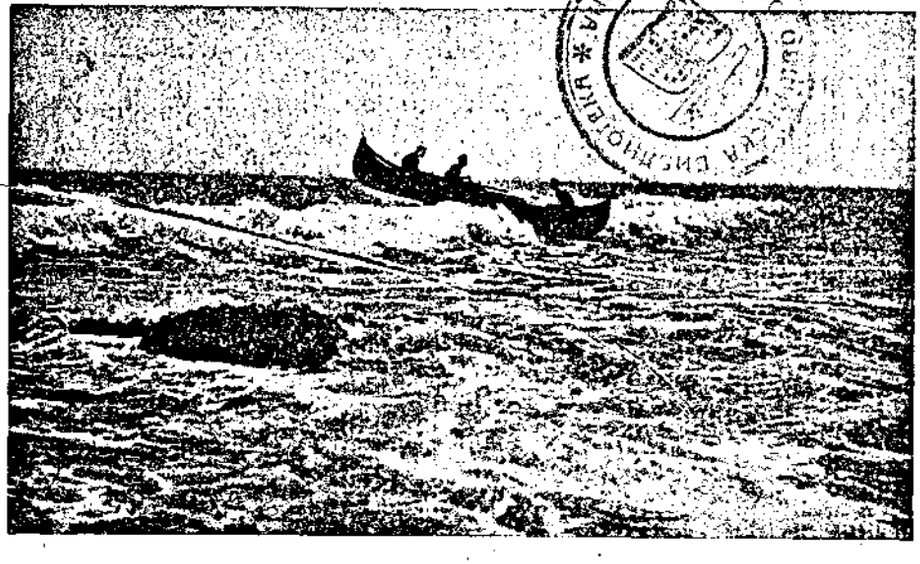
Морски Сговоръ

Урежда
Книжовно-просвѣтния отдѣлъ
на Бълг. Нар. Морски Сговоръ

ГОДИНА II. — БРОЙ 7.
Варна, Септемврий 1925 г.

Редакторъ:
Сава Н. Ивановъ.



Ученицитѣ отъ Рибарското училище въ борба съ вълнитѣ. Фот. К. А. Терзистоевъ 1924 г.

Списанието „Морски Сговоръ" е удобрено за правоспособно отъ Министерството на Народното Просвѣщение съ окржкно № 447 отъ 19.II.1924 година и отъ Министерството на Войната съ наредба № 22 отъ 1923 година.

Получиха се въ редакцията ни:

Списание на съюза на българскитѣ студентски дружества въ Германия, год. II, № 4, Берлинъ 1925 г.

Икономически известия, год. III, брой 27—38, Варна 1925 г.

Известия на Бургазската Търговско-Индустриална Камара, год. IX, брой 5—16, Бургазъ 1925 год.

Естествознание и География, год. IX, кн. 8, 9 и 10; год. X., София 1925 г.

Младъ туристъ, год. X, кн. 7—10, София 1925 г.

Илюстрация Свѣтлина, год. XXXIII, кн. 5—7, София 1925 г.

Месечни статистически известия на главната дирекция на статистиката на Българското царство, год. XIV, брой 4, София 1925 г.

Нашата конница, год. VII, бр. 7—10, София 1925 г.

Народно стопанство, год XXI, кн. 4—6, София 1925 г.

Юридически прегледъ, год. XXVI, кн. 4—6, София, 1925 г.

Българско овощарство, год. VI, кн. 5—6, София 1925 г.

Списание на Българското Инженеро-Архитектно Д-во, год. XXV, брой 10—14, София 1925 г.

Земледѣлие — Списание на Българското Земледѣлско Д-во, год. XXIX, кн. 4—6, София 1925 г.

Годишникъ на Софийския университетъ — Историко-филологически факулитетъ, — книга XVIII, София 1922 г.

Ловецъ, органъ на сдруженитѣ ловци въ България, год. XXV, брой 8 — 9 София 1925 год.

Училищенъ прегледъ, год. XXIV, кн. 4—6 София, 1925 год.

Здраве и сила — органъ на съюза „Юнакъ" — год. XXI, брой 1—14.

Нова ера — списание на Студент. Христ. Д-во при Софийския университетъ, год. II, книга 9 и 10, София 1925 г.

Ловна просвѣта, год. I, брой 1, Варна 1925 г.

Български туристъ, год. XVII, кн. 6, София 1925 г.

Риболовство и отраслитѣ му, год. II, брой 5—6, Варна 1925 г.

Природа, год. XXV, кн. 10, София 1925 г.

Прeброяване на добитъка и на домашнитѣ птици, кошеритѣ съ пчели, превознитѣ средства и земледѣлскитѣ орждия и машини въ Царство България на 31. XII. 1920 год. Книга II. Резултати по общини и населени мѣста. (Издание на Главната Дирекция на Статистиката, София 1924 год.).

Статистика на стачкитѣ и локаутитѣ въ Царство България презъ 1922 и 1923 год. (Издание на Главната Дирекция на Статистиката, София 1925 г.).

Списъкъ на населенитѣ мѣста въ Царство България, споредъ преброяването на 31. XII. 1920 год. (Издание на Глав. Дир. на Статистиката). София 1924 год.

Македонски прегледъ, год. I, кн. 4, София 1925 г.

Витлеемъ, год. III, брой 5—6, Варна 1925 г.

Листопадъ, год. VI, кн. V, София 1925 г.

в. Бургазски фаръ, год. VIII, брой 806—893, Бургазъ 1925 г.

в. Читалищна искра, год. I, брой 2, София 1925 г.

в. Тракиецъ, год. II, брой 89—98, Ямболъ 1925 г.

в. Търговско-промишлена защита, год. XIII, бр. 694—701, Варна 1925 г.

в. Подофицерска защита, год. X, брой 352—366, София 1925 г.

в. Спортна седмица, год. I, брой 16, Варна 1925 г.

в. Младежки вестителъ, год. X, брой 5—8, София 1925 г.

в. Тунджа, год. VII, брой 334—343, Ямболъ 1925 г.

в. Зорница, год. 45 брой 19—28, София 1925 г.

в. Ново общество, год. III, брой 42, София 1925 г.

Вестникъ на жената, год. IV, брой 200—203, София 1925 г.

Читалищни вести, год. III, бр 2—4, София 1925 г.

Църковенъ вестникъ, год XXVI, брой 29, София 1925 г.

Варненски окржженъ вестникъ — официално издание на Окржжната постоянна комисия, год. 6, брой 1 и 2, Варна 1925 г.

Балкански търговски вестникъ, год. VI, брой 260, София 1925 г.

Стенографически протоколи на XXX редовна сесия на Варненската Търговско-Индустриална Камара. Варна, 1925 г.

XV Общо редовно годишно събрание на Бургазската Търговско-Индустриална Камара отъ 28. II. — 4. III. 1925 г. (Съкратени протоколи), Бургазъ 1925 г.

Български Дунавъ отъ Н. Костовъ (Библиотека „Родни кжтове" № 5, 1925 г.).

Где се е намирало древното пристанище Кария? отъ инженеръ Л. Божковъ, София 1925 г. (Отдѣленъ отпечатъкъ отъ списанието на Българското Инженерно-Архитектно Д во, год. XIV, брой 8).

Варна като курортенъ градъ. История. Описание на града и околноститѣ му. Морелѣчение. Отъ Ат. Христовъ, ул. „Охридска" № 20 — Варна 1925 г., цена 8 лева.

La Bulgarie, deuxième année № 544 — Troisième année № 617, София 1925 г.

Morze — Organ Ligi Morskiej i Rzecnej, Rok II, № 4 Warszawa 1925.

Jnformations Sociales, vol. XIV, № 4—12, vol. XV, № 1, Geneve 1925.

Bulletin de la chambre de commerce française en Bulgarie, 5-e année, № 40—42, Sofia 1925.

Морской сборник — В. М. Научный журналъ, год. 78, № 4—5, Ленинград 1925.

Bollettino Mensile del Lloyd Triestino, Anno V, № 3—5 Trieste 1925. (Piazza Unità № 1).

Sul Mare — Supplemento illustrato del „Bullettino mensile del Llogd Triestino". № 1, Trieste Marzo 1925.

Die detusche Seefischerei, von Reitzenstein. Berlin. Издание на Deutschen Flotten Vereins, Berlin, № 10, Matthäikichstr. 13).

Die Unterwasserwaffen unter besonberer Berücksichtigung ihrer Verwendund im russisch-japanischen Kriege. (Сжщото издание № 30).

Unterseeboote. (Отъ сжщото издание № 31).

Unterseeboote von K. A. z. D. Holzhauer. (Отъ сжщото издание, № 38).

Schnelldampfer „Kronprinzessin Cecilie". Von Prof. Koch — Bremen. (Отъ сжщото издание, № 44).

Jadranska straza — Sluzbeno ilustrovano glasilo — God. III. Br. 5—7, Split, 1925 g.

Codice per la marina mercantile — Rof. L. Franchi, Milano 1921. (Подарена на библиотеката на Б. Н. Морски Сговоръ отъ г-нъ проф. Ст. Баламезовъ).

Къмъ морето и Дунава за напредъкъ!



МОРСКИ СГОВОРЪ

Официаленъ органъ
на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

Година II Брой 7 Септемврий, 1925 год. гр. Варна.	Годишенъ абонаментъ: за България . . 100 лева за чужбина . . . 120 лева Отдѣленъ брой 15 лева.	Урежда Книжовно-Просвѣтния отдѣлъ Редакторъ Сава Н. Ивановъ.

ГРАДСКО ОБЩЕСТВЕНА БИБЛИОТЕКА ВАРНА

Стоянъ Олчевъ.

ПѢСНИ НА РИБАРКАТА.

1.

Тихо шия, седнала до тебе,
тъй минаватъ вече много дни —
изреши ме, майко, съ твоя гребенъ
и иди си въ кжта полегни.

Дароветѣ отъ коприна скжпа
ще наредя съ трепетна ржка
и щомъ утрото навънъ пристжпи,
като булка ще се облека.

Нови дрехи тебе ще приготвя,
кърпа свилена и скжпъ коланъ —
че отъ кораба, що хвърли котва,
ще посрещнемъ утре гостъ желанъ.

Утрото и двама ще зарадва.
Ето: първия петелъ пропя!
Утре, майко, ще е мойта сватба
и да легна, какъ ли ще заспя?

2.

Азъ помня онзи невъзвратенъ день
и бѣлитѣ платна на твоя корабъ —
изпратихъ те съсъ погледъ замъгленъ
и не заплакахъ даже отъ умора.

А вълнолома бавно опустя,
и кораба отмина въ пжть далеченъ —
край менъ лежаха синитѣ цвѣтя,
които не ти дадохъ тази вечерь.

И сѣкашъ клетва тегне върху менъ:
азъ плача непрестанно отъ тогава
и въ малкия параклисъ притъменъ
предъ кръста колѣнича за забрава.

Надъ мене грѣе спомена ти скжпъ
и сѣкашъ съ тебе тихо разговарямъ —
иконитѣ цѣлувамъ съ кротка скръбь
и слагамъ перуники предъ олтаря.

А бавно гасне моята снага:
но бѣхъ ли, бѣхъ ли нѣкога честита?
Днесъ срещамъ корабитѣ на брѣга
и дълго, дълго тамъ за тебе питамъ.

Но като паякъ вечерьта пълзи:
на устнитѣ ми стине викъ: помни ме!
По пѣсъка се ронятъ рой сълзи
и нижатъ буквитѣ на твойто име.

3.

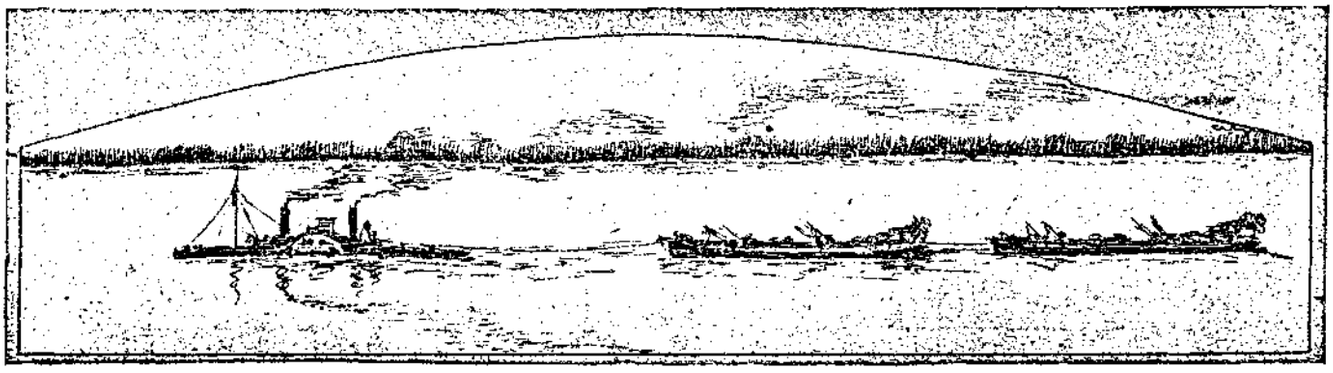
Брѣгътъ е пустъ и рано свечерява,
а въ треска моитѣ ржце горятъ —
на прага, майко, нѣкой се прощава
и цъфва по стъклата снѣженъ цвятъ.

Презъ тази нощь вълнитѣ смъртно пѣха:
ти помнишъ ли, — той праздникъ обеща —
на борта двадесеть моряци бѣха,
мжжътъ ми скжпъ и моя старъ баща.

Но въ пжтя черенъ гибель ги настигна
и вѣрния имъ корабъ заплени —
сама надъ прага знамето издигнахъ,
сама нанизахъ черенъ помениkъ.

Напраздно, майко, сме били честити:
днесъ скръбь тежи, кждето бѣха тѣ —
съсъ тебе дветѣ въ черно сме повити
и черна мрежа нуждата плете.

Ти свършвашъ вече третата кжделя,
вретеното ти приказка реди —
ехъ, стига, майко, утре е недѣля,
на утрешния день се Богъ роди.



Рисунка отъ Ас. Лингоровъ — Русе.

Г. Славяновъ.

ПЕТЬ-ГОДИШНИНАТА НА БЪЛГАРРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.

„Ние българитѣ сме сухоземенъ народъ; за насъ водата е страшилище, корабътъ — дърво безъ коренъ. Ние живѣемъ повече отъ 1000 години край брѣговетѣ на Дунава, Черно и Бѣло морета, но тѣ сж чужди за насъ; ние не сме се срастнали още съ тѣхната вода; ние сме оставили дори да ни дѣлятъ другоплеменни народи: гърци, власи, турци и гагаузи. Широкия просторъ на търговия и съобщения, който ни открива морето, е въ ржцетѣ на чужденци; у насъ липсва поривъ да се понесемъ по вълнитѣ на морето въ далечни краища на свѣта; насъ не ни блазни мисъльта да развеемъ българското знаме въ широкитѣ океани. Ние сме се свили като охлювъ въ своята черупка и не искаме да погледнемъ въ далечината. Плавателната вода намѣсто да разшири нашето движение, тя го спира. Най-разнообразнитѣ богатства на морето сж недостжпни за насъ. Ние сме роби на земята; тя ни храни, но сжщевременно ни държи яко въ своитѣ окови; ние сме свързали тѣсно нашата сждба съ нея.“ *)

Тая страшна истина прозира въ цѣлата наша стара и нова история, — тя тежи надъ нашето племе като грозна, жестока присжда. Дългъ на всички трезви българи е да заработятъ за превъзпитанието на народа, да напрегнатъ всичкитѣ си сили за да счупятъ робскитѣ окови, да окрилятъ българския духъ, да отхвърлятъ немилостивата присжда. Ако ний и нашитѣ прадеди сме страдали и сме се гърчили въ страхътъ си отъ морето, нека поне нашитѣ внуци или правнуци заживѣятъ като свободенъ, независимъ и равноправенъ членъ въ реда на културнитѣ народи; нека поне тѣ, стжпили здраво на българскитѣ брѣгове на Черно-море, Бѣло-море и Дунавъ, смѣло да насочатъ погледа си въ безкрайнитѣ простори на широката плавателна вода и безъ страхъ да се понесатъ по нейнитѣ пжтища, за да развеятъ навредъ по свѣта българското знаме, за да разнесатъ на всѣкжде плодоветѣ на българския трудъ, гордо да понесатъ културнитѣ ценности на своя народъ, а сжщо така да донесатъ въ своята родина, заедно съ обилнитѣ блага на морето, още и свѣтлитѣ лжчи на чуждата култура отъ всички краища на земното кълбо.

Съ тоя зовъ, следъ като преживѣхме последнитѣ катастрофи на българското племе, стрестнати и загрижени за бждащето на народа си, шепа родолюбци вдигнаха повалениа по нашитѣ брѣгове български трицвѣтъ и написаха на него още единъ скжпъ девизъ: *Къмъ морето и Дунава за напредъкъ.*

Така на 1 юлий 1920 година изникна сдружението Български Народенъ Морски Сговоръ; основателитѣ му бѣха Варненскитѣ моряци, а неговитѣ предтечи, още отъ 1913 год., бѣха покойниятъ вече капитанъ I рангъ Серафимовъ и уважаемиятъ нашъ професоръ Консуловъ, останалъ и до сега единъ отъ най-ревностнитѣ носители на българската морска идея. Отбелѣзвайки днесъ петь-годишнината отъ сжществуването на сговора, нека хвърлимъ и единъ бѣгълъ погледъ върху неговото развитие, дейность и резултатитѣ отъ тая дейность. Сдружението заработи първомъ твърде скромно — съ единъ временень уставъ отъ три члена и единъ централенъ комитетъ отъ четирма души. Началото бѣ трудно, трѣбваше, както казва народната мждрость — съ игла кладенецъ да се копае; първитѣ стжпки бѣха неувѣрени и кржга на съмишленицитѣ бавно се увеличаваше, имайки на среща си българския скептицизъмъ и вълната отъ „морско невежество“, ако мога така да се изразя.

Първата по-крупна обществена проява на Б. Н. М. С. бѣ направена едва една година покъсно; — презъ лѣтото на 1921 година основателитѣ на сдружението уредиха въ гр. Варна небивало до тогава по размѣри и видъ морско праздненство, което спечели за сговора известность, голѣмъ моралень активъ и материални средства за неговата по-нататъшна дейность. Къмъ това праздненство, покрай многобройнитѣ позиви и хвърчащи листове, бѣ пуснатъ въ продажба и първиятъ брой на „Морска библиотека“, — туряйки съ това началото на българската морска литература. Презъ сжщото лѣто бѣ замислено основаването и на морски музей, събирането на материали за когото започна веднага.

Отзвука отъ първата стжпка на централния комитетъ не закъсня, — още сжщото лѣто бѣха образувани първитѣ клонове на Б. Н. М С., най-напредъ въ гр. Месемврия, а сетне въ Бургазъ.

Презъ есеньта на сжщата 1921 година бѣха пръснати многобройни позиви вече изъ цѣлата страна и се започна съ широкото лансиране на морската идея между обществото чрезъ всѣкидневниятъ и периодиченъ печатъ. Успоредно съ тази дейность изникнаха нови клонове на Б. Н. М. С. постепенно въ: гр. Русе, с. Черковна (Провадийско), гр. Варна, Търново, мина Перникъ, Шу-

*) Професоръ А. Ишърковъ.

менъ и въ началото на 1922 г. въ гр. Пловдивъ. Наредъ съ печатната — вървеше и устната пропаганда; основаването на клонове се предшествуваше обикновенно отъ редъ беседи.

Презъ месецитѣ февруарий — априлъ на 1922 год. централниятъ комитетъ изпрати въ една системна обиколка на страната първиятъ апостолъ на морската идея — запасниятъ капитанъ II рангъ Георги Куповъ. Неговитѣ беседи изъ цѣлото царство се последваха съ създаването въ нѣкои градове на нови клонове отъ Б. Н. М. С., а именно въ: Плевенъ, Вратца, Стара-Загора, Сливенъ, Карнобатъ, Ямболъ и Габрово. По това време и покжсно изникватъ, вследствие дейностьта на ревностни съмишленици на морската идея, нови клонове още въ: Горна-Орѣховица, Ломъ, село Кривна (Провадийско), гр. София, Василико и Созополъ. Въ това направление Б. Н. М. С. постепенно продължи да разшарява своята мрежа отъ клонове, за да достигне днесъ да брои 42 клона, единъотъ които вънъ отъ предѣлитѣ на царството (въ гр. Буда-Пеща).

Презъ първитѣ години на своята дейность сговора нѣмаше членски вноски, а книжкитѣ отъ „Морска билбиотека" излизаха отъ време на време, твърде нередовно. Отъ началото на 1923 година, отъ своята 5 книжка, „Морска библотека" излизаше като двумесечно списание и нейниятъ абонаментъ послужи като мѣрило за числото на членоветѣ на сговора, които къмъ края на 1923 год. достигнаха около 800 души; на следната година тѣ се утроиха и стигнаха до 2600 души, а презъ настоящата година числото на членоветѣ възлиза вече на 3400 души.

Организацията се стабилизираше постепенно: презъ лѣтото на 1922 год. тя имаше своята първа подготвителна конференция отъ представителитѣ на клоноветѣ, които набелѣзаха принципитѣ на нейниятъ постояненъ уставъ, който се изработи на следната 1923 год. отъ учредителниятъ съборъ на Б. Н. М. С., свиканъ пакъ въ гр. Варна и последванъ презъ 1924 год. отъ една конференция на крайморскитѣ клонове за установяване принципалнитѣ насоки за дейностьта на Сговора. Днесъ имаме вече вториятъ редовенъ съборъ въ гр. Русе, следъ първиятъ — свиканъ миналата година въ гр. Бургазъ.

Успоредно съ своята по-обща пропаганда чрезъ беседи, чрезъ своитѣ печатни издания „Морска Библиотека" (достигнала до 11 книжка) и списанието „Морски Сговоръ" (намираще се въ срѣдата на втората си годишнина) и чрезъ системнитѣ си екскурзии по морето и Дунава, Б. Н. М. С. разви своята дейность и въ други посоки на морската култура: основаниятъ презъ 1921 год. Морски музей въ гр. Варна, отъ следната година, благодарение щедрата подкрепа на Н. Величество, изразена въ подаръци на ценни колекции отъ модели, започна своето твърде бързо развитие и представлява днесъ една отъ забележителноститѣ на гр. Варна; наредъ съ музея се основа и първата ни библиотека, вече доста богата съ съчиненията си по разнитѣ клонове на морезнанието; още въ 1922 год. се положиха основитѣ и на фонда „Черноморски Наученъ Институтъ", а идеята за тоя институтъ се оформи и уясни отъ една конференция отъ прддставителитѣ на всички наши научни и културни учреждения и институти, свикана презъ м-цъ февруарий тази година; Б. Н. М. С. стана родоначалникъ и на несжществуващиятъ по-рано у насъ воденъ спортъ; — днесъ имаме вече четири морски и рѣчни спортни легиони (въ гр. Варна, Бургазъ, Русе и Търново), броящи въ своитѣ редове стотици младежи отъ двата пола и отъ всички възрасти; най-сетне, чрезъ своята пропаганда Б. Н. М. С. засили твърде много стремежа къмъ организирането на лѣтни морски колонии по крайбрѣжието на Черно море и днесъ имаме вече десетки такива колонии, до като до преди 4—5 години у насъ едва ли можеше да става и дума за лѣтни морски колонии; — презъ изтеклата година сговора самъ организира и издържаше две свои морски колонии и една хижа на брѣга на морето.

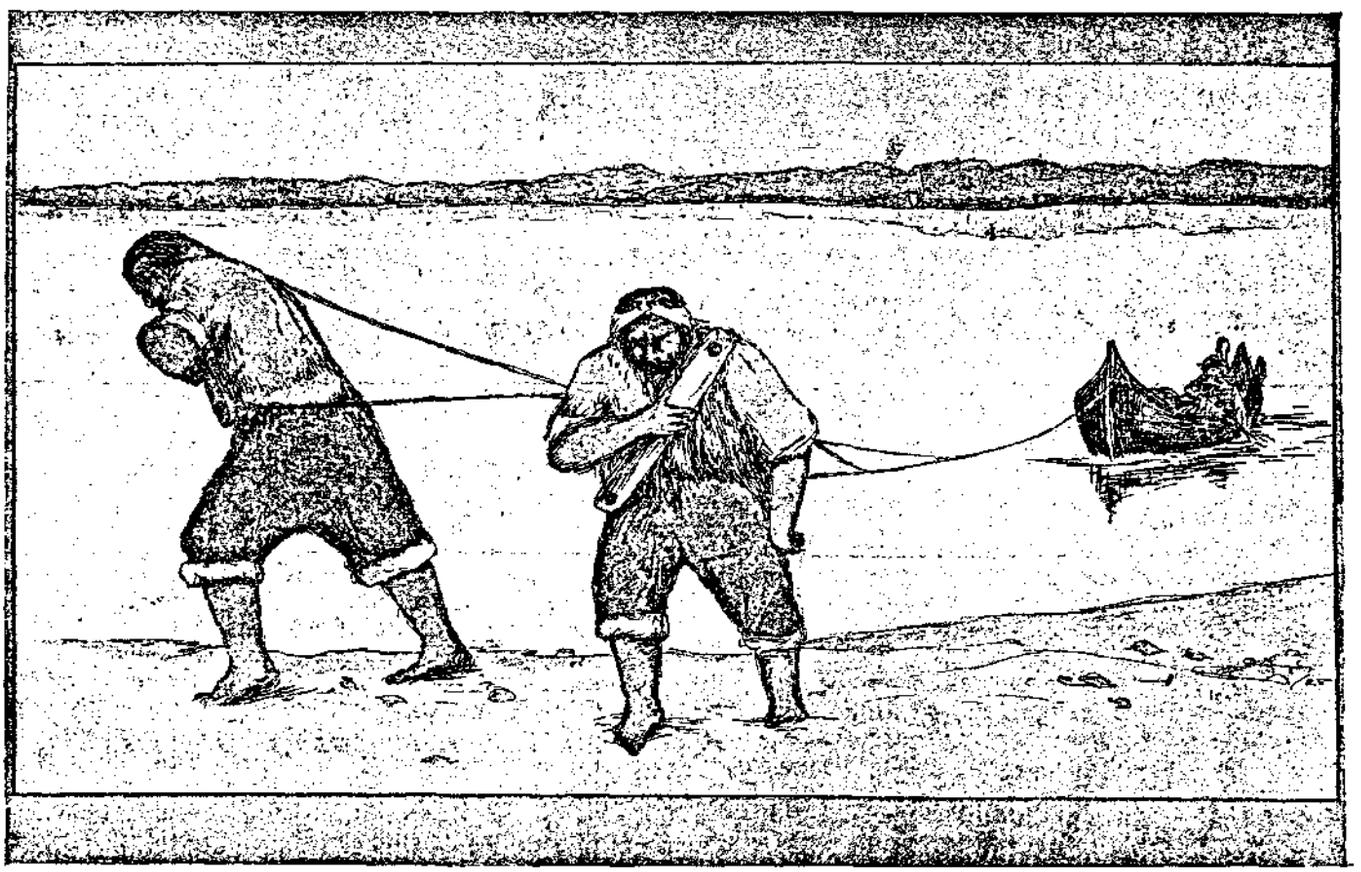
Най-сжществена е дейностьта на Б. Н. М. С. въ областьта на морската култура и стопанство; тя заслужава отдѣлно, по-пълно и по-обстойно разглеждане, обаче за пълнота, тукъ ще отбележа нейнитѣ по-важни резултати — общиятъ и найглавенъ отъ които е създаващето се вече обществено мнение по морскитѣ въпроси. Първата крупна рожба на българската морска идея, дѣло на сжщитѣ идейни творци и на организацията на Б. Н. М. С., за които се спомена по-горе, е откриването на рибарското училище въ 1921 год. въ гр. Варна. Това е първиятъ изворъ за създаването на български моряци, — най-важната практическа крачка къмъ използуването богатствата на морето. Презъ 1922 год. идва осуетяването опита на известни срѣди, подвеждайки и държавата, да лишатъ за дълги години нашата външна търговия по Дунава отъ нейната независимость и свободно развитие, чрезъ създаването съ една чужда държава на смѣсено параходно дружество, въ което външно българския елементъ получава всички предимства, а по сжщество и ползитѣ, които това д-во би носило, то остава почти изключително въ услуга на чуждитѣ интереси и даже въ вреда на българското народно стопанство.

Въ 1923 год. Б. Н. М. С, успоредно съ рибарскитѣ кооперации, поде широка борба срещу безсмисленитѣ и унищожителни за българското риболовство данъци, която завърши миналата година съ премахването на най-голѣмитѣ отъ тѣхъ — общинския налогъ и акциза върху рибата. Наредъ съ тая борба бѣ развита усилена дейность за обръщание вниманието на държавата и обществото върху създаването и развитието на родното мореплаване. Тукъ резултатитѣ не сж още окончателни, но тѣ вече се набелѣзватъ съ назрѣването на въпроса за създаване самостоятелна дирекция на мореплаването и морскитѣ промисли отъ една страна и отъ друга — съ принципалното възприемане отъ държавата на идеята за специаленъ законъ за насърдчение корабоплаването подъ българско знаме, чийто проектъ, изработенъ отъ Б. Н. М. С., е сложенъ вече на разглеждание отъ комисия, съставена отъ по равно число представители на сговора и държавата. Въ областьта на пристанищния строежъ, пакъ като активъ на сговора, трѣбва да се отбелѣжи, че държавата мина отъ проекти и думи къмъ дѣла: постройката на пристанище въ Созополъ бѣ започната миналата година, а тая година сж предвидени и първитѣ кредити за пристанищата въ Анхиало и Василико. Отъ миналата година съ сътрудничеството на Б. Н. М. С., е сложенъ на разрешение и голѣмия въпросъ за заселването на нашето черноморско крайбрѣжие; — моралниятъ успѣхъ на сговора въ тая область е огроменъ: крайбрѣжнитѣ селища губятъ вече своя яръкъ чуждоплемененъ видъ и започватъ постепенно да придобиватъ български характеръ. Най-сетне

трѣбва да се отбележи, че тая година въ Висшия учебенъ съветъ при м-вото на просвѣщението и въ Върховния съвѣтъ по водитѣ при м-вото на земледѣлието заседаватъ и представителитѣ на Б. Н. М. С., чиито старания за сега сж насочени отъ една страна къмъ въвеждането въ училищата на специаленъ предметъ морезнание, а отъ друга — къмъ пресушаването на маларичнитѣ гнѣзда по Черноморското крайбрѣжие и успоредно съ това къмъ канализирането на водитѣ и рѣкитѣ за използването имъ като пжтища за съобщения.

Набелѣзването само на тия нѣколко по-сжщественни резултати отъ дейностьта на Б. Н. М. С. сж достатъчни за да се изтъкне голѣмата роль, която има да играе това сдружение за културното и стопанско развитие на народътъ и страната ни по пжтя на тѣхниятъ стремежъ къмъ морето и неговитѣ богатства.

На българското общество предстои да прецени по достойнство петгодишната досегашна дейность на Б. Н. М. С. и да даде всичката своя морална и материална подкрепа за изграждането на бждащето културно и стопанско величие на морска България.



Рисунка отъ Ас. Лингоровъ — Русе.

Инженеръ-корабостроитель Пампуловъ.

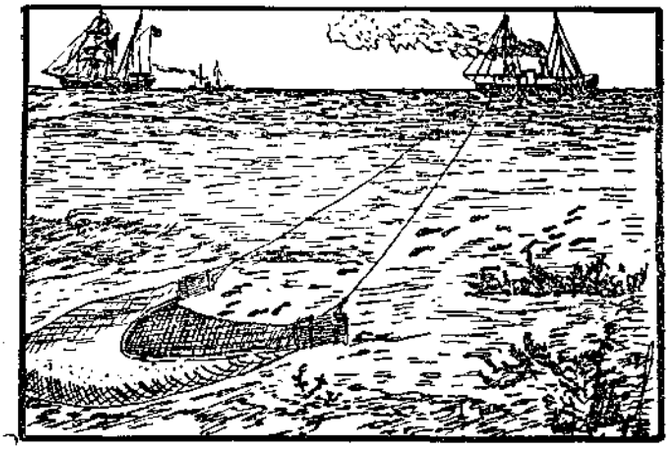
БЪЛГАРСКИ РИБОЛОВЕНЪ КОРАБЪ.

Морето е неизчерпаемъ източникъ на богатства, но тѣ сж достжпни само за оня, който може да ги извлече. Едно отъ най-голѣмитѣ морски богатства е рибното такова, ето и защо въ всички по-напреднали държави морскиятъ риболовъ е единъ отъ главнитѣ отрасли на народното стопанство. България сравнително е останала много надире въ това отношение, въпреки че тя е граничела и граничи съ достатъчна морска граница. Причинитѣ сж много и като една отъ главнитѣ такива е тая, че тя едва преди 47 години се видя свободна, а и отъ освобождението й до днесъ тя не бѣ замислила да изчерпва тия богатства. Какво е било въ миналото не знаемъ, но може да се предполага, че наредъ съ развитото корабостроение и мореплаване презъ времето на Асенъ II и Иванъ Александъръ сигурно и въ риболовно отношение българитѣ сж биле наредъ съ своитѣ тогавашни съседи.

Въ последно време виждаме, че и въ насъ настжпи моментъ на всеобщо съзнание за значението на морето за културното и стопанско развитие на страната, въ резултатъ на което се образуваха морски организации. Възприемчивото българско общество съзна веднага значението на морето, започна се усилена работа, въ резултатъ на която днесъ се радваме на една мощна и компетентна морска организация — „Българския Народенъ Морски Сговоръ", нѣколко рибарски кооперации и др. Държавата, съзнавайки голѣмото значение на морето за страната ни, веднага започна да подпомага морално и материално начинанията на това хубаво и народополезно дѣло. Едно доказателство за това изъ многото такива, отъ страна на държавата е

създаването преди 4 години на Практическото Рибарско Училище по настоящемъ въ гр. Варна, а въ близко бждаще въ гр. Созополъ на островъ Св. Кирилъ — въ най-добриятъ рибарски центъръ по българското черноморско крайбрѣжие. Изъ между многото народополезни задачи, които училището си е задало за икономическиятъ и културенъ напредъкъ на страната ще спомена само тази, че то се комплектува само отъ сирачета отъ войната, деца на инвалиди и прокудени бежанчета и отъ тѣхъ следъ 4 годишно възпитание и обучение въ морското р-боловно дѣло изкарва опитни моряци — рибари напълно годни за една ползотворна работа. Не може човѣкъ да не остане възхитенъ, особенно сега, когато отъ това училище излиза първиятъ випускъ рибари — българи, а още повече, както се научаваме, държавата все още, макаръ и завършили курса на училището, има грижата надъ тѣхъ като имъ създава една добре уредена рибарска кооперация, кждето всички завършили ще бждатъ равноправни кооператори!

За правилното обучение на ученицитѣ рибари липсваха плаващи средства и ний ги виждаме съ трионъ и тесла въ ржка подъ ржководство на своитѣ учители сами да строятъ своитѣ рибарски лодки. За да могатъ обаче, да отиватъ по-навжтре въ морето, да могатъ да прекарватъ въ него по-продължително време и да могатъ да се запознаятъ съ модерниятъ риболовъ на тѣхъ бѣше нуженъ единъ рибарски корабъ. Министерството на земледѣлието и държавнитѣ имоти, желаейки преуспѣването на това народополезно начинание, вжпреки голѣмата оскждица на средства, реши да набави единъ учебенъ рибарски корабъ и именно такъвъ отъ какъвто практическото рибарско училище се нуждае. Поемнитѣ условия за тоя новъ корабъ се изработиха отъ специална комисия. На 21 февруарий т. г. се произведе търга за доставката на кораба. Комисията единодушно се произнесе, че за нуждитѣ на практическото рибарско училище е нуженъ единъ учебенъ рибарски траленъ моторенъ вѣтроходъ. Траленъ рибарски корабъ значи, че съ него ще могатъ да се влачатъ мрежи по джното на морето, като тия мрежи ловятъ оная риба, която живѣе по дъното и дълбочинитѣ.



Риболовъ съ тралъ Рисунка отъ Инж. Пампуловъ.

Моторенъ вѣтроходъ значи, че корабътъ ще има като главенъ двигатель вѣтрила (платна) съ помощьта на които ще се използва безплатната вѣтърна сила за движението на кораба. Освенъ вѣтрилата той ще има и единъ реверсивенъ спомагателенъ моторъ, който ще служи за движението на кораба въ случай на безвѣтрие или маневриране въ пристанищата. По причината, че единъ рибарь трѣбва да бжде преди всичко добъръ морякъ, а такъвъ може да бжде обученъ най-добре върху вѣтроходъ, и комисията се е спрѣла на последния.

На произведенията на 21 февруарий т. г. търгъ, като конкуренти се явиха 9 конкурентни фирми, всѣка една отъ които желаеше да построи първиятъ български рибарски корабъ.

Тѣзи фирми сж:

1) фирмата Cantieri Navali del Quarnaro — Fiume — Италия.

2) фирмата Ateliers & Chantiers Maritimes du Sud-Ouest — Bordeaux — Франция.

3) фирмата Flender Aktiengesellschaft — Lübeck — Германия.

4) фирма Wilton's Engineering & Slipway C-o — Rotterdam.

5) фирма Wiener Werft — Wien — Австрия.

6) „ Waggon und Maschinenbau Aktiengesellschaft Görlitz-Dresden — Германия.

7) фирма Cantieri Navali ed Accialerie di Venezia — Италия.

8) фирма Société Anonyme des anciens chantiers Dibigeon-Nantes-Chantenay — Франция.

9) фирма N. V. Scheepsbouwwerven en Machinefabrick „s Lands Welvaren"-Vlaardingen Maassluis — Холандия.

Девизната цена на доставката бѣ 5,500,000 (петь милиона и петстотинъ хиляди) лева за около 300 тоненъ корабъ. Нѣкои отъ представенитѣ оферти бѣха добре разработени и задоволяваха напълно изискванията на поемнитѣ условия и нуждитѣ на училището, но имаше и нѣкои полуудачни.

Комисията възложи доставката, поради най-износната цена и най-добре разработения проектъ на фирмата Wiener Werft — Wien за една сума отъ 5,449,912 лева. Кораба ще има водоизмѣщение 360 тона при следнитѣ размѣри:

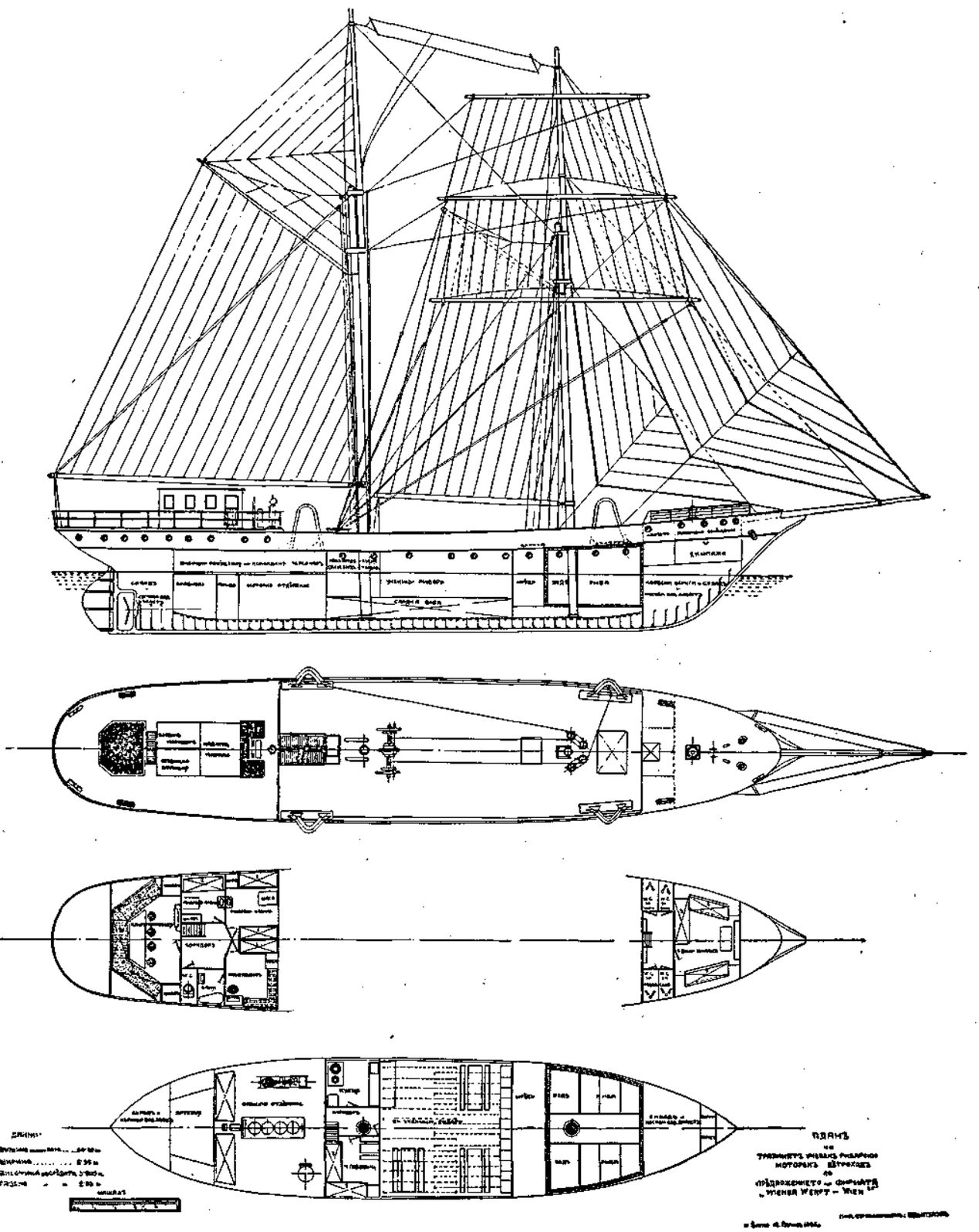
Дължина между перпендикулярить	30·25 м.
„ по палубата	36·25 м.
Ширина въ миделя	6·95 м.
Височина на корпуса въ срѣдата .	3·905 м.
Газене въ срѣдата	2·93 м.
Вѣтрилна площь	501 м²
Скорость съ мотора	8 морски мили въ часъ.

Както се вижда и отъ чертежа на стр. 6 кораба е раздѣленъ съ помощьта на 5 водонепропускаеми прегради въ 6 отдѣления. Първото непропускаемо отдѣление е носовото корабно отдѣление.

Въ второто непропускаемо отдѣление се помѣщаватъ жилищнитѣ помѣщения и устройства на екипажа и подъ тѣхъ, носовия танкъ за воденъ баластъ и сандъцитѣ за котвенитѣ вериги.

Въ третото непропускаемо отдѣление се помѣщаватъ: хамбара за уловената риба — съответно устроенъ и изолиранъ, хамбаръ за ледъ — посредствомъ който ще се заледява уловената риба и хамбаръ за мрежитѣ.

Въ четвъртото непропускаемо отдѣление се помѣщаввтъ: жилищното помѣщение на ученицитѣ рибари, жилищното помѣщение на корабнитѣ подофицери и кухнята. Подъ него се намира щерна за сладка вода.



Въ петото непропускаемо отдѣление се помѣщава моторното отдѣление, танковетѣ за гориво и артелната.

Въ шестото непропускаемо отдѣление, въ кърмата, се намира склада на кораба и подъ него кърмовия воденъ баластъ.

Надъ петото и шестото непропускаеми отдѣления, все още подъ палубата, се намиратъ жилищнитѣ помѣщения и устройства на командниятъ персоналъ, а надъ тѣхъ на палубата има надстройка, въ която се помѣщаватъ навигационната кабина, радиотелеграфната кабина и единъ входъ за жилищнитѣ помѣщения.

Корабътъ е двумачтовъ и въоржженъ съ смесено рейково и гафелно въоржжение. Той е снабденъ съ всички най-модерни уреди и приспособления за работа съ трала. Освенъ това той представлява една отлична школа за обучението на ученицитѣ рибари въ морското дѣло. Споредъ изискванията на поемнитѣ условия кораба ще бжде доставенъ сифъ Варна-пристанището най-късно до 1 октомврий т. г.

Доставянето на тоя корабъ ще бжде едно голѣмо събитие въ нашата морска история, съ него практическото рибарско училище се поставя на още по-солидна нога и нека се надяваме, че то съ успѣхъ ще изиграе своята роль за повдигане на родното стопанство.

гр. Варна, 12 априлъ 1925 г.

Сава Н. Ивановъ.

ТЕМПЕРАТУРАТА НА ПОВЪРХНОСТНИТѢ ЧЕРНОМОРСКИ ВОДИ.

(Даннитѣ сж дадени въ целзиеви градуси).

Температурата на повърхностнитѣ черноморски води, споредъ наблюденията при брѣговетѣ на морето, срѣдньо за годината е малко по-голѣма отъ температурата на въздуха. Отъ 22 годишнитѣ наблюдения върху температурата на повърхностнитѣ черноморски води при рускитѣ брѣгове сж получени следнитѣ срѣдни месечни и годишни температури *):

МЕСЕЦИ / МѢСТО	Януарий	Февруарий	Мартъ	Априлъ	Май	Юний	Юлий	Августъ	Септемврий	Октомврий	Ноемврий	Декемврий	Срѣдния годишна температура
Днестровски лиманъ . . (Очаковъ—Аджигьолски фаръ)	+0°,3	+0°.6	+2.07	+9°,0	+17°,1	+21°,4	+23°,0	+22°,2	+ 17,8	+ 12°,5	+ 5°,9	+1°,6	+11,2
Северо-западната часть . (Днестровски знакъ — Воронцовски фаръ)	+1,4	+1,3	+3,1	+ 8,5	+15,8	+19.5	+21,0	+21,6	+18.2	+14,2	+ 8,2	+3,7	+11,4
Кримъ	+4,7	+4,6	+6,2	+ 9,5	+14,7	+19,3	+21,6	+22,4	+19,4	+15,8	+10,7	+7,0	+13,0
Кавказъ	+7,5	+7,4	+8.9	+11,5	+16,1	+20,7	+24,1	+24,4	+22,0	+18,3	+13,5	+9,7	+15,3
Керченски проливъ . . .	+2,0	+2,0	+3,9	+ 8,4	+15,7	+20,9	+23,4	+23,3	+19,3	+14.7	+ 9,1	+5,5	+12,3
Азовско море	+0,3	+0,3	+1,8	+ 8,8	+16,6	+21,5	+23,8	+22,8	+17,7	+16.6	+ 5,4	+1,4	+11,0
Срѣдньо за северо-източния басеинъ на Черно море	+2,7	+2,7	+4,4	+ 9,3	+16,0	+20,5	+22,8	+22,8	+19,1	+14,5	+ 8,8	+4,8	+12,4

Горнята таблица ни показва, че повърхностнитѣ води на северо-източната часть на Черно море сж най-студени презъ месецитѣ януарий и февруарий, а най-топли — презъ юлий и августъ. Срѣднята годишна температура на тия води е +12°4, а срѣднята годишна амплитуда 20°,1. Отъ даннитѣ въ таблицата се вижда още, че температурата на водата въ Азовско море е подложена на по-голѣми колебания (годишна амплитуда 23°,5); най-малко се колебае въ това отношение температурата на водата при Кавказския брѣгъ (амплитуда 17°).

У северо-западнитѣ брѣгове на Черно море, срѣдната месечна температура на повърхностнитѣ води, когато сж най-студени (м. февруарий), достига до +1°, а въ сжщото време при юго-източнитѣ брѣгове, тя е отъ +5° до +6°. Най-високата температура на водата въ току-що споменатитѣ райони е презъ месецъ августъ. Срѣдно за месеца за северо-западната часть тя е +22°,5, а за юго-източната +25°.

Изобщо взето, срѣдното годишно колебание на температурата на повърхностнитѣ черноморски води при брѣговетѣ не надминава 22° и е по-малко отъ срѣдното годишно колебание на температурата на въздуха.

Срѣднитѣ месечни температури на прибрѣжнитѣ повърхностни води на Черно море могатъ доста значително да се колебаятъ отъ година на година. Така напримѣръ отъ осемь годишнитѣ наблюдения (1890—1898) за най-топлитѣ месеци, тия колебания достигатъ на величина до 4°, а за най-студенитѣ месеци — до 5°. Отъ това се вижда, че срѣднитѣ месечни температури на прибрѣжнитѣ повърхностни черноморски води се колебаятъ отъ година на година въ по-голѣмия размѣръ презъ зимния сезонъ, отколкото презъ лѣтния. Съ други думи, лѣтната температура на повархностнитѣ води е по-постоянна, отколкото зимната.

Въ северо-западната часть на Черно море, въ района между р. Днестъръ и Тендровския полуостровъ, температурата на прибрѣжнитѣ води се понижава презъ зимата до 0° и деже по-низко, вследствие на което тамъ се образува ледъ.

*) Лоція Чернаго моря, Петроградъ 1915 год, стр. XXVIII.

Дневнитѣ периодически колебания на температурата на повърхностнитѣ черноморски води сж незначителни; при това при брѣговетѣ тѣ сж малко по-голѣми, отколкото въ открито море. Презъ лѣтото тия колебания срѣдньо не надминаватъ 2°. Непериодическитѣ колебания, обаче, благодарение на прибрѣжнитѣ вѣтрове и течения, могатъ да бждатъ доста голѣми. Така напримѣръ, при продължителенъ вѣтъръ отъ брѣга, нагрѣтия повърхностенъ слой вода се издухва (отнася) навжтре въ морето, а на негово мѣсто излиза у брѣга дълбоката по-студена вода. Споредъ изследванията на професоръ Колосовский, тия периодични дневни колебания на температурата на водата могатъ да достигнатъ до 8° и даже по-вече. Тѣ сж особенно очебиющи презъ лѣтото, когато температурата на въздуха, сравнително съ тая на морето, е висока. За да илюстрирамъ току-що казаното, азъ ще дамъ следнитѣ данни:

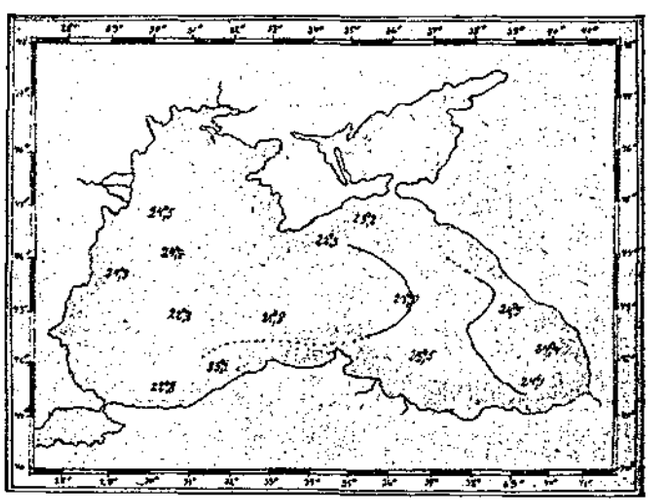
Мѣсто	Дата	Направление и сила на вѣтъра	Температ. на въздуха	Темпер. на водата
Варна	1921 г.6.VII	Зап. 2	+21°,2	+22°,2
	7.VII	Сев.-зап. 3	+17,6	+13,8
	8.VII	Зап. 1	+25,6	+15,8
Ялта	913г.13.VIII	Югъ 9	+20,0	+15,0
	14.VIII	И. СИ 3	+18,0	+ 8.0
Носъ Тарханкутъ	1911 г.4.VII	Зап. 5	+21,1	+22,6
	5.VII	Сев. 2	+20,7	+13,7
Воронцовски фаръ (при Одеса)	1911 г.8.VII	Ю.-.ЮЗ 4	+17,5	+18,1
	9.VII	С. СЗ. 4	+21,5	+14,2
	10.VII	Сев.Зап. 2	+16,5	+10,6

При Одеса се наблюдава понижение на температурата на водата сжщо и при течение на морето отъ югъ на северъ, и това явление се обяснява отъ по-вечето руски учени съ въртението на земята около своята ось. Въ дадения случай за нашето полушарие течението има стремление да се отклони въ дѣсно, следователно на лѣвия край на течението повърхностнитѣ частици на водата отстжпватъ и даватъ мѣсто на по-студенитѣ долни частици. Споредъ Кап. II р. Скаловский*), обаче, въ този случай — при течение на морето отъ югъ на северъ — понижението на температурата на морската вода, което той съпоставя и съ наблюдаваното измѣнение на плътността на водата, трѣбва да се отдаде на действието на подводното Босфорско течение, за което той доказва, че понѣкога достига до северния черноморски брѣгъ и избива на повърхността. При това, за да подкрепя неговото мнение, азъ ще напомня, че презъ лѣтото водитѣ на подводното Босфорско течение сж по-студени отъ повърхностнитѣ черноморски води, тъй като първитѣ иматъ постоянна температура презъ годината 10°—13°. Съ положителность би могло да се каже, че съвокупното действие на изложенитѣ по-горе три причини дава тия значителни неправилни колебания на температурата на повърхностнитѣ черноморски води, които сж отбелѣзани при Одеса, носъ Тарханкутъ и другаде.

Далечъ отъ брѣговетѣ на Черното море — въ открититѣ му води — нѣма систематически наблюдения надъ температурата му, затова тукъ могатъ да се дадатъ само откжслечни данни, които сж отбелѣзали рускитѣ дълбоководни експедиции презъ 1890 и 1891 г. Споредъ тѣхъ излиза, че презъ лѣтото, температурата на повърхностнитѣ води въ открито море е по-низка, отколкото температурата на прибрѣжнитѣ такива. Презъ зимата пъкъ е точно обратното: температурата на повърхностнитѣ води въ откритото море е по-висока, отколкото на прибрѣжнитѣ. Най-низката зимна температура на повърхностнитѣ води въ срѣднята часть на Черно море се колебае отъ + 5° до + 8°, при това по-низкитѣ температури се отнасятъ за западната половина, и по-високитѣ — за източната. Презъ лѣтото, за северната половина на откритото море, водата е най-топла презъ м. юлий (срѣдна температура + 21°,5), а за останалата часть — презъ м. августъ (срѣдна температура + 23,°5). Най-високитѣ температури на водата въ тая область сж измѣрени въ юго-източната часть на откритото море. При отдѣлнитѣ наблюдения, максимална температура на водата е измѣрена въ срѣдата на района Ялта, Сочи, Батумъ. (+ 26,°1).

Изобщо за цѣлото Черно море, срѣдната годишна температура на повърхностнитѣ му води е + 14°, при една годишна амплитуда отъ 20°. Сравнено съ другитѣ морета, оказва се, че Черното море има относително голѣма годишна амплитуда. Ето нѣколко примѣра: Годишната амплитуда на температурата на водата въ Ламаншъ (Английския каналъ) е 10° до 12°; за южната часть на Северното Немско море тя е отъ 13° до 14°; въ южната часть на Източното Немско море отъ 14° до 17°; въ Ботническия заливъ 12° и въ северната часть на Адриатическото море 14°*).

По подробно разпредѣлението на срѣднята годишна температура въ повърхностнитѣ черноморски води се вижда отъ следнята карта, съставена отъ руската дълбоководна експедиция за изследването на Черно море въ 1891 год.



Колкото се отнася за температурата на повърхностнитѣ черноморски води при нашето крайбрѣжие, то даннитѣ за това сж още по-оскждни и тия, които ги има на лице, не сж систематически и непрекжснато наблюдавани. Едвамъ въ последно време се вематъ мѣрки за систематически непрекжснати наблюдения надъ температурата на прибрѣжнитѣ ни черноморски води. Все пакъ, за да дамъ поне отчасти понятие за тѣхъ, азъ ще се възползувамъ отъ следнята таблица на Стайко Д. Стайковъ**).

*) Кап. II р. Скаловский — „О Физико-Географическихъ Условіяхъ Черноморского Бассейна", стр. 40, 41 и 115.

*) St. D. Staikoff — „Beiträge zur Klimatologie von Bulgarien. Temperatur-verteilung." Berlin 1914., ş. 75.

**) St. D. Staikoff — Цит. съч, стр. 75 и 80.

Срѣднитѣ месечни и годишната температура на водата въ Варненския заливъ за периода отъ 1901—1904 год. включително, въ съпоставъ съ температурата на въздуха.

	М Е С Е Ц И												Срѣдна годишна температура	Годишна амплитуда
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII		
Вода (2 ч. сл. пл.)	+4°,5	+5°,0	+5°,8	+9°,3	+14°,5	+21°,3	+24°,3	+24°,5	+21°,4	+17°,1	+12°,1	+7°,7	+14°,0	20°,0
Въздухъ (срѣд. дневна)	+1°,1	+4,7	+4,4	+9,6	+14,9	+19,6	+21,6	+21,8	+17.8	+14,3	+6,3	+3 6	+11,7	20°,7
Температурни разлики на водата и въздуха*)	+3, 4	+0,3	+1,4	+0,3	+0,4	+1,7	+2.7	+2,7	+3,6	+2,8	+5,8	+4,1	+2,3	

Горнята таблица ни дава право да заключимъ, че за този периодъ отъ 5 години водата на Варненския заливъ е била най-студена презъ м. януарий (срѣдня месечна темп. + 4°,5), а най-топла — презъ м. августъ (ср. мес. тем. +24°,5), тъкмо тогава, когато и въздуха е най-студенъ и най-топълъ. Срѣднята годишна температура на водата въ Варненския заливъ (+14,°0) и тая на въздуха (+11°,7) се отличаватъ помежду си на +2°,3; а годишнитѣ имъ амплитуди (на водата 20°, а на въздуха 20°,7) — на 0°,7. Ако се вгледаме въ температурнитѣ разлики за отдѣлнитѣ месеци, ще видимъ, че най-голѣма разлика между температурата на водата и тази на въздуха е въ м. ноември (+5°,8) и въобще презъ зимата (ноември, декември и януарий); най-малката разлика е презъ м. февруарий (+0°,3), а презъ месецитѣ априлъ и май, ний имаме вече отрицателна разлика (—0°,3 и —0°.4), т. е. презъ месецитѣ априлъ и май, водата на морето става по-студена отъ въздуха. Тия обстоятелства идватъ да ни потвърдятъ, казаното по-горе изобщо за Черно море, а именно, че морето срѣдно за годината е по-топло, отколкото съприкасающия се съ него въздухъ и че то презъ есеньта и зимата е по-топло отъ въздуха, а презъ пролѣтьта и началото на лѣтото — по-студено. Специално за българския черноморски брѣгъ се вижда отъ последнята таблица, че морето указва своето най-силно влияние върху измѣнението на околната температура презъ месецитѣ ноември и декември и то въ положителна за насъ смисълъ, като омегчава много началото на зимата по нашето крайбрѣжие.

Варна, 29. III.1925 год.

Стателовъ Борисъ
капитанъ 2 рангъ.

*) Температурнитѣ разлики сѫ малко високи, тъй като за да се изкаратъ срѣднитѣ месечни температури на водата сѫ взети не срѣднитѣ дневни температури на морската повърхнина, а просто показанията на термометра всѣки день въ 2 ч. сл. пл.; при все това тѣ ни даватъ една приблизително вѣрна картина за годишния ходъ на морското въздействие.

РАЗВИТИЕТО НА ГРЪЦКИЯ ТЪРГОВСКИ ФЛОТЪ.

Гръцкия търговски флотъ се възроди въ втората половина на XVIII вѣкъ. Възникването, възраждането и развитието му, до срѣдата на XIX-то столѣтие, се дължи главно на победоноснитѣ войни, които Русия води съ Турция, въ епохата на Императрица Екатерина II-ра.

Въ резултатъ, тия войни установиха свободата на търговията и мореплаването по Черно море презъ проливитѣ, което способствува за възстановяването на търговското морско движение отъ Черно море въ Срѣдиземно, Архипелага и Гърция.

Другъ резултатъ отъ тия войни е търговския договоръ сключенъ между Русия и Турция на 10 май 1873 год. въ който се трактува както за рускитѣ поданници, тъй и за лицата намиращи се подъ покровителството на Русия, а като така правата и привилегиитѣ на първитѣ се разпростирали и върху вторитѣ. Като покровителствувани отъ Русия се явили гърцитѣ, които използувайки това, заели превилегировано положение между безправната маса на всичкитѣ разнородни турски поданници.

Въ време на първата руско-турска война, руския флотъ заелъ цѣлия Архипелагъ. По Кючюкъ-Кайнарджийския миръ населението на Архипелага състояще се почти изключително отъ гърци, било освободено въ продължение на 2 години отъ всѣкакъвъ видъ натурални повинности, мита и налози. Това е било отъ голѣма полза за предприемчивитѣ мореходи—жители на Архипелага.

Белгийския писатель Bochgrave въ своята книга Cr··quis d'Ori nt съобщава, че рускитѣ консулски агенти въ Турция, освенъ че лично сѫ се снабдявали съ дипломатически документи — „берати", които имъ предоставяли правото на свободна търговия и мореплаване въ турскитѣ пристанища и води, съ освобождение отъ нѣкои мита и налози, но получили правото да продаватъ такива документи и на лица находящи се подъ покровителството на Русия. Въ тази епоха рускитѣ консули въ Турция сѫ били почти изключително гърци, преимуществено занимающи се съ морска търговия. Тѣ продавали берати и на свои съплеменици.

Подъ мощната закрила на Руското морско знаме, гръцкото мореплаване се възроди и развиго получи превилегировано положение не само въ турскитѣ води и пристанища, но и въ рускитѣ — Черно и Азовско морета.

Въ тия морета гърцитѣ срещнали англичанитѣ и холандцитѣ като свои конкуренти съ голѣми капитали, солидни условия на животъ и много-вѣковна опитность въ мореплаването.

И ако гръцкото мореплаване е могло да отбележи успешно развитие, при наличностьта на тъй силни конкуренти, то се дължало на гѫвкавата и съвсемъ своеобразна кооперация, умѣло приложена въ мореходнитѣ промисли.

Бедни, въ голѣмото си болшинство, и безъ значителни капитали въ страната, гърцитѣ строили и експлоатирвали корабитѣ си на следующитѣ кооперативни начала. Обикновенъ предприемчивъ и безстрашенъ морякъ, който искалъ да стане

корабопритежатель-капитанъ на собственъ корабъ, внисалъ известна сума събрана отъ семейството му и близкитѣ му роднини. Материалъ за постройка на кораба му доставяли други роднини или другари. Кораба строили трети, познати нему лица. Необходимата оборотна сума за търговия давалъ нѣкой познатъ търговецъ. Когато кораба е билъ готовъ, то негови собственици се явявали всички тия лица участвуващи въ неговото създаване и снаряжение съ разни части, съобразно получените пайове върху които се разпредѣляла и получената печалба. Екипажа освенъ храна, не получавалъ никаква заплата. Той е ставалъ съвладелецъ на кораба и участвувалъ въ печалбитѣ съобразно предоставенитѣ му пайове. Обикновенно правото на собственость на вѣтрохода се разпредѣляло на 69 пая отъ които:

1) За материалъ и постройката се падало 10 пая.
2) За взетитѣ пари за търгов. операции — 10 пая.
3) На капитана — 3 пая.
4) На двама помощника по 2 пая — 4 пая.
5) На готвача — 2 пая.
6) На писара — 2 пая.
7) На 4 старши моряци — 6 пая.
8) На 30 обикновени моряци — 30 пая.
9) На 4 юнги (ученици) — 2 пая.

При такава своеобразна кооперация, загуби, въ строгия смисъль на думата, не могло да има. Имало е само по-голѣма или по-малка печалба, защото цѣлата брутна печалба, безъ разходитѣ за продоволствието на екипажа, е представлявала чиста печалба, която се е дѣлила на пайове. Тоя родъ морска кооперация, свидетелствующа за търговската гъвкавость на гърцитѣ, имъ дала възможность да си създадътъ свой вѣтроходенъ флотъ безъ да иматъ необходимитѣ свободни капитали, а тъй сжщо и успѣшно да конкурират на своитѣ силни съперници.

Успѣха на тия кооперации въ натура, могълъ да се продължава само въ периода на вѣтроходния флотъ, чиято постройка както и употребляемия материалъ сж се отличавали съ сравнителна простота и малоценность.

Тия кооперации, въ сжщия видъ, не могли да си намѣрятъ мѣсто въ постройката на по-скжпия и по-сложния паренъ флотъ, който изисквалъ крупни капитали и корабостроителници. Търговската гъвкавость на гърцитѣ, обаче, заедно съ тѣхната морална неустойчиность, при сношенията си съ чужденци, насочила гръцкитѣ моряци да встжпятъ въ конкуренция, съ парния флотъ на конкурирующитѣ ги чужденци, посредствомъ цѣла система на неблаговидни премии: контрабанда, злоумишлени аварии, и редъ други злоупотрѣбления и ухитрявания, които създали твърде незавидна репутация на гръцкия търговски флотъ. Всички тия неблаговидни приеми не могли да спасятъ гръцкия търговски флотъ отъ бързъ упадъкъ.

Новъ подтикъ къмъ възсъздаване на гръцкия търговски параходенъ флотъ дали отдѣлни богати гърци, опирающи се на опитния и многочисленъ контингентъ моряци отъ вѣтроходния флотъ. Стария навикъ за морски кооперации, който изигра особна роль въ развитието на вѣтроходния флотъ, отъ ново се е проявилъ и е далъ възможность на широкитѣ слоеве отъ населението да участвува въ морския промисъль. Съобразно новитѣ условия морската кооперация купува малко употрѣбяванъ, сравнително новъ параходъ, въ Англия, и покупната му стойность се е дѣлила на 100 и повече пая, които се разпредѣляли между членовете на кооперацията, въ повечето случаи роднини на капитана или негови близки приятели и познати. Всѣки пай, съ името на владелеца, се е вписвалъ въ корабния регистъръ на това пристанище, къмъ което е билъ причисленъ. По такъвъ начинъ всичкитѣ лица притежающи пайове отъ даденъ корабъ, сж биле негови съвладелци. Една голѣма часть отъ пайоветѣ задържалъ за себе си командира, който въ качеството си на съвладелецъ на кораба е билъ самъ най-много заинтересуванъ за възможно най-голѣмото съкращение на разходитѣ.

Благодарение на тоя видъ морски кооперации, народнитѣ спестявания сж биле привлечени за развитието на гръцкия търговски флотъ, който по такъвъ начинъ е играялъ ролята на своеобразна народна спестовна каса. Участието на командира, а твърде често и на екипажа, въ тая морска кооперация значително понижавало експлотационнитѣ разходи на гръцкитѣ параходи.

Морскитѣ кооперации обезпечили общность на интереситѣ между корабопритежателя-кипитанъ и екипажа-съкорабовладелецъ. Това изключително благоприятно положение на общность въ интереситѣ е направило невъзможно възникването на конфликти за повишение заплатитѣ и намаление работното време, като същевременно е изключило условията за възникване стачки, локаути и др. отъ каквито страдатъ всички велики морски държави. Това особно благоприятно положение облекчавало конкуренцията имъ съ чуждестраннитѣ параходи. По този поводъ професоръ Andréad s твърди, че: — „Успѣха на гръцкото търговско мореплаване въ годинитѣ до войнитѣ, се дължи главно на тая система на сдружения". За успѣшното развитие на гръцкитѣ морски кооперации въ периода на парния флотъ сж способствували още следнитѣ двѣ обстоятелства:

1) Войната на Англия съ буритѣ, както и боксерското възтание въ Китай, когато голѣма часть отъ корабитѣ обслужващи Черно и Средиземно морета сж биле привлечени да пренасятъ войски и бойни припаси въ южна Африка, Китай и обратно.

Това повдигнало фрахта въ тия морета. Гръцкия флотъ използувалъ това повишение на фрахта, като е работилъ въ продължение на 3 години съ грамадни печалби.

2) Въвеждането въ Гърция подробно разработения законъ за морскитѣ ипотеки. Този законъ е открилъ ефтинъ задграниченъ кредитъ, подъ ипотека на самия корабъ, при покупката. Морската ипотека е дала възможность на отдѣлни корабопритежатели и група гръцки поданници, обединени въ кооперация, съ малко спестени пари да си доставятъ нови кораби. Такъвъ кредитъ се получавалъ отъ английскитѣ финансови учреждения, отъ гдето, почти изключително, сж бивали доставени корабитѣ.

Развитието на гръцкия търговски флотъ е твърде своеобразно и заслужава внимание, не по ония методи, които не подпадатъ подъ разумната и обще-приета морална норма за взаимоотношенията между отдѣлнитѣ лица и народи, а по ония правилни основи, настойчивость, твърдость, гъвкавость и пестеливость, които сж изиграли решающа благодатна роль. Примера е поучителенъ отъ държавно гледище и за насъ, въ времето на кооперативизма въ които живѣемъ, защото и нашето мореплаване, на пръвъ планъ каботажното, чака своето разумно национализиране.



Буря при Масления носъ (Зейтинъ Бурунъ). Рисунка отъ Ал. Мутафовъ.

П. А. Шишковъ.

ПАДАНЕ ВЪ МОРЕТО.

Това бѣше презъ царското време, когато въ Русия всичко вървеше по иерархически редъ. Бѣхъ щурмански ученикъ въ руския параходъ „Корниловъ“ отъ Александрийската „круговая“ линия. А бѣше „круговая“, защото спирахме въ осемнадесеть пристанища: повечето въ Бѣло-море и въ източната часть на Срѣдиземноморския басейнъ. Бѣхме двама щурмански ученици — азъ и едно русначе — Осиповъ. Кораба ни имаше плещестъ, красивъ старъ командиръ съ адмиралска бѣла брада, и трима помощници. Азъ бѣхъ помощникъ на старшия офицеръ — Степанъ Андросовъ, изобретателенъ ловъкъ, вѣченъ веселякъ и голѣмъ другарь на балалайката. А Осиповъ — бѣ помощникъ на втория ни помощникъ Григорий Кириченко. Азъ и Осиповъ, наскоро излѣзли отъ училището, здраво боравѣхме съ формулитѣ, затова намъ бѣ предадено да завеждаме хронометритѣ. И умѣло водѣхме астрономическата и навигационна работа, поради което Андросовъ питаеше голѣми симпатии къмъ мене и често, отъ извънреднитѣ си възнаграждения, ми даваше по нѣколко рубли за черпня. Той даже понѣкога ме назначаваше и за старши помощникъ на своя бждащъ корабъ, понеже много добре съмъ владѣялъ секстана и бързо съмъ нанасялъ сомнеровитѣ линии. Азъ се радвахъ, а той ме увещаваше, че се надѣвалъ на бждаща зестра, която „щѣла да уреди много работи . . .“ Той обещаваше, а азъ залѣгахъ въ работата си . . .

Бѣше минало вече година, откакъ бѣхъ зачисленъ на „Корниловъ“. Бѣхъ се срастналъ добре съ реда на работата, както и съ обноскитѣ ми къмъ моитѣ началници, и на тѣхнитѣ — къмъ мене. Всичко си вървеше като по часовникъ: реда въ рускитѣ параходи бѣ образцовъ. Всѣки си знаеше где му е мѣстото. Па и всичко друго си бѣ наредъ: имаше много ядене, много пиене, а и работата бѣ сравнително малко, защото екипажитѣ бѣха голѣми. А на командиря си гледахме, като на баща, на когото отъ двадесеть крачки ставахме на крака . . .

Въ онова време — съгласно правилника на дружеството — старшия помощникъ приемаше паричнитѣ групове и самъ ги предаваше въ мѣстоназначението имъ, гдето ги изнасяше съ наши моряци до параходната агенция. Андросовъ въ всѣко едно пристанище, за кждето имаше групове, слизаше по параходната стълба внимателно съ груповетѣ въ ржце, сѣдаше въ лодката и заминаваше по направление къмъ брѣга. Той изпълняваше една деликатна работа, която параходното дружество намираше за по-правилно да я извършва морякъ, отколкото брѣгови човѣкъ, докато още подъ групътъ стоеше водата.

Еднъжъ въ Одеса предадоха на Андросова голѣмъ, тежъкъ групъ — отъ сто хиляди рубли — въ злато, съ предназначение за Цариградъ. Група бѣ украсенъ съ повече отъ тридесеть восъчни печати по всички направления. . .

Следъ два дена, като пристигнахме въ Цариградъ и се завързахме на шамандура, Андросовъ надѣна новия си мундиръ и, по обикновенному, заповѣда да се спусне „лодка на вода“ съ четирма гребци въ нея. Изнесе тежкия групъ и го положи на трюма на шканцитѣ, гдето командиря разговаряше съ агента ни. Следъ малко корбника се доближи до Андросова съ ржка до фуражката си и му доложи, че лодката е готова. Андросовъ пое групътъ си, кивна любезно глава на командиря и агента и внимателно стжпи на горята площадка на стълбата. Четирмата гребци, готови на мѣстата си въ лодката, застанали срещу течението и съ кърма, изравнена до долнята площадка, чакаха, съ носова и кърмова куки въ ржце, слизането на старшия си помощникъ... Азъ бѣхъ върху юта... Андросовъ още по-внимателно заслиза надолу по стълбата, която имаше не по-малко отъ двадесеть и петь стжпала. Но въ единъ моментъ, преди да стигне на две-три стжпала до долнята площадка, Андросовъ или се препжна, или изгуби равновесие — и азъ го видѣхъ, какъ той подаде ржце напредъ, гърба му се блъсна о борта и почти едновременно той и групътъ цопнаха въ водата...

Викъ отгоре, викъ — и отдолу и всички видѣхме една водовъртежна струя, която се образува на мѣстото, гдето потъна Андросовъ съ паритѣ... Следъ нѣколко секунди, на 10 крачки до стълбата изкочи Андросовата глава, на която ний захвърляхме вжжетата и спасителни пояси... Следъ други десетина секунди, той се преметна въ една лодка презъ кърмата ѝ, а после — отчаянъ, бледъ и измокренъ пролази нагоре по стълбата...

Цѣлия параходъ бѣ въ тревога поради потжването на групътъ. . . Командиря и агентитѣ направиха дознание. Разпитваха всички, а Андросовъ се кичеше съ най-отвратителнитѣ епитети. Надвечерь Андросовъ се заключи въ кабината си и не излезе на вечеря. Той бѣ неутешимъ. Напраздно агента, командиря и старшия механикъ го утешаваха. И азъ се решихъ да го теша. На всички ни той гледаше съ безразличенъ погледъ и мълчеше. . . Състави се протоколъ за случката. Подъ протокола се подредиха осемъ подписа, включая и моя —, които удостовѣряваха за потъването на златото. . .

Протоколътъ се предаде въ агенцията, а ний заминахме на югъ. Презъ цѣлия рейсъ Андросовъ бѣ мълчаливъ и погълнатъ въ нѣкакво задълбочаване. Този пжть не похвана балалайката, нито глътна капка водка.

Като се върнахме въ Одеса — въпроса съ групътъ бѣ вече уреденъ: осигурителното дружество било признало загубата и изплатило рекламацията. А на Андросовъ се направи строга бележка, съ бждаще прежданe въ старшинството.

На следния рейсъ Андросовъ неизпустна балалайката си отъ ржка, поради „лекото ликвидиране съ случката", и въ Александрия ни даде банкетъ въ единъ англнйски баръ.

. . . Следъ половина година той се ожени за една немцойка, и заговори, че му е донесла голѣма зестра.

. . . Следъ една година той напусна „Корниловъ" и, не следъ дълго време, чухме, че си билъ купилъ единъ старъ 1000 тоненъ товаренъ параходъ, който нарекълъ „Ема", на името на жена си. . . Въ Одеса той ме покани за старши помощникъ на кораба му. Азъ приехъ и радостенъ се сбогувахъ съ всичкитѣ въ „Корниловъ", гдето вече Кириченко, заемаше мѣстото на Андросова. . .

. . . . . .

Две години бѣха минали, откакто бѣхъ на „Ема", съ който предимно шарѣхме между Мариуполъ, Кавказкитѣ, Кримскитѣ пристанища и Одеса . . . Еднажъ, като разтоварвахме вжглища въ Одеса, „Корниловъ" застана на кея близо около насъ. Нахлупихъ фуражката си и бързо закрачихъ къмъ стария ми корабъ, който ме бѣ свързалъ съ хубави преживявания. Сварихъ голѣмъ смутъ около „Корнилова". Тихо се носѣше мълва, че били заловили нѣкакъвъ голѣмъ мошеникъ. Свихъ устни и зачакахъ да науча нѣщо... Спустнаха сходнята... А следъ малко — бледъ, като смъртникъ — Григорий Кириченко — застана между двама стражари. Поведоха Григория презъ сходнята, а той сомнанбулно закрачи между стражаритѣ, на които любопитната публика отваряше пжть... Бързо прекрачихъ въ „Корнилова" и заискахъ сведения. Разказаха ми: Григорий миналия рейсъ билъ получилъ 20-хилядень групъ съ предназначение за Бейрутъ... Въ Бейрутъ се подхлъзналъ предъ стълбата и заедно съ групътъ падналъ въ водата. Съставили актъ, а следъ часъ пуснали пристанищния водолазъ и групътъ билъ намеренъ. Предаденъ групътъ въ Бейрутъ — оказалъ се пъленъ съ камъни, а истинския — нигде го нѣмало. Командиря веднага арестувалъ помощника си, а консула потвърдилъ арестуването му, за което съобщилъ въ Одеса. А сега — само предавали престжпника на правосждието . . .

Бързо литнахъ къмъ „Ема". Мина ми лоша мисъль за моя командиръ... Намѣрихъ го заедно съ жена му въ салона на парахода предъ бутилка конякъ. Задъхано му изредихъ новината. Той се усмихна, усмихна се и жена му съ усмивката, която знае и издава тайна. Той налѣ — ней, на мене и на себе си, чукна чашкитѣ ни и добави тайнственно:

— Всѣка работа си иска майстора!.. Което е позволено на Юпитера, не е позволено на вола... Кой му е виновенъ, че се е подхлъзналъ на рейдъ, гдето дълбочината е само седемь метра?

Той гарвътна чашката си, наля си още една, подмигна ми лукаво и додаде:

— Такива работи се вършатъ на шестдесеть метра дълбочина и при босфорско течение... Ну, дай да се чукнемъ! — завърши моя командиръ, който изведнъжъ ми посочи съ каква зестра си бѣ купилъ „Ема".

Сжщата вечерь дигнахме котва и поехме морското ширине за къмъ Новоросийскъ, а Григорий, вѣроятно, въ това време се приспособяваше къмъ новата си кабина на арестанското отдѣление на следственната власть.

София, 26. V. 1924 г.



Българското знаме по отношение пжтнишкото движение въ Цариград. пристанище.

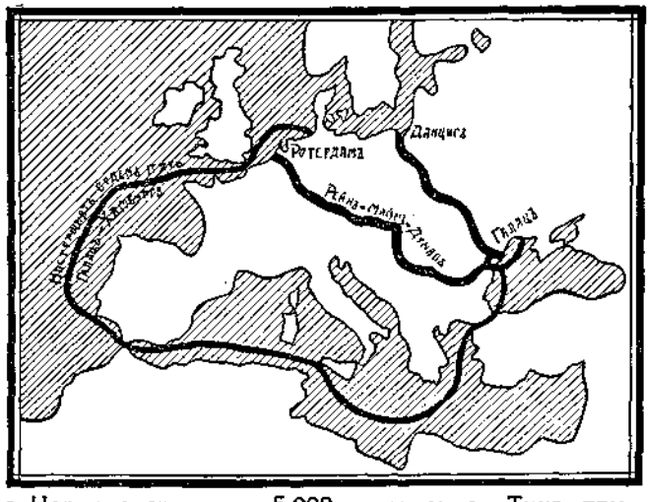
Цариградското пристанище се услужва отъ 21 параходни дружества съ пжтнишка служба.

Броятъ на параходитѣ, заминали отъ Цариградъ съ пжтници, отъ 1 януарий до 31 декемврий 1924 г., възлиза на 860 съ 160 параходи по-малко въ сравнение съ 1923 г. По знаме тѣзи парахди се разпредѣлятъ: 365 италиянски, 135 французски, 127 ромжнски, 107 английски, 89 български, 119 руски, 17 гръцки, 1 германски и пр. Заминали презъ сжщия периодъ всичко пжтници 11557 I и II и 44522 III класове, отъ които съ българскитѣ параходи, превозени 80 I и II и 96 III класове. Така че нашето знаме заема по отношение броя на параходитѣ пето, а по количеството на пжтницитѣ осмо мѣсто въ пжтнишкия трафикъ на цариградското пристанище.

Изъ сп. „Marine Marchande" брой 318. Т. К.

Единъ новъ каналъ Данцигъ—Черно море.

Председателя на Търговската камара въ Галацъ е приготвилъ единъ проектъ за свързването на Данцигъ съ Черно море, посредствомъ воденъ пжть. За цельта ще използватъ рѣкитѣ Висла, Сана, Днестъръ и Прутъ. Рѣката Сана и Днестъръ, както Днестъръ и Прутъ ще се свържатъ съ изкуствени канали, по които да могатъ да плаватъ кораби до 1200 тона вмѣстимость. Водниятъ пжть ще минава презъ градовенѣ Торнъ, Плокъ, Варшава, Ивангородъ, Городенка, Черновицъ, Яшъ и Кагулъ, кждето ще бждатъ построени специални пристанища. Дължината му ще бжде около 2,000 километра т. е. съ около 1,700 километра по-малка, отколкото дължината на водниятъ пжть Рейнъ—Майнъ—Дунавъ (Ротердамъ—Черно море). Ако се осжществи тая идея, новиятъ воденъ пжть Данцигъ—Черно море, ще скжси сегашния морски пжть Нѣмското море, Гибралтаръ, Срѣдиземното



за Черното съ около 5.000 километра. Тукъ приложената скица ни дава ясна представа какво голѣмо значение ще има новия воденъ пжть за бждащитѣ връзки между Данцигъ и Черно море.

С. Ч.

Свѣтовниятъ корабенъ тонажъ презъ 1924 година е възлизалъ общо на 64,023,567 Brutto Register Tonns, които се разпредѣлятъ между различнитѣ държави по следния начинъ:

	кораби	*тонажъ*
1. Британ. империя (Англия заедно съ колониитѣ)	11,003	21,878,500
2. Съединенитѣ Щати	5,128	15,956,967
3. Япония	2,055	3,842,707
4. Франция	1,857	3,498,233
5. Германия	2,003	2,953,671
6. Италия	1,299	2,832,212
7. Холандия	1,082	2,556,417
8. Норвегия	1,753	2,505,393
9. Швеция	1,405	1,254,550
10. Испания	950	1,239,521
11. Дания	764	1,035,943
12. Гърция	409	761,210
13. Белгия	251	560,597
14. Бразилия	375	460,734
15. Съветска Русия	397	393,792
16. Португалия	279	361,308
17. Китай	168	248,108
18. Финландия	322	207,955
19. Аржентина	215	199,188
20. Чили	147	181,092
21. Югославия	125	141,509
22. Турция	134	105,148
23. Данцигъ	44	99,358
24. Панама	15	85,593
25. Уругвай	68	79,920
26. Ромжния	39	71,183
27. Перу	38	70,820
28. Куба	70	59,523
29. Хондурасъ	22	46,840
30 Летония (Летландия)	69	46,281
31. Естония (Естландия)	108	45,897
32. България	5	6,300
33. Останалитѣ страни	269	222,476
34. Съ неизвестно знаме	83	125,676
Всичко кораби	32,956	съ 64,023,567 Br.R T

Въ горната таблица сж показани само търговскитѣ кораби съ повече отъ 100 Br. R. T.

Отъ всички показани кораби: 25,707 кораба съ общо 50,742,758 Br. R. T. вмѣстимость или 79.26% се привеждатъ въ движение отъ парни машини; 1.367 кораба съ 8,795,584 Br. R. T. или 13.74% се движатъ съ парни турбини; 1,950 кораби съ общо 1.975,798 тона или 3.1% се движатъ съ мотори и 3.932 кораба съ 2,509,427 тона или 3·9% се движатъ изключително подъ вѣтрила. По размѣра на параходния флотъ на първо мѣсто стои Англия; по величината на турбинния флотъ на първо мѣсто сж Съединенитѣ Щати; по величината на моторния флотъ за първенството съперничатъ Америка, Норвегия, Швеция, Дания и Германия; по вѣтроходниятъ флотъ пакъ на първо мѣсто е Америка. Отъ всички параходи въ свѣта (включая и рибарскитѣ) — 27,074 съ общо 59,538.342 тона, 3 347 парахода съ 17,154.072 тона вмѣстимость или 28 8% иматъ нефтено отопление (употрѣбяватъ за котлитѣ си нефтено гориво), а останалитѣ иматъ вжглищно отопление на котлитѣ. По величината на параходния флотъ съ течно гориво пакъ на първо мѣсто стои Америка.

г. с.

Последицитѣ отъ японското землетресение. Голѣмитѣ землетресения, като това, което напослѣкъ се случи въ Япония, често се придружаватъ отъ морски вълнения съ грамадни размѣри. По крайбрѣжието на Тихия океанъ японската история отбелѣзва 47 голѣми морски вълнения, които заливали брѣгътъ на голѣмо разстояние. Подобни морски вълни отъ землетресение се появяватъ най-вече въ южна Япония по крайбрѣжието на Тихия океанъ отъ острова Киу-Сиу до Сикокъ, въ залива Осака, по крайбрѣжието на провинцията Кии, около полуострова Идзю. Като последствие отъ землетресението въ Япония е разрушението на първокласното пристанище Иокахама, което е било просто пометено отъ една грамадна вълна. (Годишниятъ износъ на Иокахама надминава колосалната цифра 750 милиона иени) Сжщо така е билъ разрушенъ приморския градъ Бюнда, гдето напослѣкъ билъ построенъ отличенъ и грамаденъ кей, предъ когото се издигали голѣми шесть етажни хотели и голѣми кантори на морскитѣ експортни кжщи. Цвѣтущиятъ градъ, който отъ година на година преуспѣвалъ въ икономическо и благоустройно отношение, сега представлява само развалини. Катастрофата се е разпространила и по-далеко: Камакюра, старата столица на шонгюнитѣ въ XII столѣтие, която е била свидетелка на една цѣла епоха отъ японската история, заедно съ своитѣ хубави вили, както и лѣтната резиденция на императора, е била заляна отъ морското вълнение; съ отдръпването на вълнитѣ били разрушени вилитѣ. Свещениятъ островъ Еноскима,

морската база и крепостьта Йокзюка съ всички постройки отъ бетонъ-арме били унищожени отъ вълнението и погълнати отъ морето.

Крайбрѣжието на Тихия океанъ, сѫщо е било засегнато отъ трусоветѣ. Морскиятъ брѣгъ при Атами, прочутъ съ приятния си климатъ и съ топлитѣ си бани е билъ засегнатъ отъ трусоветѣ и пометенъ отъ морското вълнение.

(Превелъ отъ френски: Н. П. И.)

Отъ Англия наново е било възстановено корабното сношение съ Сибиръ миналото лѣто. Три парахода натоварени съ земледѣлчески машини и други необхдими артикули сѫ напуснали Лондонъ и се отправили за сѣверния Сибиръ. Корабитѣ пуснали котва въ устието на Объ и Енисей, гдето предали товаритѣ си на други рѣчни плавателни сѫдове за по-нататъшния транспортъ въ вѫтрешностьта на страната. На връщане тѣ били натоварени съ сибирски продукти.

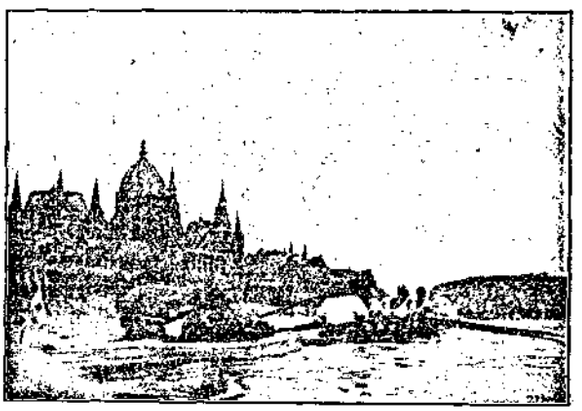
Предвидено е едно разширение на югославянското пристанище Сусакъ. Плановетѣ по това разширение сѫ изработени отъ Загребската Дирекция на Желѣзницитѣ и ще бѫдатъ изпълнени въ нѣколко периода.

Превръщане на параходи въ моторни кораби.

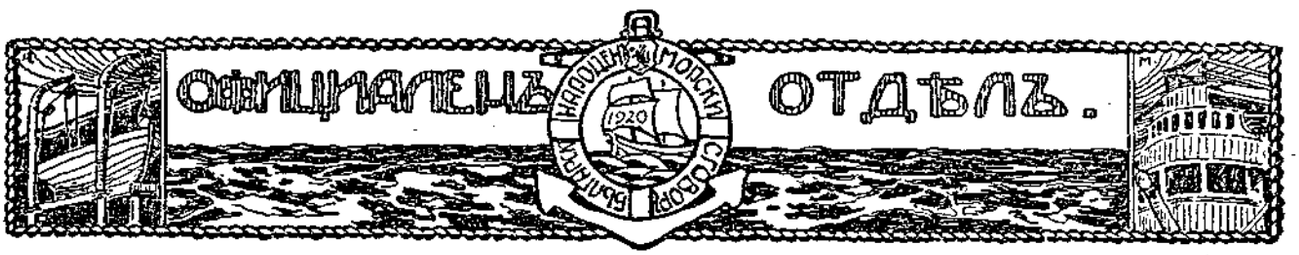
Американския конгресъ е удобрилъ плановетѣ за превръщането на 50 параходи отъ компанията „Shipping Board" въ моторни кораби. Техническия щабъ на тази компания е избралъ за сега 12 парахода отъ този грамаденъ завързанъ флотъ, които се намиратъ въ прекрасно състояние въпреки дългото бездействие и които освенъ това ще претърпятъ сравнително най-малко поправка по корпуса и надстройкитѣ. Това сѫ 6 кораби отъ типа на „Standard" съ по 8,800 тона, водоизмѣщение и 6 параходи по 9,400 тона отъ типа на „Moor". Вѣроятно тѣзи кораби ще бѫдатъ раздѣлени на групи, като всѣка група ще получи еднакъвъ моторенъ типъ. Безъ да се смѣня валовата инсталация, смѣтатъ да имъ дадатъ съ помощьта на моторитѣ една достатъчна работна скорость. Това сѫ мотори вѣроятно съ малко число обръщения само 90 въ минута, и една мощность отъ 2,600 валови конски сили, които ще дадатъ на кораба една скорость въ натоварено състояние отъ 11 морски мили.

Французско съревнуване въ пренасянето на пѫтници презъ Атлантика.

Французската „Compagnie Generale Transatlantique" възнамѣрява да конкурира сѫществуващитѣ американски и английски бързи параходи съ постройката на два нови бързи параходи за линията Хавръ—Ню-Йоркъ. Гръбнака на единъ отъ тѣзи параходи е заложенъ въ м. септемврий м. г. въ пристанището „St. Nazaire", а парахода ще бѫде готовъ едвамъ презъ 1927 год. Кораба ще има четири винта, маслено гориво, 38,000 Бр. Р. Т. водоизмѣщение, 220 м. дължъ. Машинитѣ ще иматъ една мощность отъ отъ 40,000 конски сили. К. З.



„Bafawesport"



Получени отговори въ глав. упр. тѣло на Б. Н. Морски Сговоръ въ връзка съ изпратения въпросникъ презъ февруарий 1924 год.

Уважаеми Господа,

Задачитѣ, които си е поставилъ Българския Народенъ Морски Сговоръ сѫ високо благородни и отъ грамадно значение за народа ни. Преуспяването на Б. Н. М. Сговоръ ще зависи до колко ржководното му тѣло ще успѣе да го постави вънъ отъ партийнитѣ ежби въ страната и класови различия. Въ него ще трѣбва да се привлича всичко, безъ разлика на убеждение и състояние.

По зададенитѣ въпроси ний считаме, че не сме толкова подготвени и компетентни, но понеже сме живѣли около 10 години по брѣговетѣ на Черно море отъ Емине до южната ни граница, то ще се постараемъ да отговоримъ на отдѣлнитѣ въпроси, тъй както ний ги схващаме

3. Защо българина страни отъ морето?

Българското царство се създало въ едно време, когато важнитѣ крайбрѣжни пунктове сѫ били вече владени отъ старитѣ елини.

Географическото положение на заеманитѣ отъ тѣхъ пунктове имъ позволявало съ сравнително слаби сили да се отбраняватъ отъ нападения къмъ суша. И действително, ако се разгледа картата за разположението на градоветѣ Месемврия, Анхиало и Созополъ, и този който е ходилъ тамъ ще се убеди, че тѣ представляватъ полуострови, съединени съ шийки отъ по нѣколко метра съ сушата.

Градътъ Анхиало въ туй отношение има две шийки образувани отъ морето и соленото езеро.

Градътъ Бургазъ прави изключение, по-лесно се напада, но на него гърцитѣ сѫ давали по-малко значение и е билъ по-слабо заселенъ. Че това е така, най-ясно се вижда отъ обстоятелството, че въ Бургазъ нѣма старъ параклисъ или църква. Гърцитѣ, особено крайбрѣжнитѣ сѫ силно религиозни, и първата имъ работа е да си построятъ параклисъ

или църква. Въ духовно отношение Анхиало е било на първо мѣсто съ седалище на владика.

Въ гр. Бургазъ се усили гърцизма съ освобождението на България и създаването му като пристанище за параходи.

Непосредствено до горнитѣ градове се намиратъ и естественитѣ пристанища за тѣхнитѣ лодки и рибарски кораби. Веднъжъ тѣ владѣятъ стратегическитѣ пунктове на брѣга съ своитѣ лодки и вѣтроходи тѣ владѣятъ цѣлия брѣгъ.

Освенъ това Месемврия и Созополъ владѣятъ пжтя на странствующата риба, а гр. Анхиало имъ дава необходимата за това соль.

Следователно, най-главнитѣ причини за липсата на българския елементъ отъ брѣга на морето сж исторически и етнографически, а като последствие отъ това и психологически.

Известно е, че бедуина по-лесно се бори съ стихиитѣ на пустинята, гърка и англичанина съ морето, както и българина съ балкана, защото всѣки е рожба на своята стихия. Обаче, това не значи още, че българина не ще привикне да се бори и съ морската стихия стига да му се създадатъ условия за това. Такива условия до освобождението не е ималъ, а следъ това не му се създаватъ. България не владѣе най-ценното отъ морето, важнитѣ изходни пунктове и тихитѣ пристанища за неговитѣ рибарски лодки.

Политически градоветѣ Месемврия, Анхиало и Созополъ сж включени въ границитѣ на България, но фактически тѣ сж вънъ отъ нея. Преди 20 години въ града Созополъ имаше всичко 17 българи при 4000 население и то изключително чиновници. И днесъ невѣрваме да сж по-вече. Българска речъ тамъ не се слушаше, български вестникъ и книга не се четеше и не се чете.

Духовна култура гърцитѣ черпѣха отъ Атина и Цариградъ. Даже нѣщо по-вече. Въ гръцкитѣ училища бѣше закачена географическа карта, въ която цѣла южна България до Балкана бѣше съединена заедно съ Тракия и Солунъ съ майка Елада. Въ учебника имъ пишеше, че това е дадено временно подъ наемъ на българитѣ за изключение на Созополъ, Месемврия и Анхиало.

Созополъ въ духовно отношение бѣше подчиненъ на владиката отъ Василико, а училището на инспектора отъ Цариградъ.

Въ годината тѣзи лица идваха 3—4 пжти на инспекция и бѣха посрещани царски отъ цѣлото население съ камбаненъ звънъ. Но да не се мисли, че тѣ идваха съ автомобили, фэйтони или параходи? Не! Тѣ идваха съ най-проста рибарска лодка съ платна, безъ пасапорти и отъ никого не обезпокоявани. Колко наши владици и инспектори биха се жертвали така за своето паство? Когато простия народъ види, че неговитѣ ржководители предъ нищо не се спиратъ за да отидатъ при него и го напжтятъ въ живота, то той намира въ себе си сила и енергия да работи за преуспѣване на нацията си.

При идването на гръцкитѣ официални лица, никога не считаха за необходимо да се срещнатъ съ българскитѣ официални власти, но когато български управници и общественици идваха въ тѣзи градове за свещенъ дългъ считаха да отидитъ и поискатъ благословията на гръцкия владика за изборитѣ и други случаи.

На нѣколко пжти бѣха уволнявани или премѣствани два дни следъ 11 май учители, които бѣха държали речи противъ гърцизма въ Анхиало и Бургазъ.

Въ последния градъ презъ 1905 година бѣ основано Българско Д-во Отечество съ локалъ, кждето да посещаватъ българитѣ, защото всички бирарии, кафенета, кръчми се държаха отъ гърци и се говореше гръцки.

Въ заключение по този пунктъ ще кажа, че причината за очуждаване българитѣ отъ морския брѣгъ е безспорно историческо-етнографическа, която следъ себе си влече и психологически причини.

Но отсжтствието на българина отъ морския брѣгъ следъ освобождението и днесъ е едно нехайство съ нищо неоправдано. Вънъ отъ политическата, икономическа и национални подбуди, българина трѣбва да се стреми къмъ морето още и по следнитѣ причини: Голѣмото водно пространство, широчината и далечината на погледа, чистотата на неговия въздухъ възвишава духътъ, изпълня му гърдитѣ, подбужда го къмъ възвишеното — величественото. Морето привлича, съ своитѣ разнообразни нюанси, заставя зрителя да се захласне и забрави житейски грижи, действа успокоително на нервната система, прави го безгриженъ въ живота.

Веднъжъ, който е ималъ случай да се наслади отъ неговитѣ прелести, не го забравя вече. И днесъ, когато пиша тѣзи редове, далечъ отъ него азъ чувствамъ, какъ то ме мами и привлича, а сърдцето болно се свива за прекарани 10 години на първа младость. Моя колнежъ е да свия гнѣздо въ нѣкои отъ гънкитѣ на неговия брѣгъ, за да имамъ възможность да се наслаждавамъ отъ неговата прелесть.

Г. Миндовъ.

P. S. Последователно ще се постарая да отговоря на още нѣкои точки отъ въпросника.

Ако Б. Н. Морски Сговоръ може да почерпи нѣщо полезно отъ това, което съмъ написалъ, азъ ще се считамъ доволенъ, че съмъ можалъ да допринеса и азъ нѣщо.

Може би читателя да не хареса нѣкои мисли и сжждения, нека прощава.

Г. Миндовъ.

Приветственна речь отъ члена на гл. управително тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ г. Ал. Маноловъ до г. г. делегатитѣ на VII редовенъ конгресъ на запаснитѣ офицери въ гр. Варна.

Господинъ председателю и г-да делегати,

Много пжти въ историческия ни битъ, следъ величави епопеи, наставаха тежки и мжчителни времена за добрия ни честенъ и трудолюбивъ народъ. На два такива случаи ний сме съвременници, ний сме лични ратници на две велики за племето ни и свършили съ нещастенъ край войни.

Но великия Богъ, въплощението на справедливостьта, не сне десницата си отъ родната ни земя. Не загъмни българското слънце и ний виждаме, че народътъ ни, гърчейки се отъ духовни и материални болки, самъ цери недъзитѣ си.

Въ тоя лѣчебенъ периодъ, напипвайки пулсътъ на племето ни, запасното войство въ лицето на храброто офицерство и подофицество не можеше да остане назадъ, защото навикнало отъ юнкерската школна скамейка да живѣе съ народа, рицарски застана въ първитѣ редове на неговитѣ лѣчители.

То упорито и системно изучва болкитѣ на

татковината ни, безъ страхъ и доблестно носи факела на истината и свѣтлия пжть, то търси истинскитѣ причини за славнитѣ епопеи и нещастния край.

И ето, че вървейки по тоя пжть, група наши моряци и общественици следвайки, историята на народа ни, виждаха въ нея една празднота — а тя е, че българина е бѣгалъ по една фатална случайность отъ естествения пжть на сближението на народитѣ, отъ тамъ отъ кждето е идвалъ прилива на култура, развитие и народна свесъ — бѣгалъ е отъ широкото и синьо море, бѣгалъ е отъ голѣмитѣ плавателни рѣки.

А известно е, че моретата съединяватъ народитѣ, които дѣлятъ.

И само сегисъ тогисъ въ историята се е показвала свѣтла звезда на тъмния небосклонъ, която скоро е падала и изчезвала като метеоръ.

Тая празнота е била често исторически фатална, защото Вий знаете, че даже Великия Симеонъ се е връщалъ отъ Цариградскитѣ стени, защото не е ималъ флотъ, не е владеялъ стопански и военно морето.

Сжщото ний видѣхме и въ новата ни история и тогава, когато сухоземнитѣ ни граници се пазѣха отъ доблестното ни войнство, грамаднитѣ ни и съ стотини километри водни граници оставаха да изнемогватъ и се бранятъ отъ шепа моряци.

Но справедливостьта изисква да признаемъ, че и новата ни история е свидетелка на подвизи върху морския ширъ; вий сте чували и вий знаете, че сжществува вече родно мореплаване въ лицето на нашето Българско Параходно Д-во, което макаръ и скромно, разнася българския трикольоръ и произведенията на трудътъ на трудолюбивия ни народъ по свѣтовния морски ширъ и напомня на народитѣ, че още сжществува българско племе, готово да се състезава съ тѣхъ въ полето на прогреса и културата.

Вий помнитѣ славния епизодъ на атаката на турския колосъ „Хамидие" отъ шепа наши черупки — 4 миноноски, автора на която за наше щастие е между Васъ делегатъ на конгреса.

И тъй, Господа Делегати, празнота, за която поменахъ по-горе трѣбваше да се попълни за доброто и успѣха на народа ни.

И ето, че тя се изрази въ единъ сговоръ, нареченъ Български Народенъ Морски Сговоръ, който има за цель да развие любовьта на българина къмъ морето, да го накара да обикне тая стихия и да използва нейнитѣ безконечни и доходни блага, като застане стражъ на водната ни граница и я пази като зеница на окото си, защото г-да ако загубимъ морето и Дунава, ний сме загубени и като народъ. Стига инородци да живѣятъ на този роденъ синоръ за сметка на измъченото ни племе.

Българския Народенъ Морски Сговоръ ратува и за правилното и справедливо стопанско и културно развитие на дунавскитѣ ни и морски градове и желае да ги види всички етнично силни и стопанско мощни, та ако не съ оржжие, то съ култура да пазятъ портитѣ на татковината ни.

И днесъ, г-да делегати, когато Вий сте се събрали да обединитѣ мислитѣ си въ единъ отъ най-хубавитѣ ни кжтове, който се мие отъ лазурнитѣ води на родното Черно море и когато очитѣ на съзнателна България сж обърнати къмъ Васъ Българ. Народ. Морски Сговоръ Ви приветствува съ добре дошли, пожелава Ви ползотворна и родолюбива работа и Ви моли да хвърлитѣ Вашия погледъ и къмъ морската политика на отечеството ни, защото тя е единъ отъ тия стимули, що крепятъ лозунга Ви „България надъ всичко".

Прочие бждете бодри и смели на тоя си постъ, каквито бѣхте по Тракийскитѣ, Добруджански и Македонски поля. Здравей.

До Господина
Редактора на Списанието на Българското Инженерно-Архитектно Д-во
София
ул. „Раковски" 90.

Многоуважаемий Г-нъ редакторе,

Бждете тъй добри да помѣстите въ следующиятъ брой на почитаемото „Списание на Българското инженерно-архитектно дружество", следното:

Въ брой 6 отъ 20.III т. г. на списанието е помѣстена статията **„По дирекцията на мореплаването"** отъ г. инжинеръ Н. Ганчевъ. Автора на статията полемизира съ морскитѣ офицери, като между другото намѣсва и името на Гл. Упр. Тѣло на Б. Н. Морски Сговоръ, обаче това вмѣсване е направено по такъвъ начинъ, че при четението на статията би могло да остане впечатлението, че всички упреци, които сж насочени срещу морскитѣ офицери, се отнасятъ и до Гл. Упр. Тѣло на Б. Н. Морски Сговоръ.

Така, на едно мѣсто изрично се казва: специалиститѣ моряци, които единъ пжть излизатъ предъ обществото като такива, а втори пжть като Гл. Упр. Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ" ... ясно е впрочемъ, че Гл. Упр. Тѣло се идентифицира съ морскитѣ офицери.

Безъ да се спираме върху въпроситѣ, които засѣга статията и безъ да вземаме страната на морскитѣ офицери, а само за да изяснимъ и отстранимъ едно недоразумение, ще напмнимъ следното:

Действително въ Гл. Упр. Тѣло влизатъ доста морски офицери, но покрай тѣхъ има и много авторитетни граждани измежду всички съсловия, така напримеръ въ неговиятъ съставъ влизатъ: като председатель — кмета на града, подпредседатели — единъ лѣкарь (управитель на детския санаториумъ) и единъ търговецъ (подпредседатель на Търг. Камара и бившъ председатель на Параходното Д-во); като членове: още двама търговсци (единия общински съвѣтникъ); трима професори въ Висшето Търговско Училище; единъ ученъ археологъ — общественикъ; застжпено е сжщо така и инженерното съсловие съ трима свои представители (единиятъ — председатель на Варненскиятъ Окржженъ Съветъ, втория директора на Параходното Д-во и третиятъ — единъ отъ строителитѣ на Варненското пристанище).

При тоя си съставъ и при твърде широкитѣ задачи, които има да разрешава Българския Народенъ Морски Сговоръ, неговото упр. тѣло въ никакъвъ случай не може да поставя такива голѣми въпроси, като тоя за дирекцията на мореплаването, на лична почва, най-малкото може да си позволи некоректностьта да величае морскитѣ офицери и да черни инженеритѣ. Нему сж известни, и то твърде високо цени, заслугитѣ и на еднитѣ и на другитѣ, за да допустне при своята дейность каквато и да било обида по отношение на тѣхъ.

Специално къмъ представителитѣ на българската техника, както цѣлата организация, тъй и нейното Гл. Упр. Тѣло, не само че се отнасятъ съ голѣмо уважение къмъ тѣхъ, но и твърде ви-

соко ценятъ тѣхното сътрудничество. Достатъчно е да спомененъ, че не само въ Гл. Упр. Тѣло, но и въ една голѣма часть отъ управителнитѣ тѣла на клоноветѣ въ страната влизатъ инженери, като въ нѣкои мѣста тѣ сж и председателитѣ на клоноветѣ.

Както въ всички свои официални издания, тъй и въ своето „Изложение по въпроса за създаване дирекция на мореплаването", Гл. Упр. Тѣло констатира само факти и разглежда въпситѣ отъ тѣхната принципална страна, безъ да си поставя за цель защитата на една или друга лична кауза.

Най-сетне нека спомена̀мъ, че колкото се касае до въпросното изложение, чийто текстъ е съвсемъ ясенъ и недвусмисленъ, то бѣ поднесено и развито предъ ржководнитѣ фактори на страната отъ една делегация въ съставъ: подпредседателя на Гл. Упр. Тѣло г-нъ Яковъ Найденовъ, бившъ подпредседатель на Търг. Камара и бившъ председатель на Параходното Д-во; секретаря на сжщото г-нъ Г. Славяновъ, началникъ на Машинното Училище (морски офицеръ); съвѣтника на сжщото г-нъ инжинеръ Златанъ Бръчковъ, единъ отъ строителитѣ на Варненското пристанище; г-нъ Димитръ Добревъ, адвокатъ, председатель на Софийския клонъ на Б. Н. Морски Сговоръ; г-нъ професоръ Д-ръ Г. Шишковъ, съвѣтникъ въ управителното тѣло на клона и г-нъ Никола Рачевъ народенъ представитель, членъ на Б. Н. М. С., Следователно, не може да се допустне, че и при устното изнасяние на въпроса, задъ становището на Гл. Упр. Тѣло е могла да се крие нѣкаква тенденция или лична заинтересованость.

Приложение: 1 брой отъ дейната програма на Б. Н. М. С., и 1 брой отъ изложението по въпроса за Дирекцията на Мореплаването.

Приемете г-нъ редакторе нашитѣ поздрави и почитания.

Председатель: **Я. Найденовъ.**
Секретарь: **Г. Славяновъ.**

БЪЛГАРСКИ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

СЪОБЩЕНИЕ № 13.

Варна, 30 май 1925 год.

1. Пловдивския клонъ на Б. Н. М. С. е отпусналъ за фонда „Черноморски Научен Институтъ" при Гл. Упр. Тѣло, сумата 1000 лева.

2. На 17. V. т. г. председателя на Русенския клонъ г. Михайловъ и касиера г. К. Доневъ посетили гр. Бѣла и устроили събрание на което г-нъ Михайловъ говорилъ на тема: „Миналото, настоящето и бѫдащето на Черно море", а г. Доневъ изтъкналъ задачитѣ на Б. Н. М. С. Следъ събранието се записали веднага 25 члена и се образувалъ клонъ. Избрало се настоятелство: Председатель г. Ст. Пеневъ, секретарь Ст. Чешмеджиевъ и касиеръ г. Мариновъ.

3. Негово Величество Царя е благоволилъ да отговори на поздравителната телеграма по случай именния му день изпратена отъ членоветѣ на Б. Н. М. С. въ Горна-Джумая.

Клона урежда екскурзия това лѣто до Варна.

4. Софийския клонъ е ималъ извънредно събрание на което се попълнило управителното тѣло нъ клона съ 8 действителни члена.

Управителното тѣло има следния съставъ: председатель Д. Добревъ; подпредседатель професоръ Иширковъ; подпредседатель подполковникъ Недевъ, секретарь мичманъ Недѣлчевъ; касиеръ Каназиревъ; домакинъ Ал. Мутафовъ; членове съветници: *г-ца А. Петрова, г. професоръ Шишковъ; кап. II р. Драгановъ; М. Димитровъ;* Н. Балабановъ; К. Василевъ; В. Пасковъ; Вл. Николовъ и запасни членове: г-ца Д. Конова. Провѣрителенъ съвѣтъ: *г. г. професоръ Радевъ;* Б. Стоиловъ; запасни членове: Б. Начевъ и Д. Зидаровъ.

5. Въ с. Тополово — Станимъшко, е образуванъ клонъ отъ Б. Н. М. С. Управителното тѣло има съставъ: председатель Хр. Ранговъ; подпредседатель Б. Димитровъ; касиеръ А. Николовъ; секретарь Ив. Чаушовъ.

Дѣловодитель: **Павловъ.**

Управителното тѣло на Софийския клонъ на Б. Н. Морски Сговоръ въ заседанието си на 17 май 1925 г. е почело паметьта на загиналия членъ на сжщото тѣло — народниятъ представитель **Никола Рачевъ** — съ ставание на крака.

Излѣзла е отъ печатъ и е складирана въ канцеларията на Гл. Упр. Тѣло на Б. Н. Морски Сговоръ книгата *„Гребане и вѣтроходство"* — Наржчно помагало за моряци и спортисти. Тя е издание на Гл. Упр. Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ съдържа 60 стр. малъкъ джебенъ форматъ и е подшита съ дебели корици. Цената ѝ е 4 лева. На управителнитѣ тѣла на клоноветѣ се отстжпва за 3 лв.

Гл. Упр. Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ благодари на нашия професоръ г-нъ Ст. Баламезовъ, който пребивавайки въ Генуа услужи много на Морския Сговоръ, и освенъ това подари за библиотеката нѣколко италиански книги въ връзка съ морското законодателство.

Починалъ е на 26.VII. 1925 год. въ гр. Чирпанъ члена отъ Борисовградския клонъ на Б. Н. Морски Сговоръ **Христо Ст. Златаровъ.** Вѣчна му паметъ.



(Приключенъ на 1 августъ 1925 год.).

СЪКРАЩЕНИЯ:

М. С. — Списание „Морски Сговоръ".
Р. — сп. „Рибарство и отраслитѣ му".

А.

Акционеръ. — „Лого самоизобличение" (в. Търговско-Промишлена Защита, г. XIII, брой 696, Варна 16.V 1925 г., стр. 2).

Ангеловъ, Т. — „Гръцкиятъ търговски флотъ" (М. С., год. II, брой 2, Варна, юний 1925 год., стр. 7 и 8.

А. С. К. — „Генерална или обща авария" (Изв. на

Бургазската Търг.-Индустр. Камара, год. IX, бр. 14, Бургазъ 4.VII.1925 г., стр. 1 и 2).

Alvanitino. — „Риболовната концесия" (в. Търг.-Промишлена Защита", г. XIV, брой 701, Варна, 17.VII.1925 г., стр. 2).

Assollant, Comendent G. — „Géographie Maritime. Nomenclature des Côtes à l'usage des canditats à l'examen d'élève-officies de la Marine marchand". Paris 1925. (Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, цена 3·50 фр.),

Б.

Б. Т. К. — „Въ голѣмитѣ рибарски пристанища на Германия" (в. Варненска Поща, год. VIII, бр. 1891 и 1893, Варна 28 и 29.IV.1925 г., стр. 2).

Безсребърни, Люб. — „Тихо море" — стихове — (М. С., год. II, брой 6, Варна, юний 1925 год., стр. 1).

Боневъ Ив. — „Хранене съ риба". (М. С., год. II, брой 2, Варна, юний 1925 год., стр. 6).

Б. С. — „За повдигане рибарството" (в. Слово, г. VI, брой 909, София, 16.VI., 1925 год., стр. 2).

Barnewitz. — „Geschichte des Hafenorts Warnemünde". Rostock 1925. (G. B. Leopolds Universitäts" Buchandlung, съ 347 страници, 106 рисунки и едно приложение, цена 6 зл. марки).

Bacon. — (Admiral sir Reginald H.). „A Naval Scrap Book. First part 1877—1900". Londres 1925 (Hutchinson, цена 24 шилинга).

Бурилковъ, Д-ръ Вл. — „Да защитимъ Бургазъ" (Изв. на Бург. Търг.-Инд. Камара, год. IX, брой 16. Бургазъ 18.VII.1925 г.).

Bacon. — „The Jutland Scandal" — London. (Hutchinson, цена 5 шил.).

В.

Власевъ, Ст., Мичманъ, I р. — „Руския флотъ въ Бизертъ и морското равновесие въ Черно и Срѣдиземно морета". (М. С., год. II, брой 2, Варна, юний 1925 г., стр. 8 и 9).

Василевъ, Д. — „Варна и Бургазъ" (в. Варненска Поща, год. VIII, брой 1943, Варна, 20. VI. 1923 год., стр. 1 и 2).

В. Б. — „Кораба на бѫдащето" (в. Народна Отбрана, год. VII, брой 1233, София, 3.VII.1925 г., стр. 2 и 3).

Winkelhagen. — „Das Rästel von Skagerrak". Leipzig, 1925. (Theodor Weicher, 70 страници, цена 1·50 зл. марки).

Временна спогодба за търговия и мореплаване между Полша и България. (Държавенъ Вестникъ, год. XLVII, брой 77, София, 7. VII. год., стр. 3—11).

Г.

Гребане и вѣтроходство. — Наржчно помагало за моряци и спортисти. Варна, 1925 г. (Издание на Глалното Управително Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ, 59 страници, малъкъ форматъ, цена 4 лева.

Головина, Д-ръ Ян. — „Малко спомени отъ миналото на гр. Варна". (Варненски вестникъ на вестницитѣ, год. II, врой 2, Варна, 24.V.1925 год., стр. 4).

Ганчевъ, Б. — „Шведскитѣ свободни пристанища" (Известия на Бургазската Търг.-Индустриална Камара, год. IX, брои 9, Бургазъ, 30. V. 1925 г., стр. 2).

Girant Camille. — „Рибарскитѣ училища". Р. год. II, брой 5 и 6, Варна, 1925 год., стр. 10—14).

Д.

Дървинговъ, П. — „Отбрана и укрепявине на морскитѣ брѣгове, подъ свѣтлината на опита отъ свѣтовната война". (Воененъ Журналъ, год. XXXII, кн. 1, София, априлъ, 1925 год. стр. 57—73).

Дикенсъ Чарлъ. — „Варна". — Превелъ отъ английски Ж. Ив. Жековъ. (Варненски вестникъ на вестницитѣ, год. II, брой 2, Варна 24.V.1925 г., стр. стр. 3).

Дренски, Пенчо. — „Нашитѣ отровни риби". (Сп. Ловна просвѣта, год. I, брой 1, Варна 1925 г., стр. 15—18).

Добревъ, К. — „Причини за упадъка на Варна". (в. Варненска Поща, год. VIII, брой 1950—1952, Варна, юний 1925 г.).

Дренски, Пенчо. — „Странствуванията на рибитѣ по рѣкитѣ и крайбрѣжието на морето ни". Сп. „Ловецъ", год. XXV, брой 9, София, май 1925 год, стр. 11 и 12).

Д-ръ Ив. М. — „Морскитѣ бани". (Вестникъ на жената, год. IV, брой 200, София 20.VI.1925 год., стр. 3).

Дръжковъ, В. Ст. — „Варненското пристанище и вноснятъ трафикъ". (в. „Слово", год. IV, брой 923, София 2.VII.1925 г., стр. 2).

Dutreb, M. — „L'amiral Dupré et la conquêt du Tonkin". Paris 1924. (Société de l'Histoire de Colonies Françaises, 26, rue Bonaparte, съ 150 страници, цена 10 франка).

З.

Зашевъ, К. — „Къмъ Аржентина" — спомени. — (М. С., год. II, брой 2, Варна, юний 1925 год

И.

Ивановъ, Сава Н. — „Какъ се е наричало Черното море отъ древнитѣ времена до нашитѣ дни". (Варненски вестникъ на вестницитѣ, год. II, брой 2, Варна, 24.V.1915 год., стр. 4).

Ивановъ, Сава Н. — „Температурата на въздуха надъ Черно море и брѣговетѣ му". (М. С., г. II, брой 2, Варна, юний, 1925 г., стр. 3—5).

Ивановъ, Сава Н. — „Черно море". — Общодостѫпни студии — Варна 1625 год. (Издание на автора, ул. „Мария Луиза", № 3, 120 страници, цена 30 лева)

Ивановъ, Сава Н. — Къмъ черноморския ни брѣгъ". (в. Отечество, год V. брой 235, София 27.V. 1925 г., стр. 3).

Curry, Monfred — „Die Aerodynamik des Segels und die Kunst Regattasegelns". (Buchhandlung Walter Bangert, Hamburg 8. Dovenhof; 240 страници и множество цвѣтни, автотипни и щрихови клишета, цена 10 зл. марки).

Congrès de sauvetag de Londres. — Canots de sauvetage et marins sauveteurs. Paris 1925. (Société d'éditions géographiques, maritmes et coloniales, 1 томъ съ 96 страници и много рисунки, цена 5 франка).

Cornillat, L. E. — „Répertoire numérique des archives centrales de la marine. Sous-série D. D". Paris 1925. (Сѫщото книговдателство).

Костовъ, Н. — „Български Дунавъ". (Библиотека „Родни кѫтове" № 5, София 1925 г.).

Comet. — „Cosmographie et navigation" 1-er partie. Programme de capitaine de la marine marchand et d'élève officier. Paris, 1925. (Gautier-Villars, 350 страници, цена 40 франка).

Консуловъ, Д-ръ Ст. — „Черно море". (в. Слово, год. IV, брой 911, София 18.VI.1925 год. стр. 4 и брой 917 отъ 25.VI.1925 г.).

Cachen, G. — „Sur la Danube". — (La Bulgarie, troisième année, № 591, София, 26 VI 1925, p. 2).

Каназирски, Г. — „Бургаското пристанище" (в-къ Слово, год. IV, брой 914, София. 22.IV.1925 г., стр. 2 и „La Bulgarie", III ème année № 607, Sofia, 1..VII.1925, o. 4).

Конференцията на Б. Н. Морски Сговоръ въ гр. Варна за създаване **на черноморски научень институтъ.** (Р., год. II, брой 5 и 6, Варна, 1925 г., стр. 14—16).

Л.

Лѣкарь. — Рѣчнитѣ кжпания". (в. Търговско-Промишлена Защита, год. XIII, брой 696, Варна, 16.V.1925 год., стр. 3).

Lohmann und Mewes. — Die Segeljolle". Berlin 1925. S.C. Schmidt & C-o, 24 стр., 250 рисунки, подвързана, цена 5 зл. марки).

М.

Михайловъ, Панчо. — „Кораби". (Вестникъ на жената, год. V, брой 203, София 11.VII.1925 год., стр. 1).

Mazzetti P. „Die österreichisch-ungarische Donauflotille in Weltkriege". (Marine Rundschau, 30 Jahrgang, Heft No. 4, Berlin 1925, s. 190—191).

Meurer. — „Seekriegsgeschichte in Umrissen" Berlin 1925. (K. F. Koehler verlag, съ 422 стр., много рисунки и една карта. Цена 15 зл. марки).

Michelsen. — „Der U-Boot-Krieg 1914—1918". Leipzig 1925. (Сжщото книгоиздателство, 207 стр., 53 снимки и 2 карти. Цена 9 зл. марки).

Monteilhet, J. — „Морския транспортъ". — За коносамента. — (Известия на Бургаската Търг.-Индустр. Камара, год. IX, брой 8, Бургазъ, 23.V.1925 г., стр. 1 и 2)

Müler und Krauss. — „Hilfsbuch für die Schiffsführung". (Verlag von Julius Springer, Berlin 1925; Linkstr. 23/24. Второ преработено и подобрено издание, съ 229 рисунки, подвързана съ платно, цена 33 зл. марки).

Михаиловъ, Ив. А., кап. II р. — „Поучителни морски куриози". (в. Миръ, год. XXXI, брой 7465, София 13 V.1925 год., стр. 3).

Мждровъ, Николай. — „Моряци" — стихове — М. С., год. II, брой 6, Варна, юний 925 г., стр. 1).

Meville H. — „Die Handelsmarine, ein Handbuch der Wissenswerten aus Seewesen uud Schiffahrt". (Dritte vollständig neubearbeitete Auflage. Verlag. Richard Carl Schmidt & Co. 1925. Berlin W. 62).

Н.

Нечаевъ, А. — „Надзора по риболовството и действующия законъ за риболовството". (Р., год II, брой 5 и 6, Варна 1926 год., стр. 2—4).

Нечаевъ, А. — „Есенната ловидба съ талляницѣ на практическото рибарско училище". (Сжщото списание, стр 8).

Н. А. — „Хранителнитѣ свойства на месото на рибитѣ". (Сжщото списание, стр. 9).

N. — „Canots de sauvetage et marins sauveteur". Piris. 1925. (Société d'éditions Géographiques, maritimes et coloniales, съ 96 страници, цена 5 фр).

Nanih, A. — „Réseau des vois navigables du Nord. Rôle économique des ports existants. Leur outillage. Moyen de développer leur trafic". Lille 1925, (Danel, 22 страници).

Нуждитѣ на Бургазъ. — Българскиятъ портъ. (в, Бургазски Фаръ, год. VII,аброй 886, Бургазъ 1925 г.).

П.

П. — „Водолазното дѣло по нашето крайбрѣжие", (в. Миръ, год. XXXI, брой 7454, София 28.IV. 1925 год, стр. 1).

По въпроса за рибарския уставъ. (Р., год. II. брой 5 и 6, Варна, 2925 год., стр. 4—8).

Plöger Paul. — „Der Lübecker Hafen". Lübecke 1925. (Издание на автора. Подвързана струва 43 зл. марки).

По законопроекта за отдаване концесия за риболовъ по българскитѣ черноморски води. (Известия на Българската Търговско-Индустриална Камара, год. IX, брой 15, Бургазъ, 11.VII.1925 год., стр. 1 и 2).

Puschert. — „Muskelschulung für Ruderer". Leipzig 1925. (Grethlein & Co, 51 страници, съ илюстрации, цена 3 зл. марки).

Пецовъ, Г. — „Германскитѣ въздушни нападения въ Лондонъ". (в. Народна Отбрана, год. VII, брой 1235, София 17.VI.1925 год., стр. 2—5).

Р.

Rouch, J. — „Le méthodes de prévision du temps". Paris 1915 (Alcan, 279 стр. цена 10 франка).

Rabeau et Laurens. — „Les submersibles" Paris, 1925 (Colin, 216 страници, цена 6 франка).

Роде, Е. „Морскитѣ кжпания, минералнитѣ бани и тѣхното лѣчебно свойство". — Превелъ отъ руски и допълнилъ Л. П., Варна 1925 год. (Печатница Д. Тодоровъ, 32 стр., цена 12 лева).

Pennober, Et. — „Le Crédit maritime mutuel", Bordeaux 1925 (Bière, 160 страници).

С.

Славяновъ, Г. — „Черно море — Общедостжпни студии отъ Сава Н. Ивановъ" — Рецензия — (в. Варненска поща, год. VIII, бр. 1893, Варна 29. IV. 1925 год. или в. Свободна речь, год. II, брой 352, София, 2. V. 1925 год. стр. 3).

Славяновъ, Г. — „За морското ни законодателство" (в. Търговско-промишлена защита, год. XIII, брой 694 и 695, Варна 1925 год.).

Славяновъ, Г. — „Законопроекта за насърдчение мореплаването" (М. С., год. II, брой 6, Варна, юний 1925 г., стр. 2 и 3).

Скутуновъ, К. — „Морски въздушенъ флотъ". (в. Народна отбрана, год. VII, брой 1219, София, 18. V. 1925 г., стр. 2).

Spiess, Fregattenkapitän — „Das deutsche Seekartenwerk" — Heft 160 von Meereskunde — (E. S. Mittler & Sohn, Verlagsbuchhandlung, Berlin SW. 68; цена 0·75 зл. марки).

Shackleton, sir E. — преведена отъ L. Landel — „Mon expédition au Sud Polaire" Tours 1922. (Mame; стр. 380).

Синивирски, Ст. — „Камчийската рѣка и Лонгоза" (Сп Естествознание и География, год. XI, кн. 8 и 9, София, априлъ и май 1925 год. стр. 302—310).

Стателовъ, Борисъ, кап. II р. — „Собствени води, като часть отъ държавната територия". (в. Варненска поща, год. VIII, брой 1909, Варна, 15. V. 1925 г., стр. 4).

Стателовъ Б., кап. II р. — „Териториални води и заливи отъ гледището на международното морско право". (в. Варненска поща, год. VIII, брой 1911 и 1912, Варна 17 и 18 V. 1925 год., стр. 4 и 2).

Стателовъ, Б., кап. II р. — „Държавното върховенство въ териториалнитѣ ни води отъ гледището на Ньойския договоръ за миръ". (Сѫщия вестникъ, брой 1916, Варна, 22, V. 1925 г., стр. 4)

Спировъ, Спиро. — „Икономическото западане на гр. Варна и мѣрки за повдигането му", (*Икономически известия*, год. III, брой 25 и 36 Варна 2, VII. 1925 г., стр. 1—5).

S. B. — „Les associations syndicales des eaux en Bulgarie". (La Bulgarie, deuxième anrée, № 560. Sofia, 18. V. 1925. стр. 4).

Стайковъ, Г. — „Валежитѣ въ Царство България" София 1925 г

Stoker, Commander H. G. — Straws in the wind". London, 1925 (Herbert Jenkins, 315 страници, цена 10 шилинга).

Sapiens. — „Les droits de la ville libre de Dantzig et de la Pologne". Paris, 1925 (Delpench, 47 стр., цена 2 франка).

Saussure, L. de — „L'origine des noms de mer Roude, mer Blanche (des Turcs) et mer Noire". Genève (Le Globe — Organe de la Société de géographie de Genève, Tome LXIII, p. 23—36).

Stähle. — „Die deutschen Emdargoschiffe in Italien". (Stuttgart, Ferdinand Enke, 1925. Подшита, съ 78 стр., цена 4 зл. марки).

Стопанското повдигане на Варна (Икономически известия), год. III, брой 37 и 38, Варна, 18. VII. 1925 год, стр. 1—3).

Т.

Тодоровъ, Д-ръ Ив. — „Варна като курортъ" (в. Миръ, год. XXXI, брой 7499, София, 25. VI. 1925 год., стр. 3).

У.

У. — „Събитията въ България и ромънската морска защита". (в. Народна отбрана, год. VII, брой 1221, София 22. V. 1925 г., стр. 2 и 3).

Ф.

Franchi, Prof. L. — „Codice per la marina mercantile". Milano 1921 (Ulrico Hoepli, editore — libraio della real casa).

Filson Joung. — „A bord des croiseurs de bataille". Paris 1924 (Payot, 230 стр., цена 15 франка).

Х.

Hennig, Prof. Rich. — „Das Rätsel der Atlantis" — Heft 161 von Meereskunde — (E. S. Mittler & Sohn. Verlagsbuchhandlung, Berlin SW. 68; цена 0·75 зл. мар.).

Hoeniger, H. — „Schiffahrtsrechtliche Gesetze". Textausgabe mit Verweisungen und Sachregister. (Verlag J. Bensheimer, Mannheim, Berlin, Laipzig 1925. Цена 18 зл. марки).

Христовъ, Ат. — „Варна като курортенъ градъ". История. Описание на града и околноститѣ му. Морелѣчение. Варна 1925 год. (Издава Ат. Христовъ, ул. Охридска" № 20. Цена 8 лв.

Ш.

Шкорпилъ, К. — Великиятъ Богъ на града Одесосъ (Варна)". (Варненски вестникъ на вестницитѣ, год. II, брой 2, Варна 24. V. 1925 г., стр. 2).

Български Дунавъ, отъ Н. Костовъ, № 5, отъ библиотеката „Родни кжтове", 119 страници, малъкъ форматъ, цена 22 лв., доставя се направо отъ автора Булевардъ „Сливница" № 207 — София.

Ний българитѣ много малко познаваме нашата земя, но още по-малко познаваме нашитѣ водни басейни Черно море и Дунава. Името на рѣка Дунавъ е вплетено въ цѣлата наша история, въ нашитѣ народни пѣсни, приказки и легенди, даже въ съвременната ни писменность и все пакъ ний далечъ не познаваме великата рѣка, тъй както познаваме напримѣръ гордиятъ Балканъ или както немеца познава своя Рейнъ. Върху рѣка Дунавъ у насъ е писано много малко, тя ни е позната, — за нашъ срамъ—повече отъ описанията на чуждитѣ пжтешественици; сериозни изследвания върху рѣката, както въ географско, тъй и въ историческо отношение ний още нѣмаме, а за изучване върху стопанската ѝ роль, за значението ѝ като нашъ и още повече като международенъ воденъ пжть ний почти нищо не знаемъ. Наредъ съ бедната ни географска и стопанска литература върху Дунава, съ още по-голѣмо прискърбие трѣбва да се отбелѣжи, че и нашитѣ туристи сравнително рѣдко посещаватъ брѣговетѣ и още повече течението на българскиятъ Дунавъ, като за международниятъ Дунавъ и дума не може да става. Най-сетне у насъ никакъ не е развитъ водниятъ спортъ по рѣката, който ако сжществуваше твърде много би ни сближилъ съ Дунава и би послужилъ като отлично средство за да го опознаемъ и у себе си, пъкъ и вънъ отъ предѣлитѣ на държавата ни.

Книжката на г. Н. Костовъ е единъ ценен приносъ за изучването на българскиятъ Дунавъ. Автора, дългогодишенъ учитель по география въ столичнитѣ гимназии, бившъ и настоящъ редакторъ на нѣколко списания, изобщо страстенъ спортистъ, е пребродилъ цѣлата ни родина и като туристъ, и като юнакъ, и като колоездачъ, запознатъ съ всички нейни крайща и съ всички нейни хубости, въ бегли, сбити и увлекателни описания, той постепенно ни запознава съ нея чрезъ периодически излизащитѣ книжки на своята библиотека „Родни кжтове", Макаръ предназначени по-скоро за учащата се младежь, тия книжки сж отлично четиво и за възрастнитѣ.

Въ „Български Дунавъ" г. Костовъ ни запознава изобщо съ рѣката отъ нейнитѣ извори до устието ѝ, описва ни течението ѝ презъ Германия, Австрия, Унгария, Сърбия, България и Ромжния, дава ни едно красиво описание на нейнитѣ великолепни и ненадминати по хубость теснини — Желѣзнитѣ врата; по-нататъкъ бегло ни запознава съ миналото на голѣмата международна рѣка, изтъква ни нейното всемирно значение и преминава къмъ описанието на родниятъ „Тихъ бѣлъ" или още „кжтенъ — мътенъ Дунавъ". Следъ като говори общо за рѣката въ нашата история, автора не е пропустналъ да подчертае голѣмото и търговско значение за нашето народно стопанство. По-нататъкъ следватъ хубави описания на българскиятъ брѣгъ и неговитѣ селища, изпъстрени съ доста фотографически снимки, които илюстриратъ разказа на автора. Тукъ се редятъ описанията на града Русе, съ неговитѣ скжпи спомени и съ околноститѣ му, знаменитото Текиръ-дере, съ първитѣ боеве на руситѣ за освобождението на България, градоветѣ Свищовъ, Никополъ, Орѣхово, по-нататъкъ Козлодуйскиятъ брѣгъ съ подвигътъ на легендарниятъ българинъ Ботевъ, градъ Ломъ, древната римска колония Рицария и най-сетне градъ Видинъ съ неговото минало и настояще.

Тая хубава книжка трѣбва да намери широкъ

приемъ въ всички български училища и между всички български граждани; особенно ценна е тя за членоветѣ на Българския Народенъ Морски Сговоръ и за членоветѣ на туристическитѣ оргаризации.

Г. Сливяновъ.

Гребане и вѣтроходство. Наржчно помагало за моряци и спортисти. Варна 1925 г. (Издание на Главното Управително Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ. Цена 4 лева).

Тази малка книжка, джебенъ форматъ съ 60 страници, подшита съ дебели корвци, е предназначена за нуждитѣ на зараждащия се морски и рѣченъ спортъ въ България. Тя е едно необходимо помагало за всѣки спортистъ, който се шири изъ водитѣ на нашето отечество. Въ нея, автора съ единъ увлекателенъ стилъ, е изложилъ направата, въоржжението и използването на лодкитѣ при различнитѣ обстановки и обстоятелства, както и поважнитѣ правила, които трѣбва да се съблюдаватъ при гребането и вѣтроходството. Тя е написана на чистъ български езикъ, което дава възможность на всѣки начинающъ спортистъ, безъ чужда помощь, да се запознае подробно съ гребането и вѣтроходството и необходимитѣ къмъ тѣхъ командни изрази. Книжовно-просвѣтния отдѣлъ при Б. Н. Морски Сговоръ горещо препоржчва тая, първа по рода си въ нашата бедна морска литература, книжка, на всички морски и рѣчни легионери и тѣхнитѣ ржководители, както и на всички моряци по професия и любители на морето. Нищожната цена на книжката (4 лева) дава възможность на всѣки да си я набави. На Управителнитѣ тѣла на клоноветѣ отъ Б. Н. Морски Сговоръ, тя се отстжпва за 3 лева.

С. Ч.

Иванъ Караивановъ — Варна

ул. „Аспарухъ“ № 6.

Доставя всѣкакъвъ видъ желѣзарски, дървени и други строителни материали. Въ склада се намиратъ всички видове колониални, манифактурни и технически артикули.
Прави всѣкакъвъ видъ доставки отъ мѣстни артикули и такива отъ странство. 5—10

ВИОЛЕТЪ

Се нарича единственятъ манифактуренъ магазинъ въ Варна, въ който многобройнитѣ му клиенти отъ града и провинцията намиратъ винаги новости. Посетете го само веднажъ и ще се увѣрите. 4—10

ПАРАХОДНА АГЕНЦИЯ
Х. ПАЙКУРИЧЪ — ВАРНА

Приема стоки за Холандия, Анверсъ и Хамбургъ и съ директни коносаменти за разни американски пристанища и всички пристанища по р. Рейнъ и разклоненията й. 4—10

Производителна Механическа Корабна Кооперация „СЪГЛАСИЕ“ — Варна
Телефонъ № 390.

Строи и поправя: Лодки, кораби, моторни и платноходни. Поправка на параходи: корпусъ, мачти, машини и котли. Оксиженовъ апаратъ за заваряванія и рѣзане. Отливки отъ чугунъ и бронзъ на всички видове машинни части. Парни котли и резервуари. Монтажъ на морски мотори и всички водове индустриални и земледѣлчески машини. 6 10

Всѣка неполучена книжка отъ списанието трѣбва да се поиска най-кжсно следъ получаването на следнята. Въ противенъ случай рекламациитѣ се оставятъ безъ последствие. Списанието излиза всѣки месецъ, освенъ месецитѣ Юлий и Августъ.

До _____

_____

_____

Въ _____

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Пѣсни на рибарката — стихове — отъ Стоянъ Олчевъ; 2) Петъ-годишнината на Българския Народенъ Морски Сговоръ — отъ Г. Славяновъ; 3) Български риболовенъ корабъ — отъ Инженеръ-корабостроитель Памуловъ; 4) Температурата на повърхностнитѣ черноморски води — отъ Сава Н. Ивановъ; 5) Развитието на гръцкиятъ търговски флотъ — отъ Стателовъ Борисъ, капитанъ 2 рангъ; 6) Падане въ морето — отъ П. А. Шишковъ; 7) Морски новини; 8) Официаленъ отдѣлъ; 9) Морски книгописъ.

SOCIETA DEL

LINOLEUM

MILANO

А. Е. КОЕНЪ

СОФИЯ

Бул. „Царь Освободитель" № 12.

Генерално представителство за България на Сочета деп Линолеумъ, Милано (Италия) и на Сосьете Анонимъ де Линолеумъ Джубиаско (Швейцария).

Всѣкакъвъ видъ тапети за кораби, жилища и учреждения.

Представителство на автомобили Мерседесъ & Олимпия

при фабрични цени

Печатарска Производ. Кооп. „ЕДИНСТВО"- Варна, „Бдинска", 15. тел. 121. Пор. № 448/1925 г.