

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 — 400

„ четвъртъ — 200

„ осмина — 100

Урежда редакционенъ комитетъ

Всичко се адресира до администратора:
БОЯНЪ СТАНЧЕВЪ, кварталъ № 681, 16 до
Търговската гимназия — Варна.

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

За пилотажната служба.

Въ чл. 11. отъ Закона за полицията на крайбрежията и пристанищата е казано:

„*Портовитъ Управления сж длъжни да наблюдаватъ реда и наглеждатъ:*

- а) Влизанieto и излизанieto на корабитъ и хвърлянето котва въ пристанищата и басейнитъ, и
- б) Заставането и завързването на корабитъ по кейоветъ, скелитъ и пр.

За извършването на тая служба въ пристанищата Варна и Бургасъ, съществуваша до 1909 год. включително — длъжностни лица — пилоти, обаче отъ 1910 година тия длъжности сж преименувани въ старши-моряци, които и днесъ съществуватъ.

Функциитъ на пилотитъ — ст.-моряци, досежно пристиганieto сж опредѣлени въ чл. 9 и 10 отъ правилника за движението на корабитъ и пр. които гласятъ:

Чл. 9. Пристанищнитъ старши-моряци сж държавни чиновници. Тъ се качватъ въ корабитъ, които искатъ да влизатъ въ пристанището за да укажатъ на капитанитъ, отъ гдѣ трѣбва да минатъ и гдѣ трѣбва да застанатъ въ пристанището корабитъ, но тѣ не отговарятъ за случкитъ, които биха станали отъ лошото маневриране на корабитъ, което се извършва отъ самитъ капитани.

Чл. 10. Корабитъ, които могатъ свободно да влизатъ въ пристанището, безъ да заставатъ предварително вѣнъ отъ него при влизанieto имъ въ пристанището, не се спиратъ, за да се качватъ въ тѣхъ пристанищнитъ ст.-моряци.

Последнитъ причакватъ, такивато кораби съ лодки, носящи пристанищното знаме (националното знаме, но съ две кръстосани наклонни котви въ горния край) на онова мѣсто, гдето корабитъ трѣбва да застанатъ и имъ даватъ знакъ — точно кжде да хвърлятъ котва.

Следователно фактически у насъ споредъ горнитъ законоположения по мореплаването съществува — пилотажна служба.

Съществуването на тая служба се подкрепя още и отъ такситъ правилници — за правата, които корабитъ заплащатъ за посещаванieto на Българскитъ пристанища, а именно тарифитъ отъ 1904, 1906 и 1922 години, въ които изрично е казано: *„че всѣки корабъ при влизането си въ Бургаското и Варненското п-ща плаща за въвеждане*

т. с. за наработвачъ и мѣстоуказание . . . споредъ тонажа си, една опредѣлена такса. Тия такси се събиратъ задължително отъ всички кораби и като така пилотажа въ тия две пристанища е и задължителенъ.

При горнитъ законоположения, чудно ни се вижда, издаването на заповѣдта № 1152 отъ 18 XII 1925 год. на Г-на Министра на Жел. П. и Т. за въвежданieto отново на *пилотажната служба*, като услуга на търговското мореплаване и събиранieto на д-пълнителна такса отъ 1000 лв. отъ корабъ, когато корабитъ плащатъ пилотажнитъ такси вече редъ години, безъ обаче тѣ да сж посрещани отъ пристанищнитъ власти.

Ако въ пристанищата Варна и Бургасъ нѣма подходящи длъжностни лица да извършватъ — *Пилотажната служба*, държавата — респективно Дирекцията на Пристанищата ще трѣбва да предвиди въ бюджета и назначи подходящи лица, съ титлата — пилоти, а не да обременява корабоплаването съ нови такси и да се излага прѣдъ чужденцитъ, защото споредъ френския текстъ на всички издадени до сега тарифи таксата за въвеждане и извеждане, не е друга такса, а онази озаглавена съ — *droit de pilotage*.

P.

За морскитъ договори.

По поводъ запитванията до редакцията ни относно морскитъ контракти — намираме за уместно да дадемъ следното:

CHARTER PARTY.

Чартерпарте е единъ контрактъ, по който корабостопанина или корабоначалника се споразумява за употребата на кораба си съ нѣкой наемателъ за опредѣлено пътуване или време.

Специални форми на чартерпарте сж въ употребление при всичкитъ рейсове и пътувания, и въ всичкитъ случаи корабостопанитъ се задължаватъ корабитъ имъ да бждатъ здрави, съ здрави корпуси и въоръжени за пътуване: да бждатъ въ положение да излѣзатъ на открито море.

Следните положения сж едни от главните точки, които обикновено съществуват въ чартерпартитъ:

Ф р а х т а: определяне на превозната сума която, кога и где ще трѣбва да се изплати, и

Работните дни и часове. Чартерпартите определя работните дни, а въ нѣкои случаи и числото на часоветъ, въ които ще се тозари или разтоварва стоката. Той сжщо определя начина на работните часове и дни, сир. за „работните“ или „течащи“ дни. Ако условието е „работни“ дни, то, ако въ пристанището е възприето да не се работи нѣкои дни — кораба не чета тѣзи дни, а ако сж „течащи“ — тогазъ всѣки денъ се пресмѣта, независимо отъ това, какъвъ е обичая на страната. Дниятъ за „работното време“ понѣкога се определятъ по-точно, а въ други — се дава предѣлна дата, до която товара трѣбва да бжде натоваренъ.

Задържане на кораба — demurrage. — Ако кораба не е натоваренъ или разтоваренъ на време, на определените работни дни и просрочването е произлязло по вина на наемателя или неговитъ хора, чартерпартите определя *еднодъебно или часово обезщетение за времето, презъ което кораба е билъ задържанъ: demurrage.* То се рекламира всѣкидневно, а за въ недѣлните дни — презъ сжботата. Обикновено чартерпартите определя числото на днитъ, презъ които кораба може да бжде задържанъ и постановява, че следъ изтичането на днитъ, наречени — demurrage, кораба е свободенъ да си заміне натоваренъ или ненатоваренъ, и ако не е натоваренъ — наемателя да плати за недотовареното количество, определено по условието.

Despatch money — обратното на demurrage. Това е сумата, която корабостопанина плаща на наемателя за бързото натоварване или разтоварване на кораба, преди изтичането на уговорените работни дни.

П л а в а ю щ е у с л о в и е. То предопредѣля, че кораба ще се отправи къмъ мѣстоназначението си по най-внимателенъ начинъ.

Отбиване отъ пѣтя. Чартерпартите съ това определя, че кораба ще върви директно къмъ

мѣстоназначението си и, на базѣ необходимостъ, той нѣма да измѣни курса си.

Условието за отбиване и буксироване Това е обикновена клауза, дѣйстваща въ параходните чартерпартите, даваща имъ свобода да буксирова или да бждатъ буксирувани, както и да помагатъ на кораби, или да се отбиватъ отъ пѣтя си при необходимостъ.

Исключителни условия — force majeure. По тази клауза, като: загинване на море, пожаръ, повреждане отъ морската стихия, — управлението на кораба не носи отговорностъ.

Глобална клауза. Тя определя обезщетенията по разните неизпълнения. Обикновено обезщетенията никога не преснишаватъ размѣра на фрахта.

Ако е определено разтоварването да става въ мауни — въ специфичната клауза трѣбва да бжде определено за чия смѣтка ще стане разтоварването.

А корабоначалника писмено ще трѣбва да предупредява тозараха или разтоварача, че е готовъ да приеме или да предава стоката.

Комисиона. Това е сумата, която се плаща на посредника между корабоначалника и тозараха. Тя е единъ известенъ процентъ отъ фрахта, определенъ въ чартерпартите. Тя е сума за плащане на агента за неговата работа по общитъ корабни работи. Има и комисиона, която се плаща въ пристанището на разтоварването — *Adress-Commission.*

Консинаторъ: Лице или фирма, до които сж пратени стокитъ Това е оторизирано лице, което получава пратката. Когато агента е оторизиранъ отъ собственика на нѣкой корабъ въ чуждо пристанище да извършва корабните работи вмѣсто него — агента се нарича — консинаторъ на кораба.

Преведъ изъ „Seamanship“ — П. А. Шишкова

Условията, при които сж поставени да работятъ чуждитъ и нашитъ моряци.

Единъ бѣгълъ погледъ върху всички ония по-

Пиема на единъ пом.-капитанъ отъ парахода „Х...“

Драгии Жоржъ, завчера пристигнахъ отъ пѣтъ и бързамъ да отговоря на писмото ти. Съ какъвъ възторгъ ме облажавашъ, че съмъ морякъ и че имамъ възможността да скитамъ по свѣта! Но, Жоржъ, ти познавашъ отъ романитъ само романтичната страна, а би трѣбвало да ти се разкрие и другата — за да видишъ колко скоро човѣкъ може да забрави цѣлтъ романтизмъ, когато има щастието да бжде морякъ, а главно български морякъ, който пѣтува при липсата на морско законодателство! Така — нека ти разправа само частъ отъ пѣтуването ми и службата ми въ парахода отъ Цариградъ — до Варна.

На 5 III трѣбваше да продължимъ пѣтя си отъ Цариградъ за на северъ. Сутринята станашъ рано и презъ цѣлия денъ бѣхъ длъженъ да приемамъ стока, която товарѣхме, въпрѣки дъждътъ и силния северенъ вѣтеръ, който брулѣше лицето ми като съ дробинки... Едва къмъ 7 часътъ вечерята дигнахме котва и „зажарихме“ презъ Босфора. Следъ като се навечеряхъ, измъренъ, форменно капналь отъ умора, отидохъ да си легна... Но силнитъ подскачания на кораба ни, които бѣ изплѣзълъ

въ Черното-море, не ми дадоха да заспя, и въ повдигане на главата ми нагоре-надолу, съ съответнитъ разгърсвания — увеличаваша умората ми, която ме прехвърляше въ една кошмарна полудрѣмка до полунощъ. Въ около полунощъ — ме събудиха за да си поема дежурството си на моста. Въ даа замаха на ржцетъ и краката — бѣхъ готовъ. Трѣбваше да си представя, че съмъ се наспалъ и, завитъ въ кожуха си, и съ нахлуена до очи фуражка, стѣпихъ на моста и смѣнихъ колегата си... Силенъ студентъ северенъ вѣтеръ, който пронизва до коститъ, а лицето ми се зажули, като съ тѣпъ бръсначъ. Вълненieto силно бие носътъ и го облива. Наоколо — тъмно, като въ рогъ. Трѣбва хубаво да си отворямъ очитъ, защото хитрота на екипажа и на пѣтниците, стоката и пощата — зависятъ отъ моята бодростъ, внимание и изкуство. И, хваналь се за перилата, и стисналь жбви — минава дежурството ми въ непосилно напрежение до 4 часа сутринята. А можешъ ли си представи — дяволското дежурство — това отъ 12 до 4 часа, следъ като си работилъ цѣль денъ? Следъ като си стояль цѣль денъ на крака, предъ триумфъ? Следъ като не си спалъ цѣло дежурствие? И когато... очитъ ти сами се затварятъ? Пакъ лѣгане и пакъ неритично повдигане на главата и краката... И, когато най дълбоко съмъ заспалъ, дежурния морякъ хлопна

ложения, закони и правилници, съществуващи във всички морски държави, както и у насъ, е достатъчно да ни даде ясна представа за условията, при които сж поставени да работят всички чужди и наши моряци, безъ разлика на категория и звание. Всъщност от моряците въ чуждите параходи от капитана до последния младикъ знае до къде се простират неговите права и отъ къде почват неговите задължения. Тяхните взаимни отношения, както и тия спрямо тяхните арматори, сж ясно и категорически определени.

Държавата съ своите морски власти упражнява контрола и следи за правилното прилагане на тия закони и правилници и разрешава всички възникнали спорове, както между моряците, така и тия — съ тяхните арматори.

Боли го нашия морякъ, като вижда какви грижи полагат чуждите страни за своите моряци какъ сж ги осигурили: и нашия се осеща отритнатъ униженъ и изолиранъ.

Той, въпреки писаното въ нашия законъ за за него, пакъ не знае какво представлява самъ отъ себе си днесъ, а още повече, какво ще стане съ него и неговото семейство утре, понеже не вижда и не чувства властта, която е натоварена да следи за прилагането на тоя законъ.

Условията, при които работи моряка сж специални и за това и положенията, законите и правилниците, които регулиратъ службата му сж сжщо специални.*)

Никой не може да се нарече самъ морякъ, щито да бжде приетъ отъ когото и да било за такъвъ безъ да бждатъ познати качествата му отъ респективната морска власт, и не бжде записанъ въ регистрите ѝ споредъ категорията си.

и) Въ единъ отъ идните броеве ще изнесемъ какъ става това записване въ другите морски страни и какво може да се направи у насъ.

Условията, на които трѣбва да отговаря едно пристанище.

Едно пристанище за да бжде отъ значение трѣбва да отговаря на много условия, отъ които

на вратата ми въ 7 ч. сутринта, съ известие, че влизаме въ пристанището на Бургасъ . . . Предаваме книжата, приставаме на кея и бързаме да разстоуарваме. Бързаме, защото на другия денъ трѣбва на всѣка цена да бждемъ въ Варна. Работата не прекъсна и на обѣдъ, а после . . . продължи и до 11 часа вечерта! Какъ си — романтизмъ? Уморенъ отъ дневните ядове — а тѣ сж много — (ела да ги видишъ, когато товаримъ) — влѣзохъ въ кабината си и изтегнахъ нещастното си тѣло, което измъчвахъ така безбожно, (а ний го измъчваме така по 25 часа въ деңонощето!) . . . Отъ полунощ до 4 часа сутринта — пакъ бѣхъ дежуренъ . . . Въ 7 часа бѣхме предъ Варна, а къмъ 9 ч. — на кея. Понеже бѣ празникъ, решихъ да си легна и да се наспя, за да взематъ очите ми човѣшки видъ. Едва що бѣхъ задрѣмалъ, нѣкой чукна на вратцата ми!

— Господинъ капитане, дойдохъ да ми предадете пощата! . . . Нѣма-що, пощата е бърза и трѣбва да се предаде веднага! — решавамъ, скачамъ и бързо предавамъ пощата. Пакъ лѣгамъ . . . Нѣкой шава плахо около вратцата ми и неувѣрено тропа пакъ:

— Господинъ капитане, дойдохъ за прѣсната риба!

най-важните сж:

1) Да бжде общедостъпно за всѣкакъвъ видъ кораби презъ всѣко време на годината и деңонощето. И за това именно, трѣбва по-важните и опасни пунктове отъ крайбрежието му да се осветлятъ, и обградятъ съ необходимите фарове, въхи, шамандури, сигнали за мъгла и пр.

2) Да притежава всичките улеснения за безопасното маневриране на корабите въ него, каквито сж за цѣлата разнитъ шамандури, катери, пилоти, и пр.

3) Да представлява сигурно прибежище за корабите въ лошо време, като кейовете и въило-ломите му сж построени съ огледъ на доминирующите мѣстни вѣтрове, бури, вълнения и пр.

4) Да бжде снабдено съ всички приспособления и удобства за леко и бързо товарене и разстоуарване на стоки и пътници, защото, колкото повече улеснения има едно пристанище за манипулиране съ стоките въ него, толкова повече то ще бжде посещавано отъ чуждите параходи.

Хроника

Плавающа изложба. Турското Министерство на Търговията за да ни запознае съ произведенията на своята страна и за да създаде връзки между турските производители и нашите покупатели, урежда плавающа изложба съ парахода „Кара-Денизъ“ (4731 R.T. дълъгъ, 125 метра), който ще пристигне въ Варна на 14 Септемврий т. г.

На посетителите ще се устроятъ концерти и специални кино-филми съ историческите паметници и забележителни мѣстности въ Турция.

Магазини за улеснение на износа. — За да се засили и улесни износа презъ Генуезкото пристанище, една група арматори основали Анонимно Дружество, което ще построи грамадни магазини въ пристанището, въ които ще се складирватъ всичките предназначени за износъ стоки.

„Вѣрно, прѣсната риба веднага трѣбва да се предаде!“ решавамъ, скачамъ, четемъ кошовете, разписваме се и се готвя пакъ да лягамъ. Окото ми пада върху часовника — станало обѣдъ:

— Е, утешавамъ, се стига толкова съни! Следъ обѣдъ ще спя, и благодаря на Бога, че е далъ празници.

Следъ обѣдъ лѣгамъ съ твърдата воля, че нѣма никой вече да ме закачи и че никому нѣма да се отзова . . . Бавно се унисахъ въ прегръдките на Морфея и — о, ужасъ! — нѣкой най-настойтелно тропа на вратцата ми:

— Господинъ капитане, разрешете ми да прескоча до къщи да видя децата си: едното било болно, трѣбвало въ болницата да го носятъ . . .

— Върви! — отсичамъ му, като му давамъ утешения, а следъ това пакъ се завивамъ презъ глава, та да не избѣга Морфей. . .

Не знамъ дали е минало половинъ часъ, но помислихъ, че вратцата ми пада върху главата ми, отварямъ очи, а върху вратцата ми се барабани съ юмруци:

— Хайде бе, стига си спалъ! нощта не ти стига, та и дене си захъркалъ! познавамъ гласовете

Нови постройки въ Батумското пристанище. — През настоящия летен сезон въ Батумското пристанище ще се почне постройката на три нови кейове по образец на ония въ Американските петролни пристанища.

Същевременно ще се продължи съ 35 сажена сегашния нафтенъ молъ.

Всичката работа се оценява на 500 хиляди зл. рубли.

Хамбург-Америка Лайнъ купува Американски параходи.

Х. А. Л. преговаря за купуванието на тритъ голъми парахода: „Reliance“, „Resolute“ и „Cleveland“ съ общъ тонажъ повече отъ 60000 тона и покупната имъ цѣна е на около 12 милиона марки.

Прододени параходи.

Параходитѣ „Foreshill“ и „Forestgate“, построени презъ 1924 година въ Глазговъ отъ по 2600 тона вместимостъ сж биле продадени за около 50000 английски лири и двата.

Германскиятъ параходъ „Helmo Hemsoth“, построенъ презъ 1920 година съ 1630 тона вместимостъ е билъ продаденъ за 12000 английски лири.

Получени книги въ редакцията

1. — „ПРИКАЗКИ“, която започва съ предисловие:

Тия приказки сж за всички—отъ царя до овчаря Тѣ сж мъдрости стари и нови—нови за тия, които не сж ги чували, стари за тия, които сж ги забравили. А тия които ги помнятъ — нека пакъ да ги про-

на мои двама приятели, които дошли съ годеницитѣ и сестритѣ си на разходка,

Отварямъ вратцата, трия очи, каня, шетамъ, извинявамъ се, черпя ги конякъ.

—Хайде, да ни разведешъ изъ парахода да го разгледоме.

Напразно биха били думитѣ ми, че съмъ уморенъ и че сега си доспивамъ за цѣлъ единъ рейсъ. Та и кой ли е този бръговий жителъ, които би могълъ да ме разбере? Трѣбваше да стана, да се постегна,—зертъ дами има—и да влача умореното си тѣло по цѣлия параходъ, да обяснявамъ, да изчислявамъ, да хваля морския животъ, и да слушамъ какъ тѣ ме облажаватъ, че съмъ морякъ!.. Ирония, Жоржъ, ирония! А после — тѣ ме измъкнаха и ме поведоха съ себе си, понеже трѣбвало да се радвамъ на пролѣтътъ, ха, ха, ха!.. А азъ не смѣяхъ да уронвамъ престижа на службата си и затова не смѣяхъ да откажа на поканата имъ.

Прибрахъ се едва къмъ 11 ч. презъ нощта, когато действително откраднахъ малко сънъ, така че отъ 5 III до 7 III — презъ 64 часа — само два лжти бѣхъ спалъ по 3 часа. Облажавай ме пакъ! Проза, проза, Жоржъ!

Утре започва усилена работа, защото трѣбва да се навакса изгубеното време отъ празника:

четатъ—и на други да ги разправятъ. И отъ човѣкъ на човѣкъ, отъ кжша на кжша, нека обиколятъ всѣки кжтъ на нашата земя. И който ги чуе нека мисли за тѣхъ, самъ да се научи и на другъ да ги говори, защото и доброто и лошото, като огньъ се разнасятъ отъ мѣсто на мѣсто.

Тази книжка отъ 63 страници малкъ форматъ и струваща само 5 лв. горешо я препорѣчваме на всички, които четатъ М. Р.

2.—Романътъ „ПАЗАЧИТѢ НА ФАРА“ отъ П. А. Шишковъ отъ 8 коли, обикн форматъ, цѣна 20 лева.

Книгата е едно реалистично описание на моряшкия животъ, който има нужда отъ много дедуктивна и индуктивна работа, за да стане привлекателенъ. Въ книгата се изнасятъ по-вече отрицателнитѣ качества на моряка и безисходното му положение за семеенъ животъ при наличнитѣ условия.

Горнитѣ две книги могатъ да се изпшатъ отъ П. А. Шишковъ кварталъ 576/14 — Варна.

Едновременно съ получаването на дветѣ книги „М. Р.“ туря основа на библиотеката при редакцията си.

Моряци, въ сдружението е силата и прогреса на мореходството ни!

Печатница „Взаимность“ на Ив. Проиковъ—Варна.
Пор. № 84 1926 год.

ново — на пжты! Ще товаримъ и добитѣкъ, ти това можешъ да си го представишъ. . . Каква е войната и какъ трѣбва да прескачашъ като акробатъ по рогата на добитѣкъ!

И така: дене — товаримъ, ноще — пжтуваме. Вѣтръ, студъ или жегъ; вълнение, дъждъ или сиѣгъ — за насъ е все хубаво време.

Вчера получихъ заплатата си за миналия месецъ. Вѣроятно, ти си представлявашъ Крезовска заплата? За цѣли тридесетъ „25 часови денонощия“ ми платиха 2150 левъ, отъ които одържаха 1200 лв. за годишната ми вноска за застраховка по море.

Понеже морето всѣкога може да му се доще да ни глътне—ние сме осигурени, ха, ха, ха. . . Не сме ний осигурени, а парцалитѣ ни, изпокжсанитѣ ни дрехи, за които ще платятъ на наследниците ни.

Интересуваше ме колко получаватъ общинскиятѣ падали и излѣзе, че падаритѣ при варнен. община получаватъ надъ 3000 лв., та следъ като направихъ сравнението—разбрахъ, че имало длъжностъ и по долня отъ падарската—. . . Сега, Жоржъ, сигуренъ съмъ, че нѣма вече да ме облажавашъ!

Твой: Саша.
Р. S.—Пиши ми за твоитѣ планини и гори, за твоята хубава Витоша, а азъ отъ време на време ще ти просямъ по и шикъ изъ моето море. Ка: