

МОРСКИ СГОВОРЪ



Урежда: Книжовно-просвѣтния отдѣлъ на Бълг. Нар. Морски Сговоръ	ГОДИНА II. — БРОЙ 3. Варна, Мартъ 1925 г.	Редакторъ: Сава Н. Ивановъ.
---	--	--------------------------------



Василиковскиятъ заливъ (къмъ статията „Василико“). Фот. Г. Цапевъ 1924 г.

Съданието „Морски Сговоръ“ е одобрено и препоръчано отъ Министерството на Народното просвѣщение съ вѣрдише № 447 отъ 9.1.1924 год. и отъ М-ото на Войната съ заредба № 72 отъ 1923 г.

ПРАВИЛНИКЪ

за морските и рѣчни легиони къмъ клоноветѣ
на Б. Н. М. Сговоръ.

(Продължение отъ брой 2).

18. На чело на всѣка чета се избира по единъ подглаватаръ и единъ замѣстителъ на подглаватаръ.

Подглаватаря ръководи всички рѣшения живога, упражненіята, занятията, надбѣгванията и състезанията на своята чета. Той действува въз основа на нарежданията на главатаря и съответнитѣ правилници.

Замѣстникъ — подглаватаря замѣства шефа на четата, когато тоя последния отсъствува или не може да изпълнява своитѣ задължения.

19. На чело на всѣко отдѣление се назначава по единъ четникъ и по единъ замѣстникъ — четникъ на отдѣлението. Тѣхнитѣ длъжности по отношение на своето отдѣление сж аналогични съ тия на подглаватаритѣ. На чело на групитѣ се назначаватъ десятници или за съответнитѣ видове спортъ кормчии или тѣхни замѣстници.

Десятниците и кормчиитѣ действуватъ въз основа на съответнитѣ правилници; тѣ изпълняватъ нарежданията на своитѣ четници и подглаватари.

20. Главатаря, главатарката и подглаватаритѣ както и тѣхнитѣ замѣстници се избиратъ отъ членоветѣ — легионери, а избора се утвърждава отъ управ. тѣло на клона; при неутвърждаване на избора легионеритѣ произвеждатъ новъ изборъ.

За главатарии и подглаватари се избиратъ лица, които сж издържали успѣшно своитѣ изпити по всички видове спортъ, които сж застъпени отъ легиона.

21. Четниците, десятниците и кормчиитѣ, както и тѣхнитѣ замѣстници се назначаватъ отъ главатаря (или главатарката) по предложение на съответния подглаватаръ и се утвърждаватъ отъ главния ръководителъ. За четници, десятници, и кормчии се назначаватъ легионери, които сж се отличили на състезанията и успѣшно сж издържали съответнитѣ изпити.

22. Като инструктори въ легиона могатъ да бждатъ привлечени отъ упр. тѣло на клона, съ или безъ заплата, и лица не членове на Б. Н. М. Сговоръ, даже и чужди подданници.

Инструкторитѣ не членове на Б. Н. М. Сговоръ въ никакъвъ случай не могатъ да се ползуватъ отъ правата на членоветѣ на Б. Н. М. Сговоръ.

23. Официалнитѣ състезания въ легионитѣ се извършватъ подъ ръководството на комисия отъ оценители (жури), назначавана отъ упр. тѣло на клона.

При произвеждане на състезанията между два легиона, комисията се състои отъ трима оценители отъ които едина се назначава отъ едина клонъ, втория се назначава отъ другия клонъ, а третия оценителъ който е председателъ на комисията се избира отъ първитѣ двама по взаимно съгласие.

При състезания, въ които участвуватъ повече легиони, оценителитѣ се назначаватъ отъ гл. упр. тѣло на Б. Н. М. Сговоръ.

24. Легионитѣ нѣматъ отдѣлна каса или отдѣлно домакинство; и едното и другото сж общи за клона и легиона.

25. Клонове, които иматъ къмъ себе си спортни легиони, основаватъ особенни фондове за набавяние на спортни лодки, яhti, уреди, спасителни средства и т. н.

Правилницитѣ за тия фондове трѣбва да бждатъ утвърдени отъ събора (гл. 47. отъ устава).

Независимо отъ фондове, клоноветѣ вписватъ въ своитѣ редовни бюджети — възможно по-голъми кредити за сжщитѣ цели.

26. Яхтитѣ, лодкитѣ и другитѣ спортни средства могатъ да бждатъ собственост на клона или собственост на отдѣлни легионери. Използуванието на еднитѣ и другитѣ спортни средства, както и тѣхното пазение и подържание става съгласно съответния правилникъ за вътрешния редъ.

27. За награда при състезанията се даватъ предмети или парични суми отпуснати отъ клоноветѣ на управ. тѣло на Б. Н. М. Сговоръ, или пъкъ отъ нѣкои други дружества, учреждения или институти (културни, професионални или спортни, но не и политически) или отъ частни лица.

Клоноветѣ които иматъ спортни легиони предвиждатъ въ своитѣ годишни бюджети суми за набавяние на особни предмети за награда или суми за раздаване като награди.

Знамето на Б. Н. М. Сговоръ или каквото и да било друго знаме не може да служи за награда.

28. За обслужване нуждитѣ на легиона клона построява отъ своитѣ средства необходимитѣ пристани, хижи или помещения и др.

29. Всички легиони иматъ едно и сжщо знаме, — това на Б. Н. М. Сговоръ.

Знамето се носи само върху лодкитѣ, яхтитѣ и корабитѣ на клона, издигнато на носа или на стожера. На кърмата се носи националното знаме. На сушата легионитѣ нѣматъ и не носятъ никакви знамена, освенъ върху сградитѣ на клона, където наредъ съ националното знаме може да се издига и това на М. Н. М. Сговоръ.

30. Легионеритѣ отъ всички клонове иматъ следната носия (форма): сини или бѣли моряшки ландки и панталони въ зависимостъ отъ сезона; сини или бѣли моряшки шапки съ надписъ на лентата: „Б. Н. М. С. . . . легионъ“ (Варненски, Русенски, Търновски и т. н. легионъ); черни или бѣли обуца.

За легионеркитѣ носията е: сини или бѣли моряшки холандки; сини или бѣли рокли; сини или бели барети съ сжщитѣ моряшки ленти; черни или бѣли чорапи и обуца.

Носията за легионеритѣ и легионеркитѣ при упражненія и състезания въ плавание е: пълень къпалень костюмъ; цвѣта на костюма за различнитѣ легиони е различень, избранъ отъ Упр. тѣло на клона.

Носията при упражненія и състезания въ гребание зиме, е общата зимна носия (сини холандки, панталони или рокля, шапка или берета и черни обуца), лѣте носията е: тънка лѣтна фланела, оставяща врата и ржцетѣ открити, бѣли панталони (или рокли) и бѣли обуца. Цвѣта на фланелата за различнитѣ легиони е различень, избранъ отъ Упр. тѣло на клона.

Носията при упражнението на всички останали видове спортъ е обикновенната зимна или лѣтна такава (указана въ началото на параграфа).

Носията на легионеритѣ отъ възрастната чета е синя или бѣла тужурка съ по два реда (по шесть) златни копеча; сини или бѣли панталони; черни или бѣли обуца; сини меки фуражки. съ кжси черни сенници подобни на кастетъ, обаче съ твърди околюши и твърди сенници, (подобни на военнитѣ фуражки, обаче съ малки и меки периферии) съ знакъ

Б. Н. М. Сговоръ, поставенъ вмѣсто кокарда на меката частъ отпредъ на фуражката. Лѣте фуражката се носи съ бѣлъ чехолъ.

Носията на легионеритѣ отъ възрастната чета е синя или бѣлъ костюмъ, синя или бѣла мека шапка, безъ всѣкакви украшения.

31. Легионеритѣ носятъ знака на Б. Н. М. Сговоръ. За отличие отъ другитѣ членове на Сговора, тѣ могатъ да носятъ и другъ специално легионерски знакъ, представляващъ знамето на Б. Н. М. Сговоръ въ умаленъ видъ.

Забелѣжка: легионерския знакъ ще се поръча по образецъ, изработенъ или утвърденъ отъ Гл. упр. тѣло.

32. Упр. тѣла на клоноветѣ могатъ да влизатъ въ споразумение съ други спортни организации, за съвмѣстна или задружна дейность.

Легионеритѣ могатъ да влизатъ въ съюзъ съ други спортни организации, като се представляватъ отъ Управ. тѣло на клонъ и следъ като се получи съгласието на Гл. управ. тѣло на Б. Н. М. Сговоръ.

33. Освенъ отъ настоящия правилникъ, легионеритѣ се ръководятъ още и отъ следнитѣ правилници, изработени отъ всѣки легионъ отъ съответното Упр. тѣло на клонъ.

а) За втрешния редъ; регулирующъ изобщо живота и дейността на легиона.

б) За упражненіята на различнитѣ видове спортъ и преминаването на различнитѣ съответни теоритични и практични курсове.

в) За състезанията, надбѣгванията и за изпититѣ.

Тия правилници трѣба да почиватъ на следнитѣ принципи и положения:

а) Международнитѣ правила за предпазване корабитѣ отъ сблъскване.

б) Международното морско право, обичаи и традиции.

в) Общитѣ принципи за водния спортъ въ чужбина.

г) Общоприетитѣ принципи въ българскитѣ спортни организации.

д) Да не противоречатъ на устава на Б. Н. М. Сговоръ или настоящия правилникъ.

34 За уреждане на нѣкои въпроси отъ общъ характеръ, третираны отъ правилницитѣ предвидани въ § 33 могатъ да се свикватъ конференции било отъ Гл. управ. тѣло, било отъ нѣкой клонъ на Б. Н. М. Сговоръ.

35. Настоящия правилникъ може да бѣде попълненъ или измѣняванъ отъ Гл. управ. тѣло или Събора на Б. Н. М. Сговоръ, по инициатива на Гл. управ. тѣло или по предложение на нѣкой отъ клоноветѣ, имащъ, къмъ себе си спортенъ легионъ.
(Край).

Читалнята и библиотеката на Б. Н. М. Сговоръ

СЪ ОТКРИТИ

въ една отъ стаятъ на приземния етажъ отъ източното крило на Варненската Девическа Гимназия отъ началото на м-ць февруарий.

ДНИ ЗА ПОСЕЩЕНИЕ НА ЧИТАЛНЯТА:

СРЪДА — отъ 16 — 18 часа, СЪБОТА — отъ 14 — 17 часа

ДЕНЬ ЗА ПОЛУЧАВАНЕ НА КНИГИ:

СРЪДА отъ 16—18 часа.

Отъ читалнята могатъ да се ползватъ БЕЗПЛАТНО всички желающи, а отъ библиотеката само членоветѣ на Б. Н. М. Сговоръ.

Отъ Книжовно-просвѣтния отдѣлъ на Б. Н. М. Сговоръ.

ПРОДЪЛЖАВА СЕ ПОДПИСКАТА

ВТОРАТА ГОДИШНИНА ^{ЗА} (1925 ГОД.) НА СПИСАНИЕ

„МОРСКИ СГОВОРЪ“

ИЛЮСТРОВАНЪ ОФИЦИАЛЕНЪ ОРГАНЪ НА Б. Н. М. СГОВОРЪ.

Презъ годината списанието ще даде на абонатитѣ си 10 книжки съ отбрани морски снимки, картини и най-разнообразенъ материалъ по морскитѣ въпроси отъ наши и чужди писатели въ областта на морето. Нѣкои отъ книжкитѣ ще се придружаватъ съ безплатни приложения. Списанието ще излиза въ 4,000 екземпляра месечно, освенъ м-цитѣ Юлий и Августъ. За абонаментъ се плаща:

Въ България — 100 лева.

Въ странство — 120 лева.

Отдѣленъ брой — 15 лева.

На членоветѣ на Б. Н. М. Сговоръ, които сж издѣлжили напълно членскитѣ си вноски за цѣлата 1925 година списанието се изпраща *безплатно*. На всички останали абонати списанието се изпраща само следъ предварително платенъ годишенъ абонаментъ.

Иванъ Караивановъ — Варна

ул. „Аспарухъ“ № 6.

Доставя всѣкакъвъ видъ желѣзарски, дървени и други строителни материали. Въ склада се намиратъ всички видове колониални, манифактурни и технически артикули.

Прави всѣкакъвъ видъ доставки отъ мѣстни артикули и такива отъ странство.

1-10

ELLERMAN LINES LIMITED

редовни 15 дневни рейсове за и отъ Liverpool, Swansea, London, Hull.

За сведения и навла:

Параходна агенция МЕТОДИЙ СТАНЕВЪ.

1-3

A. E. G.

Българско Електрическо Д-во

Площадъ „Славейковъ“ № 7, София

Клонъ на ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS GESELLSCHAFT — BERLIN

Телефонъ № 697.

Телегр. адресъ: „Алгемъ“

Извършва и строи водни и механически електро-централи за електрифициране на градове, селища, фабрики, казарми, хотели, банки и пр.

ГРАДОВЕ: Провадия, Карлово, Севлиево, Своге и др.

ФАБРИКИ: Фабрика за шоколадъ Пъевъ, Текстилна фабрика Илия Г. Каловъ, Акц. Текстилно Д во Андоновъ и Михайловъ — Сливенъ, Текстилна Фабрика Димитръ Сараивановъ — София, Текстилна фабрика „Принцъ Кирилъ“ на Иванъ Беровъ — Габрово и др.

БАНКИ: Българска Търговска Банка — София, Кредитна Банка — София.

Мина ПЕРНИКЪ трансформаторни постове и армирани кабели.

Постояненъ голѣмъ складъ на разни електромотори, динама, инсталационни материали, абаджури, полюлей, настолни лампи, отоплителни тѣла и пр.

Строи електрически желѣзници и трамваи.

Отдѣляне слабъ токъ.

Проекти и оферти се изработватъ при поискване безплатно.

Всѣкога на разположение инженери.

1-10

Б. Н. М. Сговоръ, поставенъ вмѣсто кокарда на меката частъ отпредъ на фуражката. Лѣте фуражката се носи съ бѣлъ чехолъ.

Носията на легионеритѣ отъ възрастната чета е синя или бѣлъ костюмъ, синя или бѣла мека шапка, безъ всѣкакви украшения.

31. Легионеритѣ носятъ знака на Б. Н. М. Сговоръ. За отличие отъ другитѣ членове на Сговора, тѣ могатъ да носятъ и другъ специално легионерски знакъ, представляващъ знамето на Б. Н. М. Сговоръ въ умаленъ видъ.

Забелѣжка: легионерския знакъ ще се поръча по образецъ, изработенъ или утвърденъ отъ Гл. упр. тѣло.

32. Упр. тѣла на клоноветѣ могатъ да влизатъ въ споразумение съ други спортни организации, за съвмѣстна или задружна дейность.

Легионеритѣ могатъ да влизатъ въ съюзъ съ други спортни организации, като се представляватъ отъ Управ. тѣло на клона и следъ като се получи съгласието на Гл. управ. тѣло на Б. Н. М. Сговоръ.

33. Освенъ отъ настоящия правилникъ, легионеритѣ се ръководятъ още и отъ следнитѣ правилници, изработени отъ всѣки легионъ отъ съответното Упр. тѣло на клона.

а) За вътрешния редъ; регулирующъ изобщо живота и дейността на легиона.

б) За упражненіята на различнитѣ видове спортъ и преминаването на различнитѣ съответни теоритични и практични курсове.

в) За състезанията, надбѣгванията и за изпититѣ.

Тия правилници трѣба да почиватъ на следнитѣ принципи и положения:

а) Международнитѣ правила за предпазване корабитѣ отъ сблъскване.

б) Международното морско право, обичаи и традиции.

в) Общитѣ принципи за водния спортъ въ чужбина.

г) Общоприетитѣ принципи въ българскитѣ спортни организации.

д) Да не противоречатъ на устава на Б. Н. М. Сговоръ или настоящия правилникъ.

34 За уреждане на нѣкои въпроси отъ общъ характеръ, третираны отъ правилницитѣ предвидани въ § 33 могатъ да се свикватъ конференции било отъ Гл. управ. тѣло, било отъ нѣкой клонъ на Б. Н. М. Сговоръ.

35. Настоящия правилникъ може да бѣде изпълненъ или измѣняванъ отъ Гл. управ. тѣло или Събора на Б. Н. М. Сговоръ, по инициатива на Гл. управ. тѣло или по предложение на нѣкой отъ клоноветѣ, имащъ, къмъ себе си спортенъ легионъ.
(Край).

Читалнята и библиотеката на Б. Н. М. Сговоръ

СЪ ОТКРИТИ

въ една отъ стаятѣ на приземния етажъ отъ източното крило на Варненската Девическа Гимназия отъ началото на м-ць февруарий.

ДНИ ЗА ПОСЕЩЕНИЕ НА ЧИТАЛНЯТА:

СРЪДА — отъ 16 — 18 часа, СЪБОТА — отъ 14 — 17 часа

ДЕНЬ ЗА ПОЛУЧАВАНЕ НА КНИГИ:

СРЪДА отъ 16—18 часа.

Отъ читалнята могатъ да се ползватъ БЕЗПЛАТНО всички желающи, а отъ библиотеката само членоветѣ на Б. Н. М. Сговоръ.

Отъ Книжовно-просвѣтния отдѣлъ на Б. Н. М. Сговоръ.

ПРОДЪЛЖАВА СЕ ПОДПИСКАТА

ВТОРАТА ГОДИШНИНА ^{ЗА} (1925 ГОД.) НА СПИСАНИЕ

„МОРСКИ СГОВОРЪ“

ИЛЮСТРОВАНЪ ОФИЦИАЛЕНЪ ОРГАНЪ НА Б. Н. М. СГОВОРЪ.

Презъ годината списанието ще даде на абонатитѣ си 10 книжки съ отбрани морски снимки, картини и най-разнообразенъ материалъ по морскитѣ въпроси отъ наши и чужди писатели въ областта на морето. Нѣкои отъ книжкитѣ ще се придружаватъ съ безплатни приложения. Списанието ще излиза въ 4,000 екземпляра месечно, освенъ м-цитѣ Юлий и Августъ. За абонаментъ се плаща:

Въ България — 100 лева.

Въ странство — 120 лева.

Отдѣленъ брой — 15 лева.

На членоветѣ на Б. Н. М. Сговоръ, които сж издѣлжили напълно членскитѣ си вноски за цѣлата 1925 година списанието се изпраща *безплатно*. На всички останали абонати списанието се изпраща само следъ предварително платенъ годишенъ абонаментъ.

Иванъ Караивановъ — Варна

ул. „Аспарухъ“ № 6.

Доставя всѣкакъвъ видъ желѣзарски, дървени и други строителни материали. Въ склада се намиратъ всички видове колониални, манифактурни и технически артикули.

Прави всѣкакъвъ видъ доставки отъ мѣстни артикули и такива отъ странство.

1-10

ELLERMAN LINES LIMITED

редовни 15 дневни рейсове за и отъ Liverpool, Swansea, London, Hull.

За сведения и навла:

Параходна агенция МЕТОДИЙ СТАНЕВЪ.

1-3

A. E. G.

Българско Електрическо Д-во

Площадъ „Славейковъ“ № 7, София

Клонъ на ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS GESELLSCHAFT — BERLIN

Телефонъ № 697.

Телегр. адресъ: „Алгемъ“

Извършва и строи водни и механически електро-централи за електрифициране на градове, селища, фабрики, казарми, хотели, банки и пр.

ГРАДОВЕ: Провадия, Карлово, Севлиево, Своге и др.

ФАБРИКИ: Фабрика за шоколадъ Пъевъ, Текстилна фабрика Илия Г. Каловъ, Акц. Текстилно Д-во Андоновъ и Михайловъ — Сливенъ, Текстилна Фабрика Димитръ Сараивановъ — София, Текстилна фабрика „Принцъ Кирилъ“ на Иванъ Беровъ — Габрово и др.

БАНКИ: Българска Търговска Банка — София, Кредитна Банка — София.

Мина ПЕРНИКЪ трансформаторни постове и армирани кабели.

Постояненъ голѣмъ складъ на разни електромотори, динама, инсталациони материали, абаджури, полюлей, настолни лампи, отоплителни тѣла и пр.

Строи електрически желѣзници и трамваи.

Отдѣляне слабъ токъ.

Проспекти и оферти се изработватъ при поискване безплатно.

Всѣкога на разположение инженери.

1-10

КЪМЪ МОРЕТО И ДУНАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ !



Официален орган
на Българския Народен Морски Сговоръ.

ГОДИНА II
БРОЙ 3
Мартъ, 1925 год.
гр. Варна.

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

Урежда
Книжовно-просвѣтния отдѣлъ
Редакторъ:
САВА Н. ИВАНОВЪ.

Сава Н. Ивановъ.



ДИРЕКЦИЯ НА МОРЕПЛАВАНЕТО И МОРСКИТЪ ПРОМИСЛИ.

„Българския Народен Морски Сговоръ апелира къмъ всички държавни и обществени фактори да се проникнатъ отъ важността на поставения въпросъ и да дадатъ всичкото си съдействие за по-бързото създаване на проектираната Дирекция на мореплаването и морскитъ промисли.“
(Изъ Изложението на Гл. Упр. Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ по повдигнатия въпросъ).

Горниятъ апелъ на Главното Управително Тѣло на Българския Народен Морски Сговоръ е намерилъ вече съчувствие и поддръжка въ нашитъ държавни и обществени сръди. Почти всички, които държатъ въ рцетѣ си държавното кормило — управляющитъ фактори, — а наредъ съ тѣхъ и опозиционитъ представители въ камарата, сж се проникнали напълно отъ важността на повдигнатия въпросъ, одобряватъ поетата инициатива на Морския Сговоръ за учредяване Дирекция на мореплаването и морскитъ промисли и сж обещали съдействието си за вънасяне и прокарване въ камарата готвения се законопроектъ за целта. При все това, току що завърналата се делегация на Б. Н. М. Сговоръ отъ София, която бѣ изпратена за да подтикне развитието на въпроса, е останала подъ впечатлението, че все още се намиратъ отдѣлни личности, които не само, че сж се отнесли индиферентно къмъ повдигнатия въпросъ за учредяването „Дирекция на мореплаването и морскитъ промисли“, но даже се стараятъ да търсятъ доводи да оборятъ целесъобразността на нейното учредяване и да отречатъ очевидната ѝ полза за народното стопанство.

Странно е действително, когато нашата държава има нужда отъ икономии и когато съ учредяването на въпросната Дирекция, независимо отъ стопанската ѝ полза за страната, ще се реализиратъ и такива, че се намиратъ добри българи, които да отказватъ подкрепата си за това полезно начинание. А колкото се касае за необходимостта, навременността и ползата отъ тая Дирекция, струва ми се, че тукъ нѣма нужда да я доказвамъ: първо

защото тя е очевидна, и второ, защото тя много добре и обстойно е изтъкната въ изложението на Б. Н. М. Сговоръ и появилитъ се напоследъкъ статии въ нашата преса.

Има ли нѣкъде по свѣта държава, която да не е обединила или да не се стреми да обедини сроднитъ служби и промисли въ едно общо управление? Има ли нѣкъде по свѣта културна държава, която да не е поставила на ръководнитъ мѣста хора специалисти, които да познаватъ всестранно подведомствената си служба?

Ако при уреждането на нашата държава преди 45 години ръководнитъ фактори не сж били проникнати отъ морската идея и сж направили една неволна грешка като сж разпръснали морскитъ служби по различнитъ министерства, трѣбва ли сега, когато на всички е ясна тази грешка, да не я поправимъ?

Представете си за моментъ, че преди 45 години нашитъ общественици, схващайки голѣмото стопанско значение на мореплаването и морскитъ промисли, биха уредили въпросната „Дирекция“, която да обединяваше въ себе си всички сродни морски служби, и че сега се е явила една организация, която да иска да подготви общественото мнение за закриването на това учреждение, като разкъса връзката между морскитъ служби и ги разхвърля по всичкитъ министерства. Нѣма ли това да повдигне негодуванието на всички здравомислящи елементи въ нашия държавенъ организъмъ?

По силата на сжщото, въ днешния моментъ, при наличието на нашата действителностъ на нѣ-

шата, когато Българския Народен Морски Сговоръ въ резултатъ на своята ползотворна до сега работа иска да поправи и една грешка на миналото, която е отъ голѣмо стопанско значение за страната ни, не трѣбва ли да бѣде подкрепенъ масово пакъ отъ всички здравомислящи елементи въ държавния организъмъ на нашето отечество?

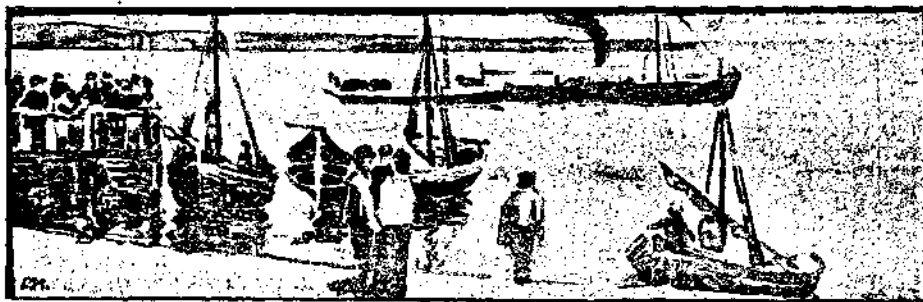
Полезността и економичността за държавата отъ създаването Дирекция на мореплаването и морските промисли, не може да се обори отъ никого съ сериозни данни. Всички общественици ясно подчертаватъ това. Едничните мнения на отдалените заинтересовани личности, не трѣбва да оказватъ влияние на правилния развой на тоя въпросъ. Общественото мнение въ никой случай не трѣбва да допусне това.

Днешното правителство готви вече единъ законопроектъ за учредяване „Дирекция на мореплаването и морските промисли“, въ която да се обединятъ всичките сродни служби. Споредъ него въ тая дирекция ще влѣзатъ службите по пристанищата, мореплаването, риболовството, солопроизводството, морската охрана, морското законодателство

и различните видове морски училища. Централното управление на тая Дирекция ще бѣде повѣрено на специалистъ-морякъ съ висше морско образование, който ще може да насочи най-правилно и най-рационално нейната ползотворна дейность.

Тоя законопроектъ трѣбва да бѣде внесенъ колкото се може по-скоро въ камарата за да се подложи на разглеждане и гласуване отъ просвѣтенитѣ и иждри наши народни представители отъ болшенството и опозицията. Два такива навременни и важни за икономическото повдигане на страната ни законопроекта — единия отъ 1919 год., а другия отъ 1921 год. — сж се спрѣли нѣкъде изъ дълбокитѣ архиви на министерствата. Тоя — третия проектъ за учредяване Дирекция на мореплаването и морските промисли — трѣбва най-после да се внесе въ камарата. Това е единъ държавенъ въпросъ отъ голѣмо стопанско значение за страната ни и той трѣбва да стане непременно достояние на народнитѣ представители. Внесете законопроекта за учредяване „Дирекция на мореплаването и морските промисли“ въ Народното Събрание.

Варна, февруарий 1925 г.



Въ пристанището на Созополъ.

Рисунка, отъ Ал. Мутафовъ.

А. Маноловъ.

БЪЛГАРИЯ И РЕЖИМА НА ПРОТОЦИТЪ.

На 24 юлий 1923 г. се подписа въ Лозана отъ страна на българскитѣ делегати, съвмѣстно съ делегатитѣ на другитѣ десетъ държави, между които и Русия, така наречената „Конвенция относно режима на протоцитъ“, приета отъ нашето Народно Събрание на 26 мартъ 1924 год., утвърдена отъ Н. В. Царя и обявена въ „Държавния Вестникъ“ — брой 5 отъ 1924 г.

Тая конвенция не трѣбва да остане вънъ отъ вниманието на българската интелигенция, а още повече отъ вниманието на членоветѣ на Морския Сговоръ, защото тя непосредствено диктува на стопанското състояние на страната ни и ни подсеща още отъ сега, щото при днешното положение на свѣтовнитѣ работи, да не разчитаме единствено на морския пътъ, а енергично и даже съ жертви, да отворимъ пътъ по Дунава нагоре, а не надолу и до гдето е още време и при по-нормални условия да създадемъ ново дебуше за нашитѣ произведения.

При разискванията, които сж станали въ Лозана за режима на Босфора и Дарданелитѣ, се очерта старата английска и руска политика и безъ да обръща внимание на новитѣ принципи, които ужъ ще се прилагатъ въ външната политика отъ бол-

шевицитѣ, рускиятъ делегатъ Йордански е подържалъ просто и чисто старата теза на Петръ Великий и всички други следъ него руски императори, съ погледъ за запазване надмощие въ Черно море и още по-далечни желаня за Босфора и Дарданелитѣ; а английскиятъ делегатъ Съръ Ръмболдъ е застаналъ на гледището на Британската империя отъ времето на Кримската война, приспособено за съвременнитѣ условия и се е стремилъ да отблъсне руситѣ на северъ и да ги изолира по възможность повече отъ Сръдиземно море.

Къмъ тая борба на Англия сж се присъединили въ нейна полза всички велики сили отъ Антантата и разбира се, ний малкитѣ държави, гласа на които е билъ почти безъ значение въ тия преговори.

Въ резултатъ на преговоритѣ се е изработила поменатата конвенция, която съ членъ първи осветява принципа на свободата на преминаването и плаването по море и въздуха въ протока на Дарданелитѣ, Мраморно море и Босфора, които се включватъ подъ общото название „Протоци“.

Тая конвенция разглежда три главни положения:

а) въ мирно време;

б) въ време на война, когато Турция остава неутрална и

в) въ време на война, когато Турция воюва.

И при тритѣ тия положения минаването на всички приятелски параходи и летателни машини е свободно денемъ и нощемъ и подъ никой начинъ и въ никой случай не може да имъ се пречи, стига тѣ да не служатъ на неприятелитѣ на Турция въ време на война, обаче нашето убеждение и действителното положение на свѣтовнитѣ работи ни показватъ, че свободата на Протоцитѣ ще се запази само тогава, когато Турция не воюва или е неутрална и когато великитѣ сили вкупомъ, или по-силнитѣ отъ тѣхъ сж въ положение на миръ.

А известно е, че Турция много често воюва и лесно реагира на най-малкото объркано положение, поради което винаги трѣбва да бждемъ готови да посрещнемъ изненадитѣ.

Ний сме убедени, че всѣко нарушение на балканското равновесие или европейскитѣ работи ще наруши напълно или отчасти свободата на Протоцитѣ, нѣщо което трѣбва особно да се помни отъ нашитѣ общественици.

Колкото се касае за прохода на военнитѣ кораби и летателни машини презъ Протоцитѣ, то се спазватъ пакъ тритѣ посочени по-горе положения, съгласно които тоя проходъ е свободенъ въ такъвъ размѣръ, щото силата имъ да се равнява на флота на най-силната черноморска държава.

Това ограничение обаче не може да нарушава правата на воюващитѣ, а следователно великитѣ сили сж си запазили свободата, въ случай че воюватъ съ държави, които излизатъ на Черно море, да вкарватъ каквито пожелаятъ сили и като следствие отъ това, по силата на тая военна необходимостъ свободата и неутралитета ще бждатъ нарушени.

Стане ли обаче Черно море театъръ на военни действия, трудно е да се говори за свободно пла-

ване, низки навла и застраховки, нито така лесно ще се решатъ да пжтуватъ търговскитѣ параходи, тѣй като рисковетѣ отъ мини, подводници и др. се значително увеличаватъ.

Както и трѣбваше да се очаква, на Турция е запазено правото да припятствува минаването на ней враждебнитѣ сили, като и се разрешава да остави въ Цариградъ базата на военния си флотъ, а двата брѣга на Протоцитѣ се демилитаризирватъ.

За уредбата и спазването на конвенцията се учредява въ Цариградъ една комисиия подъ председателството на турскиятъ представителъ и членове отъ Франция, Англия, Италия, Япония, България, Гърция, Ромжния, Русия и Сърбия, като всички сили се задължаватъ съ всички средства, които ще имъ посочи Обществото на Народитѣ, да бранятъ осветенитѣ отъ конвенцията права, а особно това ще се спазва, въ всички случаи, отъ Франция, Англия, Италия и Япония. Казано по-накратко: тия които евентуално биха нарушили конвенцията — великитѣ сили отъ първа линия, — сж и пазачитѣ на правата на Протоцитѣ, защото още помнимъ, че великата война води началото си отъ войната въ Триполи, която се запали не отъ другъ, а отъ единъ отъ главнитѣ пазачи — Италия.

Ний си позволяваме да обърнемъ вниманието на управляющитѣ ни кржгове да се отнесеть съ всичката сериозностъ къмъ състава на горнята комисиия и да представятъ България въ нея съ лице напълно компетентно по въпросътъ, защото ний сме най-близката заинтересована страна и правата ни трѣбва да бждатъ най-добре запазени.

Съ тия кратки редове ний мислимъ, че осветляваме достатъчно обществото съ тоя важенъ за отечеството ни въпросъ и че при едни евентуални компликации ще можемъ да се справимъ съ положението и намеримъ изходъ, като предварително тия отъ които зависятъ сждбинитѣ на родината ни си направятъ смѣтката.



Сава Н. Ивановъ.

ГЕОЛОГИЧЕСКИ ПРЕГЛЕДЪ НА НАШИЯ ЧЕРНОМОРСКИ БРѢГЪ.

Черноморскитѣ брѣгове не сж еднакво изследвани въ геологическо отношение. Най-добре сж изследвани въ това отношение севернитѣ и източнитѣ черноморски брѣгове отъ рускитѣ геолози Андрусозъ, Соколовъ, Синцовъ и др. Нашиятъ черноморски брѣгъ не е напълно изследванъ. Все пакъ, като се съпоставятъ изследванията на различни учени, правени въ разни времена, можемъ да добиемъ една представа за нашия черноморски брѣгъ въ геологическо отношение.

Съ изследванието на северно-добруджанскитѣ брѣгъ се е занимавалъ главно професоръ К. F. Peters, а съ приморскитѣ крайща на източния Балканъ — австрийскитѣ професоръ Fg. Toula. Колкото се отнася до южния ни черноморски брѣгъ — отъ нощ Емине на югъ — той е изследванъ най-напредъ въ геологическо отношение отъ A. Boué (само около Бургазъ и Месемврия), а следъ това въ 1846 г. отъ Hommaire de Hell. Понеже скоро следъ пжтуванието си Hommaire de Hell се поминалъ, то не-

говитѣ белѣжки и сбирки били проучени и използвани отъ A. Viquesnel.

По-късно нашиятъ черноморски брѣгъ е билъ изследванъ въ геологическо отношение отъ английския капитанъ F. A. B. Spratt и австриеца Ferd. v. Hochstetter. Следъ тѣхъ, придруженъ отъ покойния вече известенъ нашъ геологъ Г. Н. Златарски, е обиколил и изследвалъ брѣга виенския професоръ Fg. Toula, който въ последствие се е възползвалъ и отъ даннитѣ на известния български археологъ X. Шкорпилъ. Последниятъ, сега сжщо покойникъ, е изследвалъ нѣкои мѣста отъ черноморския ни брѣгъ и въ геологическо отношение.

Следуюци по редъ сж изследвали нашия брѣгъ — сръбскитѣ геологъ професоръ Жујовичъ, а въ 1897 год. нашиятъ професоръ Г. Бончевъ. Сега, заедно съ професоръ Г. Бончевъ, въ това отношение работи и г-нъ професоръ П. Бакаловъ. Изследванията на г-нъ професоръ Г. Бончевъ сж изложени въ статията му — „Петрографски белѣжки за

черноморския ни брѣгъ между носъ Емине и селото Кюприя*)), отъ кждето почерпихъ даннитѣ за гореизложеното.

Българскиятъ черноморски брѣгъ се отнася по геологическа възраст къмъ: 1) *Квартернерна*, 2) *Терциерна*, 3) *Кредна система* и 4) къмъ *Еруптивни скали* (едновременни лави).

1. *Квартернерната система* е застъпена съ младия си отдѣлъ алювий, който образува низкитѣ части на брѣга до устието на Батовската рѣка (между Балчикъ и Варна), преградата която раздѣля езерото отъ морето при гр. Варна, устието на р. Камчия и др. Край брѣга на западъ отъ гр. Месемврия се намиратъ алювиални дюни (пѣсѣчни насипи). Тѣ сж единичкитѣ по величината си въ цѣлото наше черноморско крайбрѣжие и представляватъ отъ себе си единъ видъ малка пустиня. Повърхността на дюнитѣ е неправилна и непостоянна, понеже е въ зависимостъ отъ господствуващитѣ вѣтрове. Отдѣлнитѣ по-високи насипи, особено върховетѣ имъ, се мѣнятъ постоянно. При по-силень вѣтъръ тѣ се замѣгляватъ отъ хвърчащия наоколо ситень пѣськъ. Морскиятъ и земниятъ бризъ постоянно люлѣятъ повърхността имъ, като прехвърлятъ пѣська отъ едно мѣсто на друго. Тѣ преставяватъ отъ себе си отлично съчетание за пѣсѣчни, слънчеви и морски бани.

2. *Терциерната система* е застъпена съ своитѣ млади образувания (миоценъ). По-голѣмата частъ отъ черноморския брѣгъ се състои отъ тѣхъ. На северъ отъ Стара-планина иматъ голѣмо разпространение пластове, наречени споредъ една малка вкаменена мидичка — „*Spaniodon*“. Въ тѣзи пластове се срещатъ черупки на морски миди „*Pecten*“ и на сладководни охлюви „*Helix*“. Надъ спаниодоновитѣ пластове излизатъ варовници отъ „Сарматския етажъ“; последнитѣ образуватъ и основата на Добруджанската висока равнина.

Въ младотерциернитѣ образувания до гр. Месемврия сж намерени вкаменени кости на разни грѣбначни животни, като: слонъ (*Mastodon*), *Dipotherium*, *Hipparion*, носорогъ (*Rhinoceros*), хиена, тюлень (*Phoca Cethegium*) и др. При постройката на желѣзопѣтната линия и при драгирането на Бургазското пристанище сж намерени два чифта долни

челюсти и четири зѣба — клика (дълги до 3 метра) отъ слона *Mastodon longirostris* и частъ отъ долни челюсти отъ носорога *Rhinoceros*.

Стари терциерни образувания (еоценъ), характерни съ една морска окаменелостъ, която прилича на леща или паричка — наречена *Nimmulites* (отъ латинската дума *nimbus* = пара), заематъ само една тѣсна ивица отъ брѣга на Циганското заливче при гр. Бургазъ.

3 *Кредната система* образува морския брѣгъ при края на Стара-планина. Пластоветѣ ѝ сж морски утайки, пѣсѣчници (богати съ слюда) и синкави глинести мерцелни варовници.

4. *Отъ еруптивнитѣ скали*: сиенитъ, андезитъ др, се състои южния брѣгъ на Бургазския заливъ и продължението му къмъ Цариграгъ. Скалитѣ принадлежатъ на подбалканската еруптивна зона, която завзема страната между Бургазъ и Ямболъ. Сиенитъ се намира на брѣга до Созополъ (при с. Св. Никола) и на върховетѣ Бурганъ и Ченгеръ до с. Кюприя. Андезитъ образува останалата частъ на брѣга. Въ скалитѣ на върха Бакърлъкъ (на юго-западъ отъ Созополъ) се срещатъ медни и оловни руди.

Еруптивнитѣ скали сж подействували за издигането на Стара-планина чрезъ нагъване. Това нагъване се е довършило следъ утайването на старотерциернитѣ (еоценови) пластове. Последното се доказва отъ намирането до село Гюзекенъ и носъ Емине, кждето е края на Стара-планина, конгломерати, състоящи се отъ обли камъни въ които се намиратъ нумулити: облитѣ камъни сж споени помежду си съ циментъ, въ който има материали на еруптивни скали като: авгитъ, магнетитъ и др. Пластоветѣ на Еминския носъ сж изправени почти вертикално (отъ нагъването). Вертикалното положение на пластоветѣ личи много добре и подъ водата, когато се плува съ водохвърчило при ясно време и тихо море. Общото направление на пластоветѣ е отъ изтокъ къмъ западъ.

Нашиятъ черноморски брѣгъ около Василико и Ахтополъ чакъ до турската граница (устието на Рѣзовската рѣка) още не е добре изучень. До колкото е известно, той се състои отъ младотерциерни и кредни образувания, а така сжщо и отъ еруптивни скали.

Бургазско пристанище, корабъ „Строги“
27. IX. 1924 год.



Василико и върха Папия, гледани отъ морето.

Фот. Г. Цапевъ.

*) Вижъ — „Периодическо списание на Българското Книжовно Дружество, книга LXI, стр. 362, София, януарий 1900 год.“

И. Б. Скрежинъ.

ГРАДЪ ВАСИЛИКО.

Следъ балканската война на България се дадоха градовете Малко Търново, Василико и Ахтополъ, а сжщо и брѣгова линия отъ Черно море, дълга около 20-30 морски мили. На тая брѣгова линия сж разположени Василико и Ахтополъ, а М. Търново е навътре въ сушата, 60 километра на западъ. Градовете Василико и Ахтополъ сж играли важна икономическа роля въ Турската империя, но съ преминаването имъ въ България, тази роля много се е изменила. Градъ Василико е определенъ за административенъ центъръ на околия, въ която спада и гр. Ахтополъ. Това обстоятелство е помогнало на гр. Василико да се повдигне и засили и да остави надире гр. Ахтополъ. Освенъ това последния градъ преди европейската война е билъ опожаренъ и това още по-вече го е отслабило и дало по-силенъ гласъкъ на засилването на гр. Василико. Въ турско време тѣ сж се надваряли съ икономическата и културната си мощъ, но днесъ Василико има въ тия две области първенство. Това първенство расте и ще расте, а ако единъ денъ се направи и пристанището му, първенството му значение ще се осигори за винаги. Градъ Василико е разположенъ на Черно море югоизточно отъ Бургазъ на разстояние 40 мили; по сухо това разстояние е 86 км. Отъ Созополъ разстояние о по море е 30 мили, а по сухо 45 км. Ахтополъ е на югъ 10 мили по море и 15 км. по сухо. Залива на Василико е малъкъ и е отворенъ на североизтокъ. Вследствие на това североизточниятъ вѣтрове докарватъ въ залива голѣми вълни и го правятъ не всѣкога гостоприемненъ за параходи и вѣтроходи.^{*)} Знаино е, че Черно море на дължина е рзположено малко североизточно. Затова североизточниятъ вѣтрове, като духатъ по цѣлата му дължина, каратъ вълнитъ по тая дължина чакъ отъ рускитъ брѣгове и тѣ достигатъ до нашитъ прибрѣжия доста голѣми и силни. Тия голѣми мощни вълни биятъ съ грамадна сила и шумъ нашитъ брѣгове, а сжщо и цѣлото западно крайбрѣжие на Черно море. Вследствие на това мореходство презъ време на тия вълнения е много затруднено.

Когато тия вълнения буйстватъ, залива на Василико прилича на кипяща бездна и влизането въ него е почти невъзможно. Даже и при поослабнало такова вълнение, мжно се влиза въ него. Не единъ пакъ се е случвало параходъ да идва до залива и пакъ да се връща обратно въ Бургазъ, поради невъзможностъ да влезе въ него. Ако нѣкой храбъръ капитанъ се реши да влезе въ такова време въ залива и закотви парахода си тамъ, той е принуденъ пакъ да се повърне, защото отъ брѣга не може да отиде лодка до парахода.

Бурното море около града и въ открития заливъ не веднажъ е изхвърляло лодки, вѣтроходи, малки параходчета, моторни платноходи, шлепове и разбити части отъ плавателни сждове.

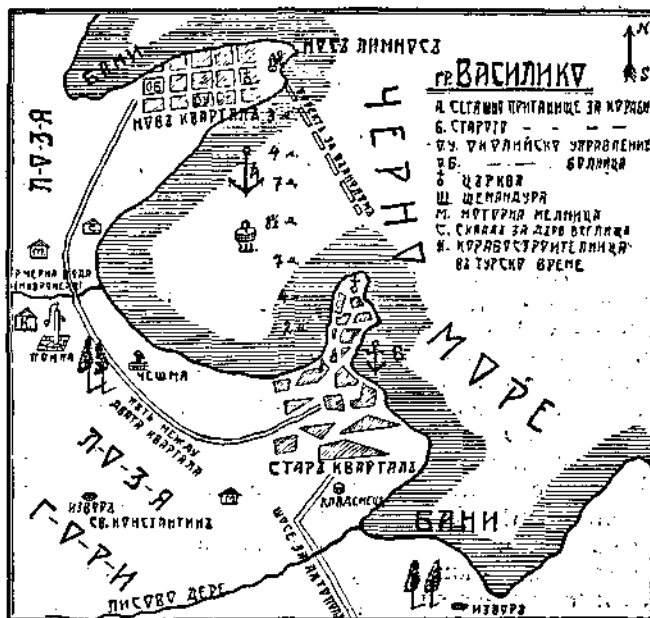
Голѣмото вълнение презъ 1921 г. ще остане паметно. То погълна отъ брѣга на Василико въ дълбинитъ на залива моторната 6—7 тонна лодка „Лебедъ“. Въ скалитъ до южната махала на града изхвърли шлепа „Темрюкъ“, голѣмъ колкото па-

рахода „София“ на Българското параходно дружество. По южно отъ тая махала, на около 2—3 км., изхвърли едно катерче. Северно отъ града, въ мѣстността „Караачъ“ изхвърли италианския катеръ-ремаркьоръ, който е ремаркиралъ за Кюстенджа шлепа „Темрюкъ“. Още по на северъ, въ мѣстността „Урдовица“ изхвърли единъ голѣмъ руски моторенъ платноходъ.

Колкото, обаче, залива е негостоприемненъ въ бурно врѣме поради своята откритостъ, и липсата на изкуствено пристанище, толкозъ по-вече е приветливъ въ тихо. Водата му лъщи като огледало, или пакъ се дипли като сидефена, голѣма постеля. Нощно време, при луна, водата прилича на играюще злато. А когато е свършено тъмно и водата е тиха, мъртвозаспала, ако хвърлишъ камъкъ, ще видишъ какъ падането му ще се осияе съ синкава свѣтлина, която концентрично ще се прѣсне и загасне наоколо; тая свѣтлина е отъ милионитъ микроскопични морски свѣтулки и на наученъ езикъ се казва фосфоресценция.

Залива е съ каменисто и плочасто дъно и не задържа котвитъ на корабитъ добре. Ето защо Бургазското пристанище е поставило въ залива една голѣма шамандура съ яки и тежки котви, за която се завързватъ параходи и вѣтроходи, при нужда. Залива е широкъ при входа си около 1 км., но ежтрешността му е малко по-разширена. Дълбочината му е къмъ южната му частъ и има тия измѣрения: най-дълбоко 8½ м. и къмъ брѣговете (отъ двете страни на най-голѣмата дълбочина): 7 м., 4 м., 3 м., 2 м., 1 м.

Приложената карта дава ясна представа за залива.



На северната му частъ, до новия кварталъ, е пристанището. То е естествено. Брѣга тамъ е варовито-каменистъ и отвесенъ, а дълбочината 3 метра. Вѣтроходи, лодки и мотори въобще плавателни сждове въ водоизмѣримостъ до 30 тона, идватъ и се долепятъ чакъ до него; но по-голѣмитъ спиратъ навътре.

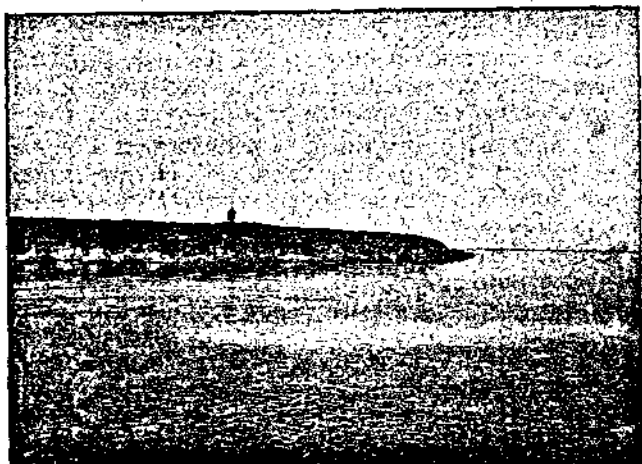
*) Една морска миля е равна на 1852 метра.

*) За да стане всѣкога гостоприемненъ, необходимо е да се защити изкуствено съ вълноломъ.

Въ недалечно бъдаще залива ще бъде защитенъ съ яка стена-вълномомъ, както е показано на картата и ще стане уютно пристанище, което ще дава убежище на корабитѣ и въ най лошо време.

Залива може да приема параходи съ 5 метра потъване, но не и по-голъми.

Дъното на залива е чисто, по плитковинитѣ обрасло съ морски тревы и тукъ-тамъ, въ посока къмъ пристанището, запълнено съ откъснати голѣми камъни, които сега пречатъ на параходитѣ да маневриратъ, но лесно могатъ да се изчистятъ. Въ пристанището при добро време идватъ безъ всякакво разписание вътроходи, а само веднажъ въ седмицата, въ срѣда, параходъ, който извършва редовна пасажерска служба. Но парахода годишно едва може да направи 40 рейса, защото зиме голѣмитѣ вълнения не му позволяватъ да идва всяка седмица, поради малкия му тонажъ и незащитеното пристанище.



Василиковскиятъ носъ (носъ Лимносъ) 1924 г. Фот. Г. Цапевъ.

Единъ василиковски гражданинъ има една десет тонна моторна лодка; тая лодка улеснява превоза на стоки между Бургазъ и Василико, а също и пасажерското пътуване. При хубаво време тя отива до Бургазъ и обратно 1—2 пъти седмично. Тая лодка тази година игра важна роля при започването се риболовство въ Василико, за което по-доле ще говоримъ.

На двата брѣга на залива е разположенъ града. Най-напредъ града е билъ на южния брѣгъ, но едно нещастно опожаряване на града въ турско време, е накарало жителитѣ му да си построятъ къщи на северния брѣгъ, който е по-равенъ и съ южно изложение. Тази частъ на града се нарича „новъ кварталъ“ и е построена по планъ съ прави улици въ шахматовъ редъ, а другата — „старъ кварталъ“ и е съ криви улици и безъ никакво благоустройство. Въ бъдаще града ще се премѣсти постепенно въ новия кварталъ, а стария кварталъ ще се унищожи. Къщитѣ въ двата квартала сж паянтови и обковани отъ вънъ съ дъски, та отдалече изглеждатъ черни и неприветливи. Тѣ сж почти безъ дворища и отъ улицата се влиза направо въ тѣхъ. За живѣне сж полуудобни. Масивни здания има само 3—4: въ новия кварталъ — Околийското управление, митницата и единъ дюкянъ, плюсъ 2 къщи, а въ стария — бившия турски затворъ и още едно здание, но и дветѣ тия постройки сж на срутване.

Въ новия кварталъ сж всички околийски учредения, прогимназията и основното училище;

тамъ живѣятъ чиновници и граждани и се държи чисто; тамъ има и по-добре уредена чаршия.

Стария кварталъ е населенъ съ бѣжанци отъ Тракия, земледѣлци. Вследствие на многото добитъкъ, той не може да се държи по-чисто отъ новия, но понеже е построенъ на високо и удобно мѣсто, тамъ не става такава непроходима калъ зиме, както въ новия и съ това преимущество той стои по-горе отъ новия. Въ този кварталъ има тоже първоначално училище, 2—3 дюкяна и една бозаджийница.

Населението на града въ турско време е било гръцко, но следъ балканската война то се е изселило въ Гърция и мѣстото му сега е заето отъ българи бѣжанци изъ Тракия, преимуществено отъ селата Пенека и Урумбелий. Жителитѣ се занимаватъ съ дърварство, вжглишарство, търговия, земледѣлие, лозарство, риболовство и чиновничество. На пристанището се складиратъ голѣми количества дървени вжглища, които се изнасятъ презъ цѣлото лѣто съ вътроходи за Турция. Тия дървени вжглища и малко количество дърва съставляватъ за сега износа на града. Отъ 2 години обаче, три групи граждани се сдружиха и купиха 3 чифта риболовни лодки (аламани) съ мрежи за паламудъ, торуци, скумбрия и хамсия. Презъ тия две години тѣ наловили кржгло 50,000 паламуда, които тоже се изнасяха и продадоха въ Бургазъ отъ 25 до 45 лв. чифта.

Тия три групи рибари, яко свързани помежду си, съ голѣма енергия започнаха тая нова за българина професия и неуморно работятъ за разширението и усъвършенствуването ѝ.

Но голѣма пречка срещатъ въ бурно време въ неустроеното още пристанище и съ нетърпение очакватъ подобренията, които се проектиратъ да се направятъ.

Тия сжщитѣ завършиха есенния ловъ на паламудъ не особено изобилно, поради настъпилитѣ бури и сега трескаво се готвятъ за пролѣтния риболовъ на циркузъ.

Вноса въ града съставляватъ малки количества колониални, манифактурни и желѣзарски стоки за нуждитѣ на гражданитѣ и жителитѣ на околията. Вноса се сжщо и брашно, защото мѣстното производство е слабо и не може да изхрани населението. Обработваемата земя е около 6000 декара, но е слабо плодородна. Лозята сж около 250 декара, но постоянно намаляватъ, защото фиксерата ги унищожава.

Населението на града е 1670 души и живѣе въ 337 къщи. Но е подложено на злокачествена малария, която взима много жертви.

Климата е морски, съ сухо горещо лѣто, дълга топла и дъждовна есенъ, умѣрена зима и суха студена пролѣтъ.

Вода за пиене се взима отъ една чешма, 2—3 кладенеца и 2 извора. Тая вода е варовита, не особено вкусна и не много изобилна, особено лѣте. И всичката е далеко отъ жилищата, та се носи съ кобилици и саки, но трудно е, а особено зиме, когато се разкаля.

Морскитѣ бани на града сж при двата квартала. На новия кварталъ банята е въ северния заливъ, а на стария — въ южния. По-хубава е банята въ новия кварталъ, защото пѣсьчния плажъ по-добре се нагрива отъ слънцето и е по-сухъ. Лѣте тия бани се използватъ само отъ мѣстнитѣ жители, защото вънкашни хора не идватъ.

Града е заобиколенъ отъ низкитѣ хълмове на Странджа планина, обрасли съ млади гори. Въ тия гори се вѣдятъ зайци, вълци, чакали, диви свини, сърни и много рѣдко рисове. Въ тия гори вирѣе и единъ рѣдкѣ храстъ, *Зеленика* нареченъ, който никжде другаде въ България не се среща. Тоя храстъ расте на сѣнка, подъ голѣмитѣ дървета; има разкошни дълги листа, които вѣчно сж зелени и които, натопени въ вода, траятъ свежи 6—8 месеца. Цвѣти презъ м. май въ хубави виолетови цвѣтове на кичури.

Двата квартала на града сж разположени на малки полуострови. Растоянието помежду имъ е $1\frac{1}{2}$ км. Помежду имъ протича пресъхващата лѣте рѣка „Черна вода“ (Мавронеро), а на югъ отъ стария кварталъ — рѣката „Лисово дере“, която лѣте тоже пресъхва. На тая рѣка има 3 воденици, които работятъ само зиме.

Въ града има 2 малки моторни мелници; има

и нѣколко вѣтрни воденици, но тѣ сж развалени. Жителитѣ на града сж пѣргави и работни и се стремятъ да разхубавятъ и обогатятъ града. Града е много старъ и въ околността му се намиратъ древни развалини. Южно отъ него се издига Странджанския връхъ Папия, високъ 5—600 метра, който служи на мореходството за добъръ упѣтвачъ. На самия връхъ се намира древна развалина, която мѣстното население на шега нарича Настрадаинъ Ходжова воденица.

Околността на града е живописна и богато обрасла съ млади джбови гори.

Но всичко: сгради, земя и гори е безстопанствено и стопанизуването за сега е отъ държавата. Обаче единъ день тя ще го раздаде въ собственост на населението и общината, и тогава града бързо ще се поднови и напредне.

Василико, 26. XII. 1924 год.



Разрушението на ромънския мостъ при Рахово отъ унгарскитѣ монитори презъ 1917 год.

НАСТОЯЩИЯ И БЪДАЩЪ ВОЕНЕНЪ ФЛОТЪ НА ЮГОСЛАВИЯ.

Отъ известно време насамъ общественото мнение въ Югославия, безъ разлика на партийни убеждения, доста сериозно се занимава съ въпроса за създаването на воененъ флотъ, благодарение само на силната пропаганда, предприета отъ членоветѣ на Морското сдружение. Цѣлия печатъ публикува статии и морски проекти, изказвайки мнение като какъвъ да бжде първоначално състава на този флотъ. Повечето отъ проектитѣ за сега се ограничаватъ съ създаване на единъ воененъ флотъ, способенъ да защитава само крайбрѣжието, но споредъ мнението на нѣкои морски капацитети, тия проекти въ последствие ще трѣбва да се разработятъ и да иматъ по-широко приложение.

Въ Сърбия напоследъкъ се е образувалъ единъ националенъ комитетъ, който да има за целъ да ратува чрезъ пропаганда и печата за създаването на воененъ флотъ. Този комитетъ тѣй нареченъ „Адриатическа стража“, има почти въ всички центрове на кралството клонове, които събиратъ волни пожертвувания чрезъ ниродна подписка и отъ сумитѣ на които се образува общъ фондъ за създаване воененъ флотъ; печата отъ своя страна поддържа предприетата отъ членоветѣ на Морското

народено сдружение инициатива съ единъ постояненъ и усърденъ жаръ.

Подъ давлението на общественото мнение, Министерския съветъ е проучилъ най-обстойно и детайлно направенитѣ вече порѣчки за флота, бъдащата програма за военно-морскитѣ постройки и отбраната на крайбрѣжието.

Командующъ морскитѣ сили въ Югославия — Вице Адмиралъ Драгутинъ въ началото на м-ць юни 1924 г. е инспектиралъ цѣлото крайбрѣжие на Далмация, военнитѣ кораби, а така сжщо и всички останали други служби отъ марината. Въ своя подробенъ докладъ до Министерския съветъ, командующиятъ морскитѣ сили предвещава блестяще бъдаще на Югославиянския воененъ флотъ при условие ако правителството следва и изпълни единъ сериозенъ проектъ за морски постройки.

Споредъ доклада на сжщия командующъ понастоящемъ военния флотъ на Югославия нѣма кръстосвачи, нито пѣкъ контра-миноносци. Разполага само съ шесть плавателни сѣда, приспособени за поставяне на мини; тѣ иматъ 500 тона водоизмѣщение, построени сж презъ 1917—18 години и днесъ сж въ отлично състояние. Следъ това има дванадесетъ

миноносци (плячка отъ бив. австро-унгарски флотъ) осемъ отъ тѣхъ иматъ водоизмѣщение по 250 тона, построени сж презъ 1914 година, а останалитѣ четири сж съ по 200 тона водоизмѣщение, постройка 1908—12 години; „Сърбия“ отъ 50 тона, купена въ Солунъ презъ време пребиваването на армията имъ тамъ 1916—17 години; кралската яхта платноходъ „Вила“, която има 250 тона; „Лада“ отъ 130 тона; шестъ риморкѳора (влекачи) отъ 100—260 тона; четири миночистачи; два учебни кораба, движущи се подъ платна и петъ параходи приспособени за майсторски, складове и др. Къмъ горнитѣ единици трѣбва да се прибавятъ още и следнитѣ, които сж на Дунава: Четири монитора отъ по 440—460 тона водоизмѣщение (плячка отъ бив. австро-унгарски воененъ флотъ на Дунава); два ведета и два влекача.

Освенъ това иматъ едно морско училище въ Гравоза; училище за подготовка на подофицери въ Себенико; училище за подготовка на специалисти — въ Катаро и едно подготвително училище за механици. Въ Себенико сжществуватъ още разни школи за подготовка на телеграфисти, телефонисти, радиотелеграфисти и др. специалности съ единъ арсеналъ въ Теодо.

Техническиятъ персоналъ е комплектуванъ повечето съ хора отъ бившитѣ корабостроителници и арсеналъ въ Пола и Фиюме на австро-унгарския воененъ флотъ, — персоналъ опитенъ и добре познатъ съ технически постройки.

По настоящемъ има на служба повече отъ 150 офицери; отъ тѣхъ само 50 сж на служба по корабитѣ, — персоналъ недостатъченъ за подготовка на специално образование. Подофицерския и моряшки кадъръ общо брои 3500 човека, за подготовката и възпитанието на които има още много да се желае (тоя дефектъ е констатиранъ отъ командующия морскитѣ сили) и, че последния е на мнение за даване на по-солодно образование да се повикатъ инструктори отъ Англия.

Годишниятъ бюджетъ на военния флотъ се движи между 600—700 милиона лева, — сума едва достатъчна да покрие обикновенитѣ разходи и подържането на плавателнитѣ сѳдове, но не отъ тая цифра да се правятъ разходи за нови поръчки, нито пъкъ да се предприематъ каквито и да било

реформи. Къмъ своя докладъ Адмиралъ Драгутинъ е представилъ на министерския съветъ и единъ проектъ за нови постройки на параходи и въвеждане на нови реформи, изпълнението на които трѣбва да се извърши въ продължение на едно десетолѣтие 1924—1933 год. Този новъ проектъ е билъ вече разучванъ въ Морското министерство. Правителството подържано силно отъ общественото мнение има действително желание да създаде и даде на своя народъ единъ воененъ флотъ отговоряющъ на съвременитѣ нужди на страната и да може да работи съвмѣстно съ армията и авиацията.

Сумитѣ събрани отъ комитета „Адриатическа стража“, ако и да сж за сега малки, това ни ни най-малко е повлияло върху дейността на управляющитѣ разнитѣ клонове отъ тоя комитетъ, а напротивъ последнитѣ засилватъ все повече и повече своята активностъ; тѣ обсъждатъ въпроса за единъ вънкашенъ заемъ, който да се употребѣи исклучително за покупка или поръчка на нови морски постройки, — заемъ, който безъ съмнение ще бѳде одобренъ и подържанъ отъ правителството. Министерския съветъ даже е направилъ постъпки предъ французското правителство въ смисълъ да отдѣли една частъ отъ 300 милионния заемъ за въ полза на военния флотъ, но шефа на Военната французска мисия — маршалъ Franchet d'Esperey, е далъ да се разбере на югославянското правителство, че правителството на Републиката нѣма да погледне съ добро око на това искание.

Въ последнитѣ дни една група капиталисти отъ сърби и хървати сж въ преки преговори съ нѣкои английски корабостроителни кѳщи за постройката на нѣкои бойни единици изплащането на които да стане въ продължение на 10 години, като лихвения процентъ бѳде най-малтъкъ и ще се заплати отъ правителството. Последната мисия на английския командантъ Thornton Dawn отъ английския воененъ флотъ — не може да не бѳде въ свръзка съ тия преговори, а отъ друга страна като се има предвидъ безпокойствието на французскитѣ морски крѳгове отъ тия преговори, — всичко иде да потвърди, че такива преговори действително сжществуватъ.

Бургазъ, 1 августъ 1924 година.

Превелъ: Н. Фурнаджиевъ

Ем. Мутафовъ.

МОРЕТО И ПЕНЧО СЛАВЕЙКОВЪ.

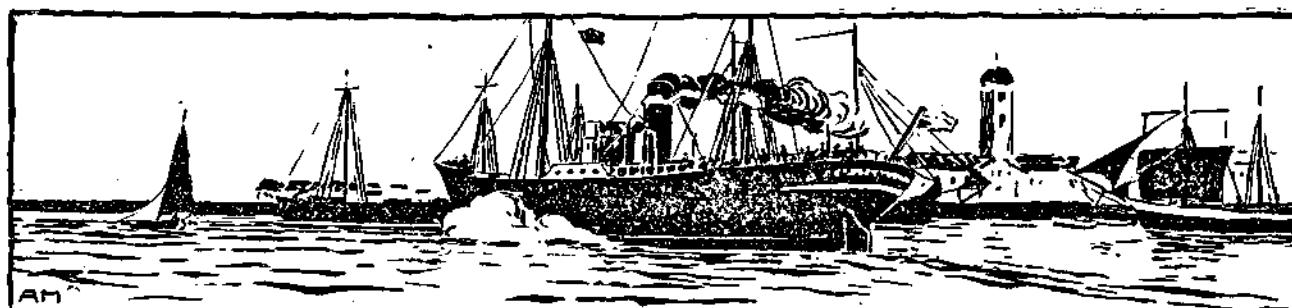
Пенчо П. Славейковъ се отнася къмъ морето като художникъ, за когото природата, изобщо, е средство да изрази преживѣнитѣ си чувства, мисли и настроения. Затова тя (resp. морето) трѣбва да се проследи въ процеса на неговото мислене и творчество. Ако въ поезията на Ив. Вазовъ морето е красива обстановка за посетични мечтания,* то у П. П. Славейковъ е поетиченъ образъ конкретизиращъ собственото му душевно състояние. При това този образъ, спокоенъ или развълнуванъ, движението на вълнитѣ и несломимиятъ духъ на плувцитѣ е майсторски нарисуванъ. Например не си спомнямъ въ нашата литература по-красиво нарисувано море отъ следната страница:**) „Бѣше презъ май — тиха и ведра вечеръ... Още

*) Вижъ статията ми „Морето въ поезията на Ив. Вазовъ“ — „Морски Сговоръ“ бр. 10 год. 1.

***) Въ цитатитѣ е запазенъ правописа на П. П. Славейковъ.

отъ далечъ, презъ дрезгадината на вечеръта, азъ се вирахъ въ тъмнитѣ очертания на линиитѣ татъкъ горѣ по хълмоветѣ — низкитѣ хълмове, които съ приближаване на кораба къмъ брѣгътъ, се издигаха по-високо и все по-високо, тъмни и по-тъмни. Струваше ми се понѣкога да съзирамъ тукъ-тамъ по тяхъ да блѣщука огнець — скрие се, блѣсне отново, синкавъ и трепетенъ, и угасне. Като звездици се вестятъ, тия светлини, и щомъ се взрешъ, — дръпватъ се и скриятъ нѣкъде завистливо. Тамъ, въ горитѣ, трѣбва вече да е нощъ... Вълнитѣ, едвамъ порѣбили морето, отдавна вече почнаха да се улягатъ и само една тънка ивица бѣла пѣна лжкатуши надлъжъ по брѣгътъ, прекъсва се тукъ и тамъ и свива на дѣсно задъ скалистиятъ извивъ на острова, татъкъ дето надъ мъхавитѣ канари се бѣлей нѣкъква ограда и въ срѣдата ѳ стѣлпъ — като че ли жертвено мѣсто, нѣкакво оброчище.

Корабътъ спрѣ на пѣсчливий равенъ брѣгъ,



Въ Варненското пристанище.

Рисунка отъ Ал. Мутафовъ.

дето никои не чакаше, като на други брѣгове, на които спиратъ кораби. Ние излѣзохме на брѣга отъ никого непосредствати, дамата въ черно и азъ, пѣт-никъ за острова на блаженитѣ“. (Събрани съчинения, т. VI, кн. 2, стр. 144—145). Тѣй хубавъ е и образътъ на моряка въ поемата „Предъ острова на блаженитѣ“ („Епически пѣсни“, стр. 155): Плуцитъ сж изгубили надежда да видятъ родни брѣгове, изнирени сж и ужасъ е разтворилъ широко очи имъ, веч' тѣ незнаятъ, къмъ кжде ги тласкатъ вълнитѣ съ оглушителенъ ревъ: но все неотпада мъжеството имъ, не се отчайва предприемчивиятъ духъ.

Такова поетично дѣло разраства въ зависимостъ отъ свързката съ дълбокитѣ основи на народния животъ. А не можемъ каза, че българскиятъ народъ се е вживѣлъ въ буритѣ и блѣска на морето. За него морето е нѣщо невидимо опасна стихия, прелетима само отъ епическиятъ, приказничиятъ юнакъ, за да си спечели чудна хубавица „презморянка“, или за да занесе „аризмо“ на Света гора**). Съвсемъ другъ е случая съ Балкана, напримеръ. Прострянъ изъ цѣлата страна „той разказва легенди“ за участъта на родния край — отекъ на вопли и въздишки: сподавенъ изразъ на несравними, неизмѣрими страдания. За тази участъ морето е останало нѣмъ свидетелъ, та ни гнѣвниятъ му ревъ, ни милувниятъ му плискъкъ се врѣзали въ паметта на народа, за да зазвучатъ въ легенди и пѣсни, що извикватъ изъ мрачината на дълбоката безпросвѣтна робска нощъ полета на свободния човѣкъ. Нашитѣ дѣди и майки сж пѣли пѣсни за тозъ полетъ — за хайдука, пѣли сж ги по балкани и долини, по Дунавъ, Марица и Вардаръ, но не и по морето, този първоизточникъ на живота, тази родственица на небесата, необвързана съ веригитѣ на робството, неограничена отъ рамкитѣ на поробената страна. Тѣзи пѣсни сж откликъ на героични подвизи и на воля калена въ борбитѣ на живота. Въпреки това, обаче, и въпреки всичката си чаровностъ, доскоро тѣ не бѣха прекрачили етническитѣ граници на страдания народъ, за да известятъ на свѣта, за българитѣ — за тѣхнитѣ страдания, купнежи и полета на свободния имъ духъ. А това се обусловило колкото отъ географическото разположение на България, отъ историческитѣ събития, толкова и отъ отчуждеността на българитѣ отъ морето. Чуждиш ли се отъ морето, и то ще се чужди отъ тебе — ще заключи съкровищницата си

за тебъ и нѣма да разгърне ширината си, приятно блѣснала, за да се понесешъ по нея свободно къмъ цѣлий свѣтъ. Само народъ, който е заседналъ на морскитѣ брѣгове дълго време, може да се ползува отъ неговитѣ съкровища и да не се подчинява на вълнитѣ, кога жаждата за дѣла въ далечнитѣ презморски страни го тласне на отирито море. Така сблизилитѣ се съ морето народи го разбиратъ, обикватъ, дори го обожаватъ като създателъ на блага и щастие. Любуватъ ли се на морето, кога моряци плъзнатъ по неговата ширина преблѣскваща подъ слънчевитѣ лъчи, или ноше кога се въ него огледватъ месечинка и звезди; вслушватъ ли се въ бури, вълни, въ огнени свѣтковици, прорѣзващи мрачината на облацитѣ и водата; или пъкъ се унесатъ въ невнятитѣ слова на вълнитѣ, кога въ гнѣвтъ си съ ревъ се хвърлятъ на брѣга, . . . скалиститѣ брѣгове ги разбиватъ и възвръщатъ назадъ, тѣ охкатъ, стенятъ и възнегодували наново се къмъ тѣхъ спущатъ съ настървение; тогазъ тѣ все живѣятъ съ морето, борятъ се съ буритѣ и се вживяватъ въ играта на багри, която игра на морето достига една хармония непозната по съвършенството си на суша. Всичко това е вдъхновявало за поетическото изобразяване на морето. Вдъхновявало е всички, които сж живѣли край морето и съ своитѣ кораби сж го кръстосвали на дължъ и ширъ. Отъ Омиръ до проститѣ народни пѣвци, свежо и просто увѣковѣчили възторга на човѣка отъ морското величие, и отъ твореца на най-съвършения параходъ до детскитѣ играчки — ладийка издѣлбана на кжсъ дѣсчица — се виждатъ изтъненитѣ чувства и тържеството на ума надъ грубата сила на природата. У така сродениятъ съ морето народъ морето се превръща на източникъ за по-вишъ животъ, за по-вишъ изкуство, за виша поезия, както напримеръ у атинянитѣ, да не спомена и други народи (англичани, испанци, финикийци, генуезци, венецианци, холандци и др. и др.), които сж били изпълнени отъ радостна жажда за дѣла въ безграничната далечина на морето

Тѣй дълго нашиятъ народъ е заседналъ въ политѣ и пазвитѣ на планинитѣ. Затова у насъ шемнитѣ върхове на балкана привличатъ сърцето и поетътъ тамъ долава легенди за безкрайния низъ промѣни на народната страна. А морето, къмъ което Балканътъ стремително се стуща за да се взре въ прозирнитѣ му далнини, виждащецъ тамъ бждаще благатко е останало (морето) непозната страна. Обаче, то съ своята роль въ стопанския животъ и съ своето полуживо естество — съ гнѣвния си ревъ и весель шумъ, съ своитѣ въздишки,

**) Вижъ „Български народни пѣсни“ отъ Бр. Миладинови, Шапкаревъ, Литер. сборници.

стенания, съ своето миловно галене, най-после съ невъдомитъ си дълбочини и тайнитъ на с оето движение се е оказало подходенъ символъ въ съвременната поезия. Така, напримеръ образътъ на тъмното море съ вѣчно немирнитъ вълни е можалъ да изрази тихата тѣга на П. П. Славейковъ, городена отъ бездейността на свѣта за обществена правда, за човѣшкото въ човѣка, за върховния миръ и свѣтлина и че при тази бездейностъ (заспалостъ по-направо) едни страститъ тъмни сж будни. Тѣ бушуватъ и въ захлась нѣщо шепнатъ. Въ тѣхъ се е вслушалъ заспалиятъ свѣтъ, за да долови ва тъмния имъ гласъ екъ отъ предвечната имъ тайна, отъ първотданата мисль.

„Бледний мѣсецъ кротко греи
и лучи вълшебни лей
Сънний миръ сънь осени . . .
Само будните вълни
въ тъмното море немирно
се премятатъ беззапирно.
И унесени въ захлась,
нѣщо шепнатъ съ тъменъ гласъ, —

А заспалата вселена,
каточели въ трепетъ плахъ,
слуша, дано схване въ тѣхъ
нейде някой ревъ далеченъ —
— екъ отъ хаоса предвеченъ“.

(„Сънь за щастие“. № 10).

Въ това безспирно вълнение, „тежко на тезъ, що сж безъ стягъ“. Въ № 13 отъ „Сънь за щастие“, движението на морето, представено индиректно е символъ на страститъ въ живота, които премятатъ поета останалъ самотникъ и сетилъ се за онѣзъ, що сж безъ стягъ. Тукъ морето е представено като среда, която превръща, преражда човѣка.

„Гонятъ се, мятатъ се, пляскаатъ се, реватъ
тъмните морски вълни;

тѣй както страститъ тъмни и като тѣхъ

„Гласкатъ и люшкатъ разбитий ми челнь
те къмъ незнайни страни.

Тѣй е съ човѣкъ, който пълненъ съ надежи и вѣра се билъ впусналъ въ вихъра на живота, а сега е останалъ съ едничка надежда, символизирана въ

„Чайка сиротна надъ него лети,
блянъ отъ щастливите ми дни.
Готвятъ се, мятатъ се, пляскаатъ, реватъ
тъмните морски вълни.

И пакъ толкозъ хубава, ако и съ нѣколко краски нарисувана, картина на развълнувано море, Най-после изхвърленъ е разнебитениятъ челнь на пѣсчливия брѣгъ.

„Обляно въ блясъкъ, въ далнини
морето въ него е замряло;
почиватъ тъмните вълни
въ борба съ буря уморени.
Лежи на пѣсчливий брягъ
челнь — разнебитени останки;
вълните въ бясния си бягъ
сж го изхвърлили гдѣява
Долита пѣськъ пронизливъ
отъ чайна стонъ на жалба жива . . .
Надолу по брягътъ ронливъ
едвамъ личатъ следи отъ стѣпки.

(№ 49 — „Сънь за щастие“).

Никжде въ разгледанитъ пѣсни авторътъ не е загатвалъ за своитъ чувства, но отъ висотата на спокойното съзерцание така е одухотворилъ морето, че то възстава въ представитъ ни съ всичката си прелестъ като лична преживѣлица. Морето

съ лекия си и елегиченъ тонъ се оказало най-подходящо да изрази задушевния миръ на П. П. Славейковъ, да фиксира нѣжната тиха тѣга навѣна отъ личната му участь сходна съ нерадостната сждба на родния край, чрезъ който Славейковъ вижда свѣта.

Обаче, недогледната ширина на морето възбужда жажда за дѣла, влече къмъ далечинитъ и съ отвѣднитъ си брѣгове подхранва надежди за широко отворенитъ врата на бждащитъ дни, дни на нова обичъ, що животъ твори, а не катъ любовта на този брѣгъ, която „въ плевель глѣхне“. Морето дава сили, подхранва смѣлостъ и упоритостъ въ борбата съ буритъ и вълнитъ. Избралиятъ за свое поприще тази борба става независимъ и можщъ — растатъ му целитъ, а съ тѣхъ расте и той. Предъ него „заглѣхатъ тъмнитъ вилиѣещи вълни и той се заогледва въ вълшебния имъ блѣсъкъ“, ил' пъкъ „се вслушва въ несвѣстния имъ ревъ“. Морето (resp. живота) му се гали (нему, на бореца) и съ рамонъ тихъ му шепне свиднитъ си блѣнове, родени въ тайнственитъ негови недра; а тихиятъ вечернякъ вѣе понесълъ съ себе пѣсенята на рибаря. Но ей че бѣсенъ вихъръ се развилнява, хвърля се надъ тъмнитъ вълни и съ бѣсътъ си ги заразява. Това не смущава смѣлия борець (плувецъ).

„Презъ мракъ и бура плавамъ съ песенъ азъ,
И нищо ми сърцето не смущава!
На идеала фартъ греи: кърмчия
Е любовта ми — дето и да съмъ,
Знаемъ, ще изляза на честитий брягъ!
Честитий брягъ сж бждащите дни“.

(„Сърце на сърцата“—Епически песни, стр. 63—70).

Ако и да е идентифицирана тази борба съ тая въ живота — борбата съ страститъ тъмни; то поемата, една отъ най-хубавитъ на морето. А концепцията на поемата „На другия брягъ“ („На острова на блаженитъ“ стр. 79) е немислима безъ морето и отвѣдния му брѣгъ, който въ душа жадна за другъ животъ лелѣе надежди, че ще намѣри именно тамъ, всичко що иска за бжднитъ дни: нова любовъ и оня. които времето победили и живота съ своя свѣтлина къмъ нови идеали освѣтили

Тѣй: На морския стрѣменъ брѣгъ застаналъ той вли погледъ въ далнини, както орелъ въ плячка погледъ влива —

„вълните спятъ, и въ своята тишина
спи далнината мълчалива
И дълго той недвиженъ тамъ стоя,
и въ тишината му се стори
каточели нечутъ да чува гласъ
изъ бездната да му говори.
И той се вслуша, въ далнината взрѣянь.
Мълчагъ вълните спотаени . . .
И като сянка тамъ на другий брягъ
тъмнеятъ се едвамъ съзрени
редъ кипариси, тъменъ, строенъ редъ —
тайнственъ безъ край алей . . .
Той знаешъ: кой и накжде
вървяха съ векове презъ нея.
И мъчеше душата му за тамъ
блянъ тъменъ още отъ години,
блянъ и купнежъ — “

Но стѣпиль вече въ лодка той рече:

„Предъ менъ се днесъ широките врата
на бждащите дни разстваря.
И тамъ отивамъ азъ на другий брягъ
и радостенъ отивамъ ази — “

Това е бурното море на собствения му духъ, по безпокойнитъ талази на което трѣгва той. Тукъ морето е символъ художествено изразилъ интимния миръ на поета, който е сбралъ въ душата си копнежитъ на хиляди жаднеющи за отвѣдния брѣгъ.

О, ако тази строфа можеше да каже българският народъ, като влюбенъ въ морето; тогазъ не биха му натяквали съ укоръ, че живѣе при една неизчерпаема съкровищница отъ духовни и материални блага, а неумѣе, или по-право не посѣга да си нагребе отъ тамъ, за да поправи благосъстоянието си, да нареди-щастieto си.

Тѣзъ и подобни тѣмъ творения сж възможни само при едно вживяване съ морето — най-правдоподобния природенъ символъ на живота. Това е схваналъ Пенчо Славейковъ по силата на творческото си прозрение е поетова интуиция средъ единъ животъ, въ който се възпъватъ само планинскитѣ усои и вършини, горитѣ, полята, долинитѣ, най-последелитѣ и бекярът ото въ чужбина, по суша пребродена, ала не и морето разстлало лазурна грѣдь въ безмѣрни ширини преблѣскваща подъ слънчевитѣ лъчи, гачали е обсапана съ безброй елмази.

Съ вълшебство осияното величие на морското еднообразие срѣява рой блѣнове, които стопяватъ всичкитѣ патила на моряко и рибаря. И Пенчо Славейковъ е видѣлъ, че както морето тѣй и живота на плувци и рибари е подходеиъ символъ за борца и пателиитѣ му въ живота. („Предъ острова на блаженитѣ“ — Епически пѣсни, стр. 155—158 — „Боре Вихоръ“, биографична бележка въ „На острова на блаженитѣ“ стр. 7. — „Кѣмъ кой брягъ?“ пакъ тамъ стр. 27). Плуvcитѣ минаватъ дни, години въ върли борби съ буритѣ и очакватъ тиха почивка въ родния край. Изморени сж вечъ, изгубили надежда за такава почивка, но изпречва имъ се нечаканъ брѣга на блаженитѣ. Току да слѣзатъ на този брѣгъ, вълнитѣ ги отвличатъ „отново играчка на бури“.

„Вилнеятъ вълните и кораба мятатъ —
Какво ли напредъ ги очаква? . . .
И сякашъ презъ морския плясъкъ гласъ
честьта имъ незнайна оплаква“.
(„Епически песни“ стр. 158).

„Вилнеятъ тѣмните вълни —
гребците робщятъ изнурени . . .
„Кѣмъ кой брягъ? Кѣмъ кои страни?“
Назадъ е мракъ, напредъ стѣмени
обвити небеса въ мъгла.
И кървавъ потъ отъ смръщени чела
по бледи образи ручи . . .
Те впили сж напредъ очи
и вслушватъ се въ рева несвесенъ
на тѣмните вилнеящи вълни . . .“

(„На острова на блаженитѣ“, стр. 27).

Пенчо Славейковъ, за когото страданието е изворъ на по-дълбокъ животъ на душата и на всѣко вишо изкуство, е доловилъ мжкитѣ на моряцитѣ и въ тѣхнитѣ патемии видѣлъ живота на борцитѣ. А тихия, благовестенъ и радостенъ животъ, който морето, съ специфичната особеностъ на условията си дава на човѣчеството, е останалъ непознатъ за поезията му. Изобщо, както и други пжтъ сме казвали, животътъ на море и край море, въ своята пълнота, не е можалъ да намери художественото си възпроизвеждане въ нашата поезия.

Когато търсимъ да посочимъ, доколко морето е художественъ мотивъ въ творчеството на П. П. Славейковъ, ний достигаме до заключение, че то не е одухотворена форма или движение, а преживѣлица, т. е. обектъ оживенъ отъ душевното състояние на поета. Затова то се възприема като изживяиъ миръ.

Съвсемъ другъ е мотива море въ поетичнитѣ творби приведени отъ П. П. Славейковъ, каквито сж, напримеръ „Морска тишина“ и „Рибаръ“ отъ Гете; „Пловецъ“ отъ Езиковъ; „Замъка край морето“ отъ А. Уландъ; „Пѣсень № 5“ отъ Х. Хайне; „На брѣгътъ“ отъ Р. Демель; „Песень на морето“ отъ К. Ф. Майеръ*) Въ тия творби животътъ на и край море е художествено възпроизведенъ като форма и движение, които възприемаме като художествени образи. Такъвъ е мотивътъ въ „Морска тишина“: Неподвижно е морето и вълнитѣ се галятъ съ брѣга, а морякътъ се съглежда загрижено въ далнини.

Рибаръ сподирилъ дивна русалка, изплавала изъ глѣбини, спусналъ нога, изчезналъ въ дълбочинитѣ, и брѣгътъ опустѣлъ. („Рибаръ“ отъ Гете). Такъвъ е мотивътъ и у Езиковъ — „Пловецъ“: Морето е бурно, денемъ и ношемъ грозно вий, и въ злокобния си просторъ беди безчетни крие.

„Смѣло, братя. Вече дойде
за плутвание часъ,
Бързокрилата си лодка
по вълнитѣ пушамъ азъ.
Черни облаци се сбиратъ
диво грозний вѣгъръ вий;
буря некъ реве; съсъ нея
ше да се поборимъ ний!
Смѣло, братя! Нека бѣсно
бурното море играй,
и подъ бранове сърдити
грозна бездна да зияй.
Тамъ задъ далнината бурна
има щастлива страна —
тамъ сж ведри небесата.
тамъ е вечна тишина.
Но изнисагъ тамъ вълнитѣ
само съ мошени духъ човекъ . . .
Смѣло, братя! Отъ далеко
виждамъ азъ честити брѣгъ!“

(„Лъчи на поезията“, стр. 149).

Най-последелитѣ и персонифицираното море въ стихотворението на К. Ф. Майеръ: Песень на морето кѣмъ облацитѣ „нейни рожби“, които изпраща въ борби нечути да узнаятъ радостята.

„На добъръ часъ! Живота се въ борби познава.
Плавайте по воля на небесата сини!
Спирайте на отдихъ само по вършини!
Спирайте се въ бури, блѣскайте, разете —
младостъ, млади сили въ битви не жалете.“

Такова е самото море, това завещава и на своитѣ рожби.

„Изморени, въ дѣждъ се най-подиръ излейте:
кладенци пълнете, извори излейте
и въ реки бучете презъ гори, полени —
мили рожби, пакъ се върнете при мене.“

(„Немски поети“, стр. 88).

Като съпоставимъ разгледанитѣ оригинални творби на Пенчо Славейковъ съ преводнитѣ, става ясно, че художествениятъ мотивъ море у него е преживѣлица конкретизирана като морска стихия. Такова е морето въ процеса на П. Славейковото творчество. Процесъ, който при отчужденостята на българитѣ отъ морето все пакъ е далъ на нашата поезия високо поетични творения. А какво би било, ако нашиятъ народъ живѣеше на брѣга на морето и използуваше съкровищницата му за блага въ живота?

Варна, августъ 1924 г.

*) Вижъ статията ми „Морето въ поезията на Иванъ Вазовъ“ — „Морски Сговоръ“ бр. 10 год. I.





Рибуване въ Месемврия.

Фотог. П. Калъчевъ.

Мичманъ Върбановъ.

С Ж Д Б А.

Студена зимна нощъ. Въ малка слупена стаичка, около едва мжждеющия огънь, стои жена.

Въ ржцетъ си тя държи повито въ окжсана постеля дете, по тежкото дишане на което, се познава че е болно.

Въ стаята е полутъмно. Само малкото кандилце предъ иконостаса едва разпръсква владеющия мракъ. А вънъ вѣтърътъ бѣсно вие.

Ето три часа се изминаха вече отъ какъ тя го чана, защо ли не се връща той.

Дали не му се е случило нѣщо?

Лошо предчувствие я наляга. Тя си спомня четирмата негови другари, които морето погълна миналата година. И той сега е самъ, съвсемъ самичъкъ, пѣкъ и лодката, Боже опази, черупка.

Не! тя не вѣрва, че Богъ ще бжде така безмилостенъ къмъ тѣхъ. Той нали вижда какъвъ трудъ полагатъ тѣ за да смогнатъ.

Еднажъ миналата година, той пакъ така закъсна, даже не се върна цѣла нощъ.

Колко се уплаши тя тогава. Какви ли не мисли и минаха презъ ума. Но и времето тогава бѣше хубаво. А сега морето тѣй страшно бучи.

Тя поглежда къмъ малкия часовникъ, който едва се забѣлѣза всредъ тъмнината, още единъ часъ се е изминалъ.

Отново безпокойствие я обладава. И пада на колене предъ иконостаса. Тя моли Божата майка да го запази, да се върне здравъ при нея. Сълзи капятъ отъ очитѣ ѝ. Дълго тя стои на колене. Сетне успокоена сѣда на близкия одъръ.

Ами ако се е усмихнало щастieto му, ако е хваналъ много, много риба. Толкова много, че да нѣма кжде да я туря, пълна лодка.

Тогава той ще я продаде и съ паритѣ ще си вземагъ всичко — храна, дърва, дрехи. Пълна лодка съ риба не е малко.

Пятната врата се хлопва. Тя се сепва отъ своята замисленостъ.

Дали не е той? Усмивка озарява измжченото

ѝ лице. Тя чака да чуе познатитѣ ѝ стѣпки — но вънъ само вѣтърътъ по-силно вие.

Тя свежда погледъ къмъ спящето дете. Защо сега не е такава малка, безъ мисли, безъ грижи.

За него, за това малко невинно дете, Богъ ще запази нейния мжжъ.

* * *

Бурна нощъ. Бѣснитѣ вълни се издигатъ като грамадно чудовище, което разперило ржце, иска да погълне всичко предъ себѣ си.

Отдавна морето не е било така лошо.

Той е самъ. Никой другъ не е излѣзаль.

Малката лодка като безпомощна черупка се мята върху грамаднитѣ вълни, но той не се плаши. И другъ пѣтъ е виждалъ морето такава, па и по-лошо го е виждалъ той.

Ето още малко време остава и той ще се прибере задъ острова. Тамъ ще бжде тихо и той ще може да хвърли мрежата си.

Гжста мжгла загубва всичко, той спира да гребе и започва да разтрива вкочененитѣ си ржце.

Камбаненъ звѣнъ пѣтрепва въ нощта.

Това е пощенския параходъ, който минава покрай острова. Той даже вижда силуета му.

Но защо той се движи така близо; или нему тѣй му се струва.

Той като че ли отива право къмъ скалитѣ.

Отъ парахода долитатъ звуци отъ музика. Тамъ сега навѣрно е пълно съ хора; мжже, жени и деца. Всички очакватъ да стигнатъ скоро въ близкото пристанище, но курса на кораба не води тамъ.

Но не! това не може да бжде, сигурно сж сбъркали пѣтя. Та тѣ отиватъ къмъ явна смъртъ. Той трѣбва да ги предупреди по нѣкакъвъ начинъ. Какво да направи?

Ще имъ пресече пѣтя, това сигурно ще . . .

И той запалва стоящия на носа фенеръ, и съ всички сили започва да гребе.

Потъ капе отъ челото му. Вълнитѣ заливатъ

лодката му, той цѣлия е мокъръ вече, но това не го интересува.

Дали ще стигне на време?

Чудно защо така се чувствува отмалялъ, и то тъкмо, когато му трѣбватъ сили.

Една вълна отнѣса лопатата му, но той не обръща внимание на това.

Нали всички ще погинатъ, ако не го спре.

Тогава той взема фенера и започва да го маха въ ржцетъ си.

Отъ парахода се чува звукъ отъ свирка, сигурно сж го забелѣзали.

Обезсилентъ той пада въ дъното на лодката.

И наистина отъ парахода забелѣзаха лодката заедно съ махация се фенеръ, но до като успѣятъ да спратъ, тя стана на парчета отъ удъра, който получи.

Всички останаха очудени, защо този човѣкъ отиде подъ парахода, къмъ явна смъртъ.

И чакъ послѣ когато видѣха мѣстото разбраха всичко.

Напразно останаха усилията на капитана да намери човѣка, който така геройски жертвува живота си за да спаси другитъ.

Ни следа не бе останала.

* * *

Въ стаята е тъмно, недавна горящето кандилце е огаснало вече.

Презъ отворената врата, вѣтъра бѣсно вие.

На колѣне предъ иконостаса стои жена.

Тя все още чака да се върне той, който нивга не ще се върне.



Рускитъ пристанища презъ 1924 г.

Journal of Commerce отъ Ливерпулъ печати следнитъ сведения за рускитъ пристанища. Тия сведения сж били събирани отъ кжщата Furnes Whity et Cie споредъ изпратенитъ й данни отъ нейнитъ представители въ Новоросийскъ, Одеса и Николаевъ. Ето какво е било споредъ този източникъ състоянието на сжоржженията въ тѣзи три пристанища презъ 1924 год.

I. Новоросийскъ — За да се улесни подновяването на търговията съ храни, предприети сж въ пристанището поправки: драгирагъ се басейнитъ и проходите, престрояватъ се кейоветъ. Драгирането е започнато презъ юлий 1923 г. и е продължавало отъ тогава редовно, като е сполучено да се достигне на много мѣста дълбочина отъ 8—10 м. при кейоветъ. Около 30 кораба могатъ да бждатъ на котва едновременно. Единъ агентъ отъ Английския Ллойдъ се намира постоянно въ пристанището.

Пристанището разполага сега съ петъ кейа, които могатъ да бждатъ използвани: първиятъ е предназначенъ за службата съ пасажери и стоки, двата следующи — за трафика съ петрола, последнитъ два — за трафика съ зърнени храни. Освенъ това, има още три поста за товарене по вълнолома, който затваря пристанището отъ западъ и два върху източния вълноломъ.

Сжоржженията за товарене изглежда да сж въ добро състояние.

II. Одеса — По вида си изглежда, че пристанището се е измѣнило малко отъ войната. Главната промѣна е изчезването на елиатора, който позволяваше прѣкото разговорване на вагонитъ въ хамбаритъ на корабитъ. Елиатора не е още поправенъ. Два ледокола сж предадени посточно къмъ пристанищната служба.

По кейоветъ има 18 поста за приставане при средна дълбочина 8—10 м. Липсата на сжоржжения не позволява използването на повече отъ 12 поста едновременно. Пристанището за петрола има още два поста за приставане, но дълбочината при входа е само отъ 6'60 м., затова то сега е запазено за това

рене малкитъ параходи и се предвижда въ скоро време да бжде драгирано до 7'50 м. Въобще, сжоржженията сж широко задоволителни за сегашнитъ нужди на пристанището.

Корабитъ които отиватъ въ Одеса сж оплжвани отъ пилотъ още отъ пристанището „Санъ Ека“ находяще се два часа отъ Одеса.

Предъ видъ предполагаемото увеличение на трафика въ Одеса, започнати сж работи за привеждането въ добро състояние входоветъ му, създава се спасително дружество, но на което още липсватъ плавателни средства. Липсата на ледоколи бѣ твърде чувствителна миналата зима и причини на нѣкои кораби закъснения до 15 дни.

III. Николаевъ. — Споредъ най-последни сведения, пристанището и входоветъ били достъпни за кораби които газятъ 8'40 м. (срещу 9 м. преди войната) При кейоветъ, дълбочината достига само 8'10 м., но при нѣкои вѣтрове, тя лесно се въздига съ 30 см. още.

Ледтъ се появява обикновенно презъ месецъ януарий и изчезва въ края на мартъ, свободата на плаването обаче е доста добре осигурена съ тритъ ледокола отъ пристанищната служба. Постоветъ за приставане се разтилатъ на повече отъ 3000 метра, но тѣй като повече отъ пристанищнитъ желѣзопжтни линии сж вънъ отъ използване, не е възможно да се товарятъ повече отъ 6 кораба на веднажъ.

Въобще, входа на чужди кораби въ Черноморскитъ или въ тѣзи отъ Азовското море пристанища става съ позволително издавано отъ представителя на „Внѣшторгъ“ въ Цариградъ. Отъ друга страна, кораби подъ знаме на страна сключила съ Русия търговски договоръ се ползватъ съ улеснение при плащането като се намаляватъ нѣкои пристанищни такси.

Въпреки даденитъ гаранции отъ източникитъ, кжщата Furnes Whity et Cie заявява, че съобщава тѣзи свѣдения като снѣма всѣка отговорност отъ себе си.

Berliner Börsen Courier, въ статия, която възнася благата отъ Търговското и Морско Германо-

Съветско съглашение, изнася интересни цифри за общото движение въ разнитъ руски пристанища презъ деветътъ първи месеца отъ 1923 год.

Балтийско море: 470,000 тона нето съ чужди кораби и 102,000 подъ руско знаме

Бъло море: 283,000 и 8200.

Черно и Азовско морета: 463,000 и 13,469.

Каспийско море: 75,000 (само подъ руско зн.).

Вижда се, че Руското знаме заема само второстепенно мѣсто въ Рускитъ пристанища.

Въ Балтийско море дейността на руската търговия се съсредоточава въ Петроградъ. Споредъ *Industrie und Handels Zeitung*, който черпи своитѣ сведения отъ Скандинавски източникъ, Петроградъ е билъ посетенъ презъ последната година отъ 633 кораба, отъ които 364 били натоварени и 269 празни. При излизане, числото на натоваренитѣ кораби достигнало 532, число много голѣмо, ако се държи сметка, че изнася въ Съветска Русия, е още ограниченъ. Износътъ се състои отъ следнитѣ стоки: храни 408,000 тона, дърва, 250,000 тона, желязо 45,000 тона, ленъ и конопъ 12,500 тона и разни 20,000 тона.

Ако статистика на *Industrie und Handels Zeitung* е върна изглежда, че петъ знамена си сподѣлятъ по настоящемъ трафика въ Петроградъ: тия на тритѣ Скандинавски държави, на Англия, и на Германия. Ето какво е било презъ 1925 година участието на разнитѣ знамена въ трафика.

Норвегия — 74; Швеция — 58; Дания — 55; Англия — 51; Германия — 191; Холандия — 9; Белгия — 4; Франция — 1; Америка — 1.

Изъ „*Revue Maritime*“ юлий 1924 год.

Превелъ: Н. М.

Островитѣ Шпицбергенъ — Норвежко владение.

На хиляда километра на северъ отъ Нордкапъ (северния носъ) се намира красивата група острови, наречени Шпицбергенъ. Тая маса отъ скали, сжщо така силно връзани, както и цѣлото западно крайбрѣжие на Норвегия, дълго време бе изоставена отъ хората. Само мореплавателитѣ ги поздравляваха отъ далечъ, безъ да се приближаватъ къмъ тѣхъ. Ни единъ корабъ не бе изказалъ желание да стане господаръ на тия пусити мѣста. Преди 23 години островитѣ Шпицбергенъ бѣха само свѣрталище на ловцитѣ на китове. Нѣкои отъ тѣхъ откриха каменовжлени пластове, които бѣха на повърхността и намислиха да ги използватъ. По-късно се откриха тамъ петролъ, злато, медъ и други руди. Тогава се заинтересуваха много хора отъ тия острови и се привлѣкоха значителни капиталы за разработване на минитѣ

Въ 1901 г. посетилъ островитѣ като туристъ, американецъ Лонжияръ. Тамъ той заварилъ едно норвежко дружество, което смѣтало да използва природнитѣ богатства на островитѣ. Той обаче откупилъ тѣхнитѣ права и образувалъ сдружението *Artic Coal Co*. Последното дружество въ 1913 год. успѣло да изнесе 35000 тона каменни въглища. На следната година върху островитѣ работили вече 7 дружества, а именно: две норвежски, едно шведско, едно англо-руско, две английски и надъ тѣхъ здружението *Artic Coal Co*.

Бурята въ 1914 год. съборила постройкитѣ на сдружението *Artic Coal Co* и последното замислило да продаде остатъцитѣ на други експлоататори. Английскитѣ дружества прекратили работата. Въ

1916 год., поради голѣма нужда отъ въглища Норвегия образувала едно обширно сдружение *Sjog Nirske Spitzbergen Kulkompani*, съ 96,600,000 корони капиталъ, въ което взели участие банкитѣ, корепроитежателитѣ и индустриалцитѣ. Само въ течение на две години (1917—1919 год.) изнася на въглища отъ островъ Шпицбергенъ се увеличило отъ 24,000 на 47,000 тона. Въ 1922 год. това дружество е изнесло 75,000 тона и се предполага то да развие годишния си износъ до 250,000 тона. Други три дружества сж се присъединили къмъ работата на голѣмото норвежко предприятие съ цель да засилатъ производството му и да подържатъ националния му характеръ.

По тоя начинъ на островитѣ се е образувала една значителна норвежка колония, която сега притежава: една църква, болница, обща кухня, лѣтбарница, единъ кинематографъ и безжиченъ телеграфъ. Всѣка година островитѣ се посещаватъ отъ норвежки туристи.

По-рано Шпицбергенъ принадлежеше на всички. Англия обаче напустила инсталациитѣ си, а пъкъ Америка продаде своитѣ. Шведскитѣ дружества продължаватъ още да вадятъ въглища отъ острова. Шведското сдружение *Svenska Stenkolsaktienbolaget Spetsbergen* е извадило презъ 1922 година 70,000 тона въглища и предвижда едно бждащо производство отъ 200,000 тона. За да достигне това производство, обаче, му е необходима помощта на държавата. Споредъ последнитѣ известия, Швеция ще подпомогне това сдружение, още повече, че шведскитѣ корепроитежатели и търговската камара въ Стокхолмъ сж се изказали въ сжщата смисълъ. Даже търговската камара въ Стокхолмъ е дала следния съветъ: „На никаква цена да не бжде изоставена експлоатацията на въглищата въ чужди ржце.

Руското дружество е изнесло отъ Шпицбергенъ 27,000 тона въглища до 1920 год., въ която година то престанало да работи. Руско-английското сдружение изнесло 110,000 тона въглища, а холандското—54,000 тона. Споредъ тия данни, общия изосъ на въглища отъ Шпицбергенъ до края на 1922 г. възлиза на 819,000 тона.

Съгласно договора отъ 9.II.1920 год., подписанъ въ Парижъ отъ североевропейскитѣ държави, признава се суверинитета на Норвегия върху цѣлия архипелагъ Шпицбергенъ. Договорящитѣ държави, а именно: Норвегия, Швеция, Дания и Холандия си запазватъ правото само на риболова, както и пълната свобода за достъпъ и разработване на почвата и земнитѣ богатства.

Напоследъкъ на острова Шпицбергенъ е уредена метеорологическа станция.

(Превелъ отъ френски Н. П. И.)

10 годишнината отъ прокопанването на Панамския каналъ.

На 15 Августъ 1924 г. станаха точно десетъ години, откакто първия параходъ „Апсол“ въ присъствието на официални лица процепи водитѣ на Панамския каналъ и отвори съ това навигацията по него. Понеже наскоро по това време бѣше избухнала Европейската война, важноста на това велико културно дѣло изчезна за мигъ въ водовъртежа на бойнитѣ театри и самотъ бждаще на каналъ, вследствие различнитѣ влияния отъ войната, се показваше доста несигурно; обаче въ периода на десетъ годишното свое сществуване Панамския

каналъ възрастна до единъ мощенъ факторъ на международното стопанство и потвърди блѣстящо важността на своето съществуване. Презъ тѣзи десетъ години сж минали повече отъ 25,000 кораби, годишния трафикъ се е учетворилъ, а събранитѣ канални такси сж стигнали шесторенъ размѣръ. За развитието и растежа на едно предприятие винаги най-добра характеристика даватъ сухитѣ числа, а именно:

Година	Число на корабитѣ	Събрани такси въ долари
1915	1075	3,367,550
1916	758	2,408,080
1917	1803	5,627,463
1918	2069	6,438,853
1919	2021	6,172,828
1920	2478	8,513,935
1921	2892	11,276,889
1922	2786	11,197,832
1923	3967	17,508,199

Ако сравнимъ Панамския каналъ съ този на Суецъ, ще видимъ, че последния все още държи първостепенно значение. Презъ последната година (1923) Суецкия каналъ сж го използвали 4,621 кораба и сж заплатили 419,250,419 франка при курса 18 фр. = 1 доларъ или крѣгло 23.291,690 долара, когато Панамския каналъ е показалъ минаването на 3967 кораба, отъ които сж събрани за такси 17,508,199 долара. Година 1924 показва, обаче, едно по-силно движение по Панамския каналъ причинено отъ грамаднитѣ транспорти на камено масло, което се откри въ такава огромно количество по калифорнийскитѣ полета. Свършващата на 30 юни работна година показва единъ рекордъ отъ 5230 кораба и постѣпили такси въ размеръ отъ 24,290,963 дол. или следователно едно увеличение на преминането отъ 1263 кораба или 31·8% и взети такси за канално право 6,782,764 дол. или 38·7%. Каналнитѣ власти сж имали значи презъ последната година единъ среденъ дневенъ приходъ отъ 60,000

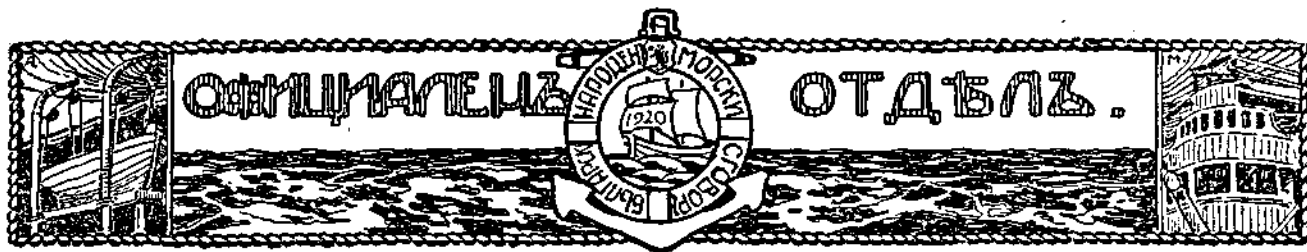
долара. Споредъ мнението на компетентни лица, канала съ своитѣ шлюзове може да задоволи още нуждитѣ на това нарастващо движение безъ да мисли за едно увеличение. Но при все това Съединитѣ Щати за по-голъма сигурностъ сж откупили отъ Колумбия правото за постройката на втори единъ каналъ за 3 милиона долара. Този така нареченъ „Никарагуа проектъ“ предвижда постройката на единъ каналъ надлъжъ по рѣката „Санъ-Жуанъ“ презъ езерото „Никарагуа“ до заливъ „Фонсека“. Въпреки, че изпълнението на този планъ ще погълне чудовищната сума 1 милиардъ долари, осществяването му презъ иднитѣ 2—3 десетилѣтия се смѣта за твърде възможно.

К. З.

Въпреки, че Англия притежава най-големиятъ търговски флотъ въ свѣта, който съставлява 1/3 отъ цѣлиятъ свѣтовенъ тонажъ, все пакъ държавата подкрепя своето мореплаване съ субсидии: за 1923,924 финансова година английското правителство е заплатило на английскитѣ параходни дружества общо 288,352,000 лева (450,550 лири), отъ които крѣгло 160,000,000 лева за презокеанскитѣ линии; 80,500,000 лв. за линиитѣ между Англия и Европа и 50,000,000 лв. специално на „Кунардъ — Линия“. Вънъ отъ горнитѣ субсидии, колониитѣ плащатъ още 172,000,000 лв. за пренасяне на пощата.

Г. С.

И Югославия субсидира своето корабоплаване. По-неже Югославянската дунавска корабна компания е раздала съвсемъ незначителни дивиденди на своитѣ акционери, английскитѣ капиталисти сж изтеглили своя дѣлъ. Тогава дружеството се обърнало къмъ Бѣлградското правителство и го помолило за подкрепа. И веднага министерския съветъ е отпусналъ единъ кредитъ отъ 40 милиона динара, отъ който да се плати субсидия на нуждающитѣ се отъ подкрепа дружества. Корабнитѣ сношения по море отъ Скутари сж напълно преорганизирани и параходната компария „Дубровака Пловидба“ се е решила да организира еддо новополуседмично съобщение между Триестъ, Спалато и Бари. К. З.



Получени отговори въ гл. упр. тѣло на Б. К. М. Сговоръ въ връзка съ изпратения въпросникъ презъ февруарий 1924 год.

До Гл. управително тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ Варна.

Ценейки високитѣ цели на Сговора, по-долу си позволявамъ да дамъ мнение по нѣкои отъ въпроситѣ, които полагате въ окръжното си отъ 23 февруарий 1924 год.

По точка 9. Причинитѣ да любимъ презъ 1913 год. частъ отъ Бѣло море сж, първо, нашиятъ

воененъ неуспѣхъ съ съюзницитѣ, и второ непознанието областитѣ, които бѣхме спечелили на югъ — голѣмото имъ значение за нашето стопанство. Най-печалното бѣше, че това непознаване бѣше общо; дори нашитѣ най-добри икономисти, които бѣха изпратени да проучатъ тия области не можаха да ги оцѣнатъ въ истинската имъ стойностъ. За насъ тѣ станаха благодатна земя, когато следъ Букурешкия миръ грѣцкия държавникъ Венизелосъ ни разкри, чрезъ единъ чуждъ кореспондентъ, че само срещу прихода който дава пристанището и митницата на Кавала, той може да си осигури единъ заемъ отъ нѣколко стотини милиона за благоустройството на Гърция.

Презъ 1918 год. изгубихме най-ценната територия, която бѣхме придобили отъ балканската война — Тракия съ малката ивица брѣгъ покрай Бѣло-море. Изгубихме я защото трѣбваше да се даде на Гърция, която великитѣ сили опредѣлиха за замѣстникъ на Турция. Тѣ бѣха решили изпѣждането на турцитѣ отъ проливитѣ и трѣбваше да оставятъ нѣкоя сила, която да ги пази, но сравнително слаба и лесно уязвима, а Гърция подхождаше тѣкмо най-добре. За да може Гърция да се простре до Цариградъ трѣбваше да мине презъ българска Тракия, т. е. да ни се отнеме и даде ней.

По т. 10. Отъ стопанско гледище, естествено, загубата на Бѣломорския брѣгъ е по чувствителна, отъ колкото Македония, защото последната съставлява отдѣлна за себе си стопанска област. Бѣломорския брѣгъ е интимно свързанъ, чрезъ долините на Марица и Струма съ вътрешността на България по които вървятъ и естественитѣ пѣтища къмъ този брѣгъ. Пристанищата на този брѣгъ, Деде-агачъ и Кавала не сж само портове на Тракия, но и на областитѣ задъ нея, които днесъ се намиратъ въ наша територия, а когато желѣзопѣжнитѣ линии въ Южна Бѣл-ария бѣха въ рѣцетѣ на компанията, Деде-агачъ бѣше пристанище и на голѣма частъ отъ рѣчната областъ на Марица. Поради естественитѣ пѣтища къмъ тѣзи две пристанища, по които има построени и желѣзници, тѣ, добре приспособени и уредени, биха играли въ нашето стопанство сжщата роль, както черноморскитѣ ни пристанища. Излѣзла на Бѣлото море, България ще стане страна съ закръглено земледѣлско стопанство и ще се постави въ условие за всестранно развитие, защото нашето население е работливо, предприемчиво, размножава се бърже и сравнително въ кратко време ще се разшири до всички граници.

По т. 14. Пристанищни съоръжения държавата е построила само въ Варна и Бургасъ, а това е вече нѣщо, даже много. За постройката на тѣзи две пристанища държавата замислюва още презъ 1888 г., едновременно съ постройката на вътрешната ж. п. мрежа. По рано не е могла да направи нѣщо, понеже е трѣбвало да се разпръва съ желѣзопѣжнитѣ задължения които ѝ бѣха наложени отъ Берлинския договоръ. Направеното отъ държавата е, обаче, само частъ отъ строителната ѝ програма досежно подобриенето на съобщенията, по сухо и море. Въ закона отъ 1923 год. за разширението и подобриенето на ж. п. мрежа и на пристанищата и за построяване на малки морски и дунавски пристанища и скели се предвиждатъ мѣроприятія за стопанското развѣтие и на разположенитѣ на Черноморския брѣгъ по-малки градове или населени мѣста. Грижата на държавата за Черноморския брѣгъ не може следователно, да се отрече, сжщото, обаче, не може да се каже за общинитѣ преко заинтересовани въ благотворителнитѣ работи, които се предприематъ и къмъ които до сега, съ твърде малки изключения, тѣ сж останали безучастни. Знае се че въ други държави сж прѣко заинтересовани общинитѣ, а нѣкъде и търговскитѣ камари взематъ участие въ разходитѣ за пристанищнитѣ постройки, ако не за направата на собственитѣ пристанищни съоръжения, то поне въ разходитѣ за обзавеждане на пристанищата и улесняване товаренето и разтоваренето на стокитѣ въ тѣхъ.

По т. 18. Въ нови страни като нашата, съ слабо и неразвито стопанство, желѣзницитѣ и пристанищата, най-необходимитѣ, трѣбва да се построятъ па дори

и ако не би сществувавалъ достатъченъ трафикъ. Улесненията и удобствата които даватъ тѣзи съоръжения допринасятъ за развитието на съобщението; това явление се забелѣзва въ всички нови страни, а сжщо и у насъ. Поради това на въпроса: Правилно ли е, постройката на пристанищата да изпреварва създаването на корабоплаването (разбирамъ национално), отговарямъ, че е правилно. Веднажъ корабоплаването развито, националното корабоплаване може да се създаде лесно: то се свежда къмъ единъ въпросъ на средства.

Дунавскиятъ ни брѣгъ бѣше добре обслужванъ отъ множеството частни параходни дружества, затова и нуждата отъ национално корабоплаване не се е почувствувала много силно. При все това направено е грешка, че не се е създадо такова, защото една малко по редовна служба по нашия брѣгъ би допринесла извънредно много за оживленieto на размѣната между множеството населени мѣста покрай Дунава. Тя щеше да улесни особно паланкитѣ, които не сж свързани съ ж. п. ни мрежа, а такива има още и сега. Най-последно не можеме да не следваме примера, който ни даватъ всички крайдунавски държави, и които правятъ голѣми жертви, за да си създадатъ националенъ търговски флотъ. Дунавъ е международна рѣка, единъ отъ най-важнитѣ водни пѣтища въ средна Европа. Неговото значение ще порастне още повече следъ като се изправи, вдълбочи или подобри, както се предвижда отъ международната Дунавска комисия, и следъ като бжде свързанъ съ по-широкъ и дълбокъ каналъ съ Рейнъ, рѣка съ най-развито вътрешно плаване въ Европа. Този международенъ воденъ пѣтъ, въ подрѣжката на който участвуваме и ние, трѣбва да се използва и то по възможность чрезъ националенъ флотъ.

По т. 20. За сега тѣзи условия не сж на лице. Законътъ за воднитѣ синдикати предвижда корегиранието, съ целъ да се направятъ плавателни, рѣкитѣ Марица и Тунджа, Искъръ, Витъ, Осъмъ, Янтра, Провадийската и Камчия, обаче, тази работа, която ще струва много пари, не е отъ най-належащитѣ. Защото липсва масовъ превозъ. Вътрешнитѣ водни пѣтища, се строятъ за облекчение превозитѣ по желѣзницитѣ и за поевтиняването имъ, тамъ гдето има масовъ превозъ, развита индустрия и минно производство, каквито още у насъ сж въ началото си. Независимо отъ това, покрай нѣкои отъ изброенитѣ рѣки има построени желѣзници или се строятъ такива, а тѣ ще бждатъ, споредъ опита, който се има, предпочетени предъ водния пѣтъ, който не е толкова постояненъ. Сжществено е, обаче това, че нѣма достатъченъ превозъ за едина и за другия пѣтъ.

По т. 12. Мисля, че етнографически, Черноморския ни брѣгъ е вече български, съ малки изключения. Презъ краткото време на свободно сществуване България преобрази коренно този брѣгъ. Направи пристанища въ Варна и Бургасъ и осигури развитието на тѣзи градове. Нищо не е останало отъ старитѣ тия градове отъ преди освобождението. Всичко направено въ тѣхъ се дължи на творческата рѣка на българина; и двата тия пристанищни градове се благоустроиха и станаха едни отъ най-хубавитѣ наши градове. Сжщата промѣна се забелѣзва и въ етнографическия имъ образъ; тѣ щѣха да бждатъ по-скоро български, ако презъ 1896 год. не бѣхме направили голѣмата грешка да прибереме въ тѣхъ чуждъ елементъ, говорящъ турски, и му дадемъ ши-

роко гостоприемство. Отъ направеното покрай Черноморския брѣгъ презъ краткото време на свободно развитие ние имаме, следователно основание да се гордеемъ. Трѣбва почнато дѣло да се продължи и разшири, като се направятъ преди всичко необходимитѣ съоръжения за улесняване съобщението между населенитѣ мѣста по Черноморския брѣгъ, и поработи за благоустройството имъ. Въ това отношение голѣма роль може да изиграе Българския Народенъ Морски Сговоръ.

По т. 34. Тѣй схващамъ азъ неговата роля, да работи за повдигане съзнанието за значението на морето, за прѣжитѣ ползи, които ще има населението отъ него, за голѣмитѣ богатства, които крие то въ себе си. Черноморския ни край е хубавъ и земята около него благодатна; отъ него и морето населението може да си почерпи и осигури благосъстояние; изисква се да съзнае то това, да заработи и се издигне.

София, 21. IV. 1924 г.

Инженеръ Ю. Данчовъ.

БЪЛГАРСКИ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.

СЪОБЩЕНИЕ № 10

1) Русенския клонъ е изпратилъ покана до всички граждани да се запишатъ за членове на Сговора и го подпомогнатъ въ неговитѣ полезни начинания. Съ редъ статии въ мѣстния вестникъ се стрѣми да хвърли по-голѣма свѣтлина върху нуждата да се подкрепи морската идея. Иматъ записани много членове.

2) Сжщия клонъ е успѣлъ да издействува отъ окръжния съветъ една субсидия отъ 20,000 лева. За тая цѣль председателя на клонъ г-нъ Михайловъ се явилъ въ заседанието на окръжния съветъ, където обстойно е развилъ целитѣ, задачитѣ и дейността на Б. Н. М. Сговоръ. Съвета е отпусналъ субсидия за устройване популярни беседи по риболовство и пропаганда за коопериране на рибаритѣ.

3) Пловдивския клонъ е уредилъ на 27 декември 1924 год. семейна среща въ бирария „Батембергъ“, която е била извънредно добре уредена и отлично посетена. Въпреки, че срещата е била безъ входъ, пакъ се събрала една сума отъ 2000 лева чиста печалба.

4) Мичманъ Стоенчевъ, обикаляйки клоноветѣ на Б. Н. М. Сговоръ въ Южна България, е посетилъ Ст. Загора на 12 януарий т. г. дето е държалъ беседа, която била добре посетена.

На 13 януарий той е билъ въ Нова Загора. Тукъ е държалъ беседата си въ салона на кинематографа, който е билъ препълненъ съ публика. Влѣзълъ е въ връзка съ тютюневата фабрика „Загорка“ по въпроса за поставяне на лисчета съ морски афоризми въ цигаренитѣ кутии. Управлението на фабриката е дало благоприятенъ отговоръ.

На 14 януарий Мичманъ Стоенчевъ билъ въ Сливенъ — но беседата не се състояла и той заминалъ за Ямболъ. Тукъ беседата била добре посетена (отъ около 200 души). Тютюневата фабрика „Тракия“ сжщо е обѣщала да постави морски афоризми въ своитѣ кутии за цигари.

На следуюция денъ Мичманъ Стоенчевъ е билъ въ Карнобатъ, където сжщо е развилъ темата си и е успѣлъ да запише много членове на Сговора.

5) На 14 януарий т. г. биде погребанъ почи-

налия Председател на Гл. проверителенъ съветъ на Б. Н. М. Сговоръ, г-нъ П. Рахневъ, единъ отъ ратницитѣ за преуспѣването на Бълг. морска идея.

6) На 17 януарий т. г. Шуменския клонъ на Б. Н. М. Сговоръ е уредилъ голѣмъ Морски балъ въ салонитѣ на Офицерското събрание. Бала е билъ добре посетенъ и при голѣма задушевностъ продължилъ до късно презъ ноцта. Присѣтствуваха гости отъ Варна и представители на Гл. Управително Тѣло.

7) На 20 януарий Мичманъ Стоенчевъ и Дръ Недѣлковъ сж държали своитѣ беседи предъ членоветѣ на Пловдивския клонъ на Б. Н. М. Сговоръ. Беседитѣ сж били добре посетени.

На 21 януарий — празника на освобождението на гр. Станимъка — се е образувалъ клонъ отъ Б. Н. М. Сговоръ въ сжщия градъ.

Въ Чирпанъ Мичманъ Стоенчевъ е билъ изслушанъ отъ голѣмъ брой слушатели. Идеята за образуване на клонъ въ тоя градъ е напълно назрѣла.

8) Гл. Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ изработи едно добре аргументирано изложение по наново повдигнатия въпрѣсъ за създаване *Дирекция на мореплаването*. Специална делегация въ съставъ: Подпредседателя — Я. Найденовъ, Секретаря — Г. Славяновъ, съветника — Инженеръ Зл. Бръчковъ, Председателя на Софийския клонъ — Д. Добревъ, съветника — професоръ Шишковъ и члена Сговора, народния представител — Н. Рачевъ, поднесе изложението на г-нъ Министръ-председателя, на г. г. Министритѣ на Войната, на Желѣзницитѣ, на Финанситѣ и на Търговията, а сжщо така на председателя и втория подпредседател на Народното събрание и голѣмъ брой народни представители.

Както г. г. Министритѣ, тѣй и г. г. народнитѣ представители, съ които членоветѣ на делегацията имаха възможностъ да се срещнатъ сж възприели напълно идеята за събирането на разхвърленитѣ по разни учреждения морски служби въ една дирекция на мореплаването и сж обещали да съдействатъ за озаконяването на изработениятъ, вече за трети пѣтъ отъ 1919 г. насам, законопроектъ за *Дирекция на мореплаването*.

(Изложението на Гл. Управително Тѣло е изпратено на всички абонати съ книжка № 2 на сп. „Морски сговоръ“.

По поканата на нѣколцина граждани отъ Червенъ Брѣгъ, секретаря на Главното Управително Тѣло — Г. Славяновъ на 25 януарий т. г. е посетилъ новото градче при гара Червенъ-Брѣгъ, държалъ е тамъ една беседа на тема *„Използване на морето“*, следъ което по негова покана, останалитѣ въ салона граждани единодушно сж рѣшили образуването на клонъ отъ Б. Н. М. Сговоръ, веднага следъ което сж се записали за членове и напълно сж заплатили встъпителната и членскитѣ си вноски за цѣла година 40 души отъ присѣтвующитѣ.

Така учреденото общо събрание е избрало членове на Управителното Тѣло и на проверителния съветъ на новия клонъ. Сжщиятъ денъ токущо избраното Управително Тѣло е имало своето първо заседание на което е присѣтстввалъ и Секретаря на Гл. Управително Тѣло; въ заседанието сж били разгледани по-сжществениитѣ за дейността на новия клонъ организационни въпроси.

Дѣловодителъ: Павловъ.

Бургазката Търговско-Индустриална Камара въ края на м. януарий т. г. е изпратила обстойно писмо до министритѣ на Търговията, Желѣзницитѣ и Войната, съ което настоятелно се моли да съдействуватъ за създаването на „Дирекцията на мореплаването и морскитѣ промисли“, съ която дирекция ще се тури начало на една държавна

деятелностъ отъ огромно национално и стопанско значение. Това писмо е въ подкрепа на изложението по сѣщия въпросъ, което Б. Н. М. Сговоръ отпечата и поднесе къмъ това време на министритѣ, на депутатитѣ отъ болшинството и опозицията и на нѣкои отъ нашитѣ общественици.



(Приключенъ на 1 февруарий 1925 г.)

СЪКРАЩЕНИЯ:

М. С. — Морски Сговоръ.

Б.

Bories, J. — *La Marine française* Paris 1911 (Société d'Édition Géographiques, Maritimes et Coloniales, 17 Rue Jacob, Paris VI e).

В.

Вариклечковъ, кап.-лейт. — „Моряци“ — стихове — (М. С., год. II, брой 2, Варна, февруарий 1925 г., стр. 1).

Д.

Дренски, Пенчо. — „Какъ се защищаватъ рибитѣ“ — Ихтиологически очерки — (Сп. Естествознание и География, год. IX, кн. 4 и 5, София, декемвр. и януарий 1925 год. стр. 141—147).

И.

Ивановъ, Сава Н. — „Какъ се е образувало Черното море“ (М. С., год. II, брой 2, Варна, февруарий 1925 г., стр. 3 и 4).

К.

Karakasheff, Jng. T. J. — *Die Bulgarische Handelsflotte* (Сп. Западно ехо, год. IV, брой 22, Штутгартъ 1924 год., стр. 280—282).

Калчевъ, К. — „Напоаяването на долината на р. Марица“ (в. Миръ, год. XXXI, брой 7376, София, 21 януарий 1925 год., стр. 2).

Кацаровъ, проф. Г. И. — „Старото име на Черно море“ (М. С., год. II, бр. 2, Варна, февр. 1925 г., стр. 2).

Наранихайловъ, Д-ръ В. — „По морското търговско право“ (Юридически прегледъ, год. XXVI, брой 1, София, януарий 1925 г., стр. 29—41).

К. С. — „Експедицията на Амундсенъ“ (сп. Естествознание и География, год. IX, брой 4 и 5, София, януарий 1925 год., стр. 182—184).

М.

Морски сборникъ. (Народна Отбрана, год. VII, бр. 1174, София, 20. I. 1925 г., стр. 2).

М. П. — „На „Дръзки“ — 21. XI. 1924 г.“ (Български Воинъ, год. 2, книжка 85, София, декември 1924 стр. 5—7).

Мутафовъ, Ем. — „Гостъ морякъ“ (в. Варненска поща, год. VII, бр. 1785, Варна 11. I. 1925 г., стр. 7 и 8).

Милевъ, Н. — „Занемарена задача“ (в. Слово, год. III, брой 797, София, 26. I. 1925 год., стр. 1).

Н.

Н. Д-ръ К. — „Заселването на бѣжанци въ Бургазско“ (Известия на Бург. Търг.-Индустр. Камара, год. VIII, брой 4, Бургазъ 17. I. 1924 г., стр. 1 и 2).

Н. М. — „Червениятъ флотъ“ (М. С., год. II, брой 2, Варна, февр. 1925 г., стр. 9).

О.

Обрешковъ, Д-ръ В. — „Всемирния търговски флотъ преди и следъ Европейската война“ (М. С. год. II, брой 2, Варна, февруарий 1925 год., стр. 6 и 7).

П.

Пампуловъ, Инж.-корабостр. — „Една належаша нужда“ (М. С., год. II, брой 2, Варна, февруарий 1925 г., стр. 4 и 5).

Р.

Reddingius — *Auf Kreuzfahrt mit „Möwe“ und „Geier“*. Köln 1918 (Verlag: J. P. Bachem, 125 стр., цена 3 зл. марки).

Роднинството въ Параходното Д-во (в. Търговско-промишлена защита, год. XIII, бр. 682, Варна 23 януарий 1925 г., стр. 2).

С.

Славяновъ, Г. — „Воднитѣ ни пжтища и тѣхнитѣ недѣзи“ (Икономически Известия, год. III, бр. 13, Варна, 18. I. 1925 г., стр. 1—3).

Славяновъ, Г. — „Варна, нейното настояще и бѣдлаше“ (в. „Варненска поща“, год. VII, брой 1785, Варна, 11. I. 1925 год., стр. 2).

Списаревски, К. Д. — „Гръцката търговска флота и мореплаването дѣло у насъ“ (в. Слово, год. III, брой 795, София 23. I. 1925 год., стр. 2).

Ч.

Черноморски, С. — „Нова работилница за лодки въ Варна“ (М. С., год. II, брой 2, Варна, февр. 1925 г., стр. 8).

Ш.

Schoultz — *Mit der Grand Fleet im Weltkrieg*. Leipzig 1924 (Verlag: R. F. Koehler, 478 стр., подвързана, цена 10 зл. марки).



„ИЗПОЛЗУВАНЕ НА МОРЕТО“.

Съ най-голям интерес и задоволство препрочетохме горния труд, който редакцията на Б. Н. Морски Сговоръ поднася на своитѣ читатели като безплатно приложеніе къмъ кн. № 10 на сѣщото списание. Книгата, макаръ само отъ 4 печатни коли представлява единъ твърде цененъ приносъ къмъ нашата твърде бедна морска литература. Ценна за това, защото авторътъ ѝ г-нъ Г. Славяновъ се е погрижилъ да изнесе, а съ това и да ни запознае съ въпроси, по които се е писало твърде малко, ако не и никакъ. Въпроситѣ, по които пише той, сж предметъ на вниманіе не само за учения и държавника... Далечъ отъ кабинета на учения и креслото на държавника, тѣ еднакво сж интересни за всички ония българи, които ратуватъ за култура, прогресъ и народно благосъстояние. Автора имайки възможность самъ да посети и обиколи редъ страни отъ северна и западна Европа, е почерпилъ голяма поука, която тѣй ясно поличава отъ неговия последенъ трудъ. Въ научното сравнение, което той прави между онова, което е видѣлъ тамъ и това, което виждаме тукъ у насъ, ясно поличава нашата престапна назадничавость.

Нѣма две мнения, че ние българитѣ както другаде, така и тукъ — въ опознаване морето и използване на неговитѣ богатства сме останали твърде назадъ.

На какво се дължи това? Дали въ липса на съзнание или недомислие? Или пъкъ причината се крие въ вроденото българско безгрижие, нехайство, индиферентность? До колко сме прави въ едното, другото и третото, оставяме свободенъ отговоръ на читателя, следъ като прочете въпросната книга.

Г-нъ Славяновъ съ отлична вещина и увлечение запознава читающия съ всички почти по-важни морски промисли застъпени въ чужбина и у насъ. Той разглежда най-важнитѣ отъ тѣхъ, а именно: Мореплаване, Пристанищно дѣло, Корабостроение, Вътрѣшни водни пѣтица,

Риболовство, Рибна индустрия, Солопроизводство и др. Съ една дума, той пише за ония богатства, съ които тѣй щедро ни е надарила природата, но които ние не ценимъ, нито пъкъ знаемъ да използваме. Въ подкрепа на горнитѣ ни мисли, фактитѣ и статистическитѣ данни, които привежда автора, говорятъ отъ всичко най-вече.

Трудътъ на г. Славяновъ е не само навремененъ, но той иде да отвори и очитѣ на всички почти българи, отъ оня сънъ, въ който тѣ сж заспали отъ памети вѣка.

Автора нагледно иска да убеди най-простия невъзприемчивъ, па ако щетъ и недовѣрчивъ българинъ, че всѣка морска вълна е сжщо тѣй златоносна и ценна, както това е съ рѣчинитѣ златни пѣсъци и карнери.

Независимо отъ това, въпросната книга иде да хвърли още свѣтлина (за тия които не виждатъ) върху целитѣ и идеитѣ на онова културно-просвѣтно сдружение наречено Б. Н. Морски Сговоръ, което мнозина даже и днесъ считатъ за организация съ политическа подкладка. Не! Хората, които милѣятъ, обичатъ родината си и сж се жертвували за нея, не могатъ да бждатъ прикрити въ полето на обществената си дейность.

На края ние ще кажемъ: — Искате ли да се опознаете въ кратце съ морето и неговитѣ богатства, а отъ друга страна да имате и една ясна представа върху тѣй наречения Б. Н. Морски Сговоръ, прочетете трудътъ на г-нъ Капитанъ-Лейтенантъ Г. Славяновъ, издаденъ подъ горния надсловъ.

Нашето горешо желание е што тази иначе нагледъ малка и скромна книжка не само да краси като бисеръ и най-обикновенната българска библиотека, но и да пробуди у него любовь къмъ морето — единствения източникъ за напредкъ, култура, благосъстояние и народна мощъ.

Шуменъ, 18. I. 1925 год.

Пашмаковъ.

ЮБИЛЕЯ НА ЧЕРНОМОРЦИ.

На 1 мартъ т. г. ще се чествува въ Варна юбилея на почетния главатаръ на „Черноморски юнакъ“ Алоизъ Бюнтеръ по случай 31 годишната му дейность въ юнашката организация и 25 годишнината му като главатаръ на Дружеството, което сжщо празнува своето 25 годишно съществуване. Въпреки напредналата възраст Бюнтеръ продължава да работи съ сжщата енергия, както и по-рано. По настоящемъ той е областенъ главатаръ на Черноморската юнашка област, членъ въ техническата комисия на съюза юнакъ и ръководителъ почетенъ главатаръ на Черноморски юнакъ. На последния извънреденъ юнашки конгресъ Бюнтеръ бѣ провъзгласенъ за почетенъ членъ на организацията и му се отпусна като даръ 20,000 лв. отъ съюзната каса. По случай юбилея си Бюнтеръ е получилъ и 5000 лева отъ „Софийски юнакъ“, а „Черноморски юнакъ“ е взелъ решение да му построи една къща. Съ тази цель е основанъ фондъ отъ „Черноморски юнакъ“ — „Домъ за Бюнтеръ“. Отъ касата на дружеството е отпусната вече сумата 35,000 лв. за тоя фондъ. Очакватъ се да се получатъ подобни дарове и отъ другитѣ юнашки дружества въ Царството. Домътъ на Бюнтеръ ще бжде построенъ най-късно това лѣто

и веднага ще му се предаде въ собственость при подобающа тържественность.

Въ деня юбилея, 1 мартъ т. г. ще се устрои тържественно шествие и манифестация въ негова честь. Следъ обѣдъ ще се дадатъ юнашки игри въ гимнастическия салонъ на „Черноморски юнакъ“, а вечерята — въ сжщия салонъ — юбилеяра ще бжде чествуванъ отъ представителитѣ на учрежденията въ града и тия на гимнастическитѣ дружества въ България.

Многозаслужилиятъ юбилеяръ, известенъ въ юнашкитѣ среди подъ името „Папа Бюнтеръ“, е дошълъ отъ Швейцария въ България въ 1894 г. Той е работилъ честно, безукоризнено и съ не-обикновенъ поривъ за физическото развитие на народа ни цѣли 31 год. България е станала за него второ Отечество. Хвала и честь на тоя ратникъ — единъ отъ най-заслужилитѣ обществени дейци отъ причерноморскитѣ краища на нашето Отечество, — който вече 25 години подъ редъ главатарствува едно отъ първитѣ юнашки д-ва въ България „Черноморски юнакъ“. Черноморци му отдаватъ напълно заслужена почитъ съ предстоящия му юбилей.

Варна, 28. I. 1925 г.

С. Ч.



До

Въ

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Дирекция на мореплаването и морските промисли отъ Сава Н. Ивановъ; 2) България и режима на протоцитъ отъ А. Маноловъ; 3) Геологически прегледъ на нашия черноморски брягъ отъ Сава Н. Ивановъ; 4) Градъ Василико отъ И. Б. Сирезинъ; 5) Настоящия и бъдещъ воененъ флотъ на Югославия превель Н. Фурнаджиевъ; 6) Морето и Пенчо Славейковъ отъ Ем. Мутафовъ; 7) Сждба отъ Мичманъ Върбановъ; 8) Морски новини; 9) Официаленъ отдѣлъ; 10) Морски кингопись.

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

Производителна Механическа Корабна Кооперация „Съгласие“ — Варна

ТЕЛЕФОНЪ № 390.

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

2-0

КОРАБОСТРОИТЕЛНИЦА

НА

ТОДОРЪ С. ПЛЮЩЕВЪ

ВЪ ГР. ВАРНА.

Строи всѣкаквъ видъ морски, рѣчни и езерни кораби за товарни, пасажерски, риболовни и спортни цели, снабдени съ всички необходими принадлежности.

Строежа се извършва по собствени или чуждестранни чертежи.

Ценитѣ и качеството на работата сж вѣнъ отъ всѣкаква конкуренция.

Телеграфически адресъ: Варна ПЛЮЩЕВЪ



3-0