

НАРОДЕНЪ РАТНИКЪ

РАТНИКЪ за информация, стопанство, култура,
наука и обществен животъ.

Обявления 2.50 кв. см.
Абонаменти 60 лв. годишно

Урежда редакц. комитетъ
Редакторъ: Ил. х. Филчевъ

Редакция и администрация
ул. Аспарухъ № 2

ЗАЩО БЪЛГАРСКАТА ЗАХАРЪ Е СКЪПА.

Така се смяташе въ миналото, така се смята и днес на много мѣста че захарта е луксъ. Употрѣбавъ хая ограничено число хора, богатѣе, и то обикновено само за подправка на ястие. Днес на всѣкаждъ захарта се смята като артикулъ отъ първа необходимостъ и то съ висока хранителна стойностъ. Консумацията на захаръ ежегодно се увеличава. Въ Америка на глава годишно се пада по 55 кгр захаръ, а въ България — едва 5 кгр. Малката консумация на захаръ у насъ се дължи не само на понисената култура на нашия народъ; съществена причина за това е високата цѣна на захарта.

Общия коефициент на поскупването надминава твърде много днешната цѣна на захарта.

За да се насърчи създаването на захарната индустрия у насъ още презъ 1906 год. нашето правителство наложи високо вносно мито върху чуждата захаръ въ днешни пари 7.50 лв. на кгр. Това високо вносно мито тогава стана причина да се сключи търговски договоръ между България и Австро-Унгария, който включваше въ предѣлитъ си и днешна Чехославия — производителка на захаръ. Презъ 1922 год. земеделското правителство смятайки, че всички покровителствени мита върху захарта ще се острѣятъ и върху цената на цѣвклото, повижила вноското мито на днешни пари 9 лв. кгр.

Презъ 1923 год. финансовия министъръ г. П. Тодоровъ намали вноското мито на 4 лева днешни пари, обаче захарните фабрики възроптаха и заплашиха, че ще преустановятъ работата; явиха се разни фактори, заведоха се преговори и правителството биде заставено да повиши вноското мито отъ 4 лв. на 7 лв. Презъ м. мартъ 1926 год. сегашниятъ министъръ Моловъ повиши вноското мито, а отъ 1 II. 1929 год. повиши на 11 лв. кгр.

Днесъ за да се внесе чужда захаръ за 1 кгр. трѣбва да се заплати. Мито 11 лв.; акцизъ 6 лв. 20 ст.; общински налогъ 2 лв.; статистическо право и 3 % гербъ — 90 стотинки или всичко 20 лв. и 10 ст.

Нашата българска захаръ плаща само акцизъ и общински налогъ, а митото и др. бери, въ размѣръ крѣгло 12 лв. за кгр., сж една съ нищо неоправдана премия, които захарните фабрики получаватъ, и то въ явна вреда на консуматори и на държавната казна.

Въ България имаме петъ захарни фабрики, разбраха се картелирани подъ контрола на една чужда банка, която ги финансира. И петтъ захарни фабрики сж собствено на акционери чужденци. По силата на Закона за насърчение на мѣстната индустрия, захарните фабрики съ всички имъ допълнителни индустрии за спиртъ, въгледвуокис, гликоза, захарни изделия и други се ползватъ отъ следнитъ облаги: не плащатъ данѣкъ сгради, не плащатъ данѣкъ върху оная частъ отъ печалбитъ, която употребяватъ за реализиране и усъвършенстване на предприятитъ си, не плащатъ никакви мита и бери върху захарта, която изнасятъ въ чужбина (можете да си купите въ Цариградъ български захаръ съ наши пари 13 — 14 лв. и ска не плащатъ никакви мита върху машинитъ и машинитъ части, съ които си служатъ, при возавъ сурови материали, стока, гориво, амбалажа и пр. по Б. Д. Ж. съ намаление отъ 25 и 35 на сто. При ефината работна рѣжа и при низкиятъ цѣни на горивото и на цѣвклото, изброенитъ по горе облаги достатъчно много облагодетелствуватъ нашата захарна индустрия. Високо о запратително вносно мито върху чуждата захаръ основателно взмущава обществената свѣстъ и буди подозрение. Защо захарния картелъ (както и многъ други картели) безкрупоно използва това високо мито, за да поддържа днешната висока цена на захарта, която подъ форма на дивиденди се изнася спокойно въ чужбина.

Цѣната на захарта, която българскитъ граждани ядатъ, е равна на цената на чуждата захаръ, прибавени къмъ нея още и разносикътъ за превозъ до наше пристанище, акциза, общинския налогъ и вноското мито въ размѣръ крѣгло 12 лв. на кгр. Тѣмъ тая сума отъ 12 лв. въ п. вече на килограмъ, която подхранва негодуванетоъ противъ захарния картелъ и противъ сния, които манкиратъ отъ своя общественъ и държавнически дългъ, като допускатъ ограбването на българския консуматоръ. Като се намали вноското мито на чуждата захаръ, автоматически и цената на наша захаръ ще спадне. Отъ вноското мито върху захарта и безъ това въ хазната не постѣпатъ никакви суми. Като поестинѣе захарта, консумацията ѣ ще се увеличи, а отъ това ще спечели и фискътъ, защото ще събира акцизъ и общински налогъ върху увеличено количество.

Намалението на вноското върху захарта ще намали печалбитъ на захарнитъ магнати, но то носи само полза за здравето и за кесията на българскитъ граждани.

Райхстага свиканъ.

Берлинъ 19. Райхстага ще се събере на 13 октомври т. г.

Голѣмото понижение на Хранитѣ въ свѣтовнитъ пазари

„Морнинг Постъ“ отбележава пшеницата на 12. IX. е получила най-низката цѣна отъ 1913 г. Голѣмото спадане въ цѣните на житото се дължи исклучително на голѣмитъ паракходни пратки на пшеница отъ сѣверна Русия. Презъ последната седмичка Русия е отправила около 800.000 хектолитра нѣкой за Англия, но по голѣмата частъ за други страни на Европа, а особено за Италия.

Пазарътъ се държи въ едно състояние на значителна несигурностъ поради отсъствието доди на приблизителни данни за голѣмината и продължителността на руския извнредно голѣмъ износъ, което правителството е наело много кораби за превозъ на храни, главно грѣци и италиянски.

Обаче не само това е причината за спадането на хренитъ до такава стѣпенъ, тъй като има признаци за голѣми запаси отъ жита навсякъде по земеласкитъ страни. Канада има реколта много по дѣбра отъ миналогодишната. Австрал. спокойно продава голѣмия остатѣкъ отъ миналогодишната си реколта и взема бързи мерки за немота рнколта.

Цѣла Добруджа спокойна

докладътъ на двамата полковници.

Букурещъ 19. Двамата жандармерийски полковници Маринеску и Търбеску, които бѣха изпратени да просучатъ положението въ Добруджа, сж се вече завърнали и сж направили предъ Министерството на Вътрешнитъ работи своя докладъ. Въ него се казва, че положението въ цѣлата добруджанска областъ било вече всичко спокойно и че тѣ сж взели всички необходими мѣрки за предпазване отъ евентуални безредици.

Добруджанци протестирайтъ предъ Европа.

Протеста предъ всички м-стри.

София, 19. Исполнителниятъ комитетъ на съюза „Добруджа“ е отправилъ до секретарията на О. Н. съ копие до министритъ Хендерсонъ Брианъ, Курциусъ Миронеску, Буковъ и Титулеску, председателъ на сесията, протестна телеграма, по поводъ нсвитъ цинцарски издевателства въ Добруджа.

Съюза излъче съ подробно изложение за цинцарскитъ издевателства, които се визиратъ въ телеграмата.

Новия заемъ и нашитъ кооперации

София 19. Комисията която бѣ наговарена съ произвеждане анкетата на кооперациитъ ще започне своитъ редовни заседания тия дни. Чужденцитъ експерти се очакватъ да пристигнатъ къмъ края на седмичката.

Произвеждането на анкетата не ще е забави, къмъ сключването на заема ще сж пристѣпи веднага следъ одобряването на плана който ще се препорѣча отъ експертнитъ относно нашитъ кооперации.

Бръснаро-фризьорски салонъ „Добруджа“

ул. „Царъ Борисъ“ № 19 МЖГРЛИЧЪ КАРАОВАНЕЗОВЪ

Гости на Варна и Варненци!

Бръснаро-фризьорски салонъ „Добруджа“ на ул. Царъ „Борисъ“ № 19 е единствения бръснаро-фризьорски салонъ снабденъ съ най-усъвършенствувания апаратъ за кждрене съ месечно гарантирано траене

MAUER-REALISTIC-WERK

Взискателнитъ и прецизни дами, кавалери се тоалиратъ въ бръснаро-фризьорски салонъ „ДОБРУДЖА“

Фризираме „Marseille“ водна ондуляция, миене на глави, маникюръ бръснене, стрижене и пр.

Апаратъ за електрически масажи



ГОСПОДА ПУШАЧИ, тютюнева фабрика

МОМИЧЕ

на М. К. АВГЕРИНИДИ — Варна

пустна на пазаря

НОВО I-во кач. папиреси въ разкошни БЪЛИ КУТИИ

Цигаритъ отъ това качество сж приготвени отъ южно-български ароматични тютюни.

ТЪРСЕТЕ БЪЛИТЪ КУТИИ

ЮНИОНТЕКСТИЛЪ А. Д

ул. Гургулята

срещу хотелъ „Новъ Преславъ“

Голѣмъ изборъ отъ вълнени платове на извнредно достѣпни цени

на моряци специални цени.

На 25 т. м. откривасе въ гр. Варна

ТЕХНИЧЕСКИ КУРСЪ

за всички видове мотори съ вътрешно горене, подъ ръководството на зап. мичманъ шофьор-механикъ

ДИМИТЪРЪ ДИМИТРОВЪ

при курса има отдѣлъ

ШОФЬОРСКИ

Записванията ставатъ при **ГЕОРГИ МОСКОВЪ**, сладкарница „Милка“ — Мусаллата, Варна.

Писма и запитвания до него.

ДРЕХАРНИЦА НИДЪЛКО ГАЙДАРОВЪ

Голѣмъ изборъ отъ готови мъжки дамски детски дрехи и платове

Изработвамъ и всѣкакъвъ видъ дрехи по вкусъ и порѣчка. Варна, Владиславъ (Ташйолу).

Бръснаро-фризьорски салонъ Д. Марковъ

ул. „Царъ Борисъ“ № 16, Варна

Снабденъ съ добъръ персоналъ кждето прецизнитъ клиентки и клиентъ ще бждатъ най-добре задоволени. Фризури сж изработватъ съ специалния апаратъ

=ИОЖЕНЪ=

Схо кждене, гарантирано и не изменя цѣта на косата, дава ед. и и дребни вълни по желанието на клиентката. Фризиране, водна ондуляция, масажирене, фрикции, миене на глави, постригване най-артистично изработка на коси, лимби, кокове, сплитки, перуки, трансформация.

Посетете да се уверите.

Марковъ е на разположението на дамйтъ и господатъ.



Печатница Добри Тодоровъ

Рекламитъ въ „Народенъ Ратникъ“ постигатъ цѣлта си.

ШИВАШКО АТЕЛИЕ „ВЕНЕЦИЯ“

ИВ. Г. ПЕТКОВЪ & С-ие

ул. Охридска 4

изработва най-ел-гантни костюми по последни журнали.

Разполага съ най-модерни десени — изработка ка бърза и солидна.



М. Матеев Бургас

Кой остранява българските мораци от морето.

„За забележаване е, че до Мра на жетъниците и прикътмъ опознаване на морското дъно у нашите моряци няма никакъв интерес, то въ всички случаи на нужда, водолази работници, много скъпо платени се търсят въ Цариград.“

(Из статията „Последните останки от „Жакъ Фресине“. бр. 2485 от 3.—VII т. г. на в. Бургаски Фаръ).

Повече от тридесет години нашия флотъ съ своите учебни заведения и подготвилъ граматичен контингентъ моряци отъ всички специалности, частъ отъ които не повече отъ 20 % прилагатъ познанията и практиката си въ Б. Т. Параходно Д-во, Пристанищните служби, риболовъ и отчасти въ собственото мореплаване. Останалите, благодарение мислата на мѣсто за плаване отпущава ги сж и изоставя морската си специалностъ и сж заповили съ свършено друга.

Но много отъ моряците не сж забравили богатата, които носи морето: транспортъ, риболовство, корабостроение и др. и живо интересуващи се за използването имъ не сж представили да ратуваатъ за реализиране желанията си.

За съжаление, обаче, ржко водителитъ и управляващитъ фактори не сж правили нищо за поощряване и реализиране девиза: използване морските блага, а напротивъ правени сж умешени стъпки за всѣко подобно начинание, обяснимо съ това, че се нагазва въ чужда територия.

Малко е известно на всички, че по протежението на морските брегове и води лежатъ труповете на повече отъ 20 потопени параходи и десетки други кораби съ вместимост надъ 30000 тона. Тѣзи кораби и намиращитъ се въ тѣхъ материали отдавна раждаватъ, губятъ отъ стойността си, безъ да се е заинтересовалъ нѣкой за тѣхното изваждане, а още повече и Дирекцията на пристанищата, подъ чието ведомство попадатъ всички отрасли на мореплаването.

По поводъ на това и за да се остранятъ разнитъ чужди водолази да работятъ по нашето крайбрежие и използватъ обилитъ на морето, а нашиятъ моряци да гледуватъ група български моряци още на 1923 година основаха I Българско Морско Спасително Кооперативно Д-во „Водолазъ“ съ седалище градъ Бургас, устава на което е утвърденъ отъ Бургаския Окръженъ съдъ съ определение № 649 отъ 30 май 1923 г. Една отъ целитъ на дружеството бѣше да създаде между другото и използването на потопени кораби по крайбрежията води и съ обширно добръ мотивирано заявление Д-во „Водолазъ“.

Днес сега Министра на жетънъ г. Проф. Стайновъ отстрани спънитъ и даде потикъ на българското морчество да развие своите познания и практика по морското дѣло и за прѣуспяването на I Българско Морско Спасително Кооперативно Д-во „Водолазъ“.

Сава Н. Иванов

Колко е съвременното гдишно изменение на склонението въ Черно море.

Всеизвестно е, че Черното море не е още напълно изучено въ физико-географическо отношение. Най-добритъ познавачи на морето — руситъ — и тѣ напълно признаватъ тѣва положение и взематъ редъ мѣрки за окончателното му изучаване. Следъ свѣтовната война тѣ сж започнали наново да правятъ систематически изследвания въ физико-географическо отношение, които изследвания продължаватъ и днесъ още. Тия изследвания дадохъ нѣкои нови данни публикувани главно въ списанието „Замѣтки по гидрографии“, издавани отъ Гидрографическото Управление С. С. С. Р.“ (излизащо въ Ленинградъ), които хвърлятъ сявсемъ нова свѣтлина върху досегашната обща физико-географическа картина на Черно море.

Единъ отъ новитъ руски изследвачи на Черно море, който се занимава главно съ магнитното склонение, е Н. Трубяччинский. Той преди нѣколко години публикува нѣкои свои изследвания върху магнитното склонение въ Черно море въ списанието „Морски Сборникъ“.

Презъ 1924 г. той публикува нови данни отъ своите изследвания въ списанието „Замѣтки по Хидрографии“, които отчасти искаме да сподѣлимъ съ спѣцѣриститъ отъ флота и Б. П. Т. Дво понеже сж важни и за насъ въ мореплавателно отношение.

Н Трубяччинский изтъква въ началото на статията си, че на рускитъ карти за Черно море № 1839 издадени отъ Главното Хидрографическо Управление въ 1923 г. сж дадени не само неправилни величини на склонението (приблизително съ грѣшката 1°), но и ежегодното изменение на склонението е устарѣло (отъ 1910 г.) и неправилно (5', въместо действителното сѣга 9').

Отъ друга страна той отбѣлзва, че въ магнитнитъ карти за Черно море № 2589, издадени въ 1917 год. отъ Английското адмиралтейство, даннитъ за величината на ежегодното изменение на магнитното склонение сж напълно съвременни (а именно 8' до 9' годишно).

Поради горната несъобразностъ и при наличие на достатъчно материалъ въ ржцѣтѣ си, Н. Трубяччинский се е заелъ и е съставилъ обща карта за магнититъ на равното магнититъ склонение на Черно море за епохата 1925 год., която въ

1) „Морски Сборникъ“, Ленинградъ 1921 г., книжка 7 — 12.
2) „Замѣтки по гидрографии“, Ленинградъ 1924 г., томъ XLVIII, стр. 241—249.

ПЖТНИЦИ ЗА ВАРНА!!

Откри се въ центъра на града — Мусалата на ул. „Гурулята“, която води за града

ХОТЕЛЪ „НОВЪ ПРЕСЛАВЪ“

(бившъ Преславъ)

Основно реставриранъ и нагоденъ по образеца на западно-европески хотели. Съвършено нова мебелировка. Въ всѣка стая вода и баня. Ресторантъ. Цени общодостъпни — Прислуга вежлива.

не е реклама
а е истина

отелне „Прогресъ“
ул. 6 Септемврий № 4
Химически почиства

боядисва, глади.

най-отлично

Останалото е всичко
панайрджилъкъ
Прочие, дайте дрехитъ си
само при

ателне „Прогресъ“

Петъръ Ивановъ Търновски
адвокатъ и публицистъ.

Значението на международната рѣка Дунавъ

и най-рационалното и използване отъ страна на България съ създаването на Бъл. Тър. Дунавска Флота

Дунавъ като международна рѣка е отъ голямо значение въ търговско-стпанско-съобщително и политическо отношение не само за народитъ и държавитъ, които граничатъ съ нея, но и за цѣла Европа.

Дунавъ се е считалъ още отъ незапомнени времена за славянска рѣка. Тя е втора следъ Волга по дължина и приема повече отъ 120 притоци, отъ които 30 сж плавателни.

Рѣката Дунавъ извира при с. Донауешингенъ въ парка на князь Фюрстенбергъ.

Надизвора на единъ камѣкъ е издѣлано съ латиница, кирилица и готически букви следното: Рѣката има 2840 километра

брѣгове, населявани отъ 7 нации. Отъ двѣтѣ страни на хубавия синъ Дунавъ живѣятъ близо 100 милиона души, чий животъ обаче не е еднакъвъ.

Бъл. дунавска политика водѣ началото си, когато се яви на сцената Берлинския конгресъ въ 1878 г., защото сѣ последния се създаде нова крайбръжна държава България.

Поради специфичнитъ интереси на дунавскитъ държави и народи, не се е постигнало единодушие нито въ Берлинския договоръ презъ 1878 г. за управлението на Дунава отъ железнитъ врата до Браила, нито въ Парижкия такѣвъ въ 1856-отъ Улмъ до морето.

Съ решенията на Версайския договоръ презъ 28 юли 1919 г. (чл. 349), както и последующитъ Ньой (чл. 232), Сенъ Жермѣнъ (чл. 304) и Трианонъ (чл. 288). Дунава отъ нѣкоя европейска рѣка (Рейнъ, Мейнъ) станаха международна и се подложиха на ревизия решенията взети въ Виенския и Парижкия конгреси, съ целъ да бждатъ въ услуга на всички народи и по специално на народитъ отдалечени отъ морето и държавитъ създадени съгласно Версайския договоръ.

За първи пътъ въ Парижъ презъ 1920 г. България участвува на равни начала съ Великобритания при преговоритъ относно Дунава.

Нашитъ делегати сж защитавали съ достоинство, тактъ и умѣние справедливитъ интереси и права, имайки предъ видъ принципа: пълна свобода и равенство на знамената и корабоплаването по Дунава.

За управлението на Дунава се образуваха двѣ комисии. 1. Международна Дунавска комисия, която ще управлява отъ Браила до Улмъ (Вюртембергъ) и

2. Дунавска Европейска комисия — отъ Браила до Сулина (Черно Моръ).

Отъ 1 октомврий 1922 г. е влѣзълъ въ сила окончателния статутъ, съ който се управлява Дунава.

Отъ 1 ноемврий 1927 г. влѣзъ въ сила „Правилника за новигацията и полицията по Дунава“.

Цѣльта на настоящата статия е да бжде въ по конкретна форма sciences conerètes практически науки, които немиратъ приложения въ економическия животъ).

Радва ме факта, че г-нъ Проф. Мишайковъ, Мръ на Тър. Пром. и Трудъ, въ рѣчта си по бюджета за 1930/31 г. между другото е заявилъ твърде уместно и сѣдното: Другъ единъ голѣмъ въпросъ, който предстои да разрешимъ, е въ общения по морето и по Дунава въ връзка съ офанзивата, която трѣбва да предприемемъ въ полза на нашия износъ“.

Чуствуваме се горди, че днесъ нашия (Българския) представител въ Международната Дунавска комисия г-нъ Инженеръ Лазаровъ, е председател на последната.

Като компетентенъ (Инж. Лазаровъ) по горнитъ въпроси, ще си позволя да изложа на кратко извлеченията, които направилъ предъ единъ отъ респондентитъ на столичнитъ вѣсти:

„Само съ собствени кораби, ние можемъ да гарантираме свободата на нашия износъ и да поддържаме умѣрини напла. Тогава само износътъ ни ще бжде конкурентноспособенъ. Когато разполагаме съ наши кораби по Дунава, разходитъ по напла ще оставатъ въ наши ръце. По този начинъ ще спестимъ десетки милиони лева народни пари. Съ това народно спестяване ние ще изплатимъ новитъ кораби.“

Общо е вече течението у всички държави съ свои собствени срѣдства да осигуряватъ износъ си. Въ Унгария се състави напоследѣкъ едно голѣмо д-во съ капиталъ 625 милиона лева за настрояването на така нареченитъ bateau-bas кораби, предназначени да пренасятъ цѣли шлепове въ далечни презморски страни. Корабитъ bateau-bas (Kahnfähre) сж ново открити. Тѣ сж единъ видъ Ferry-boats, само че, вмѣсто ж. п. вагони, ще пренасятъ цѣли шлепове.

България, за да осигури своите малѣкъ сравнително износъ по Дунава, трѣбва да си направи собствени транспортни средства. Разходитъ не ще бждатъ голѣми предъ блага, които ще се получатъ за родното стопанство и земледелие.

Г-нъ Проф. Стайковъ, Мръ на Ж. П. Т. г. да нар. представител и бъл. общество желателно е оа взематъ актъ отъ горнитъ мисли на Бълг. Мръ Мишайковъ и Инж. Лазаровъ за да видимъ въ най-скоро време основано Бъл. Тър. Дунавско Параходно Д-во т. е. модерна Дунавска Търговска флота и следователно, българското добре хармонично съвѣтано трицѣтното знаме да се развява не само по цѣли Дунава и свързващитъ го напали съ другитъ плавателни рѣки, но и изъ всички морета и океани.

Трѣбва на всѣка цѣна да побързаеме да се основе Дунавско Тър. Параходно Д-во дая и по примера на Бъл. Тър. Пар. Д-во „Постоянство“ въ Варна, защото съ това сж задоволимъ нашитъ най-нащни нужди и сжщевременно не ще се излага достоинството на България като крайдунавска държава и като членка на Международната Дунавска комисия, а особено когато на нашия достоенъ представителъ председател на тази комисия, както Б. Т. П. Д-во огромно влияние въ първото време отъ основаването върху намаление на напла и т. п. ползи, тѣ сжщо така резултатъ ще се добие и отъ основаването на Бъл. Тър. Дунавско Пар. Д-во съ най-добра флота.

Престъпление ще върши въ бждше всѣки държавенъ управникъ, общественикъ, българското общество, ако се стресне отъ създадените днесъ международни отношения и продължава още да неъмъ зрителъ на застоя на Дунава отъ наша страна, бѣ модерна търговска флота пристанища.

И Сфинъ-советъ гворятъ че върху тези неоцѣнени общения по морето и по Дунава въ връзка съ офанзивата, която трѣбва да предприемемъ въ полза на нашия износъ“.

Чуствуваме се горди, че днесъ нашия (Българския) представител въ Международната Дунавска комисия г-нъ Инженеръ Лазаровъ, е председател на последната.

Като компетентенъ (Инж. Лазаровъ) по горнитъ въпроси, ще си позволя да изложа на кратко извлеченията, които направилъ предъ единъ отъ респондентитъ на столичнитъ вѣсти:

„Само съ собствени кораби, ние можемъ да гарантираме свободата на нашия износъ и да поддържаме умѣрини напла. Тогава само износътъ ни ще бжде конкурентноспособенъ. Когато разполагаме съ наши кораби по Дунава, разходитъ по напла ще оставатъ въ наши ръце. По този начинъ ще спестимъ десетки милиони лева народни пари. Съ това народно спестяване ние ще изплатимъ новитъ кораби.“

Общо е вече течението у всички държави съ свои собствени срѣдства да осигуряватъ износъ си. Въ Унгария се състави напоследѣкъ едно голѣмо д-во съ капиталъ 625 милиона лева за настрояването на така нареченитъ bateau-bas кораби, предназначени да пренасятъ цѣли шлепове въ далечни презморски страни. Корабитъ bateau-bas (Kahnfähre) сж ново открити. Тѣ сж единъ видъ Ferry-boats, само че, вмѣсто ж. п. вагони, ще пренасятъ цѣли шлепове.

България, за да осигури своите малѣкъ сравнително износъ по Дунава, трѣбва да си направи собствени транспортни средства. Разходитъ не ще бждатъ голѣми предъ блага, които ще се получатъ за родното стопанство и земледелие.

Г-нъ Проф. Стайковъ, Мръ на Ж. П. Т. г. да нар. представител и бъл. общество желателно е оа взематъ актъ отъ горнитъ мисли на Бълг. Мръ Мишайковъ и Инж. Лазаровъ за да видимъ въ най-скоро време основано Бъл. Тър. Дунавско Параходно Д-во т. е. модерна Дунавска Търговска флота и следователно, българското добре хармонично съвѣтано трицѣтното знаме да се развява не само по цѣли Дунава и свързващитъ го напали съ другитъ плавателни рѣки, но и изъ всички морета и океани.

Трѣбва на всѣка цѣна да побързаеме да се основе Дунавско Тър. Параходно Д-во дая и по примера на Бъл. Тър. Пар. Д-во „Постоянство“ въ Варна, защото съ това сж задоволимъ нашитъ най-нащни нужди и сжщевременно не ще се излага достоинството на България като крайдунавска държава и като членка на Международната Дунавска комисия, а особено когато на нашия достоенъ представителъ председател на тази комисия, както Б. Т. П. Д-во огромно влияние въ първото време отъ основаването върху намаление на напла и т. п. ползи, тѣ сжщо така резултатъ ще се добие и отъ основаването на Бъл. Тър. Дунавско Пар. Д-во съ най-добра флота.

Престъпление ще върши въ бждше всѣки държавенъ управникъ, общественикъ, българското общество, ако се стресне отъ създадените днесъ международни отношения и продължава още да неъмъ зрителъ на застоя на Дунава отъ наша страна, бѣ модерна търговска флота пристанища.

И Сфинъ-советъ гворятъ че върху тези неоцѣнени общения по морето и по Дунава въ връзка съ офанзивата, която трѣбва да предприемемъ въ полза на нашия износъ“.

Чуствуваме се горди, че днесъ нашия (Българския) представител въ Международната Дунавска комисия г-нъ Инженеръ Лазаровъ, е председател на последната.

Като компетентенъ (Инж. Лазаровъ) по горнитъ въпроси, ще си позволя да изложа на кратко извлеченията, които направилъ предъ единъ отъ респондентитъ на столичнитъ вѣсти:

„Само съ собствени кораби, ние можемъ да гарантираме свободата на нашия износъ и да поддържаме умѣрини напла. Тогава само износътъ ни ще бжде конкурентноспособенъ. Когато разполагаме съ наши кораби по Дунава, разходитъ по напла ще оставатъ въ наши ръце. По този начинъ ще спестимъ десетки милиони лева народни пари. Съ това народно спестяване ние ще изплатимъ новитъ кораби.“

Общо е вече течението у всички държави съ свои собствени срѣдства да осигуряватъ износъ си. Въ Унгария се състави напоследѣкъ едно голѣмо д-во съ капиталъ 625 милиона лева за настрояването на така нареченитъ bateau-bas кораби, предназначени да пренасятъ цѣли шлепове въ далечни презморски страни. Корабитъ bateau-bas (Kahnfähre) сж ново открити. Тѣ сж единъ видъ Ferry-boats, само че, вмѣсто ж. п. вагони, ще пренасятъ цѣли шлепове.

България, за да осигури своите малѣкъ сравнително износъ по Дунава, трѣбва да си направи собствени транспортни средства. Разходитъ не ще бждатъ голѣми предъ блага, които ще се получатъ за родното стопанство и земледелие.

Г-нъ Проф. Стайковъ, Мръ на Ж. П. Т. г. да нар. представител и бъл. общество желателно е оа взематъ актъ отъ горнитъ мисли на Бълг. Мръ Мишайковъ и Инж. Лазаровъ за да видимъ въ най-скоро време основано Бъл. Тър. Дунавско Параходно Д-во т. е. модерна Дунавска Търговска флота и следователно, българското добре хармонично съвѣтано трицѣтното знаме да се развява не само по цѣли Дунава и свързващитъ го напали съ другитъ плавателни рѣки, но и изъ всички морета и океани.

Трѣбва на всѣка цѣна да побързаеме да се основе Дунавско Тър. Параходно Д-во дая и по примера на Бъл. Тър. Пар. Д-во „Постоянство“ въ Варна, защото съ това сж задоволимъ нашитъ най-нащни нужди и сжщевременно не ще се излага достоинството на България като крайдунавска държава и като членка на Международната Дунавска комисия, а особено когато на нашия достоенъ представителъ председател на тази комисия, както Б. Т. П. Д-во огромно влияние въ първото време отъ основаването върху намаление на напла и т. п. ползи, тѣ сжщо така резултатъ ще се добие и отъ основаването на Бъл. Тър. Дунавско Пар. Д-во съ най-добра флота.

Престъпление ще върши въ бждше всѣки държавенъ управникъ, общественикъ, българското общество, ако се стресне отъ създадените днесъ международни отношения и продължава още да неъмъ зрителъ на застоя на Дунава отъ наша страна, бѣ модерна търговска флота пристанища.

И Сфинъ-советъ гворятъ че върху тези неоцѣнени общения по морето и по Дунава въ връзка съ офанзивата, която трѣбва да предприемемъ въ полза на нашия износъ“.

Чуствуваме се горди, че днесъ нашия (Българския) представител въ Международната Дунавска комисия г-нъ Инженеръ Лазаровъ, е председател на последната.

Като компетентенъ (Инж. Лазаровъ) по горнитъ въпроси, ще си позволя да изложа на кратко извлеченията, които направилъ предъ единъ отъ респондентитъ на столичнитъ вѣсти:

„Само съ собствени кораби, ние можемъ да гарантираме свободата на нашия износъ и да поддържаме умѣрини напла. Тогава само износътъ ни ще бжде конкурентноспособенъ. Когато разполагаме съ наши кораби по Дунава, разходитъ по напла ще оставатъ въ наши ръце. По този начинъ ще спестимъ десетки милиони лева народни пари. Съ това народно спестяване ние ще изплатимъ новитъ кораби.“

Общо е вече течението у всички държави съ свои собствени срѣдства да осигуряватъ износъ си. Въ Унгария се състави напоследѣкъ едно голѣмо д-во съ капиталъ 625 милиона лева за настрояването на така нареченитъ bateau-bas кораби, предназначени да пренасятъ цѣли шлепове въ далечни презморски страни. Корабитъ bateau-bas (Kahnfähre) сж ново открити. Тѣ сж единъ видъ Ferry-boats, само че, вмѣсто ж. п. вагони, ще пренасятъ цѣли шлепове.

България, за да осигури своите малѣкъ сравнително износъ по Дунава, трѣбва да си направи собствени транспортни средства. Разходитъ не ще бждатъ голѣми предъ блага, които ще се получатъ за родното стопанство и земледелие.

Г-нъ Проф. Стайковъ, Мръ на Ж. П. Т. г. да нар. представител и бъл. общество желателно е оа взематъ актъ отъ горнитъ мисли на Бълг. Мръ Мишайковъ и Инж. Лазаровъ за да видимъ въ най-скоро време основано Бъл. Тър. Дунавско Параходно Д-во т. е. модерна Дунавска Търговска флота и следователно, българското добре хармонично съвѣтано трицѣтното знаме да се развява не само по цѣли Дунава и свързващитъ го напали съ другитъ плавателни рѣки, но и изъ всички морета и океани.

Трѣбва на всѣка цѣна да побързаеме да се основе Дунавско Тър. Параходно Д-во дая и по примера на Бъл. Тър. Пар. Д-во „Постоянство“ въ Варна, защото съ това сж задоволимъ нашитъ най-нащни нужди и сжщевременно не ще се излага достоинството на България като крайдунавска държава и като членка на Международната Дунавска комисия, а особено когато на нашия достоенъ представителъ председател на тази комисия, както Б. Т. П. Д-во огромно влияние въ първото време отъ основаването върху намаление на напла и т. п. ползи, тѣ сжщо така резултатъ ще се добие и отъ основаването на Бъл. Тър. Дунавско Пар. Д-во съ най-добра флота.

Престъпление ще върши въ бждше всѣки държавенъ управникъ, общественикъ, българското общество, ако се стресне отъ създадените днесъ международни отношения и продължава още да неъмъ зрителъ на застоя на Дунава отъ наша страна, бѣ модерна търговска флота пристанища.

И Сфинъ-советъ гворятъ че върху тези неоцѣнени общения по морето и по Дунава въ връзка съ офанзивата, която трѣбва да предприемемъ въ полза на нашия износъ“.

Чуствуваме се горди, че днесъ нашия (Българския) представител въ Международната Дунавска комисия г-нъ Инженеръ Лазаровъ, е председател на последната.

Като компетентенъ (Инж. Лазаровъ) по горнитъ въпроси, ще си позволя да изложа на кратко извлеченията, които направилъ предъ единъ отъ респондентитъ на столичнитъ вѣсти:

„Само съ собствени кораби, ние можемъ да гарантираме свободата на нашия износъ и да поддържаме умѣрини напла. Тогава само износътъ ни ще бжде конкурентноспособенъ. Когато разполагаме съ наши кораби по Дунава, разходитъ по напла ще оставатъ въ наши ръце. По този начинъ ще спестимъ десетки милиони лева народни пари. Съ това народно спестяване ние ще изплатимъ новитъ кораби.“

Общо е вече течението у всички държави съ свои собствени срѣдства да осигуряватъ износъ си. Въ Унгария се състави напоследѣкъ едно голѣмо д-во съ капиталъ 625 милиона лева за настрояването на така нареченитъ bateau-bas кораби, предназначени да пренасятъ цѣли шлепове въ далечни презморски страни. Корабитъ bateau-bas (Kahnfähre) сж ново открити. Тѣ сж единъ видъ Ferry-boats, само че, вмѣсто ж. п. вагони, ще пренасятъ цѣли шлепове.

България, за да осигури своите малѣкъ сравнително износъ по Дунава, трѣбва да си направи собствени транспортни средства. Разходитъ не ще бждатъ голѣми предъ блага, които ще се получатъ за родното стопанство и земледелие.

Г-нъ Проф. Стайковъ, Мръ на Ж. П. Т. г. да нар. представител и бъл. общество желателно е оа взематъ актъ отъ горнитъ мисли на Бълг. Мръ Мишайковъ и Инж. Лазаровъ за да видимъ въ най-скоро време основано Бъл. Тър. Дунавско Параходно Д-во т. е. модерна Дунавска Търговска флота и следователно, българското добре хармонично съвѣтано трицѣтното знаме да се развява не само по цѣли Дунава и свързващитъ го напали съ другитъ плавателни рѣки, но и изъ всички морета и океани.

Трѣбва на всѣка цѣна да побързаеме да се основе Дунавско Тър. Параходно Д-во дая и по примера на Бъл. Тър. Пар. Д-во „Постоянство“ въ Варна, защото съ това сж задоволимъ нашитъ най-нащни нужди и сжщевременно не ще се излага достоинството на България като крайдунавска държава и като членка на Международната Дунавска комисия, а особено когато на нашия достоенъ представителъ председател на тази комисия, както Б. Т. П. Д-во огромно влияние въ първото време отъ основаването върху намаление на напла и т. п. ползи, тѣ сжщо така резултатъ ще се добие и отъ основаването на Бъл. Тър. Дунавско Пар. Д-во съ най-добра флота.

Престъпление ще върши въ бждше всѣки държавенъ управникъ, общественикъ, българското общество, ако се стресне отъ създадените днесъ международни отношения и продължава още да неъмъ зрителъ на застоя на Дунава отъ наша страна, бѣ модерна търговска флота пристанища.

И Сфинъ-советъ гворятъ че върху тези неоцѣнени общения по морето и по Дунава въ връзка съ офанзивата, която трѣбва да предприемемъ въ полза на нашия износъ“.

Чуствуваме се горди, че днесъ нашия (Българския) представител въ Международната Дунавска комисия г-нъ Инженеръ Лазаровъ, е председател на последната.

Като компетентенъ (Инж. Лазаровъ) по горнитъ въпроси, ще си позволя да изложа на кратко извлеченията, които направилъ предъ единъ отъ респондентитъ на столичнитъ вѣсти:

„Само съ собствени кораби, ние можемъ да гарантираме свободата на нашия износъ и да поддържаме умѣрини напла. Тогава само износътъ ни ще бжде конкурентноспособенъ. Когато разполагаме съ наши кораби по Дунава, разходитъ по напла ще оставатъ въ наши ръце.