нощта. Начина по който става определянето на възнагражденията: наказанията, които се налагат на пилотите за нарушения на закона и правилника; начините, по който се уреждат всичките, спорове помежду имъ и онѣзи, между тяхъ, и капитаните на корабите, било по възнагражденията, било по други спорове, като за всички наложени имъ наказания, се прави белажка въ съответните регистри.

По дизбаркото.

Презъ 1924 год. бѣше назначена една комисия отъ г-на Министра на Ж. П. Т., която имаше за задача, да проучи въпроса и опредѣли размѣра на дизбаркото, което търговците ще плащатъ на параходните агенти—при получаването на стоките, превозени съ параходите на представляваните отъ тяхъ дружества. Тая комисия следъ проучване на въпроса въ Варна и Бургасъ, въ споразумение съ агентите, е опредѣлила въпросния размѣръ.

Отъ преди известно време е назначена нова комисия отъ г-на Министра, за да коригира старата тарифа. Тая комисия въ редъ заседания, въ Търговските Камари, тукъ и въ Бургасъ, не е могла да дойде до споразумение съ агентите.

До колкото можаме да узнаемъ, комисията не е взела подъ внимание, при разискване на въпроса, условията на коносаментите. — Договори по които става превоза на стоките и които договори сж задължителни за договорящите страни: — товарача получател и пар. д-ва а така сжщо и отговорностите на параходните агенти предъ митническите и други власти, за приемането, пазенето и предаването на стоките и евентуалните рискове, които тѣ носятъ за казани разлики и липси по манифестите и пр.

Понеже въпроса е отъ голѣма важностъ, редакцията ни, въ желанието си да уведоми, както официалните власти, а така сжщо — товарачите и получателите на стоките, е взела грижата да изнесе по важните клаузи отъ коносаментите, които се подписватъ, както отъ товарача, така сжщо и отъ получателя на стоките и параходните агенти и които, като договори, не може да се успорватъ нито отъ договорящите страни, нито пъкъ отъ официалните власти въ страната ни.

Морски въпроси въ Съвета на О. Н.

Подкомисията за пристанищата и мореплаването при О. Н. се е събрала въ Женева подъ председателството на г. Агеръ Бетанкуръ. Взели сж участие представителите на: Норвегия, Англия, Испания, Белгия, Уругвай, Франция, Германия, Румания, Япония и Холандия.

Разисквани сж били въпроси по:

1. Морската индустрия и корабостроенето.
2. Изработването на единъ общъ методъ, по който да става опредѣлението тонажа на корабите, който да е задължителенъ за всички държави.
3. Морската Санитарна служба и правилниците за постигане еднаквостъ въ службата и економии за корабите.
4. Организирането спасителни служби (частни или държавни) навсякъде кждето ги нѣма още.

Въ заключение подкомисията е изказала мнение, че е необходимо да се създадѣтъ постоянни връзки между службите на всички морски държави, като по този начинъ само може да се постигне желанното подобрение.

За елинга въ Варна.

Варненското пристанище има елингъ, който би можалъ да принесе голѣма услуга на моторните кораби и платноходи, които услужватъ нашето крайбрежие, като се изваждатъ и ремонтиратъ на него. Обаче, отъ година насамъ този ЕЛИНГЪ е заетъ отъ два желѣзни шалана, единия, отъ които се нуждае съ поправка, която би се свършила за не повече отъ 15 до 20 дена, но това и до днесъ не е направено, за да може да се освободи мѣстото за други кораби, които сжщо се нуждаятъ отъ поправки. Ние мислимъ че и при това положение пакъ би могло да се направи нѣщо, като се размѣстятъ шаланите по такъвъ начинъ, че да се направи мѣсто, което ще може да се използва.

Отъ друга страна—за изваждане и престояване на елинга е изработена такава висока тарифа, че нашите и други платноходи и мотори едва биха могли да заплатятъ нужното и сж принудени да отиватъ въ Ромжния и Цариградъ, да извършватъ поправките си.

Време е да се даде възможностъ и подкрепа на платноходството ни за да не бжде то опропастено и разсипано преди да се е развило още.

Кещастнето съ платнохода „Надежда“.

Къмъ края на мѣсецъ Февруарий бѣше тръгналъ отъ Гюзекекъ, натоваренъ съ дърва, малкия платноходъ „Надежда“, подъ българско знаме, но заваренъ по пѣтя отъ силна снѣжна буря не можа да се добере до Варна, за кждѣто пѣтувалъ. И до днесъ отъ него не са намѣрени никакви остатъци. Сѣрѣтно платнохода е потъналъ веднагъ заедно съ капитала си и единствения си матрозинъ. Капитана Я. Клокъ, който се ползваше съ репутацията на добъръ и опитенъ морякъ остава на произвола на сждбата жена съ 5 дѣца, а матроза Г. Алексиевъ—жена и една дъщеря.

Такава е сждбата на моряка! . . .

Хроника.

На 21 Мартъ парахода „Варна“ минавайки носъ Малей (Южна Гърция), вследствие силното възлечение си повредилъ нормилото, Презъ време на поправката му парахода се е наклонилъ много на една страна и втория пом-капитанъ г. Михайловъ е падналъ въ морето. Благодарение бързоветите мърки, е билъ спасенъ.

Постройка на нови параходи. Корабостроителницата на William Beardmore и Co. отъ Глазговъ е получила поръчка отъ Rio de Janeiro за направата на три товаро-пасажерски параходи отъ 5000 R. тона съ по два винта. Параходите сж съ мотори „Disel“ и ще иматъ скоростъ 15 мили въ часъ.

Корабостроителницата на Lithgow въ Глазговъ е получила поръчка отъ Лондонски арматори за направата на два товарни парахода отъ по 9000 R. тона.

Въ всички корабостроителници въ Европа изобщо се забелѣзва едно голѣмо оживление и напливъ на поръчки за направата на нови кораби.

Hamburg-Sudamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, съ вложен капитал 25 милиона R. M. е приключила баланса си за изтеклата година съ една печалба от 2115215 R. M. На акционерите е дадена 8% дивиденд.

Административния съвет на Hamburg-Amerika Linie опровергава слуха за сливането ѝ с Norddeutscher Lloyd както и този за образуването на обща тръста от всички Германски параходни дружества.

Италианския параход Авентино при излизането си от Александрия на 14 Март, имал такова лошо време, че pilota, който го извел, не можал да слезе и останал във парахода до Кандия, където пристигнал благополучно.

Продадени параходи:

Норвежкият параход **Forde** от 3200 тона вместимост, построен през 1916 година, е продаден за 15,700 английски лири, предаден в Япония.

Парахода **Wedomore** от 3,330 тона вместимост, построен през 1914 год. във Sunderland, е продаден за 18,500 английски лири.

Парахода **Benvenue** от 6,800 тона вместимост, построен през 1904 година във Sunderland е бил продаден за 19,700 англ. лири, предаден в Япония.

Норвежкият параход **Cunnap Heiberg** от 4,000 тона вместимост, построен през 1904 год. във WestHartlepool е продаден за 17,000 англ. лири, предаден в Япония.

Пещостия съ параходи

Избухнал е пожар във парахода **Maria Matilde**, находящ се във Генуезкото пристанище. Благодарение на *портовата пожарна команда*, пожара е бил потушен своевременно.

Италианския параход **Villescura** и Германския **Herbert Fircher** се сблъснали на открито море. Първия от тях е силно повреден, а втория — слабо. И двата сж пристигнали благополучно във Кадикс.

Английския параход **Mingchow** е съобщил по бежния, че е прибрал екипажа, състоящ се от 18 души, на италианския кораб **Maria Antie**, който е бил изоставен, понеже е бил на потъване.

Варненското Пристанищно управление обявява на Българските корабоплаватели съобщението на Българската Царска Легация във Цариград, че от няколко дни насам почва да упражнява своето изключително право на товарене и разтоваряне във Цариградското пристанище кооперацията на маунджитѣ. Тази кооперация разполага съ 500 мауни, дизбаркото е определено както следва:

1. 400 гроша на тонъ за всички стоки, освен зърненитѣ храни и произведенията от тях;
2. 120 гроша на тонъ за зърненитѣ храни във насипано състояние;
3. 150 гроша на тонъ за зърнени храни във човали и тощи;
4. 500 гроша на тонъ за пощенски колетѣ;
5. 200 или 300 гроша във повече, ако стокитѣ се държат във маунитѣ два или три дни и
6. 40 гроша на тонъ за денъ, ако стокитѣ прѣстоятъ повече отъ определеното време.

Моряци отъ Дунава ни отправятъ писма съ въпроси за съгласието по тази рѣка. Въ следующия брой ще имъ дадемъ гласностъ Морски Ратникъ съ удоволствие ще дава мѣсто на въпроси свързани съ плаване по Дунава и Дунавскитѣ пристанища.

Капитана на английския параходъ „Creta“ съ пристигането си във Генуа, е заявилъ предъ сѣда, съ дата отъ 3 Априль т. г., че поради лошото време, което е ималъ по пътя, вѣроятно е стокитѣ натоварени във хамбаритѣ да сж претърпели авария, както и нѣкой отъ ония натоварени на палубата да сж паднали на морето.

Капитана на Италианския параходъ Anna Goich на пътя отъ Триестъ за Генуа е срѣщналъ силна буря във Адриатическо море. Съ пристигането си на 3 Априль т. г. във Генуа, заявилъ предъ сѣщия сѣбъ, че вълнитѣ са отнесли частъ отъ натоваренитѣ на палубата на парахода, стоки.

К Н И Ж И Ц И

Кратък курсъ по рибознание и теория на рибарството отъ А. Нечаевъ, стр. 58 изд. 1925 год.

Липсата на литература по нашата ихтиологична фауна се чувствва отдавна. Следъ капиталния трудъ на нашия старъ и неуморимъ учител Василь Ковачевъ за сладководната ни ихтиологична фауна трудътъ на г-нъ А. Нечаевъ иде до полѣлни една празнота — като ни описва рибитѣ, които се срещатъ във черноморскитѣ ни териториални води. Книгата на г-нъ Нечаевъ разглежда още условията, при които живѣятъ рибитѣ във Черно море, а така сжщо и всички видове риболовни уреди. Засѣпена е и риболовна статистика, консервиране на рибата и продуктитѣ отъ нея. Цѣния трудъ на г-нъ Нечаевъ би ималъ още по-голяма стойностъ ако бѣ иллюстриранъ. Ние горещо препорѣчваме книгата на всички интересующи се отъ българското море и морския ни риболовъ.

Б. Станчевъ.

МЕТЕОРОЛОГИЯ — отъ Сава Н. Ивановъ, е новоиздѣлата книга, която представлява отъ себе си единъ цененъ приносъ във мореходството ни. Книгата обема следнитѣ глави: предметъ на метеорологията; температура във въздуха, влажностъ на въздуха, атмосферни остатѣци, атмосферно налягане, вѣтрове и предсказване на времето — всичко разгледано във най-широкъ мащабъ. Книгата във обикновенъ форматъ, отъ 132 стр. съ много чертежи, карти и диаграми — представлява отъ себе си единъ завършенъ трудъ във хубавъ и стегнатъ езикъ и сочи че автора ѝ — познава много добре материята, която изнася. При написването ѝ автора се е ползувалъ отъ руски и нѣмски източници. Книгата е издание на Бѣл Нар. М. Сговоръ и струва много ефтино — 25 лева, понеже е издадена не съ огледъ на печалби, а — на пропаганда.

М. Б.

Морски Ратникъ ежедневно получава насърчения отъ морячеството и съчувствиитѣ на популяризиране обикъ къмъ морето средъ Българския народъ. Редовното излизане на М.Р. е гарантирано.

Печатница Взаимностъ на Ив. Проиловъ — Варна.
Пор. № 119 1926 г. л