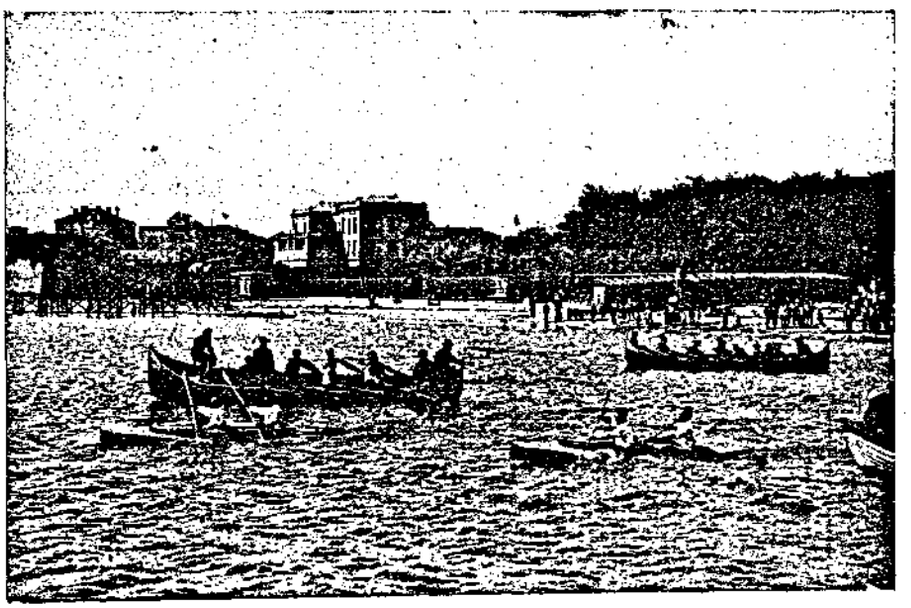
Морски Сговоръ

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

ГОДИНА III. — БРОЙ 5.
Варна, Май 1926 год.

Главенъ редакторъ:
Сава Н. Ивановъ.



Варна презъ сезона. Фот. К. А. Терзистоевъ 1925 год.

Списанието „Морски Сговоръ" е одобрено и препоръчано отъ Министерството на Народното Просвѣщение съ окръжно № 447 отъ 5. II. 1924 година, както и отъ Свѣтото Синодално Бѣлгарско Архиерейско Събрание съ № 1922 отъ 1928 година.

МИНИСТЕРСТВО
на
Народното Просвѣщение
Бюро за културнитѣ учреждения и фондоветѣ.
№ 7249
31 мартъ 1926 год.
СОФИЯ.

Препис.

ОКРЪЖНО

До Г-да директоритѣ на учителскитѣ институти, пълнитѣ и непълнитѣ срѣдни училища.

Известно е, че българинътъ обича земята и отъ далечни вѣкове, макаръ държавата му да е граничила съ море, той си е оставалъ по-силно привързанъ къмъ земята и почти отчужденъ отъ морето. Нѣщо по-вече дори — чужденци предъ неговитѣ очи сж използвали благата на морето, което мие българскитѣ брѣгове. Между другитѣ, една отъ главнитѣ причини за това отношение на българина къмъ морето е и тази, че той не е познавалъ, па и до сега още не познава напълно грамадното значение на морето за страната като стопански факторъ. Трѣбва да обърнемъ очитѣ на българина къмъ морето — тоя неизчерпаемъ източникъ на блага. За да се постигне това налага се упорна работа — трѣбва да се превъзмогнатъ традиции, трѣбва да се създаде съзнание за море, трѣбва да се превъзпита народътъ.

Работата, която въ това направление развива отъ нѣколко години насамъ *Българскиятъ Народенъ Морски Сговоръ*, намира справедливи симпатии, и Министерството не може да не подкрепи усилията на Сговора за разпространение на неговитѣ идеи средъ учащата се младежь, която утре ще ржководи живота на своята страна. Предъ видъ на това, Министерството препоржчва на господа преподавателитѣ по история и география при срѣднитѣ училища, при случай или чрезъ специални беседи, да запознаятъ учащитѣ се съ целитѣ и стремежитѣ на Българския Народенъ Морски Сговоръ, както и да препоржчатъ на учащитѣ се да образуватъ ученически групи при Морския Сговоръ.

Тамъ кждето се образуватъ такива ученически групи, необходимо е да се съставятъ списъци на ученицитѣ членове на групитѣ, които списъци заедно съ сумитѣ за право на членство (70 лева годишно за действителни членове, които получаватъ сп. „Морски Сговоръ“ безплатно и 30 лева годишно за спомагателни членове, които не получаватъ списанието) да се внасятъ въ мѣстнитѣ клонове на Б. Н. М. С., или направо на Главното Управително Тѣло въ гр. Варна.

Сп. „Морски Сговоръ“ е препоржчано отъ Министерството съ окржжно № 447 отъ 9.I.924 г.

Справки и запитвания се отправятъ до Мѣстнитѣ клонове на Б. Н. М. С. или до Главното Управително Тѣло въ гр. Варна.

(подп.) Главенъ секретарь: **А. Радославовъ.**

(подп.) Н-къ на бюрото: **Балабановъ Никола.**

Забележка отъ Б. Н. М. С.: Цифрата 30 лв. годишно за спомагателнитѣ членове, които не получаватъ списанието, следва да се разбира отъ 10 до 30 лв., — тя се опредѣля отъ клоноветѣ, споредъ мѣстнитѣ условия; за мѣста кждето нѣма клонове тя е 20 лв.

Къмъ морето и Дунава за напрѣдъкъ!



Морски Сговоръ

Органъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

Година III
Брой 5
Май, 1926 год.
гр. Варна.

Годишенъ абонаментъ:
за България . . 100 лева
за чужбина . . : 120 лева
Отдѣленъ брой 15 лева.

Урежда
Книжовно-Просвѣтния отдѣлъ
Главенъ редакторъ:
Сава Н. Ивановъ.

Любомиръ Безсребърни.

ВЕЧЕРЬ.

Припада кротка вечерь отъ небето,
Разтлала тъмни, свилени воали.
Какъ чудно хубаво е днесъ морето
Съ водитѣ си безбрѣжни и заспали!

Не трепватъ никжде вълни пѣнливи,
Наоколо е тихо и самотно,
Въ безкрая само странни и мъгливи
Видения възправятъ се страхотно.

И въ трепета на бликнала тревога
Се вижда смжтно какъ огромна птица
Могжщата осанка тамъ на Бога
Съ издигната за благословъ дѣсница.

Любомиръ Бесребърни.

КОПНЕЖЪ.

Безкрайна ширь. Далеко татъкъ варки,
Разпънали платната се бѣлѣятъ.
Морето спи. Самъ-тамъ понѣвга чайки
Крещятъ и лудо въ въздуха се рѣятъ.

На пѣсъка седимъ и погледъ жаденъ
По галенъ блѣнъ въ безкрая ний сме впили.
Далечъ е той желаний край отраденъ,
Уви, а чезнатъ тукъ нахалосъ сили!...

Теодоръ Траяновъ.

МОРСКИ ВѢТЪРЪ.

(Моряшки маршъ)

Пригласяйте на морски вѣтъръ
Кога по мачтитѣ завѣй,
И нека в'пѣсеньта ни братя,
Духътъ моряшки заживѣй!

Да пратимъ съ южний воленъ вѣтъръ
Приветъ къмъ бащина страна.
За пжть кога пращатъ платната,
Къмъ подвигъ — бранни знамена.

Летете съ яростния вѣтъръ,
Цепете синитѣ води, —
Да милва радостно душата
Безкрайни морски ширини.

М. Московъ.

МОРЕТО.

Дали ядътъ си, дали презрене,
Морето хвърля вънъ на брѣгътъ,
Кога се буйно дига и пѣни,
Кога вълни му люто ревътъ?

Дали и него мжчене стряска,
Дали съмнене него ще смай,
Че тъй се грозно, безумно пляска
И на борбитѣ края не знай?

Одеса, 1885 год.

Б. Ф.

ПѢСЕНЬ НА МОРЯКА.

Въ скржбний день, когато ще на вълнитѣ плячка
Да стане моето тѣло,
И в'танеца свирепий, на грозний пиръ играчка,
Ти видишъ, че е то било.

Недей сина си, майко, съ писъкъ до звездитѣ
Искà отъ бѣснитѣ вълни, —
Спомни, че на живота по-страшни сж вълнитѣ,
И тихо се домà върни.

(Изъ „Духовна култура“ кн. 24 и 25, 1925 г.)

КОНЦЕСИЯТА ЗА ИЗНОСЪ НА ПРЕРАБОТЕНО СВИНСКО МЕСО И ПРѢКИТѢ ПАРАХОДНИ СЪОБЩЕНИЯ СЪ АНГЛИЯ

(Изложение на Българския Народенъ Морски Сговоръ)

Българския Народенъ Морски Сговоръ, следейки проявитѣ на обществения животъ въ свръзка съ стопанското развитие на страната ни, а особено тамъ, кждето се засѣгатъ стопанскитѣ въпроси, свързани съ морето, съ огледъ къмъ сегашната и бждаща държавна морска политика и заставайки, както винаги, изключително на страната на държавнитѣ и народни интереси, не може да не обърне своето сериозно внимание на „концесията за износъ на преработени продукти отъ свинско месо" и да не освѣтли тия страни на концесията, които навлизатъ въ областьта на презморската ни търговия и морското ни стопанство.

Изоставяйки на страна въпроситѣ, които се отнасятъ изключително до нашето земледѣлие и скотовъдство, тукъ ще се спремъ на тия точки отъ концесията, които се докосватъ до морето, а именно — постройката на хладилници и параходната линия съ Англия.

Споредъ чл. 1 точка *б* отъ проектодоговора, на концесионера се дава „изключително право на построяване и експлоатиране въ страната модерни хладилници съ машинни инсталации за износъ на произведенията на земледѣлското стопанство". Споредъ точка *б* отъ чл. 3, единиятъ отъ хладилницитѣ на предприятието трѣбва да се построи въ едно отъ нашитѣ морски пристанища.

Така, както е редактиранъ членътъ отнасящъ се до хладилницитѣ, той би могълъ да се тълкува твърде разтегливо: понеже на концесионера се дава изключително право на постройка на хладилници, той би могълъ да се опита да попречи на постройката на каквито и да било други хладилници въ нашитѣ пристанища или изобщо по крайбрѣжието, а съ това би възпрепятствалъ създаването и развитието на други клонове отъ нашата промишленость и индустрия, които иматъ органическа връзка съ хладилното дѣло, така напр. риболовството. Сжществуването на модеренъ и масовъ морски риболовъ, нѣщо къмъ което трѣбва да се стремимъ и у насъ, е немислимо безъ успоредното сжществуване на модерна рибна консерзна индустрия, а тази последната пъкъ е невъзможна безъ хладилни помѣщения за съхраняване прѣсно уловената риба за единъ по кжсъ или по-дълъгъ срокъ отъ време, до като дойде редъ за нейното консервиране. Технически и стопански, тѣзи хладилници представляватъ нераздѣлна часть отъ всѣка една рибна консервна фабрика и въ никакъвъ случай рибната индустрия не може да си служи съ чужди хладилници. За сега нашето риболовство е съвсѣмъ изостанало и крайно примитивно, обаче това негово мъртво състояние по никакъвъ начинъ не би трѣбвало да продължи и въ бждеще; държавата ще трѣбва да вземе всички мѣрки за неговото съживяване и развитие, за да стане то третиятъ основенъ стълбъ на нашето производство — наредъ съ земледѣлието и скотовъдството. А естествено, че това развитие не трѣбва предварително да се спъва и държавата, както и мждещитѣ модерни риболовни предприятия, непременно трѣбва да иматъ развързани ржцетѣ си, за да може всѣки моментъ да се поставятъ основитѣ на рибната консервна индустрия въ страната.

По-нататъкъ, въ чл. 8 на проектодоговора е предвидено, че „българското правителство отстжпва на концесионера безплатно, достатъчно количество земя, въ посоченитѣ отъ концесионера пунктове въ морскитѣ пристанища", необходима за постройката на хладилницитѣ и другитѣ нуждни на предприятието помѣщения.

Щомъ се дава концесия за износъ и за хладилници, естественно е, че ще трѣбва да се дадатъ и мѣста въ морскитѣ пристанища, но твърде важно е да се знае именно кои мѣста се иматъ предъ видъ отъ концесионера и дали държавата може да му даде исканитѣ отъ него мѣста. Отъ изложението на г. министра на търговията по въпросната концесия става ясно, че се касае за отстжпване мѣсто въ Варненското пристанище, а сжщо така и схващането на г. министра, че въ това пристанище има свободно мѣсто за цельта. Че свободно мѣсто въ Варненското пристанище има и че следователно на концесионера може да се отсжпи необходимото нему пространство е безспорно, но твърде важно е да се знае предварително, какво се разбира подъ израза „Варненско пристанище?" Въ тѣсниятъ смисълъ на думата, това сж басеина, кейоветѣ и насипното равнище задъ тѣхъ, които се използуватъ за нуждитѣ изобщо на търговското и на държавното мореплаване. Ако концесионера така разбира понятието пристанище, то ясно е, при общия повикъ за необходимость отъ разширение на нашитѣ пристанища, че свободно мѣсто тамъ нѣма, не 35,000 кв. м., както ставаше дума по-рано (а сега е още по-неопредѣлено, иска се — „достатъчно количество земя", което може да означава и много повече отъ 35,000 кв. м.), а даже и една педя. Другъ е въпросътъ, ако израза „Варненско пристанище" се разбира въ неговиятъ широкъ смисълъ, т. е. цѣлиятъ заливъ, заедно съ канала къмъ езерото, самото езеро и неговитѣ брѣгове; тогава безспорно е, че може да се намѣри необходимото мѣсто за хладилници било по брѣговетѣ на канала, било по тия на езерото. Но изглежда, че концесионеритѣ не разбиратъ така широко съответнитѣ пасажи отъ договора, защото ако това бѣ така, тѣ биха се уговорили, кой ще строи нужднитѣ кейове, удълбава съответниятъ воденъ басеинъ и ще строи нуждното насипно равнище. Предприятието би отишло всѣкжде, кждето му посочи държавата, но то ще иска готови кейове, удобни водни съобщения до тѣхъ, готови насипни равнища задъ кейоветѣ, желѣзо-пжтна връзка и пр. А въ състояние ли е да му осигури всичко това държавата по брѣговетѣ на канала или по тия на езерото? — отговора може да бжде само отрицателенъ. Концесионера знае това добре, отъ друга страна той нѣма намѣрение, отъ текста на договора това е ясно, самъ да строи каквито и да било пристанищни удобства за своето предприятие, за това чрезъ договора той си осигурява това мѣсто, което си иска, защото съ чл. 8 държавата се задължава да отстжпи „достатъчно количество земя *въ посоченитѣ отъ концесионера пунктове въ морскитѣ пристанища*". Че концесионера нѣма да посочи свободнитѣ мѣста по брѣговетѣ на канала или езерото, това е безспорно и че той ще посочи тия пунктове именно въ района на готовото из-

жуствено пристанище и това е сигурно. А каква ще бжде тогава последицата отъ отстжпване „достатъчно" мѣсто въ Варненското пристанище? — първата е, че фактически пристанището трѣбва да бжде даденс въ ржцетѣ на концесионера, а другитѣ логически последици отъ подобно положение сж неизброими и неокачествими и то не само за концесионния срокъ отъ 20 години, а за винаги, до когато концесионера или неговитѣ наследници, ако държавата не откупи инсталациитѣ, ще останатъ въ пристанището, т. е. до когато изобщо ще сжществува предприятието, тъй като проекто-договора му дава право на сжществуване, на общо основание, и следъ изтичането на 20 години и то разбира се въ това положение, въ което го свари тоя последния моментъ; следователно, благодарение правото на концесионера да иска, колкото мѣсто му е необходимо, *пристанището може ва винаги да остане въ чужди ржце.*

По отношение на пристанищата, въ договора има и друго едно задължение за държавата, а то е, че тя се задължава да се грижи за поддържане сегашнитѣ дълбочини на пристанищата, за да могатъ параходитѣ на концесионера свободно де приставатъ до брѣга, гдето ще се намиратъ хладилницитѣ и складоветѣ на предприятието. Ако се касае за използуване на пристанищата отъ параходитѣ на концесионера на общо основание-т. е. безъ да преставатъ тѣ (пристанищата) да обслужватъ изобщо търговското и държавно мореплаване, то това искане отъ страна на концесионера е несъстоятелно, а за държавата то е унизително. За параходитѣ на концесионера, съ тѣхнитѣ 2000 т. вмѣстимость, е достатъчна 6 — 7 м. дълбочина, а не 8 м. каквато до сега се е поддържала въ нашитѣ пристанища и каквато нѣма основание да не се поддържа и въ бждеще. Другъ е въпроса, ако концесионера има намѣрение да вземе цѣлото пристанище и ако ще се опита да вземе въ ржцетѣ си почти цѣлото параходно съобщение на нашитѣ брѣгове съ чужбина, каквито намѣрения могатъ да се предполагатъ задъ изключителното право за параходнитѣ съобщения, на които ще се спремъ малко по-долу, въ такъвъ случай искането на концесионера е умѣстно. Може да се предположи и нѣщо друго: концесионера знае, че и да стане договора законъ, той мжчно ще може да вземе отъ сегашнитѣ кейове и насипно равнище, толкова, колкото би пожелалъ; най-малко за неговитѣ складове, държавата нѣма да му позволи да ги строи тамъ; въ такъвъ случай концесионера вѣроятно ще поиска (или ще „посочи", на което има право и което е все сжщо) да му се даде тази часть отъ брѣга на пристанището, която още не е облицована съ кейови стени и която се готви за постойки на силози, елеватори и изобщо за житно пристанище (въ Варна). Тоя брѣгъ, понеже за сега не се използува, предъ него не се и поддържа една опредѣлена дълбочина, а това ще трѣбва да се прави, ако държавата го отстжпи на концесионера. Разбира се, опасността не се състои въ това, че ще трѣбва предъ тоя брѣгъ да се поддържа известна дълбочина, това е нищожно задължение, а въ това, че държавата ще трѣбва да се откаже да строи елеватори тамъ, кждето проектираше, а ще трѣбва да имъ търси ново мѣсто, което ще означава нови разходи отъ нѣколко десетки милиона лева (инъкъ държавата ще трѣбва да се откаже и отъ мисъльта за модерни удобства за житната търговия).

По силата на чл. 1 буква в. българското правителство дава изключително „право на установяване и поддържане между българскитѣ морски пристанища, сега сжществующи или придобити въ бждеще" (визира се Бѣломорския излазъ), „и пристанищата на Англия редовни параходни съобщения чрезъ параходи-хладилници, пригодени за превозване на продукти, подлежащи на бързо разваляние". На пръвъ погледъ, това задължение на българското правителство или изключително право на концесионера е безцелно, и до голѣма степень неизпълнимо: кой пречи или кой би могълъ да попречи на концесионера да установи каквато и да било параходна линия, държавата или нѣкой другъ? — българската държава нито е пречила, нито пъкъ има възможность, освенъ въ случай на война, да попречи комуто и да било, да поддържа каквато и да било параходна линия; другъ, вънкашенъ факторъ, сжщо така не може да попречи на подобно начинание, защото мореплаването въ цѣлъ свѣтъ, съгласно международното право, е напълно свободно за всички нации и за всѣкакви предприятия (изключая, разбира се, пиратитѣ и контрабандиститѣ). Може би се цели отстранявание конкуренцията на други параходни предприятия? — Ако тия предприятия сж чужди, изключителното право на концесионера е фикция, защото българската държава не може да попречи никому да поддържа параходни линии съ нашия брѣгъ, — всѣка чужда компания отъ държава, която е въ нормални дипломатически отношения съ България, въ всѣки моментъ може да установи редовна параходна линия съ английскитѣ пристанища чрезъ свои параходи, били тѣ рефрижератори (хладилници) или всѣкакви други и ако бихме се опитали да имъ попречимъ, *това ще бжде небивалъ до сега случай въ международнитѣ търговски отношения;* не по-нормално би било, ако държавата се опиташе да забрани на чуждитѣ параходи да товарятъ въ нашитѣ пристанища свинско месо или каквото и да било друго нѣщо; — *българското правителство не може, а това не може и никое правителство въ свѣта, да опредѣли кои стоки е позволено на чуждитѣ параходи да товарятъ и кои не,* щомъ тѣ сж разрешени за износъ; това то може да стори само чрезъ митата или по отношение на крайбрѣжното (каботажното) плаване; но тукъ не се касае за крайбрѣжно плаване въ българскитѣ териториални води, а безмитния износъ е осигуренъ за концесионера съ редица други постановления. Концесионното предприятие нѣма защо да се бои изобщо отъ конкуренцията на чуждитѣ параходни дружества, защото освенъ безмитния износъ, то се ползва съ още толкова фискални и други облаги и привилегии, че въ никакъвъ случай не може да се допустне каквато и да било конкуренция отъ страна на което и да било чуждо параходно дружество. Обратното, — всички чужди параходни дружества ще бждатъ силно конкурирани отъ концесионера на свинското месо, който, ако поиска, ще товари отъ българския брѣгъ всѣкаква стока за чуждитѣ пристанища. Срещу тази конкуренция, на която концесионера има възможность не поради „изключителното право да поддържа параходна линия съ Англия", а поради редицата други облаги и привилегии, — ще протестиратъ всички чужди държави, които иматъ параходни връзки съ нашиятъ брѣгъ и не е изключена възможността, *българското правителство да се натъкне на нѣкои вънкашни неприятности.* Но тази конкуренция спрѣмо чужди-

тѣ параходства ще бѫде вредна и за нашето народно стопанство: поставяйки първоначално низки навла на стокитѣ, (а той може да товари отъ нашия брѣгъ всѣкакви стоки), които концесионера ще носи съ своитѣ параходи не само въ Англия, а на всѣкѫде, кѫдето пожелае, той ще отстрани чуждата конкуренция и чуждитѣ параходни дружества ще започнатъ да избѣгватъ посещението на нашитѣ пристанища, следъ което концесионера ще може да налага на изнасянитѣ български произведения каквито навла пожелае. Естественно е, че всичко това ще се случи, ако концесионера има намѣрение да изнася съ своитѣ параходи не само свинско месо, а и всѣкакви други стоки; но това негово намѣрение е безспорно, защото ако иска да изнася само продуктитѣ, които ще приготовлява неговото предприятие въ България, той нѣма нужда отъ никакво изключително право за износъ — той е производитель, той е и транспортйоръ.

Впрочемъ ясно е, че концесионера нѣма нужда отъ изключителното право на установяване и поддържане на каквато и да било параходна линия, по-скоро държавата трѣбва да поиска това, като задължение на концесионера.

Ако държавата узакони въпросното изключително право, тя ще се подложи на много неприятности: неможейки да осигури за концесионера ползването отъ подобно право спрѣмо чуждитѣ параходства, *тя ще бѫде принудена да му заплати съответното обезщетение*, било чрезъ парична субсидия, било чрезъ отстѫпването на други облаги и привилегии на българска територия, въ района на действие на българскитѣ закони. Концесионера по тоя начинъ върши една доходна за себе си сдѣлка, — той знае, че не само съгласно международното право, но просто по силата на свѣтовната действителность, българското правителство не може да му осигури никакво право спрѣмо чуждитѣ параходства, следователно съ отпадането на това право, *той получава едно ново право — да претендира за обезщетение.*

Покрай това, концесионера вѣроятно има и друго намѣрение, което цели изключително българското мореплаване, — съ точка *в* на чл. 1 отъ договора, може да се каже, че *българската държава се отказва отъ всѣкакво българско мореплаване* или съ други думи задължава се, вмѣсто да насърдчава корабоплаването подъ българско знаме, да насърдчава мореплаването съ дружествения концесионенъ флагъ (подъ какво национално знаме ще се извършва то, е безразлично). Но може би ще се възрази, че българското мореплаване е гарантирано съ чл. 19 отъ договора, който гласи, че „концесионера се отказва да вози на своитѣ параходи товари отъ българскитѣ пристанища до всички източни пристанища на Срѣдиземното море, съ които Българското параходно дружество има редовно съобщение, както и отъ тѣзи пристанища въ България", но тъкмо тамъ е бедата, че тоя членъ нищо не гарантира: преди всичко въ него се говори само за Българското параходно дружество, само за пристанищата отъ източното Срѣдиземно море и то само за тия отъ тѣхъ, съ които нашето дружество има редовно съобщение; но нима Българското параходно дружество е едничкото, което трѣбва да се гарантира, т. е. ако се създаде напр. едно българско моторно корабоплавателно дружество, нима то не трѣбва да бѫде сѫщо така гарантирано, или съ други думи не трѣбва ли да се потърсятъ изобщо гаранции за българското корабоплаване? защото, ако става дума за днешното параходно дружество, то утре може и да не сѫществува. При третирането на подобни въпроси, за голѣмо съжаление, винаги се прави *една основна грѣшка, като общото понятие за корабоплаване подъ българско знаме се смѣсва съ неговия частенъ случай, днешното Българско търговско параходно дружество.* По-нататъкъ уговорката „редовно съобщение" сѫщо може да бѫде пакостна, защото даже днешното параходно дружество не поддържа редовни параходни линии (освенъ крайбрѣжната), — всичкитѣ негови линии къмъ Срѣдиземно море сѫ факултативни или полуредовни, а утре може да стане нужда да бѫдатъ съвсемъ нередовни. Всичко това означава, че даже днешнитѣ рейси на сегашното параходно дружество и тѣ не сѫ гарантирани.

Най-голѣмото зло, обаче, не е тамъ, защото концесионера все пакъ може да бѫде добросъвестенъ и доброволно да изпълни поетото въ чл. 8 задължение. Злото е въ това, че по силата на цѣла редица други причини и фактори, досегашнитѣ наши пазари въ близкиятъ изтокъ единъ следъ други ни се отнематъ и ще продължаватъ да ни се отнематъ или да се закриватъ за българскиятъ износъ. Засилващето се тютюнево производство, а сѫщо и на другитѣ индустриални растения, предизвикаха търсенето на нови пазари за тѣхъ и то само въ Западна Европа, отъ друга страна тѣхното количество представлява вече една значителна часть отъ нашия износъ и следователно, налага се да стане единъ отъ обектитѣ на дейностьта на нашето корабоплаване изобщо. Но не е само това: нашитѣ брашна все по-вече и по-вече се измѣстватъ отъ близкитѣ и изобщо източнитѣ пазари, било поради редица изкуствени мѣрки на съответнитѣ правителства, било поради чуждата конкуренция и нашитѣ мелничари сѫ принудени да търсятъ нови пазари чакъ въ Финландия и Балтийскитѣ страни; сѫщото нѣщо става и съ нашитѣ житни храни и съ живитѣ ни животни, и съ продуктитѣ на нашето скотовъдство, а изобщо почти съ всички наши по-главни износни продукти. Ний сме принудени да напускаме източнитѣ пазари и да търсимъ нови по-на западъ и ако не днесъ, то следъ нѣколко години за нашето корабоплаване ще бѫде почти излишно да поддържа сношения съ източнитѣ пристанища или най-малко нему ще се наложи да установи нови съобщения съ Марсилия, Ротердамъ, Антверсъ, Хамбургъ и т. н. — изобщо съ западно и северно-европейскитѣ пристанища. При тая нова насока на нашиятъ износъ и следващето го мореплаване, къмъ западъ, която става все по-опредѣлена и която следъ нѣколко години ще се наложи като окончателно установена, какво ще бѫде положението на родното корабоплаване? — Ясно е, че то ще бѫде спънато отъ своя силенъ конкурентъ — английскиятъ концесионеръ, комуто *българската държава дава облаги и привилегии, каквито всѣка страна дава само на собственото национално знаме и комуто сврѣхъ всичко това българската държава осигурява едно непознато до сега „изключително право на параходни съобщения"*, право, което има реална стойность само по отношение на корабитѣ, намиращи се въ зависимость отъ българскитѣ закони, т. е. по отношение на корабитѣ подъ българско знаме, *право, което ще засегне изключително българското мореплаване.*

Но може би ще се възрази, че на концесионера се дава изключително право само за параходнитѣ съобщения съ английскитѣ пристанища, т.

е. на нашитѣ кораби се запрещава да посещаватъ само англійскитѣ, а всички други европейски пристанища тѣ могатъ свободно да посещаватъ. Но това не е малко, защото като се изключатъ само англійскитѣ пристанища отъ рейситѣ на българскитѣ параходи, тѣхната рентабилность отъ новитѣ западно-европейски линии, които ще имъ се наложи да поддържатъ, ще бѫде проблематична; безъ правото да посещаватъ англійскитѣ пристанища, тѣ нѣма да могатъ да поддържатъ новитѣ линии. Самиятъ фактъ, че г. министра на търговията въ своето изложение изтъква, като една голѣма придобивка отъ тази концесия — развитието изобщо на търговията ни съ Англия, доказва значението и основателностьта на това опасение.

Но може би, ще се направи друго възражение, че изключителното право се дава само за параходи-хладилници, а не за всѣкакви други параходи; — подобно тълкувание би намалило опасностьта за българскитѣ параходи, които не сѫ хладилници, но това би било така, само ако текста на договора се тълкува въ този ограниченъ смисълъ, какъвто въ дѣйствителность нѣма, защото ако имаше такъвъ — то това трѣбваше изрично да се укаже и подчертае. Употребената като допълнение дума „хладилници", въ случая служи само за да укаже на едно задължение на концесионера, а не и да ограничи правата му, които произтичатъ отъ общиятъ смисълъ на редакцията на съответния членъ (първи, бук. в) и изобщо на текста на договора.

А какъвъ е смисъла на запрещението за българскитѣ параходи да посещаватъ англійскитѣ пристанища? — Той не е и не може да бѫде, да се запази производството на концесионера отъ транспортна конкуренция, защото концесионера е и производитель и транспортьоръ, — въ транспорта на своитѣ произведения той не може да бѫде конкуриранъ отъ никого. *Смисълътъ на това запрещение или изключително право може да се тълкува като нежелание да се допустнатъ българскитѣ параходи да носятъ на англійскитѣ пазари, а сѫщо и да взематъ отъ тамъ каквито и да било стоки.*

Но да предположимъ, че българскитѣ параходни линии до западноевропейскитѣ пазари биха се рентирали и безъ посещението на англійскитѣ пристанища. Тогава остава да дѣйствуватъ пъкъ всички облаги и привилегии, които получава концесионера въ България и които ще му дадатъ възможность да постави крайно низки навла и да съсипе българското мореходство, даже ако то бѫде поставено при сѫщитѣ условия. Независимо отъ изключителното право, концесионера получава: безплатна земя въ пристанищата; безплатно ползуване отъ държавнитѣ землища за вадене пѣсъкъ, чакълъ, глина и др. материали за постройката на неговитѣ сгради; освобождаване отъ износни мита и др. такси (макаръ само за произведенитѣ отъ него продукти); освобождаване отъ всѣкакви внесни мита и такси (макаръ само за материалитѣ нуждни на неговото производство); сѫщо така освобождаване отъ всѣкакви пристанищни такси; освобождаване отъ всѣкакви видове данъци; ползва се отъ всички облаги, които биха били дадени съ специални закони за насърдчение на мѣстната индустрия (следователно и на българското мореплаване, защото то е сѫщо така една индустрия — транспортна); 50% намаление по Б.Д.Ж. за неговото производство и неговитѣ материали; за доставяне вагонитѣ до хладилницитѣ и складоветѣ на предприятието нѣма да се плаща; обезщетение въ случай на политически стачки и граждански безпорядъци. *Кога Българското параходно дружество или още по-малко българското корабоплаване сѫ получавали подобни облаги? и може ли при тия условия, не сега, а кога и да е българското мореплаване да конкурира съ това на концесионера?* Това е немислимо, още повече като се има предъ видъ, че концесонера, свръхъ всичко друго, ще има като транспортйоръ, търговецъ и сѫщевременно производитель, винаги сигуренъ товаръ за своитѣ параходи.

Независимо отъ изключителното право и многобройнитѣ облаги, чрезъ които концесионера си гарантира унищожението на българското параходство, той си осигурява привилегированото положение и за въ бѫдеще, а именно чрезъ чл. 13 отъ договора, който гласи: „въ случай, че българското правителство даде, въ каквато и да е форма на други лица, фирми или учреждения — премии, намаления или други облаги за износъ на нѣкои продукти на земледѣлското стопанство, отъ тѣхъ ще се ползва и концесионера". Този членъ ще има като последствие невъзможностьта за създаването на българското корабоплаване въ бѫдеще, тъй като на държавата се отнематъ всички средства за неговото насърдчение и развитие.

Заедно съ предшествующитѣ и съ чл. 13, на англійското д-во се дава концесия въ продължение на 20 години, не само за производство на продукти отъ свинско месо, а и за българско корабоплаване, т. е. *родното мореплаване се отдава за 20 години на концесия на чужденцитѣ.* А това е равносилно, и даже по-лошо, отъ даването, като концесия на чужденци, българскитѣ желѣзници. Второто сѫ транспортно средство за осигурявание независимостьта на вѫтрешната ни търговия, а първото е сѫщото средство за гарантиране независимостьта и преуспѣването на външната ни търговия.

Ако българското правителство е решило, че България нѣма нужда отъ собственно корабоплавание, тогава въпроса е другъ, — тогава всички постановления на концесионния договоръ сѫ обясними и допустими. Но възможно ли е да се вземе подобно решение? Трѣбва ли да се излага тукъ нуждата отъ собственно мореплаване и да се изтъкватъ огромнитѣ ползи отъ него за народното стопанство? когато се знае, че даже държави безъ морски брѣгъ, като Полша, Чехословашко и Швейцария иматъ вече свои търговски флоти и полагатъ сериозни грижи за тѣхното развитие. Фактъ е, че само съ своето създаване, на времето, *българското параходство стана и е причина за спадането навлата на чуждитѣ компании два — три пѫти по-низко.* Фактъ е, че отъ тогава и до сега то добросъвестно изпълнява своята задача — *да служи като регуляторъ на навлата и по тоя начинъ да спестява за народното стопанство всѣка година много милиони левове и главно да открива нови и запазва спечеленитѣ чужди пазари. Сега съ концесията се цели, поне за въ бѫдеще, да се премахне този регуляторъ и националенъ стопански лостъ.* Даже нѣщо повече, този регуляторъ и лостъ и следъ 20 г. мѫчно ще може да се създаде, защото споредъ чл. 18 отъ договора, следъ изтичането на концесионния срокъ „правителството нѣма право да иска ликвидирането на предприятието". Следъ 20 години българското мореплаване не ще

може да си пробие пѫть при наличието на едно добре организирано и стабилизирано параходно предприятие, което е успѣло да вземе въ своитѣ рѫце една голѣма часть отъ вносъ-износа на страната.

Държавата, макаръ и да е субсидирала Българското параходно д-во, почти винаги е оставала безгрижна къмъ нуждитѣ на българското мореплаване; тя не се е загрижила за неговото стабилизиране; тя даже изобщо не се е интересувала за него, защото инъкъ то, въпреки субсидията, не би било днесъ въ едно плачевно състояние. *И следъ като е направила толкова малко за българското мореплаване, днесъ държавата решава да се лиши отъ него и да го даде като концесия на чужденци.*

Изобщо при третирането на въпроситѣ за параходнитѣ съобщения и за презморската търговия, въ концесионния договоръ личи едно недостатъчно проучване, нѣщо за което трѣбва да се съжелява и което навежда на много нерадостни перспективи за бѫдещето на родното ни корабоплаване.

Подобно отнасяне отъ страна на държавнитѣ фактори къмъ въпроситѣ, които сѫ свързани или се докосватъ до морето, се забелязва не за пръвъ пѫть и не като изключение. Недавнашенъ примѣръ за това е и концесията за индустриаленъ морски риболовъ, която сѫщо така съдържаше доста непроучени клаузи, както и настоящата концесия.

Всичко това още веднъжъ доказва, че у насъ липсва единъ специаленъ държавенъ органъ, който да установи и строго да следва една ясна държавна морска политика и който винаги съ достатъчна компетанция да проучва и осветлява всички въпроси, които изникватъ въ връзка съ морето и крайбрѣжията.

Възъ основа на всичко гореизложено, Българския Народенъ Морски Сговоръ настоява:

1) *Отъ концесионния договоръ да се изхвърлятъ изцѣло:*

а) *буква* в *на чл. 1, отнасяща се до изключителното право за установяване и поддържане на параходни съобщения между българскитѣ и английски пристанища* (а следователно и отъ самото озаглавление на договора трѣбва да се изхвърли сѫщия изразъ).

б) *Чл. 13, отнасящъ се до даването на премии и облаги въ бѫдеще на предприятия, които ще се занимаватъ съ износъ на продукти отъ земледѣлското стопанство.*

в) *Изобщо параходнитѣ съобщения и презморската търговия да се изхвърлятъ отъ договора като прѣкъ или косвенъ обектъ и последствия на концесията.*

2) *Въ договора изрично да се уговори, че покрай хладилницитѣ на концесионера, изключително за продукти отъ свинско месо, на всѣкѫде по българското крайбрѣжие свободно могатъ да се създаватъ хладилни помѣщения, предназначени да обслужватъ всички видове морски индустрии и по-специално рибната индустрия.*

3) *Чл. 8 на договора да се прередактира въ смисълъ, че на концесионера се дава мѣсто въ района на морскитѣ пристанища, за постройка на неговитѣ хладилници и складове, обаче не тамъ, кѫдето той пожелае, а тамъ кѫдето държавата намѣри за добре, а това последното може да бѫде само вънъ отъ изкуственитѣ басеини и кейове, като при това общитѣ изрази въ договора се замѣнятъ съ цифрови и графически, точно опредѣлени данни и указания.*

4) *Часъ по-скоро да се създаде законъ за насърдчение корабоплаването подъ българско знаме.*

5) *Да се пристѫпи къмъ създаването на единъ държавенъ органъ, който да се погрижи за установяване на една опредѣлена държавна морска политика и който да централизира и обедини въ себе си всички необходими у насъ морски служби.*

20 мартъ 1926 г. гр. Варна.

Отъ Главното Управително Тѣло.



Първата дамска група отъ Морския Спортенъ Легионъ въ гр. Варна. 1925.

И. М.

НИКОЛА РАЧЕВЪ.

(По случай годишнината отъ трагичното му загиване подъ развалинитѣ на „Св. Недѣля").

Той бѣше предопредѣленъ да служи на България. Неговото сърдце, неговата мисъль бѣха преди всичко за България и увѣрени сме, че последнята му въздишка е била пакъ за нея.

Свършването му на Военното училище презъ 1906 год. съвпадаше съ една усилена дейность у насъ по създаване българско морячество и флотъ. Слагаше се едно щастливо и здраво за България начало отъ мѣроприятия, които целѣха да насочатъ държавата ни къмъ морето. Природата на Н. Рачевъ още тогава му подсказваше да се нареди да служи на отечеството си тамъ, гдето предстоеше да се създава нѣщо ново, нѣщо необикновенно. Той стана морякъ, запозна и обикна морското дѣло, но тъй като физиката му не можа да свикне съ морето той се върна въ артилерията, като завинаги обаче запази добри спомени, дълбоки и трезви знания за морското дѣло и винаги се чувствуваше свързанъ духовно съ българската морска мисъль.



Известно е, че строителнитѣ наши планове на море, въ първитѣ години на сегашния вѣкъ, изхождаха отъ усамотенъ, неувѣренъ и далеко недостатъченъ за общитѣ нужди и за поставената цель воененъ разчетъ.

Тогавашното създаване не се опираше на една здрава обществено-народна подготовка. Ето защо, елементитѣ на българското море понесоха най-болезнено народнитѣ неудачи отъ 1913 год. насамъ. Безъ малко тѣ щеха да се затриятъ. Но чудния жилавия български духъ ги опази и ние виждаме презъ 1920 год. да се ражда Българския Народенъ Морски Сговоръ, въ който Н. Рачевъ наново заживѣ за българската морска идея. Когато въ 1923 г. будния и борчески духъ на Н. Рачевъ се почувства пакъ свободенъ и непритисканъ отъ задухата, въ която бѣ въвлечена България отъ външни и вжртешни злосторници, отдаде се всецѣло на България. У него бликнаха наведнажъ старитѣ чувства, той си спомни трудната, но благородна и знаменателна за развитието ни морска задача и заедно съ гражданския си дългъ той преданно служи на българското море.

Бѣше 2 юлий 1921 г. Въ Бургазъ, имаше увеселение поради образуването първия клонъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ. Морската градина гъмжеше отъ бургазчани, моряци и гости. Градината украсена съ морски знамена. Въ морето миноносци, лодки и катери. Разноцвѣтни блѣщукания, шумъ, веселъ глъчъ и пр. Съ една дума морско тържество — въ младия, буйния, морски градъ се закрепиха идеитѣ на Б. Н. М. Сговоръ.

Стояхме до единъ отъ пламтящитѣ факли на морския брѣгъ и на неговата свѣтлина, като сега виждамъ открития, правия погледъ на Н. Рачевъ, като сега слушамъ вдъхновеното му слово какъ ще се разрастне хубавото дѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ, следъ като спасиме България отъ пропастьта, въ която все по-дълбоко и по-опасно тогава я свличаха предъ очитѣ ни. По него време бѣхме особенно чувствителни къмъ болезненитѣ за националностьта ни последици отъ войната и предизвикателства и похвати на нѣкои отъ съседитѣ ни и въпреки това, неговото благородно сърдце умѣеше да се възмущава и умѣеше да намира думи честно да говори за едно добре разбрано и достойно развитие на славянската идея и разбирателство.

За момента, Н. Рачевъ слагаше преди всичко въпроса за спасението на България отъ пропадане. На малцина е позната неговата безпредѣлно предана, но всѣкога скромна и въ сѣнка дейность. Съ това се обяснява между другото, защо той не веднажъ посочваше за дѣлото личности съ тиха и скромна външность, но съ богати вжтрешни и невидими на пръвъ погледъ нравствени ценности: Тѣ му бѣха сродни. Голѣмото довѣрие, съ което се ползуваше Н. Рачевъ всрѣдъ близкитѣ си и съидейницитѣ си, служеше за сигурна връзка отъ редника до пълководеца и благодарение на него, сжщото довѣрие се даряваше на върховетѣ на спасителното дѣло на България. Освенъ непосредственото участие на Н. Рачевъ, тукъ виждаме и неговата най-голѣма заслуга.

Н. Рачевъ има тая заслуга предъ българската морска идея, че се явява пръвъ и единственъ морякъ, който съ дълбока вещина и лично познаване сложната и мжчна за условията и бита ни морска проблема, на 27 февруари 1924 г. изнесе въ българското Народно Събрание значението на морето за насъ, докладвайки законопроекта за Рибарското Училище. Това е случай, достенъ за отбелѣзване — едно защото пръвъ пжть български морякъ излиза предъ българското народно представителство и второ — защото думитѣ му отражаваха една сурова за насъ действителность и плеидираха, моляха да обърнеме погледа си къмъ забравенитѣ свои български брѣгове, води, морета и ги привлечеме къмъ общо българското строителство, обнова и напредъкъ *).

Мислитѣ, словото на Н. Рачевъ ни показватъ, какво бѣ той и какво можеше да допринесе за дѣлото на морска България. Трудна, опасна бѣ задачата на вжтрешното освобождение на България, но тя се свърши въ една нощь, постигна се и едно, достатъчно да осигури по-нататъшното развитие на

*) Речьта му отъ 27. II. 1924 год. е отпечатана въ стенографическитѣ дневници на Народното Събрание отъ 1924 г., стр. 931—934.

България, обединение всредъ политическата раздробеность. Пропастьта бѣ избѣгната, историческия завой бѣше направенъ. Колкото и да бѣше потрѣбенъ Н. Рачевъ за по-нататъкъ, но фактъ е, че неговата фигура щеше много да изгуби, непощадена отъ нашата обществена ярость. България и безъ това е най-плодовита съ политици. Рачевци сж *потрѣбни или за необикновенни моменти, или* за необикновенни дѣла. Ето защо, скоро преди неговия злополученъ край го поканиха да се посвети, да прегърне предимно морското дѣло на България, което е благодатно, защото носи нови и неведоми хоризонти за народа ни, което е и благодарно, защото можеше да му се служи безъ страхъ отъ безплодни съперничества и унищожаващата завистъ, които тъй дълбоко гризатъ общественото ни развитие и съ които той така страстно се бѣ борилъ. За службата на българското морско дѣло у насъ не е имало и още нѣма нито претенденти съ наследствени права, нито богопомазани познавачи и водачи. Атмосферата е още чиста, нѣма още създадени интереси. И ние мислехме, че тъкмо Н. Рачевъ, току що стжпилъ на трудната стълба на българския държавникъ, щеше да успѣе най-добре да даде на България идеалната любовь, съ която той умѣеше да работи и съ която природата го бѣ тъй щедро надарила. Той трѣбваше да стане носитель на морското дѣло и неговъ проводникъ отъ тънкитѣ редици на българското морячество до върховетѣ *на българската държава*, отъ *хубавитѣ* и богати наши морета до вѣчно отчуждения имъ български континентъ, та по този начинъ България да се запознае съ своитѣ и свѣтовнитѣ морета, да се организира за използуването имъ, да стжпи на една здрава и подобаваща морска политика и да насърдчи закъснѣлото ни обществено развитие въ това направление.

Уви! . . .

Той остави хубави примѣри какъ трѣбва да се обича и работи за България. Ако помниме и следваме неговитѣ думи за бждащето на морска България, най-добре ще служиме на нея и най-вѣрно ще пазиме и почитаме скжпата му память.

Русе 22.III.1924.

К. Шк.

НАДГРОБНИ КАМЪНИ НА ПРѢДЦИТѢ НА СТЕФАНЪ КАРАДЖА.

Въ Черноморската область сж рѣдки паметници отъ новата българска история. Тѣзи паметници трѣбва да се пазятъ като светилища за младото поколение, но за жалость, тѣ постоянно се разрушаватъ и то въ центъра на мѣстата, гдето сж се явили едни отъ първитѣ ратници за народното освобождение.

Запазване на тѣзи паметници, трѣбва да представлява една отъ главнитѣ задачи на културнитѣ сдружения на чело съ Б. Н. М. Сговоръ.

Единъ отъ тия важни паметници е била оградената „Бинбельовска гробница" въ старитѣ гробища до източния край на с. Факия (Бургазска околия), до пжтя за село Коджа-букъ, въ която почиватъ останкитѣ на знаменититѣ предци на Стефанъ Караджа. Върху гробоветѣ сж били издигнати мраморни плочи съ изображения и надписи, които сж били пренесени въ двора на селската църква, гдето ги намѣрихъ разхвърлени. Какво е станало и съ коститѣ въ гробницата, не ми е известно.

Въ Периодическото Списание кн. XXXVII — XXXVIII, подъ заглавието „Исторически материали" отъ А. Тодоровъ (София 1891), има извадки отъ сведенията, събрани въ ржкописнитѣ записки на Балчо Нейковъ.

Тукъ се ограничавамъ само съ надписитѣ върху надгробнитѣ плочи съ кратки бележки, черпени отъ горната статия за лицата, за които сж издигнати плочитѣ съ надписи. Б. Нейковъ говори за 8 мраморни плочи, отъ които намѣрихъ само 7, които наредихъ по хронологически редъ:

I.

ΕΝΘΑΔΕ ΚΗΤΕ Ο ΔΟΥΛΟΣ
ΤΟΥ ΘΕΟΥ ΒΟΥΛΚΟΣ ΜΗΝ (ΔΖΗΟΥ)
ΕΤΟΣ 1729.

(Тукъ лежи рабъ божи Вълко Минчовъ 1729 г.)*).

*) Бащинското име е изтрито и трѣбвало би да бжде Никовъ, в мѣсто Минчовъ.

Той се споменува като „балкански рогачъ", както е нарекалъ шведския кралъ Карлъ XII, когато гостувалъ въ Факия, Бинбельовцитѣ: Маринчо, Вълко и Стоянъ; той е билъ ага на мензилхането (мѣстна поща), въ което се промѣнявали конетѣ на царската поща, отъ Карнобатъ презъ Факия за Лозенъградъ (Царь-Петровъ друмъ), и което е било основано по молба предъ везиря, отъ дядо му Стоянъ Чанталж.

II.

ΕΝΘΑΔΕ ΚΗΤΕ Η ΔΟΥΔΗ ΤΟΥ ΘΕΟΥ
ΣΤΟΗΑΝΚΟ ΤΟΥ ΝΙΚΟ ΘΥΓΑΤΗΡ
ΕΤΟΣ 1729.

(Тукъ лежи раба Божия Стоянка, дъщеря на Ника 1729 г.).

Дъщеря на Нико „Кроткиятъ" (вижъ VI).

III.

ΕΝΘΑΔΕ ΚΗΤΕ Η ΔΟΥΔΗ
ΤΟΥ ΘΕΟΥ ΜΗΡΟΥ ΘΥΓΑΤΗΡ
ΤΟΥ ΜΑΡΗΝΔΖΗΟΥ ΕΤΟΣ 1759.

(Тукъ лежи раба божия Миро, дъщеря на Маринчо 1759 г.).

Дъщеря (храненица) на Маринчо „Палабуюка". главатаръ на войницитѣ (наследникъ на калпака и чантата) † 1732 г.

IV.

ΕΝΘΑΔΕ ΚΗΤΕ Ο ΔΟΥΛΟΣ
ΤΟΥ ΘΕΟΥ ΜΑΡΗΝΔΖΗΟΥ
ΤΟΥ ΒΟΥΛΚΟΥ ΕΤΟΣ 1762.

(Тукъ лежи рабъ божи Маринчо Вълковъ 1762 г.).

Върху камъка е изобразенъ Маринчо, като брадатъ конникъ съ калпакъ, голѣма чанта и тржба презъ рамото му, въ знакъ на главатаръ на войницитѣ (наследникъ на калпака и чантата следъ братовчета му Маринчо Стояновъ).

Тѣзи знакове сж били дадени на единъ отъ предѣдитѣ му Пейчо „Овчарътъ“ и неговитѣ наследници отъ султанъ Селимъ I (1512—1520).

Маринчо Вълковъ „Страшни“ (Сарпъ-Маринчо) е билъ натоваренъ да води пленения въ Бендеръ шведски кралъ Карлъ XII до Димотика. Въ с. Факия, кралътъ гостувалъ у Бинбельовци и е присжтствувалъ на обрѣда за хвърляне булото на невѣстата на Вълковия синъ Пейчо „Шейтанътъ“. Кралътъ е наградилъ Маринчо съ синя лента презъ рамо.

V.

ΕΝΘΑΔΕ ΚΗΤΕ Ο ΔΟΥ-
ΛΟΣ ΤΟΥ ΘΕΟΥ ΣΤΟΥΓΙΑΝ
ΤΟΥ ΜΑΡΗΝΑΖΗΟΥ ΕΤΟΣ 1761.

(Тукъ лежи рабъ божи Стоянъ Маринчовъ 1761 г.).

Върху надгробния камъкъ има изображение на книга и мастилница.

Стоянъ, синъ на Маринчо Страшни, е ходилъ на учение въ Цариградъ и затова нареченъ „Моллата“, за което е и горното изображение върху камъка; той е билъ заровенъ отъ баща си.

VI.

ΕΝΘΑΔΕ ΚΗΤΕ Ο ΔΟΥΛΟΣ ΤΟΥ ΘΕΟΥ
ΝΗΚΟΥΣ ΥΟΣ ΤΟΥ ΒΟΥΛΚΟΥ ΕΤΟΣ 1775
ΔΕΚΕΜΒΡΙ(ΟΥ) 28.

(Тукъ лежи рабъ божи Нико, синъ на Вълко 1775 год. Декември 28).

Върху надгробенъ камъкъ е изобразенъ Нико, като орачъ съ волове, съ низъкъ калпакъ, което ясно обяснява и прѣкора му „Кроткиятъ.“

Той е братъ на Пейчо „Шейтанътъ“ и Маринчо „Страшни.“

VII.

ΠΕΥΤΖΟ ΒΟΥΛΚΟΥ 1781.

(Пейчо Вълкювъ 1781).

Пейчо „Шейтанътъ“, който е станалъ наследникъ на калпака и чантата следъ Сарпъ-Маринча 1762 г.

VIII.

Загубениятъ надгробенъ камъкъ е билъ вѣроятно на Дафна, жена на Сарпъ-Маринча, умрѣла 1782 г. 14 септември.



Черния носъ между Варна и Емине.

Сава Н. Ивановъ.

ЦВѢТЪ И ПРОЗРАЧНОСТЬ НА ЧЕРНОМОРСКАТА ВОДА.

Обикновениятъ цвѣтъ на морската вода е отъ свѣтло-зеленъ до тъмно-синъ. Различията, които проявяватъ морета въ това отношение, се обяснява съ факта, че цвѣта на морската вода е резултатъ отъ множество причини, които за даденъ моментъ въ известно море могатъ да бждатъ различно комбинирани. Цвѣта на морската вода зависи главно отъ собственията цвѣтъ на водата, отъ плаващитѣ въ нея живи и растителни организми или неорганически вещества, отъ характера и цвѣта на морското дъно, отъ дълбочината на водата, а сжщо така: отъ състоянието на морето, облачността, височината на слънцето и др. Чиститѣ океански или полярни води, далечъ отъ брѣговетѣ, иматъ хубавъ индиговъ синъ или даже тъмно-синъ цвѣтъ. По-раншното мнение, че колкото соленостьта и температурата се увеличаватъ, толкова и цвѣта на морската вода е по-синъ, се опровергава напълно. Наистина, изобщо тропическитѣ морета, особенно въ областьта на пасатитѣ, иматъ чудесенъ тъмно-синъ цвѣтъ, но сжщо така и въ умѣренитѣ пояси, и даже въ нѣкои области на полярнитѣ води, сж наблюдавали тоя цвѣтъ. Отъ друга страна, обширни области отъ океанскитѣ части при тропицитѣ иматъ зеленикавъ цвѣтъ. Макаръ Червеното море да се отличава съ най-голѣма соленость и най-висока температура, само на известни мѣста има чистъ синъ цвѣтъ, какъвто изобщо преобладава въ открититѣ части на океанитѣ. Следователно, не може да се твърди, че цвѣта на морската вода е въ права зависимость отъ температурата и соленостьта. Обаче, може да се приеме съ положителность, че цвѣта на морската вода е въ връзка съ прозрачностьта ѝ. Опититѣ показватъ, че колкото морската вода е по-прозрачна, толкова и нейниятъ цвѣтъ е по-синъ.

Зеленията цвѣтъ е присжщъ на морскитѣ води близко при брѣговетѣ и изобщо на плиткитѣ води съ пѣсъчни и каменисти дъна. Особенно чисто зеленъ цвѣтъ иматъ тия морски води, чието дъно се състои отъ варовити скали и тѣхнитѣ продукти. Такъвъ е случая напримѣръ съ водитѣ на Английския каналъ. Понѣкога, обаче, зеленията цвѣтъ на морската вода може да произлиза отъ плаващитѣ въ нея въ голѣми количества растителни, и живи плактонни организми, които се срещатъ съ милиони и милиарди екземпляри въ даденъ районъ на открититѣ океански части. Скоресби е наблюдавалъ нѣколко пжти въ Гренландското море ивици отъ маслено-зеленъ цвѣтъ произходящъ отъ присжтствието на множество диатомеи. Червеното море дължи отчасти името си на червеникавиятъ цвѣтъ на водитѣ му понѣкога, благодарение на множеството микроскопически водорасли, които споредъ

Къмъ Морето и Дунава за напредъкъ.

Еренбергъ иматъ желтъ цвѣтъ съ червенъ и на мѣста зеленъ оттенъкъ. Сжщо така и водитѣ на Калифорнийскиятъ заливъ (Багровото море) приематъ понѣкога червеникавъ цвѣтъ, благодарение на плаващитѣ тамъ множество малки рачета съ пурпурова окраска.

Около брѣговетѣ, кждето водата е мжтна, поради плаващитѣ въ нея микроскопически неорганически вещества, цвѣта на морето преминава отъ зеленъ къмъ мжтно-зеленъ, и даже желтеникавъ. Особенно последниятъ цвѣтъ е характеренъ за морскитѣ райони при устията на рѣкитѣ. Колкото обаче се отдалечаваме отъ брѣговетѣ къмъ открититѣ части на океанитѣ, т. е. колкото водата има по-малко неорганически примѣси, а отъ друга страна и колкото е по-бѣдна отъ къмъ нисши организми, толкова и цвѣта ѝ става все по-синъ.

За цвѣта на морската вода влияе и състоянието на времето. Напримѣръ, наблюденията показватъ, че когато Срѣдиземното море е развълнувано има зеленикавъ цвѣтъ и даже тъмно-зеленикавъ, ако вълнението е голѣмо и въ сжщото време е облачно. Щомъ атмосферата е спокойна и чиста, то гладката повърхность на морето има красивъ небесно-синъ цвѣтъ.

И така, казаното до тукъ трѣбва да ни подтвърди факта, че собственияъ цвѣтъ на чистата морска вода е синъ съ близкитѣ до тоя цвѣтъ оттенъци. Синиятъ цвѣтъ на морската вода се обяснява съ това, че тя действува различно на отдѣлнитѣ съставни части на слънчевия спектъръ, а именно: морската вода поглъща най-напредъ червенитѣ лжчи на спектъра, а следъ това желтитѣ и пр. Червенитѣ и желтитѣ лжчи се поглъщатъ още въ повърхностнитѣ пластове. Синитѣ лжчи, обаче, се поглъщатъ много по-трудно, проникватъ по-дълбоко и следъ като се отразятъ отъ разнороднитѣ микроскопически частици, които винаги се намиратъ въ водата, дохождатъ до нашитѣ очи, кждето проозвеждатъ впечатлението на синия цвѣтъ,

Какъвъ е цвѣта на нашето Черно море? Да се отговори съ една дума на този въпросъ е немислимо, тъй като той е въ зависимость отъ многото фактори, които изброихъ по-горе. Ето защо азъ ще раздѣля въпроса и ще отговоря така:

Презъ лѣтнитѣ слънчеви дни цвѣтътъ на черноморската вода не само въ откритото море, но понѣкога и близко при брѣговетѣ е синъ; сутринь преобладава небесно-синиятъ цвѣтъ, на обѣдъ — тъмно-синиятъ, а привечеръ — синьо-оловениятъ, И сутринь, и вечерь — при изгрѣването и захождането на слънцето — въ цвѣта на морето се забелязватъ и медно-червени оттенъци. Почти сжщата характеристика може да се даде за цвѣта на черноморскитѣ води презъ зимнитѣ слънчеви дни, обаче, тогава боитѣ не сж тъй интенсивни, както презъ лѣтото. Презъ облачнитѣ и дъждовни лѣтни дни цвѣта на нашето море се мѣни отъ зелено-маслень до синьо-оловенъ. Презъ обикновеннитѣ зимни дни, Черното море има зеленъ цвѣтъ, който може да добие по-свѣтли или по-тъмни нюанси. Въ облачнитѣ и дъждовни зимни дни, цвѣта на морето най-често бива оловенъ, като че ли гледате разтопено олово. Презъ пролѣтьта и есеньта преобладава синкаво-зеленикавиятъ цвѣтъ, който е присжщъ и на яснитѣ вѣтровити дни.

Благодарение на това, че около брѣговетѣ на черноморскитѣ води се носятъ неимовѣрно голѣми количества микроскопически вещества, донесени отъ втичащитѣ се рѣки, потоци и дерета, то

тоноветѣ на цвѣта на морската вода не сж тъй ясни, както тия въ откритото море. Независимо отъ това, близко при брѣговетѣ, особенно на по-плиткитѣ мѣста, цвѣта на водата се влияе отъ цвѣта на морското дъно. Близко при устията на рѣкитѣ, особенно при пълноводие и проливни дъждове, нaчесто се среща мжтно-желтъ цвѣтъ, който рѣзко се отличава отъ цвѣта на околната вода. Това обстоятелство може да ни послужи като средство за ориентиране.

Созополскитѣ рибари, споредъ мнението на П. Дрѣнски, различаватъ два вида води: 1) Бистри сини или зелени води, които сж много прозрачни и бедни отъ риба и 2) Желти маслени води, които се отличаватъ съ своя желтъ цвѣтъ и слаба прозрачность, но сж изобилни съ риба. Последнитѣ води заематъ само ограничени области или ивици, най-често въ заливитѣ и по-рѣдко въ открито море. Мжтниятъ имъ цвѣтъ въ случая зависи отъ появилиятъ се планктонъ, който служи за храна на рибата и когото тѣ следватъ.

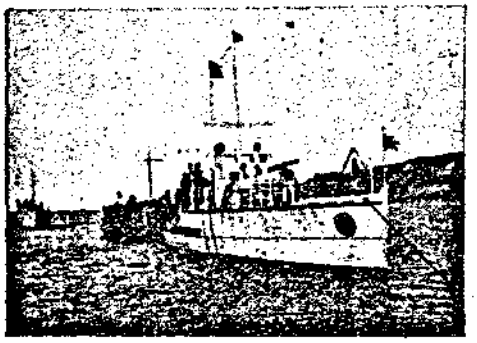
Наредъ съ другитѣ наблюдения, които съмъ правилъ въ прибрѣжнитѣ наши черноморски води презъ 1921 год., азъ съмъ си отбелязвалъ цвѣта и прозрачностьта на водитѣ въ зависимость отъ останалитѣ физически условия на въздуха и морето. Ето нѣкои данни отъ моята записна книжка:

1921 година. Дата и часъ на наблюдението	Мѣсто на наблюдението	Температура на въздуха	Направление и сила на вѣтъра	Облачность	Състояние на морето (вълнение)	Дълбочина на дъното въ метри	Прозрачность на водата въ метри	Цвѣта на морската вода
24.VIII. 11 ч.	10 километра източно отъ носъ Коцанъ	22°,4	СИ1	6	1	>25	12	Синьо-зеленъ
24.VIII. 12 ч.	Между н. Емине и Месемврия	25°,0	СИ2	7	1	>20	11	Оловно-синьо-зеленъ
25.VIII. 12 ч.	Южно отъ о. „Св. Анастасия“	24°,5	СИ4	9	3	13,5	4	Тъмно-резидавъ
25.VIII. 15 ч.	Западното Св. Николско заливче (при Созополъ)	24°,6	Ю3	9	3	9	4	Синьо-зеленъ
25.VIII. 17 ч.	Созополски заливъ	23°,0	ЮИ4	9	2	11	4	Тъмно сивъ
25.VIII. 19 ч.	Созополски заливъ	24°,2	СИ2	8	2	11	4	Тъмно сивъ
26.VIII. 7 ч.	Созополски заливъ	25°,1	ЮИ1	1	1	11	5	Тъмно зеленъ
26.VIII. 9 ч.	Созополски заливъ	25°,4	ЮИ1	2	1	11	6	Синьо-зеленъ
26.VIII. 11 ч.	Созополски заливъ	26°,3	ЮИ1	2	1	11	6	Синьо-зеленъ
26.VIII. 13 ч.	Созополски заливъ	25°,4	ЮИ2	3	1	11	5	Синьо-зеленъ
26.VIII. 15 ч.	Созополски заливъ	25°,4	ЮИ2	3	2	11	5	Синьо-зеленъ

Срѣднята прозрачность на моретата и океанитѣ е около 20 метра, а максималната прозрачность — 66 метра — е наблюдавана въ Саргасовото море (Атлантическиятъ океанъ). Ако се съпостави цвѣта на морската вода съ прозрачностьта ѝ, то излиза, че колкото морската вода е по-синя, толкова е и по-прозрачна. Прозрачностьта на морската вода е и въ зависимость отъ състоянието на времето — при ясно и тихо време тя е по-голѣма, отколкото при облачно и вѣтровито време. Прозрачностьта на морската вода е по-голѣма въ открито море, отколкото при брѣговетѣ, кждето мжтилката е по-голѣма. Освенъ това, при брѣговетѣ прозрачностьта е подложена на голѣми колебания, което очивидно произтича отъ колебанието въ количеството на мжтилката. Съ увеличението на соленостьта се увеличава и прозрачностьта на морската вода, понеже солитѣ способствуватъ за по-бързото утаяване на мжтилката. Обаче, ако солената вода е близка къмъ степенъта на насищането си, то прозрачностьта ѝ се намалява. Най-после, изглежда, че прозрачностьта на морската вода е по-голѣма презъ зимата, отколкото презъ лѣтото.

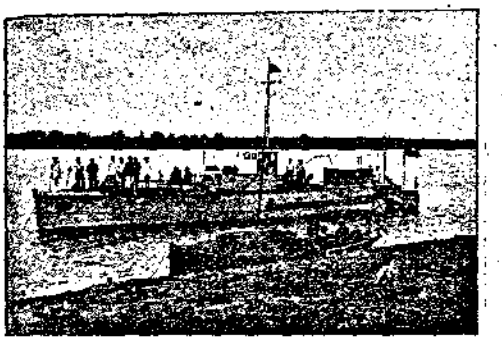
Подобно на цвѣта и прозрачностьта на черноморската вода не може да се опредѣли съ една дума, понеже и тя зависи отъ много фактори. Споредъ Кап. II р. Скаловский, прозрачностьта на черноморската вода при носъ Тарханкутъ е доста голѣма — около 15 метра — и се съпровожда почти винаги съ хубавъ синъ цвѣтъ на водата. Споредъ Зерновъ, изобщо прозрачностьта на черноморската вода е отъ 9—11 метра и въ рѣдки случаи достига до 16 метра. Споредъ наблюденията, направени отъ парахода-ледосекачъ „Гайдамакъ“ презъ есеньта 1911 год., прозрачностьта на черноморската вода при западнитѣ брѣгове е отъ 6—15 метра. Споредъ моитѣ лични наблюдения, произведени презъ 1921 год. съ желѣзенъ дискъ въ диаметъръ 1 метъръ, боядисанъ съ бѣла боя, прозрачностьта при българскитѣ черноморски брѣгове се е мѣнила отъ 4 до 14 метра. Нѣкои отъ тия данни се виждатъ въ по-горе помѣстената таблица. Срѣднята прозрачность на водата отъ Варненското пристанище, споредъ сжщитѣ тия наблюдения, е около 4 метра, а максималната — 6·5 метра.

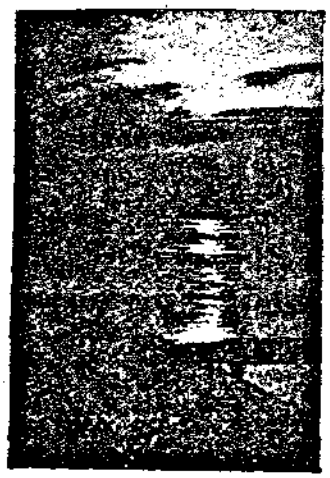
Варна 1923 г.



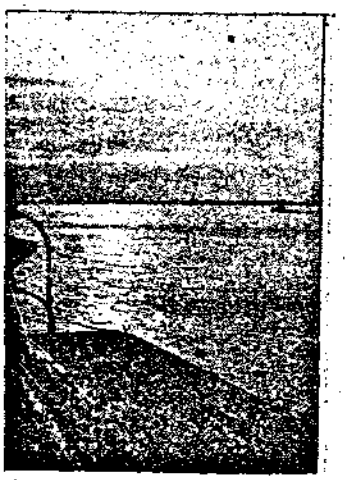
ДУНАВЪ

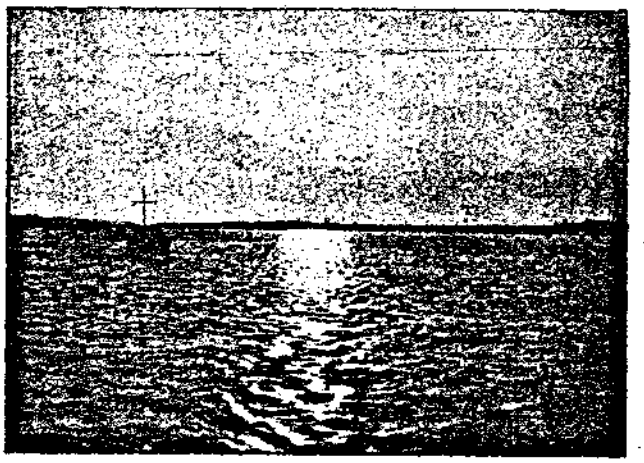
1925 г.

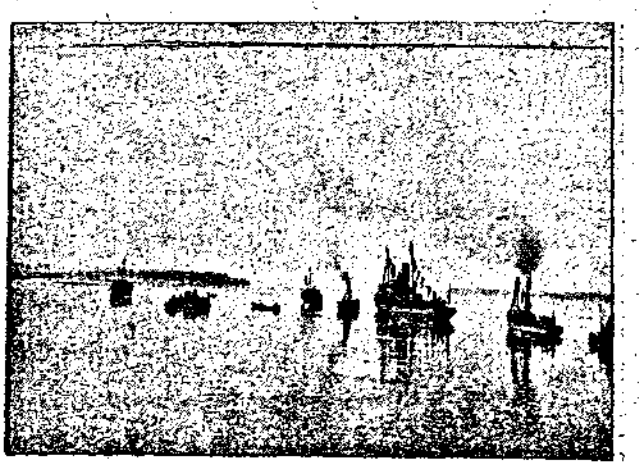












ИЗЪ ЖИВОТА НА ДУНАВСКАТА ПОЛИЦЕЙСКА СЛУЖБА.

М. П. Р.

МОРЯЦИ — ВЪ ЙЕРУСАЛИМЪ.

Следъ като издържахме яростенъ „ялпъ“ отъ Александрия до Яфа, броненосеца ни рано сутриньта на страстния петъкъ хвърли котва на съвсемъ открития Яфенски рейдъ.

Вълнението утихваше, а броненосеца, клатещъ се равномѣрно, веднага бѣ окржженъ отъ десетина туземни лодкари, предлагащи услугитѣ си да ни изкаратъ на брѣгътъ; лодкарството имъ е истинска професия за Яфа, понеже трѣбва опитность и познаване на мѣстата, иначе — лесно може да се заседне на каменистия рифъ, който отдѣля външния рейдъ отъ вжтрешния.

Следъ като изпълнихме всичкитѣ формалности, старшия офицеръ обяви, че излизането на брѣга е разрешено, но понеже не можехме всички едновременно да бждемъ въ Йерусалимъ на врѣхъ Великденъ, той предложи на офицеритѣ да се раздѣлятъ на две смѣни, отъ които — едната да излѣзе днесъ и да престои въ Йерусалимъ въ сжбота и недѣля, а другата — въ понедѣлникъ и вторникъ.

Следъ това екипажа се построи по вахтенно на палубата и старшия офицеръ, следъ като съобщи за разрешената отпуска въ Йерусалимъ, каза да излѣзатъ „две крачки напредъ“ тѣзи, които желаятъ днесъ да отпжтуватъ... Като по команда — цѣлитѣ две вахти пристжпиха „две крачки напредъ“. Избухна смѣхъ между офицеритѣ, смѣеше се старшия офицеръ, смѣеха се всички.

— Не става тъй, момци! Ще теглимъ жребие! — реши старшия офицеръ и смѣещъ се още, завърза вжзелъ на носната си кърпа и повика близостоящия огняръ, който да реши сждбата имъ. Щастието бѣ на втората вахта...

Разтичаха се отпускаритѣ: да се миятъ, да се бръснатъ, да се преоблачатъ, да искатъ пари отъ ротния си — и точно следъ два часа трѣбваше да бждатъ готови въ лодкитѣ.

Въ сжщото време въ офицерската каютъ-компания ставаха нескончаеми препирни и доводи кой да замине...

Следъ по-малко отъ часъ, започнаха да слизатъ въ лодкитѣ...

Старшия офицеръ, като напомни на командата где отиватъ и за какво и, като помоли офицеритѣ обстоятелственно да разкажатъ на матрозитѣ за светитѣ мѣста, изведнажъ си спомни за арестуванитѣ:

— Боцмане, арестуванитѣ отъ втората вахта — веднага тука!

И, преди да бѣ успѣла да „отблъсне“ последната лодка, предъ старшия офицеръ стоеха готови „за брѣга“ смутенитѣ, съ побити очи, подофицеръ и огняръ.

— Ей, вий, арабски пехливани! Помнете: особенно ти, Стрекаловъ! Помоли се на Господа поне нашивкитѣ ти да останатъ!

— Покорно благодаримъ, ваше благородие! — изкрѣскаха двамата набързо и, като стрели, се впуснаха въ очакващата ги лодка.

Благополучно „пристанали“ на брѣга, бързо командата отиде на гарата, гдето запълни приготвенитѣ своевременно отъ корабния ревизоръ вагони за къмъ Йерусалимъ.

Съ пристигането ни въ светия градъ, всичкитѣ бѣхме посрещнати любезно, а предупредения представитель на Палестинското Общество ни разквартирова — офицери и команда — доста комфортно, като за времена, когато има голѣмъ напливъ на поклонници.

Петъка и сжботата до обѣдъ минаха въ разглеждане на светитѣ мѣста, а надвечерь командата бѣ заведена въ храмътъ, цѣлъ препълненъ съ богомолци.

Вжтре бѣ задушно, тъмно и се чуваше екота на хилядитѣ гласове, шепнещи молитви.

Запалиха кандилата, свещитѣ... Всичко бѣ въ повишенъ духъ, къмъ екзалтация... Започна се богослужението...

Утренята се свърши.

— Христосъ Воскресе, момци! — раздаде се познатия силенъ гласъ на нашия командиръ.

— Воистина Воскресе, ваше високо благородие! — весело отзърнаха радостнитѣ матрози. Въ отговора имъ имаше нѣщо, което затрогва, нѣщо — рѣдко-хубаво. На мнозина на очитѣ имъ се показаха сълзи отъ радость и умиление.

Започна се великденското поздравление на командиря съ офицеритѣ, съ матрозитѣ, съ поклонницитѣ; — на офицеритѣ между себе си, съ командата; — на матрозитѣ едни съ други; на богомолцитѣ... всички се задвижиха, завълнуваха... Звуковетѣ на чиститѣ, братски цѣлувки запълниха сводоветѣ на Спасителевия храмъ, излѣзоха навънъ и обхванаха стоящитѣ на двора — и се понесоха далече по цѣлия Йерусалимъ — повдигайки се все по-високо и по-високо къмъ Престола на Всевишния...

Колко радости, колко неземни възторзи бѣха въ тѣзи цѣлувки на християни, събрали се тука отъ всичкитѣ краища на руската земя.

Колко сълзи на умиление сж пролѣли тѣзи руснаци, тъй страстно любещи Бога, Бащата — царь и своята родина.

— Ванка! Ахъ, детето ми, момчето ми!

— Мамо! мила... Ти — тука! — и юначния матрозъ, обхваналъ малка слаба бабичка, поддигналъ я на ржце, обсипваше съ целувки сбръчканото лице на майка си.

— Ето, Господь какъ я награди! Родния си синъ да срещне — и то кжде? — раздаваха се наоколо гласоветѣ на поклонницитѣ и богомолцитѣ.

— Ваше благородие — бързаше единъ матрозъ да докладва на ротния си, — на Стрекалова му протръгна! Майка си намѣри тука... погледнете — двамата плачатъ!

Когато ротния се промъкна до тѣхъ, бабичката, поуспокоила се малко, разказваше на сина си презъ сълзи на радость и умиление, обикновената история, която ги води въ Йерусалимъ:

— Година следъ твоето заминаване на служба, баща ти заболѣ и — Богъ да го прости! — замина си; къмъ Илиндень — изхарчихме се до пара; Василий отиде въ града по печалба и, казватъ, пропадналъ тамъ... Отъ тебе — никаква весть... Писаха ти и на тебе, но кой знае где сж ти писали... Гледамъ — нѣма отговоръ и си мисля, че и ти си пропадналъ негде и решихъ да

тръгна по светитѣ угодници, та дано да ги измоля да ми простятъ грѣховетѣ... Бѣхъ на Валаама, у Новгородскитѣ угодници, та — чакъ до Киево-Печерскитѣ светци и най-накрая решихъ — да умра тамъ, гдето е страдалъ нашия Христосъ... А то видишъ, сине мой, ненагледний ми, соколе, Господь те е изпратилъ при мене, старухата, за награда вече... Наистина — Христосъ Воскресе!...

На Яфенския рейдъ имаше оживление...

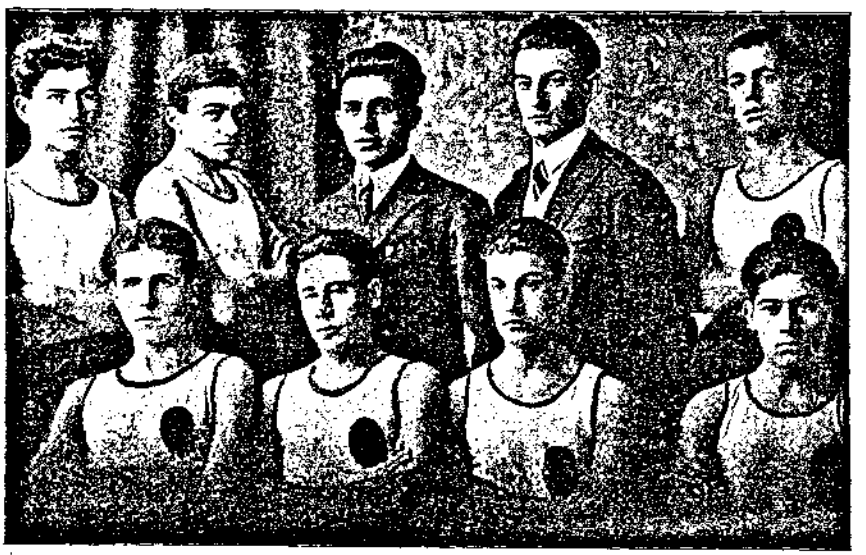
На парахода отъ Р. О. П. и Т., заминаващъ за Русия, се качваха поклонници...

Прозвуча втория свистокъ и отъ дѣсната стълба на парахода отблъсна гребна лодка, направляюща се къмъ броненосеца..

Отъ бака ни се раздаде дружно „ура", замахаха се шапки, носни кърпи, а музиката ни свиреше маршъ...

Командата изпращаше двама щастливци — синътъ и майката — за далечната и скжпата ни Русия: на Стрекалова бѣха му дали отпускъ и пари и бѣха му заповѣдали да заведе майка си въ отечеството ѝ, да ѝ построи хижа, да ѝ набави кухненски вещи и завивки, и да се върне да си дослужи останалитѣ си още 16 месеца.

Превелъ отъ руски: **П. А. Шишковъ.**



Варненскитѣ морски легионери съ ржководителитѣ имъ. Варна 1925 г.

Hippolite Taine.

ВЕНЕЦИЯ.

Венеция е бисерътъ на Италия; не съмъ виждалъ нѣщо, което да ѝ прилича; познавамъ само единъ градъ, който до нѣкжде би се сравнилъ съ нея и то само досежно архитектуритѣ: това е Оксфордъ. Въ цѣлиятъ полуостровъ нищо не може да се сравни съ нея. Когато човѣкъ си припомни мръснитѣ улици на Римъ и Неаполъ, когато си помисли за сухитѣ, тѣсни улици на Флоренция и Сиена, когато после погледне тия мряморни дворци, тия мряморни мостове, тия мряморни църкви, тая великолепна бродерия отъ колони, балкони, прозорци, готически, мавърски, византийски коризи и повсемѣстното присжтствие на подвижната свѣтла вода, той се запитва, защо е изгубилъ два месеца въ другитѣ градове, защо не е употрѣбилъ всичкото си време въ Венеция. Човѣкъ, който е посетилъ Венеция пъкъ ще я посети; за първи пжть той се възхищава не само съ умътъ си, но съ сърдцето, съ чувствата, съ цѣлото си сжщество. Осеща се подготвенъ да бжде щастливъ, казва си, че животътъ е хубавъ и добъръ. Не е нуждно да се движимъ, а само да се отворятъ очитѣ; гондолата неусетно върви напредъ; седишъ легналъ, отпусналъ си се напълно, духомъ и тѣломъ. Влаженъ и приятенъ въздухъ полъхва по бузитѣ. По широката повърхность на канала тихо се вълнуватъ ясно розовитѣ или бѣлезникавитѣ образи на заспалитѣ, въ утринната прохлада или тишина, дворци; всичко забравяшъ, занятието си, проектитѣ си, дори; гледашъ, берешъ, вкусвашъ, като че ли внезапно си заживѣлъ новъ животъ, сродилъ си се съ въздуха, тихо летишъ надъ вещитѣ, всредъ свѣтлината и лазура.

Голѣмиятъ каналъ разгъва кривата си линия между две редици дворци, които построени всѣки отдѣлно и за себе си, сж съединили, безъ да искатъ, разнообразията си, за да го украсятъ. Повечето отъ тѣхъ сж срѣдновѣковни, — съ ржбести прозорци, изваяни съ звездовидни украшения; съ балкони, оградени отъ цвѣтя и розетки, а въ тѣхната мряморна мрежа се разцъвтява богатата готическа фантазия, безъ нѣкога да изпадне въ мракъ, нито грозота; други, отъ времето на Ренесанса, разтилатъ тритѣ си редици, надъ които се издигатъ древни колони. Гладкиятъ камъкъ на шареният мряморъ и серпантинътъ красятъ пжтя на вратитѣ. Много фасади сж розови и прошарени съ нѣжни бои и арабескитѣ имъ приличатъ на тънкитѣ мрежици, що вълната рисува по дребния пѣсъкъ. Времето бѣ положило сивкавия си белегъ върху тия старинни форми.

Каналътъ се движи и виждашъ да се издига изъ водата, като разкошна морска растителность, като великолепенъ и чуденъ бѣлезникавъ коралъ, *Santa Maria della Salute*, съ куполитѣ си, съ скулптурнитѣ си претрупвания, съ изпълнения си съ много статуи, фронтонъ; по-далеко, на другъ островъ, — *San Giorgio Maggiore*, напълно закржгленъ и изпъстренъ като великолепна седефена черупка. Обърнешъ очи къмъ лѣво и ето — *Saint-Marc*, звънарничката, площада, херцогския дворецъ. Навѣрно никжде на свѣта нѣма подобна.

скжпоценность. Това не може да се опише; трѣбва да видишъ снимки, а пъкъ какво сж безцвѣтнитѣ картини? Има твърде много форми, твърде обширна претрупанность на образцови произведения, твърде голѣма разточителность на изобретения: можешъ само да отгадаешъ една обща много суха идея. Това, което преобладава, е богата и сложна фантазия, смѣсътъ, който създава ансабълъ, разнообразието и контрасътъ, които достигатъ до хармония. Представете си осемь или десеть брилянтни нанизи, окачени за врата, на ржцетѣ на една жена, които брилянти сж поставени въ хармония чрезъ своето великолепие или чрезъ нейната хубость.

Чудниятъ площадъ, ограденъ съ галерии и дворци, простира четвъртито своята гора отъ колони, коринтскитѣ си капители, статуитѣ си, величавото и разнообразно разположение на своитѣ класически форми. Въ полуготическиятъ и полувизантийскиятъ му край се издига съборната църква подъ приличнитѣ си звънарнички, съ окрасенитѣ си съ цвѣтя и фигурки арки, съ прошаренитѣ си отъ стълбчета предверия, съ украсенитѣ си отъ мозайки сводове, съ изпъстренитѣ си отъ цвѣтни мрамори калдаръми, съ куполитѣ си, сияющи отъ злато: чудно и таинственно светилище, единъ видъ християнска джамия, гдето снопове свѣтлина трептятъ всредъ червеникавата сѣнка, като крилетѣ на нѣкой духъ въ своето подземие отъ пурпуръ и злато. Всичко това пъпли и се издига въ прахъ. На двадесеть крачки отъ тамъ, оголена и изправена, като мачта на корабъ, гигантската звънарница разнася въ небесата и отдалеко възвестява на пжтующитѣ по морето, за древното царство на Венеция. До подножието ѝ, прилепена срещу нея изящната кжщичка на *Sansovino* излежда като цвѣте, до толкова статуитѣ, барелиефитѣ, бронзоветѣ, мраморитѣ, цѣлиятъ разкошъ и изобретение на елегантното и живо изкуство, се надпреварятъ да я украсятъ. Тукъ-таме двадесеть знаменити останки съставляватъ на открито единъ музей и едно възпоменание: четверожгълнитѣ колони, донесени отъ Акра (Saint Jean-d'Acre), една старовременна колесница за четири коня, съ бронзови коне, отнета отъ Цариградъ, бронзови стълбове, гдето окачали градскитѣ знамена, две срѣдинни части отъ гранитна колона на върха на които сж окачвали крокодила и крилатия лъвъ на Републиката; предъ тѣхъ единъ широкъ вълноломъ отъ мрамморъ и стълби, гдето се привързва черната флотилия на гондолитѣ. Обръщашъ повторно очи къмъ морето и не желаешъ вече да гледашъ друго нѣщо; виждали сте го въ картинитѣ на *Каналетти*[1]), ала сте го виждали само на платно. Нарисуваната слѣтлина не е истинската свѣтлина. Около архитектуритѣ разширената, като рѣка, водата извива омайната си рамка отъ зеленикави или синкави тонове. Хиляди малки вълнички си играятъ и блѣщукатъ подъ тихия вечеренъ вѣтъръ, а по гребенитѣ имъ се пръскатъ искри. На хоризонта къмъ истокъ, въ края на хърватския вълноломъ, се забелѣзватъ мачти на кораби, върхове на църкви, началото отъ зеленината на една голѣма градина. Всичко това изниква отъ водата, навсѣкжде се вижда вълната да навлиза между каналитѣ, да трепти покрай вълнолюмитѣ, да изчезва на хоризонта, да се разлива между кжщитѣ, да огражда църквитѣ. Лъскавото, свѣтливото, прибулвающе море прониква и опасва Венеция, като венецъ отъ сияние.

Преведе отъ френски: **Н. П. Ивановъ.**

[1]) Италиански живописецъ, роденъ въ Венеция, авторъ на много търсенитѣ изгледи на Венеция.



А. Нечаевъ.

МОРСКИЯ НИ РИБОЛОВЪ.

II

Проф. Хйортъ и други изследователи сж установили съ положителность, че запаса на рибитѣ въ морето не е винаги еднакъвъ. Благодарение на редъ условия, той периодически се мѣни, като понѣкога има по-вече, понѣкога по-малко риба. Понеже резултата на ловидбата зависи отъ количеството риба, то риболова, както и земледѣлието, има години съ добра и години съ лоша реколта.

Това се наблюдава и въ нашия риболовъ на пасажнитѣ риби, напримѣръ, производството на скумбрията у насъ се колебае отъ 2 до 17,000,000 бройки годишно.

Промѣнитѣ въ запаса на рибитѣ е важния, но не и единственъ, факторъ, който опредѣля непостоянството на лова. У насъ, освенъ него, играе голѣма роля разпредѣлението на рибитѣ въ крайбрѣжнитѣ води. — Пасажнитѣ риби, които минаватъ край нашия брѣгъ два пжти презъ годината, се движатъ обикновенно въ района на, тъй нареченото, Дяволско течение което е насочено отъ северъ на югъ. Като сравнително слабо Дяволското течение въ голѣма степень е подложено на атмосфернитѣ влияния, които могатъ да го премѣстватъ по-близо или по-далечъ отъ брѣга. Първия случай е благоприятенъ за нашето риболовство, съ неговитѣ неподвижни, брѣгови рибарски уреди, а въ втория — реколтата може да бжде компрометирана даже при условие, че въ морето има много риба. Последното е имало мѣсто презъ есеньта 1925 г., когато „вжтрешнитѣ" таляни (т. е. таляни-тѣ, поставени въ заливитѣ) не сж изкарали даже 30% отъ обикновеното си производство, а „вънкашнитѣ" сж добили задоволителни резултати.

На брѣговия характеръ на нашия пасаженъ риболовъ се дължи и слабия ловъ въ Варненския заливъ и, изобщо, въ северната часть на нашето крайбрѣжие, кждето, като правило, се лови много по-малко риба, отколкото въ Бургазския заливъ и по южната часть на крайбрѣжието. Дяволското течение минава далечъ отъ Варненския заливъ, а вследствие на това и брѣговитѣ уреди се намиратъ тамъ въ по-лоша позиция, отколкото по южното крайбрѣжие.

Отъ гореизложеното се вижда, че нашитѣ рибари използуватъ само малка часть отъ рибнитѣ стада, които случайно наближаватъ брѣга. Останалитѣ необезпокоени отъ никого, заминаватъ на северъ или на югъ, кждето се ловятъ отъ рускитѣ и турскитѣ рибари въ количество до 150—200,000,000 бройки годишно.

Това положение не е нормално и, за да се премахне, сжществува единъ пжть: нашитѣ рибари да започнатъ лова съ подвижни уреди, напр. плаващи мрѣжи. Въвеждането на тия уреди, по всѣка вѣроятность, ще докара следното:

1) Ще се засили пасажния риболовъ изобщо по цѣлото крайбрѣжие;

2) Ще се изгладиразликата въпродуктивностьта на южната и северната части на крайбрѣжието и

3) Ще се намалятъ годишнитѣ колебания въ производствата.

Последното не е за пренебрегване, защото непостоянството на лова твърде зле влияе върху стабилностьта на сжществующитѣ рибарски стопанства и пречи на притока на капиталитѣ, необходими за организиране на нови, по-модерни такива.

Перспективитѣ, които се отварятъ за нашия пасаженъ риболовъ сж толкова широки, че риболова на мѣстнитѣ риби едва ли ще добие нѣкога първостепенно значение за нашата страна. При все това и той е способенъ за напредъкъ и може да се развие въ много по-голѣмъ мащабъ, отколкото сега. Обаче, вследствие на малкия запасъ на мѣстнитѣ риби, за успѣха на дѣлото необходимо е, *щото рибаритѣ и населението* да свикнатъ да използуватъ хрущалнитѣ риби: акули и скатове, които се срещатъ масово въ нашитѣ води. Предубеждението срещу тѣхъ е съвършено неоснователно. Тѣ могатъ да се ядатъ безъ всѣкакви опасения, а черниятъ имъ дробъ дава отлично рибено масло, което може да намѣри добъръ пласиментъ.

Риболова съ подвижнитѣ уреди се извършва далечъ отъ брѣга, затова рибаритѣ не могатъ да се ограничатъ при него съ сегашнитѣ примитивни плавателни сждове. Освенъ увеличаване на тонажа и закритата конструкция, сждоветѣ трѣбва да притежаватъ и механически двигатели, които да осигурятъ бързо пжтуване до мѣстата на ловидбата и обратно.

Международенъ конкурсъ за съчинения по рибарски въпроси.

Франция консумира сравнително малко риба: Парижъ взема около 11 кгр. на човѣкъ годишно, а всичкото френско население само около 3 кгр. Това положение създава безпокойство въ средата на рибопроизводителитѣ, защото при засилената международна конкуренция, развитието на френското рибарство е свързано и зависи главно отъ увеличаване на мѣстната консумация.

За да се засили последнята, въ Франция се вематъ различни мѣрки и, между другото, се развива усилена агитация въ всички по-голѣми консумативни цнтрове. Така напр. устрояватъ се „рибарски седмици“ съ изложби, кинематографически представления и др., организиратъ се безплатни рибни кухни и т. н.

Като мѣрка отъ сжщия родъ се явява и международния конкурсъ, който се урежда въ океанографияеския институтъ въ Франция за най-добри съчинения по единъ отъ следнитѣ въпроси:

I. Запазване на рибата въ кораба.

а) Усъвършенствуване *въ направата на хамбаритѣ* на кораба и въ използуването на хладилна енергия, необходими за осигуряване на най-доброто запазване на рибата въ кораба.

б) Усъвършенствуване на начинитѣ за преработване на рибата, която не се консумира и на рибнитѣ отпадъци; последното съ цѣль да се намали цената на рибата,

II. Запазване на рибата на сушата.

Усъвършенствуванията, които трѣбва да се направятъ, за да се осигурятъ най-добритѣ условия на хигиената, консервирането, цѣната и на амбалирането презъ времето отъ разтоварването на на рибата отъ кораба до нейното поставяне въ вагочи.

III. Консумация.

а) Усъвършенствувания, които трѣбва да се направятъ, за да си осигурятъ най-изгодни условия на хигиената, консервирането, цената и видътъ на рибата, въ който тя се предлага на консуматора.

б) Дейната програма, която трѣбва да се усвои при пропагандата за да се развие консумацията на рибата (готвачески курсове, конференции, продажба на сготвената риба и др.).

Условията на конкурса сж следнитѣ:

1. Съчиненията трѣбва да бждатъ представени до 31 декември 1926 г.; тѣ могатъ да бждатъ на чуждъ езикъ, но въ последения случай придружени съ френски преводъ.

2. Конкурента се подписва съ девизъ и отбелѣзва на съчинението № по изборъ. Името и адреса на конкурента се прилагатъ въ отделенъ затворенъ пликъ, който носи сжщия девизъ и №.

3. Премията е 15.000 фр. франка.

Презъ месецъ ноември 1925 год. германскитѣ риболовни параходи сж уловили и стоварили въ германскитѣ пристанища 13,134,450 кгр. риба, срещу 9,714,850 кгр. за сжщия месецъ презъ миналата 1924 година. Тия 13 милиона кгр. сж били уловени въ 489 пжтувания на параходитѣ, извършени общо въ 8142 дена, т. е. едно пжтуване е траяло средно 16½ дена. Миналиятъ ноември улова е билъ извършенъ въ 474 пжтувания за 7075 дена.

Срѣдно месечно, отъ януари до ноември 1925 год., улова е билъ 11,479,450 кгр. или общо за 11 месеца е било уловено надъ 125 милиона кгр. Срѣдно месечнитѣ пжтувания сж били 455 и сж траяли 6481 дена.

Най-много риба е било стоварено въ Везермюнде (по-вече отъ половината уловено количество), сетне въ Куксхафенъ, Алтона, Бремерхафенъ, Емденъ и най-малко въ Хамбургъ.

Първенството по количеството на улова се пада на рибата Schellfisch отъ рода на трескитѣ), на второ мѣсто идва Kabeljan (сжщо отъ рода на трескитѣ), на трето Rotbarsch (дълбоководна риба) и т. н. Въ горната статистика не е включено специалното херингово риболовство, а сжщо така крайбрѣжното и изобщо риболовство въ Балтийското море.

Най-голѣмо количество е уловено въ Баренцкото (Бѣлото) море, сетне въ Южната часть на Немското море, въ северната часть на сжщото, въ Скагеракъ, Исландия, Категатъ и пр.

Херинговия риболовъ е билъ тая година много слабъ — само 14,000 кгр., срещу 500,000 кгр. за месецъ ноември 1924 г. Изобщо презъ 1925 год. е уловено съ 3 милиона кгр. херинги по-малко, отколкото презъ 1924 год.



По солопроизводството.

XVI-о общо редовно събрание на Бургазската Търговско-Индустриална Камара, следъ изслушване доклада на главния секретарь на сжщата върху положението на мѣстното солопроизводство и мѣркитѣ за подобрението му, като взе предъ видъ, че тоя специфиченъ отрасълъ производство на българското крайморие е крайно занемаренъ отъ страна на стопанската политика, въпреки всички добри условия за неговото развитие до размѣри, напълно отговорящи на консумативнитѣ нужди на страната, и че само чрезъ малко по-вече грижи и специални мѣрки, които не ще предизвикатъ особени жертви и разходи на държавния фискъ, ще се освободи българското народно стопанство отъ единъ ненуженъ вносъ, като сжщевременно се осигури и вжтрешната консумация съ тоя отъ крайна необходимость за човѣшкия организъмъ продуктъ, особенно въ моменти на изолираность въ стопанскитѣ сношения навънъ — реши да се настои предъ респективнитѣ Министерства за предприемане слѣднитѣ мѣроприятия, целящи подобрение положението на българското солопроизводство и увеличение консумацията на мѣстната соль вжтре въ страната:

1) Увеличение на вносното мито за внасяне отвънъ каменна и морска соль;

2) Прокарване на специална тарифа за превоза на българската соль по желѣзницитѣ, която да позволи евтинъ превозъ на сжщата отъ мѣстопроизводството до всички отдалечени мѣста на Северна България, кждето внасяната каменна соль отъ близкитѣ Дунавски пристанища е добила широко употрѣбление отъ мѣстното население. Тая тарифа да бжде прилагана по отношение на всички солопроизводители, а не както сега се ползуватъ само нѣкои предприятия отъ облагитѣ на едно намаление на навлото;

3) Да се вематъ мѣрки за подобрение качеството по смисъль на чистота на българската соль, особенно на Анхиалската, като се построятъ нови модерни складове за складирането ѝ следъ предварително промиване;

4) Да се завърши по-скоро предприетото укрепяване на преградната ивица между морето и солнитѣ езера при Анхиало, като се предприеме сжщо дренировката и отвеждане на сладкитѣ води, втичащи отъ вжтрешностьта въ езерата и солницитѣ, още повече, че всичко това може да бжде направено съ средствата на специатния фондъ, намиращъ се подъ управлението на Главната Дирекция на Б. Д. Желѣзници;

5) За по-рационалното използване средствата на тоя фондъ въ връзка съ нуждитѣ и целитѣ, които сж предизвикали неговото образуване отъ задължителнитѣ процентови вноски въ натура отъ всички анхиалски солопроизводители, налага се щото въ управлението на тоя фондъ да участвуватъ преди всичко и представители на заинтересованитѣ и даващи едновременно средствата му — солопроизводителитѣ, както и такива на други още институти, имащи присърдце икономическото развитие на българското морско крайбрѣжие и повдигане специфичнитѣ приморски производства, като съответната Търговско-Индустриална кама и Българския Народенъ Морски Сговоръ.

Сждилище, което пжтува по море.

Турската преса съобщава съ едри букви, че сждилището на независимостьта е пристигнало въ Цариградъ на борта на парахода Кара Денизъ (Черно море). И наистина сждилище, което се мѣсти съ параходъ, е много неочаквано зрелище.

Сждилището на независимостьта, чисто политическа юрисдикция, учредена отъ Мустафа Кемалъ паша, периодично напуща официалната си резиденция въ Ангора, за да предприеме презъ млада и стара Турция една истинска обиколка за усмиряване на назадничавитѣ духове.

Отъ единия до другия брѣгъ на Босфора сждиитѣ на „Гази" Мустафа Кемалъ паша маневриратъ на единъ специално за тѣхъ опредѣленъ параходъ.

Въ всичкитѣ градове, гдето се отбива, сждилището на независимостьта ликвидирва съ дѣлата, които сж отъ негова компетентность. Усвоената отъ тоя углавенъ сждъ процедура е съвършенно експедитивна. Три, най-много четири дни му сж нужни за да разгледа, осжди и накаже виновнитѣ.

Али бей, който е председатель на тоя новъ комитетъ на общественото спасение, е направилъ предъ представителитѣ на Анадолската телеграфна агенция изявления, отъ които ние извличаме слѣдния пасажъ:

„Ние напуснахме Ангора преди два месеца, ходихме въ мѣстноститѣ на Киршебиръ, Кесария, Сивасъ, Токатъ, Амасия, Самсунъ, Трапезундъ, Гюмюшъ-Хане, Ризе и Керасундъ. Почти всички дѣла, които имахме да разглеждаме се отнасяха до реакционери, които се бунтуватъ срещу носенето на шапката. Това бѣха предатели, каквито имахме въ голѣмо количество и които мислѣха да могатъ да спрътъ нашия ходъ къмъ прогреса".

Превелъ: Н. П. И.

Два месеца върху леденъ отломъкъ.

Екипажа на датския изследователенъ корабъ Teddy, който бѣше изпратенъ да изучи мѣстата за ловене на риба по брѣговетѣ на Гренландия е преживѣлъ нѣколко месеци пълни съ страхъ. Презъ месецъ августъ миналата година кораба имъ билъ ограденъ съ ледъ и чрезъ една наскоро настжпила буря билъ почти разрушенъ. Екипажа си построилъ една колиба на леда и заедно съ разрушения и напустнатъ корабъ сж били влачени отъ течението още цѣлъ месецъ. Презъ октомврий кораба окончателно потъналъ. Едвамъ презъ ноемврий тѣхниятъ гостоприеменъ леденъ отломъкъ заседналъ на единъ необитаемъ островъ 50 км. далече отъ Гренландия, а 10 дена следъ това имъ се удало да влѣзатъ въ връзка съ голѣмия островъ. Не следъ много време единъ минаващъ китоловенъ корабъ, е натоварилъ екипажа, състоящъ се отъ 21 моряка и ги оставилъ въ Исландия.

По адриатическото крайбрѣжие на Югославия сж открити отъ параходното д-во „Дубровачка“ три нови седмични параходни линии за бързи тжтнически съобщения.

Загребската търговска камара се е застжпила за постройката на едно голѣмо пристанище въ Сисекъ на р. Сава и засилването на прекитѣ параходни съобщения между Сисекъ и Бѣлградъ.

Въ Австрия се проектира постройката на три нови дунавски пристанища, между Линцъ и Виена, а именно въ: Иббсъ, Мелкъ и Кремсъ.

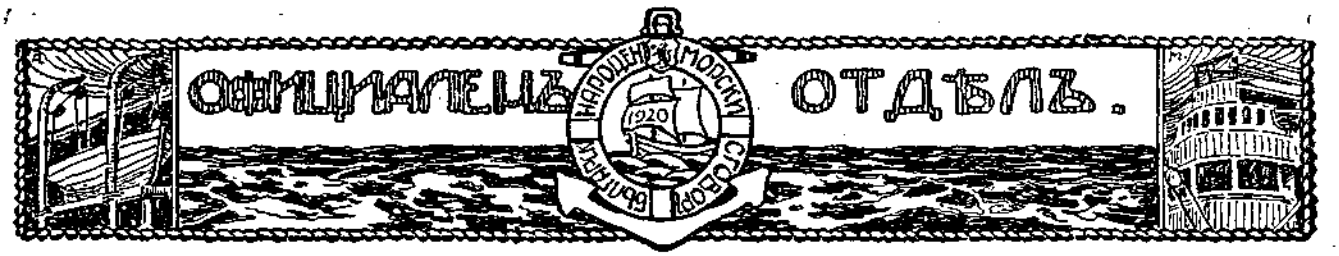
Сжщо така проектира се канализирането на рѣката Траунъ, отъ устието ѝ въ Дунава при Линцъ до града Ламбахъ, въ свръзка съ използуването на воднитѣ сили на рѣката. Рѣката ще бжде плавателна за 1200 тонни кораби.

Въ Италия се проектиратъ нови разшкрения на мрежата отъ вжтрешни водни пжтища, между другото приготвени сж плановетѣ на канала Ливорно — Пиза, който ще съставлява часть отъ водния пжть Ливорно — Пиза — Пентендера — Флоренция.

Въ скоро време ще се започне удълбаването на рѣката Тибъръ отъ Римъ до устието ѝ, за да плавателна за по-голѣми кораби.

Приготвени сж плановетѣ за канализирането още нѣколко италиянски рѣки.

Въ Дания е образувано ново голѣмо акционерно д-во за ловитба на китове въ южната часть на Ледовития океанъ. Дружеството ще упражнява лова чрезъ нови методи и способи.



Вести изъ живота и дейностьта на Б. Н. М. С.

Гл. Упр. Тѣло. На 29 мартъ т. г. екскурзиантитѣ отъ разни клонове на сговора заминаха съ парахода Царь-Фердинандъ за Цариградъ—Пирея—Атина—Александрия—Каиро — Портъ-Саидъ—Бейрутъ — Яфа— Ерусалимъ — Егейскитѣ острови. Екскурзиантитѣ сж всичко 46 души, за водачъ е назначенъ секретаря на Гл. Управ. Тѣло г. К. Янковъ; до Атина екскурзиантитѣ сж пжтували отлично и сж били много доволни. Подробни сведения за цѣлата екскурзия, която ще се привърши къмъ края на м. априлъ, ще бждатъ дадени въ следната книжка.

При подготовката на екскурзията, започиала още презъ м. ноември м. г., изникваха цѣла редица значителни пречки, чието отстранение изискваше голѣми усилия и предизвикваше нови и нови заксжнения, които отъ своя страна предизвикваха оправдани недоволства отъ страна на клоноветѣ и желающитѣ да взематъ участие въ екскурзията членове, по тая причина нѣкои отъ клоноветѣ и членоветѣ на сговора отправиха неумѣстни упреци къмъ Гл. Управ. Тѣло, въпреки, че пречкитѣ и заксжненията бѣха предизвиквани отъ външкашни фактори и стояха външъ отъ всѣкакви възможни за Гл. Управ. Тѣло предвиждания. Гл. Управ. Тѣло, по тоя случай, апелира къмъ клоноветѣ и членоветѣ на сговора, за по-вече довѣрие къмъ неговата дейность, която се въодушевява само отъ целитѣ на Б. Н. М. С. и интереситѣ на организацията.

— Гл. Управ. Тѣло е опредѣлило свикването на III. редовенъ съборъ да стане на 10 до 13 юний т. г. включително, въ гр. Пловдивъ, при следнятъ дневенъ редъ: 1) Отчетъ на Гл. Упр. Тѣло и Гл. Пров. Съветъ; 2) Финансовата дейность на Б. Н. М. С. и възможность за добиване по-голѣми парични средства; 3) Учредяване на областни клонове (подцентрали) и приемане правилника за тѣхъ; 4) Въпроси предложени отъ клоноветѣ и предварително удобрени отъ Гл. Управ. Тѣло; 5) Излаза на Бѣло-море; 6) Мѣроприятия за повдигането на западащитѣ български черноморски и дунавски пристанища отъ гледището на Б. Н. М. С.; 7) Приемане дейната програма за 1926/927 год.; 8) Приемане бюджета на Гл. Упр. Тѣло и фондоветѣ къмъ него, за 1927 год.; 9) Изборъ на нови членове за Гл. Упр. Тѣло и Гл. Пров. Съветъ; 10) Опредѣляне мѣстото на IV редовенъ съборъ.

Подробната програма за заседанията на събора и придружаващитѣ го тържества ще последва допълнително. Желателно е клоноветѣ да изпратятъ възможно по-вече делегати и гости на събора.

— Къмъ 10 априлъ т. г. клоноветѣ сж се отчели предъ Гл. Упр. Тѣло за следното число свои членове:

1.	Пловдивъ . . .	529	отчетени членове
2.	Плѣвенъ . . .	448	„ „
3.	Варна	294	„ „
4.	Ямболъ. . . .	217	„ „
5.	Видинъ. . . .	157	„ „
6.	Шуменъ . . .	152	„ „
7.	Червенъ-Брѣгъ	111	„ „
8.	Бургазъ . . .	102	„ „
9.	София	95	„ „
10.	Созополъ . . .	52	„ „
11.	Провадия . . .	43	„ „
12.	Пещера . . .	41	„ „
13.	Кюприя . . .	39	„ „
14.	Радомиръ . . .	35	„ „
15.	Карлово . . .	34	„ „
16.	Перникъ . . .	31	„ „
17.	Т.-Пазарджикъ.	30	„ „
18.	Самоковъ . . .	30	„ „
19.	Василико . . .	25	„ „
20.	Чирпанъ . . .	24	„ „
21.	Хасково . . .	22	„ „
22.	Ст.-Загора . .	16	„ „
23.	Брезово . . .	14	„ „
24.	Котелъ . . .	13	„ „
	Всичко .	2554	„ „

Останалитѣ клонове не сж се отчели за нито единъ свой членъ. Къмъ 31 декември м. г. е имало всичко 4029 отчетни члена, знаци сега кло-

новетѣ има да се отчетатъ най-малко за още 1475 членове; това отчитание трѣбва да стане, колкото е възможно по-скоро, за да могатъ всички членове да си получаватъ списанието и за да бѫдатъ клоновете представени съ пълното число делегати за събора.

— Члена на Г. У. Т. Свѣтославъ Грековъ, доцентъ въ Висшето търговско училище е избранъ за главенъ секретарь на Варненската търговска камара. Сѫщия на 21.III. т. г. е държалъ беседа на тема „Държавната политика спрѣмо черноморскитѣ ни портове".

— На 11 априлъ т. г. Г. У. Т. е свикало въ Варна среща на виднитѣ мѣстни общественици, учени, икономисти и пр. за размѣна на мисли по въпроса за *нашия изходъ на Бѣло-море*. Срещитѣ по сѫщия въпросъ продължаватъ всѣка седмица и ще се привършатъ вѣроятно до края на м. май.

Желателно е и въ другитѣ клонове, и на пръвъ планъ въ София и Пловдивъ, да се свикатъ подобни срещи, въ които да се разгледа обстойно и изчерпателно този тъй важенъ въпросъ.

Пловдивъ. Организирането на рѣчния спортенъ легионъ върви бързо и съ ентусиазмъ. Младитѣ легионери съ нетърпение очакватъ пристигането на поржчанитѣ въ Варна 2 голѣми спортни гребни лодки (шесторки) и 6 малки русалки.

— Клона търси да наеме или купи една моторна лодка за разходка и проучвания по рѣка Марица.

— Уредена е била сказка на тема „Панамския и Суецки канали" съ диапозитивни снимки, изпратени отъ Г. У. Т., отъ г. Разбойниковъ, пловдивски окржженъ училищенъ инспекторъ.

— Клона усилено се готви за събора и посрещане делегатитѣ и гоститѣ; — за тѣхното посрещане и настанявание клона ще съобщи съ окржжно писмо на всички останали клонове въ царството.

Сѫщиятъ почти е привършилъ подготовката на голѣмата презокеанска екскурзия до Америка; за условията ще се съобщи допълнително.

† На 23 априлъ се е поминалъ члена на клона **Павелъ Н. Лучевъ**, 61 годишенъ, управитель на химическата фабрика „Май". Съ неговата смъртъ морската идея губи единъ ценен ратникъ, а пловдивскиятъ клонъ — единъ добъръ и деятеленъ членъ. Миръ на праха му!

София. Клона усилено приготовлява голѣмата морска изложба, която ще се открие въ столицата вѣроятно на 2 май — Великденъ. Отъ Варна ще се изпратятъ много материали и предмети за попълвание разнитѣ отдѣли на изложбата. За нейното откривание и траяние желателно е отъ всички клонове да се изпратятъ представители.

— Клона е издействувалъ отъ министерството на народното просвѣщение да препоржча на учителитѣ и учаща се младежь, организацията на Б. Н. М. С. и образуванието на ученически групи къмъ нея. Окржжното на министерството печатаме на друго мѣсто.

Шуменъ. На 5 мартъ се е състояло общото събрание на клона, на което е билъ даденъ отчетъ на Упр. Тѣло. Събранието е гласувало бюджета на клона за 1926 г., възлизащъ на сума 39,940 лв. Новото управително тѣло се е конституирало както следва: 1) председатель г. Георги Поповъ, прогимн. учитель; 2) подпред. г. Н. Шехировъ, зап. полковникъ; 3) секретарь г. Радушъ Вълчевъ, директоръ на III прогимназия; 4) касиеръ г. Коста Игнатовъ, гимназ. учитель; 5) съветникъ г. Мих. Доневъ, запасенъ полковникъ.

— На 3 априлъ клона е устроилъ вечеринка съ томбола и разнообразна весела програма.

— Клона проектира откупването на едно мѣсто въ крайморското село Гйозекенъ, кждето още това лѣто да започне постройката на своя морска хижа. За цѣлта шуменската окржжна постояна комисия е предвидѣла 10.000 лв. субсидия на клона. Проектира се урежданието и на лѣтна морска колония.

Търново. Клона си е направилъ знаме на Б. Н. М. С.

— Сѫщиятъ е издалъ позивъ до членоветѣ и гражданитѣ, въ който е изтъкналъ целитѣ и средствата на организацията.

Самоковъ. На 27 мартъ т. г. се състояло учредителното събрание на клона; избраното управ. тѣло се конституирало: 1) предс. подполковникъ Георги Тановски, к-ръ на 22 п. дружина; 2) подпредс. г. Николай Герчевъ, околийски н-къ; 3) секретарь г. Борисъ Миновъ, адвокатъ; 4) касиерь г. Т. Кюмджийски, търговецъ; 5) съветникъ г. Крумъ Чобановъ, търговецъ.

— Новооснованиятъ клонъ е отпечаталъ и разпратилъ отлично съставенъ позивъ до Самоковци. Въ позива се разглежда миналото и настоящето на морска България, развитието на мореплаването, морскитѣ промисли, липсата на корабоплаване по Дунава, слабата населеность и култура на нашитѣ брѣгове, оскждитѣ ни морска наука и знания, значението на морската идея на българския народъ, създаването и развитието на Б. Н. М. С., неговитѣ цѣли и средства и пр., като се апелира за морална и материална подкрепа на организацията. Хубавиятъ позивъ е подписанъ отъ г-нъ Герчевъ, инициаторъ за образуването на младиятъ клонъ.

Желателно е и останалитѣ клонове, не само новооснованитѣ, по често да излизатъ предъ интелигенцията и обществото съ подобни, добре съставени позиви.

Видинъ. Клона работи и подготвя почвата за създаване на дунавско рибарско училище въ Видинъ.

Бургазъ. Клона е въ преговори за поржчка на две гребни спортни лодки — четворки.

Радомиръ. Клона е окончателно възстановенъ.

Нова-Загора. На 11 мартъ т. г., е избрано ново управ. тѣло на клона, въ съставъ: 1) предс. Д-ръ Г. Таневъ, лѣкарь; 2) секретарь Борисъ Д. Енчевъ, електротехникъ; 3) касиеръ Петко Ж. Чомаковъ, търговецъ; 4) съветници: Романъ Чолаковъ, търговецъ и Н. Новачковъ, счетоводитель. Адреса на клона е: Борисъ Д. Енчевъ, секретарь на клона, ул. „Преславска", № 21.

Ески-Джумая. На 11 априлъ т. г., се е състояло учредителното събрание на клона Избраното управ. тѣло се е конституирало, както следва: 1) предс. Ив. Халаджовъ, учитель и 2) членове: г. Руси Панайотовъ, кметъ на града, г. Добри Свинаровъ, адвокатъ, майоръ Недѣлчевъ и Ив. Илиевъ, адвокатъ.

Василико. Погрѣшно отпечатаното въ 3-та книжка на списанието име на члена отъ провѣрителния съветъ — Петръ Неновъ, да се чете Петръ Пеневъ.



(Приключенъ на 17. IV. 1926 год).

Божковъ, Инж. Л. — „Размѣри на Черно море". (Списание на Българското Инженерно-Архитектно Д-во, год. XXVI, бр. 7, София 5. IV. 1925 г., стр. 99—106).

Браила, като свѣтовно тържище на храни. (в. Търговско-промишлена защита", год. XIV, брой 730, Варна, 16. IV. 1926 год. стр. 2).

Власевъ, Ст. — „Германския воененъ флотъ" — Свущането на Емденъ и неговото истинско предназначение. — (Сп. „Морски Сговоръ", год. III, брой 4, Варна IV. 1926 г., стр. 10 и 11).

W. W. — „Къмъ югъ" — Параходътъ Фердинандъ — (в. „Миръ", год. XXII, брой 7736 и 7737, София 11 и 12. IV. 1926 год., стр. 3).

Дрѣнски, Пенчо. — Горитѣ, рибитѣ и риболовството". (Сп. „Ловна Просвѣта", год. I, брой 8 и 9, Варна 1926 год., стр. 16 и 17).

Дрѣнски, Пенчо. — „Рибовъдството въ чужбина и у насъ". (Сп. Естествознание и География, год. X, кн. 5 и 6, София 1926 г.).

Дрѣнски, Пенчо. — Платика" — Abramis brama — Linné — (Сп. Ловецъ, год. XXVI, кн. 3, София 1925 г, стр. 8—9).

Добриновъ, Инж. Т. — „Водни двигатели". (Сп. „Техникъ", год. III, брой 11 и 12, Варна 1925 г., стр. 171—176).

Димитровъ, П. — „Концесията за производство на свинско месо, постройка и експлоатация на хладилници и директни линии съ Англия" — VI Прѣки парични средства — (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. IV, брой 318, София 25. II. 1926 г., стр. 1).

Златаровъ, Д-ръ Ас. — „Изъ тайнитѣ на морето", — Биполярна фауна — (Сп. „Морски Сговоръ", год. III, брой 4, Варна IV. 1926 г., стр. 6—8).

Зашевъ, К. — „Организацията на държавния руски търговски флотъ. (Сжщото списание, стр. 9—10).

За пилотажната служба — (Морски Ратникъ, год. I, брой 3, Варна 1. IV. 1926 г., стр. 1).

За морскитѣ договори. (Сжщиятъ вестникъ, стр. 1 и 2).

За наемането на лица, които съставляватъ екипажа на корабитѣ (Морски Ратникъ, год. I, брой 4, Варна 15. IV. 1926 г., стр. 1).

За пилотитѣ (сжщиятъ брой на вестника, стр. 2).

Ивановъ, Сава Н. — „Лекции по Метеорология" — Варна 1926 г. (Издание на Българския Народенъ Морски Сговоръ, 138 страници и 30 рисувки, цена 25 лв.).

Ивановъ, Сава Н. — „Атмосферното налѣгане и вѣтровете по българския черноморски брѣгъ": (Сп. Морски Сговоръ, год. III, брой 4, Варна IV. 1926 год, стр. 8 и 9).

Ивановъ, Д-ръ Х. — „Борбата за Дарданелитѣ презъ 1915—1916 год.". (в. Отечество, год. VI, брой 271, София 14. III. 1926 г., стр. 3).

Ионъ, Майоръ Г. — „Моста при Флъмъндъ" — Преводъ отъ ромжински — (Воененъ журналъ, год. XXXII, кн. 10, София III, 1926 год., стр. 27—43).

Конференция на рибарскитѣ кооперации въ България. (Сп. Морски Сговоръ, год. III, брой 4, Варна IV, 1926 год., стр. 14).

Концесията за износа на свинско месо и др. продукти (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. IV, бр. 300, София 31. XII. 1925 г., стр. 1—4).

Календжиевъ, Ц. — Повдигането на гр. Варна" (в. Варненска поща, год. IX, брой 2237 и 2238, Варна 22 и 23. III. 1926 г., стр. 1).

Караколевъ, К. Д. — „Моряшка привичка" (в. Варненска поща", год. IX, брой 2258, Варна, 12. IV. 1926 г., стр. 2).

Морски ратникъ — (Списание „Морски Сговоръ, год. III. брой 4, Варна, IV. 1926 год., стр. 1 и 2).

Маноловъ, А. — „Силози въ морскитѣ ни пристанища" (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. IV, брой 337, София, 13. IV. 1926 г., стр. 2),

Нечаевъ, Ал. — „Морскиятъ ни риболовъ" (Сп. Морски Сговоръ, год. III, брой 4, Варна IV, 1926 год., стр. 13 и 14).

Началото на българския воененъ черноморски флотъ. (Сжщото списание, стр. 3—6).

Николовъ, Д-ръ К. — „Положението на мѣстното солопроизводство и мѣрки за подобрението му". (в. Търговско промишленъ гласъ, год IV, брой 330, 332, 333 и 334, София, мартъ и априлъ, 1926 г.).

Писма на единъ помощникъ-капитанъ отъ парахода „Х..." (в. Морски ратникъ, год. I, брой 3, Варна 1. IV. 1926 год, стр. 2—4).

Решенията на Бургазката Т.-И. Камара относно риболовството ни. (Сп. „Морски Сговоръ", год. III, брой 4, Варна, IV. 1926 год., стр. 15 и 16).

Риболовътъ у туземцитѣ въ Австралия — Превелъ отъ френски Н. П. И. (Сжщото списание, стр. 16 и 17).

Резолюции на XVI редовна сесия на Б. Т. И. Камара — По Бургавското пристанище — (Известия на Бургавската Търговско-Индустр. Камара, год. IX, брой 51, Бургавъ 1926 г., стр. 1)

Резолюции на XVI редовна сесия на Б. Т. И. намара — По солопроизводството (сжщитѣ известия, брой 59, стр. 1).

Станковъ, Анг. — „Залѣзъ при Атовъ" (Сп. Морски сговоръ", год. III, Варна IV, 1926 г., стр. 11 — 13)

Среща за рибарскиятъ съюзъ — (сжщото списание, стр. 15).

С. Г. — „Ловитбата на херингитѣ въ Северното море" — сжщото списание, стр. 16.

С. И. — „Нѣколко начина за укрепяване на морски брегове — кейови стени" (сп. „Техникъ", год. III, бр. 11 и 12, Варна 1925 г. стр. 166—169).

Сраковъ, Д-ръ — „Сждбата на Варна" (в. Варненска поща, год. IX, бр. 2241, Варна 26.III.1926)

Условията при които сж поставени да работятъ чуждитѣ и наши моряци (в. Морски ратникъ, год. I, брой 3, Варна, 1. IV. 1926., стр. 2 и 3).

Условията на които трѣбва да отговаря едно пристанище. (Сжщиятъ вестникъ, стр. 3).

Hollm, H. W. — Der blaue Ring" — Marineroman — Berlin 1926 (Verlag „Deutsche Schiffahrt" Berlin SW 19, Wallstr. 11/12. Подвързана, цена 5·50 зл. марки).

Равносмѣтка

за времето отъ 6. IX. — 31. XII. 1925 година.

АКТИВЪ			ПАСИВЪ		
1 Каса	17669	65	1 Дебитори и кредитори	95813	55
2 Имоти	47672	45	2 Задълж. спестявания	20210	—
2 Загуби и печалби	52931	45	3 Културенъ фондъ	2250	—
	118273	55		118273	55

Смѣтка Загуби и Печалби

ДА ДАВА			ДА ЗЕМА		
1 Общи разноски:			1 Уловъ на таляна „Акра“, извършенъ отъ 15 кооператори	256393	—
а) Храна презъ работно време	64584	30	2 Възнаграждение за труда на 10 кооператори, работили по чуждъ риболовенъ инструментъ	9097	—
б) Канцеларски	3081	—	3 Печалба отъ производство (преработка)	4483	10
в) Лекуване кооператорите	1104	—	4 Печалба отъ общи доставки	168	80
г) Ремонтъ на помѣщения	2233	—	5 Загуба за покриване презъ 1926 год.	52931	45
д) Пжтни и дневни	2918	—			
е) Превозъ и поддържане инвентаря	12770	90			
ж) 5% държавно право	12600	90			
з) Освѣтление и отопление	2685	80			
и) Непредвидени	703	—			
к) Учредителни разноски	2437	—			
л) Възнаграждение за труда на 12 члена	91200	—			
м) Възнаграждение за труда на 14 пост. работника	106400	—			
н) Възнаграждение на директора	11400	—			
2 Амортизация на имота	8827	15			
3 Пропадналъ въ морето инвентаръ	104				
4 Отъ изправление на грѣшка	23	40			
	323073	35		323073	35

Директоръ-Счетоводитель: (п) Г. х. Ивановъ.

Управителенъ съвѣтъ:

Председатель: (п) Б. Караватевъ.

Членове: (п) П. Янестиевъ.

(п) Хр. Кожухаровъ.

Контроленъ съвѣтъ:

Председатель: (п) П. Поповъ.

Секретарь: (п) М. Петровъ.

Членъ: (п) М. Мариновъ.

До
Др. К. Ташевъ
ул. „Бр. Георгиевичъ" 36
Въ Варна

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Вечеръ отъ Любомиръ Безсребърни; 2) Копнежъ отъ Любомиръ Безсребърни; 3) Морски вѣтъръ отъ Теодоръ Траяновъ; 4) Море отъ М. Московъ; 5) Пѣсень на моряка отъ Б. Ф.; 6) Концесията за износъ на преработено свинско месо и прѣкитѣ параходни съобщения съ Англия отъ Гл. Упр. Тѣло; 7) Никола Рачевъ отъ И. М.; 8) Надгробни камъни на прѣдцитѣ на Стефанъ Караджа отъ К. Шк.; 9) Цвѣтъ и прозрачность на черноморската вода отъ Сава Н. Ивановъ; 10) Моряци въ Иерусалимъ отъ М. П. Р.; 11) Венеция отъ Hippolite Taine; 12) Рибарство и отраслитѣ му; 13) Морски новини; 14) Официаленъ отдѣлъ и 15) Морски книгописъ.

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.

ПРОДЪЛЖАВА СЕ ПОДПИСКАТА
ЗА ТРЕТАТА ГОДИШНИНА НА ИЛЮСТРОВАНОТО СПИСАНИЕ
„МОРСКИ СГОВОРЪ"
ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Третата годишнина на списанието „МОРСКИ СГОВОРЪ" започва отъ 1 Януарий 1926 година. Презъ течение на годината ще се дадатъ 10 книжки съ художествено изработени цвѣтни корици, съ отбрани морски снимки, цвѣтни картини и най-разнообразенъ материалъ по морскитѣ въпроси отъ наши и чужди автори. Освенъ това, презъ годината ще се дадатъ като безплатни приложения: единъ цвѣтенъ морски календаръ за 1927 година и два номера отъ „Морска Библиотека". Третата годишнина на списанието „Морски Сговоръ" ще излиза въ 24 страници всѣка книжка. Презъ месецитѣ Юлий и Августъ списанието не излиза.

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ:

За България . . .	100 лв.
За странство . . .	120 лв.
Отдѣлна книжка . .	15 лв.

На членоветѣ на Българския Народенъ Морски Сговоръ които сж издължили членскитѣ си вноски за 1926 год. списанието се изпраща БЕЗПЛАТНО. На всички останали абонати, списанието ще се изпраща само следъ предварително платенъ абонаментъ.

Всичко, което се отнася до списанието да се изпраща на адресъ:

Български Народенъ Морски Сговоръ

Книжовно-Просвѣтенъ Отдѣлъ — Варна.

Скоро ще излезе отъ печатъ

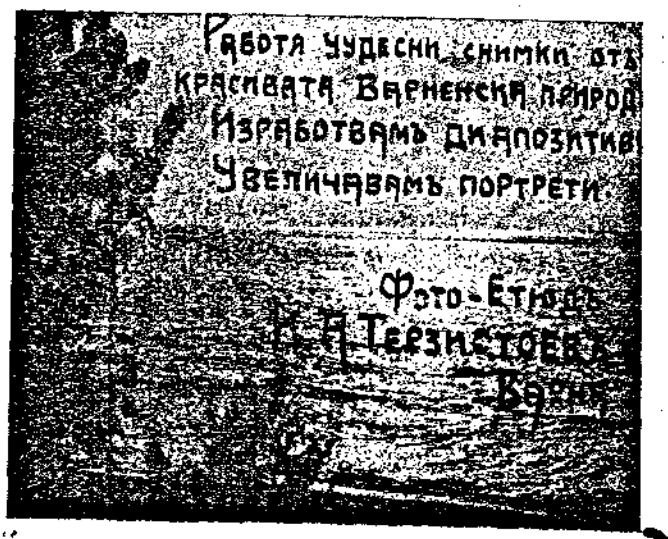
книгата на преподавателя отъ Морскитѣ специални школи Манолъ Ивановъ

„Ржководство по парни машини"

настолна книга за механици, машинисти и учащи се.

Ще съдържа около 430 страници съ 400 чертежи и 15 таблици и ще струва 200 лв. На предплатилитѣ до 1 юлий т. г. се прави 15% отстжпка.

Книгата се печата въ ограничено количество и ще бжде складирана само у автора—издателъ, Варна, ул. Струмска, № 4, до когото се адресиратъ поржчкитѣ.



Печатарска Производителна Кооперация „ЕДИНСТВО" — Варна—Пор. 301 — 1926.