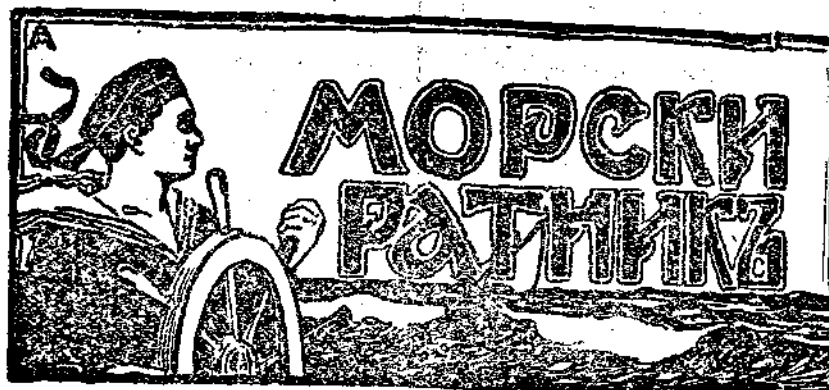


Всѣки морски тру-  
женикъ допринася  
блага и сближение  
за родината си.



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 редакционенъ комитетъ.

## Свѣтовната криза и мореплаването

Кризата, която обхваща международниятъ обмѣнъ на стоки и производства, не можеше да не засѣгне дълбоко и търговското мореплаване.

Обедняването на народитъ, които изнесоха последната война, обременени съ военни дългове и репарации, резултатъ на които се яви валютното ограничение, обезцѣняването на монетата на едни отъ държавитъ, трудното постъпление на данъцитъ въ други, ограничаването на емиграцията, машинизирането на производството и занаятитъ, обстоителства, които ограничиха пазаритъ и търговията, поставиха въ затруднено положение параходнитъ компании и арматорството. Рейсътъ на много дружества и частни параходства, които обслужваха двата свѣта — новиятъ и стариятъ, едни намалѣха, други престанаха. Кафетата, зърненитъ храни, захарта и други артикули които масово се изнасяха отъ двѣтѣ Америки, поради липса на пазаръ започнаха да се горятъ; съ намаление на работа въ фабрицитъ, спрѣ и превоза на каменистѣ вжглища. Износа на

Щати, Австралия, Бразилия и Аргентина, сами изнемогващи днесъ, затвориха пристанищата си за емиграцията.

Онова, което европейскитъ държави изнасяха въ видъ на индустриални артикули въ латинска и англосаксонска Америка, не обятна Русия и др. постигна сжщата участъ. Спрѣ търговията, спрѣ и мореплаването. За да излѣзатъ отъ това безисходно положение, много отъ параходнитъ дружества, за да съкратятъ разходитъ си и да не завържатъ голѣма частъ отъ параходитъ си, принудиха се, единъ видъ, да се картелиратъ, за да могатъ по-успѣшно да издържатъ на конкуренцията на навлата, които, напоследъкъ, стигнаха до безцѣница. Съответно съ това, параходството, въ много страни намали броятъ на хората на екипажа и намали заплатитъ и храната на моряцитъ. Излишнитъ, при днешната криза параходи, се разпродаватъ на низки цѣни, въпреки което, въздържането отъ покупка е голѣмо. Корабостроителнитъ сж въ застои и голѣмо число мо-

макаръ и не формулирани, като отдѣленъ законъ, или правилникъ, сж станали международни обичаи, възприети и респектирани отъ всички. Първиятъ и най-важниятъ, може би, е принципътъ, че кораба е частъ, или по-право казано, продължение отъ територията (земята) на страната, на която той принадлежи — една плаваща колония, подчинена на юрисдикцията въ своята страна, ползваща се съ всички права каквито иматъ поданицитъ и жителитъ въ самата държава. Така, всѣки корабъ на море принадлежи на една нация, която го управлява и протектира; корабъ, който се стреми да се изолира и претендира да бжде независимъ отъ каква и да е юрисдикция, не може да бжде освенъ пиратски такъвъ. Следователно, всѣки корабъ трѣбва да притежава националностъ. Но, не е достатъчно този принципъ сложенъ само така за да имаме неговата ефикасностъ видима, трѣбва да я имаме материално показана: отъ далечъ, даже, да разпознаемъ коя е народността на кораба. Важно е да се знае кой е съседътъ, който случаятъ на мореплаването е докаралъ близо до насъ. Отъ дълго време, всичкитъ напреднали народи сж възприели като начинъ за разпознаване корабитъ знамето — специални цѣтове въ видъ на бандиера, като всѣка държава запазва различни такива или съчетания въ различни положения отъ нѣколко цѣта. Това знаме се издига на специално за целта на кораба мѣсто, съ огледъ да бжде забѣлзано отъ далечно разстояние, за да може всѣки единъ да разпознае народността на

воененъ такъвъ съ вдигнато национално знаме е длъженъ веднага да издигне сжщо своятъ националенъ флагъ. Това обстоителство не е само единъ обикновенъ знакъ на етикетия или вежливостъ — това е единъ дългъ, който, неизпълненъ, може да има лоши последици за първиятъ.

Търговскитъ и държавни кораби сж длъжни, винаги, когато се намиратъ въ териториалнитъ води на една чужда страна да издигатъ националния си флагъ.

Знамето при търговскитъ кораби служи сжщо за сръдство за поздравяване. При такъвъ случай, знамето бива три пѣти спускано и издигано. Знамето, издигнато на половината показва трауръ, а на открито море е знакъ че парахода е въ опасностъ, или гибель. Освенъ националниятъ флагъ, всѣки търговски корабъ

издига, обикновенно на втората, или третата си мачта тъй и аречениятъ арматорски флагъ (marque de connaissance). Формата, цѣтотъ и размѣритъ на тѣзи флагове е споредъ вкуса, избора и желанието на корабостопанина. Въ нѣкои държави, както въ Франция, Англия и др., напримѣръ, корабитъ издигатъ и друго знаме — знака, който показва зоната, въ която попада пристанището на регистрирането на кораба. Последнитъ две знамена не могатъ да бждатъ издигнати на кораба, ако националното такова не е на мѣстото си. Сжщитъ не могатъ да бждатъ издигнати тоже на мѣстата, опредѣлени за националния флагъ. Знамето е свещенно. При военнитъ кораби, издигането и спущането на знамето се придружава съ известни кратки церемонии.

Т. А.

## Юридическия режимъ на моретата Проливи, заливи и изкуствени канали

(Продължение отъ брой 76)

Разглеждайки юридическия режимъ на моретата, отъ голѣмо значение е да се знаатъ сжщо и юридическитъ условия на проливитъ и вътрешнитъ морета за транзитното преминаване, заливитъ, и изкуственитъ канали.

Когато проливътъ представлява единственъ пътъ за съобщение между две морета, плаването по него е свободно. Юридическитъ условия на водитъ въ проливитъ зависятъ още и отъ тѣхната широчина. Ако широчината на пролива не е по-голѣма отъ двойното разстояние на териториалнитъ

ливитъ и вътрешнитъ морета се опредѣля отъ държавата, която ги загражда.

Понѣкога обаче географическото положение на заливитъ е такова, че като се вземе предъ видъ тѣхната обширностъ, не може да се приложи принципа за териториалността, безъ да се накърни този за свободата на моретата. Въ всѣки случай нѣма никъде опредѣлено, кога именно единъ заливъ трѣбва да се смѣта като териториално море. Но на практика се смѣта, отъвора на залива да не надминава двойната норма на териториалнитъ

то е въ сила и до днесъ. Обаче съ обявяването независимостта, Египетъ си е запазил правото въ Лозана, щото полицейският надзоръ надъ канала да бжде право на египетската държава. Плаването презъ канала е обявено за свободно, било въ мирно, било въ военно време при условие, минаването на военните параходи да става презъ единъ

периодъ по-голямъ отъ 24 часа. Колкото се касе за Панамския каналъ, той е всъкога смѣтанъ свободенъ за мореплаването.

Така, днеска, може да се каже, имаме вече установени и унифицирани положения въ морското право за юридическия режимъ на моретата.

Кап. Каракостовъ

гато служилъ въ военния флотъ. Разказваше майсторски и всички го слушахме; по-късно, Андриюшка, отъ койката, който сжщо бѣше служилъ презъ войната, му напомняше за нѣкой епизодъ, или пропуснато събитие. Служилъ, каза Митя, доблестно и се отличилъ, всички ме обичаха, а най-вече командира. За отлична служба, може би, щѣха и да ме произведатъ, ако... замисли се и спрѣ. Да, хубаво нѣщо е повишението, се обади рулевия втора класа Федя, но не всѣки успѣва; мнозина, до старостъ не отиватъ по-далече отъ руля въ нашиятъ занаятъ и изтърси една отъ „соленитъ“. Всички се засмѣха, а боцмана тихичко нѣщо пакъ изрече. А ти, до какъвъ би искалъ да достигнешъ, го запита Андриюшка. Ехъ, азъ знамъ, че повече отъ твоята служба нѣма до достигна, наврно отговори Федя, добре е, да съмъ рулевия първа класа, все по-лека е службата. А ти, обърна се другъ, къмъ другиятъ юнга, младъ момъкъ, малоросъ, който подъ койката на Андриюшка допиваше чайтъ си, капитанъ ли ще ставашъ, Костя? Момъца се позачерви, сложи чашата на пода, посмути се малко и заговори: азъ Григорий Ивановичъ, че какъ да кажа... ако единъ день стигна до боцманъ, това ще бжде най-големото щастие за мене, знаете ли... Хмъ, обади се Андриюшка отъ койката. Въ това време боцмана се приповдигна и запита дали има ромъ. Йесъ, Василий Порфиновичъ, отговори Костя. Желаете ли? Налей! Боцмана, на една глътка изпи рома си и излѣзе на палубата.

На вѣнъ, вѣтъра, отъ време на време като че ли поотслабваше, а въ кубрика разговора и запитванията продължаваха. А ти, Z, какао ще правишъ, запита Митя, до боцманъ ли ще стигнешъ и ти? Азъ, Дмитрий Макаровичъ, ще служа и ще се уча, та да видимъ какво ще ми опредѣли сждбата. Не, каза Андриюшка, следъ като се покашли, Z, ще стане капитанъ.

Разговора продължаваше и допивахме вториятъ си чай, когато вратата на кубрика се отвори, нахлу струя студентъ вѣтъръ и се показа високата фигура на боцмана Василий Порфировичъ, строга и началническа този пхтъ. Хайде, господа философи, бждещи боцмани, капитани, рулеви отъ първа класа и прочие, на палубата! Вземай шланга, мет-

минаваше службата на кораба. Мили хора бѣха тѣзи мои бивши другари.

Преди години пакъ въ Цариградъ, срѣснахъ младика Костя. Той бѣше възмажалъ и получилъ пълната физиономия на морякъ. Той първъ ме позна — здравейте, господинъ капитанъ, спомняте ли си за менъ? Костя, нели? Здравей, кжде служишъ сега, го запитахъ азъ. Боцманъ съмъ на параходъ „А“ и съмъ доволенъ, а Вие? Азъ служа на единъ отъ параходите на морята родина и чакамъ наскоро да стана комендантъ. — Ами другитъ другари? Следъ преврата едни измрѣха, а други се прѣснаха, отговори Костя, може би, случайно да срещне-

те нѣкжде нѣкого. Където завърши, като се поусмихна капитанъ Z, къмъ полунощ, когато вахтенниятъ събщи, че се е открилъ маяка на островъ Критъ.

**Варненскиятъ** клонъ на Съюза благодари сърдечно на всички, които подариха предмети за лотарията, разиграна на вечеринката срещу патронниятъ празникъ на Съюза и на гоститѣ, които посетиха вечеринката.

**Загиналъ** е около нощ Финистеръ, грѣцкиятъ товаренъ параходъ „Траписъ“, екипажътъ на който е спасенъ отъ единъ германски реморкьоръ. Екипажа е билъ на лодки.

## РАЗКАЗИ ИЗЪ МОРЕШКИЯТЪ ЖИВОТЪ

Тодоръ Ангеловъ

### Моряци

(изъ споменитѣ на капитанъ Z)  
разказъ

Служехъ като младикъ на единъ голѣмъ пхтнишки параходъ. Пхтувахме отъ Одеса до Персийскиятъ заливъ и обратно. Тѣй като пренасяхме повече пхтници, отколкото стони и при рейсовѣтъ ни засѣгахме много пристанища, службата бѣше разнообразна и не тѣй отегчителна, както при чисто товарнитъ параходи, кждето, често пхти, при плаване, съ седмици пхтувахъ само между море и небе и на борда всѣки день срещашъ все едни и сжщи апатични хора. Нашиятъ моряци, между които азъ бѣхъ най-младиятъ, въ мнозинството си, бѣха весели хора и добри другари; повечето бѣха ергени, или минаваха за такива. Всѣки работѣше за двама, а презъ свободното време и отпускъ се веселеше на брѣга сжщо за двама. На борда живѣхме другарски, като изключимъ обичайнитъ псувни, размѣнявани при службата помежду по-възрастнитъ; това обаче, като че ли бѣше въ реда на нѣщата и никой не се обиждаше. Особено, палубниятъ боцманъ, при отсъствие на началстващо лице, при всѣки дѣе приказки обичаше да добавя и нѣкоя „солена“, както се изразяваха моряцитѣ. Поради службата и честото пхтуване, рѣдко биваше да се събираме всички на едно мѣсто, обаче това не пречеше да се познаваме добре единъ други, колкото това бѣше възможно на борда. Единъ зименъ день, при завръщането ни отъ Аденъ, бѣхме на шамандура въ Цариградското пристанище. Времето бѣше много лошо: ду-хаше силенъ нордъ, морето бѣше развълнувано, та никакъ

мѣрки да добавятъ, кждето това бѣше възможно, нови телени вѣжа. Този день, всички бѣхме на кораба, пхтъ и да жѣлаеше нѣкой да излѣзе на брѣга за това нѣмаше възможностъ. Други пхтъ, когато многобройнитъ Цариградски индѣже сандалжици откарваха за единъ грошъ на брѣга, този день, никой и за десетъ лири златни не би се съгласилъ да же да отвѣрже лодката си отъ Топхането. Сутринтъ, двама нещастници, трѣгнали съ лодка да разнасятъ хлѣбъ и закуски по параходите на работницитѣ, загинаха ведно съ лодката си още предъ първиятъ редъ на шамандуритѣ. Наблюдавахме отъ нашиятъ корабъ, какъ сжщитѣ за една минута изчезнаха подъ една дебела вълна, безъ да може нѣкой да имъ се притече на помощъ. Сждба! Та него день, почти всички отъ палубната команда се бѣхме събрали въ нашето помѣщение на бака, кждето голѣмата печка се бѣше нагорѣшила до зачервяване. Върху печката бѣше сложенъ голѣмъ меденъ чайникъ, въ който водата кипеше, а задъ нея голѣмо прѣстено гърне съ ромъ. Боцмана бѣше прилепналъ въ единъ жгълъ къмъ койки и преплиташе нѣщо, като отъ време на време ржжеше полека нѣщо, безъ да можеи да схванемъ нѣщо отъ това ржжене. Той, обикновено, биваше въ весело настроение и малко обичаша да згълчава моряцитѣ, но днесъ, изглежда, бѣше подъ влиянието на норда, който нѣмаше намѣрение, като че ли, да престане да духа. Отъ силното нагрѣване на печката

## КОРАЛОВАГЪ

Българско Акционерно Д-во за строене кораби, локомотиви и вагони — Варна

Телефонъ № 326

Строежъ на кораби и всички видове лодки: моторни, рибарски, спортни, луксозни, платноходи и други. Строежъ, монтажъ и поправки на всѣкакви видове машини и инсталации.

Специаленъ отдѣлъ за жѣлѣзни конструкции. Гарантирана веща и прецизна работа при най-износни условия.

## Пивница Комерсиалъ

Тоци най-хубави Осмарски и Варненски вина, гдето посетителитѣ ще намѣрятъ най-доброкачественитъ винаги пресни студени закуски и на скара. 1—3

## Известната въ цѣла България фирма Матей Недковъ и С-ие

ВАРНА, улица „Царъ Борисъ“

чисти, глади, боядисва най-добре.

Най-разнообразни прежди и трикотажъ 1—3

## „Морсно Оно“

Приятна и уютна обстановка за тиха компания, кждето ще намѣрите отличенъ пелинъ, чисто натурално вино прѣсни закуски.

Разкошно безалкохолно вино!

Посететѣ Морското Око! 1—3

## Новооткрития и наново ремонтиранъ бившия ЛОКАЛЪ

### „Ешмедемъ“

се откри отъ 1-и Януарий т. г. отъ известния на Варненци **Бай Пеню**, съдържателъ на лѣтната градина Приятна почивка. Посетителитѣ на локала, винаги ще намѣрятъ най-пресни закуски на скара и народна кухня.

Точатъ се най-хубави вина.

Всѣка вечеръ свирн оркестъръ. 1—3