



Органъ на Съюза на Българските Моряци въ България.

Абонаменти за година 60 лв.,
пол. год. 30 лв., за странство 100 лв.
годишно. — ОТДЪЛЪНЪ БРОЙ-2 ЛВ.

Урежда редакциянъ комитетъ

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

Съюзъ на Българските Моряци

Скръбна вестъ

Съ горъстъ на душата съобщаваме на всички колеги, че дружествения ни членъ

Нено Стояновъ

Зависенъ технически мичменъ отъ Дунав. Флота
67 годишенъ — родомъ отъ гр. Габрово
нощесъ въ 11 часа предаде Богу Духъ

Като членъ на Съюза на Българските моряци, той бѣше единъ отъ основателитъ и примѣръ за подражание.

Миръ на праха ти скъпи другарю!

Русе, 14 V 1928 год.

Отъ опечаленитъ му другари
при Съюза на Българските моряци

Скръбна вестъ

Екипажа отъ парахода Царь Фердинандъ съ голѣмо прискръбие съобщаватъ на приятели и познати, че на 4 т. м. следъ продължително боледуване почина

Стефанъ Капарашевъ

32 годишенъ — отъ с. Златарица — Гор. Орховица
който бѣ единъ отъ добросъвестнитъ слу-
жащи и ревностенъ членъ на съюза на
Българските Моряци и съ смъртта на ко-
гото ние неговитъ другари вечно ще скър-
бимъ.

Варна, 4 VI 1928 г.

Отъ инициатива на
парахода Царь Фердинандъ

Скръбна вестъ

Съюза на Българските Моряци — Анхилскъ
клонъ съ скрушено отъ печалъ сърце съобщава
на всички свои членове и познати за скъпата за-
губа, която ни сполетѣ съ трагичната смъртъ на

Яни А. Бояджиевъ

27-годишнъ отъ гр. Анхило
който бѣ единъ отъ ревностнитъ членове на съ-
юза и съ смъртта на когото ние останалитъ негови
другари ще има вечно да жалимъ.

гр. Анхило, 21 май 1928 год.

Отъ Съюза на Българските моряци.

Къмъ морето.

Още презъ среднитъ вѣкове, когато Българската държава е преживявала не веднажъ критически организационни епохи и е имала предъ себе си ту богатитъ изгледи отъ едно голѣмо разширение, ту страдания призракъ на загуба на провинции идеята да се окрепи на морския брѣгъ, до който сж достигали нейнитъ граници, да се задържи, темъ е била една голѣма държавна идея. Може би нѣкога, когато се разкриятъ нови и разрабятъ до сега намѣренитъ исторически документи отъ оная епоха, ще видимъ облика на тая идея, ще видимъ, че морето се е ценило като могъщъ факторъ за развитие не по-малко отъ сега.

За жалость голѣмитъ наценки и опити които доведоха до свързването на средновековна България съ средновековна Европа чрезъ Венеция, свързване не само ступанско, но и културно, бидоха прекъснати отъ дългото турско робство. Не само че турцитъ бѣха наши господари — самитъ тѣ никога не сж имали идеята, нито опита да използватъ морето както това сж правили всички други народи и владѣнитъ отъ тѣхъ морета сж били и сж останали и днесъ мъртви и не сполучили. Други използваха тия исрета — гърцитъ и отъ тѣхъ бихме могли много да научимъ.

Възстановяването на българската държавна идея за и къмъ морето.

Достатъчния морски брѣгъ подхрани у насъ възможността за едно ступанско разумно използване, свързана съ неминуемото съображение за отбраната на тоя брѣгъ.

Къмъ морето България се стреми презъ целия току що изтекълъ 50 годишенъ следосвободителенъ периодъ. Маса идеи и цели бѣха начертани за едно голѣмо завоевание на морето. И ако нѣ бѣ направено много, или по-добре казано много малко направено, то затова е виновата само кривопоставената българска държавна идея, която се запута изъ криви пѣтища, дерайлира отъ здравето и еволюционно развитие за да свърши печално съ катастрофитъ презъ 1913 и 1918 година.

Но поуката изигра своето. Именно следъ катастрофитъ стремежа къмъ външно овладѣване на морето доби своя реаленъ изразъ въ създаването за организация, следъ нея и на другъ, които да приложатъ на дѣло и на практика завѣтитъ на миналото.

Интересътъ къмъ морето е повишенъ. Той обладава широки кръгове вече, на морската идея чукаятъ опитни вече морски труженици и общественици.

Къмъ морето се върви съ здравъ кракъ. Много отъ инициативитъ на С. Б. М. сж една голѣ-

на придобивани. Върва се, че и други ще вложат въ паралелно сътрудничество своите усилия за овладяване на морето, най-голямото ни богатство, единствения наш път към голямия и обширен святъ.

Ний ще вървимъ къмъ морето. Но презъ българския черноморски бръгъ.

А тоя бръгъ трѣбва да стане напълно български, безогатъчно, 100% български.

А. П. Хумовъ.

Жертви на морския капризъ.

На 17 м. м. прѣзъ единъ отъ диванитѣ и очарователни дни на опияняващия всичко живо възторженъ май, иначе винаги веселелното и красиво Черно-море, като чели по свой капризъ, или пъкъ такава си фаталностъ, приюги въ тайнственитѣ си дълбочини край бръга на античното Анхиало 3 човѣшки живота и потопи въ дълбокъ трауръ и неизразима печалъ родители, родници и близки на погиналитѣ.

Първата жертва — младия и жизнерадостенъ морякъ и съюзенъ членъ Яни А. Бояджиевъ, 28 годишенъ, погину въ изпълнение на професионалния си моряшки дългъ.

Втората и трета жертви — това сж невиннитѣ младежи Кирилъ Панайотовъ 15 год. и Манолъ Пелипидовъ 17 год. и двамата злочастна жертва на изинното си детско желание да си доставятъ майско удоволствие съ рибарската платноходка по примамливото море отъ Анхиало до крайбрежното рибарско село Чимось.

На 17 май рано, призори моряка Яни А. Бояджиевъ бѣ донесълъ съ платноходката отъ Чимось въ Анхиало налованата презъ нощта риба и по обѣдъ се отправя пакъ за Чимось, като е взелъ за другари и поменатитѣ младежи.

Денътъ ясенъ, времето добро, а морето съ много слѣбо и безопасно въплнение.

Манаръ и опитенъ морякъ, Бояджиевъ поради прѣумората и безсъницата отъ нощната ловидба, задрѣмалъ въ платноходката, която отъ слабия вѣтръ е взела своя пътъ за Чимось, направила вана отъ младежитѣ.

За нещастие, обаче, още по срѣдата на пътя, вследствие на появилата се внезапна вихрушка надъ морето, младежитѣ, изненадени и сплашени отъ забърналата спокойния си и лекъ ходъ платноходка, събуждагъ задрѣмалия отъ умора морякъ Яни, който веднага се заелъ да смѣква платното за да предотврати потъването, на лодката, но вѣроятно, не е успѣлъ, тъй като лодката, за мигъ може би, е била обхвѣната отъ вихрушката.

Прѣзъ сжщото врѣме, намиращи лозари Анхиалци въ лозата забелѣзали обрѣщането на платноходката и съзрели сжщо, че върху обхвѣнатата лодка има човѣки, който, вѣроятно е билъ моряка Яни, който все пакъ не е успѣлъ да се спаси, може би, затуй, че се е помжчилъ да спаси давящитѣ се младежи.

Въпроснитѣ лозари тутакси съобщили за катастрофата на рибаритѣ въ Чимось, които веднага се запалили съ 3 лодки къмъ потъналата платноходка, но, за нещастие, никаква помощъ не сж могли да дадатъ.

Потърсени биле труповѣтъ на удавенитѣ, още презъ сжщия день съ помощта на грилове и презъ следующитѣ дни обаче не сж намирени.

Едва следъ 10 дни е билъ намиренъ единъ отъ каскетитѣ на младежитѣ.

Такава е сждбата не само на моряка, но и на човѣка, който, ако и да се счита за господаръ и укротителъ на природата, все пакъ по една фаталностъ, на всѣки моментъ е въ една капризна и непрѣдотвратима зависимостъ отъ природнитѣ стихии, тѣжна и дълбоко трогателна картината да виждатъ ежедневно опечаленитѣ близки на погиналитѣ да бродятъ по крайбрежието съ надежда дано намиратъ поне безжизненитѣ трупове на своитѣ скъпи жертви.

Неизразима е загубата за опечаленитѣ и неутешима е тѣхната дълбока печалъ.

Дано примирението да ги помири и утѣши въ постигналата ги злочастна участъ.

З а к о н ъ

за търговското корабостроителство.

Часть 1

Отдѣлъ 1 — ОБЩИ РАЗПОРЕЖДАНІЯ.

Глава Единствена. — Администрация на търговското корабостроителство.

Чл. 1. Администрацията на търговското корабостроителство въ страната се намира въ ведомството на Министерството на Желѣзницитѣ, Пошитѣ и Телеграфитѣ, — Главна Дирекция на Желѣзницитѣ и Пристанищата. Тя обема всичко онова, което ѣ се възлага отъ настоящия законъ и което би ѣ се възложило отъ други закони.

Чл. 2. Упоменатата въ предишния членъ, срѣмо Българското Търговско корабостроителство въ чужбина, се повѣрваа на Българскитѣ Царски консули и консулски агенции.

Отдѣлъ 2 — Корабостроителна служба

Глава 1 — За морскитѣ лица.

Чл. 3. Названието „Морски лица“ обема всички физически лица, кзито по естество на тѣхната професия сж обявени отъ настоящия законъ за такива.

Морскитѣ лица се раздѣлятъ на двѣ категории а именно: лица занимаващи се съ корабостроителство и лица занимаващи се съ професии и занятия свързани съ корабостроителството. Въ първата категория елизатъ:

а) капитанитѣ, щярманитѣ и капитанитѣ притици;

б) механицитѣ;

в) моряцитѣ, ученицитѣ моряци, огняритѣ и всички други лица подъ каквото и да е название, който служатъ на корабитѣ предназначени за морско и речно плаване;

г) риболовци, които упражняватъ занятieto си въ открито море или въ чужди териториални зони.

Въ втората зона влизатъ:

а) корабостроителитѣ;

б) майстори, специалисти, калафатчи;

в) пилотитѣ (крайбрежни);

г) лодкаритѣ, крайбрежитѣ риболовци въ териториалнитѣ води и лицата въ помощъ на риболовнитѣ кораби, въ откритото море или въ странство.

Ирина Стоянова.

Желанието на моряка.

Морето! . . . волното море, открито родно,
Обичамъ лудо азъ, тъй синьо, тъй свободно
Прострѣно безпредѣлъ отворена си гръдь;
Широко и безпирно, що лопи земята;
Съ облацитѣ играй, усмива небесата
И тихичко люлѣй на меката си гръдь.

Да съмъ въ морето, азъ да бъда по морето,
Съмъ винаги желалъ и все желая, дете
Мълчание чертае свѣтлина ми пъть.
Върти се сина ширъ отпредъ, сина ширъ отзадъ,
Лицето ми тя гали съ пресния си хладъ. . .
Пакъ буря ли? Какво, ще карамъ моя пъть.

И съ бурята обичамъ ази да лудея,
Тогазъ жестоката, пѣнлива вълна съ нея
Да яздинъ ний, що дави луннитѣ лъчи,
И та разгневена бѣсно, мѣта се, пиши,
А кораба ни скърца, люлѣе се, треши
Като черна птица подъ луннитѣ лъчи.

Все повече обиквамъ морето да браздя
И както търси птицата родното гнѣздо,
Тъй търся азъ съ любовъ откритото море:
Не искамъ за богатство сили да пилѣя,
Да свия домъ на сухо, удобно да ж въя,
Роденъ съмъ азъ, роденъ за волното море!

Да пазя съ вѣченъ страхъ азъ своята малка хижа
И да живѣя въ сѣтки, въ суета и грижа,
Да треперя ази, че може да се умре!
На смъртния одъръ не искамъ о, другари,
Безпомощенъ, оплакванъ спъртъта да ме свари
— Ще ида да умра въ откритото море!

Риболовниятъ корабъ „Перунъ“

Както е извѣстно, за подготовката на учениците отъ Практическото Рибарско Училище въ Варна бѣ рѣшено да се набави единъ специаленъ риболовенъ корабъ, единъ видъ подвижно риболовно училище, снабденъ съ всички удобства за живѣне и практическата подготовка на учениците въ морското и риболовно искусство. За тая цѣль на Министерството на Земледѣлието и Държавнитѣ Имоти бѣ отпуснатъ кредитъ отъ 5 1/2 милиона лева. Доставка на кораба трѣбваше да стане по търгъ, ето и защо, за да може да се даде една приблизителна идея, какво именно трѣбва да представлява желаниятъ учебенъ риболовенъ корабъ, изработени бѣха отъ специална комисия при Риболовното Училище поемнитѣ условия за доставката на кораба, които да послужатъ на конкурентнитѣ фирми като ръководство при разработването на офертитѣ и проектиѣ си. До колкото ни е извѣстно на търгътъ, който се състоялъ презъ 1925 год. сж се явили около 9 фирми отъ различни държави. Офертитѣ сж били проучени отъ специално назначена за тая цѣль комисия отъ специалисти съ представители и на Министерството на Земледѣлието и Държавнитѣ Имоти, която комисия се е спрѣла на най-добъръ разработената и най-изгодната за държавното съкровище оферта, а такава е била офертата на Виенската строителница „Wiener Werf. A. B.“ — Виена за една цѣна отъ около

38,000 севѣродомерикански долари т. е. около 5 1/2 милиона лева. Цѣнитѣ въ офертитѣ, почти за единъ и сжщъ обектъ съгласно поемнитѣ условия, сж били отъ 5 1/2—14 милиона лева. Доставка на кораба е била възложена презъ месецъ юлий 1925 година на Wiener werf. Срока на доставката е билъ 1 октомврий с. г. Тоя срокъ на доставката, поради късното възлагане на търга сѣмъ по себе си много кратъкъ за постройката на кораба, не е билъ спасенъ отъ корабостроителницата — доставчикъ, отъ една страна поради действително късия срокъ и отъ друга, — че се явили и форсъ-мажорни причини, които сж се отразили неблагоприятно върху общия ходъ на работата. Министерството на Земледѣлието съзнавайки късия срокъ и виждайки въ тая доставка една сполучлива здѣлка за държавното съкровище уважава форсъ-мажорнитѣ причини и продължава срока. При възлагането на търга между държавата, респективно Министерството на Земледѣлието и доставчика е сключенъ договоръ въ които сж указани всички условия на които доставяниятъ се корабъ трѣбва да отговаря. Между тия условия сжществуватъ и условията, че корабътъ ще бѣде построенъ по специалнитѣ изисквания на Германския Ллойдъ и че за всѣка вноска отъ страна на държавата, фирмата представява контраакредитивъ отъ една солидна банкова къща въ България. Следъ дълги мъчнотии, отъ една страна, че цѣната на която доставчика е поелъ доставката на кораба е много ниска въ сравнение съ изискванията на поемнитѣ условия и договора, и отъ друга — труднитѣ условия за корабостроителна индустрия въ Австрия поради липсата на много отъ строителнитѣ материали, които е трѣбвало да набавятъ отъ чужбина най-после корабътъ е билъ довършенъ отъ строителницата и представенъ за първо приемане въ Виена отъ специално назначена приемателна комисия. Той е построенъ точно по изискванията на Германския Ллойдъ за което притежавалъ и свидетелство. Понеже минаването на седемтѣхъ мостове на Дунава не е позволявало поставянето на рангоута на кораба (мечтитѣ, парусата и подвижния и неподвиженъ такелажъ) приемателната комисия, по специално нареждане отъ Министерството, е приела последния само по количество и качество не поставенъ на мѣсто. Тъй като мѣстнитѣ условия на Дунава главно липсата на достатѣчна дълбочина не сж позволили щото съ кораба да се направятъ всичкитѣ проби съ кораба между които и пробване скоростта му пробване котвеното му приспособления, пробата съ траленето на мрежитѣ и др., то тия проби съгласно споразумение отъ двѣтѣ страни сж останали да бѣдатъ направени въ Варна при окончателното приемане на кораба. Сжщиятъ биде докаранъ въ Варна въ началото на зимата, като рангоута отъ части е билъ поставенъ въ Галацъ и останалата частъ въ Варна. Отъ Сулина до Варна сжщиятъ е дошълъ съ собстванъ ходъ въ сравнително много лошо море. По причина, че изъ пътя отъ Виена до Варна сж пропаднали нѣкой принадлежноти по рангоута и че фирмата доставчикъ, вследствие огромнитѣ загуби явяващи се отъ разликата въ наетата цѣна 5 1/2 милиона лева и действително изразходваната сума за кораба (споредъ сжщата около 15 милиона лева), е фалирала и като ликвидаторъ на тая доставка е останала виенската банка „Тройга Банкъ“ която е финансирала Винеръ Верфтъ и която не иска да харчи повече средства; до малки подробности сжщиятъ рангоутъ е останалъ недовършенъ. Главно липсватъ нѣкои ажже-

та отъ подвижния такалажъ за което и рангоута не може да се изпробва. При пробването на скоростта на кораба, неизвестно още по каква причина: неразвиване пълната мощност на мотора или на несъотвѣство на винта на кораба къмъ корпуса на сѣщия, който случай твърдъ често се среща въ корабостроителната техника и който се изправя съ поставянето на новъ винтъ или друга явила се е една малка разлика въ по-малко между контрактната скоростъ и действителната такава, вследствие на което аналогично се е показала сѣщо и скоростта при траленето съ малка разлика въ по-малко. Какво становище е взела приемателната комисия по тоя въпросъ не ни е извѣстно, но ако тоя недостигъ въ скоростта на кораба за да се достигне контрактната такава би могла да се изправи по нѣкакъвъ начинъ отъ доставчикътъ на кораба и съ това сѣщия се направи отговорящъ точно на изискванията на договора би било много добре за да може да се приеме иначе въ всѣко отношение много удобния заработка и обучение на ученицитъ и добре изработенъ риболовнъ корабъ, чиято доставка поради низката си цѣна е извънредно изгодна за държавното съкровище. Налага се още една малка жертва отъ страна на новия доставчикъ за да се завърши едно добро дѣло. До колкото ни е извѣстно за кораба до сега е платена само $\frac{1}{2}$ частъ отъ стойността му, а останалитъ $\frac{1}{2}$ отъ стойността сж въ разположението и въ рѣцетъ на Министерството на Земледѣлието, които доставчикътъ ще получи следъ окончателното предаване на кораба. До колкото се простиратъ нашитъ сведения новия доставчикъ е сѣщия, който е далъ и контракредитива за внесената вноска $\frac{1}{2}$ отъ стойността на кораба. Така, че държавата е напълно осигурена въ всѣко отношение да не загуби нито единъ левъ отъ паритъ си назначени за кораба, а доставчикътъ има всичкия интересъ да го предаде въ искания съгласно договора видъ и си получи останалата сума. Надѣваме се, че благодарумието ще надѣлее и ще се достигне до добъръ край.

П. Х.

За транзбордмана.

Понеже не редко, се случвало щото транзбордирани стоки да влезътъ въ магазинажъ, то искаме да обърнемъ вниманието на търговцитъ, че често се случва щото търговци да получатъ коносаменти или авизо, че имъ е изпратена стока съ параходъ Х., базъ да се грижатъ и узнаятъ да ли казания параходъ посещава нашитъ пристанища, по която причина въ последствие плащатъ излишенъ магазинажъ и иматъ неприятности, както съ купувача тъй и съ изпращача, въ което тѣ ни най-малко сж виновни. Въ случая веднага съ получаването на извѣстието не е зле да се отнасятъ до комисонеритъ-обезмитители въ пристанищиятъ градове, защото на всички параходи посещаватъ нашитъ пристанища, по простата причина че всѣки параходъ има свой опредѣленъ рейсъ, така че много стоки се получаватъ чрезъ транзбордиране въ по голѣмитъ пристанища и пристигатъ въ нашитъ портове съ свършено други параходи. Тѣй че, стоки натоварени въ Америка, Австралия и др. пристигатъ тукъ по нѣкога спешъ нѣколко транзбордмана. Не може да се желае щото параходи тръгнали отъ Ванкувъръ, Нью-Йоркъ, Санъ-Франциско, Сидней, Калкута и др. да посещаватъ и нашитъ пристанища. Повтаряме, че само комисонеритъ обезмитители могатъ да държатъ

цитъ въ течение съ пристигането на парахода респ. стокитъ, защото тѣ сж ежедневно въ контактъ съ параходнитъ агенции, които не сж длжни да съобщаватъ за пристигането на стоката, понеже често стоката е на „ОРДЕРЪ“, а притежателъ на стоката за агента е носителя на коносамента.

Не за излишно смѣтаме да Ви обърнемъ вниманието, че евентуално останалата стока въ Митницата, попада подъ п. 3 отъ Зак. за именения и допълнение закона за Митницитъ и ще се държи отговоренъ държателя на коносамента, който е и действителенъ вносител на стока, ако и побитата сума отъ продажбата на стоката на публичнъ търгъ не покрива митата и др. берин.

Жоржеостантъ.

По случай Имения денъ на Н. В. Царя, и разменени следнитъ телеграми между Н. В. Височество и моряцитъ

Александъръ Ангеловъ
подпрѣседателъ съюза на Българскитъ моряци

Варна
Благодаря отъ сърце на Българскитъ моряци за благожеланията имения ми денъ

Царятъ
До Негово Величество

Царя
Двореца София

Отъ името на Съюза на Българскитъ моряци поднасямъ на Ваше Величество най-искрени благожелания по случай имениятъ Ви денъ който да го посрещате щастливо дълги години

Подпрѣседат.: Ал. Ангеловъ
На морското дѣло.

Златото на Лузитания.

Споредъ едно съобщение отъ Лондонъ, нѣкорѣ ще се повтори опита за изваждане на златото, потънало на морското дѣно заедно съ параходъ „Лузитания“, потопенъ отъ немскитъ подводници презъ време на войната.

„Лузитания“ лежи въ дѣното на Ирландскитъ проливъ, на една дълбочина, която е недостъпна за водолазитъ. Въ края на м. юлий една американска експедиция ще отиде на островъ Кинсейлъ снабдена съ водолазни апарати отъ най-новъ образецъ. Всѣки отъ апаратитъ тежи 800 мтр. и е изработенъ отъ стоманени и алуминевни части. Апаратитъ сж снабдени съ електрически прожектори и съ приспособления, които предпазватъ водолаза отъ тежестта на дълбочината. Първитъ опити извършени въ Америка, на една дълбочина отъ 830 метра, сж дали превъзходни резултати. Въ Лузитания се намира злато на стойностъ 1 милиардъ лева.

Дунавската комисия.

Въ Галацъ заседава европейската дунавска комисия. Тя прави усилия да осигури редовната навигация по Дунава за всички параходи. Както се знае до сега, рѣжницитъ не позволяватъ плаването на австрийскитъ параходи по долното течение на Дунава и достигатъ само до Русе.