

МОРСКИ РАТНИКЪ

Ръкописи не се връщатъ

„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 № 581/16 до
Търговската гимназия — Варна.

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

Scorpion.

За търговското ни мореходство

За да може да се закрѣпи въ народа убеждението, че повдигането на търговското мореходство е от голямо значение за страната, трябва да се създаде отъ него ОБЩЕСТВЕННО МНЕНИЕ по морските въпроси.

Paul Cloarec.

България не е онази, отъ преди четиридесетъ години Тя е вече съ пристанища и параходи. Но важното е, че както на единия, така и на другия, липсва нужния пулс, липсва тласъка за тяхното развитие.

Варна и Бургасъ сж пунктоветъ за свързка по море съ външния търговски святъ. Една нощъ нѣтъ само ни дѣли отъ Босфора, който ни открива нѣтъ презъ Цариградъ за европейскитъ житни пазари, но ние нѣмаме нужнитъ средства за да подържаме тая свързка.

Затова, нека съ общи усилия да заработимъ за създаването на тия средства, като се постараемъ да начертаямъ оня ясна и определена „морска политика“, която, подкрепена съ необходимото „морско законодателство“, ще ни изведе на правия пътъ.

Въпроса е наръбъл и чака сесето разрешение, което не трябва да бжде въ зависимостъ само, отъ създадениетъ днесъ моменти, а съ погледъ на бъдещето.

Нашата търговска флота замира постепенно. На мѣсто да се развива и увеличава, тя упада и се намалява. И колкото това упадване се засилва, толкова по-малко ставатъ тласоветъ, които се издигатъ за нейното възреждане.

Голямо е значението на нейното възреждане, затова призоваваме всички посетени въ морскитъ работи да работятъ упорито, систематически и съ тѣктъ, понеже то е дѣло общо-икономическо за цялата страна.

Стига безинтересованностъ, стига пасивностъ и луганица въ тая хаосъ на неопределенностъ, защото, ако ще продължаваме така, ще загубимъ и това, което ни е останало!

Моряка има здравъ стомахъ — отпоръ срещу морската болестъ; орлово зрѣние — за да знае всѣки моментъ какво има на хоризонта; вълчи слухъ — за да не се излъже въ никой звукъ; здрави мисли — за да се повѣрва само на ржсетъ си; здрави крака, опнати на джги отъ коленетъ на долу — за да балансира автоматически на вълнението, — и здрави стѣпала — за да имъ се осланя, когато стѣпва на пертитъ за да виси по коремъ върху реитъ.

Моряка е още: спокоенъ, съобразителенъ, безстрашенъ и самопожертвувателенъ . . . Следъ това той е цѣль морякъ, или — на три четвърти — шурманъ. Шурманъ е квалифициранъ морякъ съ една дробена: морската наука.

Капитанъ — това е три четвърти практика и една четвъртъ теория. Тритъ четвърти му ги дава непосредствено морето а едната четвъртъ — брѣгътъ: морската академия.

Капитанъ, загубилъ своя здравъ стомахъ — е само на половина-капитанъ, а този, който тури очила или оглушѣе — за винаги напуша командирския мостъ.

Капитанъ, — обектъ на морската болестъ, на слабо зрѣние, на слабъ слухъ, — на слаба съобразителностъ, на страхъ и — не миналъ презъ школовката на квалифицирания морякъ, е такава логическа безсмислица — каквато е — болния отъ хслера и морални дефекти генералъ, който очаква на бойното поле помощъ само отъ генералшабнитъ си познания по фортификацията.

Въ накоплението на ценноститъ на морския опитъ презъ дългитъ години на своята практика на открито море — живущия върху морето изостря сесето зрѣние, увеличава силата на слухътъ си, използва волята си, избистря умътъ си, тренира ср-

ганизъмъ си, опознава се съ моретата, заживява съ душата на океана и той става единъ поддатливъ инструментъ на морската стихия: морякъ.

Въ непрестанната си практика на маневриране, което му става играчка и елементъ, — той достига до положението на артистъ въ своето дѣло: пилотъ.

А въ съвкупния сборъ на ценноститѣ на моряка, на пилота и на морския академикъ—предъ насъ израства корабоначалника, като синтезъ на различнитѣ видове морски опитности Израства корабоначалника-капитанъ, включавашъ всичкитѣ степени на морската иерархия, отъ младика — до себе си: корабоначалника, който може безстрашно да обикаля свѣта . .

Защото професията на корабоначалника не е Наука, а — изкуство.

М. Б.

Извлечение отъ Италианския Морски Законъ.

ЗА ПИЛОТИТѢ.

На вниманието на Ония, които изреждатъ морскитѣ работи.

Чл. 1. Въ всѣки портъ, каналъ и други мѣста, където корабитѣ заставатъ на котва, когато се укаже нуждъ, ще се образуватъ пилотни бригади въ услуга на корабитѣ.

Въ една бригада може да има единъ или повече старши пилоти, натоварени съ службата на пилотитѣ.

Чл. 2. Всички пилоти се снабдяватъ съ легитимации отъ портовитѣ управления, където се записватъ въ специални регистри.

Условието, при които може нѣкой да стане пилотъ или старши пилотъ, както и подробноститѣ на самата служба ще бждатъ опредѣлени въ правилника.

Чл. 3. Пилоти, осждени за престѣпления отъ криминаленъ характеръ ще бждатъ заличавани отъ регистритѣ и не ще бждатъ приемани на ново до като не се реабилитиратъ.

Чл. 4. Възнагражденията на пилотитѣ се опредѣлятъ съ специална тарифа, утвърдена съ кралски указъ.

Чл. 5. Лице, което не принадлежи на бригадата, не може да извършва пилотажъ.

Въ случаетѣ, когато нѣма пилоти, рибари и други моряци, ако бждатъ повинани отъ кораба за да му покажатъ пътя до пристанището или когвеното мѣсто, могатъ да приематъ поканата само при условие, че още съ качването си на парахода ще декларираатъ, че не сж авторизирани пилоти.

Чл. 6. Пилотната служба въ пристанищата, каналитѣ, заливитѣ и пр. може да бжде обявена за задължителна отъ държавата, където намѣри за нужно.

Чл. 7. Пилота който пилотира единъ корабъ опредѣля курсоветѣ, командува отдаването на котвѣ, вързването на въжгата и всичко, което се отнася до сигурността на кораба.

Чл. 8. Пилота не може да напусне пилотирания отъ него корабъ, до като не го спре на котва, завърже или постави на безопасно мѣсто а за тия кораби, които заминаватъ—до като не ги

изведе вънъ отъ всѣка опасностъ*.

Чл. 9. Ако капитана, въпрѣки това, задържи пилота още за нѣкое време, но все още до като се вижда пристанището — предажда се една допълнителна такса, опредѣлена въ тарифата.

Чл. 10. Всички подробности по службата за всѣки портъ и пилотнитѣ реморкьори, ще бждатъ опредѣлени за разнитѣ мѣста съ съответнитѣ правилници.

Заб. Капитанъ, който е поверилъ управлението на кораба си на единъ задължителенъ пилотъ, остава всѣкога лично отговоренъ за всички вреди, причинени на други кораби отъ сблъскване, или върху своя корабъ по каквито и да било причини.

*Въ следния брой ще дадемъ въ преводъ извлечение отъ правилника.

Отъ нѣколко мѣста редакцията ни е получила покани и напомнювания, че би било добре да повдигнемъ—въпроса за образуването на „морско професионално сдружение“, въ което да влизатъ всичкитѣ търговски моряци, отъ командиря—до младика, отъ платноходеща-капитанъ — до лодкаря, както и всички онези хора — gente di mare — които иматъ допирни точки и интереси съ морето. Сочейки ни, че даже и амбулантнитѣ продавачи си имали професионално сдружение, поканитѣ хвърлятъ единъ упрѣкъ къмъ морското ни съсловие — онова на търговскитѣ ни моряци—че до денъ днешенъ то е било недѣятелно и неподатливо на сдружаване.

Ставайки отзвукъ на тѣзи покани, редакцията ни е взела решение да изработи единъ проекто-уставъ, който да отпечата въ единъ въ иднитѣ си броеве, за да може да се дадатъ мнения по него преди да се пристѣпи къмъ образуването на сдружението.

Ще очакваме подкрепата на всички моряци, които радятъ за личното преуспѣване на моряцитѣ, както и за онова — на бждещото ни мореходство, което е било въ летаргически сънъ цѣли 40 години.

За морското посредничество.

Les courtiers maritimes

За извършването на формалноститѣ по обезмитването на стокитѣ предъ митницитѣ и престо за сжщитѣ предъ Ж. П. линии, сжществуватъ за коноположения за признаването правата на митнишки и Ж. П. посредници. За правата и задълженията на тия посредници има изработени нуждитѣ правилници отъ респективнитѣ министерства — на Финанситѣ и Желѣзницитѣ, които правилници регулиратъ и условията кои лица могатъ да бждатъ признати за такива.

На тия посредници въ всѣка митница, и Ж. П. гара и влагалище списъкъ се води съ означение на имената и адреситѣ имъ и администрацията на

казаните по-горе служби имат право на контрол върху действията им, като те са и непосредствено отговорни предъ същите за всички евентуални грешки допуснати при тарифирането и пр.

Както митнишката и Ж. П. служби, така също и пристанищната служба са специални и, като така, следва да се създаде и за нея положение за посредници.

Ний виждаме по всички пристанища по Черноморския и Дунавския бряг, да се подвизават самозвани посредници: българи, гърци, ерменци и други, които не познават никакъ пристанищната служба, а даже не знаят да пишат и говорят правилно на български. Тия самозвани лица се явяват като посредници предъ портовите управления и, понеже сами не са въ положение да извършат формалностите по пристигането и замиването на корабите и пр., прибегват за услуга къмъ трети лица.

Пристанищни посредници съществуват въ всички държави, като въ всяка има създадено положение за регулиране правата и задълженията имъ къмъ портовите управления. На лицата, имащи право на посредници, се води списъкъ по подобие на митнишката и Ж. П. администрация, и за всички престъпления по службата, пор. управления — респективно Дирекцията на Мореплаването налага нужните наказания и глоби, споредъ престъплението.

Ний апелираме къмъ Дирекцията на Желѣз. и Пристанищата, да уреди тая служба въ нашите пристанища, като създаде нужния правилникъ за прист. посредници. Уреждането на тоя въпрос нѣма да коштува нищо на държавата — напротивъ той ще я гарантира, ще усигури и улесни службите, и съ него ще се избѣгнатъ досегашните разпраски.

Моряци, както неуморно и съ постоянство работите на морето — така работете за закрепването на „М. Р.“, върху който ще градимъ бѣдѣщето ни мореходство.

Колко нещастия въ свѣта произтичатъ отъ това, че не знаемъ какъ да служимъ.

Когато майката се научи да отгледва своите деца, когато учителя се научи да преподава на своите ученици, когато властта се научи какъ да слугува на населението, да удовлетвори неговите нужди, да създаде закони, необходими за неговото развитие — свѣтътъ ще има по-друга физиономия.

Облѣха на морето

... Азъ познавамъ и обичамъ морето То е отворена книга предъ мене. Наблюдавамъ го и чета въ него: безкраенъ символъ на всичко, до което се докосвамъ: безкраенъ изворъ на пертурбации, комбинации и преливи . . . То е символъ на живота на човѣчеството и на отделния човѣкъ. Вълните му по-буйни или по-слаби, представляватъ живота на всѣкъ човѣкъ, който стрелетъ . . .

материално съществуване. И човѣкътъ, подобно на морето, се домогва къмъ високите и гранитни брягове, за да се върне отмалѣтъ и остарѣлъ къмъ съставните части, отъ които е построенъ: подобно на пѣливата вълна, която въ момента на удара си о бряга или въ скалата, е нѣщо цѣлно, хармонично и завършено, а следъ това се прѣска на хиляди капчици и воденъ прахъ — тъй и човѣкътъ въ периода на своята бодростъ и мощъ, си бие челото и интелекта въ необходимостта на индивидуалния животъ, а следъ това — разпрѣсва се на хиляди частици. Морето е капризно, като човѣшката душа. То е единъ необятенъ организъмъ съ своя душа: то живѣе както и азъ . . . Морето е капризно, люто, бѣсно въ момента на раздражението си, когато вѣгъра влива мощъ въ водите му, за да ги превърне въ грамадни оживотворени валове, които безмилостно рушатъ . . . То е съ мила и приветлива душа, когато никой не го закача: когато, задрѣмало подъ ясното слънце, спи въ безвѣтрието . . . То е въплотение на човѣшкия капризенъ, неумолимъ, суетенъ, и безцѣленъ, тихъ и буенъ, милъ и злобенъ, жестокъ и любящъ животъ и еднакво, както човѣшкия животъ е поезия и трагедия — радостъ и страдания — тъй и морето алтернативно си мѣни настроенията . . . То се смѣе, говори, плаче, пѣе . . . то люби, отмъщава, поглѣща: вѣченъ организъмъ. вѣчна душа, въ която ний, моряците сме влюбени всѣки единъ по своему . . . То е единъ свѣтъ съ свои свѣтове . . . То е разуменъ организъмъ съ свои разумни поддѣления; обща сфера — съ безброй сфери на разуменъ животъ Презъ всѣко хоризонтално сѣчение на 10—20—50—100 . . . 8000 метра дълбочина — морето ни открива нови и все по-нови сфери на животъ, точно тъй както са и сѣченията въ въздуха, въ чиято низина се намира човѣкътъ. Морето не е пустиня — а е най-силното условие на животъ . . . и за животъ . . .

Морето ме импулсира къмъ благородното и възвишеното . . . То е зовъ къмъ свобода: свобода на умътъ, свобода на сърдцето, свобода на волята. То ми развързва умътъ и му дава неограничени хоризонти, разширява ми сърдцето и му сочи да обгърне съ любовъ цѣлата вселена, укрепва волята ми и я калява да пази равновѣсие при всичките превратности . . . Въ морето се чувствавамъ само като частъ отъ него, чието сърдце съмъ самъ азъ. Морето става мое тѣло, а азъ — само негово сърдце . . . Предъ простора на морето — азъ, малкия човѣкъ, издребнявамъ и искамъ ли да остана въ съзнанието си, че съмъ душа, че съмъ безсмъртенъ лжчъ на Всемира — азъ затрептявамъ само съ сърдце: забравямъ произхождението си, положението си, знанията си . . . всичките си условия: влизамъ презъ дверите на разширението, което всецѣло ме обръща на сърдце, а морето става мое тѣло: азъ и морето ставаме едно . . . А необятно сърдце при необятни хоризонти за умътъ — азъ заживѣвамъ смиренно въ великото, на което съмъ частъ. Морето тогава трепти като мое тѣло, а азъ като великанъ — въ великото . . .

(Изъ страниците на една неиздадена книга) М. Б.

Развитието на пристанищната служба у насъ.

Отъ освобождението до 1900—901 год. пристанищната служба се е завеждала отъ . . . 1901 . . .

на тая служба сж били назначени въ пристанищата Варна и Бургасъ, и оставени въ помощъ на митниците, длъжностни лица — моряци, подведомствени на М-вото на Общ. Сгради Пжт. и Съобщенията. Презъ 1903 година вече виждаме отделянето на тази служба отъ митниците въ Варна и Бургасъ и създаването на отделни пристанишни управления, подъ началството на инженеритъ, заведващи постройката на пристанищата.

Следъ отделянето на пристанишната служба въ Варна и Бургасъ, започва назначаването въ Русе, Видинъ и Ломъ на специални длъжностни лица — моряци, въ помощъ на митниците, и въ последствие вече следъ създаването на М-вото на Ж. П. и Т. — виждаме и тамъ отделянето на пристанишната служба, изразена въ пристанишни управления.

Въ останалитъ пристанища по черноморския и дунавския ни брѣгъ — пристанишната служба се извършва до днесъ отъ митническитъ власти, които не гледатъ съ присърдце на тази служба, защото нито имъ е специалностъ, нито я разбиратъ.

За уреждането на пристан. служба у насъ сжществуватъ следнитъ законоположения:

1. — Законъ за полицията на крайбрежията и пристанищата, отъ 1899 год.

2. — Правилникъ за движението на корабитъ и манипулирането на стокитъ, отъ 1907 год.

3. — Законъ за морската търговия отъ 1908 год. — издание на М-вото на Правосъдието.

4. — Правилникъ за преглеждането здравостта и пригодността на корабитъ, отъ 1907 год.

Законъ за полицията на крайбрежията и пристанищата, независимо отъ административнитъ постановления по уреждането на службата въ пристанищата и крайбрежието определя и организацията на тая служба, която за жалостъ, и днесъ се намира въ сжщото положение, каквото е било и при зачатъка ѝ. По тази служба не е работено, защото специалнитъ длъжности сж много мизерно плащани, и по тази причина не е могло да се привлѣкатъ хора — специалисти и съ цензъ, а наопаки — сж назначавани лица по протекция и то — само длъжността да бжде заета по бюджета.

Нѣкои отъ постановленията на правилника за движението на корабитъ и манипулирането на стокитъ и — за преглеждане на корабитъ — не сж приложени и търпятъ измѣнение и допълнение. Закона

за морската търговия, особено гл. III, чл. чл. 42—67, които уреждатъ материята за наемане изъ лица за екипажъ по корабитъ, въ никакъ наше пристанище не е застъпенъ и пристанишнитъ власти, въпреки категоричността на закона, се намиратъ въ положение, че не могатъ да удостовѣрятъ, (защото сами нѣматъ данни) кой где е служилъ, въ качеството си на какъвъ и отъ кога до кога.

Следъ обшоевропейската война положението на законодателството въ всичкитъ държави се измѣня и виждаме, че и у насъ става измѣнението и допълнението на нѣкои закони, правилници и наредби, нагъкмявани сега споредъ новитъ условия и изисквания на страната ни.

Морскитъ законоположения, които още по-рано изискваха измѣнения и допълнения — сж и днесъ въ сжщото си положение, а относно прилагането имъ, нѣкои отъ тѣхъ, относително административнитъ мѣрки — сж въ разрѣзъ съ международното морско положение.

Въ следнитъ броеве на „М. Р.“ ще се повърнемъ по въпроса за бъдащитъ измѣнения и допълнения по законоположенията на пристанишнитъ служби у насъ, за да могатъ тѣ, като международни, да бждатъ въ унисонъ съ всички чуждестранни — и да не излагатъ престижа на държавата ни предъ чужденцитъ.

Р.

„М. Р.“ оправда очакванията ни. Той бѣ посрѣщнатъ съ видима симпатия средъ морячеството ни, и това ни окуражи да го направимъ — **полумесеченъ**. Като благодаримъ на всички, които ни подкрепиха, изпрашаме първитъ два броя на моряци, съидейници, приятели и съчувственици и имъ отправяме молба за широко разпространение на „М. Р.“ Тѣзи, които не желаятъ да го получаватъ, умоляваме ги да ни повърнатъ броеветъ, а тѣзи, които не ни ги повърнатъ ще останатъ въ списъка ни като абонати, на които следъ известно време ще пратимъ съответнитъ квитанции.

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

Когато презираме малкитъ причини ний пропушаме голѣмитъ послѣдствия въ работата.

Печатница „Взаимность“ на Ив. Прокопъ — Варна.
Пор. № 72 1926 год.