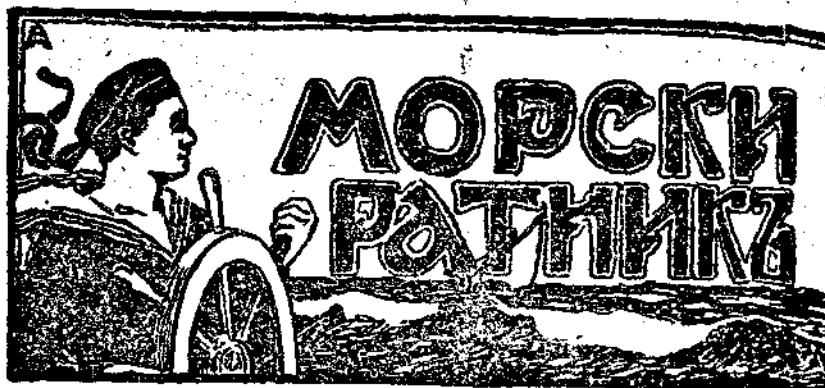


Всѣки морски тру-
женикъ допринася
блага и сближение
за родината си.



Получаването на
„Морски Ратникъ“
е задължително за
всѣки съюзенъ членъ.

ОРГАНЪ НА СЪЮЗА НА БЪЛГАРСКИТЪ МОРЯЦИ

Абонаментъ: за година 60 лв., пол. год.
30 лв., за странство 100 лв. годишно.

Всичко се адресира до Съюза на Българскитъ
моряци: ул. „Цариградъ“ № 1 — Варна.

Отдѣленъ брой 3 лева
Урежда редакционанъ комитетъ.

НОВИ ПАРАХОДИ

Заинтересовани и преса разгласиха, че на българското Т.Параходно Дружество въ Варна, предстои да достави нови параходи.

Ако, дѣйствително, това е така, това само ни радва.

Доставката на кораби, днесъ, е деликатна работа и трѣбва да е съпроводена съ голѣмо внимание. Не трѣбва да се повтарятъ грѣшките въ случаитъ отъ миналото, защото, за доставката, при това положение на Параходното Дружество въ държавата, ще се разходватъ и народни пари, тъй като експлоатирането на това параходство е и национално, поради участието въ него на цѣлиятъ български народъ съ капиталъ въ акции и годишно парично подпомагане отъ десетки милиони лева.

Доставката на транспортни средства днесъ, особено такива на параходи, навсѣкжде е дълго и добре обмислена въ съображение на: гориво, тонажъ, националенъ износъ, възраст на кораба, консумативностъ, количество на хората и редъ други.

На това мѣсто, другъ пътъ, сме излагали какво е нужно за родниятъ ни търговски флотъ.

Дано да бждемъ чути!

КОРАБОСТОПАНИСВАНЕ

Корабостопанисването е всѣко едно отъ тези стопанисвания, споредъ условията на страната, нейниятъ вносъ-износъ, държавни интереси, стратегически нужди, географическото положение на държавата, колонии и задморски владения, е намѣдло и своятъ правилень

ливата форма за това предприятие — смѣсената такава на държава и частниятъ капиталъ, каквато, почти, днесъ не съществува никжде.

При частниятъ капиталъ, около онзи на държавата, разни странични фактори — знайни и незнайни, некомпетентни и партизански такива, съ своето вмѣшательство, вмѣсто напредѣкъ за развитието на нашиятъ тър-

говски флотъ, съ който сме останали последни въ Европа, допринасятъ за неговата разруха само. Отрицателнитъ резултати до днесъ сж на лице.

Време е за интереса на нацията ни и развоая на родното ни корабоплаване, да вземемъ примеръ отъ понапредналитъ отъ насъ държави.

Т. Ангеловъ

Н. Найденовъ

LLOYD

Кой морякъ не е чувалъ думата Лойдъ? — Класификация на Лойдъ. Прогледи на Лойдъ. Осигуровки на Лойдъ и пр. и пр. Това е едно отъ найкрупнитъ предприятия непосредствено засѣгаще всѣки клонъ на мореплаването, съ което то е свързано отъ вѣкове.

А каква е историята на това навсѣкжде познато и внушаващо сигурностъ сдружение? — Едва ли нѣкога простичкия кафежия Едуаръ Лойдъ, въ чие то кафене, презъ царуването на Карлъ II сж се събирали търговцитъ и корабостопанитъ по онова време, е подозиралъ че неговото скромно име ще стане синонимъ на мощни сдружения разполагащи съ баснословни капиталы.

Та презъ тѣзи времена търговцитъ и корабостопанитъ сж се събирали при Едуаръ Лойдъ да се осведомяватъ единъ другъ за пазаритъ, за наскоро пристигащитъ и заминаващитъ

ката тя се пускала въ обръщение до като се покрие отъ членовете на Lloyd. Всѣки отъ тѣхъ е вписвалъ сумата срѣщу която той поема да носи риска и я заверявалъ съ подписа си. Подписаната сума можела да бжде до половината отъ стойността на полицата. И така тая полица минавала отъ ръка на ръка между членоветъ до пълното ѝ покриване. Подписващия е отговарялъ за своя дѣлъ съ всичко каквото притежавалъ. Ако нѣкой пътъ се случвало че, нѣкой отъ членоветъ да не може да посрѣшне своето задължение, то се е заплащало отъ всички. Но за това пъкъ се е правилъ щягелень изборъ на участвуващитъ въ сдружението.

И днесъ нѣкой за да бжде членъ на Lloyd трѣбва да внесе единъ депозитъ отъ 10,000 лири плусъ 500 лири като встъпителна вноска и 30 лири на година членски вносъ. Участни-

чение на всичко което би било отъ интересъ за нея. Такива агенции на Lloyd има около 1500. Освенъ това тѣ иматъ вещи специалисти въ всѣка областъ засѣгаща мореплаването.

И дѣйствително по-големата частъ отъ свѣтовния тонажъ е осигоренъ при Lloyd. Въ 1927 отъ 63 милиона сътовенъ тонажъ 40 милиона сж били осигорени и подъ надзора на Lloyd.

Капиталитъ съ които работи това свѣтовно предприятие сж колосални, но често и загубитъ които то понася сж фантастични. Една отъ най-тежкитъ загуби за Lloyd, въ миналото е била понесена при разрушението на „Смирненския флотъ“ отъ французитъ въ 1693 год. Презъ Май на тази година единъ конвой отъ 400 кораба се отправя за изтокъ. Английскитъ военни кораби ги придружавали до минаването имъ въ източно Средиземно море. Малко по-късно той обаче бива застигнатъ въ залива Лагосъ и унищоженъ отъ французитъ. Тогава Lloyd е заплащилъ 1,000,000 англ. лири.

Тежки времена за Lloyd сж били и презъ време на англо-французкитъ войни (1793-1815). Тогава срѣдно, на членъ, се паднало по 190,000 англ. лири. Една голѣма сума за онова време.

Презъ англо-холандскитъ войни военния корабъ „Lutine“ е билъ потопенъ близо до брговетъ на Холандия. За негъ Lloyd е платилъ 2,000,000 англ. лири.

Въ 1912 година потъване на „Титаникъ“ е струвало Lloyd 4,000,000 англ. лири. Всички тѣзи загуби сж

РАЗКАЗИ ИЗЪ МОРЕШКИЯТ ЖИВОТЪ

Тодоръ Ангеловъ

Съотечественица

(изъ споменитъ на капитанъ Z.)

РАЗКАЗЪ

Бяхме на генераленъ ремонтъ въ работилницитъ на „Терсането“ въ Златниятъ рогъ. Тъй като бяхме доста отдалечени отъ Пера и Стамбулъ и презъ цѣлиятъ день бивахме заети съ работа по ремонта, въ града излизавме рѣдко и то нощемъ. Понеже всички познавахме добре Цариградъ, защото отъ дълго време съ нашия параходъ плавахме по Цариградската линия, за насъ града не представляваше голѣмъ интересъ и предпочитавме да стоимъ на парахода, или, надвечеръ, да се разхождаме край кея на околнитъ край адмиралтейскитъ работилници села — преградия.

Бѣше мѣсець май, най-приятниятъ въ Цариградъ. Стотици лодки, преброяваха Златниятъ рогъ, които превозваха елегантно облечени млади жени — туркини, наметнати съ копиринени фереджета, придружени отъ деца и бавачки — стари туркини, за да бавятъ и наглеждатъ децата, истинското назначение на които, обаче, е да контролиратъ и пазятъ, най-ревностно младитъ си господарки, чиито черно-кадифени очи, на свобода, разглеждаха подъ яшмака най-внимателно разминаващитъ се лодки съ млади ефендите и хората отъ завързанитъ на шамандура кораби, които разтоварваха. Лекитъ красенъ бѣли лодки съ прелестнитъ ханѣмки, като стрели се движеха по свършено спокойно лазурни води на ржава къмъ Сладкитъ европейски води и Силихтаръ. Младитъ жени съ любопитство разглеждаха застаналитъ на котва и ремонтъ паралоиди. Минуващитъ спореха за националността на корабитъ, тъй като повечето отъ тѣхъ бѣха съ снети флагове, поради разтоварване на аглища и ремонтъ.

Въ дъното на ржава, джамията Еюбъ Султанъ, между въковни кипариси и разкошни мраморни гробници, привличаше голѣмъ брой богомолци — едни на лодки, други на локалитъ паралоидчета, които отиваха на поклонение тамъ, свързано съ минаване презъ свещената броеница.

вториятъ мѣстъ бѣше намаляло: по нѣго, отъ време на време преминаваше нѣкой пешеходецъ или закритъ файтонъ. Товарищитъ кола лѣниво подкарваша отъ дребни коне, каточели напла влечеа разни строителни материали и брашна, докато подъ моста, презъ двата свода непрекъснато, лодки и малки паралоидчета сновѣха къмъ Галата и Еюбъ-султанъ.

Ние, презъ голѣмиятъ пролѣтенъ денъ, наблюдавахме тази пестра картина, единственна по краски, ориантелизъмъ и безприкжие, може би, въ цѣлиятъ бѣтъ тогава.

Нѣколко дни подъ редъ, една елегантна бѣла като кринѣ лодка, съ макаръ обтегната тенитчка за предпазване отъ слънцето, надвечеръ, връщайки се, вероятно отъ Сладкитъ води, минаваше совсемъ, наблизко покрай нашия паралоидъ.

Възрастенъ лодкаръ, турчинъ, бавно гребеше, за да даде възможностъ на дветъ си пътнички — красива млада дама, забудена до носа съ елегантенъ копириненъ яшмакъ, надъ който двъ голѣми тъмночерни очи съ дълги черни ресници се миждаха да обхващатъ цѣлиятъ ни паралоидъ и друга възрастна съ също прошарени коси, по скромно облечена, която седеше срещу младата си съпътничка, да се любоватъ на движението и минаващитъ пътници.

Ние бяхме тръгнали съ редовното въ едно и също време презъ деня минаване на бѣлата лодка, всички презъ това време се изкачваме на юга подъ обтегната голѣма тента, за да дочакаме минаването ѝ.

Когато лодката приближаваше къмъ паралоидъ, младата жена тихо разговаряше съ съпътничката си и очитъ и на дветъ се отправяха къмъ насъ до отминаването ѝ.

Единъ день, лодката, на определеното време се доближи до паралоидъ, обаче, младата жена не бѣше тамъ. Старата, сама, бѣше заела, на хърмата мѣстото на младата и се взираше къмъ юга. Случайно, него день, комендантъ и другитъ помощ-

На другиятъ день, както обикновено, ние очаквахме минаването на бѣлата лодка съ дветъ ханѣмки. На определеното време, действително, лодката слезе отъ къмъ Феръ, но въ нея бѣше само старата туркиня. Лодката доближи къмъ паралоидъ и старата ми направи знакъ да слѣза на трапа. Тази бележка е лично за Васъ ми каза тя, като ми подаде малко запечатано пликче за визитни картички. Моята господарка е малко неразположена и се извинява, че не може лично да дойде. Моли Ви, да приемете поздравитъ ѝ“.

Моитъ другари, заинтригувани очакваха връщането ми при тѣхъ. Следъ като лодката отблъсна и азъ бѣхъ вече на юга, другаритъ ме загледаха въпросително и очакваха азъ прѣзъ да заговоря. Отговорихъ малкото пликче и на късь бѣла хартия, гласно прочетохъ, приблизително следното: „Въ интереса на едно сериозно дѣло, вѣрвамъ, че нѣма да откажете да дейдете утре, на 3 часа следъ обѣдъ въ Кадж-кѣой. Щомъ излезете отъ дебаркадера, тръгнете право предъ себе си и се отбийте въ първата сладкарница въ лѣво. Помолете съдържателя да ви отведе на горниятъ етажъ, като му кажете, че очаквате Е. ханѣмъ. Облечете се въ цивилно облекло и сложете на главата си непременно фесъ. Нищо лошо не Ви очаква. Е“.

Бележката бѣше написана съ латински букви на бѣлгски езикъ.

Всички бяхме въ недоумение и не захвемъ какво тълкуване да дадемъ на тази бележка, написана съ женски тънъкъ почеркъ. Прѣвъ заговори комендантъ.

„Колкото съдържанието на бележката да е невинно и настойчиво, работата, изглежда, да е загадъчна, но въ всѣки случай, не изглежда да е и примка, защото Кадж-кѣой е едно отъ най-аристократичнитъ и многолюдни села на Цариградъ, още повече денемъ, както гласи записката. Вие какво мислите Z, приятно е да бжде човѣкъ tête à tête нѣколко минути съ една елегантна ханѣмка, макаръ това да е малко рискувано, нелѣ?“

Най-после, ще Ви дадемъ охрана — двама моряци, които ще Ви следятъ и при опасностъ ще ви се притекатъ въ помощъ. Вземете си револвера и куражъ, покажете се джентлеменъ на поканата на една

ливи още лодкари отминаваха едни на горе, други на долу бавно безъ веселета да вдигатъ и най-малкъ шумъ. Водитъ бѣха съвършено тихи и тукъ-таме прехвъркваха първитъ гларуси, които взирайки се въ прозрачитъ води търсеха нѣщо за утринна закуска. Съ нетърпение очаквахъ да стане обѣдъ, за да взема паралоидъ.

(края следва въ идниятъ брой)

Корабостопанинъ

Търговското право не прави разлика между корабостопанинъ и арматоръ — тези две качества, въ повечето случаи, сж унифицирани, обаче, сж временно могатъ да принадлежатъ на две различни личности. Почти винаги, било, че корабостопанина използва самъ лично кораба си, било, че го отдава подъ наемъ, обаче, той е, който стжкмява екипажа и има грижата да стжкми кораба, тогава той е стопанинъ-арматоръ, ако обаче го отдава подъ наемъ безъ той самъ да го е стжкмилъ, тогава титулата на стжкмителъ принадлежи на наемателя. Обаче, не трѣбва на тези две понятия да се гледа като на синонимни такива; законодателя, безъ да обръща внимание дали корабостопанина е сжщевременно и арматоръ, или не, гласи, че той е отговоренъ граждански за всички деяния на капитана, който командва кораба и че понася всички задължения, поети отъ последния, отнасящи се до кораба и вояжа, който последния е предприелъ; така, че обстоятелството, какво, че капитана, избранъ и назначенъ отъ наемателя съ съгласието на корабостопанина за стжкмяването на кораба, по отношение на третитъ лица (заинтересованитъ) е безъ значение.

Гражданската отговорност, която се вменява на корабостопанина е включена въ загубитъ и вреди, причинени отъ екипажа командванъ отъ капитана; въ числото на първия трѣбва да се включатъ и механицитъ и огняритъ, когато кораба е снабденъ съ паренъ двигателъ. Тогава, стопанина е отговоренъ за последицитъ отъ всѣко нехайство и случка, причинени отъ експлозия на машината, когато инцидента се дължи на грѣшка и вина на машиниста и неговитъ помощници.

Продолжава въ следващия брой

чето за Кадж-кѣой. При тръгването ми, двама отъ наши моряци ме придружиха. Точно по оказанието, бихъ се въ посочената сладкарница, където, при споменаването на името на Е. ханѣмъ съдържателя ме отведе веднага на горния етажъ илюбезно запита какво да ми поднесе като на гостъ.

(края следва въ идниятъ брой)

Корабитъ, често пъти сж с притежание на нѣколко лица при такива случаи, за всичко, което се отнася до общитъ тереси на тези различни стопани, мнѣнието на нѣкои отъ стжкмителъ е преобладаващо, обаче, болшинство се разбира онова, което съчетава дѣлове отъ кораба, когато сжщитъ надминаватъ половината отъ онези и неговата стойностъ, тъй че мнѣнието и рѣшението на единъ даже само личностъ, която притежава 13/24 отъ кораба, ш преодолява онези на общитъ интереси на останалитъ съпритежатели, независимо отъ тѣнитъ брой, когато тѣ не представяватъ повече отъ 11/и отъ стойността на кораба.

Всѣки съпритежатель има право, когато пожелае да оттегли отъ предприятието, кап. продаде припадащата му частъ на друго лице, безъ това, останалитъ съпритежатели да иматъ право на въразване.

Тези съпритежания, въ случая, сж комунистически и ни трѣбва да бждатъ сѣтнати като съдружнически.

А-овъ

Къмъ абонатитъ ни

Въ брой 79 на „вестникъ“ съобщихме, че онези отъ господата абонатитъ, които не желаятъ да получаватъ в. „Морски Ратникъ“, да повърнатъ обратно въ редакцията ни и, че не сторилитъ това, ще считаме за редовни наши такива.

Нѣколцина, обаче, след като най-редовно получиха десетъ броя, до брой 85, когато имъ се представи квитанция за изплащане на абонамента отъ 60 лева годишно, повърнаха само последниятъ брой, съ забеле-