



Органъ
на Съюза на Българските
Моряци въ България.

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

Урежда редакционенъ комитетъ

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

Ирина Стоянова.

Завѣта на моряка.

(Кѣмъ родното море)

Сбогомъ, последно ми казвашъ
На пътѣ по чужди страни,
Първо надъ първи се радвашъ
Сръщашъ ме съ кротки вълни.

Утринъ въ усмивка ти трепвашъ,
Простирашъ горда красота,
Вечеръ другарски нашенвашъ
Въ пустинната си самота.

Монти сили ти дадохъ
Отъ младостъ до бѣли коси,
Ти съ мене, азъ съ тебе страдахъ
Все носи ме, море, носи!

Скученъ ми е твърдия брѣгъ,
Тамъ сили губя въ забрѣва,
Щомъ усили кораба бѣгъ,
Кръвта ми пламва, възтава.

Окото ти синьо следи,
До нѣтъ кораба изгуби,
Тогава въ смутени гърди
Сърдцето въ мѣхна се скуби.

Прощавай, О, родно море,
Усилва вече кораба бѣгъ,
Близките ни пази добре,
Пази, ти, родния ни брѣгъ!

Варна, 1928 г.

Ст. М.

Една резолюция на съюза на българските моряци.

На Петровденъ, състоялия се конгресъ на Съюза на българските моряци, въ гр. Бургасъ, на първо мѣсто е вземалъ една отъ много голѣмо значение за насъ, резолюция: „да се действува най-енергично съ всички разполагаеми средства за по-скорошното прокарване и приемане закона за търговското корабоплаване“.

Съюза на българските моряци, още въ началото на своето образуване, съзнавайки голѣмото значение на единъ законъ, уреждащъ търговското мо-

реплаване у насъ, както и ролята която има да играе за неговото закрепване и бѣдаще развитие, застана правилно на становището, да иска по-скорошното корегирание и внасяне въ камарата, изработения вече „законопроектъ за търговското корабоплаване“ и да стане законъ.

Ако всичко това се касае за доброто на нацията, ние недоумѣваме, защо тогава трѣбва още да се бави прокарването на този законъ, отъ който остава лишена още, само нашата страна, която всички желаемъ да видимъ издигната, споредъ силитѣ ѝ и въ морско отношение.

За този законопроектъ се писа доста много на времето и искаме да върваме, че на всички е ясно вече, какво времето да стане законъ е настанало щомъ искаме и нашия търговски флотъ да добие истинския си образъ на тѣхъ.

Но наредъ съ казания законопроектъ, бѣше повдигнатъ въпроса и за другъ още единъ законопроектъ, а именно тоя „за настрѣчение родното корабоплаване“, който по своето значение ще допринесе не по-малко отъ първия, за развитието на родния ни търговски флотъ. Този последния законопроектъ има за целъ, да се направи всичко възможно отъ страна на държавата, което не е повече отъ онова, което всички държави, граничещи съ море, сж направили за своитѣ търговски флоти.

Веднѣжъ оцѣнена правилно ролята, която играе търговската флота въ икономическо и културно отношение на една страна, не остава нищо друго, освенъ ръководящитѣ фактори въ страната да се заематъ и направятъ зависящото отъ тѣхъ за най-скорошното прокарване на тия два тъй необходими законопроекти.

Между толкова закони, прокарвани въ една година въ народното събрание, целящи повдигането и уредбата на страната, ще се намери време за прокарването и на тия два законопроекти, които сжщо ще допринесътъ много за бѣдащето на нашето отечество.

Българските моряци, много правилно и основателно отправятъ вѣлѣтъ къмъ всички български граждани, съзнавали голѣмата полза отъ морето и родния търговски флотъ, да употребятъ всичкото си просвѣтено влияние тамъ, където трѣбва, щото поменатитѣ два законопроекти, които ние печатаме въ колонитѣ на „Морски Ратникъ“ и ще дадемъ нуждитѣ пояснения и забележки, да станатъ по-скоро закони за благото на родината и благоденствието на всички.

и-нѣ Шопъ.

Кога ли у насъ ще бжде така?

Както винаги, така и днесъ правехъ обикновената си разходка изъ пристанище-

то не изпускайки нищо отъ околото си.

Въпреки, че слънцето, клонеше къмъ залезъ, обливайки околнитъ байри съ пурпур, които трептеха и бѣгаха единъ празъ другъ, отразявайки се въ водата, която имаше особѣнъ цвѣтъ, — пристанището бѣ така оживено, че тоя шумъ и глъчъ, който излизаше отъ стотици гърла, му придаваха празниченъ видъ. Вийчоветъ на нѣкои параходи още сѣрипгѣха подъ тежестта на товаръ, който дигаха и слагаха. Любопитни пришелци, невиджали до сега море, сновеха на горѣ — надолѣ, спирайки се ту при единъ — ту при другъ параходъ — изказвайки своето възхищение и удивление.

Умисленъ и захласнатъ въ чаровния залезъ на слънцето, неволно се слѣхъ съ тѣлпата любопитна, която ме установи прѣдъ единъ иностраненъ параходъ, който разтозарваша разни дреболии. Тия, съ които вървѣхъ, пожелаха да разгледатъ парахода, обаче имъ се отказа, тъй като времето бѣше напреднало, т. е. минаваше 8 ч.

Гледайки така, неволно погледѣхъ ми се плъзна по борта на парахода и се спрѣ на лице менъ познато, което също ме гледаше. Следъ размененитъ привѣтствия, запитахъ своя познатъ какво прави тамъ, и дали не работи въ парахода.

Последниятъ ми отговори, че не работи а е „вацманъ“ дежуренъ азъка вечеръ на парахода до отпътуването на последния, а денемъ е свободенъ. Такъвъ редъ билъ заведенъ въ иностранитъ параходи, за да се даде пълна възможност на моряцитъ да използватъ почивкитъ си въ пристанищата. Сутринъ, той предава дежурството, като донася за всички произшествия презъ нощта. Въпреки че ми бѣше известенъ редѣтъ въ иностранитъ параходи, но за да поведя разговоръ, попитахъ приятеля си, дали и въ машинното отдѣление иматъ такива вацмани, когато парахода е въ портъ. Да, каза той — тия хора правятъ всичко възможно да запазятъ силитъ и енергията на екипажѣтъ си за дългото и мъчително пътувание по море. И той ми обясни какъ тѣ строго се придържатъ въ 8 часовия работенъ день. Разправи ми, че всѣка компания въ порта кждето е нейното седалище, държи резервенъ плащанъ екипажъ, който билъ винаги готовъ при евентуално заболяване, да смѣни своитъ колеги или пъкъ презъ времето презъ което пожелають да използватъ годишната полагаема се отпуски. Отъ моряцитъ нѣмаше никого въ парахода, всички бѣха отишли да отдѣхнатъ и се повеселятъ на сухо. Изпушихме по

цигара и се раздѣлихме. Азъ се повърнахъ на задъ, потънахъ въ размишление питайки се: „Дали и въ насъ не може да бѣде всичко така устроено“. Въ това време нѣкой ме повика и прекъсна моитъ философски размишления. Повдигнахъ глава по посока на гласѣтъ и видѣхъ, че се намирамъ прѣдъ български параходъ гордо прилѣпилъ се съ дѣсниятъ си бортъ на кея. Голѣмо оживление се забелѣзваше на него. Моряцитъ обкичили борта му съ полубоядисанитъ си фигури висѣха на скалушитъ, трѣскаво боядисвайки го. Помислихъ, че готвятъ парахода за посрѣщане на нѣкой голѣмъ „гостъ“, или пъкъ за тържество и напразно напѣгахъ памятьта си да припомня какъвъ празникъ имаме. Виждайки ги какъ работѣха въ тоя късенъ часъ, безъ да ща, ги запитахъ, по какъвъ случай е всичко това?

Друженъ горчивъ смѣхъ посрѣшна мѣя въпросъ, слѣдъ което се засипаха въздишки и възклицания: „Ехъ, тъй сме ние простосмъртнитъ, а имаме и Съюзъ“.

Тия упрѣци се забиха като жило въ сърдето ми, зеръ и азъ съмъ отъ тоя съюзъ, та ги помолихъ да ми разкажатъ болката си. Уви! това не само ме трогна, но и разочроза и развали добритъ ми впечатления добити отъ разговорѣтъ ми по уредбата въ иностранитъ параходъ. Та седнахъ да се поразговоря съ своитъ колеги и ги поуспокоя, като колкото ми силитъ позволяваха, извинихъ поведението на Съюза, казвайки имъ, че не той е кривъ, а тѣ, че своевремерно не го освѣтляватъ по въпроси, които сж отъ най-жизненъ характеръ за нашето морячество. И изказвайки болката си, азъ узнахъ какъ е разпредѣлено работното време въ нѣкои отъ нашитъ параходи: сутринъ започватъ работа отъ 5 ч. и до 8 ч. миятъ бѣлата боя или палубата. Отъ 8—12 ч. работятъ изъ парахода: боядисватъ или чистятъ. Отъ 12 — 2 ч., които трѣбва да почиватъ, пристигатъ въ нѣкое пристанище и по тоя начинъ остава неизползувана и двучасовата почивка. Вечеръ приспиватъ 3 и половина — 4 часа и до 6 часа боядисватъ; а отъ 6 — 9—10 часа миятъ палубата, или бѣлата боя. Единъ день отъ седмицата иматъ прѣстой, въ който трѣбва да използватъ 36 часовата почивка; но понеже въ тоя день взиматъ вжглица, трѣбва да се мие палубата и почивката се занемарява.

Не стига това, че работятъ и съ електрическо освѣтление, ами дирекцията билъ постоянно недоволна и глобявала, демонстрирайки своето недоволство. Имало случаи, когато моряци заболявали, и понеже най-бли-

зкото до тях началство ги освобождавали от работа, тѣ го мѣмрели, защо имъ да вѣль възможност да си отдѣхнатъ, а на ги заставало да работятъ. Ето защо въ заключение, казва онеправданиѣ, вземѣте си отъ това белѣжка, и не пълнете вѣстника ни съ стихове и празни работи, а дайте изразъ на нашата мъжа за да чуятъ и четатъ тия, които могатъ и отъ които зависи нашето облекчение.

Неужели, ние бѣлгаритѣ, които копираме всичко отъ вѣнъ, и го използваме въ обратно направление, не можемъ заведе и въ нашиѣ параходи тоя образцовъ редъ, който съществува въ иностранитѣ. Нека тия, отъ които зависи това, не забравятъ прѣснитѣ случаи съ преждевременно покосенитѣ но оещаваша много труженици, които станаха жертва на своята жажда, и желание да се посвѣтятъ на морето — склопиха очи навѣки, благодарение на тежкитѣ и непоносими условия, при които се намира бѣлгарското морячество. Ако тия, които смучатъ нектара отъ работата, която тия скромни труженици денонощно изнасятъ, не умѣятъ да ги ценятъ и пазятъ, то Морето ли е средството което ще ги защити? Бѣлгари, ценете моряка, ако искате бѣлгария да стане морска дѣлница.

Не злоупотребявайте това, което сами сте му дали.

Антонъ П. Хумовъ — Анхигло.

Конгресъ на моряцитѣ

На 12, 13 и 14 юлий т. г. въ Бургасъ се състоя III-ия редовенъ конгресъ на съюза на бѣлгарскитѣ моряци.

Наистина и сравнително още много млада е организацията на бѣлгарскитѣ моряци, но затова пъкъ нейния животъ и напредѣкъ сж отъ несъмнено и жизнено значение за общия ни материаленъ и духовенъ напредѣкъ.

Младо е и почти предъ прага на своето утренно и по-далечно бъдѣше въобще нашето морско и рѣчно дѣло, безъ развѣта на което поне отъ сега нататѣкъ е немислимо държавното ни културно развитие сжщо така и националното ни благоденствие.

Че е така, се вижда отъ факта, какво и държава и общество сж устремили своя погледъ и внимание къмъ уреждането и покровителството на нашето морско и рѣчно дѣло, а това отъ своя страна, е едно твърде отраднo явление всрѣдъ нашата не-радостна действителностъ.

Природното и географическо разполо-

жение на нашата страна, която се мие на сѣверъ отъ пълноводното и широко плавателно корито на Дунава, а на изтокъ да се плиска отъ водитѣ на Черното-море, създава отъ своя страна всички благоприятни възможности и изгледи за единъ още по благодатенъ развѣтъ на нашия Дунавски и Черноморски търговски и националенъ флотъ.

Ето защо въ тая посока и съюза на бѣлгарскитѣ моряци е повиканъ, покрай и наредъ съ отстояването на своитѣ непосредствени, професионални и културни интереси и нужди, да допринесе твърде много и за общото стопанско и културно прѣуспяване на Бѣлгария.

И тъкмо за това неговитѣ начинания заслужаватъ вниманието и грижитѣ на държавата и на обществото.

Само история и легенда ще си останатъ, че бѣлгарина се е страхувалъ отъ морето.

И до сега даже той е доказалъ, че може да бжде стихия не само въ полето на благословения полски трудъ, стихия въ бранното поле на честѣта, но сжщо така и стихия и безстрашенъ копачъ.

Морето! Та то крие толкова много чаръ и поезия по величественото еднообразие на своитѣ небесно-сини води! Нѣщо по-вече.

Въ своитѣ недра и тайнственни глѣбини морето крие толкова много съкровища и разнообразни блага, които могатъ и трѣбва да бждатъ използвани за нашето национално благоденствие и въобще за културния ни напредѣкъ. А шомъ това е така, струва ни се, че всички трѣбва да имаме присърдце развитието и преуспяването на съюза на бѣлгарскитѣ моряци.

Дѣлото и начинанията на Съюза на бѣлгарскитѣ моряци съ основание заслужаватъ моралната и материална подкрепа на държава и общество, защото тѣ сж дѣла и начинания, които носятъ благоденствие и култура за цѣлата страна.

Въ заключение: разрастѣтъ и развѣта на нашето морско и рѣчно дѣло, взето въ неговата най-широка смисълъ, неизмѣримо много ще допринесе за облекчението и оздравяването на цѣлокупното бѣлгарско племе не само отъ придобититѣ отъ свѣтовната война физически и материални страдания, но и отъ крайно несправедливитѣ и непоносими репарационни кошмарни контрибуции.

Печатница „Взаимность“ на Из. Прокопъ — Варна
Пор. № 224 — 1928 год.

Към родното море

През последните години стремежът на българите към морето се засилва все повече и повече. От всички краища на страната, дори и от затънени села, през лятните месеци към нашите морски курорти се стичат хиляди хора за да дият целебността на морската вода и пясък. Морето, като източник на здраве и енергия, печели всеки ден своите хиляди поклонници. Тъй, българина прикован в равнината или планините, слеза до морския бряг, за да опознае родното море, да го обикне и да престане да се страхува и да бяга от него.

Криещо в своите сини дълбини толкова съкровища и богатства, източник на богата храна и благосъстояние, нашето море до сега е било чуждо за широките слоеве на народа ни, който по психология и менталитет е повече прикован към земята, която смъта за единствен източник за благосъстояние.

Със привличането на хиляди лятовници край морето, щ: може да се избие от душата на нашия народ убеждението че само земята е извор на блага.

Въз тая насока обаче е необходима широката пропаганда на разните организации, свързани с морето и неговите сервиси.

Тъ трябва да използвам прииждането на лятовниците и чрез публични беседи и демонстрации да спечелят сърцата на българите за родното море.

Въз тая насока е необходима една системна

работа, за да може да се чакат от нашият морски бряг е пуст. Глашето море още не е намърило своя голем легион от ратници, които да го обикнат, да го завладеят и да направят от него източник за свое и обществено благосъстояние.

Но българина трябва да се внуши, че както земята крие в своите недра злато и брилянти, тъй и пазвите на морето крият съкровища, които чакат смелите и ентузиазирани ржц да ги изгребат из дълбините.

Българинът, който в течение на векове е брулен и кален сред житейските бури, не би ва да се плаши от морските бури.

Той трябва да развие националния трикулор навсвкжде. Надъ бълите гриви на вълните, тъй както го е развѣвал надъ всички кули и върхоѣ на балканския полуостровъ.

В. Павурджиевъ.

Законопроектъ за Търговското Корабоплаване

(Продължение от брой 53)

Чл. 10. Да ръководят постройката на кораби въ страната могат само лицата упоменати въ предишния членъ при следните ограничения:

а) Тетникъ-Корабостроителитъ не могат да строят кораби съ по-голям тонажъ отъ 300 регистър тона бруто вмѣстимостъ.

б) Майсторитъ корабостроители могат да строят до 50 регистър тона бруто вмѣстимостъ.

Да предприемат обаче постройка на кораби могат и всички други лица или дружества, стига самитъ постройки да се ръководят от лицата

упоменати въ чл. 9 на този законъ и при условията на първата алинея на този законъ.

Корабъ по смисъла на този законъ е всеки плаващъ съдъ, независимо отъ вмѣстимостта, материала отъ който е построенъ и видътъ на двигателя му, съ изключение на лодките предназначени за риболовъ въ териториалните води или за превозъ на пътници въ пристанищата, рейдовете и по крайбрежията.

Чл. 11. Чуждитъ корабостроители, снабдени съ документи отъ тѣхните държави, отъ които се вижда, че тѣ отговарятъ на условията предвидени въ чл. 9 на този законъ или на аналогичните текстове въ законитъ на страната, отъ която притежаватъ тия документи, могат да бждатъ допуснати съ разрешението на Министерството на Ж. П. Т. да упражняватъ занаятието си въ Царството.

Чл. 12. Всѣки корабостроителъ е длъженъ, преди да почне постройката на нѣкой корабъ, да декларира това въ съответното пристанищно управление, като съобщи дали строи кораба за своя смѣтка или чужда. Въ последния случай той трябва да представи въ Пристанищното Управление договорътъ относещъ се за това предприятие; не направили това, постройката ще се счита като започната за собствена смѣтка на корабостроителя.

Планове на кораби за постройка, които съ декларирани като собственостъ на Български поданици, трябва да бждатъ представени предварително въ съответното пристанищно управление, за да бждатъ удобрени отъ Министерството на Ж. П. Т.

Чл. 13. Ако поръчившиятъ или корабостроителя, който строи за своя смѣтка, иска презъ време на строежа на кораба да вземе за съдружници въ собствеността на същия трети лица, длъженъ е до пописване на кораба да декларира предъ съответното Пристанищно управление за това и да представи склюжения по случая договоръ.

При липса на такава декларация, кораба се записва на името на поръчившия или на корабостроителя, който строи за своя смѣтка.

Чл. 14. Корабостроителя не може да спуща на вода построенитъ отъ него корабъ безъ съгласието на собственикътъ му.

Преди да постъпи къмъ спущането на кораба, корабостроителя поисква отъ съответното пристанищно управление, да се извърши отъ последното измерването на кораба, съгласно чл. 23 отъ този законъ.

ГЛАВА III.

За документитъ, които удостоверяватъ поданството на кораба.

Чл. 15. За удостоверяване на своето поданство, всѣки български корабъ трябва постоянно да носи следните документи: актъ за поданство и списъкъ на обслужата.

Чл. 16. Акта за поданство съдържа името на кораба, видътъ, вмѣстимостта и имената: на собственика, ако е едно лице или на дружеството или на собственицитъ му, както и дѣловетъ, съ които всѣки отъ тѣхъ участва въ съсобствеността.

Въ акта за поданството се вписва и свидетелството за отплаване.

Чл. 17. Актоветъ за поданство се издаватъ въ името на *Негово Величество Царя* отъ Министъра на Ж. П. Т. по форма определена въ правилника за прилагане на този законъ.

(Следва)