



Органъ
на Съюза на Българските Моряци

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

Отдѣленъ брой 3 лева
Урежда редакционенъ комитетъ

Всичко се адресира до Съюза
на Българските моряци:
ул. „Малка-Търговска“ 2-Варна

5-я редовенъ конгресъ на Съюза на българските моряци.

На 25 и 26 октомври тази година се състоя за първи път въ София, конгреса на българските моряци отъ българския търговски флотъ на морето и Дунава.

Конгреса бѣ откритъ съ добре мотивирана приветствена речъ отъ председателя на Съюза, к-нъ Каракостовъ, който накратко изложи причинитѣ, които сж заставили Съюза да свика тазгодишниятъ си конгресъ въ столицата на България и начерта програмата на конгреса и неговитѣ задачи.

Съгласно дневния редъ, прочете се доклада на Централното Управление на Съюза и изложенията по въпроситѣ, които сж поставени за разглеждане:

1. По закона за търговското корабоплаване.
2. За засилванието на търговския флотъ.
3. За изменение правилника за екипажа на параходитѣ на Бълг. Търг. Параходно Д-во и
4. Докладва се изложението на Русенския

клонъ по форменното облѣкло на служащитѣ въ пристанищата.

Следъ това Централното управление и контролната комисия на Съюза дадоха подробенъ отчетъ за своята дейность за периода, който дѣли настоящия конгресъ отъ Видинския такъвъ, състоялъ се презъ 1929 год.

На следния день, се набра бюро за водене разискванията въ конгреса въ съставъ: председателъ Г. Малчевъ — Русе, подпредседателъ к-нъ Ива Томовъ — Варна, секретари П. А. Шишковъ — София и Ст. Кръчмаровъ — Варна и нуждното число комисии.

Въ 11 часа преди пладне, всички делегати и гости, начело съ военната музика, направиха манифестация до църквата Св. Александъръ Невски, където стана освѣщаване знамето на Бургаския клонъ отъ Съюза и обратно до салона на Желѣзничарския домъ — „Хемусъ“.

Следъ обѣдъ станаха разискванията по повдигнатитѣ въпроси и се взеха следнитѣ резолюции:

Резолюции

Взети на V-я редовенъ конгресъ на Съюза на българските моряци, състоялъ се въ Ст. София на 25-й и 26-й октомври 1931 год.

Понеже, Закона за Търговското Корабоплаване е пъленъ съ несъобразности и противоречия, истъкнати въ конгреса, противни на духътъ на Морските Закони въ морските държави въ основнитѣ си положения и спъватъ развитието на търговския флотъ и морячество, Конгреса рѣши:

- 1) Да се иска пълна и коренна ревизия на Законътъ за Търговското Корабоплаване, приетъ презъ месецъ мартъ 1931 година и публикуванъ въ Държавния вестникъ, брой 271 с. г.
- 2) Да се иска суспендирането на сщия Законъ до неговата ревизия.
- 3) Да се иска изработването на новъ Законъ, който да отговаря на основнитѣ положения, включени въ текста на сщиятъ въ морските държави.

Конгреса, като взема предъ видъ необходимостта отъ български параходи, които да обслужватъ износа на нашитѣ произведения, единодушно рѣши, че за да може търговския ни флотъ да изпълни предназначението си е необходимо:

- 1) Българското Търговско Параходно Дружество да увеличи числото на своитѣ параходи съ 3—4 чисто товарни параходи отъ среденъ тонажъ 4000 до 5000 тона,
- 2) Или държавата да разреши образуването на ново параходно дружество, което да достави нужднитѣ тонажъ параходи, които да бъдатъ освободени отъ всѣкакви мита и берии, а дружеството да бѣде освободено отъ данъци за срокъ отъ десетъ години, при което новото дружество се

задължава да не иска никакви кредити и субсидии от Държавата.

III.

Конгреса след като се занима с положението и службите в параходите на Бъл. Тър. Пар. Дружество и като взе пред вид изменението условията на живота иска:

1) Изменение на правилника за службата в параходите на Б. Т. П. Д-во, като предлага образец за проекто-договор и проекто-правилник за наемането на морските лица, които да бъдат разгледани от комисия, която ще бъде назначена да изработи новият текст на договора и правилника за службите в параходите и роля за наемването на всички морски лица.

IV.

Въ заключение, конгреса протестира:

1) Против Закона за Търговското Корабоплаване и иска суспендирането на неговите действия до коренната му ревизия.

2) Протестира против действията на Морския Сговор, който в голъма степен е бил причина за прокарването на този пакостен за Търговското Корабоплаване и морячество Закон, въ който е вложена съсловна тенденция, вредна на народното ни морско благосъстояние.

3) Протестира против изменението форменото облекло на служащите въ пристанищата и замъняването му с неморяшко.

V.

По въпросите, повдигнати вън от дневният

редъ се взема решение Съюза да действа:

а) Въ най-скоро време да се прокара закона за поощрение на родното търговско корабоплаване.

б) На всички параходи и шлепове по Дунава подъ Българско знаме — екипажите да бъдат българи и български поданици.

в) На параходите „Минерва“ и „Вишеград“ от Австро-унгарския Дунавски параходен картел, който от освобождението на България до днес продължава да експлоатира българския дунавски брегъ, да се наложи от респективното министерство 75 на сто от екипажа имъ да бъдат български моряци.

г) Да настоява за изпълнение закона за крайбрежната служба, който изрично забранява на кораби подъ чуждъ флагъ, да извършват превозъ по българския брегъ, каквито превози извършват систематически корабите на Русенската захарна фабрика, които пътуват подъ Белгийски флагъ.

д) Да се приложи закона за полицията на крайбрежията и пристанищата, по отношение на портовите капитани.

е) Изложението на Русенския клонъ от Съюза за образуване на Бълг. Нар. Дунавско Корабоплавателно Кооперативно Сдружение въ гр. Русе да се приложи към другите изложения.

Настоящите резолюции решения и протести да се връчат на:

Г-на Министра на железниците, пощите и телеграфите.

Г-на Председателя на Народното събрание и на всички Г. Г. Министри и народни представители.

ДОКЛАДЪ

на Централното Управление на Съюза на Българските моряци предъ V-я Редовенъ конгресъ, състоялъ се на 25 и 26 октомври 1931 год. — въ Ст. София.

Г. г. делегати,

Следъ IV-я редовенъ конгресъ въ гр. Видинъ презъ 1929 година и следъ извънредниятъ конгресъ на Съюза, свиканъ въ гр. Варна на 19-й и 21 декември 1930 година, Централното управление на съюза, съ съгласието на Варненския, Русенския и Бургаски клонове, нареди, настоящиятъ конгресъ да бъде свиканъ въ столицата на България, въпреки установената до сега традиция, конгресите на Съюза да се редуватъ, веднъжъ на морето, веднъжъ на Дунава. Свикването на конгреса тукъ, въ сърцето на България се налагаше от обстоятелството, че въпросите, които сж сложени за разискване въ него, сж въпроси отъ жизненъ характеръ, не само за насъ моряците, а за цѣлиятъ български народъ. Ето защо, тѣ трѣбва да бъдатъ чути отъ всички, отъ които зависи тяхното правилно разрешение.

Презъ периода на двете последни години, които ни делятъ отъ датата на Видинския конгресъ, Съюзътъ преживѣ много и премина презъ всичките фази на своя организационенъ животъ. Презъ този периодъ, до като той бѣше насочилъ всичкото свое внимание за вътрешното си уреждане и заздравяване, по начинъ, единственъ въ нашия парламентаренъ животъ, бѣше приетъ на второ и трето четене, набързо **Закона за Търговското Корабоплаване**, като по единъ ловкъ начинъ, Съюзътъ на българските моряци бѣше заобиколенъ и неговите справедливи искания за необходимите поправки, които трѣбваше да се направятъ въ него, останаха не чути.

Презъ сжщия този двегодишенъ периодъ, се измениха коренно и условията на нашата търговия съ селските произведения, и заставиха съюза да засили своята дейность, като я насочи къмъ вториятъ гелѣмъ въ

прось, който идва следъ въпроса: за закона, а именно — въпросътъ за засилването на родниятъ ни търговски флотъ до степенъ да стане факторъ за износа на нашитъ произведения до Западно-Европейскитъ пазари.

Следъ разрешаването на горнитъ два въпроса, като неминуема последица отъ тѣхъ, ще остане да бжде разрешенъ и третиятъ въпросъ: уреждането начина и условията при които ще трѣбва да бждатъ наемвани и да служатъ моряцитъ на българскитъ кораби.

Съ разрешаването на тези три въпроса, ще се разрешатъ веднѣжъ за винаги и всички второстепенни такива, които сж свързани съ живота и службата на морето и българското морячество и то съ право ще може да каже, че е изпълнило своятъ дългъ и съ достоинство ще може да се нареди наредъ съ своитъ колеги отъ корабитъ на всички културни морски държави.

Г. г. делегати,

Централното Управление на съюза, конструирано следъ конгреса въ Видинъ, както ви е известно, въ съставъ: председателъ В. Каракостовъ, подпредседатели: Ал. Ангеловъ и Ал. Тарговъ, секретарь Иванъ Ламбевъ и касиеръ Димитъръ Димитровъ, направи всичко зависяше отъ него, да предпази съюза отъ всички вредни влияния, като на време взема необходимитъ мѣрки за да се запазятъ устоитъ на съюза и общитъ интереси на българското морячество. Три делегации сж биле изпращани въ София въ връзка съ въпроса за пенсиитъ и намаление срока за служащитъ въ параходитъ, както и за корегирането и изменени-

ето Закона за Търговското Корабоплаване.

Презъ своята редовна работа, Централното Управление на Съюза е имало 31 редовни заседания, редовно протоколирани и подписани, съ 190 входящи и 300 изходящи №-ра редовно пришити и завѣрени.

Централното Управление на Съюза, съ своятъ единодушень съставъ, представлявайки петъ редовни отчетни клонове, съ 254 редовно отчетени членове и 266 полуотчетени, или всичко 520 члена, се представлява днесъ предъ Васъ съ своятъ отчетъ, редовно провѣренъ, като моли да бжде одобренъ и се освободятъ отъ отговорность Централното Управление и Контролната комисия на Съюза, като сжщевременно ви моли да подобрите и приемете бюджета на съюза за 1931 и 1932 год. въ този му видъ, въ който ви е представенъ.

Това е голѣма необходимостъ, за да се даде възможность на бждащото Централно Управление на Съюза да може да води съ успѣхъ борбата за извоюване на всички условия, които биха уредили всички останали висящи въпроси отъ жизненъ характеръ за Съюза.

Увѣрени сме, че правиятъ пѣтъ, въ който Съюза върви по настоящемъ, ще бжде продълженъ и умело използванъ съ подкрепата на всички васъ за постигането общитъ интереси.

Пожелаваме на всички добъръ успѣхъ и въ най-скоро време да видимъ българското знаме да се развѣва по всички близки и далечни морета, за разнасяние българскитъ произведения на западъ и почерпване поука отъ напредналитъ преди насъ морски народи.

Да нивѣе съюза на българскитъ моряци!

ИЗЛОЖЕНИЕ

по Закона за Търговското корабоплаване предъ V-я Редовенъ конгресъ на Съюза на Българскитъ моряци.

Закона за Търговското Корабоплаване, минатъ на бързо на III-то четене и влѣзалъ въ сила веднага, нѣма за цѣль да уреди нашето търговско корабоплаване и свързанитъ съ него жизнени въпроси, а по-скоро урежда привилегиитъ на отдѣлнитъ лица и институти. Преди още да излѣзе законътъ за Търговското Корабоплаване, ние имахме търговски флотъ, който сжществува повече отъ 36 години. За законодателитъ на закона тия 36 години не значатъ нищо, как-

то нищо не значи за тѣхъ и вѣковния опитъ и знание на цѣлиятъ морски свѣтъ. Че законодателитъ не сж имали за цѣль уреждането на нашиятъ търговски флотъ, съ новиятъ законъ, се вижда отъ обстоятелството, че не сж взети подъ внимание ония традиции, създадени презъ времето на неговото сжществуване и ония — начертани отъ историята. Не сж взети подъ внимание сжщо: опитътъ и познанията на другитъ морски народи, защото въ Закона е испус-

ната най-важната частъ отъ него, а именно първата глава, която определя, кои лица и учреждения трѣбва да се занимаватъ съ администрацията на търговския флотъ у насъ и кой трѣбва да решава въпроситѣ въ връзка съ морската търговия. Веднажъ изхвърлена основата на закона, ясно е че всичко съградено по нататъкъ ще бжде едностранчиво, объркано и несъвмѣстимо съ принципитѣ, легнали въ основата на морскитѣ закони на всички морски страни.

За новиятъ законъ се казва, че за основа при неговото съставяне е билъ взетъ Италианскиятъ такъвъ. Дѣйствително това може да е тъй, но не трѣбва да се забравя, че Италианскиятъ законъ, който законодателитѣ сж вземали за основа на нашия, преди всичко не носи името „Законъ за Търговското Корабоплаване“, а е озаглавенъ: „Законъ за Търговското Мореплаване“, или по право „Законъ за Морскиятъ Търговски Флотъ“. И такъвъ трѣбваше да бжде и нашиятъ, защото голѣмъ абсурдъ е да се приравнява плаването по морето съ онова — по рѣкитѣ и езерата. Законодателитѣ не сж вземали никакъ подъ внимание ония Министерски постановления и Касационни решения, издавани въ Италия въ продължение на 54 години, отъ когато сжществувва Закона и които сж го измѣнили съвършено. Италианския Законъ, който за своето време е билъ добъръ, е станалъ неприложимъ вече за новитѣ условия и развитие на мореплаването и човѣчеството. Ето защо, отъ 3 години въ Италия работи комисия, състояща се отъ най-добритѣ познавачи на морското законодателство, хора съ международна известностъ, която комисия има за цѣль да събере всички тия решения и постановления, да ги обобщи и въ съгласие на новитѣ условия, да изработи и новия текстъ на закона. Тази комисия е привършила първата частъ отъ своята работа и чака само отпечатването на гражданския Наказателенъ Законъ, който сжщо се преработва, за да може да съгласува съ него втората половина отъ Закона, която разглежда наказанията и престѣпленията извършени на кораба. Нашитѣ законодатели не искаха да обърнатъ внимание на това, а копираха старитѣ наказателни мѣрки, отнасящи се до далечнитѣ колонизационни и пиратски времена и ги поставиха като наказателни санкции въ нашия законъ, споредъ които на капитана и моряцитѣ се гледа едва ли не като на пирати.

Всичко това, за онзи който познава живота на морето и историята на морското

законодателство показва, че законодательтъ или не е познавалъ материята, която се е заловилъ да урежда, или пъкъ въ него сжществувало вече предубеждение, че всички моряци сж невежи и хора безъ култура, безъ да сбрѣща внимание на тѣхната дългогодишна служба, която е най-съвестната и нѣма втора да се равнява съ нея.

Но законодателитѣ не се спиратъ до тукъ. Тѣ продължаватъ да нареждатъ членъ подиръ членъ, които намѣсто да уредятъ, съвършено забъркаха и ония понятия за търговското мореплаване, които бѣха създадени въ продължение на 36 годишното сжществование на нашиятъ търговски флотъ.

Днесъ всички: и моряци и законодатели и административни органи се питатъ: възможно ли е прилагането на закона за Търговското ни Корабоплаване въ този му видъ, безъ да спъне неговото правилно развитие, или безъ да бжде нарушенъ самиятъ законъ?

Че законътъ за Търговското Корабоплаване, така както е, се явява като една голѣма пречка за развитието на търговския флотъ у насъ се вижда отъ всичкитѣ забъркани въ него понятия, двусмисленни и недоисказани изрази и най-главното: облагодетелствуването само на едно отдѣлно съсловие, а не на цѣлото българско морячество. Въ закона сж допуснати понятия и разбирания съвършено различни отъ ония на морскитѣ народи, чиято традиция датира не отъ десетки години, а отъ вѣкове

Въ нашия законъ се говори за нѣкакво „учебно плаване“, което се включва въ действителното плаване, като плавателенъ цензъ. Това учебно плаване, за което говори чл. 45 отъ Закона, не е поставено безъ смѣтка и за това и последствията отъ него не могатъ да бждатъ други освенъ вредни. Навсѣкжде и въ всички закони на морскитѣ страни се говори само за дѣйствително плаване, а дѣйствително плаване се разбира онова, което е извършено само въ съставътъ на екипажа на евинъ корабъ и то изключително само на полубна служба.

Още по-опасно за нашето търговско мореходство се явява въ закона понятието „Заповѣдъ по ведомството“, за което говори чл. 53 отъ закона. Понятие, което не сжествува въ никой другъ законъ, освенъ въ нашия. Споредъ закона, заповѣдитѣ по ведомството се явяватъ, като единъ висшъ институтъ, който е непогрешимъ и вездесжщъ. Всички попаднали подъ щастливата звезда на тия заповѣди, се определятъ въ специал-

на категория корабоначалници, които стават такива безъ никакъвъ испитъ.

Тъй като понятието „заповедъ по ведомството“ предполага винаги личната воля на началника, всички морски държави сж разрешили този въпросъ съ простата формула: всъки единъ служилъ въ „военния флотъ“, когато поиска да премине на служба въ търговския, може да направи това, ако отговаря на условията, предвидени за служащитъ въ него. За да се изопачи този членъ отъ Италианския законъ, който опредѣля начина по който офицеритъ отъ военния флотъ могатъ да преминаватъ като такива на търговския, ясно е, че цѣльта не е била друга, освенъ да се облагодетелствува едно съсловие за смѣтка на друго и да открие вратитъ на единъ голѣмъ произволъ, който може да ни донесе последиствия разрушаващи традицитъ и основитъ на търговския ни флотъ.

Въ закона е вмъкнато още нѣщо ново: „висшето морско образование“, което не сжществува за цѣлитъ на търговското мореплаване никжде въ свѣта. Защото, веднажъ дадено правото на единъ капитанъ да пътува по всички морета на земното кълбо, висшето образование само по себе си губи смисъла на своето сжществуване. Явно е, че и това понятие е вмъкнато въ закона, за да се дадатъ привилегии на лица отъ дадено съсловие, като се пренебрегнатъ правата на други, придобити по начинитъ, по които сж придобили правата си всички които днеска командватъ най-голѣмитъ параходи на свѣта.

Петата глава отъ Закона нанася новъ ударъ на търговското ни корабоплаване, като отрича правото на ония собственици, които сж доказали на практика, че могатъ да командватъ своитъ кораби. Този въпросъ много правилно е разрешенъ въ чуждитъ държави, като сж въвели една специална категория капитани практики, които иматъ право да командватъ своитъ кораби по цѣлото Средиземно море.

Опредѣлянието района на плаванията за капитани отъ близко крайбрѣжно, далечно крайбрѣжно и далечно плаване, не почива на никакви практически и теоритически условия, защото крайбрѣжното плаване, само по себе си опредѣля, че капитанътъ може да плава по всички крайбрѣжия безъ ограничение, а правото за далечно плаване остава да бжде запазено само за капитани, които ще водятъ корабитъ си презъ океана, кждѣто гъ загубватъ брѣгътъ за повече отъ 48 часа. Това е направено сжщо съ тенденция да се запази правото на нѣкакъвъ бждащъ кадъръ който по настоящемъ не сжществува, безъ

да се гледа, че нашето мореплаване ще бжде сплнато до ония пазари, които днеска сж най-важнитъ за страната.

Изглежда, че не току тъй се поставятъ на ново Херкулесови стълбове въ Гибралтаръ, като се отрича крайбрѣжното плаване до Англия и по-далече на ония, които сж плавали до сега по цѣлото Средиземно море.

Най-накрая Закона се залавя да урежда единъ въпросъ, който е отъ съвършено друго естество, а именно въпроса за параходнитъ агенти. Трѣбва да се прави ясна разлика между параходни агенти и пристанищни посредници. Агентството е въпросъ на представителство и на довѣрие, когато пристанищнитъ посредници сж лица авторизирани отъ закона за изпълнение всички формалности, свързани съ корабитъ и пристанището. Така че, закона трѣбваше да уреди по-скоро, кои лица иматъ правото да бждатъ пристанищни посредници, а не да прокарва нѣща несъвмѣстими съ правото на личното довѣрие.

По сжщиятъ начинъ като се разгледатъ всички членове на закона, ще се дойде до резултата който не оправдава основитъ върху които сж съградени тия членове отъ него.

Всички закони въ всички морски страни сж се създавали постепенно, като сж биле вземани за основа традицитъ и морската практика отъ миналото съ една едничка цѣль: засилването на търговското корабоплаване.

Съ създаването Закона за Търговското Корабоплаване у насъ, проличава само една едничка цѣль: по-вече ограничения на тия, които до сега сж доказали, че могатъ да кръстосватъ всички морета и да се облагодетелствуватъ ония, които тепърва има да доказватъ това. България, като нова морска държава, трѣбваше да почерпи поука отъ ония държави съ традиции и морско минало и тогава да пристъпи къмъ създаване на свой законъ за търговско мореплаване.

За оная частъ отъ закона, която засѣга престжлнитъ дѣяния и наказания за служителитъ на корабитъ ние нѣма да говоримъ много. Ще кажемъ само, че сж копирани наказателнитъ мѣрки, които сж биле прилагани преди 1/2 вѣкъ, безъ да се обърне внимание на гражданскиятъ наказателенъ законъ, поне за ония престжпления, които сж предвидени въ него. Така че, наказанията предвидени въ закона за търговското корабоплаване, ако по една или друга причина започнатъ да се прилагатъ, корабитъ ще останатъ безъ моряци и капитани, защото само онзи който не познава дѣйствителността, може да предвижда наказания по-голѣми отъ тия, предвидени въ Гражданския Законъ.

Въ заключение на всичко изнесено искаме.

1. Премахване монопола за корабоначалническото право, като се даде свобода на морската наука, за да могат българските граждани да следват въ всички държави отъ където ще донесатъ винаги нѣщо повече отъ онова, което имаме ние.

2. Възстановяване правата на капитанитѣ практики.

3. Въвеждане на истинския плавтеленъ цензъ — дѣйствителното плаване.

4. Пълна ревизия на закона; изработване новъ такъвъ по образца на морскитѣ страни съ вѣковенъ опитъ, който може да бжде отреченъ само отъ насъ и

5. Въ изработването на новия законъ да вземе най-голѣмъ дѣлъ Съюза на българскитѣ моряци, наедно съ всички познавачи на морското дѣло.

ИЗЛОЖЕНИЕ

До V-я Редовенъ конгресъ на Съюза на Българскитѣ моряци, въ ст. София, по въпроса за засилването и увеличаването на търговския флотъ у насъ.

Въпроса, който най-много интересува днеска, както българския народъ, тъй и българското морячество, това безспорно е въпросътъ за увеличението на търговскитѣ ни флотъ, съ който трѣбва да бждатъ изнасяни произведенията на българскитѣ народъ. Каква роля играе търговския флотъ въ една страна, ние нѣма да разискваме. Този въпросъ е разискванъ достатъчно и ясенъ за всички. Тука ще отбележимъ само, че въпроса за създаването на роденъ търговски флотъ у насъ, въ размеръ такъвъ, какъвто трѣбва да отговаря на нашитѣ нужди, не е въпросъ частенъ, а е въпросъ общественъ. Следователно на него ще трѣбва да се погледне по-сериозно, понеже отъ неговото разрешение зависи и разрешението на въпроса за стопанското и икономическо заздравяване на страната.

Ние имаме две пристанища на морето, построени преди 26 год. Имаме параходно дружество, образувано 11 години по-рано и още не сме разрешили правилно въпроса за нашия търговски флотъ, който е необходимъ за обслужването на трафика на тѣзи две пристанища.

Параходитѣ, които параходното дружество днеска притежава, не сж достатъчни да извършатъ този трафикъ. Следователно, налага се като необходимостъ. набавянето на още параходи, чисто товарни, които могатъ да послужатъ за нашия износъ на храни за Западна Европа.

Износа, който извършваме днеска съ нашитѣ параходи, достига едва 10 на сто отъ цѣлия износъ, който става презъ Варна и Бургасъ. За да можемъ да изнесемъ 65 до 80 хиляди тона храни отъ България, което съставлява едва 20—25 на сто отъ цѣлиятъ ни износъ, намъ сж необходими поне 4 парахода отъ по 4—5 хиляди тона вмѣстимостъ, които да могатъ да направятъ по 4 или 5 рейса въ годината. Отъ тукъ става ясно, че за да достигнемъ 50 на сто отъ нашия износъ, ние трѣб-

ва да разполагаме съ 8 или 10 такива параходи.

Съюзътъ на Българскитѣ моряци, за постигане предложената целъ, вижда два начина:

1. Увеличаване броя на параходитѣ на Бълг. Търг. Парах. Дружество съ товарни параходи, годни за нашия износъ и

2. Създаването на второ параходно дружество. Съ създаването на ново параходно дружество, или увеличаването броя на параходитѣ на Бълг. Търг. Параходно Дружество, параходното дѣло у насъ ще се постави на съвсемъ друга база и ще допринесе много за неговото правилно развитие.

За насъ моряцитѣ отъ търговския флотъ е отъ голѣмо-значение този въпросъ да получи своето правилно разрешение.

Създаването на ново параходно дружество у насъ ще предизвика промѣна въ сегашнитѣ схващания за търговскитѣ флотъ и трафика по море, който трѣбва да бжде насоченъ къмъ своятъ естественъ пътъ. Съревнованието, което ще се създаде между дветѣ параходни дружества, ще разреши именно въпроса който продължава да стои откритъ. А най-накрая и за самата държава е отъ голѣмо-значение, нашия износъ да става съ наши параходи, водени отъ наши капитани и моряци.

Ползата отъ засилването на параходното дружество или образуването на друго таково е безспорно голѣма:

Освенъ, че навлата ще оставатъ въ страната въ чужда валута, ще се даде работа на много безработни моряци и работници, които ще намерятъ препитание за своитѣ семейства въ тѣхъ.

Следъ всичко изложено на кратко тукъ, Съюза се обръща къмъ всички отъ които зависи разрешението на този въпросъ и иска:

1) Увеличение числото на параходитѣ на Бълг. Парах. Дружество съ чисто товарни параходи и разрешението за образуване на второ параходно дружество съ товарни параходи.

Отъ Централното Управление на Съюза на Българскитѣ Моряци.

Бъдащето на търговския ни флотъ

Сюзът на българските моряци, навреме по-вдигна въпроса за засилване търговския ни флотъ за да може да стане истински факторъ на нашия износъ.

Тази инициатива, идватъ днеска да подкрепятъ, нашитѣ производители, не само на зърнени произведения, а и тия на плодове, зеленчуци, месо, масло, яйца, птици и др.

Едно е само жалко, че конференцията, състояла се въ Варна отъ производителитѣ и постоянната комисия решила да се обърнатъ до всички мѣстни предкапитали на разнитѣ параходни дружества, съ запитване, дали сж съгласни да уредятъ редовни съобщения съ нашитѣ пристанища, като поставятъ въ линия нѣколко парахода съ хладилници, пригодени за износа на горнитѣ произведения.

Конгреса на Съюза на българските моряци, състоялъ се въ София на 25 и 26 октомври т. г. вземалъ, между другото, резолюция за засилването на търговския ни флотъ и за тази цѣль препоръчва, или Бълг. Търг. Параходно Д-во да увеличи параходитѣ си съ три или четири парахода съ тонажъ отъ по четири до пет хиляди тона, или пъкъ дължавата да разреши вноса на други четири или пет парахода съ сжщия тонажъ безъ мито за образуване на още едно параходно дружество, което има намѣрение да приспособи въ всѣки параходъ по едно отдѣление съ хладилникъ, за износъ на плодове, месо, птици, яйца, зеленчукъ и др.

При това положение на нѣщата, на поменатитѣ производители не остава нищо друго, освенъ да взематъ при сърдце подетата инициатива и да подкрепятъ моряцитѣ за посрошното образуване на новото дружество, което ще улесни не само тѣхната задача, а и тая на нашия селянинъ и най-накрая — тая на българските моряци и български народъ.

При тази перспектива нѣма да мине много за да имаме единъ хубавъ паркъ отъ 10—12 парахода, които да разнасятъ нашитѣ произведения направо до чуждитѣ пазари и да развѣватъ народното ни знаме по всички близки и далечни морета.

Между това нека бъдатъ спокойни всички, които твърдятъ, че у насъ нѣмало мѣсто за повече отъ едно параходно дружество. Нѣма защо да отиваме далече, нека погледнемъ Югославия, която има 12 дружества съ по 58, 25, 23, 11, 8, 5, 3, и 2 парахода, освенъ които, още 22 отдѣлни дружества, или частни арматори съ по единъ параходъ, или всичко 34 дружества съ 167 парахода, съ общъ тонажъ 290764 бруто и 175874 нето регистръ тона.

Ясно е да се види, какво представляваме ние съ нашето единично параходно дружество, съ своитѣ 5 парахода съ общъ тонажъ 7258 бруто и 4081 регистръ тона, въ сравнение съ нашата съседка.

Не искаме да ставаме наивни за да върваме, че условията у насъ сж еднакво благоприятни съ ония на Югославия. Това сравнение навеждаме само за тия, които не искатъ да допуснатъ сжществуването на второ параходно дружество у насъ.

Образуването не на едно а и на повече параходни дружества у насъ ще рече, морското ни

дѣло да бъде поставено на своята правъ пѣть и да се поправятъ всички направени въ миналото, грѣшки.

Нока бъдемъ повече оптимисти и да черпимъ поука отъ опита на по-напредналитѣ въ морско отношение народи и да вървимъ напредъ. Неможе повече да се стои на сжщото мѣсто, където сме застанали преди 36 години и престошно ще бъде, ако не се подкрепи, инициативата на българските моряци, които най-добре могатъ да виждатъ своето бъдаще и бъдащето на търговския ни флотъ, т. е. ако продължаваме да вървимъ по сжщия пѣть по който сме вървѣли до сега — насъ ни чака загубването и на това, което имаме; ако тръгнемъ по новиятъ пѣть, който Съюза на българските моряци чертае — насъ ни чака силенъ търговски флотъ, който истински ще изпълнява своето предназначение! . . .

М. Р.

Отзиви въ Софийския печотъ

за конгреса на Бълг. моряци

Законъ за търговското ни корабоплаване

КОНГРЕСЪТЪ НА СЪЮЗА НА БЪЛ. МОРЯЦИ

Сюзътъ на българските моряци, подъ покровителството на Негово Величество Царь Борисъ III, свиква своя V редовенъ конгресъ въ Столицата. Сюзътъ, основанъ въ Варна преди 5 години отъ моряцитѣ на българския търговски флотъ, въ конгреса между другото ще разисква новия законъ за търговското ни корабоплаване който законъ, исканъ на своето време отъ съюза, е билъ изработенъ и прокаранъ набързо, безъ да се взематъ подъ внимание справедливитѣ възражения, които сюзътъ на своето време е направилъ. По този начинъ, законътъ е трѣбвало да мине, като сж били допуснати въ него и прокарани редъ несъобразности, които се явяватъ въ противовесъ не само на сжществуващитѣ у насъ закони, но и въ противовесъ на всички сжществуващи закони въ чуждитѣ страни. Въ закона сж били отречени всички принципи, които лежатъ въ основитѣ на международното мирско право. Въ този законъ, всичко е изкълчено и изопачено, макаръ за основа да е билъ взетъ италианския морски законъ, обаче, отъ него не е запазено нищо, а всичко е било пригответено по начинъ такъвъ, че да се облагодетелствува известно съсловие, което рѣзко се отличава отъ това на моряцитѣ отъ търговския ни флотъ.

Ето защо, българското морячество, което ще се събере на 25 и 26 т. м. въ София предъ софийското общество ще издигне своя гласъ за справедливостъ и ще иска най-основателно измѣнението на единъ законъ, който освенъ пакости на родното ни корабоплаване, нищо повече не носи.

Моментътъ, въ който е свиканъ този единственъ по рода си конгресъ въ София, отсега буди голѣмъ интересъ въ всички среди на столицата, защото всички се интересуватъ да чуятъ гласа на хората на истинския трудъ на морето — хора, останали неоценени отъ насъ до сега, благодарение на тѣхната преголѣма скромность.

в. Слово

Конгресът на българските моряци.

Съюзът на българските моряци открива своя конгрес в София на 25 т. м., недѣля.

Досега конгреситѣ на моряцитѣ сж ставали въ крайморскитѣ и крайдунавски градове.

Следъ петгодишно съществуване Съюзът на моряцитѣ се явява въ столицата да провъзгласи на всеуслушание онѣя тежнениѣ и задачи, които сж свързани тѣй нераздѣлно съ морето, морскитѣ пазари и пѣтищата, които водятъ за тѣхъ. Днесъ, когато всичкото внимание на народъ и правителство е съсредоточено да се намѣри начинъ за спасение производителя на зърненото ни производство, Съюзът на моряцитѣ, състоящъ се отъ онѣя доблестни граждани, които и въ мирно време знаятъ да жертвуватъ живота си за благо на своето отечество, идва да ни открие и посочи именно тѣя нови пѣтища, за които сме длѣжни да му се притечемъ на помощъ.

Съюзът на българските моряци поставя на дневенъ редъ въ своя конгресъ следнитѣ въпроси:

1. Въпросътъ за морското ни законодателство и новиятъ законъ за търговското корабоплаване, съ неговитѣ дефекти и несъобразности.

2. Въпросътъ за бъдещето развитие на търговския ни флотъ, който е отъ грамадно значение за нашия износъ и

3. Въпросътъ за условията, при които трябва да служатъ всичкитѣ наети въ корабитѣ хора, и срокътъ за тѣхнитѣ пенсии.

Това сж три въпроси отъ общественъ и държавенъ интересъ, затова тѣ трѣбва да получатъ своето най-правилно разрешениѣ.

в-къ „Знаме“.

Конгресът на Съюза на Българските моряци.

Преди пет години моряцитѣ отъ параходитѣ и вътроходитѣ, събрани въ своятъ съюзъ на българските моряци, излъзоха съ девиза:

Морско законодателство.

Понеже законътъ за търговското корабоплаване засѣга, преди всичко и главно търговскитѣ моряци, сжщитѣ трѣбваше да бждатъ повикани въ лицето на своятъ съюзъ за да дадатъ едно правилно разрешение на този въпросъ, още повече, че тѣ сж най-компетентнитѣ по този въпросъ. И, вмѣсто това, което трѣбваше да се направи, фактитѣ показаха че тъкмо съюзът на българските моряци бѣ заобиколенъ, изолиранъ, не поканенъ, пренебрѣгнатъ и нѣкакъ си дебнишкомъ задъ гърбътъ му бѣ изработенъ законопроекта отъ чужди нему лица.

А съюзътъ е билъ обходенъ и изолиранъ, понеже въ последствие се узна отъ текстътъ на законопроекта, — че не се е целѣло да се изработи Морско законодателство, каквото иматъ другитѣ морски държави, а да се облагодетелствуватъ отдѣлни личности отъ известенъ кръгъ.

И така, законопроектътъ за търговското корабоплаване, изработенъ **отъ есвно противоречие съ морскитѣ закони и опитността на морскитѣ държави**, включилъ въ себе си тенденции на облагодетелствуване за отдѣлни лица — тази година презъ мартъ мина на бързо въ Народното събрание и днесъ той е вече законъ.

Стана законъ задъ гърба на онѣзи, за които се правѣше . . . Онѣзи, които непрекъснато сж порили и сега порятъ моретата, бѣха отхвърлени, заобиколени, излъгани, пренебрѣгнати. А онѣи, които познаватъ морето само като курортъ, дебнишкомъ се натъкмиха задъ гърбътъ на търговското морячество и изковаха свое, съсловно морско законодателство. Докато истинскитѣ моряци бѣха заети съ своята работа по разнитѣ морета, онѣзи, които нѣмаха допиръ съ търговскитѣ моряци и които познаваха морето само отъ брѣга — забиха ножъ въ гърба на търговското морячество. Изработиха законъ по свой починъ и, водими отъ личенъ и съсловенъ егоизъмъ, създадоха едно такова тенденциозно морско законодателство, което е **уникумъ** въ свѣта.

Още като минаваше въ камарата този законъ истинскитѣ моряци въ своятъ органъ „Морски Ратникъ“ наддадоха викъ и зовъ къмъ обществото, министри и народни представители — да се спре този законопроектъ, понеже бѣ **въ рѣзки и съ нищо не оправдани отклонения отъ общиятъ пѣтъ на морскитѣ народи**.

А когато стана законъ, тѣ недвусмислено прибавиха:

Ако този законъ не се преработи — нека единъ день да се не чуди историкътъ, защо и третото българско царство не е било процъвтѣло родното ни корабоплаване!

И сега, тѣзи истински моряци, плътъ отъ плътъта ни морето — отъ единиятъ край на Дунава до другиятъ — отъ северната до южната ни граница на Черно море и отъ корабитѣ, които сж въ плаване изъ южно-европейскитѣ морета — сж насрочили на 25 т. м. своятъ конгресъ, който ще се състои въ София, Тамъ тѣ ще говорятъ само морски истини.

Въ своятъ конгресъ, който нѣма да трае повече отъ три дена, тѣ ще иматъ да разгледатъ:

1. Искане — на всѣка дена да се измѣни и поправи законътъ за търг. корабоплаване, за да стане законъ по подовие на онзи на морскитѣ държави, чиято опитность рѣзко е пренебрегната въ оашия законъ.

2. Ще се иска засилването на търговската ни флота и образуването на новъ проекто-договоръ за наемането на служащитѣ въ корабитѣ, въ връзка съ измѣненята на досегашнитѣ правилникъ за париходитѣ на Б. Т. П. Д.

Съюзът на вѣлг. моряци излиза изключително изъ срѣдата на българскитѣ моряци и действа отъ тѣхно име за общо-народостно морско благосъстояние и за свое. Действува по онзи **правѣтъ пѣтъ и опитността на морскитѣ народи**. Той си остава стражъ на интереситѣ на истинскитѣ моряци и на всенародното морско благосъстояние, заради което съюзът на 25 ще събере своитѣ делегата въ столицата.

в-къ Заря.

Моряци отъ търговския флотъ! — Всички подъ знамето на Съюза за преуспѣване родното ни мореходство и благо на родината!