

76295
Български Народен Морски Сговор

МОРСКА БИБЛИОТЕКА

Препоръчана от М-вото на Търговията, Промишлеността и Труда,
М-вото на Народното Просвещение и М-вото на Войната.

	Стр.
1. Българското корабоплаване по Дунава във връзка с Ческословашкото предложение.	1
2. Южната ни граница — от † кап.-лейтенант Г. Антонов	6
3. Оправдава ли Черното море настоящето си име — от зап. лейтенант Иванов Сава	20
4. Морския риболов у нас — от Б. Станев	27
5. На „Чайка“ — от К. М. Станюкович — превод от руски Л. С.	47
6. Морски новини	63

Книшка № 3.



Цена 5 лева.

ВАРНА.

Печатница „Гутенберг“
Май, 1922 г.

РД672

Гаранция за икономическия ни живот са бреговете ни.

По всички въпроси свързани с морето, неговото опознаване, изучаване и използване във всяко отношение, обръщайте се към **Българския Народен Морски Сговор** и клоновете му, които всекога и безвъзмездно ще Ви дават пълното си съдействие.

Морските пътища са дробовете на целото стопанство и пулсът на целата култура.

Български Народен Морски Сговор

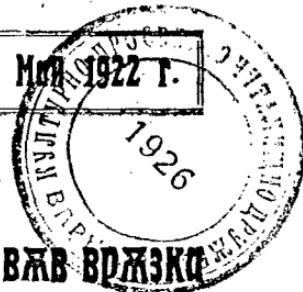
МОРСКА БИБЛИОТЕКА

Книжка № 3.



Варна, Май 1922 г.

инв. № 76295
отд. XIV - 3771



Българското корабоплаване по Дунава във връзка с чехословашкото предложение.

Пред вид на това, че горния въпрос е от грамадно икономическо значение за България, а по него почти нищо не е изнесено в нашата преса, Българския Народен Морски Сговор счита за свой дълг да запознае читателите на „Морска библиотека“ с известията, които той е събрали и които трябва да станат достояние на всеки българин, който иска да работи за икономическото повдигане на родната ни страна.

От „Rumislový vestník“ (Чехия) ни е известно, че на 20 декември 1921 г. се е състояло събрание на индустриалния клуб в Прага, на което говорил секционния шеф г-н Иржик на тема: „Размишления за Чехословашкото съобщение по Дунава,“ а след него взел думата, по същия въпрос, министра на търговията г-н инженер Новак.

Развивайки своята тема, между другото, г-н Иржик казал и следното:

„След преврата, във времето на големата транспортна криза, 60% от тонажа на средния и долния Дунав беше във владение на Югославия и Романия. Още в 1919 г. Чехословашката делегация издействува да се раздели Дунава на три секции, съответно предадени на Чехославия, Югославия и Романия и шлеповете да минават свободно на всекиде, а само влекачите да се сменяват при границите на секциите. Понеже Чехославия немаше плаващи средства, беше наредено до австрийските и маджарски параходни дружества да предадат такива, след което Чехославия организира своя дирекция на плаването по Дунава. Предвид на това, че австрийските и маджарски параходни дружества не изпълниха наредденията веднага, Чехословашкото правителство се принуди да наеме от едно германско д-во 4 влекача и 44 шлепа

и да ги предаде на новообразувалата се дирекция. По този начин чехите почнаха първи плаването по Дунава. Наемния договор изтича към края на 1921 год.

* От 1 януарий 1922 год. ще се образува ново Чехословашко Дунавско параводно дружество, в което ще вземе участие държавата и 5 банки, но без участието на чужди капитали. На дружеството предстои голяма работа, а именно: да организира в няколко седмици служебен и пристанищен персонал от около 800 души, да уреди централно управление и агенции, да се уредят в странство средства за претоварване — мостове, понтони, винчове и се устроят складове и най-после да се избере подходящ и сръчен персонал. Всичко това не можеше да се приготви по-рано, защото не беше известно, кой ще уреди плаването по Дунава и кой ще го финансира. Места в Гюргево, Браила и Галац са осигурени; предстои да се осигурят места в Унгария, Югославия и България. Дружеството ще има 116 шлепа, от които: 90 за нормално съобщение, 16 ще се употребят за плаващи въглищни складове за средния и долния Дунав и 10 ще бъдат в запас. Половината от шлеповете ще обслужват линията „Братислава — Галац“, а другата половина — „Братислава — Югославия.“ Според изчисленията, предполага се, че нормалната превозоспособност на Чехословашкото дружество ще бъде 35,000 вагона годишно, което съставя половината от трафика през Братислава.“

От речта на г-н министра на търговията — инженер Новак — даваме следния по-интересен пасаж:

„В плавателно отношение по Дунава, Австрия и Унгария са поставени по-добре от нас, защото той протича през тяхните земи. У нас Дунава тече покрай границите ни, като най-индустриална област — Чехия, е сравнително далеч от него. Похвално е, че успехме да прокараме параводното дружество да се образува само с наш капитал. Тези въпроси ще бъдат разгледани в най-скоро време в министерския съвет *). Днес още не може да се каже до колко това предприятие ще бъде успешно, но банките трябва да проявят голем интерес към него. Плаването по Елба ще бъде осъществено. Плаването по Елба — Дунав, трябва временно да се осъществи с помошта на железница, като се установи особен тариф, който да съедини двете реки.“

В края на речта си министра апелирал към съюза на индустриалците да отдели особно място за корабоплаването в отдела на транспортите, още по-вече, че от Русе и Гюргево трябвало много да се очаква.

*) По сведенията на Българския Народен Морски Сговор Чехословашкия министерски съвет, още през месец януарий т. г., се е занимавал с този въпрос.

Тук требва да се отбележи заявлението на секционния шеф г-н Иржик, че новото дружество трябва да се образува без участието на чужди капитали, а също и нескриваната радост на чешкия министр г-н Новак, че чехите са успели да прокарат пароходното им дружество да се образува само с тяхен капитал.

По въпроса за влизането на България като крупен акционер в това д-во, българската преса съобщи, че министерството на търговията е назначило конференция, която имала първото си заседание на 15 февруари т. г. и че тогава е била избрана комисия, която да проучи въпроса. След това последваха откъслечни известия из вестниците, които дадоха да се разбере, че устава на д-вото предстои да бъде утвърден от министерския съвет и приет от парламента, че България ще бъде допусната да участвува в д-вото с 25%, че Чехословашкото пароходно д-во мисли да построи влагалище в Русе и че то има 116 шлепа, 7 влекача, 3 пасажерски кораба, 4 бързи кораба и две пристанища. Напоследък се съобщаваше, че комисията при министерството на търговията е одобрила някои от предложенията и е дала следното мнение: „Дружеството за България да бъде отделно, със своя администрация и управителен съвет. Двете д-ва, Чешкото и Българското, ще работят заедно. Българското д-во ще си служи само с корабите и шлеповете на чешкото д-во“.

Подбуден от горните съобщения, Русенския клон на Българския Народен Морски Сговор, на 19 февруари 1922 год., се е занимал с въпроса за обрауване Чехословашко-Българско Дунавско Търговско Пароходно Д-во и навременността и нуждата от образуване на чисто народно Българско Дунавско Търговско Пароходно Д-во, като е резолиран становището си по горния, от капитално значение за България въпрос, в 20 точки. В тия точки се изтъква грамадното икономическо значение на Дунава за България и начина за най-разумното му използване. Между другото в тях се казва:

„Самостоятелното използване водните пътища повдига културно народа, като го поставя в пряко и непосредствено съобщение с културните народи, прави търговските му сношения с целия свят напълно свободни и независими. Народъ се явява сам на мировите търгища пред всесветската конкуренция, за да изкове на полето на международното състезание своето благодеенствие, самостоятелност и култура. Липсата на народно българско корабоплаване и транспорт по реката, както преди войната, така и сега, спъва икономическото повдигане на страната, поставя нашата търговия в неограничена зависимост от чуждите речни транспортни средства, нанася чувствителни загуби на нашата търговия, особено на нашето земеделско производство, а заедно с това лишава народното ни стопанство и държавата от чувстви-

телни печалби и доходи. Ролята, която има да изиграе едно народно корабоплаване не е да поеме монопола на цялата външна търговия, а като поеме транспорта на част от нея, установи необходимите рейси и нормира минималните навла, да освободи външната търговия от чужди влияния и конкуренция. Останалата част от търговията ще се извършва от чужди параходства, които за да я поемат неминуемо ще трябва да се ръководят от установените от народното параходство навла“.

Събранието на русенския клон от Б. Н. М. Сговор е решило:

1) „Да моли Българското Правителство да отхвърли по принцип предложението за образуване на Чехословашко-Българско Търговско Параходно Д-во, както и даване концесии за плаването по реката Дунав комуто и да е, като не отговарящи на народните икономически и културни интереси.

2) Да моли Българското Правителство или да постави самостоятелно начало на Българско Народно корабоплаване по Дунава, или да подпомогне Българското Параходно Д-во във Варна в най-широк машаб, за да основе то параходство по Дунава.

3) Понеже нуждата от този речен транспорт е по-вече от належаща, да моли Българското Правителство да не отлага разрешението на въпроса, а да назначи необходимата комисия, която да изработи подробните с участието на Варненската и Русенска Търговско-Индустриални Камари и Бълг. Търг. Парах. Д-во във Варна.

4) Изработения и одобрен от правителството законопроект да се узакони от предстоящата редовна сесия на Народното Събрание.“

Своята резолюция клона е изпратил на всички министри, народни представители и на всички заинтересувани от въпроса държавни и обществени учреждения.

Три дена по-късно, на 28 февруари с. г. Русенското Търговско Д-во и местния клон на Съюза на Българските Индустрислци, са свикали събрание на настоятелствата си и след като са разменили мисли по повод проекта за вземане участие от страна на България в образуваното вече Чехословашко Дунавско Параходно Д-во с част от капитала му и като разучили отделните точки на договора между Чехословашката държава и поменатото дружество, счели за свой граждански дълг да изложат на г-н министра председателя своите основни мотиви и съображения по въпроса за уреждане дунавския търговски транспорт във връзка с развой на външната търговия, както и с оглед към културното и стопанско повдигане на страната.

В писмото си русенските търговци и индустрислци обстойно разглеждат историко-икономическо всесветско значе-

ние на Дунава, неговото настояще грамадно икономическо значение за страната ни и нуждата от чисто народно корабоплаване по Дунава. На края те завршват писмото си със следните думи:

„Влизането на България в което и да е пароходно д-во, неминуемо ще повлече подчиненост и зависимост на нашата външна търговия и икономическа политика, въпреки всички изгодни условия, които се предвиждат в договора за целта.

В този ред на мисли предложението направено от страна на Чехословашкото правителство за съвместно с нас уреждане на транспортната ни служба по Дунава не би задоволило стопанските интереси на страната ни. Напротив, ние сме убедени, че това предприятие ще ограничи възможността за свободно ползвуване на страната ни от Дунава, тъй както икономическите и финансови интереси на нашата страна ни диктуват. Само едно чисто народно пароходство за плаване по Дунава би могло да задоволи най-пълно и всестранно народостопанската ни нужда. Основаването на едно подобно д-во не би представлявало никаква трудност и би могло да се реализира, стига само да му се укаже от страна на държавата тая подкрепа и съучастие, каквато държавата би указала на Чехословашкия проект или оная, която получава Бълг. Търговско Пароходно Д-во „Постоянство“ във Варна.

Водими от всички гореизложени мотиви и съображения ние си позволяваме да ви замолим, най-убедително да направите всичко зависяще от Вас, да отхвърлите по принцип споменатото предложение на Чехословашкото правителство за задоволяване неотложната нужда от народен транспорт по Дунава. Най-уместно ще е да се създаде с чисто народни средства и надлежна подкрепа на държавата едно Българско Пароходно Д-во за плаване по Дунава.

Русенските търговци и индустрисалци са готови да сътрудничат с всичките си средства и възможност за осъществяване на една подобна инициатива, защото тя би подпомогнала твърде много нашето общо народно стопанско развитие и преуспяване.“

В същия дух се е изказал и съюза на българските индустрисалци.

След получаване на резолюцията на русенския Клон, Централния комитет на Б. Н. Морски Сговор е изпратил до всички свои клонове окръжно, с което иска да му се съобщят тяхните становища по този тъжен въпрос, за да може да състави и даде заключителното становище на целия Български Народен Морски Сговор, като смята, че въпроса е от голям обществен интерес и че трябва да му се даде широка гласност, за да може всестранно и напълно да бъде осветлен,

Южната ни граница.

Свърши се. Пак преди време се свиха победните знамена, макар и не победени — сега вече, може би, за седен път. Но не покруса, а — светла радост да огрева сърдцата ни! Защото ние на драго сърдце се нареддаме под новото знаме — знамето на правдата. Тъй като само в нейно име са се разевали и нашите знамена на Силата. Чрез правдата бе силна нашата сила. Чрез силата се доказва само нашата правда. Защото как иначе биха били възможни толкова чутовни подвиги и таково безподобно напрежение от такъв малък народ? И днес когато от запад — той път не от изток — изгреват най-новите Скрижали — ние сме спокойни за нашата участ. Но не съвсем напълно. Защото и правдата е понятие човешко. И Правдата човешка е наредила да има нужда от защитник. Да си подгответ прочие, защитата за Великия съд, който ще разглежда скоро, много скоро великото дело и чиято присъда ще уреди света може би за много дълъг срок от време. Една от най-важните точки на нашата защита ще бъде: границите. Една от най-важните граници ще бъде, безспорно южната. Тя ще бъде почти исклучително морска: Бело — и дай Боже! — Мраморно — морета. Като запознат отчасти с Бело море, осмелявам се да кажа и аз нещо по тоя злободневен въпрос! „Един ум е до-

*) Капитан - Лейтенант Антонов Герги Ангелов, роден в 1886 година в град Свищов, свършил Военното училище в 1906 година, а в 1908 г. издържал изпит за морски офицер; в 1912 година изпратен да следва минния морски офицерски клас в Кронщадт (Русия), по причина на Балканската война се завърнал в България и през 1913 година наново изпратен в Русия да довърши минния клас. На 13 януари 1919 година починал в гр. Варна, след кратко боледуване от петнист тиф. Кавалер на ордена за храброст.

Твърде много се е занимавал с морската литература, като е писал цял ред статии по всевъзможни, свързани с морето, неговите брегове и богатства, въпроси — в ежедневните вестници и периодически списания. Особено е ратувал за побуждяране на бреговете ни, а също и за побуждярането на морската ни терминология. Обогатил е нашата морска литература с превода на съчинението на италианския морски писател Болати ди С. Пиер — „Морска политика“, едничкото от този род съчинения, което за сега имаме на български. Дух на беззветна преданост към родното ни дело диша от всички негови статии и съчинения. Съмртта му ни лиши от неговия увлекателен стил, дълбоко познаващ на морското дело и критичния му ум.

бжр, но ум и половина — още по-добжр", казват русите. Нека усилията и на моя ум, колкото и скромни да са, послужат на общенародното дело. Нека разгледаме първо, какво значение има морето за историята и културата вжобще.

Морето, историята и културата.

Три чесвжрти от земното кжлбо покрива морето. Туй важно обстоятелство не е останало без влияние вжрху развитието на човечеството. И наистина, само най-пжрвобитния човек се е плашил от морето и е виждал в него края на своите ловджийски и други негови скромни стопански предприятия. Само за най-пжрвобитния човек морето било велик предел и пречка кжм околнния мир. Но скоро неоснователния страх от морето се изпарил и още в доисторично време виждаме смели моряци да бродят на длж и на шир всички познати тогава морета. А кои народи са оставили след себе си ясни следи в историята? Кои джржави процъзвяват и крепнат, когато други са само земеописно понятие? — Финикия, Елада, Картаген, Рим — в древността; Генуа, Венеция, Испания, Португалия — в средните векове; Холандия, Франция, Дания, Англия — в ново време и Германия, Америка и Япония — в най-ново време. Спомнете си сега нещо за тия джржави от историята, макар и тая само, която сте учили некога в класовете, и ще се убедите, че тяхния напреджк, техното могъщество се джлжат изключително на морето.

ФИНИКИЯ — туй е страната-крайбрежие на ония смели моряци, „англичаните на древността“, които още преди 44 века са били господари на Червено и Средиземно морета и са достигнали даже и до Атлантика и Балтийско море. От тях ни остана азбуката.

ЕЛАДА — туй е страната от островчета и полуостровчета, чадата на която плъзнаха по всички брегове на Бело, Мраморно, Черно, Азовско и Синийо морета и ги осеха с гржци заселища. Те ни оставиха една култура ненадмината до сега.

КАРТАГЕН — морския град, който благодарение на ко- рабите си стана мощна джржава. От него имаме едно славно минало и пжрвия историчен романтизм.

РИМ — та не чрез морето ли се разви и закрепи? Нали требаше преди всичко да сломи по море Картаген и после да плъзне по всичките познати тогава морета? От него между другото ни остана названието на най-великото море — Средиземното. (*Mediterraneum* или *Internum Mare*), което название най-ярко изтжква значението, което римляните са му предавали

ГЕНУА — морския град, който бе станал средневековен Картаген, като оставил джлбоки следи и по нашите земи. — „Генуезка кула . . .“, „Дженевизлерден калмжш“ — е отговора

на вашия въпрос за некоя старина, от каквото произход и да е, при пътуването не само по Балканския полуостров, но и по всичките източни страни. Той град даде на света най-великия откривател, каквото познава историята — Христофора Колумба.

ВЕНЕЦИЯ — чудото островен град, господарят на който — Дожът — всяка година на Благовещение най-тържествено се сгодяваше за морето — извора на града — като от своята приказно-красива и натруфена гондола му хвърляше златния си пръстен. Какво е и днес Венеция — всеко дете знае.

ИСПАНИЯ — страната, откъде един ден тръгнаха три кораба, които направиха земята двойно по-голяма. Само благодарение на тия три кораба един неин цар можа да каже гордите думи: „Слънцето не залезва в моета държава.“

ПОРТУГАЛИЯ — страната, чадото на която за пръв път можа да обиколи земята — по море! — и да разреши едно от великите съмнения на човешкия ум.

ХОЛАНДИЯ, ДАНИЯ, ФРАНЦИЯ, АНГЛИЯ — та има ли нужда да изброяваме и да доказваме за всички тия държави — едното име на които възбужда понятието за море — как морето е влияло за техното развитие и как техната култура, мощ, богатство, следват от морето, както светлината от слънцето?

Да! Морето стократно възнаградило смелите морски народи. Вместо да раздалечава, морето съединява страните, които разделя и направило морските държави богати, силни, просветени. Защото то е най-лесния, най-ефтиenia и едва ли не най-безопасния път за пътуване и превоз, а следователно и за размена, и за търговия. Тъй, морския превоз струва 25 пъти по-ефтиено от железничния и 60 пъти по-ефтино от коларския,

Но едно предпочтане на по-ефтиenia път е възможно само, ако човек има и трите възможности. И ако още коларския и железничният път могат да се направят, как да се докара морето в сред материка?

Ето защо от най-древни времена, та и до днес най-са могли да напреднат тия държави, които освен, че са опират на море, но на които крайбрежието е било най-развито, т. е. в които до морето са имали достъп и най-затворените места на страната. Такова развитие на бреговете кара хората от най-ранна възраст да стават моряци, защото, напр., за да си купят хлеб от хлебаря, трябва да се качат на лодката. А и пристанищата са възможни само в запазените от бури и вълни места, каквото са дълбоко врезаните заливи. Защо не са станали добри моряци например народите от северния или западния брегове на Африка? А най-добри такива и до днес са гърци, англичани, холандци, шведи, норвежци и далматинци! — Погледнете картата и ще разберете. — В Гър-

ция няма място, което да е отдалечено на повече от 60 км. от морето. Холандия би могла да се нарече „държава Венеция“. Англия е островна държава par excellence. Швеция е страната на „шхерите“. Норвегия на „фиордите“. Далмация има 60 острова и 560 км. брегова линия.

Нека подкрепим казаното с некои числа. Дължината на бреговата линия за разните материци е следната:

1) С. Америка	75500	км.
2) Азия	69900	"
3) Европа	37900	"
4) Африка	30500	"
5) Ю. Америка	28700	"
6) Австралия	19500	"

Значи, най-голема брегова линия имат първите три по ред материци: С. Америка, Азия и Европа.

И всеизвестно е, че най-развитите народи са в тех. Но туй е абсолютната дължина, т. е. туй което се пада на целия материк, без да се взема под внимание неговата величина. Но още по-поучително ще бъде ако се проследи относителната тая величина, или, както се казва, развитието на бреговата линия, т. е. числото километри от нея, което се пада на известна единица площад. В такъв случай ще получим следната картина:

Развитие на бреговата линия: С. Америка 4·86 — Европа 3·55 — Азия 3·19 — Австралия 2·01 — Ю. Америка 1·96 — Африка 1·64.*)

И тай таблицата до очевидност ни потвърждава закона за зависимостта на общото развитие на страната от развитието на бреговата линия. Има ли некой да възрази против туй „старшинство“ на културност на частите на света? — Нека не е криво на старата Европа, че е наредена след С. Америка. Не е ли истина, че новия свет в много отношения надмина вече майката-страна; като, освен че ѝ се явява съперник във всемирните тържища, но прониква вече в самата нея? Не е ли истина вече, че Европа трябва почтително да сложи палмата на първенството над света във всяко отношение на С. Америка? Не е ли истина, че почина в ръководене мировите работи се изплъзна вече от Европа и че след Мойсей и Христа най-великият човек на земята, днес е на път да стане Уайлсон?

Разбира се, че развитието на бреговата линия, па и на общата култура в Европа биха стояли на недосегаема висота, ако границите ѝ на изток не беша Урал и първобитния Сибир, а водите на некой океан.

Да, истинен е, трижди истинен природен закон: общото развитие на всеки народ е в зависимост от развитието на

*) П. Н. Броуновъ — „Курсъ физической географии“.

16295

бреговата му линия. Ето защо хората се помъжчили даже искусство да изменят физиономията на земята, като са съединили близките един до друг морски заливи и вкарали морето там, дето то не е било по-преди. Тий се появили великите канали (Суезки, Коринтски, Кипрски, Панамски), тий най-великите пристанища са били вкарани навътре в сушата чрез огромни технични работи (Лондон е на около 50 км. нагоре по Темза, Хамбург — 100 км. по Елба, Бремен — 80 км. по Везер, Айверс — 30 км. по Шелда, Бордо — 25 км. по Гарона, Галац и Браила — 150 км. по Дунава). Тий и най-великото събитие за земята, след откриването на Америка (положително, — не отрицателно, каквото са войните) ще бъде прокопаването на Сахарския канал, който ще обхрне великата пустиня на море и ще даде живот на цел материк.*)

**

Естествено е, че нема самостоятелна държава, която да не се стреми да извоюва заселища за излишъка на населението си и тържища за промишленото си производство. При туй разширение в Европа, европейските народи скоро опреха своите разширения едно о друго и си остановиха за едно сравнително по-дълго време едни горе-долу определени граници. Но населението не преставаше да расте, а производството не преставаше да се увеличава. Требваше да се търсят заселища и тържища вън от Европа. Туй можеше да стане само чрез морето. И се почна едно лудо надпреварване на заграбване заселища и тържища. Но туй можеше да стане само чрез кораби. И се почна едно трескаво строене на кораби — военни и търговски. Тежко на народите, които останаха без морски брегове, които не можаха да имат достъп до огромното международно тържище! Те беха обречени на милостта на съседите си, които добре използваха своето положение за налагане волята си на онеправдания от природата и историята. Естествено, че при тия условия за никаква държавна самостоятелност и дума не може да става. В туй отношение историята на Сърбия, която от векове се мета, като риба на сухо, за излаз на море, за стопанска самостоятелност и нейните разправии с Австро-Унгария са особено поучителни.

И тий, като заключение на всичко казано до тук, нема самостоятелна държава без свободен излаз към всемирното тържище. Тоя излаз е морския брег на държавата. Колкото морския бряг е по-развит, толкова по-голема възможност за развитие има дадената държава.

*) Известно е, че голема част от площта на великата пустиня лежи под морското равнище. Предполага се, че откъм западна Африка — около Долар — ще може да се прокопа канал, който да залее по-големата част на пустинята. Ако туй стане — последствията от туй събитие за земята ще бъдат неизмерими.

Българските южни морски граници.

След туй неизбежно встъпление, което имаше за цел да запознае българския четец с некои много важни природни и земеписни закони, отнасящи се до морето, пристъпаме към същността на разглеждания въпрос.

И тай, естествените граници на един народ се обуславят от фактори земеписни, народописни и исторични. Политичните, бидейки дело на насилието — войната — са почти винаги неестествени и следователно временни.

За историчните и народописните граници на племето ни доста са писали всичките по въпроса лица. Тук искам да се спра само на земеписните, от особено морска гледна точка.

За завиждане са народи, които за свърталище са си избрали страна отстранена и затворена, с вътрешно единство. В нея те спокойно са трупали жизнена и веществена енергия. Малко племена са се искушавали да минават през техната отстранена и заключена врата, па и който се е искушавал, лесно е бил спиран на удобната за отбрана естествена граница.

Особено облагодетелствани в туй отношение са островните държави. Блазе на Англия! Блазе и на полуостровите, по краищата на материците и с високи непристижни планини към сушата! Блазе на Пиринеите и Апенините! Погледнете народописната карта на последните два полуострова. Да ви е драго да гледате — от една до другия край — се една боя.

А нашия полуостров?

Между три материка, на пътя на нашествията на всички познати народи, служащ от най-древни времена като мост между Азия и Европа, с едно най-широко съединение с материка — с нищо не защитено, а тъжно напротив, най-изложено на нашествие, — каква незавидна участ му е била отредена от съдбата!

Изток! . . . Цариград! . . .

Та само тия две имена пълнят цела история! От най-древни времена, та и до днес нема племе, народ, орда, размирник или завоевател, които да не са препускали по полетата на Балканския полуостров, които да не са палили и грабили неговите заселища, секли и робили неговите населния. Готи, траки хуни, римляни, византийци, българи, славяни, авари, кумани, руси, татари, кръстоносци, турци, черкези, англичани, френци, италиянци, португалци, сенегалци и какви не, и какви не! И, когато тия вихрушки са поутихвали, нима понякак народи са оставали да го населяват? — Погледнете народописната карта на Балканския полуостров — албанци, гърци, българи, сърби, хървати, власи, турци . . . И то без никаква резка земеписна граница помежду им. И то след като

историята не със сто — а с хилядилетия ги е прехвърляла, месила, мачкала помежду им!

Ето защо не е за чудене, че ако днес 7 народи населяват полуострова, едва ли по-малко от 7 пъти по 77 предложения има за разграничението им. Не ще е лека, наистина, задачата на миротворците, когато скоро ще седнат сериозно да се занимават с този сложен въпрос.

В историята на всеки народ има обстоятелства, които в дадена епоха го приковават към дадена местност. После с течение на времето, този народ нараства и почва да се простира постепено по-широко. Факторите, които определят посоките на туй разширение са стопански. А когато туй разширение достигне до разширението на съседния народ, тогава към тия фактори се прибавят и факторите от исторично естество.

Като най-естествени граници между съседни народи трябва да се земат местата, към които последните най-малко се стремят и които не са напречни на главните посоки на този стремеж, а стоят на страна ѝ успоредно с него. Реките, бидейки най-удобния път от планината към равнината, представляват естествен път за разширение на народи, които имат за изходна точка планината.*)

„Планините населяват равнините“*). Реките са пътищата на туй население.

Следователно, реките не могат да бъдат граници. Никъде почти в Европа те не са използвани за предели между държавите. Едният почти случай, реки да бъдат граници, между Сърбия от една страна и Австрия и Ромжния от друга, както и между последната държава и между нас, е една особност в туй отношение. По отношение на Сърбия, то бе една голяма несправедливост, понеже и в Срем и в Банат живеят сърби, каквито и на десния брег на границните реки. Също, ако по некоя случайност в историята България бе освободена преди Ромжния, едва ли северните граници на нашето племе днес щеха да се очертаят от Дунава. Не му е тук местото да се спирате по-подробно на туй въпрос, понеже не влиза в рамките на настоящата ни статия, но струва ни се, че именно от лекото препятствие, каквото представя границната река, е расла алчността на ромжнския чокой за чуж-

*) Изхождайки от всичката роля, която водната стихия играе в живота на народите, известният земеписец Лев Мечников в „Счинението си „Цивилизация и великія историческая рѣки“ (Париж, 1889 г.) предлага вместо обикновеното, не научно деление на общата история на стара, средна и нова, предлага твърде остроумна и оригинална система по които историята да се дели на речна, морска и океанска.

*) Антонъ Страшимировъ — „Изъ южнитѣ земи.“

да земя. „От Карпатите, през Дунава, до Балкана!“ . . . Ромънското отечество е в Карпатите — Трансилвания и Буковина. Днес Дунавът може да биде граница между България и Ромъния само за да докаже, необходимостта от една тесна взаимност между двата близки по произход и тъй тесно свързани некога по история и култура народи. . . .

Най-естествени граници между народите са вододелите между крайните за двата народа реки. Непристижните чукари никому не са притребали. А пък в същото време чрез тех най-лесно се варди царщината. С други думи, най-естествената житейска арена за народ, който сам не може да изпълни една земеписна единица (остров, полуостров и др.) е водоема (басейна) на реките, протичащи през неговата страна; най-естествените му огради — вододелите, от които тия реки извират; най-естествените му вътрешни линии — самите реки; най-естественият му излаз — моретата, в които тия реки се стичат.

Нема по-противопоставена граница от тая, която успоредно на морето пресича реки, извиращи в задземието. Колкото по-близо до морето върви подобна граница, толкова е по-чудовищна. Туй е все едно да се отнема на човека залъка, добит с кървав пот, тъжмо когато ще възнагради труда, положен за добиването му.

Отнесени горните разсъждения към нашите граници, добиваме следното:

След турското покорение нашият народ требваше да заживее по пазвите на планините. Балкана, Витоша, Рила, Пирин, Шар, Бабуна, Беласица, Родопи имат такова значение за съхранението на нашия народ, че, ако живеехме в езически времена, те биха имали идоли, на които бихме поднасяли скъпки жертви. Те са грабната на нашата страна. Те са и изходните ни точки за победоносното ни шествие в новото време. А Морава, Искър, Янтра, Камчия, Марица, Места, Струма, Вардар, Дрин — посоките на туй шествие. Колко е прав народът, като е отдал таково значение в народните песни на нашите планини и реки. Кои от тех не са възпени! Коя планина не е имала своя хайдутин, коя река не е била един лозунг!

„Шуми Марица, окървавена. . . .“

По отношение южните ни граници — излазът на открито море — меродавни са водоема на Марица — определя източните му предели — и водоема на Вардара — западните. Според туй, източната ни граница по суше ще биде водораздела между водоема на Ерене и той на малките речици, източно от нея. Значи тя ще почва нежде между Мидия и Подима, ще минава близо край Чорлу и ще излеза на Мраморно море между Ерекли и Родосто. По Мраморно мор-

ския, а после по Беломорския брегове почва южната ни граница, която ще върви чак 20 — 30 км. западно от Солун.

Ние българите противно на нашите съседи, сме толкова скромни, толкова стеснителни, че не дръзваме да защитим пред чужденците всичките наши законни притезания, но даже и пред самите нас ние се стесняваме да изкажем нашето право във всичката негова целост. Уверен съм, че не на един българин горните редове за крайните предели на южната ни граница ще се сторят много, ако ги поискаме. Но нека се спрем малко по-подробно на тия две точки.

а) За источния предел на южната ни граница.

Ако България беше на местото на Сърбия, а Сърбия заемаше местото на България, един сърбин тъй би защитил своите притезания по тоя въпрос:

„Още в старо време сръбските царе не един път са стигали и даже влизали в Цариград, откъдето са земали данъци и жени. В турско време половината от жителите на Цариград са били сърби, като еничари, търговци, висши сановници, че даже и велики везири. Един от последните Ахмед Кий-прулията, сърбин от Велес, пръв е укрепил устията на Дарданелите, като в 1658 г. е построил крепостите Кум - Кале и Килитбахар. Ами в 1912 г. сръбски войски не беха ли до самите стени на Цариград, на Булаир?“

Е, Бога ти, не е ли туй явно доказателство, че Цариград и Дарданелите требва да са сръбски?“

Като оставим тоя несериозен начин за обосноваване своите притезания на нашите легко ексалтиращи се западни съседи, ние настояваме на посочените по-горе граници в името на народностното начало и защото тъй, по нашему, най-задоволително би се решили Цариградски и Проливния въпроси.

За науката е известно, че компактни български маси до 1913 г. живеха до самите Цариградски и Булаирски стени. Сега туй население скита немило — недраго из източна България и с нетърпение чака часа на връщането си по родните си ниви.

А нищо по-справедливо, струва ни се — а също и по-осигуряващо бъдещето спокойствие за Европа — от следното разрешение на винаги спорните Цариградски и Проливни въпроси:

В тех са заинтересувани, както прилежащите държави: България, Турция и Гърция, тъй също и семейството на всичките цивилизовани държави. Требва, значи, да се достигне до един компромис, който би задоволил всичките законни притезания на горепосочените. Струва ни се, че най-добрият подобен компромис би бил следния:

Цариград и задземието, което му остава до начъртаната по-горе нова българска источна граница, става международен град. Нито турците можаха да го управляват, нито пък,

още по-малко, ще можем да го управляваме, било ние, било гърците. В ръцете пък на коя да било велика сила той бил угроза за другите и за европейския мир. И, понеже още Наполеон бе казал: че „Който владее Цариград, ще владее целия свят“, а пък днес вече става явно, че никой не трябва да владее целия свят, а последния да бъде достояние на всички, — какво по-справедливо от туй, че Цариград ще принадлежи на всички и на никого! Тஜ, вечната ябълка на раздора ще стане вечен залог на мира. И, понеже още „От осемнайсетия век насам целата политическа история на Европа се съсредоточва на Ориента“ (проф. Сенйобос) — какво по естествено от туй — всемирния ареопаг на държавите да има за седалище Цариград?

— „Цариград!“ — нима не са били духовити нашите пра-деди, като са дали туй пълно с значение име на тоя пълен с значение град?

И тஜ, Цариград, според нашето скромно предложение е столицата на новия — несоциалистичния — „Интернационал“.

Досегашните му възделители се удовлетворяват по следния начин:

Най-естествения господар на Цариград — България — остава само с Галиполския полуостров. Гърция взема източния брег на Дарданелите (като трябва да получи, освен всичките почти беломорски острови, но и цялото западно крайбрежие на Мала-Азия), а на Турция остава източния брег на Босфора, с половината брег на Мраморно море, като Бруса остава столица на нова Турция.

Нема нужда да си представяме, че всички досегашни укрепления на Проливите са сринати или обезоръжени, за да се убедите, че горното предложение е най-сполучливото разрешение на един мъчен въпрос, от гледна точка на началата, които трябва да легнат в основата на новия свят — справедливост към всички народи и сигурност на мира.

б) За западния предел на южната ни граница.

Морските брегове, които беха ни оставили нашите съседи в памятната 1913 г. могат да се вземат само като подигравка на началото на свободен излаз на свободно море. По-малко от 150 км. брег на една цела държава от 5 милиона жители! Брег — по-девствен в морско отношение, не може да си представи човек! Брег — без заливи, без полуострови, без пристанища! Брег, до който не можеше да слезе нито една българска железнична линия. Защото всички железнични линии в планинските страни слизат към морето само по долините на реките. А най-чудовищното в Букурещкия мир бе именно туй, че границата пресичаше всичките ни реки и то наблизо вече до морето.

Даже да претърпи сериозна промена беломорската ни граница на изток, излазят на България към Бело море ни-

1926

кога нема да бъде по Марица. Тоя излаз е ексцентричен за страната, която тежнее на запад. Той би интересувал само источна България, която си има вече своите Варна и Бургас, а може би и Родосто.

И, не по-малко важно обстоятелство, този излаз не може да се сдобие с пристанище, тъй като нема брег по-малко пригоден за такова от Деде-агашкия. Даже Кюстендженското пристанище е много по-малко неестествено от едно Деде-агашко. Едно френско дружество, което в турско време е проучвало въпроса за постройка на пристанища на Бело море, е изчислило постройката на Деде-агашкото в толкова милиони лири (турски), в колкото милиона лева щело да струва Кавалското. Значи Деде-агашкото пристанище би струвало около 25 пъти по-скъпо от едно горе-долу естествено пристанище!

България за в бъдеще трябва да има две главни пристанища — едно на Дунава за сношение със средна Европа и едно на Бело море — за сношение с целия свет, и двете те, трябва тъй да бъдат разположени, че да представляват най-големи згоди в смисъл на достъпност, удобства за разтоварване, най-големо задземие, най-голема близост до сърдцето на страната.

Такова едно пристанище на Дунава не може да бъде друго, освен Лом. Там трябва да се построи и мостът на Дунава, който трябва да свързва Ромжния и България. Днес нашите съображения не противоречат вече на Ромжнските — да бъде моста колкото се може по-далече от Черна вода; — защато днес ние водим не Черноморска, но Беломорска политика. Тая последната кара да построим дунавския мост най-близо до Бело море.

Но най-краткото разстояние между Дунава и Бело море е Лом—София—Солун или — Орфано. Пък и посоките София—Солун и София—Орфано са най-удобните за един български излаз на Бело море*). Слизайки до долините на Вардар или Струма, те освен, че позволяват най-голем трафик, но и ще бъдат най-кратките разстояния между Бело море и най-големия железничен възел и най-важния във всяко отношение град на полуострова. Защото София не напразно се е наричала от нашите прозорливи деди „Средец“ (както требва и за в бъдеще да се нарича). Средец е средището не само на България, но и на полуострова.

Едно хубаво българско пристанище в Солун или Орфино (Чай-аъж) и една хубава двойна българска линия до Средец, през един хубав мост над Дунава при Лом — открива хубави изгледи не само за България, но и за стара Ромжния, че даже и за Седмоградско.

* „България и Бъло море“ от проф. Иширковъ.

Правим горните уговорки; Солун или Орфанд, защото знаем, че колкото и да са силни нашите доводи, че Солун по хиляди причини трябва да бъде наш, знаем какви бури би повдигнало едно подобно наше желание в бъщащата конференция. Макар, че ние до сега нищо не поменахме за Бистрица — чисто българска река.

Да бъде! Нека градът на Кирила и Методия остане вън от българските предели! Правим тая скъпна жертва в името на доброто съжителство с нашите юго-западни съседи и за да бъдат зачетени правата ни на друго място.

В такъв случай — със Солун вън от българските предели — нашата западна граница трябва да почне по гръбнака на средния от трите пръста на Халкидика — по вододела на полуострова Лонгоз, след туй по вододела между езерата и Солунския залив и, завивайки като дъга около Солун, нека да отиде по посоката, предложена от един сериозен познавач на балканските работи — г. Баучер (Кукуш, Енидже, Воден, Лерин, Дреново — български, а Дерне, Коустур — гръцки.)

Трудно ни е, обаче, да се съгласим с високоуважаемия англичанин, щото казаната граница да почне от устието на Струма, защото — освен че, както казахме, най-неестествени граници са речните, — но още течението на Струма ще ни трябва за железницата, а устието ѝ — за пристанището, на което България възлага надеждите си. А колкото за блатата на Струма, които можели да бъдат отлично гранично препятствие, ние по много скображения ще гледаме да ги пресушим чрез един хубав канал до морето.

„La Bulgarie ne sera une grande puissance européenne que le jour où elle ira déboucher à Kavala ou Port Lagos, si ce n'est par Solonique à Macédoine“) — казва един съюзник на г. Баучера — френецът Делоне.

България никога не е искала да става „голяма европейска сила“. Винаги тя се е борила само за обединението си. Но началото за свободен излаз добре е схванато от учения френец и той ни предлага за такива Кавала или Порт-Лаго, че даже и Солун. Кавала и Порт-Лаго — особено последия — немат подстъпи от сушата към морето. Една железнична линия до Кавала е възможна само като клон от струмишка една такава, а до Порт-Лаго — от съществуващата вече маришка. Солун пак едва ли ще ни се удаче да получим. Тогава златната среда ще бъде Орфанд (Чай-азъ).

За тоя едничък наш изход, за тоя едничък душник за нашата излишна енергия, за туй едничко прозорче към Европа, за тоя едничък наш орган за дишане и за самостоятелен живот — ние трябва да се застъпим с всичката енергия на

**) La Bulgarie d' hier et demain par L. de Launay, p. 192—3.*

душата си. Той е залог за нашата независимост, за нашето съществуване.

„En tout cas la Bulgarie n'a guère de raison d'être — et tout le bulgare le sait bien — si elle ne prend pas quelques uns de ces pays sur lesquels elle a des prétentions historiques, si elle ne se crée pas le debouché révé de tout peuple slave vers cette mer ouverte qui est la Méditerranée.“*)

Може ли по-добре да се обоснове българския копнеж към откритото море, отколкото туй е сторил един чужденец, един френец!

* * *

Дадено определеното по-горе крайбрежие на България, българските брегове ще включват в себе си едно закръглено земеписно цело, каквото е источния басейн на северното Бело море, заключено между Атонския полуостров, остров Лемнос и Галиполския полуостров. Към туй земеписно цело падат и островите: Тасос, Самотраки, Имброс и Лемнос.

Признаваме, че ние немаме никакви права над тех. Освен геологичната принадлежност на Тасос и Самотраки към Родопите, освен дето на Тасос има доста българи — ахъ-челебийци, като абаджии, освен българското име (Булгаро) на главния град на Тасос и необходимостта от паша на нашето крайбрежие — за пчелите на същия остров,** — едва ли по-рано бихме могли да кажем нещо по-вече за побългаряването на тия острови.

Но днес света ще бъде преустроен на началата на справедливостта, нали?

Тия острови, по самото свое положение вече, трябва да принадлежат на държавата, която владее брега на север от тех. Към него те тежнеят (гравитират). Вжоржен ли ще бъде света след тая война или не — те ще бъдат угроза за правилното и свободно наше развитие, ако бъдат в чужди ръце.

А гаранцията, която с техното побългаряване се добива за общия мир и сигурност — са големи. Защото във военно-морско отношение нема по-нейтрална страна от България — тя никога не е имала и никога нема да има сериозни морски сили, които да застрашават когото и да било. Само в нейни ръце казаните острови, освен че нема да бъдат страшни за важния всемирен път през Проливите, но ще бъдат едно условие по-вече за неговата сигурност и нейтралност.

Жертвата, която с това ще си наложат нашите юго-западни съседи — не за нас, а в името на Европейския сговор и сигурност (защото, ако не бъдат дадени нам, едва ли

*) Се в посоченото по-горе съчинение, стр. 453.

**) Пчеларството е един от главните поминъци на тасоските жители.

ще бждат оставени и на Гърците), не е толкова голема, за да не може спокойно да се понесе — некакви си 1280 кв. кlm. и не повече от 53310 жители. Ние им правим много по-големи жертви около Солун, пjk и сигурно ще бждем заставени да правим такива и на много други места.

Признаваме, че ползата от тия острови за България нема да биде малка. Но тая полза ще биде не от квадратните километри, нито от хилядите жители. — Тя ще има значение само за зараждане морячеството в нашия земеделчески народ. Близкото, сравнително разстояние до тия острови ще престраши българина да се впустне и той най-сетне в морето и полека лека да стане и той моряк — ценен залог за правилното развитие на нашата млада, но много обещаваща държава.

* * *

И тий, в името на справедливостта и мира, който треба да настъпи за света след толкова сжресения и кръво-пролития, искаме от тия, които насконо ще чертаят новите граници на Европа и целото земно кълбо, следните южни граници:

От около 20 кlm. източно от Родосто на запад по крайбрежието на Мраморно море до носа Седил-бахри и от там по крайбрежието на Бело море до носа Дренано на полуострова Лонгоз. В границите на Българската държава трябва да влизат и принадлежащите на туй крайбрежие острови: Тасос, Самотраки, Имброс и Лемнос.

Заявяваме, че искаме горните граници за свободно мирно развитие, а не за угроза на съседите ни и че те напълно задоволяват всичките наши въжделения по отношение южните крайбрежия и, само ако не бждем нападнати или предизвикани, ние никога нема да воюваме за техното разширение.

Нека се помни още, че на цената на свободен излаз на свободно море ние се наредихме в редовете на Тройния съюз и че, когато последният ни го отказал, и ние се отказахме от него. Защото „Маришки въпрос“ в Тройния съюз значеше — свободен достъп на България до открито море през страни до тогава турски.

ОПРАВДАВАЛИ ЧЕРНОТО МОРЕ НАСТОЯЩЕТО СИ ИМЕ.

На тези, които се боят от името на миещето родните ни брегове Черно море, посвещавам настоящата си статия.

Автора.

Как се е наричало Черното море в джлбоката древност, откакто първите хора са заселили бреговете му, не е известно. Най-старото съведение за името на Черно море, което черпим от бащата на историята — Херодот (484•г. — 425 г. пр. Р. Хр.) гласи, че то се е наричало „Негостоприемно“ (Аксинос) и че още тогава са го отличавали като „особено“ море.¹⁾ Причините, за да се нарече в тия времена Черното море „Негостоприемно“ са две:²⁾

1. Непознаване напълно особеността на морето и неговите физико-географически условия от първите сериозни мореплаватели по него — старите елини, и

2. Най-главната причина — негостоприемството на малко културните му крайбрежни жители, които не само не отдавали почти никакво значение на международните сношения, но са сметали за враг всеки чужденец, излезжил на техния брег, заради което се отнасяли с голема жестокост към него.

За да подкрепя горната си мисъл, аз ще направя два кратки цитата от древната история.

Ксенофон (440 г. — 355 г. пр. Р. Хр.) в своя „Анабазис“, георейки за западният Черноморски брег, местността около днешна Мидия (при нос Серве-Бурну), казва:

„ . . . и като имали от десната си страна Понта³⁾, стиг-

¹⁾ Черното море е действително особено в своите физико-географически условия и не прилича напълно на другите морета.

²⁾ Нека забележа, че много е възможно старите гърци предна-мерено да са представили Черното море като негостоприемно, недостъпно и опасно пред вънкашний свят, по-вече от колкото то е било в същност, за да удържат другите мореплаватели да проникнат в него, вследствие на което те (старите гърци) биха се лишили от пълните облаги на търговията и мореплаванието, които това море им е давало. Това се е практикувало често у старите народи. Финикийците по възможност увеличавали опасностите и ужасите на посещаваните от тях места или отдалечените търговски пристанища със същата цел. Утвърждават, че и приволжските Българи представлявали страната си опасна и недостъпна за да удържат източните търговци от опит да проникнат в техната страна, вследствие на което те (българите) биха се лишили от изгодите на транзитната търговия.

³⁾ Във времето на Ксенофона Черното море се наричало Понтос Евксинос (гостоприемно море) или просто Понт.

нали през земята на тъй наречените тракийци-просоядци в Мидия. Там претърпяват крушение много от корабите, които плават за Понта и се изхвърлят на брега, защото морето там е плитко.*.) И тракийците, които живеяли по тия места, са ги разграничавали със стълбове, и всеки плячкосва това, което се изхвърля от морето в неговия дел. А докато не са били определили граници, както се разправяло, мнозина тракийци, които събирали плячка, се избивали взаимно."

Страбон (63 г. пр. Р. Хр. — 19 г. сл. Р. Хр.), който е роден на южния брег на Черното море (в Древната Амасия — столица на Понтийските царе), в своята география, като описва брега на Понта, казва:

" , Хомер не познава морския пафлагонски**) брег и това е естествено, защото тогава по това море (Понтът — Черното море) не е могло да се плава и се наричало „Негостоприемно“ (Аксинос), поради бурите в него и диващината на племената, които живеяли наоколо, а особено скитските племена, които принасят в жертва чуждестранците, ядат месото им и употребяват черепите им, като чаши. После, когато йонийците основали градове по брега на това море, то се нарекло „Гостоприемно“ (Евксинос).

. казват, че Хомер поради незнание не поменувал скитите и жестокото им отнасяне с чужденците, които те жертвували, па им ядат месото и от черепите им правят чаши, заради което и Понтът се е нарекал негостоприемен, ами на-против измислил некакви чудни хипемолги, галактофаги и абии, най-справедливите хора, които никъде не съществуват. Обаче, как старите са могли да нарекат Понта негостоприемен, ако те не са познавали диващината на жителите около него, особенно на тия, които най-много са се отличавали с нея? А това са без съмнение — скитите".

От цитираните изводки из старата история, става много ясно, че старите елини не са могли да кръстят Черното море с друго име, освен с „Негостоприемно“, щом като корабите им бивали често изхвърлени по такива страшни брегове, където жителите им ядели човешко мясо и правели от главите на първите елински мореплаватели в Понта, чаши за пиене.

*.) Ето от тук личи непознаването на морето от гърците в това време. Ако морето е било плитко там, корабите им трябвало да пътуват по-източно (по-мористо). В същност там морето не е много плитко и не плиткостта на морето е била причината за честите им корабокрушения, а причината се крие в силните северни и северо-източни ветрове през зимата и много малкия наклон на спуштащия се в морето брег, обсейан тук-там с камъни. И днес по тия места малките кораби, които пътуват във време на силни морски ветрове, биват изхвърляни на брега.

**) Пафлагония се е намирала в Мала-Азия, в областта на днешната река Казъл-Ирмак, която се влива в Черното море при нос Бафра — източно от Синоп.

От друга страна, Черното море е било „Негостоприемно“ и за племената, които са населявали бреговете му и които са немали моряшки дух и са предпочитали, както и ний българите сега, да не се качват на „джрво беъ корен“. Ако некои по-смели тракийци или скити са се опитвали да плават по морето, благодарение на техното незнание и неопитност да се справят с тази стихия, те търпели нещастия, които за лишен път са им подтвърждавали, че морето е не само „Негостоприемно“, но даже „лошо“ и „опасно“. Така че, когато старите елини кръстили морето „Негостоприемно“ и това име е дошло до ушите на плъмната населяващи Черноморския брег, те бързо са го усвоили, като напълно подходяще и за тях. А много е възможно в тази смисъл да са го кръстили и те, независимо от старите елини, от по-рано.

По късно, в VII век пр. Р. Хр., когато старите елини-моряци с цената на много жертви от хора и кораби, изхвърлени и загинали на брега на Понта, почнали да създават тук-там своите колонии, те го нарекли „Гостоприемно“. Това те успели да направят, благодарение на техното силно влечеие към морето и техната настойчивост в мореплавателно отношение, като се запознали отначало с крайбрежните жители, като изучили бреговете и физическите условия на морето — главно ветровете и теченията, които са били малко по-осебени, отколкото в съседните морета, което от своя страна е намалило и нещастията с корабите им. Не ще никакво съмнение, че пренаименоването на Черно море от „Негостоприемно“ в „Гостоприемно“ се дължи изключително на старите елински моряци, които съумели да внесат малко култура в полудивите племена населяващи бреговете му и на техните отлични морски качества, които преодолели трудността и опасността на тогавашното мореплаване и при новите обстоятелства могли да извършват щастливи пътувания по него.

Но, за крайбрежните жители, тракийци и скити, а в последствие и за заселилите се на техните места славянски племена, то си е останало пак „Негостоприемно“, защото почти нищо не са направили за неговото изучаване и опознаване, бояли се от него и са го имали винаги, като нещо „страшно“, а кораба — като „джрво без корен“. Старите българи и славяните, за които историческите данни ни казват, че са били много добри риболовци*) по Дунава и другите реки по западния и северния брег на Черно море, опитвайки се да практикуват риболовството и на морето, не познавайки условията му и начина за борба с него и те са търпели нещастия и за тях то е било „Негостоприемно“. Спокойната

*) Виж „Българинът и риболовството“ от Пенчо Дренски (Морска Библиотека, Варна, 1921 г. кн. 1, стр. 39 и 40 — издание на Български Народен Морски Сговор).

вода на реките, където бѫлгарите и славяните са могли със своите еднодръжки или малки ладии да риболовстват, се е отличавала от наглед сѫщата вода на морето. Повърхността на последната — от свободно духащите, понекога жестоки ветрове, често се е развялнувала и малките еднодръжки и ладии са се обръщали като нищо. Жертвите, които първоначално са дали, са ги накарали да престанат да правят опити за използването на морето, още по-вече, като е имало вече гърци-моряци, които с корабите си и своята опитност, са им служили за сношаване, пренасяне на хора и товари и са ги снабдявали вероятно с морска риба.

Новото име на морето — „Гостоприемно“, когато е дошло до ушите на крайбрежните черноморски племена, не е могло да си извоюва место между тех, както първото име — „Негостоприемно“, благодарение на споменатите по-горе обстоятелства. И то за тех пак си е останало „Негостоприемно“, в смисъл на „бурливо“, „лошо“, „опасно“. И ако некога те са споменували, с подигравателна усмивка, новото име на Черно море — „Гостоприемно“, то е било само за да угодят на гърците, когато им са били нужни за нещо.

Във времето от VIII — X век, арабските писатели — историци и географи, наричат Черното море с имената: „Найтас“, „Румско“ (в смисъл на Византийско) „Славянско“ или по името на народите, които са населявали бреговете му. Така например, то се наричало „море на Бѫлгарите, Русите, Ногайците, Печенезите и Маджарите“. Впрочем, те в своите съчинения обясняват, че „морето на Бѫлгарите, Русите, Ногайците, Печенезите и Маджарите“ не е нищо друго освен — „Найтас“. Най-често обаче, те го наричат „море на Бѫлгарите и Русите“.

По-късно, кога именно не може да се установи, но предполагам около X-ия век, Черното море почва да се именува от всички с настоящето му име. Коя е причината за да бъде наречено то „Черно“?

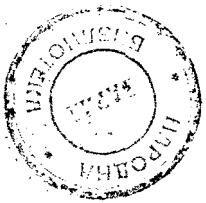
Ние видехме, че тракийците и скитите не са били моряци по душа, не са направили нищо за да култивират в себе си моряшки дух, бояли се от морето и то за тех си е останало „Негостоприемно“, в смисъл на „бурливо“, „лошо“, „опасно“. В последствие, бѫлгарите и славяните, които са заети по бреговете на Черно море техните места и те не са били по призвание моряци, и те не са направили почти нищо за опознаването на морето, бояли се също от него и охотно възприели старото му име — „Негостоприемно“, в смисъл на нещо „лошо“, „опасно“, „бурливо“, „страшно“, „което поглежда жертви“ — и всичко това се е изразило в думата „Черно“. От тук требва да води началото си и бѫлгарската поговорка — клетва: „Да идеш през Черно море“, т. е. да

не се върнеш вече. И така, от тия отдавнашни времена до сега, то носи това си име — „Черно море“. Но оправдава ли се то? — Не!

Черното море е действително особено в своите физико-географически условия, но то не е най-опасното, най-лошото, най-вероломното, за да носи това си име. В това отношение името му не се оправдава. В отдавнашните времена, когато то не е било изучено, когато мореходството и корабната техника са били в зародиша си, може би некои племена с право са го наричали „Черно“, но днес — то не заслужава това име. В Черното море действително има чести бури, които бързо се явяват и развиват лошо вълнение, но те са кратковременни, също така скоро изчезват, както се появili и развалнуваната му повърхност бърже се успокоява. При днешните условия, при наличието на метеорологията — науката за предсказване на времето, когато всяка буря може да бъде известна един ден по-рано, когато мореплаването є издигнато на таково високо стъпало в областта на науката, когато са в наша услуга безжицните телеграфи, метеорологическите станции, метеорологическите и хидрологическите прибори, когато откритите брегове на морето са застроени със искусствени пристанища, когато най-после корабната техника е отишла толкова далеч, че предвижда даже водонепропускаеми преградки и двойни дъжни на корабите, които дават възможност на кораба да се повреди, но да не потъне, — Черното море не оправдава това си име! Напротив, то, благодарение на големата си дълбочина и големата си бедност от страна на подводни и надводни опасности, взима много по-малко жертви, отколкото другите морета. Сложилото се по преддание убеждение в много хора, че Черното море е най-опасно и че взима най-много жертви, е само легенда!

Приложената официална таблица говори по-красноречиво и по-убедително от мене.

От приложената таблица ясно се вижда, че от руските морета, в Черното (заедно с Азовското) стават процентно най-малко корабокрушения, като за корабокрушение се смета повреден кораб, който не винаги потъва. На 1000 кораба, които плават годишно по Черно море, търпи корабокрушение само един кораб, когато в другите морета на 1000 плаващи кораба търсят корабокрушение средно 3 кораба, а има и случаи, когато това число е достигало до 6, 7 па даже и 11 (Белото море и Сев. Ледовит океан в 1906 год.). При това ето колко малко човешки жертви е взело Черното море при корабокрушенията за показаните в приложената таблица години:



Приложение.

ТАБЛИЦА

за

Корабокрушенията на корабите в процентно отношение към количеството на корабите, плаващи по руските морета.*)

Г О Д И Н И	Наименование на морето	1903			1904			1905			1906			1907			1908			
		Наличество на плавающите кораби	Корабокрушения 0/0 на корабо- крушенията	Число на корабо- крушенията на 1000 кор. плавающите кораби	Наличество на плавающите кораби	Корабокрушения 0/0 на корабо- крушенията	Число на корабо- крушенията на 1000 кор. плавающите кораби	Наличество на плавающите кораби	Корабокрушения 0/0 на корабо- крушенията	Число на корабо- крушенията на 1000 кор. плавающите кораби	Наличество на плавающите кораби	Корабокрушения 0/0 на корабо- крушенията	Число на корабо- крушенията на 1000 кор. плавающите кораби	Наличество на плавающите кораби	Корабокрушения 0/0 на корабо- крушенията	Число на корабо- крушенията на 1000 кор. плавающите кораби	Наличество на плавающите кораби	Корабокрушения 0/0 на корабо- крушенията	Число на корабо- крушенията на 1000 кор. плавающите кораби	
Бело море и Сев. Лед. океан	1940	11	0·57	6	2007	4	0·20	2	2015	7	0·35	4	2037	5	0·25	3	2060	7	0·34	3
Балтийско море	17046	41	0·24	2	17117	33	0·19	2	16760	36	0·21	2	16655	46	0·28	3	16784	35	0·21	2
Черно и Азовско море	14167	41	0·09	1	46361	59	0·13	1	42427	38	0·09	1	40945	45	0·11	1	42270	55	0·13	1
Каспийско море	22578	—	—	—	21459	70	0·33	3	19538	47	0·24	2	17730	64	0·36	4	17267	24	0·14	1
Тихия океан	423	2	0·45	5	56	—	—	—	138	—	—	—	1023	3	0·28	3	1122	1	0·08	1

*). И. Богословский — „Свѣдѣнія о крушенихъ судовъ въ моряхъ Российской Имперіи въ 1909 г.“ (Записки по Гидрографіи, выпускъ XXXIII, С. Петербургъ, 1911 год., стр. 375).

	Затинали хора от корабокрушения					
	1903	1904	1905	1906	1907	1908
В Черно море	—	8	2	11	3	—
В Язовско море	—	12	—	—	—	—
Вичко	—	20	2	11	3	—

Нима можем след това да го наричаме „Черно“ в смисл на „бурливо“, „лошо“, „опасно“ за мореплаването? Ясно е, че не!

Но, от друга страна, по една съжданосна случайност, името на Черно море може да се оправдее в смисл на „необитаемо“ (безжизнено). Старите крайбрежни жители на Черното море, както и мореплавателите до 1890 година, не са знаели, че морето в големите си джлбочини е необитаемо и следователно — не са могли да го нарекат „Черно“ в смисл на безживотно (необитаемо). Едва в 1890 година, благодарение на изследванията на джлбоководната руска черноморска експедиция, се установи, че под 200 метра джлбочина, водата на Черното море до самото му дъно е заразена със сероводород (H_2S), който убива всекакъв живот. Присъствието на сероводорода в джлбочините на Черното море се дължи на големата плътност и устойчивост на придвижните води, в сравнение с плътността на повърхностните такива, вследствие на което липсва и обикновената циркулация на водата от повърхността към дъното и обратно — присъща на другите морета, което обстоятелство от своя страна не позволява вентилацията на долните черноморски води; образуващия се сероводород от изгниването на умерелите организми в горните пластове на черноморските води, като тежък газ, пада в джлбочините и там остава. *) Когато в горния черноморски пласт вода (от 0 до 200 метра джлбочина) се забележва присъщата на всички морета вертикална циркулация на водата и кипи интенсивен живот, под тази джлбочина (200 метра) надолу, картината съществено се променя — всичко е мъртво, застояла вода със вонещ сероводороден газ и ни едно живо същество. Ето къде морето е „Чер-

*) Подробности по въпроса виж в № 1 на „Морска Библиотека“ в моята статия „Черно море“, стр. 27.

но" и къде то може да оправдае даденото му неоснователно и погрешно наименование в смисъл на „бурливо“, „лошо“, „опасно“ за мореплаването.

Макар и в смисъл на „необитаемо“ (безживотно), Черното море за да не продължава да ни плаши с името си и да не се боим от него, като от сигурна смърт, аз мисля, че най-подходящето му и най-оправдателно име за него е — „Необитаемо море“ или по-право „Полуобитаемо море“, което все пак си остава „Гостоприемно“ за тези, които го посещават. А в етнографическо отношение то заслужава едно още по-хубаво и по-подходяще име — „Славянско море“.

„Негостоприемно“, „Гостоприемно“, „Черно“, „Необитаемо“, „Полуобитаемо“ или „Славянско“ — миещето родните ни брегове море, не трябва да ни плаши с името си. За нас българите то е едно благо. То е единствената ни врата, която постоянно е отворена към вънкашния свет и един голем извор от благосъстояние за страната ни и ето защо трябва да го ценим.

Българи, пазете Черното море като очите си, за да може да виждате чрез него какво става по вънкашния свет и за да можете да използвате богатствата му, които то безвъзмездно от джлги векове ви предлага. Загубите ли го, като последствие от неговата загуба ще загубите и много от икономическата си свобода! Помните и това, че за да използвате благата и богатствата му най-рационално и изчерпателно, трябва преди всичко да се сближите с него, да го изучите и да го опознаете добре!

Тринадесет века живеете по бреговете на това море и още не сте намерили време да направите това! Побжрзайте време е вече! На работа, до като не е късно!

Варна, 27. IX. 921 год.

Морския риболов у нас.

Застанали по разни места из нашия хубав брег, ние почнахме да виждаме най-после морските красоти и да се наслаждаваме от тех; лете, ние почнахме да напушчаме родните си вътрешни селища и масово, на вълна, да дирим спокойствие и наслада край веселото за веселия и успокоителното за тежния море.

Мнозина от нас, застанали на некоя усамотена скала, почнаха да впиват взор към далечните морски ширини и да мечтаят за ония места, що се крият там нейде в неизвестността, а други, отправили поглед към бедния наш рибар, който след усилен труд носи пълен кош с риба да се мъчат да предугадят ония богатства, що може да ни даде морето. И мисжлта им, като се плъзга от рибаря на брега към тоя, що се люлее в малката си лодка сам сред стихията, от повърхността към скритото джно, рисува големи рибни стада, неизчерпаеми богатства от сол, миди, богати с йод водорасли, а слуха им, унесен в рева на вълните, що се разбиват в близката скала, чува свирката на фабриката, където извадените богатства се сортират, консервираат, опаковат и изпращат.

И ето, трябва само мисжлта да се оживи в дело, за да имаме по нашите пазари в изобилие продукти от морското богатство, главно рибе месо.

Дали нашето море е много или малко богато с риба, за сега това не е толкова интересно, важно е, че, според нашите учени, ние ловим само $\frac{1}{6}$ от рибата, която бихме могли да уловим, а $\frac{5}{6}$ от същата отива в устата на морските хищници, или в мрежите на нашите съседи.

Нека да почнем да ловим поне $\frac{1}{6}$ от тая риба, която бихме могли да ловим и тогава да виним морето си, че не е богато с риба.

Само с широко развито морско рибарство, ние ще можем да получим от морето тая риба, която то е готово да ни даде.

За процъртяването на същото рибарство трябва предварително да се разрешат правилно следните неколко въз-

роса, за да може след това да се крачи от брега межм морето, от таляна към кочите*) и трала**):

- I. Изучаване на морето в връзка с рибарството.
- II. Създаване на моряци.
- III. Свикването на моряците с рибацкото искуство.
- IV. Изпитателни рибарски кораби.
- V. Институт за ржководене на рибарството.
- VI. Повдигането на рибара в културно-стопанско отношение.
- VII. Уреждане задълженията и правата на рибара.

Да разгледаме по отделно всеки един от тия въпроси:

I. Изучаване на морето във връзка с рибарството.

Ржководно правило е, че преди да се почне известна работа требва предварително да се познава основно материала с която ще се работи. Така, за морския риболов, требва добре да се изучи морето във връзка с рибарството. За наблюдения и изследвания върху живота на морските обитатели във всички уредени джржави, които имат морски брег, се уреждат биологически станции с аквариуми към тех.

В тия станции специалистите извършват своите специални наблюдения и изследвания; учащите се нагледно минават известни материли, а любителите се сближават и запознават с морския живот. Следователно, местото на тия станции трябва да бъде такова, че специалистите да могат спокойно да работят, да има удобства за участниците в разни научни екскурзии и същите да могат да се посещават масово през сезона.

В тия станции също така се използват и пазят уредите за разните изследвания из морето.

Самото ржководство, най-после, на тия станции требва да бъде поверено на лице с широки познания на материала, с опитност в делото си, което е запознато с устройството на съществуващи и уредени вече такива станции. Помощниците на заведуващия, ржководителите на разните отдели, също трябва да бъдат хора вешти в делото си, защото върху резултатите на техните наблюдения ще се градят всички нови начинания. От горното се вижда, че тия станции не могат да бъдат пръжнати из разни бараки по крайбрежието, завеж-

*) Кочите са мрежи, които се влачат с два кораба, които се движат успоредно в една и съща посока. Всичката срещната по пътя риба се прибира в мрежата. С тия кораби се кръстосва морето близко или далеч от брега, за да се търси и лови риба.

**) Трала е мрежа по подобие на кочите, само че се влачи не от два, а от един кораб. По нашето крайбрежие не се работи нито с кочите нито с трала.

дани и ръководени от хора случайно попаднали там и натоварени с други работи. За същите станции се правят специално пригодни за целта здания, създават се кабинети, лаборатории и библиотека по материала.

Самия смислен разход на сумите също така изиска не пръскане на парите из разни места за еднородни предмети, уреди и инструменти, а събрани на едно място най-разнообразни и пълни пособия. Така е бил разрешен въпроса в постарите от нас държави: бившата Австрийска монархия за целото си Адриатическо море е имала рибарски музей в Триест, от който сега нема и помен. Търсени с нашия почетен консул там, каза се, че всичко е пропаднало; до преди 2—3 години доста работи са били прибрани в един таван, но сега и те са пропаднали. За изследване на моретата си, които са много по-големи от нашите, Италия има една биологическа станция с аквариум в Неапол. Тя служи за международни цели. С право, струва ми се, тя държи първо място в Европа и едно от първите места в света. Самата станция се състои от неколко отдела, от които по-важни са: а) отделение за получаване на материалите и за сортиране — получените от морето продукти се пречистват, преглеждат на ново и сортират за понататашна обработка; б) отделение за приготвяне на колекции — в това отделение приготвят модели не само за себе си, за Италианските училища, но и за изпращане из цел свет. За по-големите модели имат специални вани от мрамор; в) отделение за опаковка и изпращане — ежедневно се изпращат готови препарати; г) отделение за инструменти, прибори и уреди за изследване на морето във връзка с рибарството и морските обитатели. В тия отделения външни хора без особено разрешение не се допускат.

Самата станция притежава богата библиотека и неколко отделни кабинети за работа върху по-специални въпроси.

Достъпни за широката публика са: музея от всички запазени животни с малки и големи групи красиво изработени малки колекции и басейните. В самия музей се извършва и продажба на готови за ползване или за украшения колекции. Самите басейни, са богати с живот и се поддържат в пълна изправност. За възискателния специалист, там ще се намери широко поле за работа, както и за любителите ще се намери богат и разнообразен материал за поука.

Самата станция и аквариума са разположени в удобно за работа помещение близо до морето и в пункт, какъвто е Неапол, където ходят масово, както самите италиянци, така и чужденците.

Океанографическата станция в Генуа има друго назначение.

За изследването на Черното море, по-рано съществуваше станция с аквариум в Севастопол. В тая станция, основа-

на в 1871 год., са били правени изследванията и разучванията главно на руското крайбрежие и отчасти на нашето. Се от там се организира през 1911 год. и експедицията за изследването на нашето крайбрежие, резултат от която са трудовете на Максимов, единствените по-подробни и ценни упътвания за нас. Какво е положението на тая станция сега, не се знае, обаче голяма е вероятността, тя да не работи и тогава нашето Черно море остава без зоологическа станция и аквариум.

У нас преди години се почна постройката на зданието за зоологическа станция, което, сварено от войните, остана в полуразрушен вид. Творителя на тая станция е имал мисията да създаде във Варна центъра на изследванията като най-удобно и най-оживено лете место.

Като красива чайка на отделна скала е кацнало зданието гордо и самотно току-шо до морето — до морската градина и до баните. Като вълшебен дворец на морски русалки то привлича погледа на всички излезли с лодки на разходка из морето, на тия, що са в баните и по пясъка и най-после погледа на пътника, що пристига от далечни презморски страни на пръв план ще се спре върху един от храмовете на нашата наука. Както бозайничето чака своята майка да го нахрани и оживи, така и това здание, ето вече толкова години, чака да додат неговите тъй желани гости, неговите питомци, но . . . живяха там бежанци, германски и наши войници, рушиха го без милост, докато днес то има плачевен вид. Рушено е просто „за изкуството“, така напр. дебелите до 1 см. стъклата над басейните и до входа са изпочупени — как? наверно те са играли ролята на силомер при гимнастика с гири.

Едва от 4—5 месеца зданието се взема от Рибарското Училище — още не от истинския ступанин, но все пак най-близкия до него, което първо и най-силно ще чувства нуждата от неговата липса. А басейните, в които би требвало да блика живот, едва на 14. II. т. г. се предадоха на Рибарското Училище, също в полуразрушен вид. Ако зданието не се подтикне добре, то рискува да се руши и в бъдеще. Въпроса е повдигнат и се очаква това лето да се извършат необходимите поправки.

Както се каза, зданието не е още окончателно готово за аквариум, но некои от басейните могат да се пригодят и да се оживят с морски животни и те ще служат като нагледно помагало за учениците от Рибарското училище и за всички ученици-еккурзиянти, които биха посетили Варна. През летото нашите студенти-естественици ще бъдат винаги желани гости на Рибарското училище, където ще им се даде пълна възможност да се възползват от колекциите, от уре-

дите, приборите и лабораторията на училището и най-после, управата на училището може да нареди в известни дни през седмицата посещения на варненци и техните гости: на уредените макар и малко басейни, на моделите от разни рибарски мрежи, лодки и прибори и на една постоянна изложба от изработени предмети нуждни за рибарството.

По този начин ихтиолога на Рибарското училище ще може непрекъснато да работи и да изследва въпросите, които интересуват Рибарското училище, учениците от същото училище и рибарите ще дават богат материал, както на него, така и на всички, които работят в тая област, и най-после, чрез честите посещения на аквариума ще се усили връзката между хората на сушата и рибарите.

Без да се отлага много, възможното може да се направи и сега, крайната цел обаче е създаването на един уреден и богат с животни, уреди, инструменти, сбирки и литература аквариум. Носят се слухове за използване зданието на аквариума за топли морски бани. Дали тия слухове са основателни или не и дали ще се пристъпи към прилагането им още не се знае, обаче не трябва да се забравя, че всеко нещо най-добре служи само за това, за което е правено. Зданието е било неудобно за бежанците и за казарми, то ще бъде неудобно и за топли морски бани, защото не е правено нито за хотел, нито за казарми, нито пък архитекта му е мислил да го приспособява за топли морски бани.

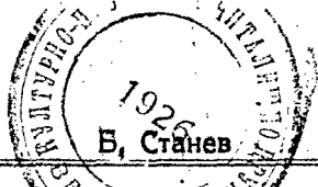
Най-добре е да не рушим това, което не сме още създали.

II. Създаването на моряци.

За морския риболов се искат хора моряци, защото морския рибар, преди всичко е моряк. За работа на море поценен е по-малко способния, но издржлив на море, пред много способния, който от първите люлееня на лодката губи способностите си и лежи като мъртвец до ново излизане на брега. Моряците не се създават с теория или с пожелания, а отначало с подбор и след това с непрекъсната и усиленна практика на море. Моряка требва да живее със и за морето.

Нас ни трябват моряци — ако ги немаме, требва да ги създадем.

Въпроса за създаване на моряци е въпрос чисто наш, чисто български. В страни с силно развито крайбрежно население, той е дори смешен. Каква нужда ще се чувствува от създаванието на моряци в Англия, Норвегия, Италия или Далмация, където децата устройват игрите си в морето и голема част от дена прекарват във водата, където даже и неколко месечните бебета кълпят в морето! Каква нужда от създаването на моряци има тая страна, където хората от



как се помнят все знайки да плават и да гребат — там е също смешно да се учат наименованията на разните мрежи, защото още от деца, излезли по ризки от водата те се търкалят из мрежите и виждат, че всички майки и сестри плетат само мрежки. Там моряците сами се създават, защото 9—10 годишни момченца през летния лов ходят вече с башите си из морето, мушкат се из разните жгли и платната на ветрохода и бъркат в наловената с мрежите риба. Каква идеална школа за моряци и как не наместо звуци там „тряба да направим нещо, за да създадем моряци“.

Как би погледнал нашия селянин, напр. на един чужденец от Къоджа (най-големия рибарски център в Италия — южно от Венеция), който би му казал, че децата на част от техните рибари ще се готвят за земеделци и в програмата за подготовката им на първо място стои: що е пшеница, кукуруз, ечемик, тютюн, орало, брана, скрп, коса, кола и др. такива. Какво бихме казали за едно скотовъдно училище в Италия, което за питомци би имало децата от Венеция и в което на първо място би трябвало да се изучи, що са: кон, крава, магаре, коза, овца, кола, файтон и др. подобни! Нима всичко това не ще бъде съвсем ново за тия деца, па и за възрастните, които не са излизали вън от града и които във Венеция не са виждали нищо от току що казаното (освен случайно натоварени на некой пътешествие)? Всички тия новости за нас са неща най-обикновени, защото ние се учим да говорим като почваме да подражаваме на звуковете, които издават изброените животни и за нас ще бъде много странно, че има хора, които не са виждали тия съвсем обикновени за нас неща.

Нима ние относно морското рибарство не сме в същото положение, както жителите от Къоджа и от Венеция относно земеделието и скотовъдството?

У нас, за нас, липсват всички по-рано изложени благоприятни условия за естествено самобитно създаване на моряци.

Ние трябва изкуствено да привлечем българи към морето, да ги научим да го познават, да имат вера в него, да го обикнат и да имат желание да работят с него.

Ние трябва да убедим тия хора да се решат да влезат във водата, а след това да ги научим да плават; ние трябва да ги научим да знайат, че е лодка и мрежа, защо служат те, как се служи с тях и най-главното — те сами да си служат с тях. Ние трябва да ги запознаем с богатствата в нашето море, какви облаги дават те; да ги научим как се добиват тия облаги и, най-главното, след като се убедят, че и те могат да добиват тия богатства, да заседнат край самото море и да почнат сами да добиват тия богатства.

След години, когато нашето крайбрежие ще се оживи, когато нашите рибари ще станат достатъчни по число, когато техните деца ще учат всичко гореизложено от бащите и майките си, би било неуместно повдигането на въпроса за създаването на моряци.

По тия именно причини се спомена, че въпроса за нас е временен, обаче за сега той е наложителен и треба да стои на пръв план. Даже страни с силно развито морячество, каквато е, напр. Италия, която има всички естествени условия за добри моряци, съзнателно си готви още такива.

Там всички сираци на моряци и рибари от 10—12 год. възраст се събират на кораба „Наве шилле“ (на остров Джудече — Венеция) и стоят там 4—5 години. През това време те се готвят само за моряци, като изучават и некои общообразователни предмети.

С морското дело тия деца там се срастват, морската практика за тех става нещо естествено. След свършването на този първоначален, почти само практически, морски курс, тия питомци се разделят за в военната и търговска флоти или за рибари.

Ако Италия, която има Генуа, Неапол и Венеция, по изкуствени начини готви за моряци тия, що немат възможност при баща и майка да станат моряци и тъй внимателно пази щото морските деца да не се отделят от морето. Какво остава за нас!

Бившия наш Флот, като събираще по корабите една част от нашата младеж, успяваше да привие в голема част от тех чувството на търпимост към морето, развито у някои даже в стремление към същото но... чувства кратковремени — докато са на служба в Флота.

Отишли веднаж в родните си места, далеч от брега, те забравяха за морето и не се сещаха за него. При ново събиране, те биваха пак добри моряци, но пак само до като са в Флота. Това показва, че у нашия народ има в зародиш моряшки дух, при наложени условия той се развива, но, останен сам на себе си, скоро заглъхва. Требва, следователно, да се намери или създаде, върху душевните качества на нашия народ, обект, който да привлече моряшкия стремеж и от зародиша да създаде колоса. Тоя обект трябва да бъде изведените от морето богатства, които той трябва да види с очите си.

Параходните дружества, частните кораби, рибарските дружества и кооперации, както и отделните рибари, задържат към морето и създадените вече моряци. Те са вече формирани в морската стихия ядра.

Днес търговската Морска Полиция служи като източник, от който излиза една голема част от интелектуални сили, които поддържат стремление към морячество.

Рибарското училище, като взема за питомци предимно кръгли сираци от войната или деца на бедни рибари, има за главна и първа задача да създаде тия тъй желани за страната моряци. Несвръзани с роднински връзки с жителите от вътрешността, израстили в своите крехки възприемчиви юношески години край и сред морето, те ще се привържат към него, ще го обикнат и ще му се предадат, тъй както и то ще им се отдава. Свръзали своя живот с неговите богатства, своето настояще и бъдеще с неговия живот, те ще заседнат по нашите брегове и ще ги одухотворят. Ежегодно ще излизат сравнително малко, но затова сигурни моряци. Голема грешка ще бъде да се иска резултат от училището, в тая смисъл, след година - две или пет. Относително създаването на моряци, резултата от училището за страната ще се почувства най-малко след 15—20 години. Училището е замислено и приложено с оглед на резултата за едно по-далечно бъдеще и то работи за създаването на елемент, който не може по ка- приза на отделна личност да се създаде в дадено определено време.

Да оставим училището да се развива спокойно в своя път, като не изпушчаме из очи неговия живот. Нека да следим неговите дела и да му съдействаме според силите си. То е първо и единствено у нас и има нужда от подкрепа. Резултата ще оправдае енергията, грижите и средствата, които са дадени за него.

Закона за рибарството от 1922 год. също така има предвид създаването на моряци. Според чл. 66 „на преселниците и свръшилите у нас Рибарско училище, държавата отпуска до 10 декара на семейство държавна работна земя и им се позволява да отсекат необходимия материал (гора) за построяване на жилища без такси, от гори, които ще им покаже Министерството.“

Ясно е, че законодателя е търсил и е намерил начин за задържане край и за морето свръшилите училището младежи, както и тия, що желаят да работят с същото. Освен това чл. 19 от същия закон гласи: „... за усилено и модерно риболовство в откритото море, Министерството на Земеделието и Държавните Имоти дава помощи на българските поданици до 25% от риболовния им инвентар (риболовни пароходи, моторни лодки, мрежи, уреди и др.) и премии в размер 5% от стойността на уловената риба.“ И от тук личи, че държавата, след като е съзнала значението на морето и морячеството, прави големи жертви за да създаде моряци и да ги задържи край морето. Труден и опасен е моряшкия живот, но любовта и стремежа към морето не чувстват тия трудности и не виждат никакви опасности.

Най-после, членовете от Български Народен Морски Сговор, който днес бързо се развива и расте, енергично работят за разкриването на морските тайни, за да могат нашите сънародници да опознаят морето, да го разберат, да го обикнат и да му се отдават. Морето щедро награждава тия, които го обичат, но и жестоко наказва тия, които бегат от него.

III. Свикване на моряците с рибарското искуство — създаване на рибари.

Въпроса за създаването на рибари, както и предидущия за създаването на моряци е въпрос временен и чисто наш — български и когато ние ще имаме достатъчно рибари, той ще изчезне сам по себе си, тъй както ще изчезне и въпроса за създаването на моряци. За бъдещите поколения, които ще имат, шастието да видят нашето море оживено с българи-рибари, които в работа на открито море ще намерят своето щастие, ще бъде чудно, нелогично, а може би за някои и смешно, че нявга се е повдигал въпроса за създаването на моряци и на рибари. Ние, обаче, сме пред действителността, която ни казва, че почти немаме рибари.

Според г-н проф. д-р Моров, един от нашите най-добри познавачи на рибарството, в цяла България има около 1200 души, които минават за риболовци, обаче, едва ли има 200 души, които през целата година непрекъснато упражняват тая професия. Останалите набедени рибари, които сами знаят колко разбират от рибарството, са дали съвсем криво понятие в обществото за нашия рибар и днес на него мнозина, да не кажем большинството, гледат като на ненадежден елемент.

По число ние почти немаме наши рибари, обаче, за наша народна гордост, малкото българи - рибари край морето са хора, които с чест носят тежкия кръст на зараждащото се у нас морско рибарство, с несъкрушима енергия се борят с морската стихия, не жалят труд, време и здраве, но . . . те са отделни личности, те са неколцина, имената на които всеки наизус може да научи, затова общо взето, ние смело можем да кажем „ние немаме българи-рибари, не-маме наши постоянни рибари“.

Най-ясно за това ни говори количеството на уловената у нас риба. По-рано се каза, че ние днес едва ловим $\frac{1}{6}$ от това, което бихме могли да уловим — затова, защото немаме рибари и немаме морско рибарство. Цветущите по-рано южни наши градчета, напустнати сега от старите си опитни рибари, днес дивеят и пустеят. Морето, което за старите обитатели е било източник на богатства, за днешните е страшилище.

Красивите и кокетни ќжици, пjlни по-рано е излишен, ве-
селие и разкош, днес чакат прехрана от државата.

Тия селища по-рано са биле отделени от трудно проходимата Странджа планина, а са биле свързани с културните центрове с достълното тогава море, а днес, те са свързани със същите центрове през так тъй непроходимата Странджа, защото за днешните сбитатели морето е по непроходимо и от Странджа планина.

Единствения у нас лов в открито море, който има известно значение като храна за обществото, е калканния лов.

С калканен лов, обаче, до преди войната у нас се занимаваха изключително лазовете от Анадола. През войната, за наше големо щастие, те не дойдоха; първата година на пазаря калкан не излезе, но затова неколко по-смели наши рибари замислят да се отделят от брега и да почнат калканния лов. Първата смела крачка е вече направена. След тях се впушват втори, трети и т. н., докато миналата година за Варненския район имахме около 40 км. калканни наши мрежи с една моторна лодка, срещу 60 км. на лазовете; тая година нашите мрежи за калкан са около 80 км. със 4 моторни лодки, срещу приблизително същото количество на лазовете. Лазовете са по-производителни и ловят повече риба, макар че не разполагат с моторни лодки. Една от главните причини е, че те са по-добри моряци от нашите рибари; може би неприятно, но требва да го признаем.

Израстнали още от малки сред морето, те са неразделни от него — те са свързани с него тъй както некогашните морски пирати. Като се вземе пред вид още, че техните лодки са по мореходни, уредите им са от по-добър материал, ясно е, защо те са по производителни от нашите рибари. Независимо от всичко това, сбаче, стремежа у нашите рибари към риболов в открито море постоянно расте и не ще мине много и производството на калканния лов ще остане в ръцете на наши рибари. Калкан у нас се лови до 15 май — 1 юни, след което спира ловъ му. Калкана е местна, нашенска риба и праглино е; да се лови през целата година, но през лятото лова спира, защото е горещо. Калкана лесно се разваля и нема смисъл да се лови. При наличието на хладилници за замръзването му, калкана може през целото лето да се лови. Калкана почва да се лови към 15—25 март, когато доде на 50—60 метрова дълбочина — на около 50 км. от брега. Бихме могли да го ловим и през зимата на големите дълбочини, обаче зиме при бързата промена на времето и при върлующите бури, това с обикновени рибарски или моторни лодки не може да стане, а требва по-здрав и мореходен кораб.

В другите страни, които имат морски брег, рибата е храна за бедното население, а у нас, макар че имаме толкова бряг, тя е храна луксозна.

Риба във морето има много, обаче на пазаря тя ще стане ефтина само тогава, когато се лови в големо количество, а ще се лови в големо количество тогава, когато имаме достатъчно рибари, които да риболовстват не край брега, а в откритото море.

Относно риболова на пасажната риба, ние сме в сравнително благоприятни условия, понеже тя, пасажната риба, минава два пъти край нашия бряг — пролет и есен, на път от Босфора към Дунава и обратно. Сбаче в Цариград и в Ромъния имаме винаги много и ефтина риба, а у нас, които сме на пътя ѝ при това движение, не винаги се явява. Не е ли това за туй, че ние немаме рибари, които да присрещат рибата в откритото море и там да извършват лова, а чакаме добре тя сама да влезе в мрежите ни. Нима не са по-разителни разказите на рибарите, че виждали как цели стада риба дошла на неколко десетки метра до таляна, спира движението си, изменя посоката на движението и в таляна не влиза нищо!

Така ли щеше да бъде, ако ние имахме рибари за лов в открито море? Требват ни професионални рибари, достатъчни по количество и добри по качество, за да получим от морето това, което то може да ни даде.

IV. Изпитателни рибарски кораби.

Това са кораби, със които се правят опити по риболова с разните риболовни уреди и изследвания на условията, при които става добрия или лош лов.

Нуждата от такива кораби за нас е голема, понеже нашето крайбрежно море е неизучено. Ние ловим рибата, когато тя сама влезе в мрежите ни. Когато тя някога не доде сама, ние само отбелязваме: „слабо“ „лошо“ риболовство. Но ние не знаем защо рибата не е дошла до самия брег, и най-главното, ние не знаем къде е тая риба, която не е дошла до брега, за да отидем и я хванем там. Нашите рибари казват: след хамсията иде скомрията, след скомрията — паламуда. Доде ли скомрията — нема хамсия, доде ли паламуда — нема скомрия. Но какви са условията, които направляват движението на всяка риба — на мястото — в морето, ние не знаем.

С тия изпитателни рибарски кораби ще се извършва пробен лов на различни места, като се държи сметка за температурата на водата, подводните течения, характера и живота на джното, солеността, температурата на въздуха, барометрическото налягане, посоката и силата на вятъра, облачността, прозрачността на водата и др. Тия рибарски кораби ще ни дадат отличен сиров материјал, който ежегодно

ще се обработва и след няколко годишни опити, ще можем при различните атмосферни и морски влияния, да начертаем на картата пътя на пасажната риба и леговищата за всеки сезон на местната риба. Ще можем от наблюденията на тия кораби да пригответ карти, които да указват на рибара коя риба през кой сезон в коя морска зона трябва да се търси. С тия кораби ще се изследва в подробности харктера на морското дъно, с тях ще се определят удобните и опасни за работа с кочите и трала места и ще се съобщат на рибарите. С тях ще се правят и опитите по всички нововъзведения и съвършенства в морските и рибарските уреди. Само от тая гледна точка тия кораби за нас са наложителни, защото нашите рибари възприемат всичко, но при условие: „да има някой да направи, та да видим какво ще излезе“. Така напр. един от казаците в казашкото рибарско село до Варна има барометър; до бурята през м. Декемврий 1921 г. всички негови съжеляни с смех се отнасят към тия уред. 24 часа преди бурята — вечерта, стопанина на барометъра забелязва много бързото спадане на барометъра, прибира своите лодки и мрежи и предупреждава съжеляните си, че лошо време иде. На утринта, казаците гледат хубаво време, минават край казака и с насмешка го питат какво показва барометъра му и работата си тече по обикновеному. Барометъра все бързо спада. Когато към 4—5 часа почва снежната буря и поврежда маса лодки и мрежи, нашите рибари повърват на барометъра. Днес те вече имат вяра в него и го уважават, но след като в Варненския район беха изпочупени почти всички рибарски лодки.

Този пресен пример ни показва, че нашите рибари възприемат полезните неща, но след като видят резултата им.

У нас предстои преминаването от прибрежния талянен и грибов лов, към лова в открито море с кочи и трал.

Трябва да се определят местата удобни за работа със тия уреди, да се работи с тях, за да се види резултата от тия нови за нас, но стари за напредналите в рибарско отношение страни.

Като по смела крачка за лова в открито море у нас е калканния лов. До преди 1—2 години, той се извършваше със обикновенни лодки и, при безветрие, требаваше нашите рибари-калканджии да гребат 7—9 часа, за да отидат на местото за работа, да работят там 3—4 часа и после пак да гребат 7—9 часа, за да се върнат. Значи, убийствен непроизводителен 14—18 часов труд и едва 3—4 часа производителна работа и то при доста изморени хора.

От преди неколко години мотора почва да си пробива път и днес в Варненския район имаме вече 4 моторни лодки.

Калканния лов у нас, с наши рибари, сега се заражда, и като така има много слаби сили, които не могат да се сдобрят с собствен мотор. Някои от изпитателните рибарски кораби, при известни определени условия, могат да вземат на влекало и да завеждат до местото на калканния лов групи риболовци и да ги връщат. Това не ще пречи на техната работа.

Тия кораби ще следят и за прилагането на закона по рибарството. Освен казаното по-горе, на тия кораби лежи още и разрешаването на неколко важни за нашия морски риболов въпроси:

1. Понеже калкана е местна риба, т. е. живее постоянно край нашите брегове, кога по-близо, кога по-далеч от тях, а се лови само през пролетта — опитите с тия кораби трябва да укажат къде, в кои дълбочини и как той може да се лови и през другото време от годината.

2. По край Руското крайбрежие на 140—160 метра дълбочина са зимували некои от есетровите риби и през зимата се е извършвал много добър лов. Тия изпитателни кораби трябва да ни кажат, и ние на 140—160 метра дълбочина ще ли имаме добър лов на есетрови риби. Рибарите казват: „възможно е, но трябва да се пробва.“

3. Не ще ли бъде възнаградено добре широкото прилагане на лова с въдици.

По нататък при самата работа, ще изпъкнат маса нови въпроси.

В другите страни има уредени океанографически станции, които вършат изследването на морето. Понеже у нас нема такива станции, изпитателните кораби, с уредите и приборите на зоологическата станция, ще служат в случай на нужда и на единия наши учени, които биха се засели с по-специални въпроси, а такива верваме има много, един от които е:

а) С прокопаването на Варненския канал, водата от езерото се осоли и много сладководни животни измряха. Сега се копае канал между Варненското и Гебедженското езера: как и колко ще се осоли водата на второто и какво влияние ще укаже това за постепеното изменение живота в същото, главно за раките — неща които в близко бъдеще ще се наблюдават;

б) Не е ли възможно Варненското езеро да се оживи напаки с некои раци, които живеели в полусолените води на южна Русия.

Инструменти и уреди за всички тия изследвания, при липса на океанографическа станция, ще се вземат от зоологическата станция и ще се работи с изпитателните рибарски кораби.

В Италия съществуват такива кораби; една рибарска ескадра, състояща се от един пароход „Сардиния“ от около 600 тона и от четири маслоходи (като нашите ведети) под команда на един морски офицер с необходимото число морски офицери, подофициери, моряци и ученици от „Наве Шилле“ са командирани към Министерството на Земеделието, където е и рибарският институт, под название „рибарска ескадрила.“ Командуващия тая ескадрила е Капитан II р. Манчини, който е и неин създател.

В същата има и един естественик-ихтиолог. С тая ескадрила те правят опити в всички области на риболова — получените добри резултати се препоръчват на рибарите и на рибарските дружества, като се изпращат и необходимите офицери и рибари, които да ръководят нововъзведенето. През месец юлий 1921 год. тая ескадрила работеше около Санто-Стефано, като правеше опити с трела, който сега си пробива път, но още не се употребява в Италия (там работят с кочите) и изследваше удобните и опасни за работа с кочите места из архипелага, южно от остров Елба. Освен редовния си бюджет, тая ескадрила имаше, доколкото си спомням, отпушнати около 6 милиона итальони за правене опити.

Всички гореизложени причини, главно психологията на нашия рибар „да види“, ни налагат съществуването на изпитателни рибарски кораби, още повече, че там ще се практикуват и питомците на рибарското училище, и там, сред морето, в борба с стихията ще се създават моряци, ще се калят, ще се привържат към морето, ще свикнат с риболова, ще го обикнат и ще му се отدادат после за цел живот. Не на сушата, а в морето ще създавам моряци и рибари.

V. Институт за ръководение на риболова.

Този институт е орган на Министерството. Неговото име нема значение, ако той се ползва с самостоятелност и развива инициатива. Този орган дава насока на рибарската политика на страната, там се разучават и приготвляват разните законопроекти по риболова и правилниците, които тълкуват съществуващите закони. От там се дава и мнение по проектиранияте разни рибарски конвенции с чуждите страни.

Този орган е рибарския център в главния мозък на държавната организация. Тук личните качества и достойнства на лицето, което стои начело на този орган са от големо значение.

Това още-по силно ще се чувствува у нас, понеже един от отделите на общото ни риболова в открито море сега се заражда и в близко бъдащо ще расте и ще крепне. А струва ми се, че и рибовъдството сега почва да закрепва.

Относно морския риболов, той институт, след като има данните от изпитателната зоологическа станция, наблюдените добити от рибарските кораби и статистиките добити чрез своите органи, ще насочи риболова в морето в правилна посока; ще издава рибарски карти, от които ще се вижда кога, къде и каква риба се лови; ще нареди за предследването на безразборния риболов, който цели унищожаването на рибата и за запазването на известни разплодни места; ще поощрява полезната частна инициатива и ще се грижи, чрез повдигане в културно отношение на рибаря, за увеличаване на неговото производство, за подобрение на неговия живот и за прилагането на закона.

Лицата от този институт ща, които ще дадят живот на целата работа. Резултата ще бъде награда за техния труд и за техните способности. Този резултат ще се получи след години, но затова той ще трае с векове.

VI. Повдигане на рибаря в културно-стопанско отношение.

До преди неколко години нашият морски рибар се занимаваше изключително с лов посредством таляна, гриба и тук там с аламана, с карагиозните и с кефални мрежи. Познанията, които той имаше, придобити от опита на неговите предшественици, му беха достатъчни за да извърши добре своя лов. Това се отнася за постоянните наши морски рибари, защото случайните такива извършват само грубата физическа работа при гребането, при тегленето на въжетата и при пренясането на рибата. Имаме отделни рибари, които по своята интелектуалност правят чест в всяка корпорация в която са — те са малцина и казаното тук не се отнася до тях. При лова с гриба — последния се хвърля, ако времето е благоприятно, целата работа е за един — два часа и то непосредствено до брега. Таляна е като паяджината на паяка: спутнат от брега до 300—400 метра в морето — също като паяджината, той чака рибата сама да влезе в торбите му. Тук за повреди указват влияние големите бури, но, понеже той е непосредствено до брега, при добро наблюдение, могат да се избегнат тия нещастия.

Аламана и мрежите се хвърлят при добро време и във вида на брега. Ориентирането е много леко, понеже брега е пред очите на рибарите.

За прибрежния морски лов, следователно са достатъчни тия първоначални рибарски познания, които постоянния рибар може да придобие от дълга работа.

Въпроса за риболова в открито море е малко по-сложен. Освен тия първоначални познания тук рибаря трябва да знае и нещо повече. Така напр. в началото на "калканния" лов,

през пролетта, когато морето се още не може да се успокои, рибаря трябва да отиде на около 50 км. от морския брег. Ако той не е с мотор, трябва да тръгне към 12 часа през ноща, да гребе 7—9 часа, да работи 3—4 часа и пак да гребе нови 7—9 часа; значи, излязal във морето в 12 часа през ноща, той се връща към 10 часа вечерта, т. е. рибаря прекарва на открито около 22 часа, като се отдалечава на около 50—60 км. от брега, с обикновена рибарска лодка. В случай на лошо време, той трябва да се бори с стихията на живот и смърт, за да може да се върне благополучно. Такъв лов с примитивни средства е рискуван. Най-малкото, което рибаря трябва да знае, то е да може да си служи с барометъра и с термометъра, за да може да предогади настъпването на лошото време, та, или да не излиза в морето, или навреме да може да се приbere. При ясно време, от местото на лова се виждат некои пунктове от брега и тогава ориентирането е съвсем леко, но, при макар и слаба мъгла, ориентировачните пунктове не се виждат и ориентировката е трудна. В такъв случай рибаря трябва да умее да се ползва с компаса; преди да се ползва с него обаче, той трябва да го познава добре и да знае и да умее да го обслужва.

По рано се каза, че за калканния лов може и трябва да се приложи мотора като средство за превоз от брега до местото на лова и обратно. Разхода за снабдяване с моторна лодка е единствен — дадената първоначална сума. Обаче за обслужването на моторната лодка требват хора специалисти: корабоначалници, кормчии, мотористи и моряци, които, ако са плащани, ще струват скъпо. Самите рибари са моряци и те трябва да се подгответ за корабоначалници, за кормчии и за мотористи — значи техната подготовка трябва да се разшири. За работа с 6000 колача (6000 по 1.80 = 10800 м.) са потребни 5—6 рибари, които подгответи и по специалноста за моторната лодка, ще могат сами да я обслужват. Запознати с моторното, морското и кормчийско дело, те ще трябва да се запознят и с горивните и смазочни материали.

Даже с тая малка крачка напред, която правим като се впускаме в калканния лов и като почваме да приспособяваме мотора към тия лов, ние виждаме колко нашия рибар трябва още допълнително да се подгответи, за да може с успех да върви по наченатия път.

Това се съзнава от самите рибари - калканджии, които чувствуват нуждата и повдигат въпроса за един малък курс по служене с компаса, който курс, наверно, през зимата ще се формира.

При почването на лова с кочите и трала, ще се отива навътре в морето, където ще се стои, наверно, по неколко дена и ще се яви нужда, поне за корабоначалниците, да умелят

да четат морските карти и да могат да определят местостоенето си в морето поне по най-простите за това методи.

От гореизложеното се вижда, как самото преминаване от брега към откритото море изисква по-културни и по-интелигентни рибари. Освен това самите уреди и служенето с тех изискват също така хора по-вещи в делото.

Когато института, който ръководи рибарството ще почне да издава рибарските карти, ще бъде наложително за морския рибар да умее да ги чете.

С увеличаването на производството, само по себе си ще се яви нужда от запазване и от консервиране на уловената риба — ето, явява се нужда да се научат рибарите как най-добре да запазват и как най-добре да консервират рибата.

Културното повдигане на рибара и прилагането на способите за риболов в открито море, вжрят ръжка за ръжа и ние не можем да мислим за едното, без да държим сметка за другото.

На бъдещите наши млади рибари, тия необходими сведения ще се дадат там, където те се готвят да станат рибари — в Рибарското училище. Там са застъпени теоретически и практически отделите: риболов в открито море, корабоведение, морско дело, моторно дело, плетене мрежи, лодкарство, консервиране на риба, рибарско законодателство и кооперативно дело. За сегашните рибари трябва да се създават временни зимни курсове по отделите, които на първо време ще им са необходими: компас, барометър, термометър, корабоведение, рибарско законодателство.

А тия, които се интересуват по подробно от некои въпроси, ако имат възможност, да додат в Рибарското училище, където библиотеката на училището ще им бъде в услуга; ако ли немат възможност сами да додат в училището, то могат писмено да искат сведенията, които ги интересуват.

Чувства се нужда и от създаването на рибарско списание или рибарски вестник.

В Италия, в Кийоджа, най-големия италиянски рибарски център на Адриатическо море, съществува така нареченото „Рибарско училище“, в което се подготвят техните рибари. Това става така: децата — момчета на рибарите, се освобождават от посещения в първоначалното училище, а посещават рибарското училище. През летото, когато морето е спокойно, времето топло и риболова по-слаб, децата отиват с бащите си из морето и там учат и практикуват рибарството. През зимата, същите се прибират в града, минават част от първоначалното общо образование и част от специалното — рибарското. Следующето лето пак отиват на море и т. н. докато свършат училището. Свършилите това училище имат право да бъдат корабоначалници на лодки за риболов близо до брега и за рибари-моряци при риболов в открито море.

Има допълнителни курсове, които трябва да се свършат и след успешен изпит се добива правото за корабонаачалник на рибарски кораб в открито море.

Свършилите „Наве Шилле“ имат право да бъждат корабонаачалници на лодки и в открито море.

Както се каза по-рано, чрез „рибарската ескадрила“ се следят всички нововъждения и се препоръчват на рибарите.

Независимо от това, рибарската кооперация в Венецианска провинция, начало на която стои изважнредно дейтленния Конт Нини, сама следи за всички нововъждения. Чрез своите органи, чрез беседи и разяснения, ръководителите на кооперацията будят интереса в своите къмпаниори и ги подтикват към възприемане на нововъжденията.

Същата кооперация в Венеция има един хубаво уреден рибарски музей.

За подигането на нашия рибар на по-висок уровень, трябва да заработим всички сериозно, защото техниката със своите съвършенства дава големи улеснения, но затова пак изисква хора подгответи, хора интелигентни.

Бяха години, а може би и сега някъде у нас, когато биваше срамно човек да се каже, че е рибар. Нека самите рибари изчистят и изгонят от средата си всички, които са набедени рибари и само компрометират хубавото рибарско име и да останат те — истинските рибари, достойни за уважение.

Тоя, който живее сред стихията, сред поезията и художеството на морето, сред величието на природата, не бива и не може да притежава качествата, които замъгляват човешкото достоинство.

VII. Уреждане на задълженията и правата на рибарите.

Почти навсякъде между рибарите съществува един неписан закон, който урежда взаимоотношенията им. Изградени върху джлгогодишен и близък живот, тия неписани закони са най-добрата гаранция за доброто разбирателство между самите рибари.

Независимо от това, обаче, държавата с специални писани закони урежда отношението, както между отделните рибари, така и между последните и държавата, и обратно.

У нас, макар рибартвото да е слабо развито, също така съществуват такива обичайни правила, които доста грижливо се пазят от нашите рибари.

Рибарските кооперации, чрез уреждане взаимоотношенията между отделните кооператори, могат да направят много в тая посока. Тия отношения уредени добре, улесняват органите на държавата, които следят за добрия развой на рибартвото.

Какво може да се направи в това отношение от крайбрежните, ще видим от неколкото примера на уредба в Венецианската рибарска кооперация: на самия рибен пазар, който е много добре уреден, на мраморна плоча са гравирани най-малките размери от разните риби, които съгласно закона могат да се ловят, — по този начин и неграмотните могат да видят каква най-дребна риба може да се изнесе на пазаря. На самия пазар кооперацията има малка кантора, в която се събират всички статистически данни; там ежедневно се определя и пазарната цена на рибата. В същата кантора се следи и за добросъвестността на продавачите: всеки купувач може свободно и безплатно да отиде там и да му претеглят напълно купената риба, като му кажат и цената ѝ.

Понеже чужденците-гости оставят доста пари в Венеция, то те — венецианците се грижат много и за гостите си: по-добрата риба се събира в един магазин, от който дават риба за ресторантите на почти всички по-добри хотели в Венеция.

Освен това за тона*), който се развали много скоро, продавача дава на желаещия купувач бележка, от която се вижда кога той, продавача, е получил рибата от производителя. Не продадения до вечерта тон, вечерта се събира от продавачите и не се продава вече.

От гореизложеното се вижда как рибарската кооперация в Венеция постепенно, но твърдо, поставя по свой почин добри начала на взаимоотношенията, както между рибарите, така и между послепните и консуматорите. У нас рибарските кооперации сега се зараждат и могат да направят много в това отношение. Рибарската кооперация в венецианската провинция може да ни послужи за добър пример.

Чрез закона за рибарството се определят главно отношенията между рибарите и държавата. Чрез същия, трябва да се уреди и навременното разрешаване на всички спорове възникнали между отделните рибари. Всеко забавяне в това отношение влече след себе си загуби за рибарите, което в интереса на работата, трябва да се избегва.

Споровете трябва да се разрешават на самото място и от лица, които са запознати с законите на страната, с рибарските обичаи, с рибарския живот и с рибарската психология.

У нас от 18 Януарий т. г. имаме нов закон за рибарството.

Сега в министерството се изработва правилник към същия закон.

Законите и правилниците се одухотворяват от лицата, които ги прилагат, затова тия, от които зависи това прилагане, трябва да употребят своето искуство за да се получи най-добър резултат от тех.

И така, ако всеки един от гореизложените въпроси се развие правилно и самостоятелно, но в връзка с другите, ние ще получим един общ полезен тласък за напредъка на нашия морски риболов.

Ако поработим усилено и настойчиво за напредъка на морския риболов, ние ще видим след неколко години нашия бряг оживен и окичен с хубави и весели рибарски селища, засмено обжрнати към морето. Из тия чисти и спретнати селища жени и момичета сръчно ще работят с рибарската игла и бързо ще приготвяват нужните за мажете мрежи. Майките ще поглеждат от време на време към близкия бряг и ще се любуват на децата, които весело се премятат из водата и по пясъка; същите ще хвърлят мил поглед към дачните ширини, гдето техните най-близки — маже, синове и бащи усилено работят и събират богатство из морето.

Вечер, когато почнат да се прибират рибарските кораби, тия селища ще добиват празничен вид, защото, наистина, за всички ще бъде празник тогава.

И като резултат от всичко това, из целата страна ще имаме риба в изобилие и достъпна за всекиго.

Днес рибата е храна луксозна, а тогава ще бъде храна народна.

20 Април 1922.
гр. Варна.

Българи, елете на морето,
опознайте го, обикнете го и
останете на него и при него.

Тс ще ви обогати!

На „Чайка“.

I.

На големия, добре прикрепен към пода диван в капитанската каюта, осветен от висящата и люлееща се лампа, спеше, легко хъркайки, Павел Лвович Озерски, командир на клипера*) „Чайка“, възрастен, мургав брюнет с черни, силно прошарени бакембарди и мустаци.

Той спеше облечен в късо, доста износено горно палто с щаб-офицерски пагони с две звездички и във високи ботуши, обути върху гашите и превързани над коленете с ремъчки.

На преградката до дивана висеха закачени кожух, джудовна дреха, обикновена и джудовна шапки.

Преди три часа капитана си полегна тук на дивана, вместо да отиде и поспи както трябва в спалнята си, и спеше с оня неспокоен сън, с какъвто спят моряците в лошо и бурно време, готов в случай на нужда, веднага да излезе горе.

Вероятно капитана сънуващ хубав сън, който го пренасяше в друга обстановка, при близки хора в далечната Русия, защото на обикновенно суртовото му лице се четеше усмивка и дебелите му устни от време на време шепаха с особена нежност някакви умалителни, галийовни имена.

Навърно той се чувствуващ на сън в своето семейство в Кронщадт, в хубавата си и удобна квартира, дето подовете не се клатят, дето не се чува скърцането на преградите, дето нищо не е привързано и закрепено...

Той беше сега далеч от всичко това, макар и да се опираше с краката си в страничната облегалка на дивана за да не падне на пода.

Кораба силно се клатеше. Кърмата постоянно се мяташе. Ту стремително се повдигаше тя нагоре, треперейки с всичките си членове, като в някакви болезнени тръпки, ту бързо се спускаше надолу и пенящите се върхове на въжите сърдито облизваха тогава добре затворените дебели прозорчета на капитанската каюта, като да говореха, че само неколко сантиметра отделят пловците от верната смърт в разбеснялото се море.

*) Клипер — бързоходен кораб от времето на ветроходната епоха.

Мощен удар на вълна издигна кърмата от едната страна. Издигайки се във въздуха кърмата се силно разтресе. Каютните преградки бъше по-силно заскърцаха. Нещо се свали на пъда в съседния буфет.

И капитана изведнож се събуди.

Събудил се, той скочи от дивана и приседна, опирайки се с краката си в крака на масата и в първия Миг като че ли беше още под чаровите на хубавия сън.

Но още в същата минута тия чарове изчезнаха.

Малките му, подпухнали и с червени клепки очи вече тревожно блескаха с резкия си металически блесък; подобно на подплашен вълк, осетил опасността.

И капитана, цял на щрек, се ослуша в донасящия се през затворения светлик глух вой на вятъра и в свиренето му във въжетата.

Изражението на тревожно напрежнение изчезна от бледното му, уморено лице с бръчки на високото чело.

Кърмата както и по-преди се повдигаше и спушташе със същата стречителност и последователност. Преградките скърцаха с еднообразния си и раздражаващ напев. В донасящия се от горе вой нямаше нищо застрашително.

„На кърмилото са се зазяпали, подлеци!“ — реши капитана и извади от джеба на топлата, плетена жилетка часовника си.

— Три часа! — продума той и, изглеждаше, още по-вече се успокои, тъй като от полунощ до четири часа, на стража стоеше лейтенант Адрианов, внимателен и добър офицер, в когото капитана имаше пълна въра.

— Рябка! — извика с цяло гърло капитана.

— Слушам! — дочу се висок бас зад вратата.

И веднага в каютата влезе, балансирайки на бегащия из под краката под, не висок и набит моряк — ординарец с отпуснато, опулено и доста хитро лице, човек надминал трийсетте, и се спре до масата, придръжащ се с ръка до нея, да не падне.

— Има ли вряла вода?

— В готовност, ваше скобродие!

— Направи мечка!

— Слушам ваше скобродие!

И ординареца беше тръгнал да излиза, описвайки с крака буквата мыслете, за да пригответ „мечка,“ която и сам много обичаше, когато капитана извика:

— Отвори вратата. Гореци. Сигурно си блъскал в печката, докато спях?

— Съвсем пронизващо време, ваше скобродие! Турих повечко! докладваше Рябка, показвайки с пръст на малката, железна, до червено нагорещена печка, стояща недалеч от вратата.

— Говедо! Кога ще поумиеш?

— Съвсем незнам, вашескобродие! — с присторена глупост отговаряше Рябка.

— Ей че си я напекжл дурак! .. А какво се събори там, а? Пак ли се счупи нещо?

— А гарафата, вашескобродие, падна из гняздото си! — продума виновно, мигайки с очи, ординареца.

— Из гняздото си? .. Из цяло гнязdo ще ти избия на муциуната, ако и друго нещо падне из гняздото си.. Разбра ли?

— Разбрах, вашескобродие!

— Отивай и бжрзо „мечката“... че поумнявай, чуваш ли?

— Слушам! — отговори Рябкин.

И измъкнал се благополучно от каютата, си шепнеше под нос:

— А ти като че ли си по-умен, я го гледай ти него! Само знае да псува.

Той произнесе тия думи без злоба, само колкото да се поизжби. Ето вече четвърта година откакто Рябка се „търкаляше“, според неговото изражение, като ординарец, намирайки, че да бждеш ординарец е много по-хубаво, отколкото строеви, „формен“ моряк. Трудната, пълна с опасности моряшка работа не допадаше на страховития Рябка. Като ординарец е много по-спокойно. Нема ни мячна работа, нито пердах от корабниците, нито наказания с вжже. Знаеш си само капитана. А в тия четири години Рябка се беше приспособил към него и намираше, че с такъв капитан все пак може да се живее — какви по-лоши се случват понякога!

Тоя макар и да псуваше, но биеше рядко и не токут-тож за нищо и никакво, според мнението на Рябка, и през целите четири години той само на два пъти беше заповядал да го наперат с дебелото вжже. Той псуваше, наистина, за всяка дреболия, даже и само за удоволствие, но затова пък беше, по оценката на ординареца, по-вече вънкашно скрdit и „прост“, защото съвсем не забелязваше, че Рябка мъкне и чай, и захар, и папироси, и вино, и когато излиза на брега даже облича капитанските ризи.

— Нищо, той има от всичко големи запаси! — утешаваше се ординареца, когато понякога съвсем безщеремонно се ползваше от капитанския имот и предпочтително от виното.

Впрочем той не намираше това за осъдително, макар и да считаеше капитана заради неговата доверчивост за не твърде умен човек. Разрешавайки си да експлоатира капитанската простота в пределите на ползуване от разните му припаси, Рябка никога не си позволяваше да вземе даже и най-дребната монета от кесията на капитана, считайки това за настояща кражба,

След пет минути Рябка вече носеше, праёйки всевъзможни хитри акробатически движения, за да не падне, чаша силно черно кафе, на една трета размесено с ром. Свободната ржка му служеше за баланс. Да се донесе благополучно чаша с течност във време на силно клатене, когато пода бяга из под краката, е работа не твърде лесна.

— Да не го излееш, каналия! — строго кресна капитана, имайки пред вид особено намерение: да предаде по-голяма твърдост в краката на ординареца.

— Съвсем не, вашескобродие! — отговаряше ординареца, притискайки към гърдите си завитата в кърпа чаша и се подаваше с цялото си туловище напред за да запази равновесие.

Изчакал момента, когато потъналата кърма беше за миг неподвижна, Рябка бързо направи няколко крачки „нагоре“, пъхна чашата в ръцете на капитана и искаше вече да се отстрани, но в същото време кърмата полете нагоре и Рябка се просна, „кълвейки с нос“ пода.

Капитана пусна по адрес на своя ординарец едно от ония приветствия, с които той обикновено надаряваше моряците и в минути на гняв и в минути на хубаво настроение и за чинто художественост и разнообразие беше заслужил у моряците прозвишето „музикант.“ След това с ловко движение на ржката си, която и в много по-лошо вълнение е държала „мечката,“ той поднесе чашата към големите си мустаци, сръбна една глътка, самодоволно млесна и усмихвайки се проговори не без известно презрение с присипналия си глас:

— И при това моряк! . . .

Като изпи цялата „мечка“, капитана подаде чашата на ординареца и продума:

— Прибери я и ми дай палтото!

Слушам, вашескобродие!

— А, и гледай да не се проснеш пак като пияна баба... Това било моряк! — подигравателно повтори капитана.

— При такова клатене всеки може да изгуби „баланца“ си вашескобродие! — не без обида промърви Рябка, чувствително докачен от подигравката на капитана.

— Всеки?!. . . Кучи син си ти, ето що! . . .

— Не съм такъв, вашескобродие! — внимателно възрази Рябка и описвайки с краката си мыслете, благополучно стигна до вратата, постави чашата в буфета и се върна да подаде на своя капитан палтото.

Тъзи доста трудна работа беше извършена твърде удачно и Рябка не без известно удовлетворение проговори, подавайки шала:

— Студено е вашескобродие.

Умело стжпвайки със своите твърди морски крака, капитана се доближи до барометра, погледна го и излезе из каютата.

А Рябка отиде в буфетната да изпие чаша „мечка.“ Той улобряваше това питие, не по-малко от капитана и го намираше за „полезнователно.“

След като изпи една чаша и благоразумно избегна съблазна за втора —, той си легна в своята мъничка каютка срещу буфетната и моментално захърка.

II.

Горе действително беше студено.

Пренизващия леден вятър, свидетелствуващ за близостта на Ледовития океан, ту виеше, ту стенеше в рангоута*) и виждатата, надуваше средните стожерни ветрила, подбрани наполовина, и също така подбраното долно ветрило на носния стожер, под които „Чайка“ летеше, разклащащи се и отрепервайки, с дванайсет възела**) скорост, бягайки със занавян вятър от попътната вълна.

Небето беше черно от нависналите облаци. Наоколо беше мрак и непрекъснат рев на побеснелото море.

Нарядко понякога из под бягащите разкъсани облаци изведнож надърваше пълната луна и освещаваше със своята таинства светлина хълмистото море, летящия клипер с неговите стожери и ветрила и пржскащите се на носа елмазни капки от върховете на вълните, обливящи носовия навес за да се излеят обратно в морето през водостоците. И отново се спушаше мрака на ледената есенна нощ в Охотското море, където клипера бе дошел от Сан-Франциско, изпратен от началника на ескадрата в кръстосване.

Когато капитана се изкачи на корабния мост, него веднага го обхвана вледеняващ студ след топлината на каютата.

Разкрчил се широко и дръжащ се за перилата, капитана почна да се вглежда.

В същата минута луната изплава зад облака.

Капитана се възползува от появленето ѝ за няколко секунди и погледна на ветрилата, небето и морето.

Погледна — и на лицето му не се изписа безпокойство. Вятъра не се усилише.

— Каква е скоростта, Александър Василич?

Лейтенант Адрианов, млад човек с хубаво, съвсем зачервено от студа лице, отговори:

*) Всички дървени принадлежности на кораба, към които се прикрепят ветрилата се наричат рангоут.

**) Възел=морска миля=1853 метра.

— Десет и половина възела, Павел Лвович!

— А у вас на кърмилото се прозяват!.. Ей, Кошкин!

— извика капитана наведен през перилата на моста.

— Слушам! се обади някой от долу.

— Аз ще ти покажа как да се прозяваш на кърмилото!

А при това старши кърмчия...

И както обикновенно, капитана подлюти малко своята забележка.

— А към девет часа и брега ще трябва да се открие. Нали така, Евграф Иванович? — обжрна се капитана към една малка фигурка, облечена в износено палто, подплатено с кожа, обута в плъстени ботуши, с нахлупена на челото шапка и с въжлен шал, завит около врата и закриващ долната част на набръкано и сухо лице.

— Трябва да се открие, Павел Лвович!.. Но и сам знаете... Днес наблюдения не са правени... Не сме си определяли точно мястото. А течението... дявол го знае... в Охотското море! — промърмори Евграф Иванович, старшия навигатор на „Чайка“.

— Но във всеки случай не може да има голяма грешка, Евграф Иванович, а?.. И брега е още далече.

— А струва ми се по-хубаво би било да приведем и да се клатим на прецен вятър, отколкото да надуваме по десет и половина възела. Пазящия се и Бог го пази, Павел Лвович.

— Но и страхливеца няма какво да празнува, Евграф Иванович. Невъзможно е пък да ни отнесе течението на седемдесет мили в един ден.

— Аз, Павел Лвович, не се страхувам. Не съм привикнал на това, както Ви е известно.

— Е Вий пък не се обиждайте, Евграф Иванович. Слава Богу, познаваме се един други. Не малко сме плавали заедно. А жалко е само да губим време.

— Ако поне нощта беше светла, макар малко да се вижда... А то...

Облаците закриха рядката гостенка-луна. Изведнож настъпилата тъмнина като че ли довърши думите на Евграф Ивановича.

И, под впечатлението на тъзи тъмнина, обвила от всички страни бърже летящата напред „Чайка“, тревожното настъпление, което се появи от очакването на нещо неизвестно, мъжително и страшно, неволно обзе и капитана.

Изглеждаше като че и сам той се съмнява сега, както и Евграф Иванович и в главата му мина мислта за възможност да се налети върху брега. И от тая мисъл сърцето му замре.

— Да... нощ дяволска!.. — сърдито процеди капитана.

— Това е то . . . отврътителна нощ! — повтори и стария навигатор.

И, отлично разбирайки душевното състояние на капитана, прибави:

— А до разсъждане е още далеко. Не по-рано от осем часа ще се развидели!

— Стига сте мжркали, Евграф Иванович.

— Какво да правя, Павел Льович, такжв е нъзия навигаторски занаят — да мжркаме! — засме се Евграф Иванович.

— Е добре . . . Нека бъде на Вашето. Още един час ще проблягаме, а след това ще приведем към вятъра. Цяла нощ ще се клатушкаме заради Вашето мжркане, Евграф Иванович! . . Но, а един час аз все ще си поспя. . . А Ви, Евграф Иванович, слезте да се погреете при мене. Рябка трябва да има готова „мечка“! Ше сръбнете една чашка. Какжв е студ!

Капитана изпрати едно от своите приветствия на студа и заповеда на стражевия лейтенант да го събудят след час.

— След един час ще приведем към преден вятър.

— Слушам!

— Това Евграф Иванович го измжрка! — сжрдито проговори капитана. — Хайде, — прибави той, слизайки от моста.

III,

Те слязоха долу. Пред входа в каютата капитана погледна в каютата на ординареца и извика:

— Рябка!

Тоя скочи на крака и търкаше сънливите си, още безсмислени очи.

— Събуди ли се?

— Тъй верно, вашескобродие!

— По една мечка. Остана ли?

— Съвсем не. Съвсем много малко, вашескобродие!

— Ей, Рябка! Изглежда, че всичките ти зъби са цели, говори! Защо си сварил малко кафе? Още сега да има готова мечка.

— В един секунд! — продума ординареца и се мушна в буфетната.

— Поседнете, Евграф Иванович. Той бърже ще го пригответи. Умен дявол!

Но Евграф Иванович по-рано погледна барометра.

— Качва се! — с провлечен бас проговори той и седна на стола край масата.

— И североизточния, изглежда, намаля. Не мирише на буран!

— И без това той е почти буря,

— А главното — леден вятър . . .

Капитана закачи палтото си и неочеквано възклика:

— И за какъв дявол ни тикна тук адмирала. Щехме да си стоим в Сан-Франциско . . . Отлично е там . . . нали, Евграф Иванич?

— Собствено в какъв смисъл, Павел Лвович?

— Във всяка коя смисъл е хубаво, Евграф Иванич. И времето, и относително провизията, и . . . но, с една дума настоящо пристанище! . . . А то оглеждай кучешките дупки на Охотското море.

— Тий изглежда, Павел Лвович. Ето, ако е рекъл Господ, утре ще видим Гижига. Забутано градче. Аз съм ходил там преди двайсет години, когато плавах на транспорта „Алеут.“

— А от Гижига в Камчатка . . . Бобри ще купуваме! — засме се капитана.

— Но, Петропавловск е все пак по-хубав от Гижига, Павел Лвович.

— Все същата дупка . . . Рябка! Дявол! — изведенжж кресна капитана.

И Рябка вече се показва на вратата, правейки всевъзможни акробатически усилия, за да запази разновесие.

— Да не разлейш, Рябка! Ей, внимавай, да не разлейш!

— Не се съмлявайте, вашескобрodie: — храбро отговаряше ординареца, макар душата му и да беше пълна със съмнение.

Вероятно и Евграф Иванович, голям любител на „мечката“, която по думите му беше твърде полезна за моряците, като предпазително средство от всякакви болести, тоже се съмняваше за целостта на питието, разбирайки затруднителното положение на ординареца — във всяка ръжка по една чаша обвита в салфетка, при доста силно вълнение, а и при това с не съвсем морски крака.

И стария навигатор бръже стана от стола. Привикнал за трийсет и пет годишната си служба, от която най-малко петнайсет години е прекарал в морето, да ходи при всякакво вълнение, той се отправи към ординареца, благополучно пое от него двете чаши, с което предизвика у Рябка чувство на благодарност, благополучно ги донесе до масата и предавайки едната на капитана, продума:

— Тий ще бъде по-сигурно!

И след като с очевидно наслаждение изцеди цялата чаша, млясна и със сериозен вид на човек, който разбира от това, което хвали, забеляза:

— Отлична мечка, Павел Лвович! И с мярка разбъркана.

— Да. Тая каналия я прави отлична! — одобри и капитана, като изпи своята чашка.

„Каналията“ самодоволно се усмихваше от този комплимент, стоящ на вратата и намиращ, че впрочем да се направи „мечка“ не е твърде трудно — стига само да напълниш не по-малко от половината чаша с ром.

— Да повторим, Евграф Ивачич!

— Няма да ни повреди, Павел Лвович! — внимателно изрази своето съгласие навигатора.

Те изпиха още по една чаша.

Постоплия се Евграф Иванович поблагодари за угощението и като покъжела на капитана хубаво да си поспи се изкачи горе, като разбира се погледна по пътя барометра.

Като се изкачи на моста, той отново застана при компаса, стараейки се напраздно да види нещо със своя голям далекоглед в този мрак на бурната нощ.

Капитана, както си беше с кожуха, се хвърли на дивана и веднага захърка.

Но не за джлго...

Не се мина по-вече от четвърт час, когато изведен в един страшен удар го подхвърли и застави да се събуди.

Той в един миг скочи от дивана и побледнял внезапно, хвърли се навън из каютата.

„Чайка“ не се мърдаше от местото си. Тя с пълен ход се беше врязала в една плитковина.

— Свирете всички горел — се раздаде нервния, тревожен глас на стражевия офицер.

Но и без тъзи заповед всички офицери и моряци от „Чайка“ бързо се изкачваха на горния под, пълни с ужас и отчаяние.

IV

Капитана не изгуби присъствието на духа в тия критически минути.

Напротив!

Съзнанието за опасността, на която се излагаха повечерните му хора и любимия му клипер, като че ли удесетори неговата енергия, наелектризира мъжеството му и изостри находчивостта му.

Той бегом се качи на моста, готов или да спаси клипера или да загине, като опита всички възможни средства.

След като в няколко секунди оцени положението на „Чайка“, безпомощно стояща на плитковина в бурна нощ, той вече си очерта плана за действие.

От тая минута ужаса, обзел го в момента на пробуждането, отстъпли място на жаждата за борба и надеждата да излезе от нея победител.

Грабнал говорната тръбба от ръцете на старшия офицер, който тичешком излезе от каютата си само по сюртук да разпорежда общата работа, капитана доближи тръббата до устата си и изкомандва:

— Закрепи ветрилата, и бждете юнаци момчета! Маневристите по въжението стълби! На стожерните площадки! Предните и задни долни ветрила към стожера! Носовите ветрила спустни!

Гръмовития му глас звучеше властно, спокойно и уверен.

И тая властна увереност, това силно обръщение, което отправи към кърмчите, не позволиха на паниката да обхва-не човешките души и да затжмни разума. И моряците, зака-лени в строгата морска дисциплина, без най-малко колебание изпълниха командата на капитана. Маневристите бжрже се качваха в тъмнината по въжението стълби за да снемат, стойки по напречниците, средните стожерни ветрила, а долу другите моряци теглеха въжетата, за да подберат долните платна и спустнат носовите—.

В същата минута капитана заповеда на извикания на моста старши механик веднага да разведе пара и прибави с нервно потрепване в гласа:

— Но колкото е възможно по-скоро... Всяка минута...

Той не се доизказа и прилагайки говорната тръбба, из-вика нагоре с всичката сила на своите здрави дробове:

— По напречниците!

Старшият механик стремглаво се спусна в машината и заповядва да запалят огъня в котлите. Машината бжрже биде осветена от огньовете на лампите и фенерите. В котлите вече имаше вода. Пещите заредени с въглища. Ог-нярите, бледи и развълнувани, бжрзо подпалваха въглищата с трески, като за по-скоро ги мокреха с гас.

А капитана в тая минута, наведен към ухото на старшия офицер, за да не отнася вятъра тия заповеди, които той бжрзаше да му даде, говореше на потреперващата от студа низка, малка фигурука на старшия офицер:

— Прегледайте усойниците. Не тече ли от някъде. Ако нейде тече, всички водочерпалки и пластири на пробитите места. Гребните лодки да съд готови за спущане. Подофицерите с брадви при стожерите. Да се пригответ оръдията и другите тежести за изхвърляне от кораба. Да се осветят по-местванията и да се изнесат горе фенери. Разпоредете се!

Капитана говореше бжрзо, отсечен и нервно.

И когато даде заповедите си, прибави конфиденциално:

— Плътно се врязахме... Какво ли е джното!

— Плътно. А няма ли да заповядате да стреляме за бедствие?

— Стреляйте, но кой ще Ви чуе в тая дупка!

Старшия офицер отиде да изпълни всички нареддания на командира. Капитана търсеше с очи старшия навигатор на моста.

Но него го нямаше. С фенер в ръка той вече измерваше джлбочините около целия клипер.

Ветрилата бяха закрепени.

От време на време клипера, приподиган от вълнннietо, се биеше в джното и тия удари произвеждаха тежко, мъчително впечатление.

Изглеждаше, като че ли още малко и клипера ще се разцепи на две.

Старшия навигатор се качи на моста и докладваше на капитана, че у носоътата част на клипера джлбочината е 3'50 метра, а на кърмата — 4.

— Слава Богу... Не сме се твърде врязали. А какво е джното?

— Пясък.

Надеждата в Сърдцето на капитана расте. Тя става още по-голяма, когато изпратения от старшия офицер мичман докладва, че никъде не тече.

При това и вятър започва по-малко да стихва.

Но все пак той беше още доста силен и вълните, големи и яростни, от всички страни нападаха на „Чайка“ и заплашваха да я залеят. Те вече свободно се преливаха през носа, попадаха и от кърмата и моряците здраво се държаха за протегнатите покрай двете страни на кораба въжета, за да не бъдат сметени от вълните,

Изгърмя изстрел, сжобщащ за бедствието... След минута друг, трети...

Моряците се трупаха към средния стожер, в средата на клипера. Слабата светлина на окачените фенери осветяваше сериозните им и напрегнати лица. При всеки удар на клипера в джното между моряците се раздаваше въздишка.

И изведнож нахлу голяма вълна, заля тълпата и отнесе със себе си двама моряци.

Капитана виде това и извика:

— Држте се здраво момчета. Не се зазяпвай!

Моряците се кръстеха. Загинването на двама тяхни другари произведе върху всички мъчително впечатление. Малко преди това не губящи надежда за спасение, сега мнозина бяха съвършено отчаяни.

Някой каза:

— Скоро всички ще измрём, братци!

Минаващия на близо старши офицер чу тия думи и извика:

— Ето че разправяш глупости! Личи, че си нововранец! Към разсъждане ще се смъжнем от плитковината! Още малко има до като съмне.

Той каза тия думи с уверен тон, макар и сам далеч да не беше уверен в това, което назваше. Но той разбираше, че паниката е заразителна и счете за свой джлг да ободри моряците.

И действително, ободри ги за минута. В тоя момент лунната надникна зад един разкъсан облак. Красива и студена, тя освети разбеснялото се море, покрито с бели гребени, и струпаната тънла от хора, и групата офицери, и капитана, и навигатора на моста.

При лунната светлина морето изглеждаше още по-ужасно и положението още по-безпомощно.

Капитана и старшия навигатор насочиха далекогледите си напред, търсейки да видят брега. Но кръгозора бе закрит от мъгла.

— Виждате ли нещо, Евграф Иванич? — попита капитана.

— Нищо!

— Наблюдателя! Виждаш ли брега?

— Съвсем не, вашескобродие . . . Само мъгла.

Капитана все още се бавеше да вземе решителни мерки, като се надяваше да се изтегли от плитковината веднага щом бъде готова парата и като даде пълен заден ход. Но по-рано от един час налягането не можеше да бъде повдигнато, а един час — това е цяла вечност в такова положение.

А вълните продължаваха да нахлуват и пода бе залян с вода. Ударите ставаха по-чести. Клипера силно се блъскаше в дъното.

Старшия офицер се качи на моста и доложи на капитана, че всичко е изпълнено.

— Да бяхте си облекли палтото, Николай Николаич! Ще настинете! Какво кучешко време!

— Ще трябва да се облека. И той прати наблюдателя за палтото си.

— Ще трябва да се изхвърли носовото оръдие! — Сърдито каза капитана.

— Да . . . Инжк не ще слезем! — Промъжлви старшия офицер.

— И да се изхвърли всичко, което е възможно . . . за да олекне носа.

— Ще заповедате ли?

— Да. Изхвърляйте!

И капитана извика през говорната тръба:

— Да се изхвърли носовото оръдие . . .

Корабника Никитич повтори командата и се провикна:

— Хайде момчета, оръдието да хвърляме!

Цапайки по водата, моряците се затичаха на носа, дето стоеше големо оръдие, заливано от вълните.



— Не може да приближи човек! — каза някой,

— Изведнож ще те помете вълната . . .

Тогава един от старите моряци извика:

— Не бойте се, ще се приближим.

И като се обрна към стария офицер:

— Разрешете, ваше благородие, да се завържа с въже.

Ще метна на ордието примка.

Мислата беше добра. Моряка привързаха с въже. Той преметна примката и блъснат от вълната биде удържан с въжето, чийто край държаха другите моряци.

V.

Работата не беше лесна. Заливани от ледените вълни и завързани с въжета, за да не бждат съборени в морето, моряците се въртяха около ордието. Най-после дебелите въжета, с които то бе закрепено към пода, бяха разсечени и ордието свалено от кораба.

— Сбогом, братко! — извика след него същия моряк, който пръв му беше метнал примката.

В същото време другата част от моряците изнасяше ѳт долу разни запасни части от рангоута, такелажа*), чували с провизия, бчви със сланина и всичко това се изхвърляше от кораба.

Мокри до кости, измръзнали моряци слизаха от носа и се притискаха около средния стожер и до машинния светлик. Но и там ги обливаха капки от вълните. А парата вече почваше да бучи и в сърдцата на моряците се събудяща надежда.

Цял мокър стария офицер се качи на моста, доложи на капитана, че работата е свършена и не без чувство на гордост прибави:

— Юнашки работиха моряците, Павел Лвович!

— Не са ли уплашени? Паника няма ли?

— Няма . . . Отначало имаше малко. И то младите моряци. Не е шега и за старите, — всеки би се уплашил.

Николай Николаевич не напразно се ползваше с уважението и любовта на моряците, понеже и сам той ги обичаше и се отнасяше към тях с рядка за тогавашното време човешкина. Той много на рядко прибягваше до телесни наказания, рядко биеше и то само в минути на служебен гняв „от горещина“, както назваваха моряците, и без жестокости.

И моряците, отлично разбиращи началството си, прощаваха на своя старши офицер тия негови избухвания. Те го уважаваха като добър моряк и справедлив човек, а главно

* Всички въжени принадлежности на кораба се наричат такелаж.

чувстваха, че Николай Николаевич не е чужд за тях, разбира тежката им служба, грижи се, не ги измъчва с тежки работи, не се заняда за нищо и никакво и не се отвръща да поговори понякога с моряка, да му каже ласкова дума, да се по-отпустне с някоя шега . . .

Затова пък как се стараеха те за своя старши офицер, когото бяха кръстили с прозвището „милостивият“ само за това, защото се отнасяше с тях человечески.

— Да . . . положението не е розово! — съгласи се капитана и извика през говорната тръба: — Отлично юнаци . . .

— Ше се стараем! — отговориха стотица гласове.

— Скоро ще бъдем на свободна вода! — продължи капитана. — Тогава ще се изслуште и стоплите. И по чашка ракия ще ви се даде!

— Покорно благодарим! — отекна отговора.

— „Милостивият“ се е постарал за нас! — забеляза някой от моряците.

— Безпременно той! — потвърдиха от всички страни.

Моряците не обичаха твърде капитана и всичко хубаво, което се правеше за тях на клипера, винаги го приписвала на старшия офицер.

Бавно се измина още четвърт час, и в това време една нахлула вълна смете капитанската лодка, висеща над стената на кораба и разби част от самата стена.

VI

— Колко е часа, Евграф Иванич? — нетърпеливо попита капитана. — Не се чува от вятъра като бият звънца.

Старшия навигатор, като че ли вкаменен в неподвижна поза пред компаса, разкопча палтото си, извади от джеба на плетената си вълнена жилетка своя английски полуухронометр и го приближи към осветения компас.

— Четири без пет! — проговори той.

— Я кога съмва?

— В шест.

— Наверно сме заседнали в Гижигинския залив?

— Не инжи. . . Там плитковина няма.

И старшия навигатор показва с ръка зад кърмата и си тури ръкавицата.

— А вятъра стихва, Евграф Иванич.

— Стихва. Струва ми се, на разсъждане съвсем ще стихне.

— Само вълнението е лошо.

— Тук на плитковината е много лошо, но там в морето е слабо.

— Бих искал да бъда там! — като че ли страстен вик се откърти из гърдите на капитана.

— С Божията помощ, ще бъдем, Павел Лвович!

— Мислите ли!

— Разбира се! — промъжлви старшия навигатор, съвашайки колко жестоко би било да отговориш иняк на човек в положението на капитана.

— Да бяха побързали с парата...

В същата минута се чу звънца в машинния телеграф на моста.

Капитана тури ухото си към преговорната тръба и чу нетърпеливо очакваните две думи:

— Парата готова!

— Пълен ход назад! — Извика той в преговорната тръба. — Внимавай на кърмилото! От носовия навес всички долу! — командаваше капитана.

И сърцето му силно затупа в очакване: ще се мръдне ли клипера или не.

Машината затрака. Из тръбата излизаше дим и отливаха искри, отнасяни бързо от вятъра.

Мнозина от моряците се кръстеха. Всички замряха в очакване. Отново надникналата луна безстрастно гледаше на тая купчинка от хора, за която се решаваше въпроса за живот или смърт.

За спасяване с лодки при такова вълнение не можеше и да се мисли. А и дали беше близко брега, това никой не знаеше. Около клипера беше само бурното море с неговия грозен вой.

Мина се минута, втора, трета.

Машината често и гръмко отбиваше своите тактове. Винта пенеше водата. Но „Чайка“ като че ли обкована, но желаеща да се освободи от веригите си, само потреперваше близкаше се в дъното и не се мърдаше от мястото си.

— Най-пълен! — злобно извика капитана в машината.

— Слушам! Най-пълен! — отговориха от машината.

Клипера не мърдаше.

— Предния стожер сечи! — с бесен глас извика капитана. Старшия офицер се хвърли към носовия навес...

Брадвите беха вече вдигнати...

— Остави!... Не тряба! — раздаде се изведенож вик пълен с радост и щастие.

Също такъв радостен вик се откъсна у моряците и се разнесе по горния под.

Бавно и като че ли с мъжа се отдръпваше „Чайка“ назад и след няколко минути тръгна по-бързо, вече излязла на свободната вода.

След десет минути ход капитана извика:

— Стоп машина!

И шом клипера се спря, изкомандва:

— За закотвяне! Хвърляй котвата!

Раздаде се звук от котвената верига, котвата падна във водата и „Чайка“ се спря, като се обжрна с носа срещу вятъра.

— Ще престоим до сутринта! — весело казващия капитана на старшия офицер. — А сега заповядайте да се даде на команда по чашка ракия и нека хората да се изсушат и съгреят. Помолете стражевия офицер да не буди команда преди осем часа . . . Яз отивам да спя! А Вий, Евграф Иванич, отбийте се за минутка при мене! — обжрна се капитана към навигатора.

— Слушам!

— Не тече ли от некъде, Николай Николаевич?

— Не тече. . .

— Отлично. . . Отивам да спя.

VII

— Ей, Рябка! Мечката! — извика капитана, влизайки в каютата. Но Рябка не се обаждаше. — Дявол. . . Рябка!

Той надникна в каютата на ординареца. Той спеше здравата. Капитана разбуди ординареца. Той скочи и затърка очите си.

— Спеше ли?

— Слях, вашескобродие!

— И не чу нищо?

— Съвсем не, вашескобродие!

Капитана се засмя и обръщайки се към навигатора, забеляза: Наверно по-вечко е прехвърлил от мечката!

— Сигурно!

— Прехвърли ли, Рябка!

— Съвсем мъничко, вашескобродие!

— Но, а сега пригответи и за нас, но по-вечко! И печката запали! Поседнете, Евграф Иванич.

Но стария навигатор погледна по-рано барометра и едва тогава седна, като забеляза весело:

— А барометра се качва, Павел Лзович!

Превел от руски Л. С.



Морски новини.

I. Известия из дейността на Българския Народен Морски Сговор.

1. Основани клонове.

Както се съобщи вече в миналия брой на „Морска библиотека“, до края на месец Януари т. г. са основани клонове на Българския Народен Морски Сговор в: Месемврия, Бургас, Русе, с. Черковна (Провадийско), Варна, В.-Търново, Мина Перник, Шумен и Пловдив — всичко 9 клона. От края на месец Януарий до началото на месец Април т. г. са основани следните нови клонове, при следния състав на управителните им тела:

- 15 февр. 1922 г.
гр. Ямбол.
Бл. Бочков — инженер.
Хр. Белев — застраховател.
Ст. Митев — адвокат.
К. Панайотов — секретар на общината.
- 1 март 1922 г.
гр. Плевен.
М. Милчев — директор на мажката гимназия.
М. Костов — директор на банка „Напреджк“.
Петров — подполковник, командир на дружината.
Ж. Алексиев.
- 3 март 1922 г.
гр. Вратча.
Ст. Цеков — търговец.
Евст. Милошев — директор на девич. гимназия.
Вл. Бобошевски — журналист.
Н. Пенчев.
- 7 март 1922 г.
гр. Карнобат.
Ф. Стамболов.
Коларов — доктор.
В. Димитров.
Ив. Търпов.
- 12 март 1922 г.
гр. Г.-Ореховица.
Сесулов.
Ил. Хаджи-Константинов — инженер.
Ат. Дончев.
Ж. Бъчваров — контрольор в Б. Н. Б.
- 13 март 1922 г.
гр. Ст.-Загора.
Данов — учител.
А. Капитанов — търговец.
Минков — учител.
Елховски.
В. Червенаков — началник на бюрото за мерк.

- 14 март 1922 г. К. Илиев — адвокат,
гр. Сливен. И. Робев — адвокат,
Куцаров — полковник, началник на гарнизона,
Ст. Гидиков.
- 22 март 1922 г. М. Клисурски — търговец,
гр. Лом. Ат. Босев — търговец, председ. на Д-во „Юнак“,
П. Драганов.
Д. П. Попов
- 26 март 1922 г. Гр. Коцев — директор на Техническото Училище
гр. Габрово. Ст. Минков — директор на фабрика „Балкан“,
Т. Пантов — фабрикант.
П. Кънчев — бивш учител, художник-резбар.

Или всичко 18 клона на Бългерския Народен Морски
Сговор основани до 1. април 1922 г.

ПОПРАВКА. На страница 59 от книжка № 2 — „Морска
Библиотека“ — в управителното тело на Българския клон на
Б. Н. М. Сговор, името Калчев да се чете: Нолчев.

2. Беседи и събрания.

На 18 ФЕВРУАРИ 1922 г. се състоя във Варна събрание на членовете-основатели на Българ. Нар. Морски Сговор, пред което председателя на централния комитет на Сговора докладва за дейността на централния комитет през последните четири месеца; за същото време касиера даде отчет за състоянието на касата и фонда на Сговора; председателя на редакционния комитет докладва за направеното от комитета относително печатното пропагандиране и популяризиране идеите на Сговора. Събранието реши да избере един тричленен проверителен съвет, чийто мандат ще изтече заедно с този на централния комитет (до свикването на учредителния събор), който съвет да прави периодически проверки по паричните дела и всички сметки на Централния комитет.

В състава на проверителния съвет събранието избра следните членове: Б. Рачев — командир на кораб „Храбри“; П. Кашлакев — директор на Специалните Технически Школи и Б. Георгиев — домакин на Рибарското Училище.

— На 19 ФЕВРУАРИ 1922 г. Русенския клон от Българския Народен Морски Сговор е имал първото си общо редовно събрание. То се е занимало с въпроса относно проекта за образуване на Чехословашко-Българско Дунавско Търговско Параходно Дружество, по който въпрос е изработило и своя резолюция. С резолюцията, след като в нея се изтъква грамадното значение изобщо на водните пътища и в частност на речните и на река Дунав в живота на народите, днес-кашното положение и значение на Дунава и за нас Българите,

ролята ноят ще трябва да играе в нашия стопански живот едно българско корабоплаване по Дунава; по какъв начин би могло да се осъществи това корабоплаване и най-сетне гибелното влияние на наквато и да било дадена в чужди ръце концесия за използване плаването по нашите брегове — събранието моли българското правителство да отхвърли по принцип предложението за основаване на Чехословашко-Българско Паразходно Дружество, както и даването концесии за плаване по Дунава, комуто и да било, а също така моли да се постави начало на самостоятелно българско народно корабоплаване по Дунава, като указва и разните начини по които би могло още сега да се пристъпи към осъществяване на този проект.

— НА 26 ФЕВРУАРИЙ т. г. члена — основател Георги Купов джржа беседа пред членовете на Сговора и гражданите във гр. Варна на тема: „Значението на морето за стопанския ни живот.“

— НА 1 МАРТ н. г. същия Георги Купов е джржал беседа на същата тема пред гражданите в гр. Плевен.

— НА 1 МАРТ с. г. временния комитет на Софийския клон на Б. Н. М. Сговор е уредил в столицата беседа от члена на Сговора — г-н проф. А. Иширков — на тема „Черно море и нашето крайбрежие.“

— НА 3 МАРТ с. г., изпълнявайки обиколката си из България, делегата на Централния Комитет на Б. Н. М. Сговор — Георги Купов, е джржал беседата си: „Значението на морето за стопанския ни живот“ пред гражданите в гр. Вратца.

— НА 5 МАРТ с. г. Господин Купов е джржал своята беседа пред гражданите на столицата, и втори път — във Военното Училище — пред юнкерите и офицерите.

— НА 10 МАРТ т. г. Господин Купов е джржал беседата си в гр. Пловдив.

— НА 12 МАРТ т. г. — същата беседа на г-н Купов в Стара-Загора.

— НА 14 МАРТ с. г. — същата беседа на г-н Купов в Сливен.

— НА 17 МАРТ с. г. — същата беседа на г-н Купов в гр. Бургас.

— НА 18 МАРТ с. г. Господин Купов е повторил беседата си в гр. Бургас пред ученичките и учениците от трите гимназии.

— НА 19 МАРТ с. г. Господин Купов е говорил в гр. Карнобат.

— НА 21 МАРТ т. г., същата беседа — гр. Ямбол.

— НА 22 МАРТ с. г. члена от Варненския клон на Б. Н. М. Сговор, запасния капитан С. Пшитов е джржал беседа пред група граждани в гр. Лом на тема: „Нуждата от Български Народен Морски Сговор и неговите задачи“.

— НА 22 МАРТ с. г. Господин Купов е държал същата си беседа — „Значението на морето за стопанския ни живот“ пред учащата се младеж в гр. Стара-Загора.

— НА 23 МАРТ с. г. Пернишкия клон на Б. Н. М. Сговор е устроил събрание за членовете си и техните гости, на което събрание е говорил председателя на Централния Комитет на Б. Н. М. Сговор — господин Иван Михайлов — на тема: „Значението на морето за стопанския ни живот“; след него на същата тема е говорил председателя на Варненския клон на Б. Н. М. Сговор — господин инженер Зл. Бржчков.

— На 23 МАРТ с. г. Господин Купов е държал беседата си пред гражданите и учащата се младеж в град Казанлък.

— НА 26 МАРТ с. г. — същата беседа в гр. Габрово.

— НА 29 МАРТ с. г. — същата беседа в гр. В.-Търново.

— НА 7 АПРИЛ с. г. инженер Петранов държа беседа пред членовете на Б. Н. М. Сговор и гражданите в гр. Варна на тема: Използване енергията на морските вълни и нейната трансформация в електрическа енергия за практически цели“.

— НА 17 АПРИЛ с. г., председателя на Централния Комитет на Б. Н. М. Сговор — господин Ив. Михайлов, по покана на Шуменския клон на Сговора, е държал беседа в гр. Шумен на тема: „Значението на морето за стопанския ни живот.“

3. Увеселения и забави в полза на Българския Народен Морски Сговор.

— ПРЕЗ МЕСЕЦ ДЕКЕМВРИЙ м. г. и месец Януарий настоящата 1922 г. подофицерите от русенския гарнизон — членове на Русенския клон на Б. Н. М. Сговор — са дали три вечеринки в полза на Сговора.

НА 17 ЯНУАРИЙ 1922 год. Русенския клон на Българския Народен Морски Сговор е устроил голем морски бал с подходящи декорации за популяризирането на морската идея. Бала е имал много голем успех и е дал един чист приход от 17621 лева. 25% от тях, според изискванията на временнния устав на Сговора, са изпратени на Централния Комитет във Варна.

— НА 18 и 19 МАРТ с. г. Бургаския клон на Б. Н. М. Сговор е устроил големо морско празденство. По негово искане за помагане в уредбата на този празник беха изпратени неколко моряци от Варна — членове на Сговора. На 18 март вечерта се е състоял голем морски бал, а на другия ден — пред и след обед — е разиграна лотария „Алегри.“ Салона и в двата случая е бил украсен със всевъзможни морски предмети, картини и надписи изпратени от Варна; сцената на

салона е била декорирана като морско джно, където е била представена работата на водолаза; срещу входа е бил устроен светящ въртящ се фар. Чистия приход от това празненство влизала на 21535 лева, 25% от които са изплатени на Централния комитет на Б. Н. М. Сговор във Варна.

— НА 16, 17 и 18 АПРИЛ Шумненския клон на Б. Н. М. Сговор, със съдействието на Централния Комитет от Варна, е устроил в офицерското събрание на Шумненския гарнизон морска изложба от картините на художника-маринист г-н Ка-варналиев. На 17 април вечерта е бил устроен морски бал. През трите дена на морското празненство в Шумен салоните на офицерското събрание са били декорирани с подходящата за целта морска украса, специално за случая изпратена от Варна. Входа за разглеждане на салоните е бил свободен за всички. Чистия приход от това празненство влизала на 4562 лева.

4. Разни.

— ЦЕНТРАЛНИЙ Комитет на Българския Народен Морски Сговор е решил за в бъдеще да плаща хонорар на всички външни сътрудници на издаваната от Сговора „Морска Библиотека“ в следния размер: за оригинална статия в размер на една печатна кола — 500 лева, за преводна статия в същия размер — 300 лева. Членовете основатели във Варна и членовете на комитетите (управителните тела) на клоновете на Б. Н. М. Сговор не получават хонорар. Те, според духа на временния устав, трябва да работят безвъзмездно.

— В ОБЩОТО събрание на членовете-основатели на Българския Народен Морски Сговор, състояло се на 18 февруари т. г. във гр. Варна, редакционния комитет на Сговора се преустрои, като на местото на излезлия председател капитан-лейтенант Вариклечков, поради промена на местожителството си, се избра директор на Рибарското Училище — Борис Станев. В същото събрание, за уредник на основания от Сговора във Варна морски музей, се избра П. Пампулов — кандидат инженер-корабостроител.

— НА 2 АПРИЛ т. г. окончателно се е устроил Софийския клон на Б. Н. М. Сговор. Избрани са 12 души за членове на комитета и 3 души за проверители. С този клон — клоновете на Б. Н. М. Сговор се увеличават на 19.

— БУРГАСКИЙ клон на Б. Н. М. Сговор е апелирал към всички дружества и ученолюбиви сили в града и околността му да събират предмети и находки подходящи за морския музей във Варна. Същия клон е установил за свой традиционен празник (годишен) деня Богоявление (19 Януарий), на който през деня ще се устройват големи морски тържества, а вечерта — голем морски бал.

— ПЛОВДИВСКИЯ клон на Б. Н. М. Сговор е изпратил окръжно до всички учреждения, културни, спортни и други дружества, до разните банки, индустритлни, търговски и други предприятия в гр. Пловдив, в което, излагайки идеите и целите на Морския Сговор, апелира за записване на членове.

— МИНИСТЕРСТВОТО на благоустройството е решило да откупи за библиотеките на подведомствените си учреждения по 60 екземпляра от първата и втората книжка на „Морска Библиотека“.

— КАТО член в Плевенския клон на Б. Н. М. Сговор се е записал и многозаслужилия стар наш народен деец и виден общественник г-н Стоян Заимов.

В ЦЕНТРАЛНИЯ комитет на Б. Н. М. Сговор е получено копие от писмото на „Русенското Търговско Д-во“ и местния (русенски) клон на „Съюза на Българските Индустритлници“ отправено до министр-председателя по повод преговорите за образуване на Чехословашко-Българско Параходно Дружество по Дунава. Поменатите д-ва в писмото си излагат своите основни мотиви и съображения по въпроса за уреждане на Дунавският ни транспорт в свръзка с развой на нашата външна търговия, както и с оглед към културното и стопанско повдигане на страната. След като обстойно и аргументирано разглеждат големото значение на р. Дунав, като международен път изобщо и частно като път на нашата вносна търговия, а също така и от какво значение за България е правилното разрешение на въпроса за нашето корабоплаване по реката, те изказват мнение, че нашите интереси налагат да имаме чисто народно корабоплаване по Дунава, каквото лесно може да се основе със съдействието на дружавата и молят министр-председателя да отхвърли по принцип Чехословашкото предложение за смесено д-во.

— ЦЕНТРАЛНИЯ Комитет на Б. Н. М. Сговор е издал безплатна брошура за народа — „Южната ни граница“ — статията от покойния кап.-лейтенант Г. Антонов, напечатана в тази книжка на „Морска Библиотека“. Брошурата е напечатана в 10000 екземпляра и вече разпратена на клоновете за да се разпаде в широките народни маси.

— НА 19 ЯНУАРИЙ т. г. при първото общо редовно събрание на Русенския клон на Б. Н. М. Сговор е бил избран нов комитет на клона в състав: председател — Иван Недков, търговец; членове — Иван Русев, директор на Б. Н. Банка и Борис Стателов, началник на Дунавската Търговска Речна Полицейска Служба; касиер-деловодител — В. Каракашев, касиер в пивоварното дружество и запасни членове — Кемилев, запасен офицер и Константинов, търговец.

— ЦЕЛАТА обиколка на г-н Георги Купов из България с цел да лансира между народа идеите на Морския Сговор

и да хвърли първото семе на морската мисия в по-широките среди на народа е траела 33 дена, през което време той е посетил 13 града и е държал 16 беседи. Целата обиколка струва на Централния комитет на Б. Н. М. Сговор 8000 лева. Господин Купов средно е държал на всеки два дена от своята обиколка по една беседа, а тя е струвала на Централния Комитет средно около 500 лева.

— БУРГАСКИЯ клон на Б. Н. М. Сговор е събрали ценни данни за бедното и скъпояно положение на заселените по бреговете на Бургаския залив рибари-бежанци от Македония (Охридското и Дойранското езера), като заедно с това предлага начините и средствата, чрез които би могло да им се помогне.

— НА 26 МАРТ т. г. в гр. Русе е турено началото на „Морски Спортен Легион“.

— В ЦЕНТРАЛНИЯ Комитет на Б. Н. М. Сговор се получи едно скобезно поздравително писмо от Италиянската Морска Лига, предизвикано от едно наше запитване до Лигата. Италиянското писмо-отговор, което безсъмнено ще интересува всеки член на Морския Сговор, даваме из целия подолу, преведено на български:

Италиянска Морска Лига
под Височайшето покровителство
на Н. В. Краля

Почетен Председател Duca D. Rosta
Главно Представителство.

Рим, 1 февруари 1922 г.
До Почитаемото Председателство
на Бълг. Народен Морски Сговор
ВАРНА.

На вежлиявата поката на почитаемото председателство, бжрзаме да дадем желаните информации, радвайки се, че тия случаи ни дава възможност да предложим на Българската ни съсестреница искрени поздравления за едно джлго и блестящо съществуване, посветено изцело за доброто и величието на своето отечество.

Италиянската Морска Лига цели да развие и приложи националната енергия по море и да формира в страната съзнание за значението на морето (морската мисия).

С постоянна усърдна работа и с активна пропаганда между учащите се и обществото, Италиянската Морска Лига се занимава с военния и търговски флоти, вътрешна навигация, риболов, морски спорт, морско обучение, благотворителност и пр.

Пропагандата в училищата, където требва да се стабилизира морската мисия, се прави посредством лекции, картички, брошюри, карти, а в обществото — посредством сказки, различни публикации, вестници, списания, книги, конкурси с премии за морски работи, календари, илюстровани картички,

За разпространение на морските идеи помага до висша степен нейното периодично списание L' Italia Marinara (Морска Италия) официален орган на съюза, красиво месечно списание с цветни и черни илюстрации, с обширни и прости малки статии от нашите по видни писатели по морските работи, което се раздава безплатно на всичките членове.

Морската Лига урежда морски вечеринки и представления, за подготовката на които се грижат клоновете, на които главното председателство изпраща кинематографически филми с морски сюжети за представяне в събранията, предшествувани от едно къско изложение върху националните морски условия и върху целите на съюза.

Посредством един парламентарен комитет, подчинен на покровителите на Морската Лига, развива една енергична парламентарна работа с цел да конкретизира главните точки на морско-народните проблеми и да представи най-доброто решение за морските въпроси. Поменатият комитет, съставен от хора политици от всяка партия, е в постоянни връзки с председателите на всички морски сдружения, на които предлага завършените проучвания за да има компетентното им мнение по тях, преди да пристъпи към парламентарна работа.

Италиянската Морска Лига се управлява от едно главно председателство, избирамо, със седалище в гр. Рим, съставено от един председател, двама подпредседатели, един секретар и един подсекретар, което главно председателство се подпомага от: Централен съвет (избирам), състоящ се от 10 члена и от едно проверително тело, също избирамо и съставено от три члена действителни и двама запасни.

Върховната власт на съюза се представлява от главния събор на делегатите на клоновете, който се събира обикновено веднаж в годината.

Работата на съюза се извършва не само от главното председателство, но и от едно неопределено число клонове в градовете на Италия, съставени от не по-малко от 30 члена; от представители назначени във всички места на Италия, където нема образувани клонове и от делегати в странство, които са посредници между членовете и главното председателство. Морската пропаганда на търговските кораби е поверена на командантите или пък на некой от офицерите им, които се назват пътуващи представители и които имат за цел да поддържат контакт между съюза и търговския флот и да организират праздненства по корабите, приходите от които са половината за съюза, а другата—за фонда на моряците, сираци от войната.

Всички граждани на Италия или пък натурализирани такива, живущи в отечеството или пък в странство от двата пола, но с кристална честност, могат да бъдат членове на Морската Лига.

Според членските вноски различаваме: обикновени действителни членове, чиято вноска годишно е най-малко 10 лири и постоянни действителни членове, които плащат само веднаж една вноска най-малко 200 лири.

По качество и заслуги различаваме почетни членове, които се отличават с щедрост или пък със особени заслуги в полза на съюза, и членове много заслужили, които са се отдали специално на работа за пропагандиране благородните цели на съюза.

Могат най-после да се записват, като членове обикновени, частни или обществени сдружения, узаконените дружества и институти, индустриталните заведения и корабостроителниците, след като заплатят за първата годишна вноска най-малко 50 лири, а за вторите — само веднаж, най-малко 500 лири.

Това до тук са основните бележки относно организацията на нашия съюз. По-пълни сведения могат да се извадят от публикациите, които в отделен пакет се считаме щастливи да изплатим на почитаемият Български Народен Морски Сговор.

1. Членски устав.
2. Правилник за приложението на казания устав.
3. Правилник за представителите.
4. Морални и материални баланси за 1919—1920 год.
5. Италиянския флот във война, беседа джржана в Рим от нашия главен секретар — Carlo Carnevale.
6. Живота по море от Car. Ambi, отлично за пропаганда в училищата.
7. Море и кораби, от Comendante Noni Mosenigo, председател на клона от съюза във Венеция.
8. Един брой от списанието „L'Italia Marinara“ (Морска Италия).

И с нови по-горещи пожелания Италиянската Морска Лига изпраща на Българската си сестра свояте братски поздрави.

Главен секретар: C. Carnevale.

II. Вътрешни новини.

1. Рибарство.

— СПОРЕД баланса на Българското Риболовно Д-во в гр. Бургас за 1921 год. дружеството е имало:

Риболовни уреди (таляни, лодки и др.) за	1,589,284 лв.
Основен капитал	3,000,000 лв.
Напълно внесени	2,250,000 лв.

През годината, която се счита за една от най-неблагоприятните за талянното риболовство, все пак дружеството има постижения от уловена риба 1,690,467 лв. Общата печалба

на дружеството е била 208,297 лв., от която са раздадени 5% дивиденти върху внесения капитал, а останалото е разпределено за фондове, тантиеми и остатък за идущата година. Запасния фонд на дружеството е 31,150 лв.

Дружеството за сега се занимава само с талянно риболовство; би имало още по-голем успех, ако се заеме с риболовство в открито море.

— ПРЕЗ тази год. (1922) риболовната кооперация „Надежда“ в гр. Варна брои 40 души кооператори с общ капитал 104,000 лв. разпределени в делове по 200 лв. В ловидбата на риба вземат участие и още 110 души работници-рибари. Кооператорите притежават 10 таляна, 10 гриба, 14,510 метра подвижни мрежи, 104,000 метра мрежи за ловидба на калкан, 200 метра мрежи гжер-гжер, 1 трагат с 100 игли, 6 серкмета, 10 ветрохода, 1 моторен ветроход и 4 аламани.

От извършения през миналата година риболов кооператорите са получили 3,002,817 лв. приход. Кооперацията има своя рибна борса, която за изтеклата година е имала 14,7640 лв. чист приход.

— ОТ АПРИЛ т. г. трудовата повинност има 15 окръжни бюра, от чийто практически производителни групи държавата очаква 4,000,000 лв. приход. Независимо от тия бюра, трудовата повинност разполага с неколко стопанства от които общо се очаква 15,800,000 лв. приход. Най-големото паро за този приход се очаква от риболовството (2 команди) — 4,000,000 лв.

— ПО БРЕГОВЕТЕ на Бургаските езера има заселени 50 български семейства бежанци рибари от Беломорска България, Дойранското и Охридското езера. Най-големата част — 28 семейства — са от Чаталджанско, 17 семейства са от Дойранско, а останалите от другите части на Македония. След Балканската и последната война числото на бежанците-рибари в Бургаско е било значително по-големо, обаче лошите условия, мизерията и липса на всякакви средства за работа са ги накарали да се разпръснат из България и другаде да търсят препитанието си.

Задржалите се 50 семейства в Бургаско и до днес изнемогват от липса на всякакъв имот и средства; те са сдружени и образуват кооперация „Български Черноморски Риболовец“. Облагите на новия закон за рибарството би трябвало да се разпространят най-напред върху тях.

— МИНИСТЕРСКИЯ съвет е решил да се отдаде на концесия, съгласно чл. 13 от закона за рибарството, риболовството в блатата по Дунавския и Черноморски брегове на риболовни кооперации за срок от 5—10 години. Изработените за целта от Министерството на Земеделието наредби и по-всични условия са утвърдени с царски указ.

— ПРИ бюрото за риболовството в Министерството на Земеделието е назначен организатор на рибарските кооперации.

— **ОТДАДЕНИ** са чрез търг за експлоатация през 1922 год. Свищовското и Беленското блато, от които първото за 900,500 лв., а второто — 432,500 лв.

— **РИБОЛОВНИТЕ** кооперации: в гр. Орехово — „Риболовец“, в с. Хърлец — „Солидарност“ и в с. Козлодуй са се обединили в една обща кооперация „Солидарност“, за използване риболова в Козлодуйското блато.

— **СПОРЕД** новия законопроект за общински налог, тъй както се съобщи от некои вестници, рибата от местното производство или внесена от вън ще се облага: 100 клгр. с 30 лева, платими в злато т. е. независимо от всички други данъци, с които са обременени рибарите и тъкмо против духа на новия закон за рибарството, на всеки килограм риба ще се плаща още по 9 лева нов данък, което значи, че за в бъдеще рибата ще струва над 50 лв. клгр. — с други думи тя ще стане напълно луксозна храна. Впрочем, тя и така е поставена в новия законопроект — наред с луксозните стоки: налога върху рибата е същия, както налога върху тютюна от „екстра“ качество.

2. Пристанища и мореплавание.

— **БЖЛГАРСКИЯ** индустрислен съвет е подал мемоар до финансовия министр, с който се изказва мисъл, вместо да се субсидира Чехословашкото пароходно д-во за обслужване трафика по Дунава — да се създаде българско пароходно д-во с участието на държавата.

— В КРАЯ на м. април се е състояла среща между Чехословашкия м-р, г. Кюнцел Изърски, директора на Чехословашкото пароходно д-во, г. Иржек и инженер Божинов. На тая среща се е разисквало върху образуването на едно преко редовно съобщение между Братислава и България, като се уредят ежедневни редовни съобщения Братислава — Русе за дребни пратки и цели товари. В една последующа среща е участвувал и председателя на Русенската Търг.-Инд. Камара. Решенията на тая комисия-конференция са представени в министерския съвет на одобрение. Изглежда, че тая комисия е решила да се образува общо Чехословашко-Българско Дунавско Пароходно Д-во.

— ОТ 1 ДО 3 април се е състояла в Букурещ Дунавска конференция на която са участвали делегатите на Романия, България, Чехославакия, Унгария, Германия и Австрия. Конференцията е решила да се построят телефонни съобщения на дълж по Дунава, от Улм (Германия) до Браила. Радиотелеграфната централа щела да се построи в Букурещ. Решенията на Букурещката конференция остава да се ратифицират от Международната Дунавска Комисия в Братислава, която ще заседава вероятно през м. юни т. г. В послед-

ната Комисия ще се разгледат и ред други въпроси свързани с плаването по Дунава.

— ПАРЛАМЕНТАРНАТА комисия за външните работи в Париж е възприела законопроекта, с който се одобрява Парижката конференция от 13 юли 1921 г. склучена между Франция, Белгия, Великобритания, Гърция, Италия, Ромния, Югославия, Чехославия, България, Германия, Австрия и Унгария, относно интернационализирането на Дунава.

— ПЛАВАНЕТО по Дунава е открито от 1 април.

— ЛОМСКОТО пристанище е на привързване. Стената на кея е снабдена с всички мостове и привързочни стълбове. Пригответи са и платформите за стоварване на стоките.

— ВЪЖПРОСЪТ за установяване отговорностите по потопяването на Дунавският паравод „Борис“, между Лом и Видин, още не е разрешен, въпреки настояването на българското правителство за по-скорошното определяне на арбитр, който да принадлежи на неутрална страна. Българското правителство бе предложило на Ромънското да се назначи за арбитр един професор, по международно право от някоя Скандинавска държава. Преговорите по това предложение още продължават.

— СРЕЩУ потопения през 1920 год. в Черно море при Севастопол български паравод „Борис“, французското правителство е предложило да се замени с руския паравод „Ялта“ — стар и негоден за работа. Българското Параводно Д-во във Варна е отказало замената.

— ПРЕЗ месец януари т. г. в гр Бургас е основано събирателно дружество — „Българско Мореплавно Дружество Матеев и С-ие“. Капитала му е разделен в три дела и ще бъде увеличаван в зависимост от нуждата. На първо време дружеството е купило един моторен кораб, наречен „Иван Вазов“, с 21 RT*) чиста вместимост. Кораба ще обслужва наши и чужди пристанища чрез превоз на пътници и стоки. Дружеството води преговори за купуването на втори кораб от същия тип.

— КЖМ 1 април т. г. при Варненското пристанище са записани: 5 паравода с обща вместимост 5,684 RT (чиста вместимост 3,495 RT) и 140 души екипаж; 2 моторни лодки с 7 RT чиста вместимост; 11 моторни ветрохода с обща вместимост 200 RT (чиста вместимост 122 RT); 36 пътнически лодки с 35 RT чиста вместимост и 105 рибарски лодки с 81 RT чиста вместимост. Моторните и обикновените лодки в повечето случаи

*) RT — регист-тон, английска мерка, приета и от всички османли, държави за измерване на вместимостта на кораба. 1 RT = 100 английски кубически фута = 283 кубически метра. Общата вместимост на кораба се състои от вместимостта на всички корабни помещения и надстройки, а чистата вместимост само от тая — на помещенията предназначени за полезния товар на кораба.

имат имат за екипаж само собствениците си, а ветроходите по 2—3 души екипаж.

Пристанищното управление притежава: 5 параводни влекача с 285 тона водоизмещение и 29 души екипаж; 1 моторен влекач с 8 тона водоизмещение и 3 души екипаж; 7 шлепа с 1600 тона товароспособност и 14 души екипаж и 12 понтона с 600 тона товароспособност и 12 души екипаж.

Морската Полицейска Служба във Варна притежава: 4 параводни кораба с общ тонаж 400 тона и 49 души екипаж, 6 моторни кораба с 340 тона водоизмещение и 80 души екипаж; 1 параводен влекач от 80 тона с 6 души екипаж; 14 моторни лодки с общ тонаж 168 тона и 22 души екипаж; 1 ветроходна яхта с 22 тона водоизмещение и 18 гребни лодки.

При Бургаското пристанище са записани: 1 моторен кораб с 21 RT чиста вместимост; 3 моторни ветрохода с 13 RT обща вместимост (10 RT чиста вместимост); 1 моторна лодка с 7 RT обща вместимост (4 RT чиста вместимост); 21 ветрохода с 260 RT обща вместимост (187 RT чиста вместимост); 5 пътнически лодки с 9 RT обща вместимост ($6\frac{1}{2}$ RT чиста вместимост); 3 шлепа с 29 RT обща вместимост ($25\frac{1}{2}$ RT чиста вместимост) и 66 рибарски лодки с 51 RT чиста вместимост.

— ЕКИПАЖИТЕ от пароходите на Българското Търговско Параводно Д-во на 6 март т. г. беха обявили стачка. Поглавните им искания са биле: приравняване на заплатите на моряците от екипажа към заплатите на моряците от целия свят; определяне на работното време, като за извънредните часове се плаща, както на моряците от чуждите кораби; осигуряване на живота и имуществото на моряците и безплатно лечение, както това се прави в другите държави; uregолировка и стабилизиране службата на персонала. Исканията са били приети от Управлението на Параводното Д-во и стачката е била прекратена на 8 с. м.

— В БРОЙ 218 от 26 декември 1921 г. на Джржавен Вестник е обнародван закона за построяване на пристанища и укрепяване на крайбрежията. Според този закон, всички морски и дунавски пристанища в царството са държавна собственост и се строят и експлоатират от държавата, изключение се прави само за малки пристанища и скели, които ще се строят от частни дружества за индустриални цели. Постройката на пристанища, както и укрепяването на бреговете се предвижда да става предимно с държавен строителен инвентар и инсталации.

Съгласно този закон, в началото на тая година, е започнато проучване за укрепяването на Аххиалския полуостров и запазване на солниците от разрушението на вълните. Наскоро ще се почне и самата работа по укрепяването, като ще бъдат построени крайбрежни стени.

За поддържане старата стена между морето и солниците, солопроизводителите плащат освен всички други данъци и един доброволен данък — 16% от брутното си годишно производство — само за поддържане на въпросната стена.

— С ЗАКОНОПРОЕКТА за извънредния бюджет на държавата за 1922—1923 и следващите до 1925—1926 финансова година се искат кредити от 2,609,820,000 лева, които съгласно чл. 2 от законопроекта ще се покрият с произведения 6½% вътрешен народен заем от 1921 г. и бъдещите външни заеми. Кредитите се искат главно за постройката на язо-вирове и разширение на железопътната мрежа и пристанищата. В кредита за язо-вировете се предвижда и набавяне на екскаватори (сухи землечерпалки) и драги (водни землечерпалки).

За пристанищата се предвиждат:

1. За разширение, довършване и обзавеждане на пристанищата Евксиноград, Варна и Бургас — 50 miliona лева.

2. За довършване и направа на здания в пристанищата Варна и Бургас — 20 miliona лева.

3. За направа нови пристанища и скели в Месемврия, Анхиало, Созопол, с. Кюприя, Василико, Агатопол и други места по Черноморското крайбрежие — 25 miliona лева.

4. За разширение, довършване и обзавеждане на пристанищата в Русе, Свищов, Сомовит, Лом, Видин и др. — 25 miliona лева.

5. За довършване на почнатите и направа на нови здания по пристанищата — 10 miliona лева.

6. За направа на нови дунавски пристанища и скели в Рахово, Никопол и др. малки пристанища по дунавското крайбрежие — 15 miliona лева.

7. За довършване на започнатите и направа на други хангари за храни и стоки — 6 miliona лева.

Всичко за пристанищата се предвиждат 151,000,000 лева т. е. около 6% от целия кредит.

ДИРЕКЦИЯТА на железниците и пристанищата е назначила на 1 юни т. г. търг за доставката на една смукогнетна джлбачка (драга), един спасителен влекач (морски тип) и два шалана с товарителен под за нуждите на Варненското пристанище.

— УСИЛЕНО се работи и ще бъде свършен до края на годината морски канал между Големото Девненско езеро и Малкото такова. Този канал ще отводни неколко заблатени места при линията над гара Гебедже и ще служи за съобщение по вода между Гебедже и Варна — морето. По този начин ще се избегнат наводненията по железопътната линия. До сега са изкопани около 600,000 кубика от дното на канала и последният е вече готов до стъкларската фабрика при Гебедже.

— ПОЧНАТА е усилена работа по направата на житните кефове във Варненското пристанище. Землените работи са почнати вече с екскаватор (суха землечерпалка).

— ТЖРГА за постройката на житни елеватори при Варненското пристанище не се състоя на 15 Февруарий, поради липса на редовни оферти.

3. Корабостроение.

— МИНИСТЕРСКИЯ съвет е решил да внесе в Народното Събрание законопроект за отдаване на концесия чрез конкурс експлоатацията на държавните гори във Василико, Малко Търново и околностите им.

Знае се, че тия гори са богати с ценен корабостроителен материал, който на времето си още се е използвал от римляните и турците. В турско време тия гори са се използвали почти изключително за корабостроителни цели. Днес Василико, макар и в първобитен вид, представлява корабостроителен център — там се строят доста ветроходни и гребни кораби. Тоя дървен материал не бива да се изразходва за друго, освен за корабостроение, защото в противен случай държавата ще бъде ощетена стопански.

4. Разни.

— НА 16' ФЕВРУАРИЙ т. г. в салона на Търговската Камара в София г-н инженер Морфов е реферидал на тема: „Свободата на морската търговия и България“.

— ТУРИСТИЧЕСКОТО дружество „Алеко Константинов“ е уредило за членовете си и техните гости сказка от г-н Д. Илков на тема: „Черно море в своето минало, настояще и бъдеще“, която се е състояла на 23 март т. г. в аудиторията № 45 в Софийския Университет.

— ОТ 1 АПРИЛ е открит във Варна детския санаторий. В него се приемат безплатно бедните деца, а заможните — плащат установената такса. Желаещите да постъпят на лечение не трябва да бъдат по възрастни от 16 години. Заявления за постъпване се подават до окръжните болници в царството.

— ПРЕЗ това лето се проектира постройката на модерни морски бани в гр. Варна. Ще бъдат построени също така и топли морски бани с 30 кабини.

— СПОРЕД изчисленията на дирекцията на статистиката за 1908 г. от общата обработваема площ (обществена и частна), която влезлиза на 79,824,510 декара — на морското или общото водно стопанство се падат: сазлъци — 57,232 декара, острови — 56,600 д., блата — 623,928 д. и солници 916 декара.

— В ИЗДАВАНТО вжв Варна списание — „Вечерни часове“ е отреден особен отдел озаглавен „Море и бряг“, в който отдел за в бъдеще ще се дават статии за опознаването на морето и нашия брег. Списанието е двунеделно, годишен абонамент 80 лв., един брой 5 лв. Препоръчваме списанието на членовете от Б. Н. М. Сговор, които се интересуват специално от Черно море и неговите брегове.

— ЛЕТНИЯ театър в морската градина в гр. Варна ще биде довършен окончателно това лето.

III. ВЪЛННИ НОВИНИ.

1. Рибарство.

— В ЧУЖДИТЕ страни са започнали да използват авиацията и като средство за риболов. Ето и неколко опита в това отношение:

На 21 август 1921 г. е бил произведен опит с един дерижабл (обем 60,000 кубически метра, с два мотора по 150 КС и скорост 80 км. в час), чийто наблюдател бил г-н Хелд — директор на биологическата станция в Булон-сюр-мер. При хвърчението на височина около 150 метра, той е забелезал рибните стада на сардините и стафрида.

На 1 септемврий с. г. е бил направен опит с едно двукрилно хвърчило. Наблюдател на това хвърчило бил същия г-н Хелд, който летейки на височина от 1000 — 1500 метра, успел да открие в морето големи групи от същите риби. За първото му ориентиране в посоката, по която да търси рибата, са му послужили морските птици и делфините, които се натрупват там, където има риба.

В Америка, в залива „Chesapeake“, е функционирала специална аероплана станция, която от 14 юни до 1 октомври 1921 г. е обслужвала само рибарските кораби, на които е оказвало появяването, пътя и местонахождението на рибните стада.

2. Пристанища и мореплавание.

— ОБЩИЯ приход на параходното дружество „Хамбург — Америка“ за 1921 г. е 96,200,000 марки срещу 55,300,000 от 1920 г. Чистата печалба е 29,500,000 марки срещу 16,900,000 марки от 1920 г. Раздаден е дивидент за 1921 г. 10%, срещу 8% от 1920 г.

— В БЕЛГРАД са основани напоследък две параходни дружества под наименование „Адриатическо Параплавство“ и „Далмация.“ Те имат в ръцете си 92 параходни единици или 90% от всичките параходи на Югославия. Поменатите д-ства водят преговори с югославянското министерство на съобще-

нията за уреждане на редовни рейси между пристанищата на Средиземното, Ионическото, Егейското и Черното морета, а главно до Марсилия, от една страна, и до устието на Дунава и Одеса — от друга.

— ЧЕХОСЛОВАШКОТО дружесрво за плаване по Елба е открыло свои клонове в Хамбург и Магдебург.

— НА ГРЪЦКИЯ въенен кораб — изтребителя „Леон“, спуснат на вода през 1921 г. (водоизмещение 980 тона) се е случило нещастие. При работене с една мина последната се е взривила и причинила много жертви.

3. Корабостроение.

— НАЙ-ГОЛЕМИЯ кораб на света „Мажестик“ е вече свръшен и предаден на дружеството „Уайт-стар“ (Бела звезда). Кораба ще започне да обслужва презатлантическата линия още това лето. За намаление на клатенето, кораба е снабден с особени крила. На него има три безжицни станции, които ще работят независимо една от друга; взети са предпазителни мерки против появяване на пожар, като в такъв случай отделението, което гори се изолира от другите. Целата джлжина на кораба е 292 метра, широчината му е 30·5, водоизмещение 60,000 тона, а скоростта му — 23 морски мили (42·5 км.) в час.

— ПРИГОТВЕНИ са плановете за постройката на един английски паракод-изложение, който ще носи името „Английска индустрия“. Вместимостта му ще бъде 20,000 тона и ще има 8 пода (палуби), от които 4 ще бъдат само за изложните стоки. Освен това, на паракода се предвижда да има: един голем салон за гости, справочно бюро, една банка, усигорително дружество, писалищни стаи, бюро за преводчици, телефонна стая, ресторант, кинемограф, библиотека и пр. Тоя кораб ще посети всички по-големи пристанища на света и ще служи като плаващ панаир на английската индустрия.

4. Разни.

— ПРЕЗ 1914 г. германския ветроходен спортен съюз се е състоял от 47 отделни дружества (ветроходни яхт-клубове) общо с 12,725 редовни членове, които са притежавали всичко 2,194 ветроходни яхти. През 1921 год, същия съюз се е състоял от 75 дружества, кръгло с 18,000 члена и 3,112 ветроходни яхти.

— СПОРЕД решението на арбитжа, Чехославия ще получи от Австрийското паракодно дружество 3 пасажерски паракода, от Южното Германско паракодно дружество 5 товар-

ни парахода и от Маджарското парагодно дружество 2 влекача. Независимо от това, Чехославия ще получи от трите дружества 116 шлепа на общ тонаж 70,000 тона.

— АНГЛИЙСКИЯ контрападмирал Остей-Смит е избран за технически морски съветник в гръцкия флот. Този флот през изтеклата година е проявил известна активност против турски парагоди, които са пренасяли войски и военни материали.

— РОМЪНСКИЯ флот се развива както на Дунава, така и на Черно море. Недавна той се е увеличил с придобивката на два италиански разузнавача — „Спарвиеро“ и „Нибио“ и 4 французски канонерски лодки — „Chiffone“, „Frrippone“, „Mignonpe“ и „Impatient“. Към тях требва да се прибавят и 7 стари миноносца и три дунавски канонерски лодки. В Сулина е устроена морска база.

— СЕГА завръщащия се Югославянски военен флот е още твърде слаб — нему пристои тепърва да се създава и развива. При поделбата на военния флот на бившата Австро-Унгарска империя, Югославия е получила 12 миноносца. Започнато е организирането на морски училища за подготовка на личния състав. Влизашата в пределите ѝ Далмация, която е богата с добри заливи и превъзходни моряци е един залог за доброто бъдеще на неговия Югославянски военен флот.

— ПРИ РАЗИСКВАННИЕТО на морския бюджет в сената на Съединените Щати, морските ефективи са били увеличени от 100,000 — както ги е била камарата на депутатите, на 110,000.

— ОТ СЕПТЕМВРИЙ 1920 г. до януари 1922 г. Англия е предала от присвоения германски търговси флот всичко 418 кораба с общ тонаж 2,5 miliona тона. От тях германските търговци са получили направо само 9 кораба. Други 195 са се върнали под германско знаме посредством Дания и Холандия.

СЪДЖРЖАНИЕ:

1. Българското корабоплаване по Дунава във връзка с Чехословашкото предложение	стр. 1
2. Южната ни граница — от кап.-лейтенант Г. Антонов	6
3. Оправдава ли Черното море настоящето си име — от зап. лейтенант Иванов Сава	20
4. Морския риболов у нас — от Б. Станев	27
5. На „Чайка“ — от К. М. Станюкович — превел от руски Л. С.	47
6. Морски новини	63

Български Народен Морски Сговор,
за удобрени и напечатани статии,
плаща следния хонорор:

1. За оригинална статия
в размер една печатна кола (16)
страници 500 лв.

2. За преводна статия
в размер една печатна кола (16)
страници 300 лв.

Членовете основатели във
Варна и членовете на комитетите
не получават хонорар. Те, според
духа на временния устав, трябва
да работят безвъзмездно.

Всичко относящо се за „Мор-
ска Библиотека“ да се изпра-
ща на адрес:

**Български Народен Морски
Сговор – Редакционен комитет –
Варна.**

Самостоятелното използване на водните пътища повдига културно народа, като го поставя в преко и непосредствено съобщение с културните народи и прави търговските му сношения с целия свет напълно свободни и независими. Народа се явява сам на мировите търговища пред всесветската конкуренция, за да изкове на полето на международното състезание своето благоденствие, самостоятелност и култура.

Въпроса за основаване на чисто народно корабоплаваче е въпрос на народна чест и гордост. Едно народно корабоплавателно дружество всекога ще биде в ръцете на държавата един можъл фактор за прилагане на нейната икономическа политика.