



Органъ
на Съюза на Българските моряци

Абонаменти: за година 60 лв.,
год. 30 лв., за странство 100

Отдѣленъ брой 2

Урежда редакционенъ комитетъ

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

Новъ законопроектъ-за насър- чение на Търговското Кора- боплаване и Корабостроене

Следъ светотатството съ народнитѣ ни мор-
ски интереси, извършено съ Законътъ за Търгов-
ското Корабоплаване, Съюзътъ ни е изправенъ
предъ едно друго недоразумение — съ Законопро-
екта за насърчение на корабоплаването. Пристани-
щната Дирекция е изпратила до Съюза на моряци-
тѣ — единъ законопроектъ за насърчение на
Търговското корабоплаване, съ покана Съюза да
даде мнението си по него, както и да присъствува съ
единъ свой представител, когато дойде време за
окопчелното редактиране на ~~описанъ~~ законо-
проектъ.

Хора отъ Съюза се питатъ: защо е тази не-
последователностъ отъ страна на Пристанищната
Дирекция? Щомъ тя отхвърли опитността и съве-
титѣ на Съюза на българскитѣ моряци при редак-
тирането на Законопроекта за Търговското кора-
боплаване, защо тя не мине и сега безъ мнение-
то, опитността и безъ представителя на Съюза?
Щомъ въ онзи основенъ законъ, върху който ще
се гради българското мореходство — Съюзътъ бѣ
не компетентенъ и заради това не призованъ —
логично ли е отъ страна на Пристанищната Ди-
рекция да кани Съюза при изработването на този
вторъ законопроектъ? Или съ поканата, която от-
правя сега, тя иска — да отхвърли светотатството,
извършено съ морскитѣ ни интереси, та по този
начинъ, прехвърляйки ги, отчасти върху моряцитѣ
отъ Съюзътъ — да успокои своята съвестъ?

Какви сж намѣренията на Пристанищната
Дирекция — това е нейна работа, обаче — това,
което Съюзътъ на българскитѣ моряци може да
каже е следното: Пристанищната Дирекция трѣбва
да бжде последователна въ всичкитѣ си действия
и въ всичкитѣ си разпоредби. Единъжъ щомъ тя е
отхвърлила Съюзътъ на моряцитѣ — като не ком-
петентенъ по морскитѣ въпроси; щомъ тайно и
дебришкومتъ тя бѣ изготвила Законопроекта за
Търговското корабоплаване; щомъ тя извърши
светотатство съ народнитѣ ни морски интереси,
~~отидвайки въ разръзъ съ пжтищата и опит-~~
~~ността на морскитѣ народи~~ — логично бѣ отъ
нейна страна пакъ така тайно и дебришкومتъ да
редактира и този законопроектъ, като не дири
съдружници за своитѣ грѣхове по отношение на
пжтища

сама — нека пакъ сама да продължава да върви
въ тѣзи криви пжтища. И нека тя да не дири съ-
трудничеството на онѣзи български граждани, кои-
то никога нѣма да се съгласятъ да върватъ въ
криви пжтища. А тѣ нѣма да се излъжатъ изъ кри-
ви пжтища поради единствената причина — че предъ
тѣхъ стои като несъмненъ и ясенъ пжтъ — ~~опит-~~
~~ността на морскитѣ народи~~. И тѣзи български
граждани, обобщени въ Съюзътъ на моряцитѣ,
имайки предъ видъ общонароднитѣ морски ин-
тереси — и ~~сже~~ общонароднитѣ морски инте-
реси — ще върватъ въ правия морски пжтъ, на-
чертанъ отъ морскитѣ народи, които иматъ морето
не, като курортъ, а, като изворъ на цѣлото си бла-
госъстояние.

Защото, докато Законътъ за Търговското ко-
рабоплаване, не се ревизира изцѣло, всичкитѣ по-
следующи законопроекти ще си останатъ мърта-
бука, въ най-добрия случай — или пакъ ще съ-
сипятъ всичкото, създадено до сега.

Такава е вътрешната логика и тенденция на
Зкона, който каточели съзнателно е строенъ и
престрояванъ, за да бжде чисто съсловенъ, *par*
excellence — съсловенъ...

И за да не бждемъ голословни, ще обобщимъ
нѣкои отъ постановленията на Законътъ за Тър-
говското корабоплаване, за да бждемъ ясни и предъ
онѣзи, които никога не сж чували да се приказва
за море: нека и планинитѣ да разбератъ, че ос-
новния законъ по мореходството, върху който ще
градимъ морското си благосъстояние — е поста-
венъ върху криви пжтища.

Ето какъ ясно и недвусмисленно той говори въ
своята основна смисълъ, презъ нашето разбиране:

1. Никой български гражданинъ отъ сега не
татѣкъ нѣма право да следва въ морскитѣ учи-
лища на: Англия, Франция, Италия, Германия и т.н.
Въ страната ни има „Рѣчно-морско-полицейско
ведомство“, което отъ сега нататѣкъ става най-
висшиятъ критерий на морската мисълъ, практика
и знания. Сжщото ведомство има нѣколко мо-
торни лодки, нѣколко катери и нѣколко миноносци
— отдавна запарчени изъ музеитѣ на морскитѣ
народи. Съ тѣзи корита, съ които никога не сме
още стигнали до Цариградъ и нито ще го стиг-
немъ — ний ще създадемъ наше, чисто българ-
ско, доморасло мореходство — въ разръзъ на
опитността на онѣзи, които владѣятъ моретата и
свѣта. Които плаватъ въ тѣзи наши корита и се
числятъ въ тѣхъ, като *корабни офицери* — ний
ще имъ признаваме правата на морски капитани
съ висше морско образование. И ще имъ издаваме
свидетелства за капитани на ~~близко-край-~~
~~бръжно~~, на ~~далечно-крайбръжно~~ и на ~~далечно~~

плаване. Ще имъ издаваме свидетелства *безъ всякакви изпити*. Нѣма да позволяваме на никакви други държавни институти да провѣрватъ тѣхнитъ знания. Щомъ попаднатъ подъ щастливата звезда на „заповѣдта по ведомството“ — тѣхнитъ морски знания ставатъ непогрѣшими — и оттамъ ний ще пушаме, безъ изпитъ, да имъ се повѣрватъ параходитъ и имота на българскитъ и чужди граждани.

2. — За онѣзи, които не сж отъ кржгътъ на „Рѣчно-морското полицейско ведомство“ санкциитъ ще бждатъ строги. Ще признаваме само „висше-морското“ образование, за онѣзи, които идатъ отъ странство. А понеже, *въ никога морскз държаба нѣма висши морски училища за целитъ на търговското мореплаване* — ний ясно и недвусмислено — затваряме вратата на всички онѣзи български граждани, които идатъ съ морскитъ знания, практика и езици изъ центърътъ на онова, което е морска мощъ, въ най-широката смисълъ. Може тамъ нашиятъ гражданинъ да е командуваль океански параходъ, но ний нѣма да го признаемъ, щомъ той нѣма „висше“ морско образование. Ако той е плавалъ на океански кораби — той ще има помалко права отъ отъ насъ и заради това — ний ще го подложимъ на изпитъ, за който още нѣмаме никаква програма.

3. — А тогазъ, когато затрѣбва далечно-плаване за нашитъ хора, за хората отъ нашиятъ кржгъ, за нашето съсловие, ний ще имъ признаваме за далечно-плаване, щомъ кораба имъ е излъзълъ извънъ Босфора. Това е въ нашитъ ржце и затова ний можемъ да объркваме и смѣсваме понятията: *еднѣжъ ще считаме, че далечното плаване е задъ Тибралторт, другъ нѣжъ ще го признаваме — задъ Босфора*.

4. — А онѣзи, които нѣматъ плаване задъ Босфора, а имъ е нужно токова, за да ги признаемъ за съответната степенъ, като капитани на далечно крайбрѣжно или далечно плаване — ний измислихме modulusъ, или по-право казано — *мгглибия термикъ* — „учебно плаване“.

Кандидатътъ безъ да бжде въ съставътъ на екипажътъ, като служащъ, безъ нѣкаква отговорностъ по воденето на кораба — чисто-просто, нѣкакъ-си въ формата на пасажеръ — ще пжтува, и това пжтуване ще му го признаваме, като „учебно“, макаръ такова нѣщо никжде да го нѣма въ морскитъ държави. Това — въ случая е чистъ нашъ специалитетъ, по български типъ, за да се подчертае чисто съсловната тенденция. Чисто съсловна тенденция, която по най-яркъ начинъ е прокарана въ мене.

5. — Азъ давамъ права въ единъ предидущъ членъ, азъ деградирамъ въ другъ последующъ членъ. Едновременно ще признавамъ и ще отхвърлямъ. А тѣзи несъответствия ги поставямъ — за да бжда вѣренъ на себе си — целта ми е да вървя по криви морски пжтища. А ще вървя по криви пжтища — защото азъ — Законътъ за Тѣрг. корабоплаване — съмъ тенденциозенъ *rag exelence* и гоня чисто съсловни интереси.

6. — Внасямъ единъ вторъ специалитетъ на наша почва, за да взематъ примѣръ отъ насъ и другитъ морски държави: „*военното морско*“ образование — азъ го наричамъ отъ сега нататъкъ „*висше морско*“. Така, по този начинъ, азъ турямъ една здрава преграда между една категория хора, за които морето е курортъ — срещу другата — която морето е професия — за да ги изгоня

7. — Азъ ще нарека съ названието „морски лица“ всички онѣзи хора, които искамъ. Даме и онѣзи хора, които никога не сж видѣли море — и тѣхъ азъ приобщавамъ въ своитъ пригрѣдни, като имъ давамъ името „морски лица“.

8. — Азъ ще отида и противъ Закона за Морската търговия, макаръ той много умно да разрешава въпроса съ капитанитъ-практици, онѣзи морски труженици, които сж основниятъ елементъ на всичкитъ търговски и военни флоти.

9. Въ своята тенденциозностъ и съсловностъ — азъ съсипвамъ и разорявамъ всичкитъ практики-капитани. Всички онѣзи, които сж командували своитъ кораби-платноходи отъ 30, 40 — 50 тона — отъ сега нататъкъ азъ ги непризнавамъ. Тѣмъ и затова азъ не възприехъ четвъртата категория на капитанитъ-практици. Може тѣ да сж добри, и надеждни, и способни капитани за своитъ платноходи, но отсега нататъкъ — нека тѣ да се простятъ съ морето, защото азъ съмъ решилъ да имъ поставя свои хора отъ неизчерпаемия изворъ на „корабни офицери“, които ще произвеждамъ по свое усмотрение — леко и просто съ „заповѣди по ведомството“ — безъ Пристанищната Дирекция, която сжщо не признавамъ, понеже нѣма да подлагамъ на изпитъ, на Държавенъ изпитъ, своитъ протежета.

10. — А дали тѣзи мои „корабни офицери“ сж способни да развиятъ платната, да хванатъ румпела, да маневриратъ съ вѣтроходитъ — това не ме интересува. Тѣ сжщо не ме интересува дали ~~не, ще се завържатъ всичкитъ вѣтроходи въ пристанищата, поради липсата на хора, които да поематъ командването на вѣтроходитъ~~.

И така, като изхвърлямъ изъ своятъ обхватъ тази категория капитани-практици, азъ унищожавамъ съ единъ замахъ и тази малка платноходна и моторна флотичка отъ малки кораби, които имаме днесъ.

11. — Та ако въпроса е за поощрение на родното корабоплаване — не го дирете тамъ, гдето го нѣма! Отъ сега нататъкъ азъ ще погълна тази малка платноходна и моторна флотичка, а следъ това — *въ разрѣзъ съ опитността на морскитъ държави, които пжтища не признаватъ* — бавно и сигурно ще разоря всичко, което имаме, защото азъ не съмъ се ржководилъ отъ общо народни интереси, а съмъ напълно тенденциозенъ съсловно-тенденциозенъ. Тѣмъ и за това въ мене има толкова много „*рѣзли* и съ нищо неизрѣкани отклонения отъ общиятъ пжтъ на морскитъ народи“.

Въ общи черти така говори Законътъ за Тѣрг. корабоплаване, който въ своята вътрешна смисълъ — носи само-пакости, нѣщо, което и „*Морския съговоръ*“ го да призналъ преди 4 години.

При това положение на нѣщата хора отъ Съюза на моряцитъ заематъ становището:

„Докато не се ревизира Законътъ за Тѣргов. Корабоплаване — нека да не се говори за никакво поощрение за родното корабоплаване, понеже поощрението е абсолютно вече невъзможно, освенъ ако ново-предложениятъ законопроектъ не носи отдѣлни блага за отдѣлни лица, сир. — да е сжщо

Моряците и законите за тях

(Продължение)

Колбертовия закон не е можал в онова време да проникне в другите страни, тъй като съюзите, които се сключвали тогава между държавите, били или чисто военни, или такива, които са гледали да осигурят за себе си икономическото надмощие над останалите вън от съюза, нещо което се отразявало зле върху тях, толкова повече, като се знае, че тогавашната морска война не се е отличавала с нищо от пиратството.

На това положение съответствували и различни системи на морското право, съвършено различни една от друга, нагласявани така, че да служат винаги в защита на своята страна. Ето защо не е било възможно да се повтори онова явление, което е станало с средновековното италианско право.

По този начин, моряците в останалата част на Европа, продължавали да бъдат изоставени сами на себе си. Тъй се обяснява, защо към края на 1700-та година, още е продължавал да съществува в Англия онзи отвратителен начин на насилствено наемване.

Със французката революция, тази бюрократическа система на Колберта, бива унищожена, наедно с нейните адмиралтейски сдилища, като се запазва, обаче, онова, което се отнася до моряците. След това вече, морското право, поправено в 1795 година от републиканското правителство, започва да се възприема и от другите страни, където е претърпявало нови поправки.

Така е проникнала регистрацията на моряците в Италия, Испания и после в Холандия и Германия.

През това време, двете Сицилии, Папските държави и Сардиния възобновяват старата авторитет в Италия; в Лигурия се поставя основата на първата инвалидна каса за моряците, разпространена бързо след това в всички останали градове.

Но, въпреки преобладаващите тогава идеи за свобода и демократизъм, през 1800-та година, нemoже да се каже, че законите и социалните условия за моряците са останали такива, които тогавашното време е изисквало. Закони общи, по-

вече или по-малко съблюдавани, разбира се, са съществували във всички страни, но нито един от тях не е засягал морската материя и морячество, защото в демократическите държави, изникнали върху развалините на изгаснали абсолютизъм, индивидуализма е бил доведен до крайност и никой не се погрижвал да уреди въпроса за моряшкия труд.

Така, през цялия минал век, ние виждаме във всички флоти, само надмощието на една категория над друга и, следователно, борбата на една класа против друга. Последствията от тази борба са се отразили най-вече в силните флоти и, ако се върва на английските и американски автори, които са се занимавали с морските работи, тях последствия не са били повече успокоителни и в техните флоти. Върно е, че там заплатите на моряците са били по-големи, но затова пък самият моряк е бил оставен на произвола, без да бъде защитен от никого и е служил като оръдие за забогатяване на своите господари, подхвърляйки на унижения и безбожна експлоатация, както от собствениците на корабите, така и от гостилничарите и кръчмарите, където са събирали всички, очакващи да бъдат наети. Тези кръчмари и гостилничари са били истинските посредници между капитаните и моряците за тяхното наемване, които са експлоатирали еднакво, както едините така и другите.

Във това време, моряка е бил най-зле третиран на корабите, без никой да вземе под внимание неговото оплакване за жестокото му третиране. При едно такова положение разбира се, моряците са принуждавали често да напуснат корабите и да бягат, без да могат да си вземат парите за изработеното време и сумите са оставали в полза на собственика-капитан.

Наемването на моряците, което днес е ясно и точно определено с специални договори, сключени пред компетентни власти, некога са ставали, както се каза, от гостилничарите и кръчмарите, които всекога са успявали да уредят въпроса, когато нкой капитан, известен по своята жестокост, не е можал да намери моряци.

Кръчмарите уреждали този въпрос така: опоявали предварително тях моряци, които тръб-

Едмондо де Амичис

По океана.

(Продължение)

Въобще, това, което наричат „морска болест“ била произвело своя ефект. Даже и ония, които не страдаха от нея, била, като убити, и имала вид повече на каторжници, отколкото на емигранти. Трудното привикване към този нов живот била убило, почти във всички, куража и надеждите, с които била тръгнали. Това душевно унижение, предизвикано от възмущенията при заминаването, се била обвърнало в съмнение, скръб и огорчение.

Но още по-лошо била долу в общите спални, люковете на които била открити към кърма. Във тях се виждаха човешки тела, едно върха, друго допита, звукове, като от каш-

лене, които била достатъчни да накарат човъка да прекрати пътуването си, като слезе в Марсилия.

Единичката приятна нота, която се чуваше в този хаос, била тая, която идвала от към кухнята, от която излизала хора със пълни манерки. Нкой от тях успявал да пазят равновесие, но други, по-неопитни — падали, разливайки всичко. Със голямо задоволство посрещал звънец, който ни канел за обяд, надбягвайки се да види картина малко по-приятна от видената.

Около голмата трапеза, разположена в средината на салона, била наредили около петдесет души. Салона била украсен със големи кристални огледала и позлата, осветен от множество прозорци, през които се виждала хоризонта на морето, който се повдигал и спускаше надолу.

В първите минути, преди обяд, всички била заети със разглеждане един друг, прикривайки любопитството си от тях, с които по неволя тръбваше да прекарат няколко време с необходимата за случая, фамилярност. Понеже

вало да бждат наети, давали им да подписват договоритъ за наемването им и въ пияно състояние сж ги отнасяли на кораба. На сутринта, когато сж се събуждали, тѣ виждали, че сж вече въ открито море и, лишени отъ възможността да слѣзатъ отъ кораба, оставали на него.

Този начинъ на наемване билъ нареченъ „шанхай“, вѣроятно, за това, защото е билъ най-напредъ приложенъ въ Шанхай. Наетия по този начинъ, наричали „шанхаецъ“, а паритъ, плащали на гостилничара за неговата услуга — „кървавъ данъкъ“.

На нѣкои, това може да се види чудно, но за жалостъ, това е било фактъ, потвърденъ отъ сериозни английски и северо-американски автори, единъ отъ които е и дипломатическия агентъ на Съединенитѣ Щати въ Римъ презъ 1882 година.

Въ Италия, условията при които сж били поставени моряцитѣ въ втората половина на 1800-та година, сж били малко по-добри отъ другитѣ, но далече отъ тия, които сж били опредѣлени въ послѣдствие съ Закона за морската търговия.

Почти до 1890 година, корабитѣ отъ далечно плаване сж били още съ платна. Арматюритѣ не сж били капиталисти, а въ повечето случаи капитани отъ крайбрежието на Лигурия или Сицилия, а моряцитѣ — тѣхни съотечественици, които сж служели на пай, и по този начинъ, билъ установенъ на корабитѣ единъ видъ патриархаленъ животъ, свързанъ съ интереситѣ на отдѣлната личностъ.

Но съ появяването на параходитѣ, положението се измѣня. Заплатитѣ на моряцитѣ ставатъ недостатъчни, а самитѣ наемвания — непостоянни. Моряцитѣ изпадатъ въ едно положение на недоумение, понеже, останали съ впечатленията на патриархалния животъ отъ корабитѣ съ платна, се намиратъ веднага предъ новитѣ условия, които новата класа на сдруженитѣ арматюрори имъ създава. Незаинтересоваността на държавата и липсата на законъ за морячеството, принуждава последното да се обособи и да се приготви за бждщата классова борба.

(Слѣдва.)

Печатница „Взаимностъ“ на ул. „Драгоманъ“ 20, приема да печата разни печатни произведения като вестници, списания, брошури и др. на износни цени.

море то бѣше доста развѣтлувано, нѣкои отъ дамитѣ липсваха. На другиятъ край на трапезата забѣлѣзахъ високитѣ попѣ, които стърчеше съ главата си надъ своитѣ сътрапезници, глава, приличаща на главата на хищна птица: мѣничка, плешива, съ тъмни очи, закрепена на единъ извънредно дълъгъ вратъ. Погледа ми бѣше привлеченъ отъ рѣцетѣ му, които разгъваха салветката: голѣми, сухи, съ прѣсти, напомнящи палпата на охтоподъ. Малко по-насамъ отъ него видѣхъ блондинката, която бѣхъ срещналъ миналата вечеръ. Това бѣше една хубава дама къмъ тридесетъ години, съ ясно сини очи и безърижно носленце, свежа и подвижна, облѣчена много елегантно, съ малко пресиленъ разкошъ, която разглеждаше всички съ погледа си на балерина, като да познаваше всички. Мисля, че черниятъ коприненъ чорапъ, който бѣхъ видѣлъ тази сутринъ, бѣше нейнъ. Законния собственикъ на тази коприна, по всѣка вѣроятностъ, е сползана къмъ петдесетѣтъ, който седѣше

НА КРЪСТОПЪТЪ

Закона за корабоплаването и неговитѣ несъобразности

Въ брой 271 отъ Държавния вестникъ отъ 7 мартъ т.г., е отпечатанъ Законъ за „търговското корабоплаване“.

Никога до днесъ българското мореплаване и морячество не сж били поставени въ такова безизходно положение, въ каквото ги поставя днеска новиятъ Законъ за „търговското корабоплаване“.

Множеството грѣшки допуснати въ него, благодарение на едно прибързано решение, се съзнаватъ вече и отъ ония, които сж взимали прѣко участие при неговото редактиране и се бърза съ тѣхното полупоправяне, като се нагоди правилника за неговото тълкование, по начинъ такъвъ, че да не се чувствуватъ голѣмитѣ опущения и несъобразности въ него.

Но, въпрѣки всичко това, ние се съмняваме, че правилника ще може да даде такива тълкувания, които да закриятъ неговитѣ грѣшки, защото, ако основата на Закона е измѣнена до неузнаваемостъ, съ нея наедно и всички понятия въ него сж свършено смѣсени.

Затоа, каквото и да се прави, грѣшкитѣ и несъобразноститѣ въ него ще си останатъ такива, каквито си сж и въ края на краищата ще се дойде до едно пълно неразбирателство, и ние не виждаме начина, по който ще може да се излѣзе отъ създаденото положение. Следователно, и първитѣ нарушения на Закона, които ще се наложатъ, не ще да закъснѣятъ много.

Така че, следъ като станатъ ясни по този начинъ допуснатитѣ грѣшки, поради които не ще може да има и правилно прилагане на Закона, ще се дойде неминуемо до заключението, че Закона трѣбва да притърпи не само ревизия и корекция, а една съвършено нова редакция, ако желаемъ да имаме законъ, който напълно да отговаря на действителността и нуждитѣ, за които се прави.

Законъ поставя родното ни корабоплаване на кръстопѣтъ, българското морячество — въ недоумение и само този е пѣтя, по който ще се излѣзе отъ създаденото положение: — *основна ревизия и пълно преработване на цѣлия законъ.*

които блесѣше лукава насмѣшка, повече присторена, отъ колкото истинска.

На дѣсно отъ него седѣха двѣ госпожици, които трѣбваше да бждатъ, или сестри, или интимни приятелки. Едната отъ тѣхъ, облѣчена въ тъмно-зеленъ костюмъ, ми обърна вниманието съ своята бледностъ и изтощеностъ, които бѣха въ контрастъ съ черната ѣ блѣстяща коса. На врата си имаше голѣмъ черенъ кръстъ. Редомъ до тѣхъ бѣ седнала една двойка младоженци, наподобяваща две гипсови статуйки, които ядѣха съ наведени глави, разговаряха безъ да се поглеждатъ. Той бѣше около двадесетъ годишенъ, а тя едва ли на седемнадесетъ. Изглеждаха като чели сж семенаристъ и калугерка, и се лѣзеха да говорятъ по-високо.

Слѣдва.

Моряци — пазете **МОРСКИ РАТНИКЪ**. Само той е единствения неразрѣшителъ и пазител.