

МОРСКИ СГОВОРЪ

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

ГОДИНА II. — БРОЙ 6.
Варна, Юний 1925 година.

Редакторъ:
Сава Н. Ивановъ.



Носъ Еминѣ, снетъ въ момента, когато лодките отъ Рибарското училище го заобикалятъ на пътъ отъ Варна за Месемврия. 1924 г. Фот. К. А. Терзистоевъ—Варна.

Изданията на Морски Сговоръ са одобрени и препоръчани отъ Министерството на Народното Просвѣщение съ разрѣзъ № 447 отъ 2. II. 1924 година и отъ Министерството на Воената съ нредба № 22 отъ 1923 година.

КОРАБОСТРОИТЕЛНИЦА
НА
ТОДОРЪ С. ПЛЮЩЕВЪ
ВЪ ГР. ВАРНА.

Строи всъкакъв видъ морски, рѣчни и езерни кораби за
товарни, пасажерски, риболовни и спортни цели, снабдени
съ всички необходими принадлежности.
Строежа се извършва по собствени или
чуждестранни чертежи.

Ценитѣ и качеството на работата сж вѣнъ отъ
всѣкаква конкуренция.

Телеграфически адресъ: Варна ПЛЮЩЕВЪ.

6—10

А. Е. Е.

Българско Електрическо Д-во

Площадъ „Славейковъ“ № 7, София

Клонъ на ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS GESELLSCHAFT — BERLIN

Телефонъ № 697.

Телегр. адресъ: „Алгемъ“

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

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

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

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

МИНА ПЕРНИКЪ трансформаторни постове и армирани кабели.

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

Строи електрически желѣзници и трамваи.

Прспекти и оферти се изработватъ при поискване безплатно.

Всѣкога на разположение инженери.

4—10

КЪМЪ МОРЕТО И ДУНАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ !



Година II Брой 6 Юний, 1925 год. гр Варна.	Годишенъ абонаментъ : за България . . 100 лева за чужбина . . 120 лева Отдѣленъ брой 15 лева.	Урежда Книжовно-Просвѣтния отдѣлъ Редакторъ Сава Н. Ивановъ.
---	--	---

Любомиръ Безсребърни.

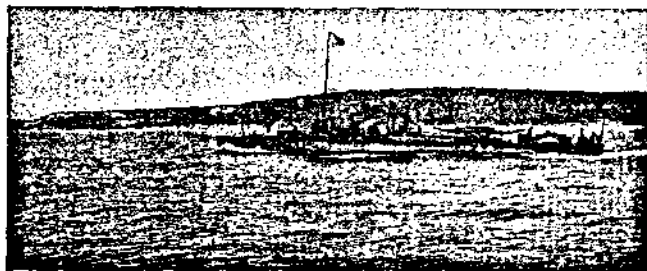
ТИХО МОРЕ.

Следъ цѣла нощъ вълнения и бури
Морето въ сѣнь предутренъ се успало;
Изтегнало се тихо и безкрайно,
Не ще да знай, че слънцето изгрѣло.

Събрани тукъ-таме сплетници чайки,
Кикотятъ се, подсмиватъ се и шушнатъ:
„У, врагъ го взелъ, сѣнливецътъ му недни!
Не го е срамъ, заспалъ като опушнатъ!“

Съсъ смѣхъ и викъ върху му се нахвърлятъ
Оттатъкъ други — палави, игриви.
По голия му лѣскавъ грѣбъ нахакватъ
И дразнятъ го безгрижни, закачливи...

Внезапно вѣвъ просѣница то трепне,
Протегне се, очитъ си затѣрка,
А тѣ съсъ крѣськъ литватъ къмъ небето
И пакъ се спусчатъ, щомъ като захѣрка.



Покрай нашия брѣгъ.

Николай Мждровъ.

МОРЯЦИ.

1.

Ние дириме острови китни
въ лазурния синь океанъ
и бродимъ изъ всички морета
съ корабъ отъ устремъ пиянъ.

Съ вѣра, съ жадъ и купнежи
напуснахме родния брѣгъ,
леляни отъ свѣтли надежди,
— отъ радостъ, възторзи и блѣнъ.

Но все отъ устремъ пияни,
съ излѣгващи блѣсъкъ очи,
въ водитъ разждрени, трѣпни
ний дириме нови земи.

2.

Очитъ — посърнали, морни —
се вглеждатъ и диятъ напраздно: —
Морето все тъй е безбрѣжно,
простора — загадъчно синь.

Платната ни вѣтъръ разкъса
и мачтата буря сломи: —
Небето — безмълвно и сиво —
притиска, задаща, гнѣти.

Посърнали, морни и блѣди,
съ убити отъ мжа очи,
загубили вѣра и сили
ние диримъ далечни земи.

Варна, 1924 год.

Г. Славяновъ.

ЗАКОНОПРОЕКТА ЗА НАСЪРДЧЕНИЕ МОРЕПЛАВАНИЕТО.

Никога българитѣ не сж проявявали една оживена стопанска дейност на морето и това имъ нехайство къмъ свѣтовнитѣ водни пѣтища винаги е било източникъ на голѣми беди и нещастия за племето ни. Тая ни изостаналостъ, следъ освобождението, биде до известна степенъ разбрана и се започна усиления строежъ на пристанища и създаването на едно морско параходно дружество. Но следъ двата погрома и загубването на Бѣломорския излазъ, намъ стана още по-ясно огромното значение на морето за нашия стопански животъ, — значение, което пропагандата на Българския Народенъ Морски Сговоръ започна постепенно да уяснява, развива и кристализира въ конкретни форми. Успоредно съ създаването се разбираше на морето и благодарение липсата на конкуренция, следъ войната у насъ започна бързо да цѣвти едно усилено, макаръ и въ малки размѣри, корабоплаване край Черноморскитѣ ни и Дунавски брѣгове, но липсата на каквато и да било държавна подкрепа, нѣщо по-лошо, многобройнитѣ пречки, които се правѣха на зараждащото се наше морячество, убиха това дѣло още въ неговия зародишъ.

Днесъ липсата на държавна морска стопанска политика се изразява въ западането на създаденото въ миналото съ толкова трудъ едничко Българско Параходно Дружество на морето и въ пълното отсъствие на каквото и да било българско корабоплаване по рѣка Дунавъ. Тази грозна действителностъ биде официално призната въ една конференция, назначена отъ правителството за корегирание правоотношенията между държавата и Параходното Дружество. Благодарение участието на представителъ отъ страна на Българския Народенъ Морски Сговоръ, въ тази конференция се наложи голѣмиятъ принципаленъ въпросъ за насърчение корабоплаването подъ българско знаме, безъ каквото насърчение не може да се развива мореплаването даже на най-силната богата морска държава, а камо ли това на малката и бедна България. Безпощадната конкуренция по свѣтовнитѣ морски пѣтища предизвиква взиманието на защитни и покровителни мѣрки отъ страна на всички морски държави по отношение на своето национално корабоплаване.

По сжщия пѣтъ бѣ тръгнала и българската държава, щедро субсидирайки нашето Морско Параходно Дружество, но неумелото прилагание принципа на покровителство, създаде за субсидираното Параходно Дружество, така да се каже, монопола за българското мореплаване; и тоя монополъ, убивайки всѣка друга българска морска инициатива и отстранявайки търговската конкуренция подъ българско знаме, почна да приспива и собственика на монопола: — Параходното ни дружество, разчитайки главно само на държавната субсидия, постепенно почна да замира.

Тѣкмо въ тоя моментъ се наложи въпроса за насърчение българското мореплаване по законодателенъ редъ, нѣщо, което означава закрепването и разцѣвѣтването на едничкото за сега наше Параходно Дружество, а покрай това и изобщо създаването и развитието на българското корабоплаване по морето и Дунава.

Министра на Желѣзницитѣ и Пристанищата е назначилъ вече една комисия въ съставъ: двама представители на Б. Н. Морски Сговоръ и по единъ

отъ Дирекцията на Желѣзницитѣ и Пристанищата, Параходното Дружество и крайбрѣжнитѣ (варненска, бургазска и русенска) търговски камари, която да изработи законопроекта за насърчение корабоплаването подъ българско знаме.

Глав. Управ. Тѣло на Б. Н. Морски Сговоръ възприе и доразработи проекта на своя представителъ въ комисията г-нъ *Н. Недевъ*. Ето въ кратки черти принципалнитѣ положения на предлагания отъ Б. Н. Морски Сговоръ законопроектъ:

На първо мѣсто проекта се занимава съ привото за носение отъ корабитѣ българското народно знаме. Право, което влече следъ себе си всички права и облаги, които държавата ще даде на българскитѣ кораби или тѣхнитѣ притежатели. Българското народно знаме могатъ да носятъ само тия кораби, които сж изключителна собственостъ на български поданници; при дружествата, — $\frac{3}{4}$ отъ дѣловетѣ трѣбва да сж собственостъ (като поименни акции) на български поданници, а сѣдалищата имъ трѣбва да се намиратъ въ царството и управителнитѣ имъ съвети трѣбва да се състоятъ само отъ български поданници. Екипажитѣ (прислугата) на тия кораби трѣбва да бждатъ съставени изцѣло отъ български поданници.

Проектъ разпростира даванитѣ насърчения върху всички видове кораби: търговски, рибарски, водачески, влекачни, спортни и др., като раздѣля облагитѣ, аналогично на закона за насърчение мѣстната индустрия, на общи и специални.

Съ общитѣ облаги се ползватъ всички кораби и лодки, безъ разлика на видъ и размѣри, а съ специалнитѣ облаги се ползватъ само корабитѣ съ вмѣстимостъ по-голѣма отъ 50 бруто регистръ тона.

Общитѣ облаги се състоятъ: отъ безплатно издаване патенти и свидетелства, освобождаване отъ всѣкакви данѣци, мита, берии и пр; корабитѣ и тѣхния вносъ, сжщо така се освобождаватъ отъ всѣкакви данѣци и вносни мита; българскитѣ кораби не плащатъ никакви корабни, фарови, пристанищни и пр. такси; превозванитѣ съ български кораби стоки не плащатъ кейово право и найсетне, което е най-важно, плаването край българскитѣ морски или дунавски брѣгове (крайбрѣжния трафикъ или каботажното плаване) се запазва изключително за корабитѣ подъ българско знаме.

Специалнитѣ облаги се състоятъ:

Отъ освобождаване отъ мито, акцизъ и пр. на всички горивни и смазочни материали за корабитѣ, сжщо така и на всички тѣхни части, вещи и материали, необходими за мореходното имъ и техническо снабдяване и употребление.

Държавата съдействува съ своитѣ средства за спасяване на пострадалитѣ кораби, а сжщо и за тѣхното ремонтване, на костуеми цени.

Държавата кредитира ремонтитѣ на корабитѣ и тѣхната търговска дейностъ, въ размѣръ 40% отъ пазарната стойностъ на корабитѣ и то ако тѣ сж класирани по първи разрядъ отъ нѣкое първостепенно международно класификационно дружество, срещу залогъ на цѣлия корабъ. Почти при сжщитѣ условия, държавата гарантира постройката и покупката на нови кораби, у насъ или въ чужбина.

Собственицитѣ на кораби, занимаващи се съ корабоплаване, се освобождаватъ отъ данѣкъ за нятие и отъ данѣкъ върху доходитѣ придобити отъ корабоплаване. Държавнитѣ превози се извърш-

ватъ обязательно съ български кораби, като държавата плаща даже 5% по-вече отъ пазарната цена на тия превози.

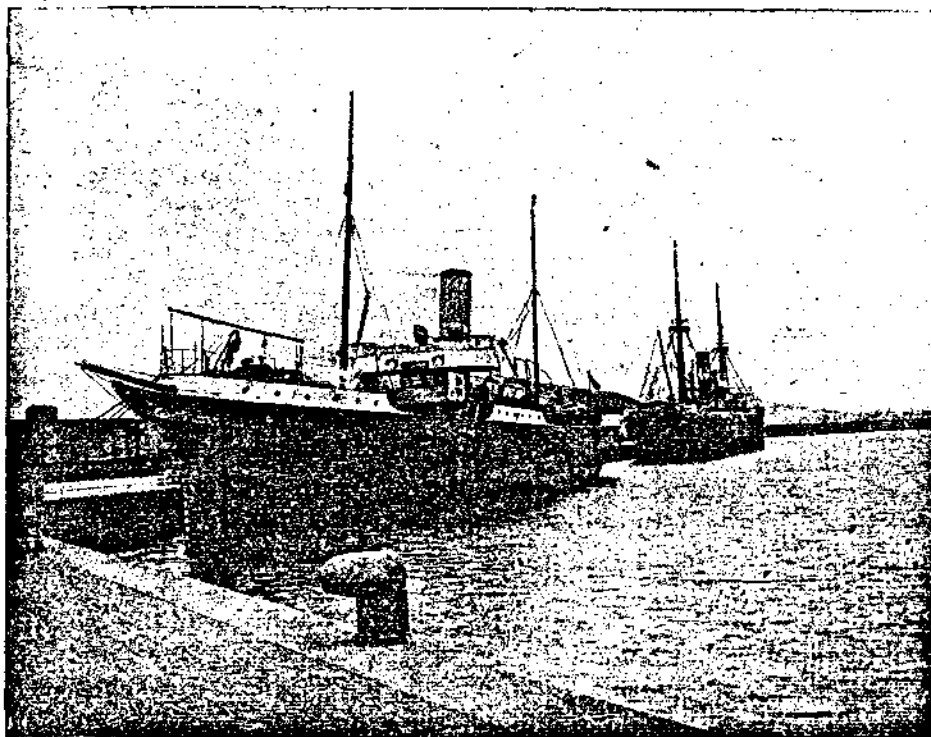
Внасяните стоки и пристигащите отъ иностранство пътници, които минаватъ презъ българските пристанища транзитъ за вътрешността, платватъ по Б. Д. Желѣзници съ 35% намаление.

Държавата плаща на всички кораби подъ българско знаме, чиято вмѣстимостъ е по-голяма отъ 250 бруто регистръ тона, субсидия въ размѣръ на осигурителната имъ премия.

Българските кораби получаватъ горивните и смазочни материали, произведени отъ държавата, по намалени цени.

Най-сетне законопроекта протежира, макаръ и съ твърде голѣми ограничения, и българитѣ, които наематъ чужди кораби за търговски цели.

Тоя проектъ на Б. Н. Морски Сговоръ, изработенъ въз основа на точка 18. отъ дейната програма, безспорно ще претърпи цѣль редъ поправки и измѣнения, както въ специалната, отъ компетентни лица, комисия, тъй по-после и въ Народното Събрание, обаче станалъ веднѣжъ законъ, той ще укаже своето огромно благотворно влияние за създаването и развитието на българското корабостроителство, само ако бждатъ запазени съществени неговии постановления, въ противенъ случай той ще представлява едно недоносче по-вече.



Българскиятъ параходъ „България“ въ Бургаското пристанище. Фот. Г. Цапевъ 1924 г.

Сава Н. Ивановъ.

ТЕМПЕРАТУРАТА НА ВЪЗДУХА НАДЪ ЧЕРНО МОРЕ И БРЪГОВЕТЪ МУ.

Нашето Черно море указва значително влияние за състоянието на температурата на въздуха надъ морето и брѣговетѣ му. То намалява високитѣ лѣтни и повдига низкитѣ зимни температури, повишава температурата презъ есенъта и охлажда брѣговия въздухъ презъ пролѣтъта. Неговото влияние въ температурно отношение се разпростира не само въ въздуха надъ морето и брѣговетѣ му, но и по-навътре надъ сушата на протяжение отъ 30 до 50 километра. То е също причина за равномерния ходъ на температурата по брѣговетѣ презъ денонощието — сутринното повишение и вечерното понижение на температурата при брѣговетѣ отиватъ по-бавно и предѣлните имъ величини не се изразяватъ тъй рѣзко, както при същите метеорологически обстоятелства биха се изразили въ отдалеченитѣ отъ морето мѣста.

Споредъ рускитѣ наблюдения и източници*) срднната годишна температура на въздуха по брѣговетѣ на Черно море се колебае отъ $+10^{\circ}\text{C}$ до $+15^{\circ}\text{C}$. По севернитѣ брѣгове на Черно море тя е $+10^{\circ},3\text{C}$, по Кримскитѣ брѣгове $+12^{\circ},3\text{C}$, по Кавказския брѣгъ $+14^{\circ},1\text{C}$ съ тенденция да се увеличава на югъ, по Анадолския брѣгъ $14^{\circ},1\text{C}$ и по западния брѣгъ на морето $+11^{\circ},7\text{C}$. Както се вижда отъ тия данни, западното черноморско крайбръжие е по-студено отъ източното, макаръ и да сж разположени въ еднаква географическа широчина. Причината за това трѣбва да се търси както въ благоприятнитѣ топографически условия на източния черноморски брѣгъ, така и въ сравнително топ-

*) Лощя Чернаго моря, издание 1915 г., Петроградъ, стр. XXI—XXVIII.

Отъ тая таблица изпъква, че срѣдната годишна температура на въздуха за западното черноморско крайбрѣжие (района Сулина—Бургазъ) е $+11^{\circ},6\text{C}.$, и че тя по южно направление постепенно се увеличава. Най-топлиятъ месеци за този брѣгъ сж юлий и августъ, а най-студения — януарий (срѣдня месечна тем. $-0^{\circ},2\text{C}.$). Отъ тукъ явствува, че срѣдната годишна амплитуда на температурата на въздуха за западния черноморски брѣгъ е $22^{\circ},2\text{C}.$ Ако

се вгледаме още по-внимателно въ тая таблица, ще можемъ да установимъ, че най-топлия месецъ за българския брѣгъ (района Варна—Бургазъ) е августъ.

Третата по редъ таблица ще ни даде представа за срѣдната месечна януарска и августова температура на въздуха за българския черноморски брѣгъ (района Варна—Бургазъ) по години за периодъ отъ 19 години (отъ 1900—1918 год. включително) изразена въ целзиеви градуси.

Месеци	Г О Д И Н И																		Срѣдня за периодъ отъ 19 год.	
	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917		1918
Януарска	+2,5	-1,4	+4,3	+1,7	+0,4	-2,7	+1,2	-1,6	+0,5	+1,0	+2,7	+2,0	+1,0	+0,8	-0,1	+7,7	+3,6	+5,0	+3,7	+1,5
Августова	+22,6	+22,1	+22,0	+22,1	+21,9	+23,7	+21,2	+22,4	+22,5	+23,7	+22,8	+22,8	+21,8	—	+22,2	+21,7	+21,3	+22,7	+22,5	+22,3

Отъ тази таблица се вижда, че многогодишната месечна температура на въздуха за най-студения месецъ по нашето черноморско крайбрѣжие — януарий е $+1^{\circ},5\text{C}.$, а за най-топлия месецъ — августъ $+22^{\circ},3\text{C}.$ Това ни дава право да заключимъ, че срѣдната годишна амплитуда на температурата на въздуха за българския брѣгъ е $20^{\circ},8\text{C}.$ При това срѣдната януарска температура на въздуха за посочения 19 годишенъ периодъ отъ година на година се е мѣнила въ предѣла отъ $-2^{\circ},7\text{C}.$ до $+7^{\circ},7\text{C}.$ (амплитуда $10^{\circ},4\text{C}.$), а срѣдната августова — отъ $+21^{\circ},2\text{C}.$ до $+23^{\circ},7\text{C}.$ (амплитуда $2^{\circ},5\text{C}.$). Това показва, че срѣдната януарска температура на въздуха за нашия брѣгъ е по-непостоянна, отколкото августовата. Съ други думи, презъ зимата, нашето черноморско крайбрѣжие, макаръ и по-топло отъ вътрѣшността на страната е подложено на сравнително голѣми колебания въ температурата, а презъ лѣтото то запазва почти постоянна и равномерна температура. Последното обстоятелство е отъ голѣмо значение за нашата страна, тъй като то е единъ отъ факторитъ, които обусловлюватъ мекия климатъ и цѣлебността на крайбрѣжието ни.

За сжщия 19 годишенъ периодъ (отъ 1900 год. до 1918 год. включително), споредъ даннитъ на Централната метеорологическа станция, абсолютната минимална температура на въздуха по нашето черноморско крайбрѣжие е била $-19^{\circ},4$ (Варна, 22. I. 1907 год.), а абсолютната максимална — $+41^{\circ},0$ (Бургазъ, 6. VII. 1916 год.), което ни дава една абсолютна амплитуда отъ $60^{\circ},4\text{C}.$

За състоянието на температурата на въздуха надъ морската повърхнина при нашия брѣгъ, ний нѣмаме систематически наблюдения, затова и малко знаемъ за нея. За да дамъ обаче едно малко освѣтление и по тоя въпросъ, азъ ще си послужа съ нѣколко извадки и следната таблица отъ г-нъ професоръ Ж. Радевъ*).

* Проф. Ж. Радевъ — „Геморфологични белѣзи на българските земи“ (Списание „Естествознание и География“, год. IV, кн. 2 и 3, София, 1919 г., стр. 107).

М ъ С Т О	Срѣдни Мин. за най-студения м-ць	Срѣдни Макс. за най-топлия месецъ	Амплитуда	Срѣдня годишна температура
Кюстенджа	$-0^{\circ},9\text{C}.$ XII.	$+22^{\circ},3\text{C}.$ VII.	$23^{\circ},2$	$11^{\circ},3\text{C}.$
Варна	надъ водата $+1^{\circ},1$ „	$+21,8$ VIII.	20,7	11,7
	надъ брѣга $+0^{\circ},5$ „	$+22,4$ „	21,9	11,8
Черно море	$+4^{\circ},5$ „	$+24,5$ „	20,0	14,0

Отъ горната таблица се вижда, че презъ зимата температурата на въздуха надъ морето е малко по-голѣма, отколкото тая надъ брѣга (сушата) и обратното: презъ лѣтото въздуха надъ морето е по-студенъ, отколкото тоя надъ сушата. Въ тая таблица изпъква ясно зависимостта между температурата на Черно море, температурата на въздуха надъ него и температурата на въздуха надъ причерноморските земи. Въздуха надъ морето се явява като посредникъ и проводникъ на влиянието на морските води върху температурата на сушата. А това влияние, както се вижда и отъ таблицата, презъ зимата е топлово, а презъ лѣтото — охлаждающе. Въ случая морето се явява като регулаторъ на температурата на прилежащитъ му брѣгови пространства. То омекчава зимата и намалява високитъ лѣтни горещини по крайбрѣжието, тъй като неговата температура презъ годината е постоянна отъ тая на сушата. Сравнителното постоянство въ температурата на морето презъ годината се дължи изобщо на свойството на воднитъ басейни бавно и мжчно да се нагряватъ, и сжщо така бавно и мжчно да излъчватъ топлината си.

Всичко изложено по-горе иде да ни подчертае, че температурата на въздуха надъ Черно море и брѣговетъ му се характеризира съ една относителна постоянност по отношение на температурата на въздуха надъ по-отдалечената отъ морето, суша.

Варна, корабъ „Строги“, 12. III. 1925 г.

Канцеларията на Главното Управително Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ се помещава въ зданието на ул. „Чирпанска“ № 23 — Варна.

Ив. Бонель.

ХРАНЕНИЕ СЪ РИБА.

Малкото употребление на рибата въ народната кухня е отъ сложилото се въ мнозина лъжливо вѣрване, че хранението съ риба не е важно и полезно за организма, поради малката ѝ питателност. Като доказателство се привежда факта, че при хранене съ риба, човѣкъ се чувствувалъ, като „не доялъ“ и не добивалъ достатѣчни сили за презъ деня.

Това схващаніе е погрѣшно и не основателно, защото отъ редъ опити и изследвания на специалисти хора, се е установило, че:

1) Рибата представлява източникъ за бѣлтѣчни вещества и по своята хранителна стойностъ не отстъпва въ нищо на говеждото месо.

Храненето съ риба е отъ полза още, защото въ такъвъ случай, въ организма се образуватъ по малко токсини (отрови), отколкото при яденето на месото.

2) Горното чувствувание, че рибната храна е „недостатѣчна“ за организма презъ деня е лъжливо, защото следъ 1—2 дни човѣкъ, отъ свой опитъ, се убеждава, че трудоспособността му не е отслабена и че, следъ нѣколко дни, се изгубва усещаніето му за ненаситеностъ.

Тѣзи усещания, презъ първитѣ дни, се обясняватъ съ внезапното отсъствие на онова раздражение, което се получава въ устата и стомаха при хранението съ месото. Отъ хранението съ риба не се явява това раздражение, защото рибното месо, като преимущество предъ говеждото, съдържа значително по-малко *клейковини* и е много *по-нежно* и несравнено съ по-малко кръвъ.

3) Рибата, поради своя деликатенъ вкусъ прави постната храна да се яде съ лакомство.

4) Тя съдържа, както месото, вещества, които предизвикватъ стомашнитѣ сокове, нуждни за смилане останалата груба храна отъ: хлѣбъ, картофи и пр.

5) Рибата създава *разнообразие* въ народната храна, стига да се даде въ достатѣчно количество за пълното замѣняване на месото, което, отъ еднообразното му приготвление, често омръзва на хората.

6) Рибата сжщо така се *смил*а и *усвоява* отъ организма на човѣка, както и говеждото месо.

7) Най-после трѣбва да се каже, че изхвърляемитѣ части отъ очистиането на рибата, съставляватъ 30% отъ общото ѝ живо тегло, когато това за говеждото е 50%. Независимо отъ това, въ рибата месото има по-малко: кокали, ребра, глава и пр., които не се изяждатъ (10—15%); когато въ говеждото месо тѣ сж 18—30%. Така: отъ изследване е доказано, че отъ *общото живо тегло* на рибата може да се използва 67—70% (губи 33—%30), когато говеждото месо — само 35—41% — (губи 65 до 59%). Това обстоятелство има важно економическо значение.

У насъ, между народа, по-вечето се употребяватъ: шаранъ, щука, сомъ и бѣла риба въ солень видъ. Въ прѣсно състояние риба по-трудно се доставлява за бързо и въ голѣми количества, а при това е доста скъпа.

Горнитѣ видове риби при очистиането, губятъ следния %:

Сом	срѣдна тежестъ	15 кгр.	25%.
Щука	"	1—10 кгр.	6-6%.
Шаранъ	"	1—10 кгр.	15—25%.
Бѣла риба	"	2½—16 кгр.	10%.

Изобщо е установено, че, въ по-малкитѣ по тегло риби, при очистиането, процента на изхвърленитѣ части е по-голѣмъ, отколкото въ по-голѣмитѣ.

Освенъ това, както по-горе се каза, въ рибата има: кости, ребра, глава, които не се изяждатъ и съставляватъ отъ 10—15%.

На основание горното, можемъ въ кръгли цифри да приемемъ следното използване:

1) Свежа риба отъ 50—60% отъ пазарното тегло.

2) Отъ солена риба отъ 60—70% отъ пазарното тегло.

3) Отъ суха или сухо-солена риба 70—80% отъ пазарното тегло.

Рибата съдържа и тлъстини, количеството на които, въ разнитѣ видове риба се колебае отъ 2—15% и даже повече понѣкога. Така, че рибата ще замѣстя не само по количество на бѣлтѣцитѣ си, но въобще като хранителенъ продуктъ, който съдържа и тлъстина, която трѣбва да се вземе подъ внимание, ако надмине надъ 4%; защото, колкото рибата е по-тлъста, толкова тя ще съдържа по-малко бѣлтѣци. Затова изключителния бѣлтѣченъ еквивалентъ между месото и рибата трѣбва да се счита приемливъ само за риби не тлъсти, или пъкъ съ малко тлъстини (по-малко 4%). Такива сж рибитѣ: шаранъ солень, сомъ солень и щука.

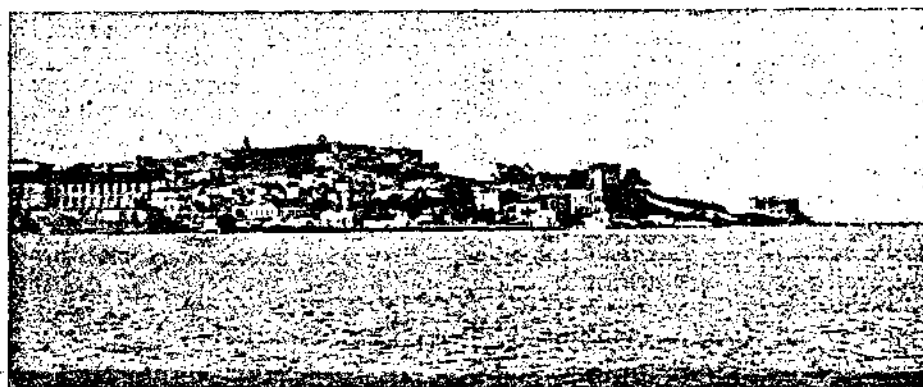
Така, че замѣняването месото съ риба, трѣбва да става по *еквивалентното количество бѣлтѣци* на месото и рибата, т. е. една частъ бѣлтѣци отъ рибата — за една частъ бѣлтѣци отъ месото.

Процентното съдържание на хранителнитѣ вещества въ разнитѣ риби е следното:

	бѣлт. %	тлъст.
Шаранъ замръзналъ	17—	0.35
" солень	21.5	0.7
" солень преваренъ	38.5	4.9
Сомъ замръзналъ	14—	8—
" солень	19—	5—
Щука замръзнала	17.8	1.8

У насъ рибата не се употребява много като храна, главно поради липсата ѝ на пазаря въ голѣми количества и поради скъпотията ѝ. Въпроса за доставяното ѝ на пазаря и намаление на цената ѝ е отъ голѣмо икономическо значение за народа ни. Нека се надѣваме, че следъ като държавата създаде единъ отличенъ законъ за риболовството, следъ като даде единъ силенъ тласъкъ на нашето риболовство съ създаване на рибарското училище, ще се погрижи дау реди и тоя въпросъ — създаване на богатъ рибенъ пазаръ съ общедостѣпни цени.





Видъ на островъ Митилинъ.

Тодоръ Ангеловъ.

ГРЪЦКИЯТЪ ТЪРГОВСКИ ФЛОТЪ.

Гърция, предимно като морска страна, се състои отъ единъ полуостровъ на континента — крайната и напълно вдадена въ морето частъ отъ Балканския полуостровъ, множество острови, пръснати въ Сръдиземното и Йонийско морета, които образуватъ отдѣлни архипелази и отъ Тракийското крайбрежие, почти до изхода на Тракийския Босфоръ — днешнитѣ Дарданели. Въ тоя си съставъ тя има нужда за подържане на съобщенията си, отъ голѣмъ търговски флотъ. Сжщиятъ, следъ като днесъ напълно удовлетвори крайбрежнитѣ нужди на страната, въ голѣмата си частъ, услужва на международната търговия, като кръстосва водитѣ и на двата материка. Единъ отъ най-голѣмитѣ работодатели и сутеньоръ на гръцкия народъ и гръцката държава е нейниятъ търговски флотъ, който отъ година на година постоянно расте и се обновява.

Гърция е бедна страна и до войнитѣ не претенжаваше, нито голѣмитѣ плодородни и богати острови на Архипелага — Критъ, Хиосъ, Самосъ, Митилинъ и други по-малки, нито пъкъ частъ отъ богатитѣ македонски и тракийски полета, обаче това не спъваше гръцкитѣ арматори и тъй нареченитѣ „люде на морето“ — gens de mer, — да пестятъ и отдѣлятъ отъ залака си, да съставятъ събирателни дружества съ много малки дѣлове и закупватъ стари и на втора ржка параходи и кораби, да даватъ постояненъ и голѣмъ тласкъ за развитието на националниятъ имъ флотъ.

Тѣхното постоянство и сремезъ къмъ морето, следъ войнитѣ, отъ които Гърция излезе победителка, увенча тѣхниятъ трудъ: създадоха се голѣми арматорства, нови капитали се вложиха въ мореплаването и днесъ Гърция отъ 350 параходи, които развѣваха гръцкиятъ флагъ, брои вече 1521 единици съ значителенъ тонажъ.

Собственицитѣ на кораби схващайки отлично днешното положение на мореплаването, отъ преди две години, решиха да продадатъ и извадятъ отъ употребление една голѣма частъ отъ параходитѣ си съ малкъ тонажъ, тъй като сжщитѣ станаха вече неизносни и превозътъ по море захвана да се рентира само съ голѣмитѣ единици. Една частъ отъ малкитѣ и стари гръцки параходи закупи турското мореплаване, а друга отиде въ работилницитѣ и фабрицитѣ на Италия като старо желѣзо.

Днесъ гръцкитѣ арматори закупватъ и стро-

ятъ параходи между шестъ и десетъ хиляди тона, главно въ Англия; предназначението на тѣзи кораби е Южна Америка, Дунава, Русия и континента.

Спредъ официалната гръцка статистика, на 31 декемврий 1923 година, гръцкия търговски флотъ е броялъ:

параходи	432	съ тона	гросъ 762,358
кораби	1060	"	" 122,354
всичко кораби	1492	гросъ	884,712

Отъ 1 януарий 1924 год. до 30 септемврий сжщата година сж закупени още 82 парахода съ тона гросъ 94,546 за лири стерлинги 429,752. Следъ казаната дата, въ покупката сж били още 29 парахода съ тонажъ 54,248 гросъ.

На 1 октомврий 1924 год., гръцкия търговски флотъ е нарастналъ до цифрата 1510 кораба съ тонажъ гросъ 925,111, отъ които:

единъ трансатлантикъ	— 1 —	т. гросъ	5,956
пътнишки параходи	121	"	60,847
товарни	297	"	731,887
разни	26	"	3,963
всичко параходи	445		892,655
и кораби	1065		122,456

или всичко кораби 1510 925,111

Следъ 1 октомврий сж закупени следнитѣ параходи: „Анастасия“ тона гр. 5006, „Дим. Н. Вулгарисъ“ Т. 3979, „Mavga“ 2852 Т., „Самосъ“ Т. 667, „Шифтоихълъ“ Т. 3900, „Георгиосъ Салиарисъ“ Т. 3494, „Деспина“ Т. 3025, „Албание“ Т. 1370, „Атика“ Т. 2260, „Мария Диакки“ Т. 4182, „К. Хаджипатерасъ“ Т. 4344, „Фотини“ Т. 4396, „Ангелики Камбичи“ Т. 3016, „Исландие“ Т. 2069, s/s „Jugvar“ Т. 1257, „Ottoka“ Т. 720 или 16 парахода съ Т. гросъ 46,543 за лири стер. 190,000.

Следъ 1 октомврий сж закупени още 5 парахода — „Ангелики“, „Антоний“, „Деспина“, „Акрополисъ“ и „Стиляни Беби“ съ Т. гросъ 8711. Закупенъ е още новъ тонажъ отъ 37,832 Т., тъй че на 1 ноемврий 1924 г. гръцкия търговски флотъ достига до 1521 кораба*) съ тона гросъ 962,943, като подържа редовни съобщения между Сев. Ам. Щати — Пирей — Цариградъ; Цариградъ — Пирей —

*) Цифрата 1521 не е увеличена съ новитѣ кораби, понеже, както споменахме по-горе, ведно съ покупкитѣ на кораби съ голѣмъ тонажъ ставатъ и продажби на онези съ по-малкъ — увеличава се тонажа на корабитѣ.

Марсилия; Пирей—Бриндизи; Пирей—Александрия и други.

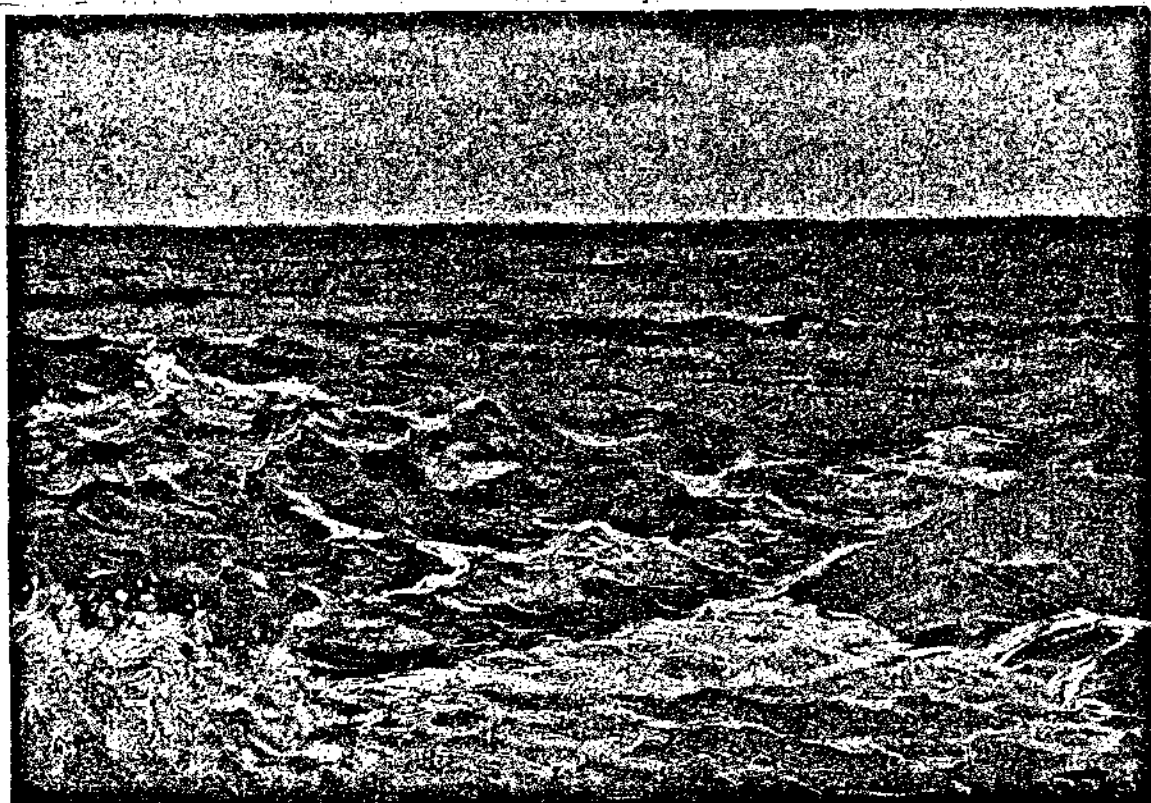
Голѣма частъ отъ превоза, отъ износа на хранитѣ и дървениятъ материалъ отъ Дунава и Русия за континента и Архипелага, се пада на грѣцкия флотъ.

Търговския флотъ на Гърция бърже прогресира поради това, че самиятъ народъ има природно влечение къмъ морето: тамъ вече отъ години има създадени чисто моряшки семейства, членоветъ и наследниците на които иматъ мореплаването наследствено и като професия; въ Гърция не е въведенъ осемъ часовиятъ трудъ на море, ново поло-

жение, противъ което преди години негодува и французкото мореплавателство. Гърция има отлични работилници и докове въ Пирей, Сира и др., където грѣцкитѣ кораби съ малки средства и отличенъ надзоръ се почистватъ и поправятъ — обстоятелство отъ голѣмо значение за преуспяването о на всѣки търговски флотъ.

Днесъ, една значителна частъ отъ капиталитѣ на Гърция е вложена въ нейното търговско мореплаване, пъкъ и естественното економическо развитие на страната е тѣсно свързано съ нейната търговия по море.

Цариградъ, Ноемврий, 1294 год.



Немирово море.

Картина отъ Ал. Мутафовъ.

РУСКИЯ ФЛОТЪ ВЪ БИЗЕРТЪ И МОРСКОТО РАВНОВЕСИЕ ВЪ ЧЕРНО И СРѢДИЗЕМНО МОРЕТА.

Въпроса за руския воененъ флотъ въ френското пристанище Бизертъ, за когото напоследъкъ толкова много се пише, влиза въ решителна фаза. Решението на френското правителство да го върне на днешнитѣ руски управници буди не малко очудване, догадки и протести. За насъ българитѣ, лишени отъ средства за морска отбрана, но все пакъ съ морски бръбгъ, сжщия въпросъ е не по-малко важенъ. Дългътъ ни да знаемъ перспективитѣ на бъдещето, тѣй неизвестно и загадочно, ни кара да поднесемъ на читателитѣ на „Морски Сговоръ“, изложеното по казания въпросъ, както го намираме разгледанъ въ списанието на Италианската Морска Лига — *Литалия Маринара*.

Една съветска морска мисия, пише Литалия Маринара, председателствувана отъ адмиралъ Беренсъ, бившъ воененъ морски аташе отъ царския режимъ въ Римъ, се намира по настоящемъ въ Па-

рижъ. Сжщата мисия трѣбва да се отправи тия дни за Бизертъ и се произнесе за плавателната способност и състояние на корабитѣ отъ ескадрата на генералъ Врангела, стояща въ това пристанище.

По едно странно съвпадение, адмиралъ Беренсъ, на когото радикалъ-социалистическото правителство на Франция е наредило да се предаде казания флотъ, е братъ на Врангелиста и противоболшевикъ, който по настоящемъ командва руския флотъ въ Бизертъ. Френския адмиралъ Екселманъ, коменданта на порта, е сжщия, който презъ декемврий 1920 год. транспортира ескадрата на генералъ Врангела отъ Черно море въ Франция. Адмиралъ Екселманъ обаче, откъзалъ категорично да приеме мисията възложена му отъ Министра на Морската Думесниль, да приеме адмиралъ Беренса и му придаде казания флотъ. Този жестъ на протестъ, въ който не липсва и малко ядъ, е



ИЗЛОЖЕНИЕ

на Гл. Управително Тъло на Българския Народен Морски Сговоръ
по създаването ДИРЕКЦИЯ НА МОРЕПЛАВАНЕТО.

Въпроса за създаване едно централно учреждение, което да обедини разхвърленитъ служби въ свързка съ морската дейтелностъ въ страната и което да послужи като центъръ за създаване на държавна морска политика и творчество, повдигна между обществото ни въ печата много спорове, които само забавятъ поставянето, най-сетне и у насъ, основитъ за постепенното съграждане на морска култура. Едностранчиво разглежданитъ въпроси въ свързка съ проекта за Дирекция на мореплаването успѣха да напластятъ доста недоразумения и заблуждения, които безспорно сж отъ естество да затруднятъ осъществяването на всѣко едно хубаво начинание. Изхождайки отъ тая мисль и подбуждано отъ желанието да подпомогне уясняването на въпроса предъ обществото и управницитъ, Главното Управително Тъло на Б. Н. Морски Сговоръ, стоейки твърдо на своето изложение отъ 15. Януарий т. г., намира за умѣстно да даде своето мнение по повдигнатитъ въ спороветъ въпроси.

Противницитъ на идеята за Дирекция на мореплаването, отричайки нейната необходимостъ, изтъкватъ съществуващата пристанищна служба, като напълно достатъчна за да задоволи всички нужди на мореплаването и морскитъ поминъци. Но тѣ отиватъ и по-далечъ, като представляватъ пристанищата за пръвъ и най-важенъ факторъ въ широката и многостранна морска дейностъ. И това не е само едно твърдение, а цѣла система, която е ръководила първитъ творци на морска култура въ страната ни: за създаване на модерни и добре уредени пристанища сж жертвувани много средства, трудъ, умение и енергия, много грижи сж били положени, покрай строежа на желѣзницитъ, за да се създадатъ, и крайни станции за желѣзнитъ линии. Резултата е действително отличенъ и заслужава всѣка адмирация. Обаче успоредно съ това, трѣбва съ прискърбие да се констатира, че тая огромна дейностъ е била съвършено едностранчива и че докато пристанищата се изграждатъ, растатъ, разширяватъ, наредъ съ тѣхъ нашето мореплаване, създадено съ толкова жертви отъ частната инициатива, се изоставя, занемарява и даже съвсемъ забравя. Грознитъ факти сж на лице: въ нашето Черноморско корабоплаване има не само пъленъ застои, а даже и назадничавостъ. На Дунава! — тамъ вече 50 години спимъ и тоя ни сънь застрашава да се обърне въ една непробудна летаргия, която може да доведе до окончателно изгубва-

не на нашата стопанска независимостъ. Само тия два факта, ако тѣ се разгледатъ въ всичката тѣхна ширина и значение, сж достатъчни да ни посочатъ на опасната едностранчивостъ въ нашето стопанско развитие и напредѣкъ. Но тѣмъ на тая, най-болна и най-слаба страна въ нашата морска дейтелностъ се гледа най-леко и съ най-голѣмо безгрижие, тя даже се отминава съ едно престѣпно невнимание. И именно тукъ, а не въ пристанищата и тѣхния строежъ, е сжшността на искането за Дирекция на мореплаването. За това пъкъ и тукъ се крие най-голѣмото и най-опасно заблуждение на защитницитъ на теорията за крайнитъ станции на желѣзнитъ пѣтища-пристанищата.

Тая теория подчинява пристанищата на нуждитъ на желѣзницитъ, пристанищата ставатъ средство на вътрешнитъ желѣзо-пѣтни съобщения! Всичката абсурдностъ на тая теория веднага проличава, ако се вземъ въ действителността на стопанския животъ, безразлично у насъ или въ чужбина. Сжшността на стопанската дейностъ за всѣка страна се очертава въ две голѣми направления: производството, обслужвано отъ вътрешнитъ пѣтища (шосета, желѣзни линии, плавателни рѣки и канали) и външната търговия, обслужвана предимно отъ воднитъ пѣтища. Въ тая последната областъ главната целъ е презморската търговия, а нейното най-важно средство сж воднитъ пѣтища и мореплаването; на второ мѣсто идватъ, вече като средство на мореплаването — пристанищата и всички останали удобства на корабоплаването: хидрографическа, метеорологическа, спасителна, водаческа и пр. служби. Въ цѣлата тая скачена верига отъ средства, ний предоставяме най-важното, а именно мореплаването, въ ржцетъ на чужденцитъ, съсредоточаваме всичкото си внимание въ пристанищата и съвършено забравяме за останалитъ удобства на воднитъ пѣтища. Въ резултатъ, чужденцитъ, имайки въ ржцетъ си най-важниятъ инструментъ за дирижирането на нашата вънкашна търговия — мореплаването, събиратъ и най-богатитъ плодове отъ нашиятъ трудъ — производството, т. е. по наша вина е отнета намъ всѣка стопанска независимостъ.

Тѣмъ тукъ трѣбва да бжде и центъра на тѣжестъта на новия държавенъ органъ, който се иска; — дирекцията на мореплаването трѣбва да стане най-мощниятъ лостъ за развитето и направляването на нашата вънкашна търговия. Ако се вгледа-

ме наоколо си, ще видимъ, че всички културни страни вървят именно по тоя път: за да услѣватъ въ международнитѣ стопански състезания, тѣ най-енергично работятъ за усъвършенствуване на своето главно орѣжие — мореплаването. И това последното на всѣкъде върви рѣка за рѣка съ външната търговия; Русия имаше Министерство на Търговията и Корабоплаването, Германия има Стопанско Министерство (Wirtschaftsministerium), чийто две най-важни задачи сѣ външната търговия и мореплаването; има ли нужда да се спираме на класическитѣ морски страни: Англия, Съединенитѣ Щати, Япония и тѣхнитѣ голѣми и малки последователи, за да ни стане ясна тѣсната връзка и пълната зависимостъ между външната търговия и мореплаването!

При това съвсемъ очевидно положение на нѣщата, би било непростимо и за въ бъдаще да си затваряме очитѣ, като се отнасяме съ пренебрежение къмъ мореплаването. Реализирането пъкъ на проекта за създаване, вмѣсто Дирекция на мореплаването, — Дирекция на Пристанищата, би било една твърде голѣма грѣшка.

Въпроса за новата дирекция обаче, се измѣства още по-вече, като се свежда до споръ за ръководството на пристанищата и даже като се поставя на лична почва.

Слага се въпроса, кой трѣбва да бѣде ръководителя на пристанището, моряка или инженера? Правилниятъ отговоръ е — нито единия, нито другия, а двамата заедно. Въ ръководството на пристанището играятъ съществена роль три главни елемента: търговскиятъ, административниятъ и техническиятъ. Обединяването на тия три елемента въ една личностъ, при днешнитѣ сложни форми на стопанската дейностъ, мореплаването и техниката, е и недопустимо и невъзможно. На чело на търговската и административна дейностъ на едно модерно пристанище трѣбва да бѣде поставено лице съ специална подготовка; то трѣбва да притежава солидни морски познания, търговска практика, да познава международното морско право и обичаи и да владее нѣколко чужди езика. Наредъ съ тоя пристанищенъ шефъ и независимо отъ него, трѣбва да стои специалистътъ по воднитѣ строежи — пристанищниятъ инженеръ, който ръководи строежа и поддръжката на пристанището. Тия два фактора ще се допълнятъ взаимно и ще иматъ своя общъ ръководител въ Централното Търговско Морско Учреждение (Министерство, Дирекция или Департаментъ за Търговията и Мореплаването).

Какъ е разрешенъ тоя въпросъ въ чужбина? — Въ Англия пристанищата сѣ частни търговски предприятия, ръководени отъ своитѣ управителни съвети, които отъ своя страна се подпомагатъ отъ търговски директори, административни директори (моряци) и технически директори (инженери), — организация приблизително еднаква съ тая на всѣко едно мореходно, корабоплавателно, предприятие. Въ Германия пристанищата сѣ държавни, собственостъ на отдѣлнитѣ държавици (Прусия, Хамбургъ, Бременъ и пр.), управляватъ се различно: — или направо отъ съответнитѣ градски общински съвети, или отъ тѣхни делегации, или отъ особенни управителни съвети; тия последнитѣ отъ своя страна се подпомагатъ отъ двама съвършенно независими единъ отъ другъ и поставени на еднаква нога, ръ-

ководители — Hafenmeister¹ (бившъ морски офицеръ предимно отъ търговския флотъ) и Baumeister (инженеръ специалистъ по воднитѣ строежи). Въ Франция на чело на пристанищата стоятъ сжцо по единъ инженеръ и единъ морякъ, като доминирующе положение има инженера. Въ Русия — обратното — моряка, наредъ съ инженера, има първенствующето положение. Въ Ромѣния пристанищата иматъ на чело на своето управление единъ бившъ морски офицеръ и единъ инженеръ — строителъ, съвършенно независими единъ отъ другъ. Въ Гърция — началникътъ е действующъ морски офицеръ, като въ негово подчинение стои пристанищенъ инженеръ. Излишно е да се привеждатъ повече примѣри, за да се изтъкне установениятъ по-горе принципъ, който трѣбва да легне и въ организацията на нашата дирекция на мореплаването, а именно, че на чело на пристанищата трѣбва да се поставятъ лица съ специална морска, търговска и юридическа подготовка, а успоредно съ тѣхъ — инженери, специалисти по воднитѣ строежи.

Разискванията около Дирекцията на Мореплаването засѣгатъ и конструкцията на законопроекта, който безспорно има известни слаби страни и дефекти, които трѣбва да се отстранятъ. На първо мѣсто се хвърля въ очи голѣмата празнота съ отсъствието на морскитѣ поминѣци отъ общата организация на морската ни дейностъ. Тукъ не трѣбва да се забравя, че изоставянето на заденъ планъ морскитѣ индустрии и занаяти, ще създаде едно положение, което ще се отрази много зле и върху самото мореплаване. Имайки предъ очи главната целъ — мореплаването, ний не трѣбва да се отнасяме съ пренебрежение къмъ друга една важна областъ на морска дейностъ, която стои въ тѣсна връзка съ всички останали задачи на проектираниятъ държавенъ органъ. Винаги и на всѣкъде морското риболовство е било първиятъ и най-важнень етапъ за създаването на търговското и военно мореплаване. Морското риболовство е основната школа за всѣкаквъ видъ морска дейностъ. Създаването на едно истинско морячество безъ моряци — риболовци е немислимо, още по-недопустимо е заселването на крайбрежията — предпоставка за всѣка морска дейностъ — безъ едно достатъчно развито риболовство. Най-сетне модерното морско риболовство е една отъ най-важнитѣ производствени области и дава най-широки възможности за обилната и евтина прехрана на населението. А излишно е да се подчертава и тукъ, че у насъ рибата е луксъ и че морското ни риболовство е въ своя зародишъ. Наредъ съ риболовството върви рибарската индустрия, както наредъ съ мореплаването върви корабостроителната индустрия. И за едната и за другата у насъ никой не е помислилъ, — за тѣхъ не е отдѣлено мѣсто и въ новия законопроектъ.

Не трѣбва да се забравя още, че едно важно условие за да сближимъ българина съ морето и да го накараме смѣло да нагази въ неговитѣ води е да го запознаемъ преди всичко съ крайморскитѣ поминѣци и занаяти, единъ отъ които е на примѣръ солопроизводството; създавайки тия занаяти, ние ще осигуримъ най-важния етапъ за преминаване къмъ една по-усилена и по-широка морска дейностъ. Липсата на крайморскитѣ поминѣци и занаяти въ законопроекта е също така една

значителна празнота, която означава, че тия поминъци и за въ бъдаще ще останатъ безъ всѣкаква държавна грижа за тѣхъ.

Слабостъ на законопроекта е и тая крайностъ, въ която изпадатъ неговитѣ съставители, като предаватъ ръководството на новата дирекция почти изключително въ ръцетѣ на моряшката професия. До сега морската ни стопанска деятелностъ се ръководеше само отъ инженери, а за въ бъдаще — споредъ законопроекта — тя трѣбва да се ръководи само отъ моряци, т. е. минава се отъ една крайностъ въ друга. По-горе бѣше изтъкнато, че най-важната целъ на мореплаването е отъ стопански характеръ, а следователно и правилното ръководство на това мореплаване не може да се допусне безъ участието на стопанскиятъ елементъ.

Тукъ се поставя въпроса — въ чии ръце трѣбва да се даде ръководството на Дирекцията на Мореплаването и морскитѣ поминъци? — Като се има предъ видъ, че тая дирекция, по своитѣ задачи ще обема цѣлъ редъ най-разнообразни въпроси, за чиито разрешения сж необходими труда и подготовката на специалисти отъ различни професии, ясно е, че на чело на новиятъ държавенъ органъ не може да се постави лице съ една отъ по-рано опредѣлена специалностъ. Не трѣбва да се забравя опита отъ досегашното ръководство на нѣкои държавни учреждения съ стопански характеръ, които бѣха силно бюрократизирани, именно за това, защото на чело на тѣхъ трѣбваше да заставатъ лица съ опредѣлена специалностъ, които не винаги биваха най-компетентни да обхванатъ многостранността на своята служба. Впрочемъ ясно е, че Дирекцията на мореплаването, чиито задачи най-малко биха търпѣли бюрократизма, трѣбва да има за шефъ лице съ една всестранна подготовка и опитностъ, — лице, което съ широтата на своя умъ, съ обществениятъ си авторитетъ, съ твърдата си воля и съ неуморното си желание за творчество, би било въ състояние да ръководи дейността на всички свои помощници специалисти, а чрезъ тѣхъ и на всички клонове на морската деятелностъ. А безспорно е, че такъвъ единъ шефъ не винаги ще се намѣри само въ средата на хората отъ една и сжща професия или специалностъ, следователно ценза за такъвъ единъ шефъ не може отъ по-рано да се установи, а ще трѣбва чрезъ закона да се даде възможностъ на Министерскитѣ Съветъ да избере и представи за назначение лице, което по своята компетентностъ дава достатъчна гаранция, че отговаря на всички необходими за неговото положение условия. А за да бжде ръководителя на новия държавенъ органъ достатъчно стабиленъ, — неговото уволнение трѣба да се допуска само съ решение отъ страна на Народното Събрание.

По-нататкъ, естествено е, че помощницитѣ на главниятъ ръководител на Дирекцията на мореплаването и морскитѣ поминъци, поставени на чело на различнитѣ клонове и подѣления на службата, трѣбва да иматъ съответната специална подготовка. Тукъ трѣбва да влизатъ економисти за ръководене на търговскитѣ и индустриални функции на новото учреждение, моряци за организиране техниката на мореплаването и морскитѣ служби, юристи за разрешение на многобройнитѣ въпроси отъ правно естество, инженери специалисти

по корабостроенето и воднитѣ строежи за нуждитѣ на корабната и пристанищна техника, учени съ специална академическа подготовка за ръководене на метеорологическата и хидрографическа служби (астрономи и хидрографи), за разработка пжтищата на развитие на морскоо риболовство (ихтиолози) и пр.

Въз основа на гореизложеното, Главното Управително Тѣло на Б. Н. Морски Сговоръ намира за необходимо да припомни заключението на своето първо изложение по въпроса отъ 15. Януарий т. г., а именно:

1. Че е умѣстно и навременно създаването на едно самостоятелно централно учреждение, което да поеме ръководството на държавната творческа морска политика.

2. Че това централно учреждение трѣбва да представлява самостоятелна Дирекция на мореплаването и морскитѣ поминъци къмъ Министерство на Желѣзницитѣ, а още по-добре къмъ това на Търговията.

3. Че тая дирекция ще трѣбва да обеме всички сжществующи или нови служби въ свръзка съ морската ни деятелностъ, а именно: мореплаване, уредба на воднитѣ пжтища, пристанищно дѣло, риболовство, солопроизводство, морски индустрии, охрана на териториалнитѣ води и крайбрежията, морско учебно дѣло, морско законодателство и пр.

4. Че на чело на Дирекцията на Мореплаването и морскитѣ поминъци трѣбва да се поставятъ компетентни лица и специалисти по всички въпроси, които новата служба ще включи.

5. Че къмъ създаването на Дирекцията на мореплаването и морскитѣ поминъци трѣбва да се пристъпи частъ по-скоро, толкова по-вече, че за това създаване едва ли биха се появили бюджетни затруднения, понеже дирекцията по-скоро ще обедини сжществующитѣ служби, отколкото да създаде нови такива.

Тукъ трѣбва да се изтъкне, че Българскитѣ Народенъ Морски Сговоръ не си прави иллюзия, че още сега и съ единъ замахъ ще може да се създаде необходимата Дирекция на Мореплаването и морскитѣ поминъци въ нейниятъ пълненъ обемъ и крайни очертания; — това създаване ще трѣбва да става постепенно и планомерно, въ кръга на бюджетнитѣ възможности и следъ като се привършватъ съответнитѣ за всѣка служба подготовителни работи; началото обаче ще трѣбва да се тури колкото се може по-скоро.

Независимо отъ горнитѣ искания, Главното Управително Тѣло намира за умѣстно да прибави, че изработениятъ вече законопроектъ за Дирекцията на Мореплаването трѣбва да се корегира въ духа на изтъкнатитѣ въ дветѣ изложения на Б. Н. Морски Сговоръ принципални положения.

На край, Б. Н. М. С. апелира къмъ всички управляющи фактори въ страната да не се поддаватъ на странични пристрастни съвети и безъ всѣ какво колебание да разрешатъ поставения въпросъ, както здравия разумъ и интереситѣ на страната налагатъ.

гр. Варна, 3. юний 1925 г.

Председателъ: Петъръ Стояновъ.

Секретаръ: Георги Славяновъ.

БЪЛГАРСКИ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ
ГЛ. УПРАВИТЕЛНО ТЪЛО.

До

Въ



ИЗЛОЖЕНИЕ

на Главното Управително Тъло на Българския Народен Морски Сговоръ по солопроизводството у насъ и мъркитъ които трѣбва да се взематъ за поставянето на тоя доходенъ морски промисълъ на надлежната висота.

Въ връзка съ солеността на едно море е и единъ отъ най-доходнитъ морски промисли—солопроизводството. Обаче то, е морски поминѣкъ, който не всѣка морска държава може да развие у себе си. То е възможно само тамъ, гдѣто лѣтната температура е сравнително висока и продължава дълго време. Неговото развитие започва отъ французитъ брѣгове на Атлантическия океанъ, а по брѣговетъ на Срѣдиземно море е твърде широко разпространено.

Разгледано нашето черноморско крайбрѣжие отъ гледна точка на удобство за солопроизводство, виждаме че ние сме най-щедро надарени отъ природата съ това богатство, отколкото другитъ страни, които заематъ останалата частъ отъ брѣговетъ на Черно море. По нашитъ брѣгове имаме много езера и езерца; по-главни отъ тѣхъ сж: голѣмото и малко Девненски езера, разположени едно слѣдъ друго на западъ отъ морето при Варна; Анхиалското езеро, водата на което е тричетире пѣти по-солена отъ морската; Бургаскитъ езера—Атанаскойското, Ваякойското, Мандренското, които сж разположени като три лѣча около градъ Бургазъ, и Созополското малко езеро.

За солопроизводство въ Варненския заливъ не може да се говори, тъй като голѣмото и малкото Девненски езера до скоро бѣха сладки такива, понеже получаватъ вода отъ прочутитъ Девненски извори и усояването на тѣхната вода чрезъ прокопанитъ канали е много слабо.

Брѣговетъ на Бургазкия заливъ, съ тѣхнитъ многобройни блата и езера, а сжщо и силното слънце на южна България представляватъ, въ отличие на варненскитъ, отлични условия за съществуването и развитието на тоя поминѣкъ у насъ.

Солопроизводство у насъ е съществувало още презъ турско време въ Анхиало, а по настоящемъ то вече се създава около Бургазъ и Созополъ.

Най-важния нашъ соленъ басейнъ е **Анхиалското езеро**, разположено на северъ отъ града Анхиало. То се простира на дължъ край морския брѣгъ на едно разстояние отъ него на 100—200 метра, дължината му е около 7 км., ширина отъ 600—900 метра, а плоското му съдържание е около 8 кв. километра. Срѣдната дълбочина на езерото е около 70 см. при най-ниски води, а при обикновено ниво на езерото тя е 1.5 м. Най-голѣмата му дълбочина е 2 метра. Изчислено срѣдно то му кубическо съдържание, получаваме цифрата 1,000,000 куб. метра вода. Водата на това езеро е много солена. Отъ 1 кгр. вода взета отъ езерото, слѣдъ като се изпари се получава 77 грама соль. Или солеността му е 77‰, т. е. четири пѣти по-голѣма отъ тая на морето. Анхиалското езеро се явява като най-соленото езеро покрай западнитъ брѣгове на Черно море (Текиръ Гьолското—55‰) което му дава голѣми преимущества за добиване на морска соль отъ водитъ му.

При това трѣбва да се отбелѣжи, че солта добита отъ тия води по вкуса си се приближава до тоя на каменната соль, когато вкуса на морската соль е солено горчивъ.

Причината на голѣмата соленост на водата отъ езерото се крие навѣрно въ подпочвени солни залежи или минерални води, които извирайтъ нѣкжде въ джното му, както и въ плиткостта му и окръжаващата го пѣсѣчна повърхност.

Солницитъ заематъ само една малка частъ отъ южния, северния и западния брѣгъ на езерото. Въ турско време броя на солницитъ въ това езеро се е движелъ около 5,000, отъ които се е произвеждало срѣдно тридесетъ (30) милиона кгр. соль. Следъ освобождението ни, солницитъ се удвояватъ, обаче солопроизводството намалява. Между 1910—20 година числото на солницитъ е било срѣдно 7500, а срѣдното производство е било 7,000,000 милиона кгр. соль, движайки се въ зависимостъ отъ времето: така презъ 1912 година имаме—12.5 милиона кгр., а презъ 1915 г.—3 милиона кгр. Слѣдъ 1920 г. производството на соль нараства като достига една срѣдна величина отъ 12—15,000,000 кгр.

Причинитъ за намалението на производството слѣдъ освобождението се дължатъ отъ една страна на пълното безгрижие на държавата и отъ друга на самитъ солари.

Въ турско време солното езеро се отдѣляло отъ морето съ една каменна и една дървена стена, които сж го прѣдпазвали отъ нахлуването на морска вода. Постепенно отъ вълнението каменната стѣна е била разрушена и останала само дървената, която не е могла да запазва добре и често се е случвало езерото да бѣде заливано отъ морето и по тоя начинъ да се намали солеността му.

Солопроизводството е страдало и отъ въвеждането на монопола презъ 1908—1910 г., който е каралъ самитъ производител да занемарятъ своитъ солници. По-късно обаче, соларитъ сж схванали голѣмата опасностъ която грози тоя богатъ природенъ даръ и взематъ първитъ мѣрки за упазване на солницитъ чрезъ създаването на фондъ анхиалски солници, предназначенъ за постройка на защитителна стена и отводнителни канали. Първоначално всѣки производител е плащалъ 5‰, а отъ 1915 г. по 16‰ отъ бруто прихода си за фонда, като по тоя начинъ той днесъ е нарастналъ на сума 7 милиона лева. Тоя фондъ сега се използва отъ Дирекцията на Желѣзницитъ за укрѣпяване брѣга на езерото отъ къмъ морето, за която целъ се строятъ каменни вълноломи. Тоя строежъ вече дава своитъ резултати—увеличение на солопроизводството.

Най-голѣмата пречка обаче, за развитието и модернизиранието на солопроизводството въ Анхиало, е липсата на съобщителни средства. Огромното количество соль, което презъ есенята трѣба да се пренесе отъ Анхиало въ Бургазъ и отъ тамъ въ вжтрешността, се товари на волски кола и конски каруци, които по изкаляния пѣтъ се влачатъ въ дълга колона до Бургазъ, като чрезъ тоя бавенъ, труденъ, рискованъ и скѣпъ превозъ, цената на солта силно се покачва, а конкурентната й способностъ намалява. Солта струва на производителите

ля въ Анхиало, заедно съ неговата печалба, само 1 лв. кгр., държавата взема акцизъ около 1 лв., за превоза още 1 лв. и до консуматора стига около 3-50 — 4 лв. кгр. Ежегодно държавата получава от анхиалската сол по 10—15 милиона лева приходъ, още толкова взема отъ производството на вино, а за постройката на пжтища въ тоя край не се е прижила.

Анхиало обаче, е свързанъ съ най-удобния, най-ефтиния пжтъ, който може да се пожелае, както съ Бургазъ тъй и съ Варна, тъй и съ цѣлия свѣтъ — това е морето. Държавата е помислила за използване на тоя пжтъ, като е сключила договоръ съ Бъл. Тър. Парах. Д-во, по силата на който Анхиало, четири пжти презъ седмицата, се посещава отъ корабитъ на Д-вото. Наистина корабитъ редовно посещаватъ Анхиало, но тѣ спиратъ за малко, безъ да могатъ да бждатъ използвани и за превоза на солта, защото поради липса на пристанищни удобства, тя трѣбва да се товари на лодки, а отъ тѣхъ на кораба — нѣщо съвършено неудобно, особено при вълнение, което е обикновено презъ есенята, тъкмо когато солта трѣбва да се превозва за Бургазъ. Милионитъ кгр. солъ и вино сж принудени да се влачатъ по калния пжтъ, защото на Анхиало липсва едно малко удобно пристанище за свободна работа при товаренето на парахода. Постройката на едно малко искусствено пристанище съ дървена скеля е много проста и ефтина. Държавата и безъ това строи седемъ вълнолома за укрепянето на брѣга, и нищо не ще костува да построи още единъ за пристанището.

Друга една пречка е липсата на солни складове.

Най-сетне, една значителна пречка за разширението и модернизирането на солопроизводството е неговата раздробеностъ между цѣлѣ редъ дребни собственици. Кооперирането имъ е наложително, за да могатъ да произвеждатъ по-ефтина и почиста солъ и за да устоятъ на конкуренцията на тѣхния мощенъ съседъ въ Атанаскѣйското езеро — Д-во „Манесманъ“.

Производството на солъ въ Атанаскѣйското езеро преди войнитъ се извършваше на концесионни начала и даваше отъ 8 — 10 милиона кгр. солъ. Отъ 1922 год. езерото отново е дадено на концесия на гореканзаното д-во. Споредъ договора на държавата съ това д-во, до края на третата година, то трѣбва да произведе най-малко 2 милиона кгр., а до края на двадесетата година, то трѣбва да даде 25 милиона кгр. солъ. Обаче, Д-вото още първата година даде 5 милиона, втората 10 милиона, а третата 20 милиона кгр. Ето какъ бърже то развива своето производстао и скоро може да надмине Анхиало.

Голѣмия капиталъ, съ който разполага Д-вото, му дава възможностъ бърже да разшири предприятието си, като го постави на модерни начала за получаване по-доброкачествена солъ и изработване чиста готварска такава. Това предприятие бърже ще се развие още и поради близостта му до Бургазъ.

Освенъ тия два голѣми солни басейни, въ бждаще ние бихме могли да имаме още единъ, новъ и значителенъ такъвъ, като се усили Ваякѣйското езеро, при това ще се оздрави мѣстото и премахне маларията.

Созополското езеро има повърхностъ около 180 декара. То е доста плитко и почти цѣлата му повърхностъ се използва за солници. Такива има 100. Прѣди 20 години тия солници сж били експлоатирани съ вкарване на вода отъ морето по примитивенъ начинъ и се достигало годишно производство до 80 хил. кгр. солъ. До миналото лѣто солъ не сж произвеждали. Презъ 1922 год. солниците сж дадени на концесия на Д-во „Екваторъ“ — съ участие на чужди капитали. Разработването

на солницитъ е почнало миналото лѣто. Направени сж канали, укрепени сж брѣговетъ му за предпазване отъ наводнение. Поржчани сж помпи за вкарване вода отъ морето въ езерото и други съоръжения. Солницитъ сж отдадени за експлоатиране отъ училищното настоятелство за 25 год.

Всички тия извори на солни богатства, достатъчно и модерно разработени, ще могатъ да ни осигурятъ за въ бждаще не само пълно задоволяване нуждитъ на вътрешния ни пазаръ, но ще предизвикатъ единъ значителенъ износъ на солъ, като съ това ще повлиятъ извънредно благотворно и върху общото състояние на народното ни стопанство.

Главното Упр. Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ виждайки грамадната важностъ на тоя промисълъ за културния ни и стопански подеъмъ, намирайки че солопроизводството може и трѣбва да се развие до степенъ такава, че да задоволява не само вътрешнитъ нужди на страната, а и да се изнася морска солъ, като по тоя начинъ ще се подпомогне създаването на богатъ поминѣкъ на едно многобройно мѣстно население, ще се прекрати вноса на морска солъ отъ странство и ще се създадатъ нови приходи на държавата и, възъ основа взетитъ решения въ конференцията на крайбрѣжнитъ черноморски клонове презъ м. мартъ 1924 год. въ гр. Варна и възъ основа на дейната програма точка 27, 28 и 29, гласувани въ първия редовенъ съборъ на Б. Н. Морски Сговоръ на 18 августъ 1924 год. въ гр. Бургазъ предлага и настоява да се озаконятъ и прокаратъ следнитъ мѣрки:

1. Да се създаде за гр. Анхиало ефтино и удобно превозно съобщение чрезъ морето, което ще бжде най-мощния лостъ за бързото развитие на солопроизводството, като се построи малко, но удобно пристанище.

2. Като второ и твърде важно средство за развитието и модернизирането на солопроизводството е кооперирането на дребнитъ солопроизводители. Чрезъ това коопериране ще се постигне обединението на капитала и по-лесното набавяне на необходимитъ общи модерни инсталации, нужни за подобрене качеството и увеличение количеството на получаваната до сега солъ.

3. За да се създадатъ удобства за опазване на добитата солъ, което днесъ е стеснено отъ липса на складове, нужно е да се построятъ такива отъ държавата въ Анхиало.

4. За да се спечели за народното стопанство още една богата солопроизводителна областъ, нужно е М-вото на В. Р. Н. З., М-вото на Земледѣлието и Инспектората по маларията да пристѣпятъ къмъ по-скорошното усоляване на Ваякѣйското езеро.

5. Предъ видъ на примитивното състояние на солопроизводството и предъ видъ на възможнитъ перспективи, за да се осигури неговото развитие и повдигане, нужно е създаването на една специална държавна служба къмъ министерството на Земледѣлието и Държавнитъ имоти, която да има седалището си въ Бургазъ или Анхиало и която да изпълнява:

а) Техническото ръководство, контрола и присѣта на тоя доходенъ промисълъ.

б) Да изучава, изработва и прокарва решенията по въпроса за засилването на солопроизводството до степенъ не само да задоволи напълно вътрешнитъ ни нужди, но и да се премине къмъ износъ.

гр. Варна, 16.III 1925 г.

Председателъ: П. Стояновъ

Секретаръ: Г. Славяновъ

Дѣловодителъ: П. Павловъ.

струвалъ мѣстото на Адмирала. Той е смѣненъ съ адмиралъ Иенъ, личностъ протезирана отъ председателя на министерския съветъ.

Рускитѣ кораби, намиращи се въ Бизертъ, сж следнитѣ:

Два дреднаута, едина отъ които „Генералъ Алексиевъ“, спуснатъ въ 1914 год. съ 23,000 тона водоизмѣщение и въоръженъ съ 12 орждия отъ по 305 мм. и други 20 отъ по 130 мм.; единъ кръстосвачъ отъ 6675 тона — „Генералъ Корниловъ“, бившъ „Очаковъ“, спуснатъ на вода въ 1902 год., но още въ добро състояние; единъ спомагателенъ кръстосвачъ „Алмазъ“ отъ 3300 тона; единъ контра миноносецъ отъ 810 тона; два отъ 1100 тона; три отъ по 1130 тона; единъ отъ 1326 тона. Отъ тѣзи седемъ контра миноносци шестъ сж спуснати въ 1914 год. и само единъ въ 1907 год.

Руския флотъ въ Бизертъ, освенъ горнитѣ единици има още и три миноносца отъ по 355 тона; четири модерни подводника, отъ които едина спуснатъ въ 1913 год., два въ 1916 год. и единъ въ 1918 год. Първитѣ три сж съ по 660 тона водоизмѣщение въ подводно състояние и по 800 тона въ надводно състояние и четвъртия респективно 355 и 467 тона; две канонерски лодки отъ по 1100 тона спуснати въ 1916 год.; единъ разузнавачъ; петъ ледотрошача; единъ миночистачъ; два влекача и единъ корабъ арсеналъ, бившия „Кроншадъ“, когото французитѣ ремонтираха въ Тулонския арсеналъ и който сега е зачисленъ въ действующата имъ Срѣдиземноморска ескадра.

Този руски флотъ въ Бизертъ, както се вижда, е една сериозна сила въ случай на неприятелски действия. Контра миноносцитѣ и подводницитѣ сж въ отлично състояние, а дреднаутитѣ следъ малки ремонти биха станали превъзходни. Независимо отъ това, корабитѣ сж подържани задоволително отъ своитѣ екипажи. Интересна, следователно, който може да представлява за съветското правителство възвръщането на една такава морска сила въ Черно море се разбира лесно. Тази сила ще позволи на Русия да получи пълно господство не само въ Черно море, но и въ Източно Срѣдиземно море върху единъ турски флотъ, който въ момента не съществува и единъ съвършено ослабенъ гръцки такъвъ. Ромжния вече протестира противъ това позволение, което за нея значи, че въ скоро време ще трѣбва да разрешава въпроса за възвръщането на Бесарабия. Гърция, която съ страхъ следи развитието на руско-турскитѣ отношения не ще закъснѣе да протестира на свой редъ.

Турция, обаче, която се намира въ положението на най-заинтересована нация въ случая, посреща това толкова важно събитие съ едно безразличие, което изглежда много странно за тия, които познаватъ въпроса. Мнозина се запитватъ какъ е възможно щото националистическа Турция, която протестира и заплашва Франция за щото единъ френски патрулъ се спусналъ къмъ границата на Сирия, посреща съ такава апатия присъствието на единъ силенъ руски флотъ въ Черно море. Ако тия господа знаеха, че Адамъ бей, аташе на комисаритѣ отъ Ангора при болшевишкото правителство е получилъ още презъ мартъ м. г.: „гаранции отъ специаленъ характеръ“ отъ страна на болшевикитѣ, не биха се очудвали може би повече.

Въ Цариградъ се говори, че руситѣ сж направили нѣкои особенни отстъпки на турцитѣ, за да изтрѣгнатъ съгласието на последнитѣ да премине флота презъ Дарданелитѣ и най-вече, да мо-

гатъ да държатъ тази морска сила въ Черно море и въ близость на Босфора. Ясно е следователно, че съществува едно тѣсно споразумение между руситѣ и турцитѣ, за да се направи отъ Черното и Мряморно морета две езера безъ каквото и да е чуждо влияние. Мореплавателнитѣ дружества на чуждитѣ държави не много късно и най-добре ще почувствуватъ мжнотиитѣ за своитѣ служби въ пристанищата на тия две държави.

Болшевикитѣ и Турция, инспирирани отъ Германия не се присъединиха къмъ Вашингтонската конвенция и си запазиха следователно пълна свобода по отношение морскитѣ въоръжения. Германския генералъ Лосовъ, бившъ воененъ аташе въ Цариградъ, личенъ приятелъ на Мустафа Кемалъ е билъ въ последно време въ Ангора и Москва, и личности добре информирани увѣряватъ, че това пътуване е въ тѣсна връзка съ прокарването на една политико-военно-индустриална програма — третира се въ случая въпроса да се поставятъ въ действие германски финансови, индустриални и технически средства на разположение на Русия и Турция, за да може въ продължение на 30 месеца да се модернизиратъ главнитѣ арсенали въ Одеса, Севастополъ, Новоросйскъ, Теодосия, Батумъ, (Русия) Трапезундъ, Ине-Боли, Стения, Златния-Рогъ, Измитъ (Турция).

Германия, която по Версаилския договоръ не може да строи нови военни кораби, ще се опита да повтори сжщата игра както съ прочутитѣ Гьобенъ и Бреслау, продавайки на Русия и Турция своитѣ Тетисъ, Медуза Пантеръ, Хамбургъ, Амазонъ и Берлинъ, които лесно ще замени въ своя флотъ съ тритѣ дреднаута, разрешени и отъ договора, но не построени още, както и съ останалитѣ военни кораби, чието число не трѣбва да надминава определеното отъ договора. Така че единъ силенъ флотъ, способенъ да измѣни напълно положението не само въ ориента, но сжщо и въ Сирия и въ цѣлия басейнъ на Срѣдиземното море, ще бжде по такъвъ начинъ създаденъ въ единъ периодъ на време не по-голямъ отъ 7 години. Германия ще си послужи непосредствено съ този флотъ, за силата на когото полага толкова специални грижи.

Странно е какъ французитѣ не виждатъ тази опасностъ, когато знаятъ, че едно голѣмо число морски инженери излѣзли отъ Шарлотенбургъ се намиратъ по настоящемъ изъ арсеналитѣ на Русия. Франция знае сжщо, че множество офицери и артилеристи германци се намиратъ и служатъ по корабитѣ на балтийския флотъ.

Япония, а сжщо и Англия, изглежда да не сж разположени въ случая да се държатъ безразлично по въпроса. Първата вече заяви чрезъ своята преса, че не ще разреши тия кораби да минатъ въ далечния изтокъ, което Италия изглежда че е склонна да приеме.

Следователно руситѣ, независимо отъ получаването на флота отъ Бизертъ и поставянето му въ положение да плава, ще има да се справятъ и съ редъ други мжнотии, които не така лесно ще преодолеятъ. Господинъ Ерио съ този въпросъ създава едно доста голѣмо главоболие за международната дипломация и не ще е чудно, ако Франция промѣни своето становище по въпроса.

м. февруарий 1925 година.

Превелъ: Мичманъ I р. Ст. Власевъ.

Мичманъ Зашевъ.

НЪМЪ АРЖЕНТИНА.

(Спомени).

Хамбургъ. Студентъ Януарски день на 1923 г. Сива тънка и студена мъгла размесена съ пушека изригванъ ежесекундно отъ хиляди фабрични и корабни кумини се е спуснала ниско надъ огромния морски градъ и като че ли иска да го задуши. Чува се ревъ на нѣкой океански параходъ следъ него пронизителнитѣ изсвирвания на множество влекачи, а десетки корабостроителници огласяятъ непрекъснато нашитѣ уши съ своя монотоненъ шумъ.

Една пъстра тълпа се е събрала на емигрантския кей, отъ който ще потегли специално параходче за непознатия нашъ морски красавецъ, който ще ни отведе тамъ далече въ новия свѣтъ. Приближавамъ по-близо до тѣхъ и скоро се смѣсвамъ. Тукъ една група немци отварятъ малки пакетчета и почватъ да дѣвчатъ своя любимъ „бутербротъ“, тамъ нѣколко чехословашки семейства съ очудване наблюдаватъ кипящия животъ въ пристанището; до тѣхъ се намира унгарската емигрантска група, която живо се разговаряше на своя роденъ езикъ, а на насъ правеше впечатление, като че ли се каратъ единъ съ другъ. Не трѣбваше много да търся моитѣ съотечественици, защото скоро една здрава ржка се стовари доста чувствително върху моето рамо и единъ засмѣн до уши селянинъ съ истински възхищение ми извика:

„Бре момче, па ти що тражишъ тука? ... Я, гледай, я гледай и онъ че оди у Америка!“ ...

Заобиколиха ме веднага всички мои сънародници — около 12 души селяни отъ Плевенско и Софийско. Бай Ганю беше точно такъвъ, какъвто го описваше и покойниятъ Алеко Константиновъ: пакъ съ кожухче на гърба, съ широкъ калпакъ отъ овча кожа и съ торбичка презъ рамо. ... Имаше и единъ дѣдо съ своята бабичка — хора на около 70—75 години, които сжщо се бѣха опжтили новощастие да търсятъ.

„Абе дѣдко, му казвамъ азъ, кжде си се опжилъ и ти съ твоитѣ стари кости, съ бабичката си, не виждашъ ли, че тебе едина кракъ ти се намира вече въ гроба?“

„Мака, ми отвърща той, па и я сакамъ да я видя тая пущина, Америка!“ ...

„Ами не те ли е страхъ отъ голѣмия океанъ по който ще плаваме съ десетки дни?“

„Бре момче, я видимъ, че оти ти си младъ още та така оратишъ, ете когато бѣхъ още ергенъ одихъ съ гемия чакъ до Божи-Гробъ, та сега ли че ме е страхъ?“

Я гледай, си помислихъ азъ, този дѣдко билъ старъ морякъ и неговата страсть къмъ морето още се била запазила!

Унесенъ въ подобни мисли, азъ съзерцавахъ силуетитѣ на множеството кранове, които стърчаха изъ най-отдалеченитѣ гънки на този лабиринтъ отъ канали и приличаха на нѣкои допотопни животни, проточили своитѣ отвратителни дълги шии готови да грабнатъ своята плячка. Малки катерчета мѣкнѣха цѣла върволица шлепове, свирѣха, сърдѣха се, пшकाха и бавно, бавно цепеха мѣтнитѣ вълнички на Хамбургското пристанище. Навсѣкжде работа, движение и кипящъ животъ. Хамбургъ, немския морски колосъ, опрялъ плещи на могща индустриална Германия, гледаше съ стрѣвъ

къмъ западъ и жадно вдишваше отдалечъ свежия въздухъ на Северното море.

Параходчето пристигна. Всички пътници се накачиха по него и следъ едно кжсо изсвирване то отблъсна отъ кея и възви на дѣсно. Почна се едно истинско лавиране между множество кораби, катери, лодки, докато най-после пристигнахме на борта на парахода, който си бѣхме избрали. Това бѣше кораба „Огса“ на R. M. S. P. С-о, нова постройка отъ 18000 Т. съ нефтово гориво, три винта и 16 мили скоростъ. Спуснаха преходния мостъ къмъ нашето корабче и цѣлата тази пъстра тълпа скоро се изгуби въ обширния и комфортно нареденъ търбухъ на английския морски хубавецъ. По една случайностъ азъ се паднахъ въ една кабина съ още трима мои съотечественици. Радостта имъ бѣше голѣма особно като узнаха, че мога да се разбирамъ съ англичанитѣ.

„Слушай бе, момче“, почна да ми разправя едина, „я попитай, тѣй нака, нѣматъ ли мармеладъ за продаване. Аренъ е пустия му английски мармеладъ“ ... Пакъ смѣтка, си помислихъ азъ, и действително за да ме спечелятъ на своя страна, единъ извади кутия съ български цигари за да ме почерпи, а другъ тайнистено ми намигна и следъ това подшушна:

„Знаешъ, взехъ си чесанъ и лукъ, ще го нося чакъ въ Америка и на тебе ще дамъ“ ...

Най-сетне дойде часа за тръгване. Кораба изрева надълго и скоро пристигнаха две катерчета, едното отъ които се залепи на носа, а другото на кърмата. Голѣмо бѣше удивлението на нашитѣ български като гледаха какъ тѣзи нищожни катерчета се напъваха и скоро изтеглиха на страна грамадния корабъ и следъ това го помѣкнаха напредъ. Даже по едно време чухъ цѣкане задъ ушитѣ си и едно „ашколсунъ бе, пешкинъ корабчета“ се изтрѣгна съвсемъ чистосърдечно и непринудено изъ устата на единъ „селски“. Кораба самъ даде ходъ и едното катерче отпреди, а другото отидире дърпахъ отчаяно на лѣво или на дѣсно веднажъ носа на кораба, а следъ това кърмата му като съвремененно свиреха пронизително съ парнитѣ си сирени и чевърсто мѣкнеха нашата „Огса“ изъ разнитѣ басейни на Хамбургското пристанище. Най-сетне тѣ ни оставиха. Кораба даде пълненъ ходъ и съ последни прощални три дълги басови изсвирвания той напусна главния басейнъ на пристанището и се помѣкна надолу по течението на Елба.

Свечеряваше се. Хиляди лампички освѣтяваха пристанището, а множество разноцвѣтни фарове, свѣтящи съ отличителни знаци, показваха безопасния пътъ на кораба по голѣмата рѣка Елба. И другъ пътъ съмъ слизалъ по Елба надолу, обаче, чувствата, които изпитахъ въ този моментъ развълнуваха душата ми и очитѣ ми овлажняха. Азъ сжщевременно се радвахъ и скърбѣхъ. Една неопредѣлена тжга притискаше гърдитѣ ми и азъ мислено се носѣхъ къмъ хубавата наша Българийка, въ която отрастнахъ и оставихъ родители, другари и познати. Всѣки мигъ ни носеше все подалече и по-далече отъ континенталния европейски брѣгъ и скоро следъ единъ кжсъ завой по рѣката, Хамбургъ изчезна въ тимнината на нощта.

* * *

Бискайски заливъ. Два дни на тежка буря. Студенъ северо-западенъ вѣтъръ духаше съ всичката сила на своитѣ 8 бала ето вече цѣла седмица. Небето, ниско спуснало мрачни облаци, бѣше, като че ли, въ сѣюзъ съ гѣмнитѣ водни маси, които се уголъмяваха отъ часъ на часъ. Широки бѣли гребени дружно атакуваха презъ кѣси промеждутаци носа и дѣсниятъ бортъ на кораба, който като раненъ звѣръ се бореше съ разярната морска стихия. Цѣлия му корпусъ прѣщи и той тѣй силно се клати на лѣво и на дѣсно, че дори отъ време на време загриба вода съ низкитѣ части на своитѣ бортове. Всѣко вѣже лици на различенъ гласъ, марсовата камбана при всѣко по-голѣмо наклоняване на кораба извънява, а непрекъснати останки отъ разбититѣ морски гребени безспирно заливатъ цѣлата палуба, комендантския мостъ и правятъ движението отгоре невъзможно. Машинитѣ съ намаленъ ходъ продължаватъ своята упорита работа и съ вирнатъ носъ кораба пори зеления грѣбъ на разбѣснелия се Бискайски заливъ, но съ пълна вѣра скоро да забие лапа въ нѣкое тихо испанско пристанище. По хоризонта нито единъ корабъ!

Положението на всички пасажери бѣше тежко. Морската болестъ повали всички съ изключение на... бай Ганю. Вие не вѣрвате това? — Да, защото и азъ самъ отначало не предполагахъ да е възможно, но следъ като видѣхъ всичко съ собственитѣ си очи останахъ не по-малко удивенъ и повѣрвахъ, че българина може да бѣде единъ отличенъ морякъ. Това бѣше още презъ първия день на бурята. Звънеца би за ставане, а наскоро следъ това за закуска. Вътре въ помѣщенията всички бѣха налѣгали и не помислиха даже да станатъ отъ леглото, а неже ли да закусватъ. Навсѣкжде охкания, блѣди лица и обилно плащане на морския данѣкъ... Но ето, че отъ разни жгли се занадигаха познатитѣ силуети на наши българи. Бавно ходящи, олюляващи се като пияни, тѣ се движеха къмъ главната стѣлба, омиха се въ омивалнята и следъ това насѣдаха въ столовата за да чакатъ закуската, която изядоха съ голѣмъ апетитъ още повече, че яденето на другитѣ пасажери стоеше непокътнато... На обѣдъ и вечеря се повтори сѣщото — нашитѣ ганювци ядѣха съ голѣмъ апетитъ, пускаха шегѣ по адресъ на болнитѣ и съвсемъ презъ ума не имъ минаваше, че може да има опасностъ отъ потъване. Презъ деня тѣ излизаха навънъ за да подишатъ чистъ въздухъ и прикрити задъ нѣкоя стена, вентилаторъ или спасителна лодка, тѣ наблюдаваха съ удоволствие лудия бѣгъ на вълнитѣ или грациозното летение на вѣрния сължтникъ на корабитѣ — чайкитѣ. Тѣ до толкова се срастнаха съ бурята, съ вълнението, че направили впечатление и на самия екипажъ. Спомнямъ си добре, когато единъ англичанинъ се обърна къмъ своя другаръ и сочейки му групата българи, той каза: „It seems to me, that the bulgarian can by good mariners“ *).

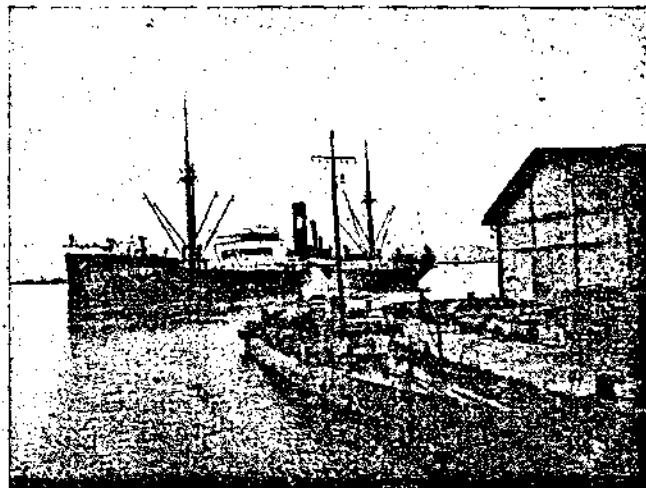
На третия день парахода хвърли котва въ La Coruna — Испания.

* * *

Островъ Мадейра. Съзоряваше се. Идеално тихо море се разтила около насъ. Съобщиха ни, че тази сутринъ ще пристигнемъ въ Мадейра. Първитѣ лѣчи на изгрѣващото пурпурно слънце освѣтиха лицата на доста подранили пасажери, които

съ опрѣни лакти о перилата на кораба бѣха устремили взоръ право напредъ — къмъ западъ. Една феерична гледка се откриваше отпреде ни. Слънчевата свѣтлина, която бѣше позлатила отначало само върха на острова бързо се спускаше къмъ неговитѣ поли и скоро цѣлия островъ се заля съ обилна южна слънчева свѣтлина. Стада изплашени хвърчащи риби излитаха високо всѣки мигъ предъ носа на кораба и като стрели пролитаха стотици метри за да се скриятъ пакъ въ водата. Нашия погледъ се движеше отъ върха на острова и стигаше до неговия брѣгъ. Хиляди живописни бѣли кѣщици бѣха гиздаво накацали по неговитѣ склонове и се припичаха като гущери на южното тропическо слънце. Кедрови, маслинови и палмови гори, портокалени и лимонови дървета и най-сетне разкошни лозя покриваха цѣлия островъ, който представляваше по този начинъ една девствена градина. Изъ дълбокитѣ и тѣсни негови долове се влачеше низка синкава мъгла, която скоро щѣше да изчезне отъ палящитѣ лѣчи на тропическото слънце. По небето нито едно облаченце. Стотици бѣли чайки следѣха кораба и съ своитѣ прегръкнали гласове оспорваха богатата плячка, която имъ се хвърляше отъ кораба. Скоро стигнахме до главния градъ на острова, гдето хвърлихме котва. Въ мигъ ни заобиколиха десетки лодки, съ които се почна една оживена търговия. Изкустнитѣ островитяни се бѣха покатерили като котки по хвърленитѣ вѣжета и скоро почнаха да се издигатъ пълни кошници съ портокали, мандарини и пр. Подиръ малко дойдоха и по-голѣми лодки, които продаваха разкошни плетени столове, вино Мадейра, сухо грозде и др. Интересно бѣше едно своеобразно занимание на пасажеритѣ съ нѣколко типични туземски лодки. Отъ кораба имъ се хвърляха бѣли сребърни пари, които отначало потъваха на известна дълбочина, следъ което, ловки като риба, голѣми туземци се гмуркаха въ водата и следъ едно 20—30 секунднo гонене и боричкане, тѣ отново се показваха на повърхността на водата съ уловената монета. Неподражаеми плувци! Единъ отъ тѣхъ улови две едновременно хвърлени монети — едната съ ржката си, а другата съ прѣститѣ на крака си.

Следъ като всѣки пасажеръ се бѣше запасилъ съ достатъчно портокали, сѣщия день подиръ обѣдъ, кораба вдигна котва за да я пустне едвамъ следъ 10 денонощия въ бразилското пристанище „Пернамбуко“.



Въ Бургаското пристанище: Германският параходъ „Георгия“ и миноносецъ „Дръзки“.

Фот. Г. Цапевъ 1924 г.

*) Струва ми се, че българитѣ могатъ да бѣдатъ добри моряци.



Морско тържество.

На 5 априлъ т. г. при особено тържество стана полагането на основния камък на Риболовното училище, което ще се построи на малкият остров край градъ Созополъ.

Къмъ 10 часа два миноносеца, идящи отъ Варна, влѣзоха въ Созополския заливъ. На първия се развѣваше царското знаме.

Въ сѣщото време отъ къмъ Бургазъ се зададе и катера Левски.

Точно въ 11 часа, следъ пристигането на гоститѣ, на острова пристигна Негово Величество, който бѣ посрещнатъ тържесестено отъ народа и Директора на Рибарското Училище.

Отслужи се молебенъ, по случай освещаването на основния камъкъ, поставенъ на източния жгълъ на бждащата грандиозна сграда. Въ камъка се постави пергаментна книга-актъ; акта се прочете съ силенъ и внушителенъ гласъ отъ Председателя на Морския Сговоръ, отъ Варна, сегашния кметъ — г-нъ Стояновъ.

Негово Величество съ силни думи изказа своитѣ надежди, които храни по отношение целитѣ, които преследва училището. Като на края каза, че въ този островъ възпитаницитѣ, синове на падналитѣ герои отъ войната, ще обикнатъ морето, ще го завладѣятъ и ще използватъ неговитѣ богатства за своя и отечествена полза и свърши съ думитѣ: „Богъ да благослови българина морякъ и рибаръ!“

Следъ това говориха нѣколко оратори, които сѣщо пожелаха въ скоро време бурното, но и благодатно море да бжде завладѣно и неговитѣ нечетени богатства — използвани за повдигането благосъстоянието на България.

Къмъ 1 часа гоститѣ и гражданитѣ излѣзоха съ лодки отъ острова и влѣзоха въ града, пристигна и Негово Величество, който, посрещнатъ тържествено отъ ликующия народъ, отиде до входа на града. Тукъ Негово Величество Царя се сбогува и се върна обратно на миноносеца. А гоститѣ, начело съ Директора, отидоха въ Държавното училище, построено на скалистия черноморски брѣгъ, въ което бѣ сервиранъ обѣдъ съ сто куверта.

Тукъ Господинъ Министра на Земледѣлието и Държавнитѣ Имоти благодари на всички, които сѣ дали по нѣщо за докарване великото дѣло до това положение.

Говори и п. Кмета на Созополската община, който благодари на Б. Н. Морски Сговоръ за голѣмитѣ усилия, които полага за повдигането на крайбрѣжнитѣ центрове и за използването на морето. Говори за Созополъ, който сполучливо е избранъ за мѣсто за Риболовното училище, като центъръ на риболовството и който съ своитѣ красиви връзани брѣгове, съ своя чудно хубавъ морски климатъ, съ своитѣ плажове, ще стане въ бждаще единъ бисеръ черноморски, който ще краси източнитѣ черноморски покрайни.

На край привърши Варненския кметъ, който съ силни думи, говори за Риболовното училище, рожба на Варна, но предадено на Созополъ, където ще расте, цвѣти и дава обилни плодове за майка България.

Гр. Созополъ, 8. IV. 1925 г.

Отъ Созополското Общинско Управление.

Първия морски балъ въ Пловдивъ.

Въ желанието си да проагитира по-широко между Пловдивското гражданство идеитѣ на Морския Сговоръ и отъ друга страна да се сдобие съ материални средства, необходими за реализирането на начертанитѣ отъ сѣщия културни, стопански и патриотични задачи, Пловдивскиятъ клонъ отъ Б. Н. М. С. даде на 28 мартъ т. г. първия си морски балъ.

Приготовленията започнаха една седмица преди датата на бала и съ своята трѣскавостъ при работата предизвикаха още отъ рано интереса на гражданитѣ къмъ първия морски балъ въ Пловдивъ. Презъ седмицата се уреди една разкошна лотария на скъпи и разнообразни предмети, достигащи до обща стойностъ 17000 лева, които бѣха изложени въ една витрина и рекламирани съ хубави електрически надписи.

Не по-малкъ интересъ къмъ бала възбуди и оригиналниятъ морски фаръ, построенъ на края на главната улица до площадъ Царъ Симеонъ, високъ 7 метра и изработенъ художествено отъ греди и картонъ. Съ своята огромностъ, електрически рефлектори, балконче, надписи и др. подробности, той представляваше действителенъ морски фаръ, прѣскащъ свѣтлината си върху Пловдивскитѣ граждани и показващъ пътя на хубавитѣ и полезни за народа ни идеи, проповѣдвани отъ Морския Сговоръ. Не по-малко интересни бѣха и различнитѣ електрически реклами които се правиха всѣка вечеръ презъ седмицата преди бала на най-многолюдната улица въ Пловдивъ.

За украсата на салонитѣ и уредбата на морската кръчма бѣ поканенъ художника маринистъ отъ София г. Ал. Мутафовъ. Благодарение на неговата вещина и умение салонитѣ на Военния клубъ, дето се даде бала, бѣха наредени и украсени въ оригиналенъ морски стилъ, а морската кръчма представляваше истинска моряшка пристанищна кръчма съ международенъ колоритъ и обстановка. Следъ концертната частъ преди започването на танцитѣ бѣ представена жива картина наредена отъ г. мичманъ Хасекиевъ отъ Варна съ сюжетъ морско джано и спущане водолазъ, костюма за който бѣ изпратенъ отъ Варна.

Благодарение незаменнитѣ услуги на г. г. Ал. Мутафовъ, мичманъ Хасекиевъ, командира на 2 пионерна дружина и отзовалитѣ се съ готовностъ да помагатъ членки и членове на клона, както украсата на салона, тъй и самия балъ бѣха

изнесени съ вкусъ и умение и морския балъ съ своята оригиналностъ и блъскавостъ държи първенство надъ многото балове давани презъ този сезонъ съ Пловдивъ. Въпреки препълненитѣ съ посетители салони на Военния клубъ, при което не бѣ мислимо да се запази нужния редъ, времето презъ цѣлата нощъ мина незабелѣзано въ задушевно и весело настроение.

На следния день следъ обѣдъ, носени на ржцѣ презъ цѣлия градъ отъ бждащитѣ легионери на Пловдивския клонъ, дветѣ лодки — „русалки“, изпратени за целта отъ Варна, бѣха отнесени на брѣга на р. Марица, дето се направиха демонстрации по рѣката и се положи началото на

рѣчния спортъ, който Пловдивския клонъ възнамѣрява да уреди презъ това лѣто.

За успешното изнасяне на бала, Пловдивския клонъ има не малко да благодарѣ, както на тютюневитѣ фирми и банки въ града, които съ своитѣ щедри дарения осигуриха материалния успехъ на бала, така сжщо и на Пловдивскитѣ граждани, които се отзоваха на отправенитѣ имъ покани и масово посетиха морския балъ. Брутниятъ приходъ отъ лотарията, пожертвувания и входъ възлиза на около 79,000 лева и въпреки голѣмитѣ разходи, направени за създаване инвентаръ за бала и др., останала чистъ приходъ около 30,000 лева.

гр. Пловдивъ, Априль 1925 г.

И. Л. Овъ.



Български Народенъ Морски Сговоръ.

ИЗЪ СЪОБЩЕНИЕ № 13

отъ 30.IV, 1925 год.

1) На 12 мартъ Созополския клонъ на Б. Н. М. С. е ималъ общо годишно събрание на което е било избрано ново управително тѣло въ съставъ: председателъ Д. Дечевъ, секретаръ-касиеръ — мичманъ Пеевъ К. и членове: Симеонъ Боевъ, Ив. Панчевъ и К. Георгиевъ.

2) Въ Г.-Джумая е образуванъ времененъ комитетъ подъ председателството на А. Патамански и членове Димитъръ Симитчиевъ и Борисъ Пановъ до свикване на общо събрание и изборъ на редовно управително тѣло.

3) Къмъ I май числото на издължилитѣ се членоветѣ на Б. Н. М. С. по клонове е следното:

1. Варна	458	14. Видинъ	49
2. Пловдивъ	396	15. Г.-Джумая	40
3. Плевенъ	360	16. Василико	38
4. Шуменъ	294	17. Ст.-Загора	35
5. София	260	18. Бургазъ	22
6. Русе	214	19. Гл. Упр. Тѣло	17
7. Ямболъ	159	20. с. Резово	16
8. Станимжа	89	21. Созополъ	16
9. Н. Загора	75	22. с. Кюприя	10
10. Чирпанъ	66	23. Емине	13
11. Борисовградъ	62	24. Хасково	2
12. Т.-Пазарджикъ	60	25. с. Батаджикъ	2
13. Червенъ-брѣгъ	52		

Дѣловодителъ: Павловъ.

СЪОБЩЕНИЕ

Въ единъ свой позивъ, чийто оригиналъ Гл. упр. тѣло изпраща на всички клонове, Италианската морска лига апелира къмъ всички италианци за възприемане морската идея, като казва, че „Италианскиятъ народъ трѣбва наново да си извоюва първенството въ цивилизования свѣтъ по морето, както го извоюва Римъ и славнитѣ морски републики; развитието на море, предназначено да поддържа политическата независимостъ, която ще

извоюва пъкъ икономическата — е отъ жизнено значение за насъ, то е условието за да бждемъ или не една голѣма нация“.

По нататкъ лигата развива своята програма: сигурно господство на окръжаващитѣ Италия морета; силенъ търговски флотъ; модерно риболовство и рибна индустрия; развитие на водния спортъ и пр.

Лигата подканя италианцитѣ да се събератъ подъ нейното знаме, за да образуватъ една сплотена маса отъ енергия, маса интусузирана отъ идеала за една „голѣма Италия на море“.

Позива се обръща и къмъ италианската младежъ, на която възлага голѣми надежди и за чието сродяване съ морето лигата проявява най-усилена дейностъ и най-много грижи.

Даватъ се условията на членство въ лигата, получаване нейнитѣ печатни издания, облагитѣ, които членоветѣ иматъ при пътувание по море, въ крайморскитѣ хотели, ресторанти, театри, магазини и пр.

Най-сетне позива завършва, като напомня, че напр. фенската морска лига брои 580,000 членове, сръбската 80,000, а италианската само 30,000 членове.

СКРЪБНА ВЕСТЬ.

Главното управително тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ съ прискръбие съобщава на членоветѣ на Морския Сговоръ, че члена отъ управителното тѣло на Софийския клонъ на Б. Н. Морски Сговоръ

НИКОЛА РАЧЕВЪ

(народенъ представителъ)

е загиналъ отъ злодейска ржка на 16 априль следъ обѣдъ подъ развалитѣ на храма „Св. Недѣля“ въ София.

Въ лицето на скжпия покойникъ, Българския Народенъ Морски Сговоръ губи единъ отъ най-деятелнитѣ си членове.

Вѣчна му память.



(Приключенъ на 30 априлъ 1925 год.).

СЪКРАЩЕНИЯ:

М. С. — Списание „Морски Сговоръ“.

А.

Архивата на Варненската митрополия отъ преди освобождението. (Годишникъ на Софийския университетъ, Истор. филол. фолкл. кн. VIII, София 1922 г., стр. 20).

Б.

Божковъ, Инженеръ Л. — „Где се е намирало древното пристанище Кария?“ (Списание на Българското Инженерно-Архитектно Д-во, год. XXV, брой 8, София, априлъ 1925 год., стр. 118—123).

В.

Въ голѣмитѣ рибарски пристанища въ Германия (в. Варненска поща, год. VIII, брой 1892, Варна, 28. IV. 1925 год., стр. 2).

Wasser, D-r. — „Годишнина на първия моторенъ канкъ по рѣка Тунджа“ (в. Тунджа, год. VII, брой 333, Ямболъ, 26. IV. 1925 год., стр. 1).

Г.

Горки, Максимъ. — „Край морето“ — превелъ Б. С. — (Седмична Зора, год. I, брой 16, София 1925 г., стр. 3).

Gerbault, Alain. „Seul à travers l'Atlantique“. Paris 1924 (Bernard Grasset, 220 стр., цена 7.50 франка).

З.

За Българското Параходно Дружество. — (в. „Земледѣлско знаме“, год. XXII, брой 8, София, 9. IV. 1925 г., стр. 3).

Златаровъ, Д-ръ Ас. — „Морето“. (в. Слово, год. IV, брой 863, София, 16. IV. 1925 г., стр. 4).

И.

И. В. — „Морска незаинтересованостъ“ (в. Народна Отбрана, год. VII, брой 1210, София 15 априлъ 1925 г., стр. 2 и 3).

Ивановъ, Сава Н. — „Рѣка Дунавъ“. (М. С., год. II, брой 5, Варна, май 1925 г., стр. 6—8).

К.

Каракашевъ, Инж. Т. И. — „Субсидията на Българското Търговско Параходно Дружество“. (в. Демократически Сговоръ, год. II, брой 450, София, 13. IV. 1925 год., стр. 2).

Köster — „Schiffahrt und Handelsverkehr des östlichen Mittelmeeres im 3. und 2. Jahrtausend v. Chr.“ Leipzig 1924. (J. C. Hinrichssche Buchhandlung. Съ 4 таблици, 38 стр., цена 1.5 зл. марки).

Catalogue des ouvrages sur les colonies. 1924. (Paris, Société d'éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales; 17 Rue Jacob, VI-e).

Л.

Лекокъ, Жанъ. — „Сжествуванието на морския змей — измислица ли е?“ (в. Бургазски фаръ, год. VIII, брой 793 и 798, Бургазъ 1925 г.).

Legoux, Ch. — „Le droit international pendant la guerre maritime russo-japonaise“. Paris 1924. (Pedone, 107 стр., цена 40 франка).

Levesque, G. — „La situation internationale de Dantzig“. Paris 1924. (Pedone, 178 стр., цена 25 фр.).

М.

Мутафовъ, Ем. — „На брѣга“. (М. С., год. II, брой 5, Варна, май 1925 г., стр. 12 и 13).

Martin, J. — „Traité de droit maritime commercial et de police de la navigation“. Paris, 1924 (Société d'Éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales; 17 Rue Jacob, VI-e; съ 480 стр.).

Maurice, V. — „Le navire de commerce“. Paris 1923. (Сжщото книгоиздателство, съ 331 страници).

Н.

Н. Т. Б. — „Първа конференция за създаване Черноморски наученъ институтъ“. (Училищенъ прегледъ, год. XXIV, брой 3, София, мартъ 1925 год., стр. 282—283).

П.

Пецовъ, Г., мичманъ. — „Назначение и тонажъ на нашия флотъ“. (М. С., год. II, брой 5, Варна, май 1925 год. стр. 11).

Писмо отъ Българския Народенъ Морски Сговоръ до редакцията на списанието на Българското Инженерно-Архитектно Д-во въ София. (Списание на Българското Инженерно-Архитектно Д-во, год. XXV, брой 8, София, априлъ 1925 год. стр. 133).

Р.

Рибарско училище. — (Варненски общински вестникъ, год. XXXII, брой 137, Варна, 15. IV. 1925 год., стр. 1 и 2).

С.

Сакъзовъ, Д-ръ Ив. — „Известия за българската търговия въ Цариградъ презъ X вѣкъ“. (Известия на Историческото Д-во въ София, книга VI, София 1924 год., стр. 195—203).

Stam, Jv. — „La Pêche en Bulgarie“. (La Bulgarie, deuxième année, № 530, Sofia, 8. IV. 1925 p. 4).

С. И. — „Полагане основния камъкъ на сградата за I-то Българско Държавно Практическо Рибарско Училище на островъ „Мило“. (в. Бургазски фаръ, год. II, брой 542, Бургазъ, 12. IV. 1925 г., стр. 2).

Славяновъ, Г. — „Лѣтвиятѣ морски колонии“ (М. С., год. II, брой 5, Варна, май 1925 г., стр. 1 и 2).

Скрежинъ, И. Б. — „Точка 20 отъ дейната програма на Б. Н. М. Сговоръ“. (Сжщата книжка на списанието, стр. 3—5).

Станевъ, Б. — „За риболова въ открито море“. (Сжщата книжка на списанието, стр. 8—11).

Становище на Българското Инженерно-Архитектно Д-во по въпроса за учредяване Дирекция на мореплаването. (Списание на Бълг. Инжен.-Архитектно Д-во, год. XXV, брой 8, София, 1925 год., стр. 131—132).

Т.

Thomazi, A. — „La Guerre navale dans la zone des armées du Nord“. Paris 1925 (Payot, 264 стр., цена 12 франка).

Х.

Haushofer. — „Geopolitik des Pazifischen Ozeans“. Berlin 1925. (Kurt Vowinkel Verlag. Съ 16 карти, 452 стр., платнена подвързия, цена 15 зл. марки).

Hurd, Archibald. — „The Merchant Navy. History of the great War based on official documents, by direction of the historical section of the committee of imperial defence“. Tome II. London 1924. (Murray, съ 470 стр., цена 21 шилинга).

Руска морска литература.

(Издание на: Редакционно-Издателското Отдела Морского Ведомства. Ленинград).

1. Библиографический справочник Редакционно-Издателского Отдела Морского Ведомства на 1-е Января 1925 г.
2. Васильев, А. — „Учитесь плавать. 1924 г. (37 стр., цена 20 коп.).
3. Давыдов, Б. В. — „В тисках льда“ 1925 г. (79 стр., цена 35 коп.).
4. Жерве, Б. Б. — „Значение морской силы для государства“ 1922 г. (160 стр., цена 25 коп.).
5. Скрыгин, Г. С. — „Записки по тактике морского воздушного флота“. Часть II — Воздухоплавание. 1922 г.
6. Белецкий, Л. А. — „Устройство подводных лодок“. Курс школы подводного плавания. Части I и II. 1923 г. (82 стр. + 6 листов чертежей. Цена 40 коп.).
7. Муравьев, Л. П. — „Электромагнитные волны и их применение в целях сигнализации. 1921 г. (4-е издание, 275 + VIII стр., цена 75 коп.).
8. Обольянинов, М. — „Операции по подъему затонувших судов“. 1923 г. (24 стр. + 1 листа чертежей, цена 30 коп.).
9. Гаврилов, А. — „Морская справочная книга для моряков воен. и коммерч. флота. (Цена 75 коп.).
10. Егорьев, В. — „Моря и реки и их значение для человечества“ 1923 г. (Цена 40 коп.).
11. Ляхницкий, В. — „Указатель основной литературы по внутр. устройству торгов. портов“. 1920 г. (Цена 25 коп.).
12. Ляхницкий, В. — „Основания проектирования внутренних устройств торговых портов и их развития“. 1920 г. (Цена 2 рубли).
13. Ляхницкий, В. — „Общие основания улучшение судоходных условий устьев рек. 1918 г. (Цена 2 рубли).
14. Медзыховский, К. — „О свободных гаванях. 1910 г. (Цена 2 рубли).
15. Тимонов, В. — „Морск. сообщ. и портовые сооружения. Эдинги и доки“. Части I и II — 1920 г. (Цена 1.50 р.).
16. Глубоководные гидрологические наблюдения за 1923 г.
17. Сборник гидро-метеорологических наблюдений. Выпуск XIV, 1923 г. (697 стр., цена 1 р.).

18. Правила измерения судов проходящих через Панамский канал. 1914 г. (Цена 25 коп.).

19. Описание портов:
Николаевского торгового. 1913. (Цена 50 коп.).
Одесского. (Цена 50 коп.).
Ростовского на Дону. (Цена 60 коп.).

За списване на книгитъ пишете на адресъ:
Книжный Склад Редиздата Морведа.
Ленинград (Здание Гл. Адмиралтейства)
Россія.

Изъ тайнитъ на морето, отъ професоръ Д-ръ Ас. Златаровъ, № 13 отъ библ. Натурфилософско Четиво; книгоиздателство „Акация“ — София, 1925 год.; цена 10 лв.

Малка, спретната книжка, съ лика на автора, посветена на труженицитъ, основатели и пионери на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

Г-нъ Д-ръ Златаровъ, любимец на младежта и като ученъ и като поетъ, съ своятъ увлекателенъ и цвѣтистъ езикъ, обличайки мислитъ си въ красиви поетически образи или изливайки ги въ леснодостъпни научни форми, разтваря предъ своитъ читатели или слушатели „една страница отъ великата и безкрайна книга на морето, отъ таятъ дълбока, загадъчна книга, която носи толкова много чаръ, толкова много тайни, толкова много богатства и примамки за нашето сърдце и за нашия умъ!“ И разливвайки тая страница, автора ни рисува величавата картина на появата на земята, пренася ни съ милиарди години назадъ за да ни посочи хасата, отъ който е сътворенъ свѣта, за да ни представи първиятъ океанъ, оная огромна лаборатория — люлка на живота. Водейки ни съ своята смѣла научна мисль презъ милионитъ вѣкове на съществуването на земята, автора ни описва зараждането на първиятъ животъ въ морето, бавното и постепенно разнообразяване и развитие на тоя животъ, създаването на твърдата земна кора, появяването на сладкитъ води, сравнително късното възникване на сладководнитъ и земнитъ живи същества, описва ни по-нататъкъ морската среда, като родина на многобройнитъ съвременни видове, пренасяйки ни по тоя начинъ въ приказниятъ свѣтъ на морската флора и особено фауна. Тукъ той ни рисува нови, великолепно картини, разкривайки ни живота на самото море, тайнитъ на неизмѣримитъ морски дълбочини и живота на тѣхнитъ чудновати, едва ли не фантастични обитатели. Най-сетне поетътъ — авторъ ни открива душата на морето, а неговиятъ двойникъ, учениятъ, ни сочи на голѣматъ и неизчерпаеми стопански и културни блага, които ни носи.

Авторъ не е пропусналъ да каже нѣколко думи и за нашето Черно-море и да изтъкне, че „ние, българитъ, имаме море, което е неопценено още истинско богатство за насъ. Нека го наричатъ „черно“: то ни обѣщава толкова много стойности, че за насъ съвсѣмъ не е черно. И това море, което ние толкова малко познаваме, заслужава едно по-активно наше участие и по-голѣма обичъ. Черно-море, което крие въ себе си толкова много непроучени отъ насъ своеобразности, е възможностъ за контактъ на България съ свѣта. Ние не сме лишени отъ благото да имаме морски излази! Нека бъдемъ горди, че го притежаваме! Но нека се покажемъ и достойни за него: нека побѣдимъ, за наша изгода плахото сухоzemно чувство на орача, за да цѣфне въ сърдцето ни отъ волната пѣсень и куража на моряка!“

Ние горещо препоръчваме на всички членове на Б. Н. М. С. и на читателитѣ на „Морски Сговоръ“ тая хубава и полезна книжка, която макаръ и малка по обемъ, представлява единъ цененъ приносъ за нашата тъй бедна морска литература.

Г. Славяновъ.

ЧЕРНО МОРЕ.

Общедостъпни студии отъ Сава Н. Ивановъ.

Ний нѣмаме морски писатели, нѣмаме учени, които да сж посвѣтили цѣлия си животъ и всичкитѣ си сили на изучаваня върху нашето море, затова и не познаваме своитѣ брѣгове и водитѣ, които ги омиватъ. Такава една системна, широко организирана научна дейностъ, каквато иматъ почти всички други морски народи, ний ще чакаме занаяпредъ отъ бъдащитѣ Черноморски Наученъ Институтъ, който днесъ е едва въ своя зародишъ. А до тогава, ний ще трѣбва да се задоволяваме съ малкото, което тукъ-тамъ ни даватъ нашитѣ учени и писатели за морето. Наредъ съ тия последнитѣ, у насъ напоследъкъ заработи за изучаване на морето запасния морски офицеръ Сава Н. Ивановъ, който се стреми да изпълни празнотата въ нашитѣ познания за родното море. Той седемъ години наредъ се занимава съ систематични проучвания и изследвания на нашитѣ брѣгове и прилежащитѣ имъ води, и за тоя сравнително късъ периодъ отъ време, той е натрупалъ твърде много ценни наблюдения и сборки отъ научни материали върху физико-географическитѣ условия на Черното море, неговата история, съвременното му културно-стопанско значение и пр., наредъ съ това той е проучилъ и всички наши библиотеки и книгохранилища, извличайки отъ тамъ опита, познанията и изследванията, натрупани презъ вѣкове отъ чужди автори върху нашето море.

Въ резултатъ на тая планомерна научна дейностъ, навѣрно въ едно близко бъдаще, нашата бедна морска литература ще бѣде обогатена съ единъ твърде цененъ наученъ трудъ. Г-нъ Ивановъ е ималъ обаче, щастливата идея, наредъ съ своитѣ строго научни изследвания, да дава на читающиятъ български свѣтъ отдѣлни, малки, общедостъпни студии по всички въпроси относно Черно море, които будятъ на всѣкѣ живъ интересъ. Ето тия студии той е събралъ и отпечаталъ въ една книжка подъ заглавието „Черно-море“.

Въ своитѣ общедостъпни студии, съ единъ увлекателенъ наученъ езикъ, автора ни посвѣщава въ цѣлъ редъ любопитни данни и изучаваня върху родното море; въ тѣхъ ще срещнете интересни сведения за името и произхода на Черното море, за многобройнитѣ видове риби и животни, за неговитѣ растения, за очертанията и строежа на неговитѣ брѣгове; тамъ ще намерите хубави описания на красотитѣ и богатствата на нашия брѣгъ и пр.

Тая ценна книга е отъ голѣмъ интересъ не само за всѣки интеллигентенъ българинъ, но тя ще послужи и като отлично помагало за всѣки учителъ и още по-вече за учащата се младежъ, ето защо ние я препоръчваме на всички членове на Българския Народенъ Морски Сговоръ, на всички учебни заведения, учители и учащи се.

Цената на книгата е 30 лева предплатени. На членовѣтъ на Б. Н. Морски Сговоръ тя ще се отстъпва за 25 лева, ако бѣде доставена чрезъ Глав. Упр. Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ. Книгата е складирана въ автора ѝ (ул. „Мария Луиза“ № 3 — Варна). тр. Варна; априлъ 1925 год.

Г. Славяновъ.

На вниманието на управителнитѣ тѣла на клоноветѣ отъ Б. Н. М. С. Въ кн. 3. на списание „Училищенъ Прегледъ“ 1925 г. е помѣстена статията на я-ка на бюрото за културни учреждения и фондове при м-вото на Народното Просвѣщение г-нъ Никола Т. Балабановъ „Ученически лѣтни колонии презъ 1924 година“. Статията разглежда най-обстойно въпроса за лѣтнитѣ колонии: тѣхното значение и полза, изникване и развитие на идеята за колонитѣ, видоветѣ планински и морски колонии, организациитѣ които се занимаватъ съ уреждане на колонитѣ, средствата на тия организации, начинитѣ за организирането и пр. Статията съдържа изобилни статистически данни за урежданиѣ у насъ планински и морски колонии, за издръжката на колониститѣ, за физическото закрепване на децата и т. н.; тя е изпѣстрена и съ доста иллюстрации изъ живота на колониститѣ и уредбата на колонитѣ, а сжщо така и съ доста извадки отъ докладитѣ на ръководителитѣ за събранитѣ отъ тѣхъ наблюдения и опитъ.

Главното управ. тѣло препоръчва на всички клонове на Б. Н. М. С. да проучатъ и иматъ предъ видъ тая ценна статия при уреждането или макаръ само проектирането на лѣтни колонии. Тя ще имъ даде указания и отговори по много въпроси, които поради липсата на опитностъ сж още тъмни и неясни, тя ще ги насочи къмъ правитѣ пътъ за уреждане на лѣтнитѣ колонии и най-малко ще ги ориентира въ тая сравнително нова област на общественна дейностъ.

Секретаръ на Г. У. Т. — Г. Славяновъ.

Получиха въ редакцията ни:

Македонски Прегледъ. — Списание за наука, литература и общественъ животъ — год. I, кн. 3. София, 1925 г. (Издание на македонския наученъ институтъ).

Списание на Бѣлг. Инженер.-Архитектно Д-во, год. XXV, брой 1—8 София 1925 г.

Земледѣлие, род. XXVIII, кн. 11 и 12 София 1924 г.; XXIX, брой 1—3 София 1925 г.

Икономически Известия, год. III, брой 13—26, Варна 1925 г.

Известия на Бугазската Търг.-Индустр. Камара, год. VIII, брой 41—52; год. IX, бр. 1—4; Бургазъ 1925 год.

Економически Прегледъ, година II, брой 21—24 Русе, 1925 год.

Месечни Статист. Известия на Глав. Дирекция на Статистиката на Бѣлг. Царство, год. XIII, № 12, София 1924 г.; год. XIV, № 1—3, София, 1925 год.

Ловецъ — органъ на сдруженитѣ ловци въ България, — год. XXV, брой 4, София, декемврий, 1924 год., и брой 5—7 отъ 1925 год.

Здраве и Сила — органъ на юнашкия сѣюзъ — год. XXI, брой 1—8, София 1924 год.

Списание на Бѣлг. Икономическо Д-во, год. XXIII, кн. 4—8 включ., София 1924 г.

Младъ Туристъ — органъ на юношеския туристически сѣюзъ въ България, год. X, кн. 2 до 6 включ., София 1924 и 1925 год.

Нова Ера, год. II, кн. 6—8. София 1924 год.

Витлеевъ, год. III, брой 1—4. Варна 1925 г.

Полетъ, год. II, книжка 10—22. София, 1925 год.

Западно Ехо, год. IV, кн. 22. Штутгартъ.

Стопански Прегледъ и Доманничество, год. XIII, брой 1. Търново 1925 год.

Естествознание и География, год. IX, кн. 4—6, София 1925 г.
Юридически Прегледъ, год. XXVI, книжка 1—3, София 1925 год.
Известия на Народ. Етнографически Музей въ София, год. IV, кн. III и IV, София 1924 год.
Народно Стопанство, год. XXI, кн. 1—3, София 1925 год.
Българско Овощарство, год. VI, книж. № 1—2, София 1925 год.
Международна Илюстрация, год. I, № 1, София, 1925 год.
Преброяване на добитъка, на домашните птици, кошеритъ съ пчели, превозните средства, земеделските орджия и машини въ Царство България на 31. XII. 1920. год. Книга I. (Общи резултати). Издание на Глав. Дирекция на Статистиката. София 1924 год.
Пазачитъ на фара, романъ отъ П. А. Шишковъ, София 1924 год.
Български Туристъ, год. XVII, книжка отъ 1—4, София 1925 год.
Природа, год. XXV, кн. 5—8, София, 1925 година.
Бозайната Фауна на България отъ В. Т. Ковачевъ, София 1925 г. (Трудове на Бълг. Наученъ Земледѣлско-Стопански Институтъ. № 1, цена 20 лева).
Спортна Седмица, седмиченъ илюстр. спортенъ вестникъ, год. I, брой 1—15. Варна 1925 год.
Дойранъ — разкази — отъ Кирилъ Йсковъ, Шуменъ, 1925 год. Цена 20 лева.
Известия на Историческото Д-во въ София, кн. VI, София 1924 г.
Трудове на Българското Природоизпитателно Д-во, книга XI, София, 1924 год.
Училищенъ прегледъ, год. XXIV, кн. 1—3, София, 1925 г.
Нашата конница, год. VII, брой 3, 4, 5 и 6, София, ноем. и дек. 1924 г., януарий 1925 год.
Илюстрация Свѣтлина, год. XXIII, кн. 2—3, София 1925 год.
в. Бургазски фаръ, год. II, брой 445—901, Бургавъ, 1925 год.
в. Зорница, год. 44, брой 93 и год. 45, бр. 1—12, София, 1925 год.
Вестникъ на жената, бр. 177—189, София, 1925 г.
в. Тракиецъ, год. II, брой 23—88, Ямболъ, 1925 г.
в. Тунджа, год. VII, брой 318—328, Ямболъ, 1925 г.
в. Търговско-промишлена защита, год. XIII, бр. 628—693, Варна, 1925 год.
в. Общинари, год. I, брой 1, София, 1925 г.

Т.-Пазарджикски общински вестникъ, год. I, брой 20, Т.-Пазарджикъ, 1925 г.
Младежки Вестителъ, — Органъ на съюза на Младежкитъ християнски организации, год. X, брой 1—4, София, 1925 год.
Читалищни вѣсти, год. II, бр. 8—10, София 1925 г.
Периодиченъ музикаленъ сборникъ юношески другаръ, съ преводни пѣсни за всички училища, наредилъ Борисъ Г. Гайдаровъ — учител по пѣние въ гр. Ломъ. № 3. София, 1925 год. Цена 15 лева.
Ученически лѣтни колонии презъ 1924 година отъ Никола Т. Балабановъ, София, 1925 год. (Отдѣленъ отпачатъкъ отъ спис. „Училищенъ прегледъ“, XXIV годишнина (1925) кн. 3.
Християнинъ, год. VI, брой 1—4, Русе, 1925 год.
в. Подофицерска защита, год. X, брой 349—351, София, 1925 год.
Варненски общински вестникъ, год. XXXII, бр. 137, Варна, 1925 год.
Библиографический справочникъ редакционно-издат. отдела морского ведомства на 1-е января 1925 г. Ленинград — Россия.
Морской Сборникъ (военно морской научный журнал), год. 78, № 1 и 2, Ленинград, 1925.
Јадранска стража. — Служебно илюстрирано гласило Јадранске страже централе у Сплиту — год. III, бр. 2 и 3 1925 г.
Jugoslavenski Pomorac, Pomorska smotra za propagandu nasega mora i pomorstva — godina V, Zagreb, 1925.
L'Italia Marinara, anno VII, No 1—4, Roma—Italia (Via della Scrofa, 57).
Information Sociales, vol. XIII — No. 1—13 vol; XIV, № 1—3, Geneve 1925.
Hydrographic Review, Vol. II, № 1, November 1924 (Published by the International Hydrographic Bureau, 3 Avenue du port — Monaco).
Bulletin de la chambre de commerce française en Bulgarie, 4-e année, № 36—39. Sofia 1925.
Morze, Organ Ligi Morskiej i Rzecznej — Rok. II, No. 1—3, Warszawa. 1925.
La Bulgarie, deuxième année, № 454—542, Sofia 1925.
Bollettino Mensile del Lloyd Triestino, anno V, № 1—2, Gennaio, 1925.
Les Flottes de Combat pour 1925 (Société d'Édition Géographiques et Coloniales, 17 Rue Jacob, Paris VI-e).
Catalogue des ouvrages sur les colonies. 1924. (Paris, Société d'éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales; 17, Rue Jacob VI-e).

В И О Л Е Т Ъ

Се нарича единствениятъ манифактуренъ магазинъ въ Варна, въ който многобройните му клиенти отъ града и провинцията намиратъ винаги новости. Посетете го само веднажъ и ще се уверите.

3-10

ПАРАХОДНА АГЕНЦИЯ Х. ПАЙКУРИЧЪ — ВАРНА

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

3—10



До

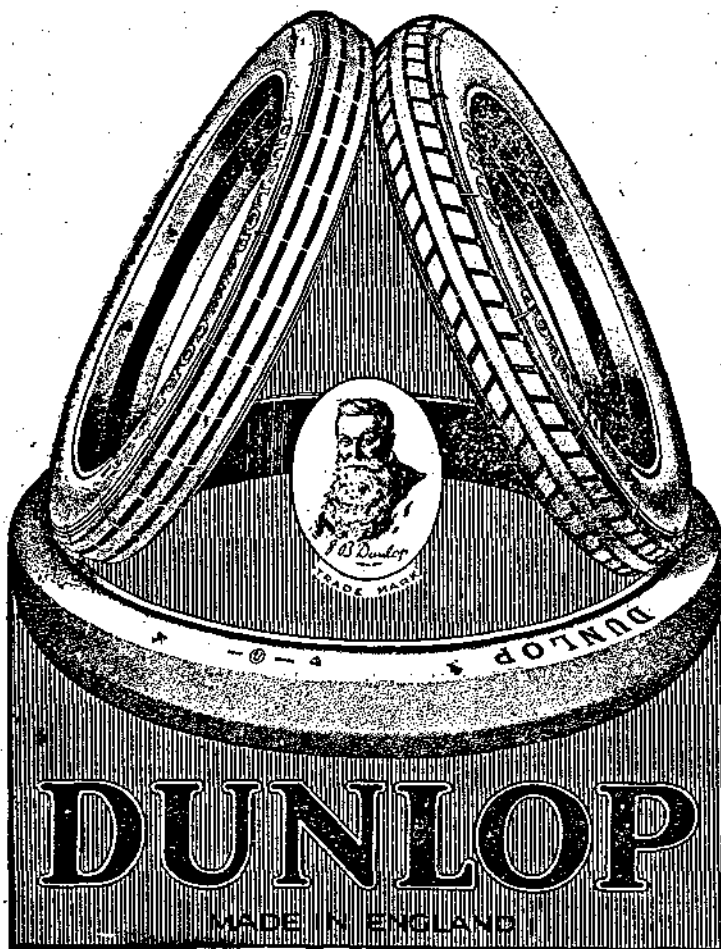
Въ

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Тихо море — стихове — отъ Любомиръ Безсребърни; 2) Моряци — стихове — отъ Николай Мажровъ; 3) Законопроектъ за насърчение мореплаването — отъ Г. Славяновъ; 4) Температурата на въздуха надъ Черно море и бръговетъ му — отъ Сава Н. Ивановъ; 5) Хранене съ риба — отъ Иванъ Боневъ; 6) Гръцкиятъ търговски флотъ — отъ Тодоръ Ангеловъ; 7) Рускиятъ флотъ въ Бизертъ и морското равновесие въ Черно и Сръдиземно морета — превелъ Мичманъ 1 р. Ст. Власевъ; 8) Къмъ Аржентина — спомени — отъ Мичманъ Зашевъ; 9) Морски новини; 10) Официаленъ отдѣлъ; 11) Морски книгописъ.

Всѣка неполучена книжка отъ списанието трѣбва да се поиска най-късно следъ получаването на следната. Въ противенъ случай рекламациитъ се оставятъ безъ послѣдствие. Списанието излиза всѣки месецъ, освенъ месецитъ Юлий и Августъ.

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

Стрѣи и поправка: Лодки, кораби, моторни и платноходни. Поправка на параходи: корпусъ, мачти, машини и котли, Оксигеновъ апаратъ за заварявания и рѣзване. Отливки отъ чугунъ и бронза на всички видове машинни части. Парни котли и резервуари. Монтажъ на морски мотори и всички водове индустриални и земеделъчески машини. 5-10



А. Е. КОЕНЪ — СОФИЯ

БУЛЕВАРДЪ „ЦАРЬ ОСВОБОДИТЕЛЪ“ № 12.

Генерално представителство на автомобилни гуми Dunlop Cord,
Велосипеди Мерцедесъ & Олимпия при фабрични цени

ИВ. КАРАИВАНОВЪ

== **ВАРНА** ==

УЛИЦА „АСПАРУХЪ“ № 6.

Доставя всѣкакъвъ видъ желе-
лѣзарски, дървени и други
:: строителни материали. ::

Въ склада се намиратъ всич-
ки видове колониални, ма-
нифактурни и технически
:: :: :: артикули. :: :: ::

Прави всѣкакъвъ видъ дос-
тавки отъ мѣстни артикули
:: и такива отъ странство. ::

4-10