

БЪЛГАРСКИ ГОДИНА

БЪЛГАРСКА ИСТОРИЯ

20

1925 1925

Урежда
Книжовно-просветния отдѣлъ
на Бълг. Нар. Морски Сговоръ

ГОДИНА II. — БРОЙ 10.
Варна, Декемврий 1925 год.

Редакторъ:
Сава Н. Ивановъ.



На Месемврийския плажъ.

Фот. П. Калчевъ 1924 г.

Списание "Български Сговор" е узденено и препоръчано от Министерството на Народното просвещение със окръжно № 447 от 9. 11. 1924 година и от Министерството на Външната политика със заповед № 22 от 1925 година.

БЪЛГАРСКИ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

СЪОБЩЕНИЕ № 15.

1. На 20 септември, Ямболския клонъ ималъ редовно събрание, на което делегатите на клона за II-ия редовенъ съборъ на Б. Н. М. С. дали своя отчетъ. Такъвъ далъ и председателя на клона. И двата отчета били удобрени.

Въ същото събрание сж били избрани и три члена на Управителното Тѣло, а именно:

Василь Бончевъ — зъбълькаръ.

Т. Илиевъ — адвокатъ.

Г. Султановъ — адвокатъ.

Провѣрителенъ съвѣтъ:

Моисъ Басанъ.

Борисъ Юрдановъ.

Т. Вълчановъ.

2. На 22 септември т. г. се образувалъ клонъ отъ Б. Н. Морски Сговоръ въ гр. Котелъ. Конституирало се е Управително Тѣло на клона въ съставъ:

Председателъ — Георги Захариевъ.

Подпредседателъ — Димо Каракашевъ.

Секретаръ — Бянко Петровъ.

Контролна комисия:

Антонъ Тодоровъ.

Антонъ Панчевъ.

Иванъ Бояджиевъ.

3. Избралиятъ на 27 окт. за настоятелство на Варненския клонъ отъ Б. Н. М. Сговоръ сж се разпредѣли на длѣжности:

Председателъ Юрданъ Тодоровъ — Директоръ на мжката гимназия.

Подпредседателъ — Д-ръ Пашевъ — лѣкаръ.

Секретаръ — Василь Ятанасовъ — учителъ въ Машинното Училище.

Касиеръ — Карагьозовъ — чиновникъ Б. Н. Банка.

Ржководителъ на Морския Спортенъ Легионъ — Мичманъ I рангъ Г. Пецовъ.

Съвѣтници — Тодоръ Тодоровъ — инспекторъ на класовете при Мор. Учеб. частъ и Чаржъчиевъ — легионеръ.

4. На 10 октомври т. г., секретаря на Варненския клонъ (географа Василь Ятанасовъ) държалъ

въ Варна беседа на тема: „Нашето черноморско крайбрѣжие отъ устието на рѣката Рѣзовска до устието на рѣка Камчия“ (географически и стопански прегледъ). Беседата е била придружена съ 60 свѣтливи картини. Била отлично посетена отъ граждансвтвото и особено отъ учащата се младежъ.

5. На 18 т. м. Пловдивския клонъ отъ Б. Н. М. Сговоръ устроилъ въ гр. Карлово сказка на тема: „Развитие, цели и задачи на Б. Н. М. Сговоръ“. Сказката държалъ члена отъ Пловдивския клонъ г-нъ Атанасъ Георгиевъ, адвокатъ. Сказката е била придружена съ два морски филма и била отлично посетена. Следъ нея по покана на г. Георгиевъ се основалъ клонъ на Б. Н. М. Сговоръ въ града съ 40 души членове.

Въ градъ Карлово е основанъ клонъ на Б. Н. М. Сговоръ. Управителното тѣло на който има следния съставъ:

Председателъ: Подполковникъ Стефановъ

Подпредседателъ: Директора на мжката гимназия Дойчиновъ

Секретаръ: Учителя — Дюлгяровъ

Касиеръ: Запасенъ поручикъ Касъровъ.

Съветници: Н. Цвѣтановъ и Цв. Калиновъ

Запасни членове: В. Базайтовъ.

Контролна комисия: Председателъ зап. полковникъ Бояджиевъ, секретаръ: Лало Ятанасовъ, членъ: Войняговъ Н. подгласникъ: г-ца Донка Бакърджиева.

На 14 ноември Пловдивския клонъ отъ Б. Н. М. С. устроилъ семейна среща за членовете си въ биария „Съединена България“. Срещата била отлично посетена. При минималенъ входъ 10 лева, прихода е биль 4600 лева.

Научаваме се съ радость, че на 8 т. м. въ гр. Ахтополь е била турена основа на „Бѣжанска труда, риболовно-земедѣлска кооперация“.

Пожелаваме успехъ на кооператорите.

гр. Варна, 3 ноември 1925 г.

Секретарь: Власевъ.

Български Народенъ Морски Сговоръ

Пловдивски клонъ.

Управителното тѣло на Пловдивския клонъ отъ Бълг. Нар. Морски Сговоръ съобщава на членките и членовете си, че отъ 1 декември т. г. започва събирането на членските вноски за 1926 г., които сж опредѣлени: за членовете получаващи списанието Морски Сговоръ — 80 лева годишно; за вторите членове отъ семейство — 30 лева годишно.

Умоляватъ се членките и членовете да издължатъ своевременно вноските си, за да не имъ се спира списанието, което презъ 1926 година ще излиза увеличено, подобрено и ще даде бесплатни приложения.

Изплащането членските вноски става: въ кантората на Лазаръ Т. Лазаровъ, задъ Б. Н. Банка и при назначениетъ отъ управителното тѣло лица.

Пловдивъ, ноември 1945 г.

Отъ управителното тѣло.



СКРЪБНА ВЕСТЬ.

На 12 т. м. при единъ нещастенъ случай по тѣснолинейката между с. Симеоново и София е загиналъ видниятъ нашъ ученъ — географъ

ПРОФЕСОРЪ КРУМЪ ДРОНЧИЛОВЪ

единъ отъ първите ратници и съмишленици на българската морска идея. Съ неговата смърть младата българска наука и морска мисъль понасътъ една тежка, чувствителна загуба.

Миръ на праха на заслужилиятъ покойникъ. Варна, 13.XI 1925 г.

Отъ Главното Управително Тѣло на
Българ. Народенъ Морски Сговоръ.

КУМЪ МОРЕТО И ДЪНДА ЗА НЯПРЪСКА !



Официаленъ органъ
на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

Година II
Брой 10
Декемврий, 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.

Николай Мждровъ.

МОРЕТО.

1.

Морето е простряло
синята си дреха
надъ цѣлата безбрѣжностъ
предъ моите очи. —
Морето е отъ буря,
отъ устреми и сила
и никога не стихва, —
говори и шепти.

Понѣкога гласа му
въ плачъ се разразява
и въ неговата пѣсень
ридае мощень звѣръ, —
заключенъ и наказанъ
въ каменна тѣмница,
сковала въ своя прѣстенъ
сломения титанъ.

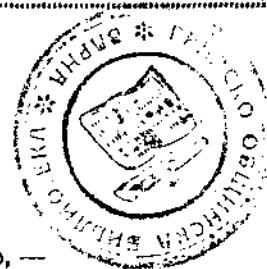
А тамъ — подъ мене, долу,
въ здрача и мѣглата,
разпѣнена и безумна,
безпаметна и зла
долита и залива,
разбива и руши
безкрайната редица
отъ кипнали вѣлни.

2.

Тогава тамъ е тѣмно,
и страшно, и зловещо, —
и писъкъ, стонъ и плѣсъкъ
раздира тишината:
О, сѣкашъ ревъ на лъвъ,
ожидашъ кръвъ и плячка!
О, глутница тигрици,
ридаещи въ нощта!

Небето пада низко
надъ сѣмитѣ вѣлни: —
Потъватъ въ водата
звездитѣ и луната, —
и става тѣмно, тѣмно
предъ морните очи,
и страхъ, тѣга и ужасъ
проникватъ въ душата.

Варна, 1924 год.



Следующата книжка отъ списанието „МОРСКИ СГОВОРЪ“ (год. III, брой 1,
януари 1926 год.) и въобще цѣлата III-та годишнина отъ списанието ще се
изпраща само на членовете отъ Б. Н. Морски Сговоръ, които сѫ предплатили член-
ските си вноски за 1926 г. Побѣрзайте съ предплащането на членския си вносъ.

Г. Славяновъ.

ИЗЛАЗА НА БЪЛО МОРЕ.

Двете най-важни задачи на нашата вънкашна политика съж, безспорно, излаза на Бъло море и малцинствата. Нека се занимаемъ накратко съпървата.

Едва ли има здравомислящъ българинъ, който да не създава огромната нужда за народното ни стопанство отъ единъ изходъ на свободното Сръдиземно море. Географското положение на България е такова, че за да може тя правилно да се развива, неминуемо тръбва да има непосредственъ достъпъ къмъ най-близките международни пътища: Дунава, Черно море и Бъло море. Известно е, че културното и стопанско развитие на всяка една страна се извършва винаги по долините на нейните главни водни артерии, които очертаватъ и най-важните направления на пътищата и съобщенията. Единъ погледъ върху картата на Северна България ясно ни сочи, че движението на нашата търговия ще биде по наклона на Дунавската равнина и течението на нейните реки къмъ Дунава и Черно море, и дъйствително, почти цялата наша външна търговия за Северна България върви презъ Дунавския пристанища и Варненското на Черно море. Ясно е също така, че естествената насока на нашата външна търговия въ Южна България се опредѣля отъ течението на река Марица и нейниятъ най-важенъ притокъ — Тунджа; следователно, самите природни условия диктуватъ, щото развитието на външната ни търговия презъ Южна България да се извърши по направление Пловдивъ — Свиленградъ — Деде-Агачъ. Но на пътя на тоя естественъ развой е издигната една мъжко преодолима изкуствена преграда — южната ни политическа граница. На въпроса кой и защо е издигната тая преграда, нѣма да се спиратъ, защото отговора е известенъ: тръбаше да се сломи България, тръбаше също така да се отстрани южното славянство отъ свѣтовните пътища на Сръдиземното море и нашите противници разрешиха тая задача чрезъ мирните договори, като залостиха здраво южната и главна врата на нашето отечество, а ни разрешиха само да се любуваме на Егейа отъ върховете на Родопите и да мечтаемъ за стопански излазъ.

Повелителенъ дългъ за всички българи е да търсимъ и да се боримъ за изхода отъ това несносно положение, — тръбва да намѣримъ начинъ да отворимъ заключената отвънъ врата на нашата къща. Ето на тоя въпросъ тръбва да намѣримъ правилния отговоръ, за да ни биде ясно какво искаме и къмъ какво се стремимъ. До сега ний на много пъти сме си издигали високо гласа и сме искали излазъ на Бъло море, но никога не сме заявили конкретно и опредѣлено какво точно искаме или по-право какъ разбираме и какъ си представяваме тоя излазъ.

Ще се поможча да дамъ накратко едно мнение, съ цель да се предизвика обсѫждане на въпроса и намиране неговото най подходящо решение.

Договора ни разрешава стопански излазъ, а най-простото осъществяване на такъвъ излазъ е улеснения по желѣзопътната линия Свиленградъ — Деде-Агачъ и свободна зона въ последния градъ, нѣщо, което ни предлагатъ и гърците. На гледъ, просто и удобно, въ сѫщностъ обаче, това би би-

ло по-лошо отъ днешното положение, защото хазина на линията и пристанището всѣки моментъ може да обѣрне улесненията въ затруднения и свободната зона въ запретена зона; при нрава на нашия юженъ съседъ, това е лесно допустимо и много възможно.

Другъ начинъ за по-сигуренъ стопански излазъ е, ако се интернационализиратъ желѣзната линия и пристанището, т. е. ако тѣ минатъ въ ръцете на една чужда международна компания и тѣхната експлоатация се постави подъ контролата напр. на Обществото на Народите. Примамливъ проектъ, обаче гърците никога нѣма да се съгласятъ да пожертвуватъ „суверенитета“ си надъ линията: примѣрътъ съ протокола за българските малцинства и съ спора за линията Гевгели — Солунъ сѫ достатъчни доказателства за това. Може би, тѣ биха се съгласили да предоставятъ постройката и експлоатацията само на пристанището на чужда компания — това е въ тѣхнъ интересъ, защото сами тѣ никога не могатъ и нѣма да го построятъ — обаче съ контрола на Обществото на народите тѣ нѣма да се съгласятъ, а пъкъ и едва ли ще се намѣри чуждъ капиталъ за голѣми и скажи пристанищни постройки, безъ достатъчна гаранция за една сигурна рентабилност, т. е. безъ компанията да притежава и пътищата къмъ пристанището.

Трети проектъ би билъ, да се разреши въпроса, както съ полския коридоръ къмъ Балтийското море и свободния градъ Данцигъ. Но и тоя начинъ е неприемливъ, защото условията, при които е поставена Полша сѫ едни, а тия на България — съвсемъ други. Полша е победителка, голѣма и силна държава, съ мощнни съюзници, а Германия, която владѣе територията отъ дветѣ страни на коридора, като победена страна, е съ сравнително по-слаби военни и политически позиции; вънъ отъ това, Данцигъ, макаръ свободна държава, фактически се владѣе отъ поляците и тѣхните съюзници — англичаните. Съотношенията между България и Гърция сѫ точно обратните: коридора на слаба България ще минава презъ територията на сила, военно и политически, държава, при това свободниятъ градъ — пристанище на Бъло-море непремѣнно би билъ подъ фактическото господство на гърците и тѣхните силни сръдиземно-морски съюзници, а значи и при тоя начинъ на разрешение, излаза на България ще биде една илюзия.

Четвърти начинъ би билъ да се образува отъ Западна Тракия автономна провинция, което е равносилно на горния проектъ. И дъйствително, подъ чий протекторатъ би била тая автономна провинция? Ако биде подъ гръцки суверенитетъ, положението би било равносилно на днешното. Подъ протектората на нѣкоя велика сила? — още по-лошо, защото тая сила сигурно ще биде избрана измежду съюзниците на Гърция и би имала най-малко интересъ да допусне една славянска държава до бръга на Сръдиземното море; тая покровителка на Тракия, ще си създаде отъ автономната прозивиция по-скоро една нова своя база на Егейското море и българскиятъ излазъ, още по-късно би могълъ да биде осъщественъ. Само протектората на Обществото на народите би представлявалъ известна гаранция, но все пакъ доста-

тъчно малка за единъ действителенъ български излазъ, защото известно е какъ гърцитъ се отнесоха къмъ протокола за малцинствата, изработенъ подъ покровителството на Обществото на народите и какъ се отнасятъ къмъ самите малцинства, поставени отъ Мирния договоръ подъ закрилата пакъ на Обществото на народите.

Но всички изброени по-горе проекти иматъ единъ общъ и твърде важенъ недостатъкъ, който ги прави съвършено неприемливи, а именно, че при всички тия разрешения на въпроса, линията и пристанището оставатъ въ чужди ръце и следователно българската външна търговия ще бъде лишена отъ своята независимостъ.

Желъзопътниятъ и пристанищни тарифи ще бъдатъ едно сигурно оржие въ ръцетъ на чужденците, които ще иматъ експлоатацията, контрола или протектората надъ линията и пристанището, за да влияятъ, така както тъхнатъ интереси диктуватъ, върху българския вносъ-износъ. Вънъ отъ това, тия решения ни даватъ единъ излазъ, макаръ и съмнителенъ, само до брега на морето, а не и на самото море, което за насъ е отъ несравнено по-голямо значение. До тогава, до като Деде-Агачското пристанище, подъ каквато и да било форма, фактически се намира въ чужди ръце, много естествено е, че ний въ Бъло море не можемъ да създадемъ свой търговски флотъ, защото нѣма да имаме свое пристанище, на което да се опре тия флотъ. А да обслужваме бъломорската си търговия съ нашия черноморски флотъ — това е не само много трудно, но почти невъзможно. Поляцитъ, макаръ да сж почти господари на Данцигъ, макаръ това пристанище да е отлично уредено и съвършено достатъчно да обслужва нуждите на тъхниятъ търговски флотъ, все пакъ строятъ, по съседство съ Данцигъ, свое собствено пристанище — Гданскъ, което ще зависи само отъ полската държавна властъ. Същото нѣщо имаме и въ Фиуме: до скоро тамъ, и въ Триестъ, се базираше цѣлия юго-славянски флотъ, но въ тия чужди пристанища той се чувствува като гость и следъ уреждането на сръбските пристанища, главното отъ които Сушакъ, до самиятъ Фиуме, веднага се прехвърли въ тѣхъ, макаръ и при по-малко удобства. **Националното знаме е сигурно само подъ закрилата на националните закони.**

Ако ний нѣма да имаме възможностъ да създадемъ въ Бъло море свой търговски флотъ, то отъ нашия излазъ на това море не остава даже и сѣнка, защото намъ тоя излазъ е необходимъ не за да се радваме на сините води на Егейя, а за да осигуримъ свободното и независимо развитие на нашата вънкашна търговия, нѣщо което е немислимо безъ собственъ търговски флотъ. **Само националното знаме може да осигури свободата и независимостта на националната външна търговия.**

Следъ всичко гореизложено, ясно е, че единичното разрешение на въпроса, за да получи България действителенъ излазъ на Бъло-море, това е корекцията на днешната южна граница, а именно като отъ планината тя слезе до морето и включи въ предѣлите на българската територия частъ отъ Бъломорския брѣгъ, заедно съ Деде-Агачъ, устието и цѣлото течение на река Марица.

Осъществяванието на тия проектъ нито е невъзможно, нито е много трудно, необходима е само системна подготовка и упорита настойчивостъ. А разбира се, че за достигането на тая целъ е необходимо още и следването на една малко по-

друга вънкашна политика. Ний ще трѣба да престанемъ да разчитаме на помощта само на Обществото на народите, защото тамъ нѣма кой да чуе нашите молби, пъкъ и да има, Обществото на народите не е въ състояние да ги удовлетвори. Олита и резултатътъ отъ досегашната дейност на Обществото на народите трѣба да ни убедява въ това. Нали и най-мощниятъ членъ на това Общество — Англия, достатъчно недвусмислено заяви предъ цѣлъ свѣтъ, че главното средство за гарантиране на мира и разрешаването на международните проблеми сж отдѣлните споразумения и съглашения. Женева, споредъ получливата характеристика на единъ чуждъ журналистъ, си остава само удобно място за среща на европейските дипломати. Следователно, намъ се налага, да излеземъ отъ нашата резервираностъ и да потърсимъ по-тѣсното сближение и приятелство съ съседните намъ държави, а и по-далечъ. На пръвъ планъ, налага се едно пълно разбирателство съ Югославия; ще трѣба да се потърсятъ начини и средства за да се прехвърли мостъ надъ миналото и наслоените отъ него вражди и умрази. Мисъльта на английския министъ на външните работи е много умѣстна и за нашите отношения съ сърбите, „да оставимъ мъртвото минало да погребва своята мъртвавици“. А забравимъ ли миналото, нѣма да има място за спорове, защото най-сетне сърбите ще трѣба да разбератъ, че всички южни славяни, включая българите и македонците, иматъ еднакви и не противоречещи си интереси. И сърби, и българи, и македонци еднакво иматъ нужда свободно да дишатъ бъломорски въздухъ... А тамъ, както и подъ сънцето, има достатъчно място и за едните, и за вторите, и за третите...

Покрай политическата си страна, въпроса за излаза на Бъло-море има и своята технико-стопанска страна, която е отъ не по-малко значение. Нѣма да се спиратъ върху необходимите постройки и удобства, съ които трѣба да разполага мореплаванието въ Деде-Агачъ, а ще се спра, съ нѣколко думи само, върху пътя отъ България къмъ Егейското море. Нѣкога, българскиятъ износъ отъ Тракийската равнина къмъ морето е вървѣлъ по течението на р. Марица, по-късно, силната конкуренция на източната желѣзница е успѣла да отнеме за себе си цѣлия трафикъ. Марица не е могла да издържи състезанието, по простата причина, че по нея никога не сж извършвани и най-простите подобрения на течението й, за да може плаванието да се извършиша що-годе безпрепятствено. А струва ми се, че е настѫпилъ вече момента, да се замислимъ по-сериозно и върху тая задача.

Канализирането на р. Марица се е смѣтало като една необходимостъ още при освобождението на България; предложение за това канализиране е било направено и настойчиво препоръчано отъ италианскиятъ делегатъ, който е участвувалъ въ комисията за изработване организационния уставъ на Източна Румелия (в-къ „Слово“ отъ 21 септември 1925 г.). Тая инициатива, както правилно бележи в. „Слово“, „и до днесъ се разисква като нѣщо ново“, когато тя отдавна би трѣбвало да бъде съвършена фактъ. Поне днесъ, когато желъзопътната ни мрежа е достатъчно развита, трѣба да пристъпимъ вече и къмъ създаванието на мрежата отъ вжрешни водни пътища, първиятъ отъ които е тоя на р. Марица. Постройката на тая воденъ пътъ не ще представи никакви особни тех-

нически препятствия, защото се касае просто за регулирането на едно съществуващо водно течение, а не до прекарванието на каналът. За тая цель ще биде необходимо удълбаването и прочистването на коритото и укрепяването на бръговетъ, за да се избегнатъ наводненията при голъмтъ води; отъ друга страна, ще тръбва да се сринатъ воденичните бентове и вместо тяхъ да се построятъ шлюзове, които да събиратъ водите на реката и да осигуряватъ плаванието при маловодие. Успоредно съ това, чрезъ шлюзоветъ, ще се разрешатъ и още две голъмни задачи — електрификацията на цѣлата долина на Марица и напояването на нейните орзища и полета.

Стопанското значение на водния путь по р. Марица е отъ грамадно значение. Той нѣма да направи излишенъ съществуващия желѣзенъ путь, а напротивъ, така да се каже, ще го разшири и допълни. Желѣзницата ще остане като средство за бързи сточни и пътнически, съобщения, а реката ще поеме цѣлия останалъ стокообменъ. Несправненно

по-евтиния превозъ по водния путь, заедно съ електрификацията и напояването, ще послужи като мощнъ лостъ за бързото издигане и развитие на всички стопански клонове въ Южна-България, като съ това скоро ще изплати всички направени разходи и ще създаде и за себе си и за желѣзницата усиленъ и постояненъ трафикъ.

Засиленото народно стопанство въ Южна-България, като последица отъ всестранното използване на р. Марица, ще предизвика единъ силенъ икономически напоръ по долнината на реката къмъ нейното устие и къмъ морето, а съ това правото на България, за свободенъ и действителенъ излазъ на Бѣлото море, ще получи единъ новъ и несъкрушимъ аргументъ, който въ голъма степень ще допринесе за окончателното и единствено възможно разрешение на въпроса за излаза — корекция на южната граница и разширение суворенитета на България върху цѣлото течение на р. Марица, нейното устие и част отъ прилежащите бръгове на морето.



Чистенето на минното поле при Варна съ корабите на Морската Полицейска Служба. Август 1924 г.
Фотогр. В. Аганчиянъ.

Сава Н. Ивановъ.

ГАЗОВЕ СЪДЪРЖАЩИ СЕ ВЪ ЧЕРНОМОРСНАТА ВОДА. (Въздухъ, CO₂ и H₂S).

Като съставна част на морската вода тръбва да се причислятъ и нѣкои газове, които се съдържатъ въ нея — главно: въздуха и вжгеливиия двуокисъ (CO₂).

Количеството на погълнатия въздухъ въ морската вода зависи отъ температурата на водата — колкото температурата на морската вода е по-низка, толкова и по-вече въздухъ се погълща въ нея и обратното. Споредъ Д-ръ Якобсонъ,* морските води на повърхността си съдържатъ срѣдно отъ 18,8—15,5 кубически сантиметра въздухъ при температура 13°—19°,7°C. Това количество въздухъ е

подложено, обаче, на голъми колебания и причината на тия колебания е въ зависимост отъ състоянието на времето. Въ морските дълбочини количеството на погълнатия въздухъ е по-постоянно и почти винаги съответства на температурата на водата, т. е. на всяка дадена дълбочина се съдържа толкова въздухъ, колкото би погълнала морската вода при тази температура, ако се намираше на повърхността. Но, и това не е съвсемъ вѣрно, тъй като въ сѫщностъ въ морските дълбочини погълнатия въздухъ бива малко по-малко, отколкото би следвало да се съдържа при дадената температура, благодарение на това, че една част отъ кислорода му се изразходва отъ морските животни или отива да окисли гниещите организми; само количеството на азота остава постоянно и съответ-

* Генералъ-Майоръ Шлиндеръ — „Записки по океанографии для гордемаринъ морского кадетского корпуса“. С. Петербургъ, 1903 год., стр. 68—70.

ствующе на дадената температура и по него ний можем да заключимъ за количеството на въздуха, което е било погълнато на дадена дълбочина. Необходимо е обаче да знаемъ, че състава на въздуха, който е погълнат отъ морската вода е малко по-другъ, отъ тоя на атмосферния въздухъ; въ последния кислорода съставлява 21% по обемъ, а споредъ наблюденията на Буханана въ въздуха съдържащъ се въ повърхностните морски води кислорода съставлява 33 до 35% по обемъ. Намалението на присъствието на кислорода въ дълбочина не е пропорционално на дълбочината и не е на всѣкѫде еднакво; както показватъ анализитъ, степента на това намаление зависи отъ мѣстните условия. Сѫщия Бухананъ е намѣрилъ: че на 600 метра дълбочина кислорода намалява до 11%, следъ това на 800 метра дълбочина наново се увеличава до 16% и най-после на 1500 метра дълбочина се увеличава до 23—24%. Споредъ тия данни, най-голѣмъ разходъ на кислородъ става на 600 метра дълбочина, което той обяснява съ обстоятелството, че тази дълбочина въ океаните и моретата е най-много обитавана отъ морските животни — тамъ се централизира най-интенсивния животъ на водното царство.

Сравнително незначителното намаление на кислорода въ дълбочините на морските води, въпреки неговия разходъ за поддържане живота на неговите обитатели, показва, че този разходъ постоянно се попълва съ новъ кислородъ. А тъй като това попълване може да стане само на повърхността, то ний трѣбва неизбѣжно да дойдемъ до заключението, че водата отъ дълбочините се повдига на повърхността и обратното, т. е. че въ моретата и океаните сѫществува постоянно смѣняване на водата въ вертикално направление. Ако това смѣняване не сѫществуваше, то кислорода въ дълбочините на моретата и океаните въ скоро време би се изразходвалъ и живота тамъ би станалъ невъзможенъ.

Въ морската вода се съдържа още до 5% и въглеродниятъ двуокисъ (CO_2); въ студената вода — по-вече, въ по-топлата — по-малко. Споредъ мнението на Д-ръ Якобсонъ, количеството на въглеродния двуокисъ въ морската вода е въ зависимост отъ солеността, а именно: то се увеличава съ увеличение на солеността и обратното. Това показва, че CO_2 не само че въ известна степень се поглъща отъ морската вода, но и че навѣрно се намира въ различни съединения съ солитъ. Съ увеличението на дълбочината на морската вода и количеството на CO_2 се увеличава, което се обяснява съ намаление на свѣтлината и растенията, които само подъ влиянието на първата поглъщащъ CO_2 и изпуштащъ кислородъ. На голѣмите дълбочини животните изразходватъ кислорода и отдѣлятъ отъ себе си CO_2 ; последниятъ, при отсѫтствието на растителностъ въ тия дълбочини не може да бѫде изразходванъ тъй, както се изразходва на малките дълбочини, кѫдето подъ действието на свѣтлината се поглъща отъ растенията. Следователно на голѣмите дълбочини би трѣбвало да се натрупа значително количество CO_2 . Наблюденията обаче показватъ, че такова натрупване на CO_2 въ дълбочините на морските води нѣма и това обстоятелство още веднажъ ни доказва, че наистина сѫществува вертикална циркулация на морската вода т. е., че водните пластове отъ повърхността постоянно смѣняватъ долните.

И така, въздуха, който се поглъща отъ повърхностните води на моретата, благодарение на

вертикалната циркулация, достига до различните дълбочини, кѫдето дава една част отъ кислорода си за поддържане живота на морските обитатели; част отъ изпушната отъ тѣхъ въглеродниятъ двуокисъ (CO_2) отива за поддържане подводното растително царство, а остатъка, пакъ посредствомъ вертикалната циркулация на водата, се разпредѣля между разните слоеве или се изпуска навънъ.

Благодарение на богатия животъ въ моретата, въ морските води се намиратъ и органически извержения, които заедно съ умрѣлите животни сѫ подложени на гниение и поради това имъ предаватъ понѣкога неприятъ дъхъ и вкусъ. Понеже тия вещества иматъ обикновено по-малко относително тегло отъ морската вода, то тѣ се събиратъ на повърхността на водата, кѫдето по-високата температура благоприятствува за гниението. Студените морета обладаватъ по малко гниящи вещества, отколкото топлите. Гниението особено се усилва въ спокойните води; при развѣлнувано море, различните пластове вода иматъ най-добри условия за да се пречистятъ и разпредѣлятъ кислорода си по-равномѣрно, благодарение на което органическите остатъци се преработватъ и по този начинъ гниението се намалява. Независимо отъ това, и самите морски животни изтрѣбватъ част отъ органическите продукти, като ги приематъ за храна и съ това пречатъ на голѣмата имъ натрупване въ моретата — не даватъ да се образува сѣроводородъ, какъвто би се получилъ при гниенето на голѣмо количество организми.

Читателя ще ми прости, че азъ се отвлѣкохъ доста отъ правата си задача. — Съдържане на газове въ черноморската вода —, но това направихъ умислено и то съ едничката целъ да изтъкна голѣмата особеностъ на Черно море въ това отношение, спрѣмо другите морета.

Водите на нашето Черно море, както и водите на другите морета, съдържатъ въздухъ и CO_2 въ приблизително сѫщите пропорции и се подчиняватъ на сѫщите закони, но само отъ повърхността до 200 метровата дълбочина. Въ този пластъ вода (отъ 0 до 200 метра дълбочина) въ Черно море, количеството на погълнатия въздухъ е въ зависимост отъ температурата на водата, а количеството на CO_2 — отъ солеността; и тукъ съ увеличение на дълбочината кислорода се намалява, а количеството на CO_2 се увеличава; и тукъ се констатира вертикалната циркулация на водата и пречистването на тия дълбочини, но подъ този пластъ, картината сѫществено се промѣня. Подъ дълбочината 200 метра водата на цѣлата черноморска котловина е заразена съ сѣроводородъ (H_2S), установено е почти пълното отсѫтствие на кислорода и липсата на всѣкаквъ животъ, а ний вече знаемъ, че въ останалите морета, даже и въ съседното нему Мряморно море, най-усиления животъ кипи на дълбочина 600 метра. Водата на Черно море подъ дълбочината 200 метра е почти въ пълно спокойствие — вертикалната циркулация липсва. Ето особеностътъ му, които го отличаватъ много отъ другите морета и които го отдѣлятъ, като единствено море въ това отношение въ цѣлия свѣтъ.

Споредъ А. А. Лебединцевъ¹⁾ количеството на разтворените газове въ единъ литъръ черноморска вода, за различните мѣста и различните

¹⁾ А. А. Лебединцевъ — „Предварительный отчетъ о химическихъ изслѣдованіяхъ Чернаго и Азовскаго морей лѣтомъ 1891 годъ.“ (Изъ XVI-го тома, вып. II. Запис. Новоросс. Обществ. Естеств., Одесса, 1891 г., стр. 168 и 157).

дълбочини, при температура 0° и 760 мм. налягане, се мъни въ предѣлите отъ 10·75 до 17·75 кубически сантиметра. За различните пунктове отъ 400 метровата дълбочина, той дава следните числа: 11·9 куб. сант.; 11·7 куб. сант. и 12·1 куб. сант.

Специално за съдържанието на съроводорода въ Черноморската вода на различните дълбочини, същия Лебединцевъ, дава следните данни:¹⁾

| Дълбочини въ метри | 165 | 200 | 230 | 310 | 365 | 550 | 915 | 2200 |
|---|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| Количеството на H_2S въ кубич. сантиметри на единъ литъръ черноморска вода. | 0 | 0·34 | 0·71 | 1·40 | 2·15 | 3·92 | 5·70 | 6·55 |

Той твърди¹⁾, че разпределението на съроводорода въ черноморската вода не е навсъкъде съвсемъ еднакво. Изобщо казано, този газъ се среща навсъкъде въ водата на черноморската котловина, почвайки между дълбочината 180—230 метра, като количеството му се увеличава постепенно къмъ дъното, но не на всъкъде въ еднакъвъ размъръ; колебанията въ правилността на разпределението му, въ всъки случай, сѫ незначителни. Минималното количество H_2S въ грамове на 1 литъръ вода, на дълбочина около 200 метра е 0·0005078 гр., а максималното — въ най-голъмтѣ дълбочини е 0·0099875 гр.

Споредъ мнението на знаменития руски геологъ Андрусовъ, първоначалния запасъ отъ съроводородъ въ черноморските дълбочини се е образувалъ въ началото на четвъртичната ера (периода на плайстоцена), когато се е образувалъ Дарданелския проливъ и водите на Средиземното море се съединили, посредствомъ Мраморното море, съ Черното. Преди това време водата на Черно море е била малко солена, но следъ съединението му съ много соленитетъ води на Средиземното море, то солеността му се повишила значително. Последното обстоятелство станало причина да измрътъ масово по-голъмата частъ отъ животните, които сѫ живѣли по-рано въ него заради води и които не сѫ могли да се приспособятъ къмъ новите физически условия на водата. Отъ разложението на труповете на това голъмо количество животни, въ едно кратко време, при почти пълното отсътствие на кислорода, се е образувалъ въ грамадно количество съроводородъ, който като по-тежъкъ отъ водата газъ, заелъ долната частъ на черноморската котловина.

Тъй като отъ една страна осоляването на Черно море, благодарение долното Босфорско течение, постоянно продължава, а отъ друга страна — повърхностните му води непрекъснато се опръсняватъ отъ водите на голъмите реки, които се вливатъ въ северната му частъ, то въ него се създаватъ съвършено особени физически условия, а именно: голъма устойчивост на придънните води. Обикновено въ другите морета разликата между относителното тегло на водата на повърхността и при дъното е тъй незначителна, че при охлажддане на повърхностните слоеве или при силното имъ изпарение, повърхностната вода става по-тежка отъ придънната, вследствие на което почва да потъва къмъ дъното. Това предизвиква вертикална низходяща циркулация на водата; придънната вода,

1) Лебединцевъ — „Отчетъ о научнѣ поездкѣ по Черному морю на военномъ транспортѣ Ингуль въ 1892 г.“. Одеса, 1893 г., стр. 53.

като по-лека въ случая, се повдига къмъ повърхността и дава място на първата — завършва се цикъла на вертикалната циркулация съ възходящъ воденъ потокъ. По този начинъ всичката морска вода постепенно преминава презъ повърхността на морето, запасява се съ въздухъ и следъ това го носи къмъ дъното, т. е. чрезъ вертикалната циркулация на водата се усигурява съществуванието на животните въ различните дълбочини на морето, благодарение на постоянния притокъ на новъ въздухъ. Въ Черното море разликата въ солеността, а следователно и въ относителното тегло на водата на повърхността и въ дълбочината, е тъй голъма, че колкото да се увеличава плътността на повърхността при понижение температурата презъ зимата или при изпарението презъ лѣтото, все пакъ тя не може, не само да надмине, но и да достигне даже, плътността на придънната вода. Следователно, въ Черно море, повърхностната вода никога не може да достигне дъното, нѣма вертикалната циркулация по цѣлата му дълбочина, не може да получава прѣсень въздухъ, нито пъкъ да изкара навънъ на събралия се отъ въкове съроводородъ.

Повърхностните черноморски води могатъ да потънатъ само 60—80 метра дълбочина т. е. само този повърхностенъ пластъ вода има напълно условията на другите морета. Долното Босфорско течение застѣга малко по-голъма дълбочина — до 100, даже и до 200 метра въ нѣкои случаи, но подъ тази дълбочина обаче, чакъ до дъното, черноморските води нѣматъ условия да се провѣтрятъ, ако ми бѫде позволено така да се изразя. Почти пълното отсътствие на въздухъ въ водите на тая областъ отъ Черно море, а отъ друга страна и наличието на съмъртоносния съроводородъ, правятъ живота невъзможенъ. И действително, първата дълбоководна руска експедиция въ 1890 год. установи, че подъ дълбочината 200 метра въ Черно море нѣма ни едно живо сѫщество. При отсътствието на кислорода въ тия дълбочини, тамъ се развиватъ само съробактериитъ, които предизвикватъ разлагането на умрѣлите организми отъ горния животоспособенъ слой на морето и сулфатътъ на морската вода, което разлагане се съпровожда съ образуването на съроводородъ. Последниятъ вѣроятно е напълно достатъченъ за да попълва случайните разходъ на съроводорода отъ водите на съмъртоносната черноморска котловина. Подъ дълбочината 200 метра, черноморската вода издава характерния съроводороденъ дъхъ на развалени яйца.

Споредъ изследванията на руския ученъ Егуновъ, съробактериитъ^{*)} се разполагатъ на повърхността на заразената съ съроводородъ вода въ видъ на една огромна пелина, разпространена по цѣлото Черно море на дълбочина около 200 метра. По този най-интересенъ въпросъ, ето какво говори самъ Егуновъ,**) следъ като е направилъ редъ опити въ своята лаборатория:

„И въ Черно море на дълбочина 220 метра, тамъ кѫдето се започва присъствието на H_2S въ водата, съробактериитъ трѣбва да образува пе-

*) Съробактериитъ сѫ микроскопически, нежни, спирало-извити организми, въ които се забелѣзва голъмо разнообразие въ формите имъ и които иматъ почти еднаква организация, както всички бактериални общества. Тѣ сѫ безцветни, свободно-подвижни, и всѣка съдържа въ себе си зърнца отъ съра.

**) М. А. Егуновъ — „Био-анизотропные бассейны“, (Ежегодникъ по Геология и Минералогия на Россіи, томъ IV, вып. I, стр. 41—63, Новая-Александрия, 1910).

лена, разположена по цѣлото пространство на морето, която е извѣнредно тънка, но рѣзко очертана и която опредѣля различието на водите отъ повърхността и дъното. (Стр. 47 и 49)

И така, солеността и температурата на дълбочина 180 метра оставатъ постоянни презъ течение на годината; низходящето движение на повърхностните води вследствие зимното охлаждане достига само до дълбочина 90—180 метра. Подъ този хоризонтъ колебанието на температурата произлиза вѣроятно само вследствие на топлопроводността, а колебанието на солеността — само вследствие на дифузията. Ако приемемъ 180 метровата дълбочина за предѣлна линия на вертикалната циркуляция въ Черно море, както я приема Шпиндеръ, то подъ тази дълбочина до самото дъно всичката вода е въ покой; движението на веществата е възможно само посредствомъ дифузията.

Застоя на водата, предизвиканъ отъ увеличението на относителните тегла съ увеличаването на дълбочината, се е отразилъ не само въ оригиналното разпределение на температурата (термическа

слоистост), но и въ всички останали физически явления въ Черно море. Дълбоките му води сѫ херметически затворени; извѣнредната бавна дифузия на кислорода не е могла да компенсира неговото изразходване, затова живота се е съсрѣдоточилъ само въ горния, достъпенъ за кислорода, слой вода отъ около 200 метра дебелина, а подъ него — въ дълбочините, сѫ се насыбрали продуктите на гниенето (стр. 51).

Положението на бактериалната пелена напълно опредѣля горната граница на съроводородната областъ. Сѫщите причини, които влияятъ на вида на последната, влияятъ и на вида на пелената. Ето защо, трѣба да приемемъ, че бактериалната пелена въ Черно море не представлява плоскость, а нѣкаква вълнообразна повърхност, затворена между хоризонталите 164 и 220 метра дълбочина, както може да се заключи по диаграмата за разпределението на съроводорода и органическото вещество". (Стр. 61).

Бургазъ, корабъ „Строги“, 7 май 1925 год.



Кюприйскиятъ заливъ, гледанъ отъ складовете за дървени въглища.

Фотогр. Г. Цапевъ 1924 год.

Стоянъ А. Драгулевъ, у-ль.

СЕЛО КЮПРИЯ.

Когато пароходътъ ви понесе отъ Бургазъ, отмине Созополь, следъ това поеме на югъ по крайбрѣжието*) и стигне носа „Зейтинъ“, покрай който завива, предъ васъ се открива голѣмъ заливъ, въ дъното на който се вижда селце, кокетно и приветливо, кацнало на хубавъ полуостровъ. — „Кюприя! Кюприя! — чуватъ се гласове. И всѣки бѣрза да погледа и се наслади отъ хубавата гледка: море, полуостровъ, на него село се бѣлѣ, задъ него китна гора и ридове отъ Странджа — всичко съчетано въ чудна хармония!

Пароходътъ спира въ залива откъмъ южната страна на полуострова. Лодки го заграждатъ, вие слизате въ една отъ тѣхъ и следъ нѣколко минути сте на брѣга и въ селото. Заделѣзвате бѣли, хубавички, неголѣми кѫщи, наредени край прави улици. Вижда се тукъ отпечатъкъ на известно благосъстояние.

До 1879 год. Кюприйския полуостровъ е билъ безлюденъ. Имало само една постройка — така наречениятъ отъ гърците талянъ „Зунарита“, за чирозъ. Гърците отъ Созополь идвали тукъ само на пролѣтъ, за сезона на чироза.

*) Пароходъ „София“ пѫтува по това крайбрѣже всяка срѣда и недѣля.

Следъ освобождението (1878), българските семейства, избѣгали отъ съседните села Вургари,



Село Кюприя и заливътъ, гледани отъ югъ.

Мързево, Граматиково и Заберново (останали тогава въ Турция), дошли въ тоя край, се заселили въ тогавашните черкезки села Салихлеръ (западно

отъ Кюприя) и Ченгеръ (северно), напустнати отъ черкезите.

По това време е била започната експлоатация на околните гори, материалигът отъ които — въглища и дърва — същ били носени и складирвани на кюприйския полуостровъ, поради неговото доста добро естествено пристанище. На полуострова се появило движение: отъ морето идвали много кораби, а отъ вътрешността (сушата) — търговци, колари и работници. Набирали се много хора, особено на пролътъ и лътъ, а по-слабо есень и зиме. Тия хора, много естествено, същ имали нужда, на първо място, отъ храна. Това било схванато отъ нѣколко по-будни и същ търговски духъ българи, живущи въ с. Ченгеръ и тъль отначало донасяли на Кюприйската „Скеля“ разни продукти за ядене: хлебъ, млеко, яйца, сирене, месо и др., а малко по-сетне къмъ 1879/80 год. дошли до убеждение, че ще биде по-добре, населението на Ченгеръ и Салихлеръ да се пренесе и засели на Кюприйския полуостровъ — „на скелята“, където се създала работа за мнозина. И започнили да се настаняватъ. На първо време си построили малки къщурки, плетени съ пръти, измазани съ каль и покрити съ сазъ.



Рѣката и гората юго-западно отъ село Кюприя. 1925 г.

Така се турили основните на селото, което почнали да наричатъ Кюприя, поради това, че на рѣката, която се влива въ морето току подъ самото село, отъ южна страна, имало отъ стари времена мостъ (по турски — кюприя).

Постепенно, въ течение на нѣколко години всички жители на Салихлеръ и Ченгеръ се настанили въ Кюприя. Въ първите 10—15 години, понеже населението било още много бедно, живѣло въ нехигиенични къщи, не се хранило добре и не било аклиматизирано къмъ новите за него климатически условия, било силно изложено на малярията и смъртността била голъма. По-късно, обаче, следъ като хората се заловили за редовна работа (едни съ земедѣлие, други съ скотовъдство, търговия, работа по горите и скелята и пр.), икономическиятъ се засилили, почнали да си строятъ нови по-хигиенични и удобни къщи, подобрали храненето си, аклиматизирали се и тъль същ достигнали до днешното си благосъстояние, ако не голъмо, то поне задоволително.

Днес Кюприя брои 160 къщи и около 750 души население, чисто българско. Самостоятелна община е. Има първоначално училище и отъ три

години — прогимназия. Съществува отъ шесть години ученолюбиво сдружение, което издържа читалище и работи за постройка на читалищенъ театъраленъ салонъ.

Кюприя, като българско черноморско пристанище, има голъмо значение. Тя е вратата, презъ която се изнася най-значителната част отъ горското богатство на Българска Странджа. Самата природа е направила Кюприя да биде наистина една такава врата: отъ една страна сгодно пристанище, заштитено отъ северните и северо-източни вѣтрове, а отъ друга страна — на югъ, на западъ и на северъ се вижда какъ Странджа бавно се спуска къмъ Кюприйския заливъ, обичена съ ценни гори.

Ежегодно презъ Кюприйското пристанище се изнасятъ за Цариградъ отъ 5 до 10 милиона кгр. въглища и десетки хиляди тона дърва.

Съ сечата на дървата, приготвянето на въглищата, превозването имъ до пристанището и товаренето на вѣтроходите, се създава работа за толкозъ много хора, че търговците — предприемачи, които се занимаватъ съ това, същ принудени да търсятъ работници — кюмурджии и колари — не само отъ Кюприя и околните села, но и отъ разните краища на България. Създава се, значи, поминъкъ за стотици семейства. Отъ друга страна въ Кюприя, почти презъ цѣлата година става голъмо оживление. Многото хора, които се събиратъ, имат нужда отъ храна и разни други потреби, които тъль купуватъ отъ местните търговци и отъ населението. Така се развива и местната търговия.

Важно условие за напредъка на Кюприя е ище биде увеличението на населението й. То става постепенно, било отъ умножаването на местното население, било вследствие принуждането на бежанци. Много такива, които живѣха по нѣколко години въ Ахтополь, Василико и другаде, не нарийки поминъкъ тамъ, се преселиха тукъ, заловиха се за работа и същ вече настанени добре. Тукъ биха могли да намѣрятъ прехраната си още множество семейства, ако не бѣше злата слава на Кюприя, поради маларията. Защото тукъ всѣки нарина добъръ поминъкъ. Фактъ е, че всички бежанци, които дойдоха тукъ почти голи, въ разглеждание само на 1—2—3 години си направиха къщи, завъдиха си добитъкъ и закрепнаха икономически.

За съса главните поминъци на населението същ: земедѣлие, скотовъдство и търговия. Странниченъ поминъкъ за местното население е и превозването на дърва и въглища отъ гората до скелята; нѣкои пъкъ работятъ на пристанището.

Съ риболовство се занимаватъ само 4—5 души места жители. А тукъ има толкозъ благоприятни условия за едно интензивно риболовство: по крайбрѣжнието на Кюприйското землище се лови най-голъмата количества чирозъ, лови се голъмо количество паламутъ, скомбрия, сафридъ, карагъзовъ, хамсия, кефаль и разни други видове риба. Тоя риболовъ до преди 5—6 години бѣше въ ръцете на гърци, а сега е миналъ почти напълно въ български рѣце — Д-ръ Вл. Буриловъ — Бургазъ, Българското риболовно дружество, Държавното рибарско училище и др., които разполагатъ съ по-голъми капитали, инвентаръ и пр. Въ тази посока, обаче, има още много да се направи и предъ Кюприйци стои една сериозна стопанска задача, която трѣбва да намѣри и своята хора и необходимите капитали.

Тукъ също би могло да се създаде отлично



ИЗЛОЖЕНИЕ

на Българския Народенъ Морски Сговоръ по индустриталниятъ морски риболовъ.

Морскиятъ ни риболовъ се извършва предимно съ помощта на неподвижни уреди, които съ приспособени за ловъ само въ тънката крайбръежна ивица. Подвижните уреди, които се употребяватъ въ нѣкои райони, обикновенно работятъ също въ непосредственна близостъ до брѣга. Последното, отчасти, се дължи на примитивната конструкция и малкото водоизмѣщение на плавателните сѫдове.

По такъвъ начинъ, нашиятъ морски риболовъ има за главенъ районъ на действие териториалните води. Вънъ отъ тѣхъ се извършва ловитбата на калкана, което става изключително пролѣтно време.

Териториалните води се намиратъ изцѣло подъ контрола и суверенитета на държавата, която е свободна да въвежда въ тѣхъ такъвъ редъ, какъвто намѣри за добре въ интереса на страната. Следователно тя има право и възможностъ да урежда и рибарството въ тия води, както и да създава желателните за него форми и начини на производството.

По своята икономическа структура, териториалния ни риболовъ представлява отъ себе си занаятчийска рибна промишленост, която работи съ ограничени капитали и скромни технически средства. Този му характеръ значително улеснява колонизационната дейност на държавата по заселването на крайбръжието съ самостоятеленъ, въ стопанско отношение, български елементъ. Същата структура представлява известни гаранции за осигуряването на рибното производство презъ време на външните усложнения, защото, както показва опита отъ великата война, дребните риболовни стопанства могатъ да продължаватъ своята дейност при такива условия, при които едните риболовни предприятия представатъ да функциониратъ.

По горните причини, Б. Н. М. С. съмѣта за нецелесъобразно и даже за вредно капитализирането на териториалното риболов-

ство, чрезъ предоставянето му на концесии за ловъ въ държавните морски води.

Същевременно Б. Н. М. С. е на мнение, че държавата трѣбва да вземе нуждните мѣрки за неговото засилване и модернизиране, чрезъ въвеждането на плавателни сѫдове съ механически двигатели, на уреди за по-интензивна ловитба и т. н., което ще позволи по-пълното използване на териториалните води. Това може да се постигне само като резултатъ на една определена и последователна риболовна политика, която трѣбва да се базира между другото и върху следните положения: 1. премахването на всѣкакви мита, данъци и берири върху уловената риба, консервиращи средства и риболовните уреди; 2. прѣката помощь на рибарските групи съ инвентаръ и парични средства и 3. уреждането на транспортната служба (построяване на пристанища, подобрене на параходната служба по крайбръжието и т. н.).

Морския риболовъ вънъ отъ териториалните граници е представенъ у насъ само съ калканския ловъ, който се извършва предимно отъ рибари не българи (лазовете отъ Анадола и казаци). По своята техническа и стопанска конструкция той не се отличава отъ териториалния риболовъ — риболовците съ дребни стопани, които не разполагатъ съ голѣми комплекти мрежи и излизатъ въ морето съ малки, открити корабчета, неприспособени за борба съ морската стихия.

Съвършено друго е положението въ Западна Европа и другите, напреднали въ техническо отношение, страни. Морското риболовство тамъ съ право може да се нарече „риболовъ въ открыто море“, понеже 90—95% отъ рибата се улавя вънъ отъ границите на териториалните води. Нѣщо по-вече, отдѣлните риболовни райони се намиратъ на хиляди километри отъ рибарските пристанища, а риболовните експедиции къмъ тѣхъ траятъ по нѣколко седмици и даже месеци.

Благодарение на интензивните начини на лова и сложните технически приспособления, морският риболовен предприятия имат чисто индустриален характер и приетават сложна стопанска организация. Тяхната дейност е насочена въ три главни направления: въ областта на производството, на консервното дълло и на пласимента на производството.

Производството, т. е. ловитбата на риба, се явява като най-важен елемент на предприятието и то се организира така, щото да бъде напълно осигурена възможността на масовата и регулярна доставка на риба, както за продажба на пазаря въпреки състояние, тъй и за нуждите на консервното производство. Това се постига чрез използването при лова, на кораби съ механически двигатели и въ частности на рибарски паракоди, които съ способни да извършват лова, даже въ условията на бурно зимно море.

Консервирането на рибата и приготвянето на второстепенни рибни продукти е едно необходимо допълнение към производствените операции на предприятието.

Даже при идеално нареден пласимент и разпределение на рибата, неизбежно настъпват такива периоди, когато поне част от уловената риба тръбва да бъде преработена въ състояние, способно да издържи продължително пазене. Образуваните така запаси от консервирана риба се използват за нормалното снабдяване на пазаря съ рибна стока и през сезоните на слабо производство. Както е показал опита на Западна Европа, последното има големо влияние върху увеличението на рибната консумация. Освен това, някои риби твърде много се ценят въ консервиран вид и преработването им вътре вътре видъ, само по себе си, се явява като една доста изгодна търговска операция.

Правилната организация на пласимента на рибата съставлява третата важна задача за предприятието. Тази организация предполага наличност на една широка мрежа от рибарски продавници на всичките въ страната и уреден транспорт на рибата от мястата на лова до мястата на консумацията. Освен вътрешния пазаръ, обикновено се използува и външния търгът, защото производството не редко надминава консумативната способност на мястното население.

Не може да има съмнение, че организирането на индустриски риболовни пред-

приятия, съ база нашите българии, ще се яви като голема придобивка на народното и стопанството. Значителното улеснение на прехраната, съживяването на транспортните съобщения и търговският операции и редъ още други положителни икономически явления съ естествени и логически последствия от функциите на такива предприятия.

Водите вънът от териториалната граница съ международни и за това държавата не е компетентна да дава или да не дава концесии за риболовът въ тия води, но тя може и тръбва да улесни използването на крайбръжието като база за предприятието и по такъв начин да улесни тяхното създаване, безъ обаче да накърнява интересите на териториалния риболовъ.

Индустриалното риболовно предприятие е свързано съ българия въ три отношения; то се нуждае: 1) от пристанище за своята кораби, 2) от земни участъци за консервни фабрики, хладилници, работилници и др. и 3) от мрежа на търговски магазини и продавници въ страната.

Именно въ това направление държавата може да укаже своето съдействие, като осигури на предприятието необходимите за него условия.

Ако не се смѣта опита съ траловия ловъ въ района предъ руските българии, който районъ сега едва ли ще може да бъде използванъ, Черно-море представлява отъ себе си една *terra incognita* относно възможността за индустриски риболовъ. Последното съставя единъ елементъ на рисъкъ, който е толкова по-големъ, че самия характеръ на предприятието изисква, щото поне част стъ инсталацията да бъде готова, преди да се започне редовната ловитба.

При липсата на сведения за риболовните участъци въ свободните води на Черно море, всъщко индустриско предприятие ще бъде принудено да предприеме предварителни опитни ловитби, за да налучка мястата подходящи за ловъ. Естественно, че при такива условия се явяват основания за известни компенсации по специални закони.

При едно засилено производство, твърде е въроятно, че вътрешният пазаръ не ще може да консумира всичката уловена риба и рибните продукти. Освен това възможно е, щото известни видове риби, напр. скатовете, да не могат да намерятъ консуматори между нашето население.

ние. Това налага, щото предприятието да има право на свободенъ износъ, но при условие да оставя известенъ % отъ общото производство, което напълно да задоволява вътрешната консумация.

Нѣма основание за държавата да се противопоставя и срещу свободния вносъ на рибата, изключително за нуждите на консервните фабрики на предприятието, но при условие, че приготвениетѣ отъ тая риба консервни продукти ще бѫдатъ преизнесени.

Възъ основа на всичко гореизложено, Б. Н. М. С. апелира къмъ всички фактори въ страната да се отнесатъ съ необходимата сериозност и внимание къмъ въпроса за индустритната морски риболовъ, за да може отъ една страна да се насърдчи създаването и развитието на тоя риболовъ, а отъ друга — да се постави той на една правилна и солидна основа, при която нѣма да пострадатъ нито интересите на държавата и народното стопанство, нито тия на дребния териториаленъ риболовъ.

Гр. Варна, 15 ноември 1925 г.

Председателъ: П. СТОЯНОВЪ.
Гл. Секретарь: Г. СЛАВЯНОВЪ.

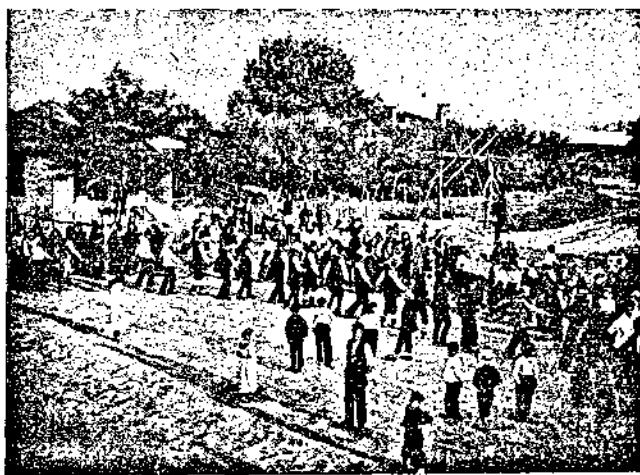
Български Народенъ Морски Сговоръ—Варна.
ГЛАВНО УПРАВИТЕЛНО ТѢЛО.

До

Въ

корабостроителство, поради близостта и лесното и ефтино доставяне на лодки и кораби. Презъ минулото лѣто бидоха изработени 3 лодки, 2 аламани за ловене паламудъ и единъ платноходъ.

Не единъ, не двамина, а всички, които сѫ дошли въ Кюприя и сѫ се опознали съ нея, съ нейните условия и положение, всички предричатъ на Кюприя едно добро бѫдащо като пристанищенъ градецъ. И наистина добриятъ заливъ, богатата съ гори околностъ, хинтерландътъ отъ нѣколко богати производителни села, износътъ на които е естествено и по-удобно да минава презъ Кюприя, възможността да се увеличи работната земя, като се изкоренятъ недоходните и на негорска почва гори, всичко това дава достатъчни основания да се вѣрва въ едно добро бѫдащо на Кюприя.



Кюприйско хоро. 1925 г.

Но за това бѫдащо ще трѣба много да се работи! И то не само отъ Кюприйци, но и отъ всички добри българи!

На първо място това, което е най-нуждно, то е да се построи кей съ достатъченъ вълноломъ, който ще защити залива отъ лошите източни вѣтрове и отъ вълненията и ще направи Кюприйското пристанище напълно сигурно за корабите и при най-голѣмите бури. Дори на първо време ще бѫде достатъчно да се построи само вълноломъ.

На второ място Кюприя трѣба да бѫде свързана посредствомъ добри пжтища съ вѫтрешността.

На трето място, трѣба да се пристъпи къмъ оздравяването на блатата, които се намира северо-западно и юго-западно отъ селото и които сѫ източникъ на маларични комари.

Това сѫ най-важните работи, отъ извѣршването на които ще зависи бѫдещето на Кюприя като трети по важностъ български портъ и чудесенъ курортенъ кжътъ, съ своите хубави пѣсъци и морско-горски въздухъ.

Но за изпълнението на всичко това, потребни сѫ значителни средства. Кюприйската община едва ли ще бѫде въ състояние да направи нѣщо въ това направление, тѣй като нейните средства сѫ ангажирани и ще бѫдатъ за дълго време ангажирани за многото благоустройствени нужди на селото (водопроводъ, който сега се започва, постилане на улици, канализация и пр.). Ето защо единствено държавата е която може и трѣба да се заеме съ направата на вълнолома и пжтищата, както и съ оздравяването на блатата.

Българскиятъ Народенъ Морски Сговоръ, който най-живо ратува за повдигането и напредътка на българското крайбрѣжие, ще трѣба да бѫде и най-енергичниятъ ратникъ за постройката на вълноломъ и пристанище преди всичко въ Кюприя, защото тукъ му е мястото, напълно изискано и заслужено; защото тукъ едно пристанище ще дойде да удовлетвори една действителна народно-стопанска нужда. Нито Василико, нито Ахтополь, макаръ че носятъ имената градове, иматъ тия условия, тая живи търговия, тая грамаденъ износъ, такъвъ значителенъ и производителенъ хинтерландъ, такъвъ сгоденъ, голѣмъ и дълбокъ заливъ, какъвто Кюприя има.

Заради това и за да не се извѣрши една не-правда и грѣшка при разрешаване въпроса где по-рано трѣба да се строи пристанище, наложително е предварително да се направятъ проучвания и обективна преценка на сѫществуващите условия въ разните населени пунктове по цѣлото крайбрѣжие, или специално — по югоизточния край.

Прочее, нека всички заживѣемъ съ желание да се твори и съ надежда, че не ще бѫде далечъ времето, когато по хубавите ни черноморски заливи ще бѫдатъ построени нуждните вълноломи и пристанища, които ще дадатъ най-силенъ импулсъ за напредътка на крайбрѣжното ни. Българи, обичайте морето и своите брѣгове!

с. Кюприя, 20 май 1925 год.

Г. С.

ГЕРМАНСКОТО МОРСКО РИБОЛОВСТВО ПРЕЗЪ 1924 ГОД.

Голѣмата война презъ 1914—1918 год. нанесе на германското риболовство чувствителенъ ударъ: рибуването въ открито море, т. е. индустриалния морски риболовъ, бѣ невъзможенъ, защото областът на този видъ риболовство, главно Северното море и водите около Исландия, представляваха театъръ на военните действия. Риболова въ югоизточния жгътъ на Северното море бѣ още възможенъ, но силно затрудненъ отъ многобройните заградителни мини, съ които бѣше усеяно морето, — жертва на тия мини станаха доста много рибарски кораби. Една значителна част отъ германския риболовенъ флотъ бѣ мобилизирана за нуждите на морската война и естествено е, че и тукъ тия кораби трѣбаше да дадатъ твърде много жертви. Щърно е, че следъ войната германското правителство обезщети до известна степенъ риболовните

за тѣхните загуби, обаче това обезщетение далечъ не можеше да постави риболовството въ неговото положение отпреди войната.

Следъ войната морското риболовство бавно почна да се съзвезма, силно възпрепятствано отъ още неочистените минни полета въ морето. Бѣрзото спадане на марката и оккупацията на Руръ нанесоха новъ ударъ на германското риболовство; първата причина действуваща пагубно, както върху всички клонове отъ стопанството, тѣй и върху риболовството, а втората лишаваше рибарските парходи отъ възможността да се снабдяватъ съ доброкачествени и ефти вѣглища, като ги принуждаваше да купуватъ такива, на твърде високи цени, чакъ отъ Англия.

Въпрѣки всички тия крайно неблагоприятни условия, германското морско риболовство успѣ, за

последните години следъ войната, не само да до-
стигне, но даже и значително да надмине, положението си отпреди войната. Интересни данни въ това отношение ни дава обемистият „Годишник на германското риболовство през 1924 година“, издание на имперското министерство на прехрани-
ата и земеделието.

Презъ 1924 г. германскиятъ риболовенъ флотъ се е състоялъ отъ 401 паракода за индустрисаленъ риболовъ въ открито море, собственостъ на 51 паракодни дружества (срещу 254 такива паракоди въ 1913 г.); отъ 160 кораби за ловъ на херинги (1913 г. — 256), отъ които 70 вътрюхода, 66 — съ спомагателни парни машини, 18 моторни кораба и 6 паракода; отъ 85 мореходни катери (за риболовъ въ открито море), снабдени съ дънни вла-
чущи се мрежи (дъненъ тралъ) или съ кръгови заградителни мрежи; и отъ около 12,000 край-
бръжни рибарски корабчета — закрити, полуза-
крити или открити катери (голъми лодки).

Съ тия средства съ били уловени 218,477,000 кгр. морска риба на стойност 54,939,000 зл. марки, т. е. около два милиарда лева (у насъ се лови срѣдно годишно само около $1\frac{1}{2}$ милиона килограма на стойност около 20 милиона лв., — раз-
бира се, безъ да притежаваме каквито и да било рибарски кораби или модерни средства за риболовъ); презъ 1923 год., най лошата инфля-
ционна година, озnamенувана още и съ много стач-
ки е било уловено 156,541,000 кгр., а презъ 1913 г. — 180 милиона кгр. на стойност 45 милиона марки. По-вече отъ половината уловъ на риба презъ 1924 г., а именно 128 милиона кгр. на стойност 33 милиона златни марки, се пада на рибар-
ските паракоди; $20\frac{1}{2}$ милиона кгр. на стойност — 7,341,000 зл. марки — на херинговия риболовъ; на крайбръжното риболовство се падатъ 68 милиона кгр. на стойност около 13 милиона зл. марки. Вънъ отъ тия количества, отъ рибарските па-
ракоди съ били уловени и разтоварени направо въ чужбина (главно въ Англия и Холандия) 57 милиона кгр. риба, а отъ Германия съ изнесени 28 мил. кгр. на стойност 14,281,000 марки, срещу което пъкъ вноса на риба (главно херинги) е билъ 293,987,000 кгр. на стойност 111,822,000 зл. марки (1913 г. — 300 мил. кгр. на стойност 100 мил. марки). Следователно, вноса превишава износа съ 266 милиона кгр. на стойност 97,5 милиона марки, срещу едно собствено производство отъ 218 милиона кгр. на стойност 55 милиона марки. Тия цифри показватъ, че вноса на риба въ Германия е значително по-голъмъ, отколкото нейното собственно производство, но тъ обясняватъ и бързото развитие на германския рибарски флотъ и риболовство, които се стремятъ къмъ положението сами да задово-
лятъ нуждите на Германия отъ риба.

Горните числа даватъ една годишна консумация на морска риба въ Германия отъ 480,000,000 кгр., което при едно население отъ 60 милиона души, прави срѣдно годишно по 8 кгр. на жител (презъ 1913 г. се е падало по 5 кгр.), срещу една консумация на мясо отъ 41 кгр. годишно на жител (1913— $52\frac{1}{2}$ кгр.). Следователно въ Германия се отбелязва едно увеличение въ консумацията на рибата за сметка на тая на месото, която намалява. Все пакъ тая консумация на риба не задово-
лява германците, особено когато се сравни тя съ консумираниетъ въ другите европейски страни количества, така напр. въ Англия срѣдната го-

*) Въ България консумацията на морска риба е само 300 грама на жител, а тая на мясо около 40 кгр.

дишна консумация е 20—25 кгр. на глава отъ на-
селението*). Това обстоятелство предизвиква орга-
низирането отъ страна на рибарските сдружения и съответните държавни учреждения наново тъй наречената „рибна пропаганда“ въ вътрешността на страната, водена преди войната съ голъма енер-
гия; стабилизирането на марката, вече позволява създаването на по-раншните безплатни готварски курсове, безплатни рибни кухни, ефтени рибни па-
зари и пр.

По производство на риба Германия стои на четвърто място между останалите северно-евро-
пейски страни. На първо място стои Англия съ по-
вече отъ 1 милиардъ кгр. годишентъ уловъ, на второ място идва Норвегия съ около 700 милиона кгр., на трето — Франция съ 200 милиона кгр. (безъ производството на Средиземно море). Следъ Германия идватъ Холандия съ 150, Швеция съ 100, Дания съ 70 милиона кгр. и т. н.

Най-значителните рибарски пристанища и рибни тържища въ Германия съ разположени на бръга на Северното море, а именно: въ Везер-
мюнде, Куксхафенъ, Алтона, Хамбургъ, Бремерха-
фенъ, Емденъ и Норденхамъ. Само въ първите
два най-голъми рибарски центрове е имало презъ
1924 год.: въ Везермюнде (бившиятъ Геестемюнде,
преименуванъ въ 1924 г., следъ сливането му съ
близкия градъ Лее, въ Везермюнде) — 127 голъ-
ми риботърговски фирми и 42 fabрики за кон-
сервиране на риба, а въ Куксхафенъ — 61 търг.
къщи и 31 fabрики. Въ тия две пристанища иматъ
своята база и по-голъмата част отъ рибарските
кораби; тамъ съ седалищата и на по-крупните ри-
барски паракодни дружества.

Въ Везермюнде е било стоварено $62\frac{1}{2}$ милиона кгр. риба на стойност 16 милиона марки; тамъ съ разтоваряли 155 паракода; въ Куксха-
фенъ — 36 мил. кгр. за 73 милиона м., работили
съ 76 паракода; въ Алтона — 28, 3 мил. кгр. за 8
мил. марки, разтоваряли съ 77 паракода; Хамбургъ — 15 мил. кгр. за 5 мил. марки, при 28 паракода;
Бремерхафенъ — 6,2 мил. кгр. за 1,5 мил. марки,
при 36 паракода; Емденъ — $2\frac{1}{2}$ мил. кгр. за 0,7
мил. марки, при 10 паракода и Норденхамъ 1 мил.
кгр. за 0,25 мил. марки. Останалото е стоварено
главно въ Балтийските пристанища. Следователно
само въ най-малкото пристанище — Норденхамъ —
е стоварено почти толкова риба, колкото у насъ
се лови презъ годината за цѣлото Черноморско
крайбръжие.

За насырдчение на риболовството, герман-
ското правителство е изразходвало презъ 1924 г.
само 104 хиляди марки ($3\frac{1}{2}$ милиона лева), докато
преди войната е изразходвало годишно 500,000
марки; за 1925 г. съ предвидени 300,000 марки
(около 10,000,000 лв.). За изучване на морето презъ
1924 г. съ изразходвани 56,000 марки.

Отъ стоварената само въ германските при-
станища и то само съ паракоди 128 милиона
кгр. риба, 44% е уловена въ Северното море, 44%
около бръговете на Исландия, 3,5% отъ Скаге-
ракъ, 2,5% отъ Категатъ и 6% отъ Бѣлото море
(Барентското море). По сравнение съ миналите го-
дини се забелязва едно бѣрзо и усилено нара-
стване на риболова около Исландия.

Стойността на стоварената въ различните
тържища риба, въ зависимост отъ мястото на
улава, се движи за германските пристанища отъ
7— $18\frac{1}{2}$ фенига фунта. Исландската риба е стру-
вала срѣдно $10\frac{1}{2}$ фенига; тая отъ Бѣлото море
13, а отъ Северното море — 15 фенига. Стоварена-

та въ чуждите пристанища риба е била продадена на още по-ниски цени. Сръдно цената на рибата на германските тържища през годината е била 13 фенига фунта (8.60 лв. кгр.), а ако се вземе под внимание и стоварената въ чуждите пристанища риба, сръдната ѝ цена е била $11\frac{1}{2}$ фенига. Презъ 1913 г. цената на единъ фунтъ риба за германските пристанища е била 12.4 фенига. Поскъпването съ сръдно 0.6 фенига се оправдава съ нарастването на производствените разходи съ 25%.

По вида на уловената риба, като се има предъ видъ само риболова въ открыто море, на първо място стои херинга съ $51\frac{1}{2}$ милиона кгр., т. е. 34% отъ цѣлия уловъ. А ако се вземе подъ внимание само паракодния риболовъ, изключвайки тоя съ специалните херингови кораби, на първо място идва рибата кабеляу (отъ рода на треските), а херинга остава на второ място. Въ най-голѣмо количество херинга се лови въ северната част на Немското (Северното) море, същне въ южната му част, въ Скагеракъ и пр. Следъ херинга идва рибата кабеляу съ 35 милиона кгр. което съставлява 27% отъ общия риболовъ; тая риба се лови предимно около островъ Исландия (26 милиона кгр.) На трето място идва рибата шелфишъ (сѫщо отъ рода на треските) съ 17 милиона кгр. или 13% отъ общия уловъ. Тя се лови сѫщо така предимно около Исландия. На четвърто място идва рибата Кьолеръ (пакъ отъ рода на треските) съ $15\frac{1}{2}$ милиона кгр. или 12%. Тя се лови главно около Исландия и въ северната част на Немското море. Като сѫщественъ продуктъ на дребното риболовство се явява рибата шолле (писия, плоска дънна риба), ловена предимно въ южната част на Немското море. Между останалите видове, заслужава да се отбележатъ: ротбаршъ (дълбоководна риба), витлингъ (отъ рода на треските), ленгъ (сѫщо отъ треските), зеехехтъ (морска щука), Зеецунге (морски езикъ, плоска дънна риба) и щайнбутъ (калканъ, плоска дънна риба). Последните два вида сѫ луксозни риби.

Както се спомена и по-горе, индустритиятъ риболовъ, който представлява сѫщественна част отъ германското риболовство, се извършва отъ 401 рибарски паракода, притежание на 51 германски акционерни дружества. Независимо отъ тѣхъ, съ бази въ Везермюнде и Куксхafenъ, работятъ още две италиянски дружества, основани презъ 1924 г., притежаващи общо 19 рибарски паракода. Акционерния капиталъ, съ който работятъ 14 отъ германските дружества, притежаващи общо 234 кораба (отъ които паракоди — 216), на стойностъ кръгло 25,000,000 зл. марки, възлиза на 32,630,000 златни марки. По отдельно тия дружества притежаватъ отъ 6 до 34 паракода и капитала имъ се движи отъ 600,000 зл. марки до 8,000,000 зл. марки (отъ 20 до 270 милиона лева).

Месечните разходи на единъ рибарски паракодъ се изчисляватъ сръдно на 10,146 зл. марки (335,000 лева); сѫщите разходи презъ 1913 г. сѫбли 8,130 марки. Главните разходни пера, кръгло 50% отъ общия разходъ, съставляватъ вжлищата и заплатите на прислугата. Другите по-важни разходи сѫ: за мрежи и риболовни уреди, прехраната на персонала, застраховки, ремонтъ, ледъ и пр.

Обслужватата (екипажа) на единъ рибарски паракодъ се състои отъ 10—11 души, които получаватъ следните възнаграждения: капитана — 6% отъ брутния приходъ (следъ като се извадятъ също $4\frac{1}{2}\%$ за разносните на рибното тържище) на

стоварената и продадената на тържището риба; корабника — 1% отъ прихода и 110 марки постоянно заплата; първия машинистъ — 1% и 120 марки; останалите получаватъ отъ 40 до 100 марки заплата и отъ 0.1% до 0.7% отъ прихода. Вънъ отъ това 50% отъ отдалечните на кораба рибни вътрешности, масъ и пр. се разпределятъ между обслужата; всѣки жененъ морякъ получава следъ всѣко плавание, още по 8 кгр. риба въ натура, а неженените по 5 кгр. най-сетне всички получаватъ на кораба бесплатна храна.

Рибарскиятъ паракоди работятъ почти изключително съ дънни тралове, — това сѫ голѣми конусообразни мрежи, които се влачатъ следъ паракодите и въ чиито огромни уста влизатъ всичко, каквото се срещне по пътя на паракода. Презъ 1924 год. рибарскиятъ паракоди на Германия сѫ направили по-вече отъ 5,000 плавания (излази въ морето или плавания), извършени въ 74,000 дена; на единъ паракодъ се падатъ сръдно 12—15 плавания въ годината, а всѣко плавание има сръдна продължителностъ, въ зависимостъ отъ морето, дето се отива (разстоянието) и изобилието на риба въ мястата на лова, — отъ 10—24 дена. Количество на уловената риба за едно плавание е сѫщо така различно, то е въ зависимостъ още и отъ сезона; — дневно при едно плавание (като се сметатъ и дните за отиване и връщане, когато не се рибува) паракода улавя отъ 1500 до 2500 кгр. риба, а по нѣкога до 4000 кгр. и по-вече. Всичката наловена въ паракода риба (10 до 50 тона сръдно) се сортира и запазва, до пристигането на паракода въ пристанището въ прѣсно състояние, съ помощта на ледъ.

Специалното херингово риболовство въ открыто море се извършва отъ различни видове кораби (паракодни, моторни, вѣтроходни и смесени), обаче винаги съ помощта на плаващи отвесни мрежи; това сѫ дълги отъ по 3—5 километра и високи 15—30 метра мрежи, които се спушватъ отвесно въ морето въ видъ на стена, и преграждатъ пътя на рибата: кораба при спуснатата мрежа, стои безъ ходъ, влечеътъ отъ течението на вѣтъра.*

Голѣмината на херинговите кораби се движи между 80—180 бруто рег. тона; паракодите сѫ снабдени съ машина отъ 70—150 к. с., а моторните — съ 45—90 к. с. Обслужата (екипажа) на вѣтроходите се състои отъ по 15 души, на моторните кораби по 16 души, а на паракодите по 17 души. Заплатите сѫ приблизително равни на тия отъ голѣмите рибарски паракоди. Едно плавание на херинговия корабъ трае отъ 4—6 седмици. Уловените херинги веднага се изкорумватъ, очистватъ, осоляватъ и нареждатъ въ бурета по 150 кгр. бруто или 105 кгр. нето. Сръдната стойностъ на едно буре солени херинги е била презъ 1924 год. 40 златни марки (1300 лв.).

Херинговия риболовъ презъ 1924 г. се е извършвалъ отъ 11 акционерни дружества, които сѫ притежавали общо 160 кораба; по отдельно всѣко дружество е имало отъ 8 до 21 кораба, съ капиталъ отъ 250,000 до $1\frac{1}{2}$ милиона марки. Стойността на единъ херинговъ паракодъ възлиза на 100,000 марки (на моторните и вѣстроходните — сравнително по-малко), а единъ комплектъ херингова мрежа — 25,000 марки.

Дребното риболовство въ открыто море, упра-

* Тоя типъ мрежи и начинъ на рибуване би могълъ съ голѣмъ успехъ да се използува у насъ за лова на скумрията, паламуда и др. пасажни риби.

жнявано главно въ южната част на Немското море, се извършва отъ мореходни катери, снабдени съ дълни тралове (влачещи се по дъното конусообразни мрежени торби). Почти всички катери сѫ снабдени съ мотори, малко сѫ останали катеритѣ, снабдени само съ вѣтрила, много отъ тѣхъ иматъ смесенъ двигателъ — вѣтрила и моторъ. Новите катери сѫ на величина около 80 бруто рег. тона, дълги около 25 метра и снабдени съ моторъ отъ 90 до 95 к. с., обслугата имъ се състои отъ 5 души (у по старите 4 души). Обикновено капитана е собственикъ на катера, а останалите моряци и риболовци — най-често негови синове, братя или близки.

Другъ единъ особенъ начинъ за ловитба на риба, чрезъ обръчовидни отвесни мрежи, се практикува съ сѫщиятъ мореходни катери или малки паракодчета. Мрежата е 400 метра дълга и 70 м. дълбока, горниятъ ѹ край плава на повърхността, а долниятъ, чрезъ оловни тежести, се спуска на дълбоко; съ мрежата се огражда едно пространство въ Кръгъ, а сепаке долните ѹ краища се стѣгнатъ, като отвора на обикновена кесия, и мрежата тогава образува голъма торба, затворена отдолу, — всичката риба, останала въ тая торба, се излавя и товари на кораба. Тоя начинъ на рибуване се практикува сѫщо така въ южната част на Немското море.

Плаванията, които извършватъ мореходните катери, снабдени съ една или другиятъ типъ мрежи, иматъ твърде различна продължителност. Срѣдно единъ катеръ извършва годишно 15—20 плавания; презъ 1924 г. срѣдния уловъ на едно плавание на катеритѣ съ дълни тралове е възлизалъ на 1120 кгр., а на катеритѣ съ кръгови мрежени торби — на 1500 кгр.

Крайбрѣжното риболовство въ Германия се е извършвало презъ 1924 год. отъ 12,000 най-разнообразни по величина, постройка и начинъ на движение корабчета и лодки. Уредите на това риболовство сѫ сѫщо тѣй най-разнообразни: дълни тралове, теглени мрежи, неподвижни мрежи, плаващи мрежи-стени, обръчовидни мрежени торби, винтери, всевъзможни вѣдици и пр. Крайбрѣжното риболовство е по-силно развито по брѣговете на

Балтийското море, а въ по-малки размѣри — по тия на Северното море.

Въ Германия е твърде разпространенъ и донася добри доходи, още и лова на морски раци и стриди. Презъ 1924 год. само лова на раци е билъ надъ 4 miliona кгр.

Риболовството и германските риболовци въ открито море се охраняватъ отъ специалниятъ рибарски кръстосвачъ „Цитенъ“, построенъ и издѣржанъ отъ военно-морското управление; кръстосвача е съ 550 тона водоизмѣщението, 12 мили скорост и има значителенъ районъ на действие. Освенъ охранната служба, кръстосвача е снабденъ съ цѣлъ редъ, модерни риболовни уреди за научни изследвания върху риболовството, за тая целъ, покрай военната си услуга, съ него плаватъ и нѣколко души учени — специалисти по рибното дѣло.

За правилното развитие на морското риболовство въ Германия, работятъ и редъ научни институти. Още въ 1870 год. е основана въ Киль „Прусската комисия за научни изследвания на германските морета“, която по настоящемъ разполага съ специално нагодената за целта яхта „Фиора“. Отъ сѫщата година, покрай другите си задачи, за изследование на морето работи и „Германскиятъ морски рибарски съюзъ“. Въ 1893 г., веднага следъ откупването на островъ Хелголандъ, тамъ е основанъ, за изследване специално на Северното море, „Биологически институтъ“ съ аквариумъ и музей къмъ него. Въ Хамбургъ сѫществува „Рибарско биологическо отдѣление отъ държавния зоологически институтъ и зоологически музей“. Отъ 1919 год. въ Везермюнде е основанъ „Институтъ за морското риболовство“, а малко по-късно, въ Алтона — „Институтъ за изследвания върху германската рибна индустрия“. Въ Берлинъ къмъ университета сѫществува „Институтъ за морезнание“, заедно съ музей къмъ него. Въ Хамбургъ е седалището на „Германската метеорологическа станция“. Най-сетне отъ 1900 год. работи и „Германската научна комисия за международното изследование на моретата“, преименована въ 1919 год. въ „Германска научна комисия за изследование на моретата“. Тая комисия разполага съ специалния корабъ за научни изследвания „Посейдонъ“.

П. А. Шишковъ.

ПОГРЕБЕНИЕ НА МОРЕ.

Парахода „Борисъ“, съ курсъ отъ носъ Галата къмъ носъ Емине, пътуваше за Бургазъ. Морето бѣ тихо, небето — чисто, а времето — топло. Голъма глычъ се носѣше по палубата отъ присѫствието на една екскурзиянтска група, отъ около двеста души, които — дошли отъ София презъ велиденскиятъ празници въ Варна — сега се връщаха обратно презъ Бургазъ, като сѫщевременно се запознаваха съ кичестия ни брѣгъ, брѣгъ не-населенъ, неизползванъ и неопознатъ... Една група, отъ десетина души, бѣ наобиколила младшия помощникъ-капитанъ, който усмихнатъ и подпрѣнъ о борта, разказваше разни морски епизоди, минали му презъ главата. Въпроситѣ и отговоритѣ между помощника и неговата аудитория не прекъсваха, а следъ като се бѣха поизчерпали малко, една млада мома, въроятно учителка, запита:

— Ами, когато нѣкой умре на море, какво правяте съ него?

Младия капитанъ примижа леко и види се спомнилъ си нещо, заприказва бавно:

— Преди две години имахме такъвъ случай въ нашия товаренъ параходъ „Търново“... Когато парахода, въ който се е поминалъ нѣкой, може до 24 часа да спре въ нѣкое пристанище — покойника не го хвърлятъ въ морето, а инакъ — отива за храна на рибите...

— Колко грозно! — трепнаха нѣкои.

— Разкъсанъ отъ рибите! — съ широко-отворени очи, допълниха други.

Младия морякъ философски рече:

— Не ли все едно — разкъсанъ отъ риби, или изяденъ отъ черви? Тѣлото, отъ което се отдѣля душата — не е нищо друго, освенъ една износена и окъсаната дреха. Колкото важи за окъсаната дреха — где ще бѫде изхвърлена, толкова важи и за душата — где ще бѫде погребано тѣлото й... Но ний на морето сме съ едно малко преимущество: смъртъта и погребението на морето сѫ много по-поетични. Азъ бихъ желалъ да бѫда погребанъ на море! — отрѣза той и като сви леко вежди продължи спомена си за печалния епизодъ:



Динхиалските солници.

Фотография П. Калчевъ 1923 г.

— Та това бъше преди две години. И тамъ бъхъ трети капитанъ, като тука. Следъ като разтоварихме житото си въ Марсилия, още съ не незатворени трюмове, единъ реморкъръ ни извади изъ пристанището, отъ гдето поехме — за къмъ пролива Св. Бонифацио. Духаше тихъ юго-западенъ вѣтъръ, а имаше и леко мъртво вълнение. „Търново“ се люшкаше, като кратуна. Бързо по небето летѣха перести облаци, въ далечината прозираха на Корсика островърхите чуки, а задъ гърба ни гордо се надвесваха Морскиятъ Алпи . . . Всички свободни моряци заедно съ боцмана, постгажиха на работа. Бъше 2 часа следъ обѣдъ . . . Трѣбваше най-напредъ да се закриятъ трюмовете, защото на открито море съ отворени трюмове, не се ходи. Работата бъше трудна, защото пурелите — у насъ наречени — бимсове — трѣбва да се сложатъ въ двадесетина гнѣзда на трюмния отворъ, а следъ това върху тъй създания желѣзъ скелетъ — да се нареждатъ ейтѣзи дѣски! и той посочи съ прѣсть на единъ капакъ, който стоеше върху палубата, отгдѣто презъ стълба — се слизаше въ третокласното помѣщение. Тѣзи капаци ги наричаме — бокапорти . . . Понеже бъхъ въ подвахта, то следѣхъ за работата имъ, която трѣбваше още до мръкване да се свърши. Моряцътъ работѣха, балансирайки заедно съ вълнението и, като акробати, макаръ и натоварени съ желѣза, се премѣтхаха отъ всичките страни на трюмния отворъ . . . Тъкмо привѣршиха слагането на малките бимсове — единъ матрозъ изгуби равновѣсие, пусна бимса и следъ него полетя съ глава надолу отъ 6 метра височина . . .

— Уби се нещастния! — отекнаха жаловити гласове отъ слушателите.

— Плавна цѣла локва кръвъ около падналия . . . Бъше младо — 25-26 годишно — момче, отъ Триестъ. Въ парахода го наричахме „Триестинчето“ . . . Залѣхме го съ вода . . . Дойде коменданта . . . Събудиха се подвахтените . . . отъ уста на уста се заноси: „Триестинчето“ падна въ трюма и се уби! . . . Той още не бѣ умрълъ. Дишаше изтежко и бъше въ безсъзнание. Главата му бѣ поду-

та, а около очите имаше голѣми синкави кръгове. Команданда веднага заповѣда — да го изнесемъ горе на палубата. Затрака винча и следъ нѣколко минути въ импровизирана носилка, го дигнахме на палубата. Той не бъше умрълъ, но малка надежда се имаше, че ще оживѣ . . . Бързо приготвихме легло върху трюмътъ, спуснахме стрѣлата, върху която хвърлихме тента. Команданта влѣзе въ ролята на лѣкаръ и заповѣда да му се донесе параходната аптечка. И се съветваше ту съ боцмана, ту съ единъ старъ морякъ — далматинецъ, барба Павло. Вързаха, мазаха лицето на „Триестинчето“ и най-после оставиха барба Павло да го наглежда. А видѣть на умиращия другаръ ни наложи мълчание. Ходѣхме по палубата тихо и отъ време на време, като на поклонение, надниквахме подъ тентата. Тамъ барба Павло, съ очи вперени върху обезобразеното лице на „Триестинчето“ ни пресърещаше съ погледъ и, навикналъ на морския теглила, ни се усмихваше съ бѣгла, състрадателна усмивка, съ която искаше да каже: „такъвъ е нашийтъ животъ: или морето ще ни погълне, или претрапани ще умремъ!“ . . .

„На западъ сълнцето захождаше на безоблачно небе. Корсика високо бѣ вече израсъль надъ морето. Просторъ и величественостъ лжаше отъ острова. Входа на пролива бѣ още далече.

„Вечеръта барба Павло пренесе леглото си подъ тентата и прекара цѣлата нощъ до умираещия . . . А умиращия се пробуждаше отъ време на време, издаваше само задушени гърлени стонове, и пакъ впадаше въ сънъ, или безсъзнание. Барба Павло не мигна цѣлата нощъ. Той бдя надъ него, като майка надъ детето си: само, съ това изключение, че не пророни ни една сълза. У моряците — нѣма сълзи“.

„Около полунощъ или малко по-късно, бѣхме минали пролива и държахме курсъ върху вулкана Стромболи. Нощта бъше тиха и звездна. „Търново“ тултѣше и съчеше . . .

„Малко преди смѣняване на вахтата, въ около четири часа, сутринта, „Триестинчето“ се събудило и въ конаулсии, придружени съ бѣлане на

кръвь, заминало отъ нашия свѣтъ . . . Като дойде дежурния да ме буди, следъ като ми каза, че часа е „четири безъ четвъртъ“ добави и: „Il povero triestino e morto! (Нешастното „Триестинче“ умръ).

„Като се сѣмна — дигнахме кърмовия и дружествения ни флагове наполовина. И до момента на „погребението“ бѣхме траурно украсени — съ половинъ вдигнати знамена“.

„Боцмана и барба Павло преоблѣкоха покойника въ по-чисти дрехи, махнаха тентата отъ стрелата и наредиха смъртния му одъръ върху сѫщото място, гдето издъхна . . . Силниятъ подутини по главата му ни настрояваха тѣжно, и незнамъ защо — всѣки си мислѣше, че именно такава смърть ще очаква всѣки единъ отъ насъ“ . . .

„До обѣдъ мина времето въ приготвление за погребението . . . Погребение на море — какъ ви се струва? Погребение: безъ кръстъ, безъ пръстъ . . . безъ ковчегъ . . . безъ погребална процесия . . . Назначено бѣ погребението да стане надвечеръ, когато и дветѣ вахти ще бждемъ на кракъ . . . Презъ цѣлото време барба Павло стоеше, съдеше или обикаляше около покойника. Макаръ и покойникъ, не трѣбаше да се изоставя самъ — то наблюдаваше времето, когато всички щѣхме да изоставимъ неговата външна форма, неговите тленни останки“ . . .

„Следъ четири часа всичкитѣ моряци се облѣкоха по-чистичко и единъ по единъ наобиколиха около трюма. Дойдоха пом. механицитѣ, моя събрать — стария помощникъ, азъ и мълчаливи се наредихме. Команданта даде „стопъ“ на машината и следъ малко довтаса и първия механикъ, който бѣ оставилъ само единъ огнъръ около котлите“ . . .

„Слънцето клонѣше къмъ западъ. Небето бѣ безоблачно, хубаво лѣтно небе, а морето — тихо и прозрачно, съ нѣколко димови стълбове по хоризонта. Въ далечината, на около 30—40 мили въ южно направление въ забулена синевина, се рисуваше острова на вулкана Стромболи“ . . .

„Команданта свали шапка. Свалихме и ний. Пратиха юнгата на звѣнеца, съ който будѣхме

вахти. Боцмана му поръчка да звѣни съ по единъ звѣнь, отдѣленъ съ дълъгъ промеждутькъ. Юнгата заби, като за погребление, а следъ малко го повикаха пакъ около трюма . . . Пѣвика на черквата се бѣ свѣршила“.

„Команданта прочете „Отче нашъ“ на италиански, защото бѣше далматинецъ. Нѣкои се кръстиха, а нѣкои — не. А следъ това — настана гробно мълчание . . . Настана момента, нареченъ „последно цѣлуваніе“ . . .

„Команданта пошушина нещо на боцмана и барба Павло, които се качиха върху трюмътъ и бързо почнаха да привързватъ о краката на покойника една бракувана жглообразна чугунено скара отъ огнищата“ . . .

„Наредиха се край борта, а четирма здрави моряци поеха носилката съ тѣлото и го поднесоха къмъ края на бортовия парапетъ . . . Оставиха скарата да виси отвѣнъ на борта, и постепено почнаха да вдигатъ горния край на дъчената носилка за да можеше покойника да вземе отвесно положение“ . . .

„Заклати се тѣлото и . . . пролетя презъ борта въ отвесно положение. Водата се размърда, разгъни се, и всички ний, надвесени надъ борта, видѣхме какъ нашия другаръ мина въ бездната, която тамъ надминаваше хиляда метра“ . . .

„Внесохме въ вахтия журналь широчината и дължината на мястото, гдето „погребахме“ своя другаръ и отново команданта, като даде „пъленъ ходъ“ на машината, пое курса си за Месинския проливъ“ . . .

„Надвечеръ късно минавахме край Стромболи, единствения отъ сушата връхъ, който бѣше свидетель на погребението на „Триестинчето“ . . .

„Борисъ“ туптѣше на около половинъ миля до носъ Емине, а слушателитѣ на младия капитанъ се бѣха пренесли въ онова място, гдето „Търново“ преди две години бѣ погребалъ — младия триестинецъ.

София, 21. XII. 1921 год.



Завръщането на кораба „Роугрои—Pas?“ въ Франция.

Команданта Жанъ Шарко при пристигането си въ Шербургъ, ето що разказва за неотдавнашното си пътуване въ Гренландия и въ Исландия:

„Напуштайки Сенъ-Сервансъ ние най-първо отидохме въ Хебридите, гдето спрѣхме въ пристанището Сторновей (Stormoway). Следъ като посетихме старитѣ си приятели въ островите Feroe, сегне въ островъ Jean-Magnap, който отново е населенъ и гдето е вече инсталирала една станция съ безжиченъ телеграфъ. Тукъ ние можахме да се предадемъ на интересни изследвания, както относно метеорологията и геологията, така и отъ гледище на земния магнетизъмъ.

Въ това време научихме по безжичния телеграфъ, че една датска мисия била на пътъ за

Гренландското крайбрѣжие. Ние тръгнахме да я търсимъ. „Rougoi Pas?“ трѣбаше да премине едно разстояние отъ сто и двадесетъ километра, провирайки си пътъ презъ ледени планини. Най-сетне усилията ни се увенчаха съ успѣхъ: ние можахме да настигнемъ изследвателитѣ, ала за голѣмо нещастие тѣхния доблестенъ началникъ Djerring, току що бѣ умрълъ. Неговитѣ нещастни другари бѣха много опечалени; ето защо ние се заехме да имъ помогнемъ при тия трудни обстоятелства до доколко можахме.

Тѣ бѣха събрали вкаменелости. Ние имъ спомогнахме въ тѣхните изследвания. Djerring имаше за мисия да приготви въ тия ледени страни условия за повторното аклиматизиране на ескимосите, които ги бѣха напустнали. Подновяването на живота въ северна Гренландия представлява много голѣмъ интересъ за учения свѣтъ. Малката датска

мисия имаше да изпълни много поръчки, които силният безжичен апаратъ на „Pourquo Pas?“ ни даде възможност да ги предадемъ въ Копенхагенъ.

Тримачтовият корабъ „Pourquo Pas?“ тръгна отново презъ голъмото ледено поле, което тръбаше съ golъми трудности да се премине. Въ Исландия, където после спря корабътъ, бѣхме приети много добре.

Сетне азъ отидохъ да видя, старото си любимо островче Rockall, което азъ всѣкога гледамъ съ душевно вълнение.. Най-сетне ний стигнахме въ Шербургъ.“

На въпроса „Pourquo Pas?“ ще иде ли да изследва Гасконския заливъ? Команданта отговори: „Пристигайки въ Шербургъ бѣхъ много приятно изненаданъ отъ чудните открытия, направени отъ „Loriet“. Азъ получихъ отъ хидрографичния отдѣлъ едно писмо, въ което ми се съобщаваше, че на „Pourquo Pas?“ щѣла да биде възложена нѣкаква мисия въ залива.“

— Вие го познавате несъмненно, команданте?

— Азъ вече съмъ го изследвалъ нѣколко пъти и вървамъ, че го познавамъ твърде добре.

— И безъ да откриете нѣщо аномално?

— Не съмъ напълно въ течението на това, че сѫ намѣрили въ подводната почва на Бретонския заливъ. Интересно ще биде да се узнае геологическият строежъ на подводните скали, за да може да се констатира дали тия скали, сѫ отъ старъ

или скорошень произходъ. Въ научно отношение това е много важно. „Pourquo Pas?“ разполага съ много модерни уреди. Ние изнамѣрихме единъ подготвителенъ уредъ, който ни позволява да отдѣляме отъ морското дъно едри отломъци отъ камъни.

Сега заминавамъ за Парижъ за да получа заповѣди, приключи команданта.

Превелъ отъ „Le matin“ № 13323 отъ 20 август 1925 г. Н. П. Ивановъ.

Възобновяване на Германския търговски флотъ.

Тежката политическа криза, която преживѣва управлението на Райха, стана причина да мине забелѣзано единъ договоръ, извѣнредно важенъ подъ свойтъ последствия, сключенъ между сѫщото

управление и синдиката на дружествата за Морски Транспортъ.

Известно е, че за възобновяването на търговски флотъ старите навигационни д-ва въ по-следните следъ войната години дадоха извѣнредно силенъ импулсъ, ангажирайки значително суми представляващи всичките имъ резерви и голъмтъ имъ печалби реализирани въ периода на монетната инфилация. Но голъмтъ фискални задължения, които за морския транспортъ достигнаха такси наистина изключителни до 65% предизвикаха една извѣнредно тежка криза въ сѫщата индустрия, която се отрази отрицателно за морския транспортъ, намалявайки работата на корабостроителниците и увеличавайки безработицата. Съ договора сега сключенъ, Райха се ангажира да отпусне за 5 години на Синдиката на д-вата за Морски постройки 50,000,000 златни марки годишно и единъ данъкъ, който да се движи отъ 4—6%; отъ своя страна синдиката е задълженъ да прибави други 50,000,000 за да се образува така единъ фондъ съ предназначение да възстанови и предизвика едно разрастване на търговския флотъ. Управлението е резервирало за себе си правото да наблюдава постройките съ цель да се създадатъ при тѣхъ всички възможни технически подобрения, необходими за една по-голъма икономия; то си запазва сѫщо възможността да избира корабостроителниците, които се намиратъ при по-особени условия, за да имъ се възложатъ известни работи.

Отъ друга страна това дѣло за възобновяване съответствува и на една действителна нужда на Германия, защото корабите, съ които сега разполага, сѫ недостатъчни да изнесатъ предназначениетъ за износъ стоки, което я принуждава да прибѣга до чужди тонажъ.

Германският търговски флотъ, който преди надминаваше 5½ милиона тона и който следъ мира бѣше доведенъ малко по-вече отъ 400,000 тона, днес достига цифата 3,000,000 представени въ голъмата си част отъ кораби построени въ последните години и отговарящи на всички изисквания на модерните трафици.

Съ това съдействие на Райха, Германският търговски флотъ ще може сигурно въ едно малко число години да извоюва своето положение отъ преди войната. Превелъ отъ италиански: Мичманъ Власевъ.



Български Народенъ Морски Сговоръ Главно Управително Тѣло.

До г. г. министрите на Вътрешните работи и Народното Здраве, Земедѣлието, Държавните мотии на Финансите.
София.

Въ допълнение на своето обстойно изложение отъ м. ноеврий 1924 година по изселванието на бѣжанците по крайбрѣжието, Гл. Упр. Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ, счита за уместно да прибави следното:

Заселенитѣ по крайбрѣжието бѣжанци щѣ

могатъ да станатъ елементъ на бѣлгарската култура само тогава, когато тѣ стапнатъ здраво въ новите си заселища т. е. когато тѣхните поминъци и стопанско развитие бѫдатъ осигурени. Само когато въ икономическо отношение бѫдатъ силни, тѣ ще останатъ окончателно на бѣга, ще му дадатъ бѣлгарски обликъ и ще станатъ разсадникъ на новата, бѣлгарска култура по бѣга. Въ противенъ случай бѣжанците щично ще се задържатъ тамъ, ще има едно постоянно движение и неустойчивостъ въ населението. Икономически слабитѣ заселници макаръ и да сѫ много на брой, лесно ще попаднатъ подъ влиянието на по-силните — въ

стопанско отношение отдељни представители на чуждите народности, които все пак ще останат факторите въ обществения и културния живот въ крайбрежните селища.

Примѣрът от заселението въ Василико и Ахтополь бѣжанци още през 1913 год. съ достатъчно доказателство за правотата на горните мисли. Макаръ и да съ изминали по-вече отъ 10 години заселниците въ тия крайща все още се чувстват като гости и тъ съ попаднали въ пълна икономическа зависимост отъ по-богатите бургаски и мѣстни жители, които се занимават тамъ съ риболовство, производство на дървени въглища и търговия; а това съ хора предимно отъ гръцки и турски произходъ.

Върно е, че държавата прави големи жертви по настаняванието на бѣжанците; даватъ имъ се земи, готови сгради за жилища или дворни мѣста за такива, кредити за обзавеждане съ работенъ инвентаръ и пр. Всичко това обаче не е достатъчно за да може новият заселник до стъхи здраво на краката си и да стане независимъ стопанинъ. Държавата никога не ще даде достатъчно много земи, кредити и помощи на всички бѣжанецъ по отдељно, но ако това което тя дава, го даде на организирани групи отъ заселници, резултата, безспорно, ще бѫде по другъ. Ето защо Б. Н. Морски Сговоръ мисли, че успоредно съ заселването на бѣжанците ще тръбва да върви и тѣхното организиране.

Като най-подходяща форма на организирането на бѣжанците естествено, се явява кооперативната.

Кооперирането на бѣжанците ще тръбва да става въ зависимост отъ тѣхния поминъкъ. По тоя начинъ успоредно съ заселването ще се създаватъ рибарски, земедѣлски, лозарски, солопроизводни и пр. кооперации.

За да може кооперирането да става успоредно съ заселването, налага се щото съответните държавни учреждения да работятъ въ взаимна хармония по между си, т. е. бюрото за социални грижи при м-вото на Вътрешните работи, дирекцията на Т. З. С. при м-вото на Земедѣлството, риболовното бюро при същото м-во, земедѣлската и кооперативната банки ще тръбва да иматъ единъ общъ, предварително изработенъ и установенъ планъ за съвместна работа.

Тъй като бѣжанците рибари, които се заселватъ по крайбрежието съ малко на брой (защото изобщо такива бѣжанци идватъ малко въ България), а отъ друга страна мѣстните българи-рибари въ много отъ крайбрежните селища още не съ организирани въ кооперации, желателно е риболовното бюро да организира и едните и другите въ общи кооперации, като имъ даде всички привилегии, улеснения и субсидии, предвидени въ закона за рибартството. Тия кооперации биха могли евентуално да се разширятъ и засилятъ още по-вече, като се включатъ въ тѣхъ завършващи рибарското училище млади рибари.

По отношение на бѣжанците, които ще бѫдатъ заселени около Аххиалското солено езеро и вмѣсто земя ще имъ се дадатъ парцели отъ бръга на езерото, също така добре ще бѫде, ако вмѣсто създаването на нова кооперация, тъ бѫдатъ включени въ съществуващата въ Аххиало солопроизводителна кооперация. Естествено е, че това ще зависи отъ доброто желание на старите солари, обаче и съответната банка, чрезъ своите органи, ще може да упражни извѣстно морално влияние

въ това направление, за да се достигне желаната цел — съвместна работа и подпомагане на бѣжанците.

Съ земедѣлците и тютюнопроизводителите ще тръбва да се образуватъ нови кооперации, разбира се като въ тѣхъ се привлекатъ и мѣстните производители, макаръ и твърде малко на брой.

Всички новозаселени бѣжанци ще тръбва, по възможност да се вливатъ въ основанието вече кооперации или при нужда, съ тѣхъ да се обраzuватъ нови такива.

Всички кредити, които до сега се отпускаха на бѣжанците по отдељно за обзавеждане съ работенъ добитъкъ или инвентаръ, за въ бѫдеще ще тръбва да се отпускатъ общо за всички бѣжанци, на съответните кооперации. По тоя начинъ сѫщите средства биха се постигнали много по-големи и цѣлни резултати, както за самите бѣжанци, тъй и за народното стопанство и общество. Най-малко, тоя начинъ на третиране ще прекрати често пѫти безсмисленото прѣскание на и безъ това осъждните държавни средства. Досегашната практика ни е дала достатъчно доказателства за нерационалното използване на държавните помощи. Примѣрът съ отпуснатите на бѣжанците въ Ахтополско и Василиковско кредити за жилища, добитъкъ и инвентаръ съ твърде поучителни; общата сума на тия кредити възлиза на около 3,000,000 лева, а на лице отъ нея едвали има нѣщо и за единъ миллионъ лева. Само нѣкои отъ по-събудените и предприемчиви бѣжанци съ използвали дадената имъ подкрепа както тръбва, като съ си построили спретнати кѫщички, обзавели съ съ добитъкъ или риболовни уреди и по тоя начинъ следъ нѣколко години ще излѣзатъ отъ страшната мизерия, въ която съ тънали до сега. Мнозинството обаче, главно поради невежество и рѣдко поради недобросъвестност, съ практикали почти всичко, което имъ е било отпуснато и чрезъ това съ паднали въ едно безизходно положение и още по-голема мизерия.

Кредитите за постройка на жилищата ще тръбва да се отпускатъ също така и не по отдељно, а общо за всички кооперации, било като се образуватъ специални за строежа, временни кооперации, по подобие на строителните кооперации, предвиждани въ закона за наследничение-економическите строежи и облекчение жилищната нужда.

Поднасяйки на Вашето внимание горните мисли и предложения, Гл. Упр. Тѣло на Б. Н. М. С. се надѣва че тъ ще бѫдатъ проучени и приложени на дѣло, макаръ да е необходимо — може би — преодоляването на доста пречки отъ технически характеръ. Въ всички случаи, пречките които биха се срещнали при реализирането на подобенъ планъ, далечъ нѣма да съответствуваатъ по-своето значение на големата задача, която ще получи своето напълно задоволително разрешение. Отъ своя страна цѣлото сдружение на Б. Н. М. С. ще подкрепи съответните държавни органи съ всички свои сили и разполагащи средства, за по-лекото и по-бързо достижение на тая тѣй важна цѣль — стопанското подпомагане и закрепване на бѣжанците, а чрезъ това — повдигане и развитието на българското черноморско крайбрежие въ икономическо и културно отношение.

Варна, 23 септември 1925 г.

за Председателъ: Я. Найденовъ
за Гл. Секретаръ: Кс. Янковъ.

ОТКРИВА СЕ ПОДПИСКА

ЗА
ТРЕТА ГОДИШНИНА НА ИЛЮСТРОВАНОТО СПИСАНИЕ
,МОРСКИ СГОВОРЪ“

ОФИЦИАЛЕНЪ ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Третата годишнина на списанието „МОРСКИ СГОВОРЪ“ започва отъ 1 Януари 1926 година. Презъ течение на годината ще се дадатъ 10 книжки съ художествено изработени цветни корици, съ отбрани морски снимки, цветни картини и най-разнобръзанъ материалъ по морските въпроси отъ наши и чужди автори. Освенъ това презъ годината, ще се дадатъ като бесплатни приложения: единъ цветенъ морски календарь за 1926 година и два номера отъ „Морска Библиотека“. Третата годишнина на списанието „Морски Сговоръ“ ще излиза съ четири страници по-вече въ всяка книжка. Презъ месеците Юлий и Августъ списанието не излиза.

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ:

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

На членовете на Българския Народенъ Морски Сговоръ, които сѫ издължили членските си вноски за 1926 год. списанието ще се изпраща **бесплатно**. На всички останали абонати, списанието ще се изпраща само следъ предварително платенъ абонаментъ.

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

Български Народенъ Морски Сговоръ
Книжовно-Просвѣтенъ Отдѣлъ – Варна.

ВИОЛЕТЪ

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 увърите.

ПАРАХОДНА АГЕНЦИЯ Х. ПАЙКУРИЧЪ – ВАРНА

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

7-10

14364

До Библиотеката

Варн градска община

С 14364
Въ Варн

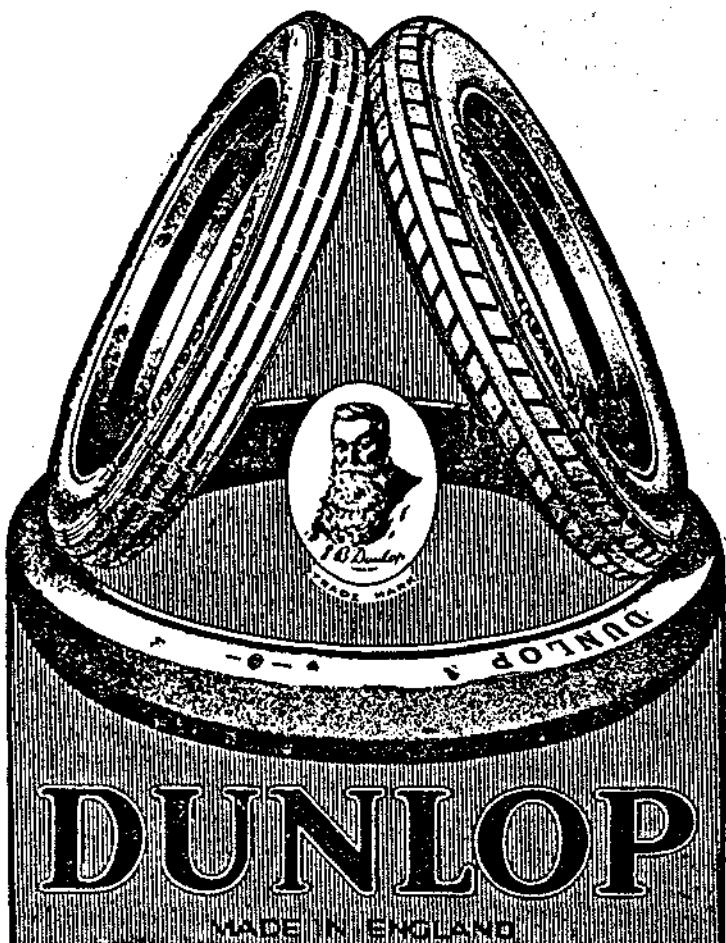
СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Морето — стихотворение — от Николай Мждровъ; 2) Идзат на Бъло море — от Г. Славяновъ; 3) Газове съдържащи се въ черноморската вода — от Сава Н. Ивановъ; 4) Село Кюприя — от Стоянъ А. Драгулевъ, у-ль; 5) Германското морско риболовство през 1924 г. — от Г. С.; 6) Погребение на море — от П. А. Шишковъ; 7) Морски новини; 8) Официаленъ отдѣл.

Всѣка неполучена книжка отъ списанието трѣба да се поиска най-късно следъ получаването на следната. Въ противенъ случай рекламираніето се оставя безъ последствие. Списанието излиза всѣки месецъ, освенъ месеците Юлий и Августъ.

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

Строи и поправя: Лодки, кораби, моторни и платноходни. Поправка на пароходи: корпусъ, мащни, машини и котли. Оксигенова апаратъ за заварявания и рѣзане. Отливки отъ чугунъ и бронзъ на всички видове машинни части. Парни котли и резервуари. Монтажъ на морски мотори и всички водове индустриални и земедѣлъчески машини.

9 - 10



А. Е. КОЕНЬ — СОФИЯ 6-10

Булевардъ „Царь Освободител“ № 12.

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



И.В. КАРАИВАНОВЪ

ВАРНА

УЛИЦА „АСПАРУХЪ“ № 6.

Поставя всѣкакъвъ видъ же-
лезарски, дървени и други
строителни материали. :::

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

Прави всѣкакъвъ видъ до-
ставки отъ мѣстни артикули
и такива отъ странство. :::

8-10

