

76234 76274

Български Народен Морски Сговор

МОРСКА БИБЛИОТЕКА

Препоръчана от М-вето на Войната, М-вето на Търговията, Промислеността
и Труда и М-вето на Народното Просвещение.

- 1) ЗАДАЧИТЕ на БЪЛГАР. НАРОДЕН МОРСКИ СГОВОР
— от В. КАРАКОСТОВ — Командант на Параход s/s „Варна“.
- 2) АНХИАЛСКО ЕЗЕРО — от зап. Лейтенант ИВАНОВ САВА.
- 3) ПАРАХОДНОТО РИБОЛОВСТВО В АНГЛИЯ —
превел от руски Л. С.
- 4) ТРИ ДНИ С МИНОНОСЕЦ „ДРЖЗКИ“ от К. ХРИСТОВ.
- 5) МОРЕ и МОРСКА ПОЛИТИКА от зап. Кап. II р. МАНОЛОВ.
- 6) КЖМ БЛАГОТВОРИТЕЛИТЕ от Лейтенант СЛАВЯНОВ Г.
- 7) МОРСКИ НОВИНИ.

КНИЖКА № 2.



ЦЕНА 5 ЛЕВА.

ВАРНА.
Печатница „Войников“.
1922. г.

Борбата за обединението на българското племе е неми-
нуемо свързана със стремежа му към здраво засядане на
бреговете на море, откъдето сношенията с външния свят
са независими от чужди фактори.

Морето не разделя континентите, не разделя народите, а на-
опак свързва ги, сближава ги и то толкова повече, колкото
са по напреднали в културно отношение.

Загубени са, тия народи, които дочакват събитията
економически и културно неподготвени, защото не
принципа на националността, а принципа на жизнє-
способността ще бъде решителния фактор в бъда-
щите сътолковения. Не великите империи, а великите
економисти и култура ще бъдат двигатели на чове-
чеството, както са били и до сега — и не притежатели
те на богатства, а владетелите на пшаницата към тях
ще гарантират свободата на народите.

Български Народен Морски Сговор

МОРСКА БИБЛИОТЕКА

Препоръчана от М-вето на Войната, М-вето на Търговията, Промислеността
и Труда и М-вето на Народното Просвещение.

	Стр.
1) ЗАДАЧИТЕ на БЪЛГАР. НАРОДЕН МОРСКИ СГОВОР — от В. КАРАКОСТОВ — Комендант на Параход s/s „Варна“.	3
2) АНХИАЛСКО ЕЗЕРО — от зап. Лейтенант ИВАНОВ САВА.	9
3) ПАРАХОДНОТО РИБОЛОВСТВО В АНГЛИЯ — превел от руски Л. С.	19
4) ТРИ ДНИ С МИНОНОСЕЦ „ДРЖЗКИ“ от К. ХРИСТОВ.	27
5) МОРЕ и МОРСКА ПОЛИТИКА от зап. Кап. II р. МАНОЛОВ.	44
6) КЖМ БЛАГОТВОРИТЕЛИТЕ от Лейтенант СЛАВЯНОВ Г.	57
7) МОРСКИ НОВИНИ	59

КНИЖКА № 2.

Ииб. 11, 262
ОФД. XIV, 2142



ЦЕНА 5 ЛЕВА.



ВАРНА.

Печатница „Войников“.

1922. г.

PA-672

57

В. Каракозов
Командант на параход s/s „Варна“.



Задачите на Българския народен морски сговор.

Идеята за създаване и в България „Морски сюз“, по образеца на съществуващите такива във всички морски страни не е нова. Опити за реализиране на тази идея са правени много пъти и под различни форми. Правени са опити за основаване „Морско периодично списание“; на няколко пъти във Варна и Бургас е туряно начало на тъй наречените „яхт-клубове“ — морски спортни дружества — замисляно е основаването на „Морска лига“ и т. н., но без успех, защото слабата заинтересованост на българина и неговото голямо недоверие към морето е убивало всяко добро начинание.

След балканската война, която ни откри нови морета с нови хоризонти, като че ли очите ни се поотвориха и в нас проблесна съзнанието, че ние сме пренебрегнали съвсем „онова“, от където може да дойде нашето обновление и благосъстояние — морето и неговите богати крайбрежия. Веднага изниква фонда „Отец Паисий“ за постройка на народен крейсер под същото име — идея родена далеч от морето — в сърцето на България, в нейната стара столица Търново, което трябваше да бжде залога за нейния успех: комитетите почнаха бърже да никнат и средствата на фонда да се увеличават. Родиха се веднага след това втори фонд — в днешната наша столица — за постройка на миноносец „Кирил и Методий“. В първия случай идеята излезе от железничарите, а втория — от Софийските общинари и св. Синод. До като във вътрешността на България събираха средства за засилване военния ни флот, Варненската младеж се групирва около неколцина морски офицери и туря основата на спортния „Морски легион“, който не забвеше да

Прояви своята дейност на първия голям морски празник през 1915 год. устроен от бившия ни военен флот. Работеше се трескаво и като че ли правият път към морските ширини беше налучен. Идеята за засилване и развиване морското дело и у нас почна бързо да печели привърженици и да се налага в нашия живот. Но започна се голямата общо европейска война и на всичко се тури точка. Народът беше ангажиран с отбраната на страната и пропагандирането на „Морската идея“ наново почна да заглъхва за да се възроди днес при нови, може би по-благоприятни условия. Настана погрома. Ударът бе тежък. Малкият ни военен флот бе унищожен, но затова пък, останалият ни търговски флот, колкото и незначителен и да е той, вдъхна нови надежди за възраждане на заглъхналите идеи. Малцината наши останали морски офицери, водени и вдъхновявани от чувството на национализиране нашето морско крайбрежие и създаване на нови средства и пътища към обновление морското дело — замислюват да възродят идеята за „Морски съюз“ и поставиха началото на съществуващия вече „Български народен морски съговор“. Големите и тежки са задачите, с които се е нагърбил съговора, затова всички без разлика трябва да му се притекат на помощ! „Задачата не е от частен характер, не е държавна нито политическа, а задача на целият народ и за нейното разрешаване е нужно участието на всички. Не е важно дали те са край морето, край Дунава или в недрата и сърцето на балкана“, — казва един от основателите на Съговора, и е много прав. Тук трябва да се притекат на помощ и държава и общество и училище и печат и всеки съзнателен българин. В това отношение заслугата и работата на всички моряци е да хвърлят семето, което с помощта на целият народ ще отглеждат до като то поникне и даде своят богат плод от който ще се ползват всички. Нека вземем пример от по-напредналите в морското дело народи, където движението за опознаване морето е неговите богатства съществува отдавна и е оформено в организации, чиято работа е дала и дава ценни резултати за напредъка и благосъстоянието на тия народи. Такива организации съществуват не само в чисто морските държави, каквито са Англия, Италия, Гърция, но и в тия които са повече континентални. До преди войната в Италия, където най-късно се е почнало това движение, са основана „Морска лига“ (*Lega Navale*) броеше 50,000 члена. В Франция морската организация имаше 100,000 члена, в Англия тя брой 500,000; числото на членовете на Германската „*Flottenverein*“ беше достигнало колосалната цифра 1,000,000! И само, благодарение на тази мощна организация, на която се опираше и държавната ѝ политика, Германия можа да стане първостепенна морска държава, чийто огромен и модерен

търговски флот със сигурна стъпка завладяваше всички морета и океани, а военния ѝ флот поиска да оспори традиционното владичество над моретата на Англия.

Благодарение на сжщата тая организация до войната, Русия можа да се сдобие с известния неин търговско военен „доброволчески флот“, който в мирно време служеше за чисто търговски цели, а във време на война, ставаше спомагателен на военния флот.

Тези морски организации или морски сжюзи навсякжде подпомагани от държавата, водят усилен и широка дейност за популязиране и упознаване на морето от целият народ, като му показват пътищата по които трябва да върви за да се достигне желаната цел. — Те използват в тази си работа всички средства с които разполагаме днес: морски екскурзии, кинематографически представления, морски празници и тържества наред с повсеместно четене беседи и най-пжлно използване на печата. Тая пропаганда се води в парламента, в училището, във фабриката, в казармата, в семейството и ако щете даже и на улицата! Рекламата и тука не отказва за тази цел своята помощ. Тая пропаганда не избира сжсловията и класовете, тя се шири както в най-висшето общество, така и в най-затжттената колиба. Но това не е още всичко. Не е достатъчно само да се запознае народа с морето, той трябва да се сближи с него, да го обикне и се сроди с него, защото само по този начин ще може той да използва неговите големи и неизчерпаеми богатства. И тука пак трябва да доде на помощ държавата, търговския капитал и работната ръка, които ще реализират идеята, защото най-доброто и сигурно средство за осжществяване всяка идея е реалното благо, което морето обещава да ни върне стократно.

Имайки пред себе си направеното от по-напредналите в морско отношение народи, на нас не остава нищо друго, освен да се заловим за работа, понеже този е най-правият път който ще ни изведе на желания край.

Но нека се запознаем по отблизо с целите, които преследва нашият Морски сговор и видим какви начини е избрал за постигането им. Той се стреми:

1) Да пробуди, привие, поддържа и пропагандира у народа познания и любов към морето във всичките им прояви и форми“.

2) „Да сждействува за усиление и развитие на народното мореплаване, морските промисли и опомняне на бреговете ни“.

С малко думи нам се посочва огромната област в която ще трябва да се действа. Да се действа така, че в скоро време и ние да имаме едно голямо — смело и предприемчиво българско морячество, чрез което ще можем да под-

държаме връзки с всички близки и далечни културни страни. Морячеството, чрез което най-лесно ще разнасяме и ние нашата култура, колкото и малка да е тя. Морячеството, което ще отвикне българина да гледа на морето като на плашило, ще го сближи с него, ще го упознае и без страх ще се впусне по неговия шир за да носи на отечеството си ценни богатства от всичките краища на света. Морячеството чрез което ний ще излезем от черупката си и се приобщим към международния живот. И най-сетне, морячеството, което ще разнася далеко българското име и ще развява народното ни знаме. Нека вземем за пример съседката си Гърция, чиито моряци са ни изместили даже из родното ни море.

Но не е само морячеството, в което трябва да се органичим. Тук се намира широко поле за работа и за българските учени: историка, географа, стенографа, естествоизпитателя, математика, астронома и т. н. — Много тъмни страници от нашата история ще намерят своето осветление от към морето. По нашето крайбрежие съществуват много исторически легенди, които чакат своята научна разработка; почти всяко име от нашето крайбрежие крие в себе си по една загадка, всяко заселище по един паметник. Много работа трябва за да можем да дадем точно описание на нашите брегове, които ние познаваме много по-слабо, отколкото който и да е друг вън от нашата черупка. Веднъж това постигнато, погледа ни сам ще се бръкне във водата, като по сухо ще тръгнем отгоре, ще полазим дъното и заприбираме сладкото от горчивата вода.

Любовта към морето и неговите брегове не трябва да е чужда за нашите писатели, поети, художници и музиканти — вдъхновители на народа.

Не веднъж са възпявани нашите планини, гори и долини, хълмове и равнини, но смело казвам, никой още не се е опитал да възпее красотата на единственното ни море: неговите волни стихии, тихите му летни нощи осветявани от изгряващата луна, усмивката и любезността на погледката и отражението, пътя ѝ върху гделичканата от вятъра вода, или светящите му с фосфорно-сребриста светлина, през тъмните предесенни нощни простори. Где е поетичното? Где е красивото?

В осамотената ли овчарска кошара, в издигналия се към небето върх, в игривото ли стадо, в село ли, в града ли или в клокочещото ручейче? Не е ли то най-мило, най-нежно, най-забавително? Нали там едно дете може да прекара в най-приятна забава? Нали там песента на млада девойка се допява от сладкото клокочене на „Божииите сълзи“? Да, там при ручейчето, при водата! А възвтането на синьо-зелената морска мантия, плискането на вечно подвижните

вълни, вечната усмивка и младост на старото море какво са? Далеч е от възможността перото ми да го опише.

Златната ни младеж, която ежегодно отива на поклонение пред хубостите на природата по недостъпните върхове на Рила, Родопите и Балкана, трябва да отдели време да надникне и запознае морските скрити дълбини, които ще открият у нея нови наслади, нови желания и стремления за нов живот. И Спорта който напоследък у нас се засилва по всичките му клонове трябва да доведем и до морето. Нек се научим да обичаме и морския спорт, който има много преимущества пред останалите. Той преди всичко е свободен от душната атмосфера на юнашките и танцувални салони, далеч е от прашните колодруми и шосета. Морския гребен спорт затяга и най-малките мускулчета на тялото; платноходния пък и моторния спорт сграждат у спортиста най-ценните качества на един характер: воля, смелост, съобразителност, ловкост, внимание, търпение и пр., като му дават в същото време да изпита онези силни осещания, които на брега е невъзможно да изпита: Влизайки в тихото пристанище след борба с вълните, моряка се чувства победител, наложил се на природата. След втория, третия път — той вече се надсмива на морската стихия: люлка са за него вълните, — сладка приспиваща песен — грозният им вой. Той е твърд, той е кален — душата му е гранитна.

Същевременно по-слабите и болнави — ще намерят край нашето „Черно-море“ не по-малко приятни и ценни по своите лечебни свойства, курорти отколкото другите у нас. Тук лекарите имат думата, нек не оставят народа ни в тъмнина.

Нашият „Народен морски сговор“ ще се стреми най-усилено да развие народното ни мореходство, което е от най-голямо стопанско значение и където най-добре ще се видят на практика приложени идеите които той пропагандира. Създаденото у нас преди 27 години едничко Параходно дружество освен че е недостатъчно да отговаря на нуждите на страната, но по една или друга причина, които в последствие Морския Сговор, ще се помъчи да проучи и премахне, съвсем не е оправдало до сега надеждите, които му са се възлагали. Разяснени веднаж причините, които са спъвали неговото развитие, ще се премахне и съмнението за прогреса и на новите такива, които ще се създадат в последствие. Веднаж въпроса поставен като „въпрос народен“, който засяга целият ни народ, то и самият той трябва да се погрижи и намери цял за своите болки. Морският Сговор в случая ще укаже своето ценно съдействие на всички, които желаят да видят и България да изпраща и посреща своите кораби по далечни страни за да й носят все по-нови и по-ценни сведения за външния свят и богатствата произхождащи от него. Сговора, трябва да получи от самото Пара-

ходно Д-во, от бжлгарското тжрговско сжслниие, тжрговско-индустриалните камари, от самите производители, които изнасят своите произведения из Бжлгария, от правителството и от самия народ най-усилена подкрепа. В сврзка на всички вжпроси, които ще се повдигнат в случая; ще изникнат още маса други вжпроси от економичен и стопанствен характер: Вжпроса за нашите пристанища, техното целосжобразно развитие и използване; железнопжтния трафик, линиите които водят кжм тях; арсенали, работилници, докове и др.

Когато говорим за параходство, нека да не забравяме и плаването по Дунава — този голям естествен пжт кжм средня Европа, който е сжвжршенно забравен от нас, като всички огромни облаги сме оставили да използват изключително чужди за нас хора.

И друга една трудна задача си е поставил Бжлгарския народен морски говор: тая за развитие на всички морски промисли като риболовството по Дунава, Черно море, блатата и езерата. С този вжпрос наред ще дойдат и вжпросите за рибната тжрговия, индустрия и законодателство. Ще се повдигнат вжпроси за научни изследвания, както вжрху анатомията на разните видове риби, тжй и техния бит, развжждане и ловидба. В това направление вече е турена основа с откриването на пжрвата риболовна школа вжв Варна и от риболовното отделение при Министерството на земледелието. Сжщо така ще се разискват и изследват най-приложимите за нас модерни средства и уреди за най-ефикасна и доходна ловидба, като не се забравя, че за всичко това Сговора ще чака подкрепата отгоре, знаейки че готовността за сждействие от страна на правителството е най-практичния и лек пжт.

Важен клон от тия морски промисли е производството на солта, което тая година, благодарение на сушата е дало много задоволителни резултати.

Без да се впускам повече да изброявам всичко което може морето да ни даде, нек спомена още и за друга една зададена от Сговора цел — тая, за опомването на нашите брегове, или по-право да се развие сжзнанието у всички, които заселяват нашете крайбрежие, че те никога не са били други, освен бжлгари и че и бжлгарина е способен да разбере, обикне и използва морето си.

Макар че Сговора си е задал и току що поменатата цел това сжвсем не трябва да се тжлкува като шовинизжм, а напротив — цел, която ще улесни в последствие всички в задружната работа за която Сговора ратува.

Сжнародници, нека не оставяме днешната работа за утре!

АНХИАЛСКО ЕЗЕРО

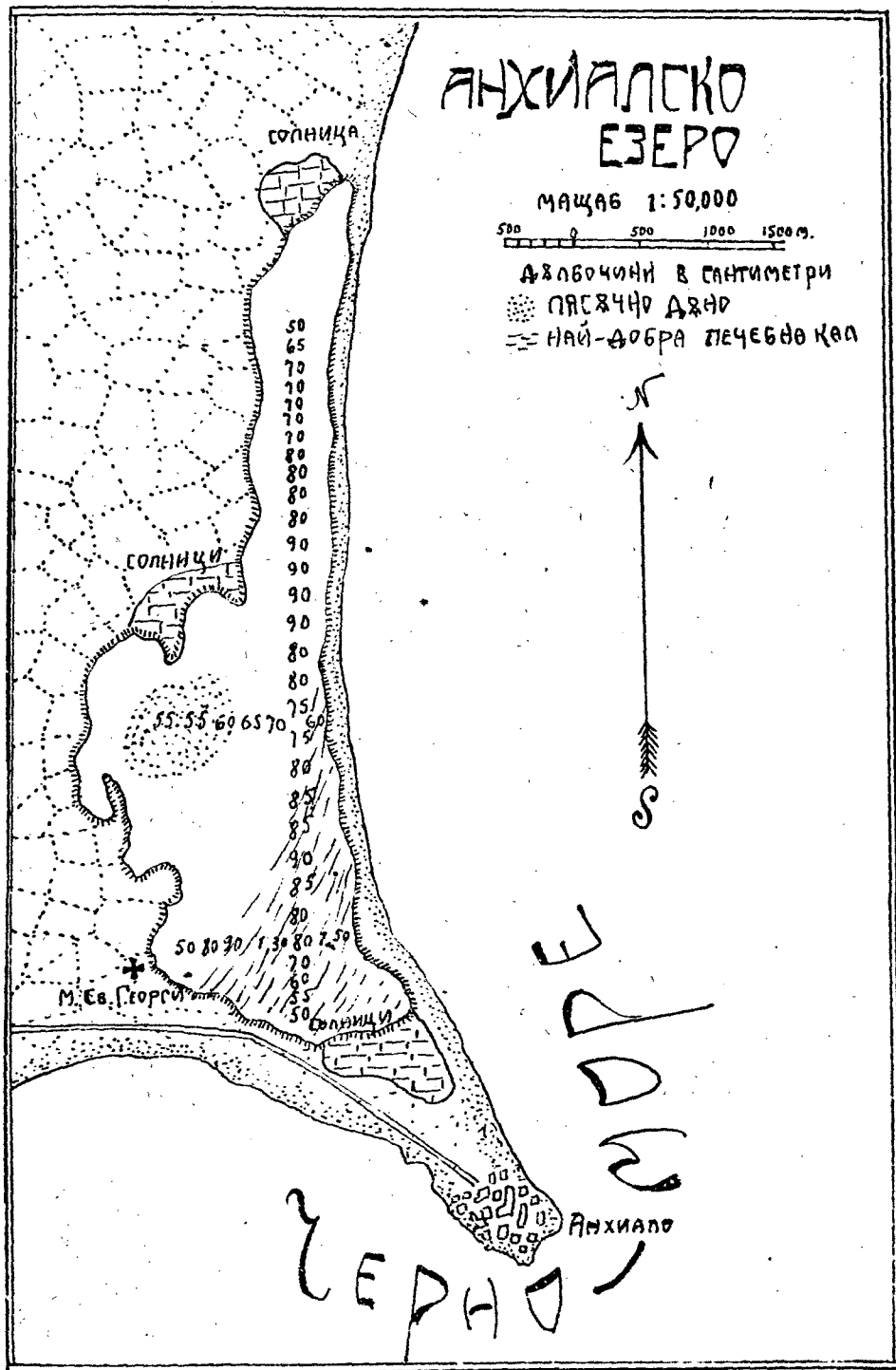
МАЩАБ 1:50,000

500 0 500 1000 1500 м.

ДЪЛБОЧИНИ В САНТИМЕТРИ

☼ ПЯСЪЧНО ДЪНО

== НАЙ-ДОБРА ПЛЕЧЕВНА КЪРА



АНХИАЛСКО ЕЗЕРО.

В началото на месец Август 1921 година, придружавайки Г-н Професор Д-р Стоянов в предприетото му дирене на лечебна кал в прибрежните ни Черноморски езера, ми се удаде случай да изуча Анхиалското езеро и да направя някои изследвания в него и прибрежните Анхиалски Черноморски води, като в същото време можах да се запозная на мястото с условията на Анхиалското солопроизводство, които искам да споделя с читателите на Морска библиотека. Това ще ни даде едно реално понятие за една част от богатството на морските ни води, което почти с нищожен труд се преобръща на крупна сума налични пари.

ПОЛОЖЕНИЕ И РАЗ- На север от града Анхиало, който е
МЕРИ НА ЕЗЕРОТО. разположен на едно малко полуостровче в северната част на Бургаския залив, се простира успоредно с морския бряг соленото Анхиалско езеро. То има слабо сърповидна форма с изпъкналата си част към сушата, а вдлъбнатата към морето. Източната (вдлъбнатата) част на езерото върви паралелно с извивката на морския бряг и е отделена от морето само с една низка пясъчна ивица, която достига на широчина от 100 до 200 метра. Почти на средата си езерото се дели на две части: северна — по-тясна и еднообразна и южна — по-широка и нарязана. В североизточния край на езерото се влива един незначителен приток. Езерото е дълго по меридиана, който почти съвпада с надлъжната му ос, 7 километра. Широчината в северната част на езерото е 600 метра, а в южната му част тя се колебае от 1200—1800 метра. По западния бряг на северната половина от езерото расте камъш, зад който на запад и юго-запад се простират прочутите анхиалски лозя, на мястото на античния град Анхиало. Анхиал-

ските солници са разположени по южния и северо-западния бряг на езерото. Повърхността на Анхиалското езеро не надминава 7 кв. километра.

ДЖЛБОЧИНА И ДЖ- НО НА ЕЗЕРОТО.

Езерото изобщо е плитко. Направените 3 промера*), един по надлъжната му ос (1.VIII.1921 г.) и два — напречно на нея (2.VIII.1921 г.), дадоха следните резултати: При промера по надлъжната ос, който бе започнат на около 400 метра от южния бряг на езерото, тъй като лодката не можеше да се приближи по-близо до брега, се измериха следните джлбочини: 50 см., 55 см., 60 см., 70 см., 80 см., 85 см., 90 см. (към средата на южната част на езерото), след което джлбочината намалява на 85 см., 80 см. 75 см. и на ново почва да се увеличава на 80 см. 90 см. (към началото на северната част на езерото), като по-нататък пак се намалява на 80 см., 70 см., 65 см., 50 см., (на 800 метра от северния бряг на езерото, където спре промера). Първият напречен промер — в южната половина на езерото, се започна на около 400 метра от западния бряг, почти срещу манастиря и даде следните данни: 50 см., 70 см., 90 см., 1 метър (най-голямата измерена джлбочина, намираща се към средата на линията на измерванията), 90 см., 80 см., 1 метър, 70 см., и 50 см., на 50 метра от източния бряг на езерото. Вторият напречен промер — в северната част на южната половина от езерото, се започна на около 300 метра от западния бряг и даде следните джлбочини: 50 см., 55 см. (на продължително разстояние), 60 см., 65 см., 70 см., 75 см. (най-голямата джлбочина по тази линия, на мястото на пресичането ѝ с надлъжния промер), после което джлбочината бързо намалява на 70 см., 60 см. и 50 см., на 10—15 метра от източния бряг на езерото.

От тези данни, особено като се вгледаме в тяхното разположение по приложения план на езерото, става ясно, че Анхиалското езеро е по джлбоко към източния си край, че западния му бряг се спуска по-полегато, а източният — по-стръмно под водата и че най-голямата му джлбочина се намира в югоизточната част на езерото. Те също ни подсказват, че средната му джлбочина е около 70 см. При това, трябва да се вземе предвид, че през време на изследването на езерото (1 и 2.VIII.1921 г.), благодарение на сухото лято и големите горещини, нивото на езерото бе спаднало, според показанията на Анхиалските жители, на около 80 см. до 1 метр и че, следователно, измерените джлбочини са най-малките. Анхиалци казваха, че много отдавна езерото не е спаднало тъй ниско. Според това, може да се заключи, че при

*) Виж приложения план на Анхиалското езеро с нанесените му джлбочини.

обикновенното ниво на езерото, средната му дълбочина трябва да е 1.5 метра, най-голямата му дълбочина 2 метра, а средното му кубическо съдържание — около 10 милиона кубически метра.

Джното на Анхиалското езеро е покрито с черна, като катран тиня, която на пипане е мазна, реже се като кисело мляко и издава неприятна миризма на сероводород. Тинята извадена на въздуха приема тъмно-зелен цвят, а после — сиво-кафяв; като се остави да изсъхне тя се чупи. Произходът ѝ е растителен, животински и минерален. Това е то лечебната кал, която Г-н Професор Д-р Стоянов търсеше и която има свойства сходни с тия на Текир-гйолската и Балчишката лечебна кал. Тази тиня покрива джното на Анхиалското езеро с нееднаква дебелина от 20 до 50 и повече см., като в юго-източния край на езерото пласта е най-дебел и от по-добро качество, като лечебна кал. Само в средата на южната част от езерото, джното е пясъчно, с малки примеси от тази тиня (Виж плана на Анхиалското езеро). На места тинята е примесена с пясък и чакъл. Под горния тиняст пласт на джното на езерото, следва друг по-дебел и по-плътен, сиво-синкаво-зелен, глинесто-хумест пласт. Той е богат с хумести съединения; на пипане е мазен и лепкав; на места той е съвършено чист — там където и черната тиня е чиста (в юго-източната част на езерото), а на други — е примесен с пясък, черупки от миди и чакъл. Дебелината му на някои места достига до 1 метр. Изглежда, че анхиалската тиня е богата с йод и йодни съединения. По джното на езерото е опасно да се ходи, тъй като човек може да потъне в тинята съвършено.

СОЛЕНОСТ НА ЕЗЕРНАТА ВОДА.

Водата на Анхиалското езеро е много солена. От един килограм вода взета от езерото на 2.VIII.1921 г., след като се изпари, се получи 77 грама сол. Това ще рече, че солеността на Анхиалското езеро в тоя момент е била 77% , когато най-голямата соленост на прибрежните ни черноморски води не е повече от 18.5% , а солеността на Текир-гйолското езеро — едно от най-солените езера по западния бряг на Черното море, е 55% . Анхиалското езеро се явява, като най-соленото Черно-морско езеро по западния бряг на Черното море, което му дава големи преимущества за добиване на морска сол от водите му. В това отношение то е оценено и използвано още от дълбока древност. Трябва да се отбележи при това, че обикновенната морска сол има солено-горчив вкус, а тая, добита от водите на Анхиалското езеро, по вкуса си се приближава към каменната сол.

Причината за голямата соленост на водата от Анхиалското езеро се крие на pewno в подпочвенните солни залежи

или минерални води, които вероятно извираят някъде в джното му, както и в плиткостта му и окръжаващата го пясъчна повърхност, които способствуват за побързото нагряване и изпарение на водите му, от колкото тия на морето. Мнението на някои, че Анхиалското езеро се питае с вода от морето, която се просмуква през пясъчната ивица, която го дели от него. не изглежда да е правдоподобно, още повече, че по тази пясъчна ивица, според Братя Шкорпилови, се срещат кладенци с сладка вода. Независимо от това, ако езерото и морето биха имали подземно съобщение, то водата на езерото в никой случай не би могла да има 4—5 пжти по-голяма соленост Според мене, постоянното количество на водите на Анхиалското езеро се поддържа: от атмосферните осаджци, от незначителните притоци — деренца и главис от извиращите някъде в джното му минерални води, както и постоянно полямата му соленост се поддържа от споменатите минерални води и вероятно от близките някъде солни залежи.

ТЕМПЕРАТУРА, ЦВЯТ И ПРОЗРАЧНОСТ НА ЕЗЕРНАТА ВОДА. Температурата на водата на Анхиалското езеро изобщо през лятото е по-голяма от тази на морето, а през зимата се наблюдава обратното явление — езерната вода е по-студена от морската. Причината за това е сравнително малката площад на езерото и плиткостта на басейна, свойството на окръжаващата го пясъчна повърхност бързо да се нагрява от лжчите на слжнцето и бързо да изтива, както и свойството на водата бавно да се нагрява и бавно да изпуска топлината си. Направените наблюдения върху температурата на въздуха и водата в езерото и морето на 2.VIII.1921 год. дадоха следните резултати:

На 2-й август 1921 год.	Температура в целзиеви градуси					Направление на вятъра и сила	Облачност	Забележка
	На възду- ха над езерото.	На водата в езерото.	На възду- ха над морето.	На водата на морска- та повърх- ност.	На морска- та вода при 5 1/2 м. джл- бочина.			
8 ч. сутр.	+27°0	+24°5	+25°0	+24°0	+24°0	С.В.	1	Температурата на пясъка между езерото и морето, измерена в 10 1/2 ч. беше +48°С.
9 "	+27°5	+26°0	+26°5	+24°0	+24°0	"	0	
10 "	+28°0	+26°0	+27°0	+25°0	+23°5	"	0	
11 "	+29°2	+27°2	+28°5	+26°0	+24°0	"	1	

От горната таблица, като се вгледаме внимателно в нея, се вижда ясно, че над езерото и във водата му е имало по-голяма температура, от колкото морето.

Цвета на езерната вода обикновено е мжтен—чаен. Благодарение на множеството ниши организми, водорасли и плаващи постоянно минерални частици, прозрачността на водата му е много малка. Само при много тихо време — безветрие (обикновено сутрин) и при ясно небе, плиткото дъно на езерото се вижда ясно, как е обрасло с водорасли, когато прозрачността на морската вода през двата дена на наблюдението беше повече от 6 метра.

ФАУНА И ФЛОРА НА ЕЗЕРОТО.

Фауната на Анхиалското езеро е извънредно бедна. Като изключим нишите организми, които имат тук добри условия за развитието си и се срещат в голямо количество, единствените представители на фауната са малките няколко милитерови червени рачета (*Branchipus Salinus* или *Artemia Salina*). Тези рачета се размножават много в езерото и често пжти са причина за червеникавия вид на водата му; те сжщите са причина за розовия цвят на извадената от солниците сол, която в последствие побелява, след като постои известно време на въздуха и слжнцето и рачетата измрат. Самото раче прилича на малък рак, с дълга опашка и плува много живо. Голямата соленост на езерната вода пречи на живота на вишите организми. Хвърлената риба или жаба в езерото умира веднага. С заловения планктон от езерото попаднаха и няколко мржтви рибки—попчета, на дължина около 2 см. Анхиалчани разказваха, че през пролетта, когато нивото на езерото е високо и чрез юго-западния си край протича понякога към морето и се сжединява с него, то от морето в езерото навлизола малка илария, която в езерото се уговява, ставала много вкусна и през лятото я ловели. В езерото аз не можах да срещна такава. По повърхността на езерото и над брега, летят неимоверно голямо количество малки мушички, които като се насжберат и накацат върху водата, правят повърхността ѝ черна. Флората на Анхиалското езеро, в противоположност на фауната, е много богата, макар да не е толкова разнообразна. Водораслите, които се срещат тук, намират много добри условия за развитието си. От тях най-разпространени са три вида: *Cladophora cristallina*, *Hormiscia speciosa* и *Rhizoclinum riparium*. Във всеки случай първата — *Cladophora Cristallina* (жабуняк), която прилича на тънка зелена трева, сжставена от дълги и тънки влакна, като косми, но с разклонения, е най-изобилната. Тази водорасла, взета в ржка и изцедена от водата, с която е напоена, прави впечатление на парче памук измокрен и изцеден*).

Водораслите покриват почти цялото дъно на езерото и повечето се провличат до повърхността му, вследствие на

*) Д-р Пар. Ив. Стоянов. — Калолечението в Бжлгария и Балчицката тузла. Варна 1911 год. Стр. 24.

което лодката се движи много трудно из езерото. На места водораслите са се набрали на повърхността на езерото във вид на миниатюрни саргасови морета, където ако попадне лодката с полям труд би могла да се измъкне из този лабиринт от влакна. Това грамадно количество водорасли, след като измре и почне да гние на дното на езерото, служи като главна съставна част за образуването на поменатата вече лечебна кал — черна миризлива тиня. Според Г-н Професор Д-р Стоянов, достатъчно е една година време от измирането на водораслите за да изгният и се преобърнат на млада лечебна кал; където все още могат да се проследят влакната на водораслите. Като други фактори за образуването на лечебната кал следват, организмите на измрелите рачета (*Branchipus Salinus*), мушиците и микроорганизмите, които споменах вече.

По пясъчните брегове на езерото, а най-вече по юго-западния му бряг — между езерото и солниците при града вирее едно голямо червеникаво растение *Salsola Soda*, *Salsola kali*, с дребни месести листа и солено содов вкус, които се ядат, като салата. Пролетно време Анхиалчани го берат и правят от него вкусна салата, без да има нужда да я солят.

ПРОИЗХОД НА ЕЗЕРОТО.

Първоначално Анхиалското езеро е било морски залив, който отпосле се е отделил от морето чрез натрупване на пясъчната ивица, както е случая с Девненското и Бургаските езера*). Образоването на Анхиалското езеро, ако не е едно от най-старите по целия западен черноморски бряг, то във всеки случай изглежда, че е предшествовало образуването на Девненското, Атанаскойското, Ваякойското и Мандренското езера.

Пясъка, който отделя Анхиалското езеро от морето на места е чер, а на други — примесен с обикновен пясък. По това трябва да се предположи, че тук наблизо има железна или манганова руда, отломките и разрушени продукти на която съставляват черния пясък**). Това обстоятелство спомага още повече за силното изпарение на езерната вода, тъй като известно е, че черният пясък се нагрява много по-силно от обикновения. Измерената температура на този пясък на 2.VIII.921 год. към 10½ часа сутринта бе 48° С.

Народното предание говори, че на мястото на Анхиалското езеро съществувал някога еврейски град, който потънал и на негово място се появило езерото. Според Братя

*) Виж „Блатата при Бургас“ издание на Бург. Тжрг. Инд. Камара; Бургас, 1912 год., стр. 12—15 (произхождение на блатата).

**) По-точни сведения, както за произхода на черния пясък, тъй и за солеността на водата на езерото и състава им, не мога да дам тук, понеже взетите проби не са още анализирани. Във всеки случай при съществуването на разрушена железна руда в пясъка можах да установя посредством обикновен магнит.

Шкорпилови произхода на това предание трябва да се търси в развалините на Античния град Анхиало (Улпия-Анхиапон), който се намира на западния бряг на езерото на мястото на Анхиалските лозя, наречени „Палеокастро“ т. е. стара крепост.

АНХИАЛСКИ СОЛНИЦИ. Както поменавихме вече, анхиалските солници са разположени по южния и юго-западния бряг на езерото, като тия, между южния бряг на езерото и града Анхиало са най-големите и най-добрите. Солниците представляват от себе си заградени правоъгълници с колчета и дъски, в които по особен канал се пуща вода от Анхиалското езеро. И без това богатата със сол езерна вода от летната топлина и особеността на местото бързо се изпарява, разтвора се конденсира и след няколко разбърквания, солта бързо кристализира. Кристализираната сол, която често пъти има светло-розов или желтеникав цвят, поради присъствието на малките червени рачета или други примеси, се изважда и натрупва от страни на солниците на купове, от където се изнася за продажба. Често пъти, за да добият по-добро качество, натрупаната на купове сол хвърлят още веднъж в солниците, където се разтваря, кристализира на ново и след като я извадят тя има вече чисто снежно-бел цвят и се цени по-високо, като доброкачествена. Но за това, разбира се, се изисква и повече време. Получаването на солта от Анхиалските солници, макар че то още е на примитивни начала, е доста доходно и дава на анхиалчани един голем приход. Средно годишно там се произвежда от 10—20 милиона килограма морска сол.

Ако добиването на солта би се поставило на по-модерни начала, главно, като се цементируют солниците, като се направи подслон на добитата сол и се предпазят по-сигурно солниците от заливането им с морската вода, то годишното производство би се значително увеличило и качеството подобрило.

Последното е от голямо значение за доброто реноме на анхиалската сол, което, да си признаем, за сега тя не притежава, благодарение на това, че анхиалските производители-солари, малко се грижат за доброто й качество, а се стараят да добият само големо количество, мислейки че то е, което ще им даде големи печалби, без да подозират даже, че доброто име на солта е, което ще ги обогати повече. Анхиалските солници са частни, но държавата забранява на чиновниците, които са най-просветения елемент в града да имат свои солници, както биха имали едно лозе, един бостан или една нива. Това не само, че не е в интереса на народното стопанство и на идеята за предаване на черноморските ни брегове по български вид, а е против тях, вследствие на което аз мисля, че държавата не трябва да забранява това, а напротив — трябва усилено да го поощрява.

Тази година, до началото на месец Август, бяха извадили от Анхиалските солници 16 милиона килограма морска сол и се надяват до края на сезона да я увеличат до 20 милиона килограма*). Това ще рече, че в това малко хубаво морско градче, почти без никакъв труд ще влезат тази есен (1921 год.) около 20 милиона лева от сол, ако се сметне солта по 1 лев килограма. Казвам, без труд, защото действително солопроизводството изисква нищожен труд в сравнение с големите приходи, които дава. Една солница — един правоъгълник от 80—100 кв. метра, дава средно годишно около 2—3000 кгр. сол, а има разходи по подържането ѝ не повече от 150—200 лева. При това един човек е в състояние да гледа и да се грижи за добивандто на сол от няколко солници едновременно. От тука излиза, че една солница може да донесе на стопанина ѝ най-малко чиста годишна печалба средно около 2,500 лева, без да е вложил почти никакъв труд и никакъв капитал. А един стопанин може отлично сам да добива сол от 5—6 солници едновременно и да си изкарва най-малко около 14,000 лева годишен доход.

Драги съотечественици, ето един добър поминък, с който ако се заемете ще обогатите себе си и страната икономически, а с това и без да щете ще спомогнете за заселяването на хубавите ни Черноморски брегове със съзнателен български елемент, което е от голямо значение за бъдещото съществуване на България с правото да притежава черно-морската граница и припадащото ѝ се море — един от големите източници за благосъстоянието на родината ни. България има нужда от морска сол. Това количество, което досега се е произвеждало и се произвежда е недоста- за нуждите на страната и ний сме принудени да внасяме от вънка всяка година почти двойно по-голямо количество морска сол от това, което добиваме у нас. Средно годишно ний внасяме 40 милиона кгр. морска сол. Солопроизводството в Анхиало може да се увеличи, защото площад за солници не липсва — почти целия западен бряг на езерото може да се преобърне на такива, а и водата на езерото е достатъчна за да може да се получава от нея годишно още 20—40 милиона килограма сол, без да бъде това в тежест на езерото. Грубите изчисления показват, че във водата на Анхиалското езеро се съдържа най-малко около 400 милиона килограма сол. От това количество, като се вземе през сезона 40—60 милиона килограма сол, то през останалото време на годината ще може лесно да се взят нови наново от подземните източници. Българи, не обогат

*) По сведенията на Бургаската Търговско-Индустриална Камара, количеството на добита сол от Анхиалското езеро за 1921 год. е 25 милиона килограма. Виж: Известия на Бургаската Търговско-Индустриална Камара, брой № 38 стр. 4, от 1921 год.

тявайте чуждите държави, а обогатете себе си и България, като увеличите производството на солта в количество, което да задоволи напълно нуждите на страната ни!

Единственият неприятел на солопроизводството, това са честите дъждове, а по некога — много на рядко — и морските бури. Предвид на това, че песчната ивица, която отделя източната част на южните Анхиалски солници от морето, е доста тесна и низка, то при много силни морски ветрове и бури, морската вода залива песчната ивица и по-некога прелива в солниците и езерото, а тъй като тя е 5 пъти по-малко солена, вреди, на солопроизводството, продължавайки процедурата по кристализирането на солта с недели. Такова преливане на морето в езерото и солниците е станало например в 1891 година, когато при една силна морска буря, езерото и морето се съединили, а входа за града Анхиало бил зает с вода. За предпазване от това нежелателно нахлуване на морската вода още от турско време са предприели ред изкуствени сжоржения, които с течение на времето от действието на морските вълни са се разваляли, а опитната ржка на анхиалчани наново ги е възстановявала. Сега се предприема модерно укрепяване на брега между морето и Анхиалските солници. За тази цел е образуван фонд „Анхиалски солници“, където всеки солопроизводител внася ежегодно 16% от brutното си годишно производство*).

От Анхиалското езеро се е добивала сол още от отдалечени времена и още от тогава са известни Анхиалските солници. Нам остава само да ги модернизираме малко, както споменах вече и да улесним превоза на солта както по сухо тъй и по море, за да продължим и увеличим старата известност на Анхиалските солници.

За последното е необходимо да се построи една теснолинейка, която да опасва добре всичките солници и да се свършва при пристанището, а самото пристанище да се подобри. Не ще и дума, че изнасянето на солта трябва да става само по море, който пренос несъмнено ще бъде много по-евтин. Солта, предназначена за вътрешността на южна България, ще трябва да се складира в Бургаското пристанище, а тая за северна България — във Варненското.

Независимо от споменатото богатство на Анхиало — Анхиалските солници — Анхиалчани притежават и отлични лозя, които им дават годишен доход, който по някога се приближава към тоя на солта. макар за неговото получаване да влагат по-големи капитали и работа. През 1921 година се предполагаше да влязат в това богато морско градче

*) През 1921 г. Анхиалските солопроизводители са дали за целта 4 милиона килограмма сол, която без акциза струва 4 милиона лева. (вж. в. Авт.)

и от вино около 20 милиона лева! Не е ли жалко, че и до сега държавата е оставила едно такова богато градче, което принася голем дял за да подобри економическото положение на страната, далеч от железнопътна мрежа и не се е погрижила да направи пристанището му по-леснодостъпно, удобно и напълно надеждно, за което не се изискват много големи средства? Първото ако не е много необходимо на Анхиало, то второто — пристанището — е много необходимо и от много голямо значение за него. Ако държавата разбираше добре стопано-економическите си интереси, трябваше отдавна да отпусне една сума от няколко милиона лева, за подобрене на пристанището, която след няколко само години ще се покрие от доходите, които то щеше да дава. Примери и опит за това имаме — Бургаското и Варненското пристанища. Не е късно и сега, но трябва да се побърза, защото всеки пропуснат ден е загуба за държавата.

Съобразявайки се с местността, богатството и производителността на Анхиало, тук е най-изгодното място за построяване на:

1) Морски санаториум за лекуване на болни посредством морелечение и калолечение.

2) Фабрика за сода, която на местото ще използва морската сол, като главен продукт за добиването на содата. А трябва да се забележи, че и от сода имаме нужда защото я внасяме от странство, когато бихме могли ний да изнасяме такава в Ромъния и Турция.

3) Фабрика за тергя, която ще използва безвъзмездно изхвърлящите се всяка година в голямо количество от анхиалчани — пращини. А тергята има осигурен износ в Япония, където се консумира много и се търси, тъй като японците си замесват хляба с нея.

Варна, 22 декември 1921 г.

=====

Пароходното риболовство в Англия.

Развитието на риболовството има двойно значение за всеки народ, който граничи с морето. От една страна то способства за създаването на смели моряци, от които главно се комплектува флота, търговски и военен, а от друга — то, несъмнено, дава добра печалба и средства за живеене на жителите от крайбрежието. Обаче то трябва да бъде урегулирано, тъй като хищническата ловитба близо до бреговете способства за унищожение на рибата. На запад това отдавна е разбрано и там риболовството е поставено на строго научни начала. Открити са риболовни школи и от време на време се вземат запретителни мерки, с цел да се опази рибата в крайбрежните води; риболовците, естествено, са принудени да търсят своя лов на големите дълбочини, постепенно отдалечавайки се от брега.

Вследствие на това, на всекжде се образуват огромни рибарски пароходни флотилии, които донасят големи печалби за собствениците си.

До колко вредно може да бъде упражняването в близките до брега води риболовство с големи съвременни мрежи, свидетелствува Г. Бенар, председател на океанографическото дружество за Гасконския залив. Той, между другото, пише, че плитководието де Порто, на 12 мили от португалския брег, в течение на два риболовни сезона, за две години е било съвършено очистено от живущата там риба султанка. Сжщото се е случило и край бреговете на Шотландия, но там веднага са били взети строги ограничителни мерки, забраняващи на рибарите да ловят риба с големите мрежи (*chlin*) близо до брега, благодарение на което, изчезналите за известно време от там треска (мерлан) и калкан, отново са се появили.

Но какво собствено представлява тая „страшна мрежа“ (*chalut*)?

В сжщност това е уред, изнамерен още в древността, но благодарение на растящата необходимост от риба, усжвжршенствуван, което, от своя страна след изстребване рибата по крайбрежиата, е довело риболовството в открито море.

Тия мрежи, особено в последните 30—40 години, са били твжрде усжвжршенствувани и уголемени и са позволявали залавяне на рибата на значително големи джлбочини.

Представете си една огромна коническа торба, чийто горен отвор, подддржан разкрит с помоща на обржч, прилича на грамадна зееща уста. Това е сжвременната мрежа (*chalut*).

Най-често употребяваната днес мрежа с плочки, бива с големо отворстие и лесно се управлява. На нея, кжм горния край на торбата, са прикрепени здрави плочки от твжрдо джрво, за които пжк са притегнати две нееднакви железни лапи свжрзани всека от тях с по едно вжже, чиито свободни краища се сжбират на кжмата на риболовния кораб. Чрез тия вжжета се влачи и целата мрежа. Когато кораба е на ход и следователно вжжетата се обтягат, а мрежата бива повлечена, плочките се разделят и подддржат устата отворена; през така отворената уста на мрежата се поглжща всичката срещната риба.

Chalut е джлга до 40 метра и широка при отворстието си 25—30 метра; тежи 90—120 килограма и струва 300—360 лева.¹⁾ Плочките, имащи форма на уджлжени правожгжлници, имат височина около 1.25 м. и джлжина до 2 метра; всичките тежат 300—350 кгр. Такива мрежи с плочки, влачени сжс здрави вжжета, най-често телени, — за изддрпванието си изискват устройството на парни рудани (барабани, около които се навива изтегляното вжже.)

Chalut се спуска вжв водата или с помоща на два странични, закрепени на кораба, пжрта или пжк непосредствено.

След като мрежата се провлече достатжчно и вече изглежда напжлнена, тя се изтегля с помоща на телените вжжета и рудана на кораба, кждето сжщо така се прибира и джното ѝ, за да не остава рибата вжв водата или тинята. След това се развжрзва вжзела, с който е бил завжрзан края на торбата и рибата се изсипва на пода на кораба. Веднага тя бива сортирана и очистена.

Рибата се запазва в лед или пжк с голема скорост на тжй наречените ловджийски кораби, се: отнася в пристанищата, гдето част от нея се запазва в рибни басейни.

¹⁾ Статията е писана в 1908 год. и всички цифри и данни се отнасят към това време.

Употреблението на такива именно мрежи се забранява близо до бреговете, гдето рибата хвърля хайвера си, макар че треба да се спомене, някои породи се разплодяват само в открито море. Но благодарение на запознаването с океанографията и на международните съглашения, скоро ще се съзнае нуждата, да се запазват и тия места на ловитбата, като се третират като крайбрежни.

Риболовните школи, предупреждавайки моряците за опасността, която грози потомството им от безразборните опустошения на рибните запаси, най-добре се борят с това зло: риболовците съзнават, че като изтощават чрез ловитба дълбочините на близките край брега места, те създават положение, при което лишават за в бъдеще сами себе си от наситния хлеб. Това съзнаване на опасността, може би означава много по-вече, отколкото всички ограничителни закони. От друга страна, практическото изучаване на дълбочините, опиращо се на изследванията на учените, е показало на риболовците, че рибарския кораб трябва да следва рибата, т. е. да „пътешествува заедно с нея“. И действително, предвидливите корабоприетатели променят заедно с годишното време, местото на рибния лов и породата на подлежащата за ловитба риба, като по тоя начин дават възможност на дълбочините да бждат отново попълвани от периодическите рибни преселения, въпреки работата на мрежите. Освен това винаги остават пространства, съвършено неексплоатирани, които биха могли да бждат използвани, когато останалите почиват.

Ако се говори за риболовен флот, трябва да се отиде в Англия за да се изучат приетите там способности и енергия.

Човек неволно се убеждава в прекрасната организация на риболовството от англичаните, когато посещава техните образцови пристанища, каквито са: Гримсби, Абердин, Хул, Лондон, Ярмут и др. Особено забележителни са първите две, всяко от които си имас воите достоинства. Естествено е, че не се чувствува недостатък и у другите пристанища, които се наброяват до 150 и които изпращат много риба в големите центрове.

Но винаги практичните англичани са разбирали, че всека разхвърленост е вредна, че рибната търговия изисква специални продукти, специално построени и снабдени пристанища, специални кейове, специални способности и те много умело са съсредоточили вниманието си на няколко града с по-благоприятно местоположение и по-добре устроени по отношение превоза.

И ако резултатите: от риболовство през 1906 и 1907 година, английските пристанища са изпратили на различни пазари всичко около 12 милиона квинтала¹⁾ риба, шотландските пристанища — около 8 милиона, а ирландските само 100 хиляди, което общо за Великобритания съставлява по-вече от 20 милиона квинтала. Това представлява ценност почти на 300 милиона франка (по днешния курс на българските пари 10 милиарда лева. Б. на пр.)

За да си състави човек точно понятие за употребяваните от англичаните способности, достатъчно е да изучи тия способности в двете най-забележителни пристанища Гримсби и Абердин, на източния бряг — първия на Англия и втория на Шотландия.

Гримсби е най-важен риболовен център на всички британски острови. Неговите 70 хиляди жители живеят почти изключително от риболовството и сажраните с него промисли. За това и там може да се види единствения в света, поне по числото на корабите, риболовен флот.

В 1907 година там са се наброявали до 535 парни кораби (*Chalutiers*) и 442 ветроходни, — без да се сметат неколкото стотин малки корабчета и лодки; всичко това общо взето представлява 25000 тона вместимост. За целия този риболовен флот, благодарение на машините са достатъчни само 8000 моряци. Естествено, не трябва да се мисли, че всички тия кораби и лодки могат да се видят едновременно събрани в пристанището на Гримсби, нс тук често се срещат стотина от риболовните пароходи — „*Chalutiers*“, което е достатъчно за да се обясни интензивния живот на това пристанище.

За да се разбере колко интересни и живописни са тези големи риболовни убежища, трябва да се знае какво представлява самото риболовство.

По-големата част от корабите на Гримсби, Хул и Абердин ходят да ловят риба на „*Dogger bank*,“ — плоска и пясъчна плитковина дълга 500 и широка 30 километра и дълга от 14 до 60 метра, там се лови главно треската (бакalara) и херинга (селдата). Това място на рибния лов лежи между английския бряг на запад, крайбрежието на Ютландия (Дания) на изток и Шлезвиг (Германия) на юг. То е получило името си от холандския тип риболовен кораб — *le dogger* или *dogr*; това е малък, по рано ветроходен кораб, с добри мореходни качества от 100—200 тона водоизмещение чийто хамбар е устроен така, че да се запазва рибата жива. Но английските риболовци отиват и много по-далеч чак до самото Балтийско море — на дълбочини 100—200 метра, на северо-запад и северо-изток от Шотландските острови —

¹⁾ Квинтал — английска мерка за тежест, равна на 45·36 килограма. (б. на пр.)

на дълбочини до 200 метра, към Исландските брегове на 100—200 метрови дълбочини и най-сетне към Французките Испански и Португалски брегове на Атлантическия океан, дето дълбочините достигат също тъй 100—200 метра.

Успехите на науката са дали възможност аа риболовните пароходи при помоща на охладителните способности да достигат почти същите резултати, както и при водните хранилища за жива риба; но тия способности са се указали още по-практични: леда не само позволява пренасянето рибата на големи разстояния, но дава възможност и да се има винаги пресна вода за запазване рибата жива.

Гримсби, собствено, не представлява от себе си напълно благоприятно убежище: неговото крайбрежие е пълно с пясъчни и тинести плитковини, но тия неудобства са отстранени с устройството на няколко входа. На възнолома на пристанището е построен висок фар във вид на красива кула, напomniaща средновековна часовна кула; издигайки се, като че ли на височината на величествен стръмен бряг, той отдалеч осветява риболовците, намиращи се на път. Особено удивително тук е забележителната практичност на англичаните: те винаги започват с удовлетворение нуждата на времето.

В Гримсби, обаче, нема великолепно кейове, но има няколко входа към разните вътрешни басейни, където железопътните влакове доставят възлища за риболовните кораби и където специални приспособления разтоварват тия възлища по цели вагони наведнъж; тук и там се виждат здрави дървени мостове, дето от едната страна риболовните кораби разтоварват своята риба, а от другата — в най-прости навеси са изложени продуктите, които те желаят да *продадат* от тържището; навсякъде железни пътища за преманаването на специални влакове, предназначени за пренасянето на пресната морска риба.

Любопитно зрелище представлява от себе си пристанището в момента на отплуването на корабите за *Dogger bank* или за Исландия. Време на приливна възла. Северното море едва се възлнува; то е тихо с бледно млечен цвят. В масата риболовни кораби стоящи надлъж по кея, притиснати един към друг, с носа към брега, за да заемат по-малко място, изведнъж се започва движение; няколко кораба се отделят, изтеглят се назад и в това време, когато новопристигналите кораби, свършили разтоварването на своята риба, заемат освободените места, те влизат в канала и бързат към откри-

тото море; други вжршат същото след тях; понякога два или три се намират почти едновременно в Шлюза¹⁾, един от тях се плъзва напред и всички излизат в тънка линия; ето те се разпръсват по залива, отивайки в едно направление и скоро по сивите вълни на Северното море се виждат само едни петна, които изчезват и се поглъщат в безкрайността...

Но ето ни в сърцето на гранитния град, в Абердин. От най-скромната къщица до най-богатото жилище, от магазина на кея до градския дом, всичко е изцело гранит, изключенията са много малко. От всички тия здания, най-обширното и най-разкошното — това е новото здание на университета.

Абердин се гордее със своите улици и трябва да се признае, че те са действително великолепни. Но най-забележителното в Абердин — това е неговото пристанище и рибния пазар.

Както и в Гримсби, тук ще видите стотици риболовни пароходи. И каква чудна организация при разтоварването и на тържището.

Предназначения за тая цел навес е дълъг 800 и широк 40 метра. Навсякъде порядък и образцова чистота.

Рибата е поставена в ред на циментирания под, поедрата като напр. треската, лежи отделно, по 5 парчета на участък, другата — на купчини и в санджци, подравнени в линия.

В 5 часа сутринта пазаря е отворен: стоката малко по-малко покрива пода. В 8 часа се почва наддаването и продажбата; любопитните сноват насам и нататък, навсякъде се чува шум на работниците, които придружават крупните купувачи.

Последната цена се произнася с извънредна бързина, купувачите опустошават санджците за да се уверят в качеството на рибата, сложена в средата и на джното.

Търга е бързо завършен. Купувачите или техните доверители веднага залепват на санджците или даже направо върху нея голяма риба етикети с името на собственика. С преминаването на комисаря стоката се вдига и изнася: част от нея се отделя за запазване, а друга за изпращане или незабавна продажба в града.

Можно е да си представи човек по-добре организирана търговска операция и при това с безукоризнена чистота, — което има голямо значение, за продукти от тоя род.

¹⁾ Шлюз — особен затварящ се вход в пристанището, през който се влиза или излиза от по-високия уровень на водата в пристанището, към по-ниския на морето или обратно. Б. на Пр.

Дохода, който оолучават риболовците от парходите, напълно оправдава всички разходи по постройката и поддържането на тържището.

За пръв път риболовните парходи са влезли в употребиение в Англия в 1878 година, а в 1896 година там вече се е наброявало по-вече от 680 от тоя нов тип кораби — риболовци.

За сега те значително надминават числото 1000. Най-силните са предназначени за Немското (Северно) море; техния корпус е винаги от железно или стомана, достатъчно здрав за да издържа на всички морски незгоди, те са дълги от 25 до 40 метра, широки до 7 метра, газът 3 метра и имат машини от 300—350 конски сили, тия кораби струват от 100—150,000 франка.

Риболовните кораби от последния образец имат на левата и десна страна ржави и джнери със скрипци, необходими при ловитбата на рибата посредством мрежи с плочки и пжртове.

Тези кораби, както се каза и по-горе, отиват на *Dogger bank*, в Исландия и на северо-запад от Шотландия, в Ирландските пространства. За техния лов може да се състави понятие по една цифра: 250 пархода през течение на 1906 год. са разтоварили само в пристанището на Абердин риба на стойност 23,949 950 франка.

Службата на кораба се носи от екипаж в следния състав: един капитан или корабник, хазяина, четирма рибари в собствения смисъл на думата, един механик и едии кжрмчия. Естествено, че при стойност на кораба до 150,000 франка и при годишен доход най-малко 100,000 лева, при такъв малочислен екипаж, печалбата от работата е доста голяма.

Всичката уловена риба, с изключение на нейните дробове и вътрешности, които остават като собственост на екипажа се продават на търг.

Като се спаднат разходите за комисарите — оценители, тия по запазването на рибата, за леда и вжглищата, чистата печалба се дели между хазяина на кораба, останалия екипаж и рибарите.

При стоене в пристанището, възнаграждението е по-малко.

За обезпечавание участващите в риболовството лица са организирани особенни застрахователни дружества. Тук всичко е предвидено. Тжй напр. „Взаимно-застрахователното Дружество на риболовците от корабите на пристанището Абердин“ дава помощ при нещастни случаи не само на вдовиците и сираците, а и на самите риболовци, които внасят като премия 10 стотинки от дневното си възнаграждение. Администрацията служи без възмездно. Исканията за нещастни случаи, трябва да се направят в пжрвите 48 часа от пристигането на кораба в пристанището. Размера на помощ-

та е различен и достига до 500 франка в случай на смърт, последвала при изпълнение служебните длъжности на кораба; за частична инвалидност — в половин размер и по-малко.

В Гримсби организацията е по-друга и не толкова щедро, но все пак напълно удовлетворителна.

В течение на първите шест месеца, които следват по-дир смъртта на риболовеца, неговата вдовица получава 9 франка и 35 стотинки седмично с прибавка за всяко нейно дете по 3 франка и 10 стотинки. След това помощта в продължение на две години се намалява.

Освен това дават се и пенсии, чийто размери се изменят в зависимост от вноските. Тия пенсии са малки от 3 франка и 75 стотинки в седмицата, но те постепенно се увеличават заедно с увеличенията на вноските.

Не са забравени тжй сжщо и нравствените грижи — в пристанището има свещеник, готов всякога да даде своята духовна помощ на моряците.

Превел от руски Л. С.

Три дни с миноносец Држски.

ДЕН ПЪРВИ.

Днес, 14 февруарий 1918 г., разхождайки се из крайбрежната градина в Бургаз, узнах от един морски офицер, че миноносец Држски бил в пристанището; възложено му било да провери, дали русите не са поставили мини по морския път от Созопол до Резово, на новата турска граница. Издействувах си тутакси разрешение от началника на укрепления пункт, да взема участие в тоя опасен поход, и преди един часа, когато миноносецът требваше да заминее, аз бех на борда.

Држски е една малка, но могща морска единица. Стоманената му броня не му пречи да лети като чайка над водите. Машините му са силни и в същото време крайно деликатна работа. Те се движат с дестилирана вода. През стотина тинки тръбици 1,500 килограма вода в три минути се превръща на пара и пак на вода. Тоя миноносец е свързан с най-славните борби на българския народ. Историята на българската флота почва, може да се каже, с негов подвиг. Предният му кумин и сега носи една двойна дупка от граната, минала през него от лево на десно. Отвжтре куминът е, разбира се, закръпен, но отвжн тая благородна рана е запазена. Над изходното отвжрстие е поставено бронзово отличие, на което се чете: „Получена на 8 ноември 1912 год. от 47 м./м. снаряд при атаката на турския крейсер Хамидие“. Вжрху единия от апаратите за хвърляне мини е приковано тоже бронзово отличие, на което пише: „На 8 ноември 1912 год. от тоя апарат е стрелял мичман Минков с мина № 3893, която удари турския крейсер Хамидие“. Тоя герой мичман Минков свърши своя млад живот при експедиция тжко като тази, на която ние днес сме тржгнали. Той бил пратен в края на ноември 1916 г. да чисти руски мини между Варна и Балчик. Изпжлвайки възложената му работа, той с няколко войника, бива хвърлен вжв вжздуха от една мина.

Точно в 1 часа Држски се отдели от Бургазкия кей и се отпрати към изхода на залива. Раздадох се отсечени команди:

- Десет надесно!
- Нула!
- Десет на лево!
- Петнайсет!
- Юг дваисет изток!

През февруари Черно-море обикновено бива много неспокойно. Но тоя ден копринените му води бяха тъй гладки, като в самото пристанище. Дълбоко синьо небе, пълно със слънце, се хвърляше в тяхното безпределно огледало, което миноносецът и придружаващите го три моторни лодки оставяха почупено зад себе си.

На борда всеки бе зает мъжком със своята служба. В шума на машините и на разсичаната вода се чуваха само твърдите команди на капитана:

- Десет на лево!
- Тъй држж!
- Юг 76!
- Бинокла да се даде!
- С една бързина тридесет и пет километра в час,

която превръщаше водата пред носа на миноносеца и при кърмилото в белоснежна пяна, ние, минавайки през нашите минни заграждения, се озовахме на открито море. На десно от нас синее остров Св. Анастасия със своя строен фар; далеко в лево се е белнало Анхиало с развалините на колосалната си мряморна черква. Колкото повече се отдалечаваме, Бургаз, светнал на слънцето, изглежда сякаш по-голям и по-хубав.

Отвъд Св. Анастасия се подава нос Монопетра. Там е каменоломната, от която е построено бургазкото пристанище. От камните на Монопетра са издигнати и множеството хубави сгради в Бургаз, които съперничат с най-новите постройки на столицата. Ето и нос Атия. Моряците показват там на една изхвърлена в пясците руска мина, която тия дни трябва да възпламенят. Морето изтласква откъснатите мини най-вече тука и край по-отвъдния нос Св. Никола. Бургаз в бурно време често чува детонации, прилични на изстрели от голямо-калибрни морски оръдия. Нощем те раздрусват къщите и правят прозорците да звънтят.

Далеко пред нас се показва Созопол със своите джечени сгради, струпани така, като че се подигат една зад друга на пръсти да гледат морето. Най-големият български остров в Черно-море, Мегалонизи, и по-малкия Св. Иван притулят пристанището от ветровете. Благодарение на тия два острова Созополският залив е най-добрият от Бургаз до сегашната ни турска граница, а чини ми се дори до самия Цариград. Застигнатите от буря кораби по тия места само

там могат да намерят прибежище. Наверно това е дало и името на града, понеже Созопол на български значело спасение. В този залив през кримската война се криели съюзните флоти на Англия, Франция и Турция.

— Юг 77 изток!

Лодките напушат миноносеца и в строен ред се отправят за Созопол. Натам отиваме и ние, забавяйки своя ход. Часът е два и нещо след обед; денят като че малко се е помътил и премрежил. На миноносеца днес повече не предстои никаква работа понеже онова, за което иде, трябва да бъде свършено за един ден, като се смята да може до вечерта да се прибере пак назад в Созопол. Той ще остане на котва тука и утре в тъмно ще потеглим надолу към турската граница, да издирим и възпламеним мините, които би се попаднали по морския път.

Заливът е почернял от хиляди морски кокошки. Подплашени от приближаващите се моторни лодки, те бягат на всички страни и оставят лъчеобразни брезди по водата. На пристанището се виждат купчини хора. Присигането на миноносеца и лодките е цяло събитие за местното население.

Островите остават в лево и ние хвърляме котва на стотина метра от сушата. В това време лодките са вече на пристанището. В една от тях влезе офицер и тя потегли назад към миноносеца. Това е коменданта на града, който иде да посети капитана. Раняван на няколко пъти, този герой отбива и тука тежка повиност, бидейки и комендант на Созопол и началник на пограничната войскава част при Резово. Бледното му лице странно контрастира с мъжественния му открит поглед и енергичните му движения. Запознахме се и се сприязахме. Останах приятно изненадан, че излезохме съграждани и съмахленци.

Капитанът дава своите разпореждания на екипажа и напускаме миноносеца, отправяйки се с моторната лодка към пристанището, дето все още чакаха групи любопитни. След като върнахме визитата на коменданта, ние направихме една разходка из градеца. Тесни, криви улички, ужасни калдаръжми, вехти дървени къщи. Общият вид ми напомня малките крайморски италиански градчета. Разликата е тая, че вместо от камък, тука всички постройки отъжн са обковани с дъски; строено е не за векове, а от днес за утре. Където се спре погледът, следи от занемареност, запустение, некаква ориенталска умора от живота. Това тъж малко хармонира с хубавото благосъстояние, на което, както уверяват, се радвал този градец.

В лицата на хората, които срещаме, се чете покрай любопитството една с мъжа скривана под изкуствена скромност и почителност неприязнь. Това са такива „елини“,

каквито са почти всички българи гърци: т. е. изгубени не преди много поколения българи. Учителите в града ми разправиха типични истории за тия ренегати, чийто деца сега малко по-малко се връщат към своя народ. Болшинството от по-възрастните созополци били преселници от български села. В много къщи най-старите още знаели по-добре български, отколкото гръцки. Множество фамилни имена най-добре свидетелствуват, от какъв произход са тия „едини“. Тъга свива сърцето като мисли човек, че държавата ни не е имала до днес време да се погрижи за тия хора да бждат те върнати към своето същинско отечество, а ги оставя да живеят с враждебни към него чувства или най-малко с безучастие към съдбините му. Сърбите на наше място за един месец биха дали сръбска физиономия на градове като Созопол. Защо ние, които сме тъй зли и безпощадни към своите — дори към най-висшите представители на българския дух — да бждем спрямо чуждите най-толерантния народ на света? Та това не е толерантност, а биволодушие! Сякаш е свръх разбиранията ни елементарната истина, че една от най-сигурните ни мерки за големите качества на един народ е неговата асимилативна мощ.

Созопол и всички гнезда на гърцизма в България имат все същото оръжие за запазване на своето неестествено положение в тая страна: те са с всяко правителство. Ето ви една от многото слаби страни на иначе отличния, но не у дома си основен закон. За няколко депутатски мандата, които най-враждебно настроените към държавата чужди елементи с готовност дават на директите парламентарно болшинство правителства, ние всякога сме ги менажирали, ние не сме с нищо съдействували за тяхното асимилиране. И те благоденствуват и растат, дори повече от нас. Аз видях по улиците на Созопол толкова много деца, колкото не можете срещна навечер нито в Юч-Бунар. А какви изпитани от най-културните народи средства има, всичкото това население да се превърне на българско в по-малко от две десетилетия. Турнете напр. в такива градчета по една дружина най-жилави българи, особно шопи и балканджийи. Настанете във всяка по-заможна къща по двама-трима български войника. Само една рота в Созопол за десетина години ще направи чудеса, може би по големи от чудесата на просветата!

Минаваме край училището и излизаме на върха на полуостровчето, което се заема от Созопол. Там е морският наблюдателен пункт, в който живеят няколко войника от флотилията. Пред нас се открива необятност. От тука България изглежда много по-голяма и по-могща. На такива места в земята ни трябва да живеят българи и само бъл-

гари. Няма нищо по-велико и по-вжвишаващо духа от простата черта на морския хоризонт. На морския бряг умът не е зает с дребнавости; тука и на най-примитивната душа се приобщават големите въпроси на битието и благороднейшата от страстите: страстта към скритите зад далечините неща.

Прибуленото с тъжни равни облаци небе взе да потъмнява. Ние пресякохме пак градеца и излезохме на шийката на полуострова. Това ниско място някога е било прокопано и морето, което се синее от двете страни, се е сжединявало с канал, правейки от Созопол остров. Над канала е имало подвижен мост, който нощем се е дигал. Сега по тия пясъци надвечер се разхождат созополци и созополки.

Увлечен в разговор с учителите, които, работили от десетина години в това селище на заблудени ренегати, имаше какво да разказват, аз не усетих как притъмня. Почна да ржми и трябваше да се вжрнем на борда. В пристанището, между две изправени надлъж рибарски лодки, бе наскладен буен огън, около който беа насядали неколцина от нашите моряци. Това са стражите, които ще бдят през цялата нощ. Приближихме към тях и се спрехме в непроницаемата тъма зад една от изправените лодки. Те не се препираха, не се заяждаха, не се ругаеха, както обикновено правят нашите хора, щом се сжберат неколцина наедно, а си приказваха като най-добри приятели. Не е ли и това великата сила на далечните хоризонти, които свжрзват хората по-здраво дори от афинитета на кръвата?

Когато се качихме в лодката, над водите бе тжй тъмно, че миноносецът не се виждаше нито като призрак. Чак като го доближихме, той изведнаж израстна пред нас.

В кают-компания бе топло и светло. Помощникът на капитана нави грамофона и в закжтаното моряшко гнездо се раздаде гласът на Карузо, който пееше прочутата ария от „*Pescatori di perle*“.

След вечерята капитанът и началникът на миночистачната рота пригответаха своите съобщения до управлението на флота във Варна и безжицната станция на миноносеца заработи. А към 10 и половина часа ние приехме берлинския бюлетин, предаван на Османе в Цариград, и узнахме ония новини, които софиянци ще четат по вестниците на другия ден. Ние се пригответахме за спане чак след като в 1 ч. и 45 м. биде приет по радиотелиграфа и парижкият бюлетин.

ДЕН ВТОРИ.

На 15 февруари миноносецът бе готов за път преди първата руменина на зората. Когато излязох на покрива от осветената вътрешност на парохода, над водите още беше

нощ. Не се виждаха ни островите, ни града. Бе студено. Загннат в своя вълчи кожух, аз потропвах, приятно възбуден от новите обстоятелства, всред които се намирах. И други път съм посрещал зората над море, но то бе тъй отдавна, в моите най-ранни младини, когато бех студент по мореплаване в Триест.

Бреговете на залива, силуетът на града и тъмната грамада на двата острова почнаха да се открояват в едва побелелото небе. На парохода се раздаде команда:

— Веригата да се прибере! Петнайсет на вода да остане!

До краката ми на пода се отвори една светла дупка и от нея се подаде стар моряк. На миноносеца настана трескава работа. Котвата биде изтеглена и дадена бе команда за тръгване. Моторните лодки се извиха една подир друга в голем полукръг около островите. Облаци диви кокошки пръхнаха подплашени. Повечето кривваха в страни, но някои упорито продължаваха да се носят пред лодките и миноносеца. Крилата тъй малко им служеха, че нозете им се влачеха по водата и чертаеха дълги прави брезди. Ония, които миноносецът застигаше, гуркаха се и изкачаха далечно настрани.

Когато извихме зад островите, изток бе заруменел далечно на морския хоризонт. С приближаване на зората, пред миноносеца се появиха два делфина. Те се преметнаха няколко пъти и пак изчезнаха. Ние плавахме почти на изток по обогрените от утрото води. В края на морето се бе изпречил един дълъг, тесен пояс от облак и отделяше двата засилващи се пожара — в небето и във водите. На едно място в горния крайчец на облака взе да блика ослепителна светлина, която изведнъж се изля в морето на огнен път от края на хоризонта до миноносеца. Слънцето бавно изгряваше над облака. Водите едвам трепкаха на утрения вятрец.

Часът е осем. Ние сме наравно със село Кюприя, курс право на Агатопол. Моряците се строят на две редици, една срещу друга, пред мостчето на капитана. Той ги поздравлява, те отговарят дружно със силни гръдни гласове. Звънците бие, всички на парахода свалят шапки и знамето се издига. Слънцето свети пролетно, а морето е тъй кротко, като че никога по него не е минавала буря.

Под Кюприя стигнахме на старата турска граница. Виждат се сградите на предишните постовете.

Тука имаше малък инцидент. Срещу ни откям Агатопол се зададе един голем тримачтов турски ветроход. Той мина встрани на стотина метра от миноносеца. Всички от ветрохода гледаха насам и ние гледахме нататък. Според моряшките традиции, ветроходът трябва пръв да поздрави с трикратно спущане на знамето, на което миноносецът трябва да отговори еднократно. Обаче, неизвестно по какви при-

чини, чуждестранният кораб отминаваше. Тогава капитана пипна вжжето на парната свирка, която издаде няколко кжси и остри звуци. На ветрохсда никой не мрждна от място си. Свирката пак запищя, тоя път по-настоятелно. Тогава на ветрохода се разтичаха и знамето биде свалено на три пъти. Веднага се отговори на поздрава и всеки продължи пътя си.

Стигаме наравно с Агатопол. Градецът, населен сега с наши бежанци, е обжрнат кжм изток сжс своите джрвени кжщи и много прилича на Созопол. Онзи ден до тук миноносецът и моторните лодки са проверили един 150 метра широк морски път, без да попаднат на мини. Днес тази проверка трябва да продължи до Резово.

Лодките, които до Агатопол пжтуваха закачени една зад друга за миноносеца, сега минаха на около 70 метра пред нас. Те се изравниха напреко на по 75 метра една от друга. Уредите за издирване на мини се пуснаха вжв водата, закачени за плаващи зад всяка лодка кухи металически тела. На известна джлбочина, паралелно с повжрхността на морето, между трите лодки се движи едно вжже. Мините се поставят обикновено на 2—2 и половина метра под водата. Те могат да бждат засегнати и вжзпламенени от миноносеца, но не и от моторните лодки, които плават на 30 сантиметра джлбочина. Обаче, вжжето между тях непременно ще кржстоса връжката на мината с пуснатата на морското джно тяжест, която я джржи на едно място и на една и сжща джлбочина от повжрхността. В такъв случай тутакси един апарат, наречен грайфер (хващач), улавя тая връжка, а на повжрхността плаващите тела в двата края на вжжето се отделят от лодките и отбелязват мястото на мината. След това вжзпламеняването ѝ е лесно. То става по една жица, джлга няколко стотин метра. За миноносеца и лодките, застанали на такава далечина, няма никаква опасност от взрива, който хвжрля на вжзбог грамаден стжлб вода и убива по 80 до 100 килограма риба.

Лодките тржгнаха с най-бавен ход. Стражникът от миноносеца, правейки красиви движения с флагчета, им предаде: „Минете толкова и толкова мили пред носа!“ Всички са вжв вжзбуждение. Предават се наблюдения и запитвания от лодките на миноносеца и обратно. Малката ескадра стигна на успоред с нос Галайо. Всички чакаме с нетжрпение да светне червена ракета в лодките; което ще означава, че е закачена мина. Обаче, оказа се, че она път от 150 метра ширина, по който ние приближавахме границата, бе чист от мини. Ето, вижда се вече рекичката, на отсамния бряг на която е бжлгарското погранично село Резово, а на оттатжшния — Стефано, в турска територия. Мнозина изглеждат разочаровани. Моето участие в тая работа сжвсем губи смисъл.

Няма червена ракета, няма мини. Но затова пжк има нещо друго, може би по-страшно.

Ние сме на крайния пункт. Капитанът бе казал още сутринта, че ще отидем с лодките чак в пределната рекичка; ще обядваме при нашите граничари, па ще имаме време и да посетим турския пост. Обаче, тжкмо щехме да завием кжм там, зад нас се зададе тжмна стена. От далечните извивки на брега и от морето бжрзо идеше насам джд. Кжм изток, между появилите се от невидело разбжркани облаци, пробиваха на цветни стжлбове слжнчеви лжчи. Наоколо бе зловеща тишина.

Барометжрът от неотдавна сочеше на буря; обаче, никой не можеше да предполага, че тя тжй скоро ще дойде. Изведнжж, като че току-що се е откжснал някъде от близо, духна силен западен вятжр и взе да пржска джд. По заповед на капитана, миноносецът вжзви, моторните лодки бидоха пжк закачени за него и ние бжрзо се отправихме назад. Обаче, бурята още по-бжрзо пристигна. Вятжра взе да се мени. От западен той стана северозападен, после северен и кжм 12 и половина наса се обжрна на източен. Капитанът забележи, че сме попаднали в областта на далечен циклон и че трябва да очакваме голямо вжлнение. Действително това тжй кратко и светло днес сутринта море сега бе неузнаваемо. Прииждаха една от друга по-големи вжлни, които нанасяха на парахода удари, като от тжвржд предмет. Положението на тжрчащите подире ни лодки се затрудни. Напраздно бедните правеха усилия да се извиват срещу по-големите вжлни и да ги разсичат с носа си. Те взеха да се пжлнят.

Стражник! Да им се предаде, влязлата вода да изхвжрлят!

Флагчетата се размахаха и заповедта биде предадена. От лодките отговориха, че на едната помпата не работи, но водата се изхвжрля с тенекии.

Бурята от миг на миг се засилваше. Всред гиганските пржски на вжлните от последната лодка се сжбщи, че не може да се изджржи бжрзината, с която се движат. Отговори се, че при по-малка бжрзина ще бжде още по-опасно.

Вжлнението се развиваше извжнредно бжрзо. След няколко минути бе невжзможно да се пжтува така. Лодките грозеше явна гибел. В случай че те потжнеха, ние не бихме могли всред тия вжлни да спасим никого от намиращите се в тях моряци. При кжрмилото на последната лодка отново се появи сигнализжт. Той издигаше и разпervаше ту една, ту двете си ржце тжй напрегнато, като в страстна молитва. Сжрцето се свиваше от жжжа. Всички от миноносеца гледаха с безкрайно участие кжм погиващите. Ще могат ли

тия малки лодки да издържат такава страшна буря, когато вълните прехвърляха вече и миноносеца?

От последната лодка предадох, че положението е отчаяно и че моторът не работи добре. Миноносецът отговори: „Лодките да бждат отвързани и да минат на завет от лява страна!“

Тутакси те бидоха отвързани и се наредиха една зад друга успоредно с парахода, на 10—15 метра от него. Това сравнително ги облекчи. Те сега можаха по-свободно да се извиват и да посрещат вълните. С извънредно бавен ход, притулвайки лодките, ние трябваше да гоним Созопол, понеже никъде другаде не бихме могли да се укрием от все по-засилващата се буря. Миноносеца сам бе почнал да се люшка като лодка. Няколко млади моряци, които пръв път пътуваха в такова време, се превиваха, хванати от морската болест.

Измокрена и вкоченявал, правейки големи усилия на волята да спра мъчителните подигания в стомаха, аз слезох в кают-компания да се стопля. Обаче, там бе още по-непоносимо. По пода беха наскачали множество едри и дребни предмети и бягаха насам-нататък като живи, блъскайки се ту в една, ту в друга стена. Бе хаос и трясък. Стените се навеждаха по на 45 градуса и невъзможно бе човек нито да лежи, без да се е хванал здраво за нещо. Аз почувствувах, че тука не мога да противопоставя на морската болест. Бързо легнах на гърб и затворих очи. Настъпи едно кжсо успокоение в стомаха, но след малко кают-компания изпълни отвратителна остра меризма. Отворих очи. До мене от пода и канапето се дигаше дим. Мина ми през ума, че само една джсчена стена дели кают-компания от машините и настръхнах. Бързо скочих и отидох по тясната стълбица горе. Да извикам, че гори, ще причиня паника и ще отклоня мнозина от работата им, която те сега трябваше да изпълняват с най-голяма съсредоточеност. Самообладавайки се, аз се приближих до помощника на капитана, един млад мичман, началник на машините, и тихо му казах, че долу струва ми се има пожар. Отчихме и двамата назад в кают-компания. Острата меризма и димът ни посрещнаха още на стълбите. Тая закътана приветлива стаичка бе се превърнала на ад. От джсчената стена насреща, зад която шумяха машините, иконата на св. Никола гледаше през дима към нас. Мичмана бързо се ориентира, какво се е случило. Между предметите, които скачаха по пода, бил и акумулатора за осветлението. Като се блъснал няколко пъти в стените, той се разбил и сярната киселина се разляла. Щом разбра това, без да изгуби присъствие на духа, офицерът се спусна в кухнята, грабна сгд с вода и я разля да разрежи киселината. После се наведе, извади сръчно напречните пръчици, които прикрепят кра-

ката на масата сред каютата в неподвижни металически чашки, и разтреби пода. След това почна бързо да отваря капациите, от които той се състоеше, и да полива вода. Там били снарядите, върху които от междините между капациите се бе втекла сярна киселина.

Св. Никола гледаше със своя благ поглед към нас.

Макар опасността да бе избегната, в помещението не бе възможно да се остане, понеже острата меризма на киселината извиваше нетърпими подигания в стомаха, а капациите на стълбата не можеха да се отворят, защото отгоре би се втичала вода.

Аз отново излязох на покрива. Зрелището бе зловещо. Обеснели вълни се хвърляха от всички страни върху миноносеца и лодките, в които се виждаха посинели и вцепени от студ моряци. Между нас и лодките се преметаха цяло стадо делфини. Смисълът на техната злорадна игра бе ясен. В тия отвратителни риби сякаш бе влезъл зъл дух. Те ни обикаляха с видимо нетърпение и с надежда за богата плячка.

След дълга и изтощителна борба със стихията, движейки се едва с три-четири мили, за да запазим лодките, ние минахме за повече от шест часа, едно разстояние, което, ако миноносецът бе сам, би го взел най-много за два.

Притъмняваше, когато влезохме в созополския залив. Обаче, аз напразно мислех, че сме се отървали от властта на бурята. Вълнението и в залива не бе слабо. Ние хвърлихме котва на 15 метра, за да пружинира, та да е по-малка възможността, че ще се откъсне.

Събрахме се в кают-компания. Капитанът, командира на миночистачната рота и началника на машините решиха, че за лодките ще е по-добре да отидат на брега и да бждат здраво привързани на дървената скеля. В такъв случай техният пряк началник требаше да спи в града. Ние всички бехме канени там на уговение още вчера трябваше да слезем за няколко часа. Обаче, капитанът не можеше да напусне в такова време парахода си, а аз се чувствах извънредно уморен и исках по-скоро да легна да спя. Така, че на брега отидоха двамата млади офицери, а капитанът и аз останахме на парахода, който всъщност по-непокойно и по-непокойно се люшкеше, извивайки се под променлив ту северен, ту североизточен вятър.

Хапнахме набързо, разговаряйки се за възможните евентуалности през нощта, и аз отидох да спя, без да чакам този път берлинския и парижкия бюлетини. Моят събеседник ми бе казал при вечерята, че в такава буря ние не сме твърде сигурни в това пристанище; че ако се скъса котвата — което е много възможно — за да не бжде разбит миноносецът в скалите, ние трябва и по сред нощ да тръгнем за Бургас,

макар при най-голем риск. Обаче, бях така прекапал от умора, че щом легнах и заспах, без да мисля за близките опасности.

Към 11 и половина часа ме събуди оглушително бучене на един извжиредно нисък тон, който тресеше парахода. Бученето ту отслабваше и замираще, ту отново се усиляваше и в него се появяваше един тжнжк и печален писък, като че от ветжра, а едновременно с това едно отсечено тревожно свиркане, секаш на локомотив. После тия три тона се превржщаха на един уморително продължителен дълбок звук, който правеше целия параход да трепти като корда. Работеше безжицната станция. Командиржт на миноносеца, макар да не бе слезжл нито минута от капитанското мостче, макар да беше най-измореният човек днес, вместо да почива, приготвил своя доклад за изминалия опасен ден и сега той се предаваше шифрован вжв Варна.

Мисжлта ми се съсредоточи вжрху личността на този необикновено симпатичен момжк, лейтенант Борис Станев, артилерийски офицер преди да свжрши морското училище. Каква енергия и какво самообладание лжхаше през целия ден от бронзовото му лице и от набитата му вжзжжса снага! И какво детинско добродушие вжв всичко що вжрши и говори, когато не е на капитанското мостче. Тоя човек е редко съчетание на моряшки добродетели. При една спокойна, безтрепетна храброст, той никога в бурния си живот не почувствувал нужда да изпуши една цигара или да изпие чаша вино. Напраздно се смета, че моряците трябва да пиянствуват. Истинският моряк е вжзвишен по своя вжзджржан живот. Този човек е роден моряк, с душа открита като самото море. Има хора, които узнаваме изведнжж, от един поглед, чиято цела природа е на лицето. Ето, аз едвам вчера се запознах с капитана на Држзки, а чини ми се, че сме живели години под един покрив. И мислейки за него, аз изпитвах едно чувство на гордост за бжлгарина. Ако можем да бждем такива моряци, Бжлгария заслужава да има три морета и най-силната флота на полуострова.

ДЕН ТРЕТИ.

Сжбуди ме твжрд блжсжк на вжлна в стената, до която бе опряно леглото. Миноносецжт се люшкаше като вчера в открито море. Помислих, че пжтуваме. Около ми бе непроницаем мрак, но през цепките на не добре притворената врата в кают-компания светеше. Там се чуваше гласжт на капитана. Облякох се набжрзо, политайки насам-натам, и излезох вжн. Лейтенант Станев бе готов. Пред него стоеше един подофицер, комуто той даваше заповеди.

— Как спяхте?

— Много добре. А вие?

— Аз не съм лягал, както и всички стари моряци.

— Тъй ли? — почудих се. — Защо така?

— Гледайте, как се дърпа миноносецът. Ние чакахме на всеки миг да се скъса котвата.

Качих се на покрива да погледна морето. Бе предутринна дрезгавина. Ветърът лищеше в вължетата, вълните се мяхаха върху миноносеца, който се теглеше и се извиваше ту на една, ту на друга страна. Той приличаше на вързан добитък, нападнат от glutница вълци. Прекрачих да отида към носа, но ветърът ме тласна и аз се улових с две ръце за гърлото на едина от минните апарати. Моторните лодки се скъзираха на пристанището, ала не се разбираше що става там с тях.

Върнах се в кают-компания, да узная, какво ще правим.

Положението ни бе по-лошо, отколкото предполагах. Барометърът бързо се подигал. В такова време това означавало извънредно голямо развитие на бурята. И наистина, ветърът и вълнението видимо се усилваха. За двамата останали на брега офицери бе невъзможно да се върнат на борда, защото нито в моторната лодка можеха да слязат, нито тук да се качат на миноносеца.

— Колко дена обикновено продължава такова време? — запитах аз.

— Ако ветърът спре и завали дъжд, в ден-два морето ще се успокои. Добре е и ако духне противоположен ветър. Но така може да отиде и седмица.

— Значи ние трябва да стоим тука, на това ужасно люление?

— Там е работата, че не можем. Ако останем днес, котвата непременно ще се скъса.

— Но можем ли в тая буря да се върнем в Бургаз?

— Ще се опитаме.

— Ами лодките?

— За тях е абсолютно невъзможно да излезат от залива. Ще заповядам да ги изтеглят на суша, за да не се разбият.

Лейтенант Станев стоеше като закован на стола си със сериозно спокойно лице и с замислен поглед. Той позвъни. Яви се предишният стар моряк.

Да ми се докладва всеки петнайсет минути, как върви барометърът.

— Слушам, г-н лейтенант!

Ветърът пищел, парното отопление шуми така, като че се пържи масло, вълните бият твърдо, секаш параходът се блъска в скали. А времето върви тъй бавно, тъй непоносимо бавно! Погледна часовника — минали са едвам пет

минути, пжк мене ми се струва часове. Аз лягам на канапето, неможейки повече да понасяме люлението. Капитанжт е наведен над масата и пише нещо. Докладват му, че барометжржт се качва. Той отговаря спокойно „добре“, и продължава да работи. После прибира книжата си и отива горе. Времето почва да тече още по-бавно. Опитах се лежишком да запиша някои впечатления. Отначало не вжрвеше, после се увлекох и не усетих, как часжт станал десет.

Лейтенант Станев се вжрна.

— Няма да завали.

— Как е барометжржт?

— Дига се. Снощи беше 748, а сега е вече 761. Това бива в два-три деня, но за една нощ е тжврде много. Не може да се остане тука. Трябва да вжрвим.

Той почна да си облича кожухчето.

— Пжтувал ли е някога миноносецжт в такава буря?

— Не. Недопустимо е, освен в извжнредни случаи.

Сякаш говореше за най-обикновени неща. Обаче, готвейки се да тржгне, аз забелязах едно леко протягане на ржцете, като че те се схванали. Аха! Значи опасността е голяма. Правилото е познато: най-храбрите хора или се прозаяват в сждбоносни моменти, или се протягат.

— Ами мините? Вие вчера казахте, че се кжсали в такава буря. Откжснати, те наистина плават; но кои очи ще ги видят в това запенено море?

— То е най-малката опасност сега, — отговори той с една откровеност, която ме поласка, понеже ми показа, че не ме счита човек неспособен да преживее и най-големия ужас с прилично самообладание.

В сжзнанието ми проби една мислж, която не ме напусна до край: „Ако имаш още работа в живота, наслаждавай се спокойно на несравнимата красота на разюзданата стихия! Ако пжк няма защо повече да живееш, сждбата ти праща поне една прекрасна смжрт.“

— Тжй тржгваме при условия, при каквито Држзки никога не е плувал?

— Да.

— Това е една джрзост, достойна за Држзки. . . .

— Нали? — отговори командиржт на миноносецжт, преди аз да прибавя „и за негова капитан“.

Той нахлупи фуражката си и отича по стжлбичката. Последвах го.

Бе извжнредно трудно да се ходи по мокрия покрив при люшкането на парахода и буйните удари на вятжра. Аз едвам пристжпвах, джржейки се с две ржце за какжвто неподвижен предмет ми се изпречи.

Котвата биде прибрана и машината заработи.

Щом островите останаха зад нас, миноносецът заподскача по водата като книжна ладийка. Великански вълни, каквито има само в океаните и в Черно-море, се спущаха на групи, улавяха стоманения параход и го хвърляха зад себе си, за да го грабнат други. Когато миноносецът се спущаше от върха на една вълна по отвъдния ѝ склон, той се друсаше и трещеше като талига по камъняк. Моряците тичаха насам-нататък по работата си, съсредоточени и сериозни. Личеше, какво всеки разбира, че е застанал пред лицето на смъртта. И това съзнание не ги отслабваше, а туряше в движение всички пружини на могщата им природа. Величавата твърдост, която лъхаше от командите, от погледа, от цялата набита фигура на капитана, изправен на най-опасното място, лице срещу лице с бурята, действуваше върху им заразително. Вцепен с посинели ръце за дървената кутия, в която под стъкло бе разгнната картата на морския път, той надвиждайки бурята, даваше своите заповеди тяка, както завчера при най-спокойно море. Пред него двама наблюдатели, цели измокрени, впираха очи напред и докладваха, каква вълна иде. Всред тях, върху носа на миноносеца, се стовариха цели тонове вода.

Ръцете и нозете не можеха по вече да ме одържат; бяха премръзнали. Слезох долу. Там бе друга картина. Всичко пукаше, като че миноносецът се трошеше треска по треска. Вмъкнах се в първата каюта до стълбата и, блискан на всички страни, едва можах да легна. Шумът бе тъй голям и тъй зловещ, че аз си бих затиснал ушите, ако не трябаше да се държа с две ръце о високия първаз на леглото, за да не бъда изхвърлен от него и тласнат в стената. Мина ми през ума за аеропланните нападения на София и за неотколешните землетресения. Каква разлика! Онова бе проста проба на нервите, а това проба на духа.

Щом се постоплих, аз пак излезох на покрива.

Приближаваме в безконечни зигзаги най-опасното място — завой на нос Св. Никола, дето има силно течение и дето и при малък ветър морето е неспокойно.

Край мене мина моряк и се поспрѐ.

— Как Ви се вижда? — запита той.

— Хубаво е!

Момъкът едва ли подозираше онова раздвоение на личността, което позволява и ясно да съзнаваме опасността и да се наслаждаваме на ужаса: обаче, отговорът ми очевидно му хареса и той се усмихна. В това време вълна вдигна миноносеца на гръб и го преметна зад себе си. Студени пръски шибнаха двама ни, като с разплетен камшик, и буен поток мина по покрива,

— Е, тая го сжвсем прекалява, — казвам аз с желание да му покажа, че и на сушата има хора, които не се боят от морето и бурите му.

— Такова си е нашето Черно-море, какво ще го правим, — отговаря той и отминава по работата си.

Аз стоя още, доде измръзна и отново слизам долу, за да се изкача след малко и пак да се заловя за минния апарат, дето намерих най-сгодно място.

Имаше релица едва поносими моменти. Особно, когато две вълни подемеха миноносеца. Те, тия великански вълни, не идеха по на 100—150 метра една от друга, а едва на 20—25. Така, че случваше се парахода да се озове като мост върху две вълни, които го издигаха и бързо го тръшваха долу.

Един особено опасен случай имавме преди да стигнем до Св. Никола. Върху носа на миноносеца се хвърли вълна; преди да се отече, стовари се втора и тутакси трета. Целата предня част на миноносеца бе в водата и той се наведе, като че полете в пропастта. Капитанът даде заповед машините да спрат; водата се отече и носът на парахода се издигна.

Но най-опасните моменти, от които, според мнението на самия командир на миноносеца, ние излязохме с рядко щастие, настъпиха, когато трябваше при Св. Никола да завием така, че да оставим вълните да ни гонят. Тая извивка не можеше да се направи с голям параход толкова бързо, щото да не се изложим на странични удари, които най-лесно превръщат и потопяват. И тук от фланга иде най-големата беда. Ала благодарение на сръжното маневриране на капитана, издебна се така, че получихме удари от първите вълни на една група, не от най-големите, които биха захлупили миноносеца като обикновена лодка. При все туй и от тях той на няколко пъти се наклони във водата с целата си дължина, дето от противоположната страна биле буйно задян.

След тоя завой идеше друга опасност: трябваше да кръстосаме пътя на откъснатите мини, каквито немислимо бе да няма и каквито действително имаше, както после се уверихме. Те не можеха да бъдат сжгледани на време дори от най-опитен наблюдател. Всички биха видели плаващата мина само когато тя е до парахода и когато е вече късно.

Пресичайки тоя таинствен път на смъртта аз се мъчех да си представя, как в един миг се би разхвърчал миноносеца на късове. И изведнъж през ума ми мина: какво биха казали в такъв случай ония, които по една или друга причина имат жб на мене. Най-възможното обяснение на факта, че без да ме кара някой, сжм взел участие в едно такова пътуване, сигурно ще е: „Острата критика на едикото-си — или едикоя-си — за последната му книга е понижила чувството на самосжхранение и той е отишъл да се самоубие по един театрален начин“. Охо, лажете се, прия-

тели! Ако всеки завистлив некаджрик може да ме доведе до там, моята песен в живота отдавна би била изпята. Какви по-жбести са се заяждали — и то, както и сега, тъкмо за най-доброто, което съм могъл да сторя. На моя път само смъртта — по нейна собствена инициатива — може да застагне, никой друг! Ала очевидно тя не бърза да ни пречи на работата.

Аз отново слязох на топло в първата каюта до стълбата.

Върху покрива на парахода се раздаде силен удар, който ясно се отделя от останалите шумове. Ослушвам се, не се повтори. Какво ли е паднало с такава сила? Надигам се и бързо пак лягам; изглежда, че стомахът няма да удържи до край морската болест ще ме хване. Доде правя усилия да надделя, при мене иде един от моряците.

— Да видите какво ни сполетя!

— Какво?

Сепвам се, и подиганията на стомаха спират. Излизаме на покрива. По пода в лево от предния кумин и мостчето на капитана, обжркани вжжета и железария. Лейтенант Станев ме гледа усмихнат, а на левата му страна край окото и над веждата е подуто. От людешкото люшкане вжрхът на мачвата се строшава и 80—100 кгр. железото от безжичния телеграф полетява не във водата, а върху покрива на парахода, тъкмо на това място, дето и аз, и мнозина други не еднаж от вчера насам сме се спирали на завет. Прехвучавайки край главата на капитана, когото само едно вжже жулва по лицето, остриите железа падат на две крачки от група матроси. Ако тая тежест, полетяла от петнайсетина метра височина, попаднеше в главите им, те до един биха останали на мястото си!

Всички са радостни и съзират добро предзнаменование в щастливия случай. А и Бургаз вече се вижда. Вжлните все тъй бясно налитат на миноносеца, но той вжрви сега по-леко. Очевидно като се е махнала оная буца железа от върха на мачтата, центърът на тежестта е паднал по-ниско и устойчивостта се е увеличила.

Бургаз! Ето го хе! Вижда се ясно, как вжлните прехврълят вжлнолома. Ние летим към входа на пристанището. Върху топлия от машината металически под между кумините са насядали в живописни пози незаетите с работа моряци и пеят в хор. Обжрнатите им към белналият се град очи светят от детинска радост.

Влизаме в пристанището и изведнъж миноносецът добива непоклатимостта на супердреднаут.

— А-а, тука е друг Господ! Обажда се някой.

Чува се възбуден говор и смях.

Оттатък океански вжлни се блжскат във вжлнолома и грамадна бяла дантела, три-четири метра широка, прескача

по цялото му протежение. В края на вълнолома цели стълбове вода се дига до околчестата галерия на кулата. А тука, в пристанището, съвсем мънички вълни, като в най-кратко езерце.

Когато миноносецът биде привързан на кея, вместо да отичам да се порадвам на неподвижната земя, аз слезох в кают-компания и останах там няколко часа. За тия три дена така бях се сродил с миноносеца, с всяко нещице в него, както и с хората му, че не ми се излизаше. При нас дойдоха коменданта на порта и капитана на търговския параход „София“ и, приказвайки с лейтенант Станева и с тях, аз се чувствах тъй добре, като съвсем между близки хора, като у дома си. Отидох си чак надвечер.

След полунощ един силен гръм разтърси прозорците на квартирата ми и събуди града. На утрото друг. През деня още няколко. На другия ден също. Това бяха откъснатите мини, които се разбиваха нататък, към Св. Никола. Очевидно пресичайки пътя им, ние бяхме минали край тях, може би съвсем близко.

*

След като хубаво си отспах и починах, отидох да посетя лейтенант Станева на миноносеца. Матросите бяха струпани на покрива едни приведени, други прави около им. Те обжрнаха приветливи лица към мене. Един се обади, сочейки нещо на пода:

— Я рибата, дето вчера щеше да ни яде. Да я хапнем ние сега, че да види!

Заливът бил пълнен с риба, избягала от бурята, която още вилнееше, и те бяха ходили на ловитба.

Ето и лейтенант Станев, пжргав, боджр, силен. Всеко движение издава удоволствие от живота. Слизаме в кают-компания, приказвайки един през друг, като отдавнашни приятели. Господи, как всичко в тая като кутийка станчка ми е мило, родно! Не, това няма да бъде моето последно посещение на славния миноносец Дръзки, макар че утре си заминавам за София.

Море и морска политика.

Реферат четен от зап. капитан II ранг А. Манолов във Варна
на 6 ноември 1921 год.

Почитаемо събрание,

Темата, която ще имам честта да изложа пред Вас е така обширна, че представлява предмет на дълги и обстойни дебати в парламентите на великите държави. Тя ще бъде и главния въпрос на конференцията за обезоръжаването във Вашингтон, защото там ще се разгледа въпроса за намаление или ограничение на морските въоръжения.

Морето и морската политика е лейб-мотивът за да се противопоставят едни срещу други двата колоса — Англия и Германия със своите сложни коалиции и да си успорват владението на морето.

Всеки един въпрос от тоя ми реферат би могъл да послужи като предмет на отделна беседа и върху всеки един би могло да се водят дълги и принципиални спорове. Времето не ми позволява и аз нямам възможността да навляза във всички подробности на настоящата ми беседа от крайно интересно естество и за това ще ми позволите да навърлям пред вас скицата на всемирната морска политика, в зависимост от това, каква е била до сега и каква ще бъде в бъдеще и да направя изводи относно се в частичност до нашата малка България, като част от Европа и държава от балканския полуостров.

Известно Ви е, че събитията световни се направляват от стопанската и икономическа политика на великите държави, а следователно от тях зависи и съдбата на нашата страна.

Израз на икономическата мощ на отделните държави е в зависимост от жизнеспособността на нацията, от владеното количество земя и от богатствата на тая земя.

Обаче, националните богатства натрупани на едно място не биха били никакво богатство, ако не служеха да се

разпределят между човечеството и да попаднат там, където нуждата ги изисква, или с други думи да попаднат в ръцете на този индивид за когото те представляват ценност.

Като средство за разпределение на тия богатства служат пжтищата, като почнем от най-малката пжтечка и свършим с най-мощния и свършен пжт—морето. Не напразно англичаните казват, че моретата съединяват народите, които разделят. Има ли нужда това да се доказва за нас, за варненци, които живеем в бжлгарската Марсилия и сме ежечастно свидетели на щедрото проявление от владението на морския брег? Нима всеки от нас не знае, че за да се пренесе 1 кгр. стока до Цариград се плаща 20 ст., когато за същия този кгр. изпратен по железницата се плаща 10 пжти повече. Нали ние виждаме голямата разлика между тия две мощни средства за съобщение на хората и нали от това става ясно, защо всички народи, джржавниците, на които не са лишени от далновидство, се стремят да излезат на така нареченото свободно море, а еднжж излезли, да употребят всякакви простени и непростени средства за да се закрепят на морските брегове и да създадат средства за използването на морето, като по тия начини обезпечат свободния пжт за разпространение на световните богатства. Ето защо ние виждаме от най-стари времена, че тия народи, на които провидението е дарявало по-голям умствен проблесжк да се стремят към владението на морето, за да застанат на една глава по-горе от своите съвременници. Почнете от Финикия и Картаген и свършете със славния Рим, вий ще видите всичките усилия, които тия народи са приложили в неприкжснати борби, за да спечелят морски излаз, а един пжт спечелили, да го запазят. По нататжк ние ще видим, че тия народи, които са владели морето, са били центжр на култура, богатство и сила. Това е историята на разцвѣта на Испания, Холандия, Франция, Германия, а най-вече — Англия.

Като че ли провидението е особено щедро изляло благоволениято си над Англия и ѝ е присдждило вечно да владее морето, а с това и да се налага на съдбините на големите и малки народи.

Ето защо в тая си беседа, аз ще се спра главно върху морската политика на Англия като центжр, а от там ще се докосна и до всички други джржави, които чрез морето се съединяват с нея, а следователно и с нас.

Англия—това е недостигнат още от никого ум, источник на неизчерпаеми богатства и акумулатор на непобедима сила: тя е морския Рим. Такава тя на мен ми се представява и тежко на тогова, който с погрешни сметки посегне върху английските интереси на морето; тук Англия ще

му излее всичката си злоба и няма да му прости до тогава, до гдето не стъпи отгоре му—затова говори историята, която наредко греша.

Пренасяйки се в края на XVII век, ние виждаме Испания на върха, на своя разцвет, а когато тя в своята самозабрава пожела да унизи Англия и пригответи своята велика армада за нейното унищожение, за свое нещастие тя среща подвижната сила на организирана Англия и намери края на своето величие. Тогава пжтищата, които бяха поделени между Испания и Англия минаха в ръцете на последната.

Но минава време, дохожда разцвета на Холандия и историята пак ни сведоточи за безкрайните кървави борби за владението на морето или морските пжтища. В края на тия борби ние виждаме Англия да налага своята воля и да отнема първенството на Холандия, като продължи неизменната си политика.

Когато в края на XVIII и в началото на XIX век индивидуалния гений на Напалеона се сблъска със средствата и учрежденията на Англия, ние знаем от историята как английският народ се бори, поставяйки на верна карта съществуването си, как той при Трафалгар пренесе в жертва гения на морето, боготворимия от всеки англичанин адмирала Нелсон, изтръгна от ръцете на Напалеона един пжт за винаги владението на морето и тури кръст на блязовете му да прехвърли войските си в сърцето на Англия и да ѝ нанесе последния економически удар.

А знаете ли че Напалеон, тоя гениален държавник и пжководец, се е считал слаб пред морската стихия и неможейки лично да поведе флотата си е писал дълго на своя адмирал Вилнев, като му е обещавал всичко що е било в неговата власт, само и само да му даде владението на морето. Тук обаче, Англия, като морска нация, сломи французката сила и завладя отново пжтищата за цял един век.

Най-после ние сме съвременници на последния световен катаклизъм, свидетели на борбата между Англия и Германия, борба *par excellence* за икономическо надмощие, чрез владението на морските пжтища.

Не си ли спомняте преди войната, когато сте надниквали в нашето пристанище да виждате: при два английски флага един германски? И ако Германия беше вървяла по еволютивния пжт на икономическото си развитие, тя би създала твърде много грижи на Англия, а след това не би бил известен и края, на който сме свидетели.

Но трябаше император Вилхелм да каже истината: че бъдещето на Германия е на морето и да хвърли още тогава ржжавицата на своя противник. Англия се разтревожи, хитро създаде историческото вече съглашение, взема мерки за усиляване на своя търговски и военен флот и когато отно-

шенията на силите достигна 1:3, тогава именно Германия направи първата фатална крачка и се хвърли в неизвестността на непосилната за нея борба.

За мен е непонятно как така германските държавници почти без причина, подцениха английската мощ, която в своя услуга тури най-добрите сили на своите съюзници и как така Германия, достигнала върха на едно техническо съвършенство, се хвърли в пропастта без криле, за да счупи на джното ѝ главата си.

Никой не трябва да си прави илюзии, че великата война се води между Германия и Русия, или Германия и Франция. Истина е, че Германия най-напред посегна върху Франция, но тя не посегна на Франция в Европа, а на французките колонии; тя чрез Белгия искаше да дойде по близко до Англия. И така посегайки на французките колонии и белгийския брег, тя се сблъска с най-големите английски интереси.

Гледайки право в лицето своя враг — Германия, Англия никога не изпускаше из ума си, далечното бъдеще, че рано или късно нейните интереси ще се срещнат с интересите на друго едно племе — славянството.

А можем ли ние си представи картината, ако Германия вместо враг Русия би имала съюзник Русия. Но това не бе задача, която можеше да разреши болната амбиция на император Вилхелм — Бисмарк не беше между живите, а и да беше, той надали щеше да бжде железния канцлер, защото и неговото време мина.

И ние виждаме, че Англия застрашена от мощта на Германската сила и обръщайки погледа си за спасение на север, по неволя подписа договора за отстъпване на Цариград и теснините на Русия.

Аз съм напълно убеден, че тоя договор никога не е бил искрен; той бе наложен от необходимостта. И тогава, когато най-малката вратичка се отвори и Англия почувствува, че тя може да не даде Цариград на русите — тя не го даде. Великата, Русия, а с нея цялото славянство, включително и ний, нема щастието в него момент, да притежава тоя великан, който би се наложил, като ѝ кажеше: Най-напред спаси твоите интереси и после бжди кавалер да спасиш съюзниците си.

Лично аз съм твърдо убеден, че така наречената дарданелска операция бе един кжреав фарс, най-тънко и майсторски скроен от Англия. И никога не ще престана да вярвам, че Англия, подпомогната от Франция и даже сама Англия, със своите мощни средства не би могла да пробие Дарданелите и да вземе Цариград. Нито турците, нито германците разполагаха с физически, материални и морални сили, за да спрат марша напред на морския колос.

Какви бяха в Англия тия анкети за дарданелската операция? Не се ли започна тая операция по решението на един съвет, в който участваха дипломати и като изключение само един военен Лорд Китчинер? Не беше ли това една дипломатическа акция, върху военното значение на която малко желяза да знаят. Как така русите можеха да допуснат, щото за обекта на тяхните стремежи да се бият чужди хора. Защо те в критическия момент не стовариха войски във Варна и Бургаз и не ни увлекоха със себе си, че в един месец да се свърши с Цариград и да настанеше близкия край на войната, та и ние днес да не бждем изоставени не мили не драги и да се паждем в собственото си масло? Всичко това е едно защо, на което ще отговоря, че Англия така искаше, а Русия и ние надминахме върха на гламавщината, оставихме се да ни лажат и сами изритахме собствените си интереси; и нас и нея чужденци водеха за носа. Аз случайно чух от французки офицери да споделят мнението ми върху дарданелската операция, макар и да бяха участници в тия действия. И те не можах да разберат, защо Цариград не се е взел, когато е бил в ръцете им. Германските офицери, които дойдоха от Цариград във Варна, след нашата намеса, ми казаха, че е трябало още един малък напън за да падне Цариград—средствата за борба били изчерпани и че те на два пъти събирали куфарите си за бягство.

Аз зная, че английските държавници и английската преса ни най-остро обвиняват и ни отмищават за гдето сме били техни противници; но аз съм убеден, че никога големите английски дипломати не са искрено пожелавали ние да отидем с нашата освободителка, защото иначе те щеха да отидат против традиционните английски интереси, нещо което до сега не е сторил никой английски дипломат. Ето защо за мен е ясно, че и руския болшевизъм, който от началото стресна Англия, бе добре дошел за английските интереси, защото без неговата помощ, Англия надали би могла така лесно да обезвреди най-малко за 50 години славяните, да очисти руската морска мощ, като потопи по-голямата част от руския военен флот, а търговския предаде на французите, като гаранция за стари дългове. Руския болшевизъм лиши Русия от по-голяма част морски бряг. Дали това е една случайност или не, но във всеки случай е в интересите на Англия. И ако Врангел и предшествениците му сториха една непростителна грешка, то е че разпиляха руската морска мощ, когато на всяка цена трябаше да я предадат на болшевиките, защото ако не днес, то утре тя пак щеше да бжде руска.

Но както и да е, англичаните, които гоняха едина заек — Германия, удариха и двата Германия и Русия. И от ново

за един век напред си обезпечиха владението на морето. Известно е, че след погрома на Германия, съгласно условията на примирието, тя требаше да предаде на Англия целия си флот. И така предаден той бе съсредоточен в английските пристанища и англичаните, които никога не са били наивни, по едно чудо оставиха германските екипажи на параходите. В това време, аз имах един твърде интересен разговор с един висш английски морски офицер. Запитах го какво ще правят германския флот; вероятно ще го разрушим ми каза той. Изумен аз го попитах, как може да се унищожи такова голямо богатство и такава придобивка от войната. Англия е достатъчно мощна, ми отговори той и няма нужда от германския флот, после което прекрати разговора на тая тема и даде вид, че по-вече не желае да говори на нея. Скоро след това германските екипажи, като по чудо сами потопиха своите кораби в английските пристанища; те изпжлниха, разбира се, дълга си като германски офицери и някак си автоматически разрешиха английската проблема. А до това време Англия и съюзниците ѝ водеха дълги разговори, как да си поделят плячката.

Като че ли е неразбираемо защо Англия не смъкна германските екипажи от корабите и защо не покани съюзниците си за съвместно пазене на плячката. Вижда се, че англичаните много добре познаваха психологията на германския офицер и бяха уверени, че ще стане това, което искаха: германския флот да отиде на дъното.

Разбира се, че след това потопяване англичаните дигнаха оления до Бога, дадоха под съд германските офицери и направиха всичко възможно, щото никой да не си позволи да ги упрекне в лоши намерения. За мен е ясна картината. Традиционната политика на Англия не можеше да позволи поделбата на германския флот между съюзниците, защото все таки бъдащето е неизвестно. Вържи попа да ти е мирно селото.

След като унищожи германския и руски флот, Англия трябваше да се гарантира всестранно от всяко едно бъдащо заплашване, идещо от страна на славянството; поради което много лесно се призна независимостта на Финландия и на републиките в прибалтийския край, като на Русия се остави едно мжничко и лесно затворимо прозорче около Петроград. На Полша се даде някакъв си малък излаз през Данциг — немски град. На Чешко се обеща излаз чрез Хамбург; Сърбия получи несигурен излаз на Адриатическо море, което ревниво се наблюдава от Италия и лесно се затваря при Отранто, нещо подобно на нашия черноморски излаз. Нас изгониха от Егейско море и създадоха добър барьер от Гърция, а скоро вероятно ще създадат такъв и от Турция. И нашите братя сърбите дълго ще поглеждат към

Солун, като искам да вярвам, че един ден хиляди пжти ще се разкайват за гдето поддържаха гръцките претенции върху българска Тракия. За същото вероятно един ден ще се разкаят и нашите северни съседни ромъните, но за съжаление тогава ще бъде много късно. Така е то, когато отмъщението помрачава умът и за това сме ние малки и дребнави народчета, с които големите си играят като с билиардни топки. Ето защо Англия, гдето може, по славянските крайбрежия излюпи своите орленца и ги остави да ни пазят — изолираха племето ни.

В борбата си с Германия Англия прекара една твърде сериозна криза, когато стана нужда да се справи с така наречената подводна война, а в последствие безпощадната подводна война. Германия започна подводната война с единствената цел да унищожи английската търговска флота и по този начин да изгладни островната държава.

Започването на подводната война беше политическа и математическа грешка от страна на Германия. Политическа, защото възбуди до крайност общественото мнение в Съединените американски щати и математическа, защото германците започнаха с едно малко количество подводници, неотговарящи на голямата цел.

Така наречената безпощадна подводна война, която се състоеше в това, че Германия декларира какво всеки кораб, който се срещне в определени зони ще бъде без предупреждаване потопяван, преля чашата на търпението и предизвика намесата на Америка. Германците подцениха силите на Америка, те се бяха самозабравили и станаха жертва на своето неблагоприятие. Макар че в Германия да имаше отделни трезви и умни хора, които бяха против безпощадната война, а в това число и канцлера Бюлов, десните партии начело с Лудендорфа и фаталния адмирал Тирпиц тикнаха Германия, а заедно с нея и целия съюз в пропаста.

Германския подводен флот, както казахме по-горе, бе количествено недостатъчен, но морално, технически и качествено бе на една недостигаема висота. Независимо от това той не можеше да устои на средствата, които му противопостави Англия и почти бе парализиран, когато Америка хвърли своите резерви; станало невъзможно да се чистят хвърлените пред германските брегове хиляди мини, Англия усили търговското корабостроене, а Америка го удесетори. В замена на потопения тонаж се явяваше нов, мерките за охрана на търговските кораби станаха почти непреодолими и голям шум, който предизвика подводната война в началото си, почна да се забравя към края. Германската главна квартира отдаде твърде голямо значение на подводната война, обаче опита даде други резултати; и когато аз лично през месец август и септември 1917 год. бях в сърцето на Гер-

манския подводен флот, когато се записваха най-големите успехи на подводниците, долових друго настроение. Германците не мислеха вече, че са в състояние да спрат стоварването на американската армия, подвоза на хранителни припаси и др. за съглашението. Те се стремяха да нанесат колкото може по-големи и по-страшни пакости на противника, да застрашат съобщенията на Англия и под тая угроза да заставят общественото мнение да се откаже и прояви малодушие, което да накара правителството на Англия да потърси причини и да сключи не победоносен, а почтен за двете страни мир.

От следната приблизително статистика се подведе германската главна квартира и започна на 1 февруари 1917 година безпощадната подводна война, като смяташе, че в година и половина ще получи такива резултати, че Англия ще поиска мир.

На 1 февруари 1917 год. Англия е разполагала с:

Транспортен тонаж от	18,000,000 тона
Използвала е неутрални параходи	3,250,000 „
Получила е за използване конфискуваните от Съединените щати и Бразилия забягнали германски параходи	1,000,000 тона
Предполагали са, че Англия ще построи от 1. II. 1917 год. до август 1918 год.	3,000,000 тона
(Изглежда, че тая цифра е било едно голямо заблуждение)	

Всичко 25,250,000 тона

Според донесенията на командирите на подводниците, германския морски щаб считаше, че от 1. II. до 1. XI. 1917 г. са:	
потопени от подводници	7,697,500 тона
Или средно месечно	855,278 тона
Били са потопени не английски параходи	1,539,500 тона

Така щото считали, че има потопени английски параходи 6,158,000 тона

Имайки горните данни на ржка германския морски щаб считаше, че ще бъдат потопявани средно месечно по 600,000 тона

Така щото от 1. XI 1917 г. до 1 август 1918 год. смятаха да потопят 5,400,000 тона

Англия е употребявала за чисто военни свои и на съюзниците си нужди 10,000,000 тона

Тоя тонаж по никой начин не е могъл да услужва метрополията.

Или всичко Англия не би могла да използва към 1 август 1918 год. 21,558,000 тона

Разликата между горните два сбора 3,692,000 тона, който според герменските изчисления требаше да остане

към 1 август 1918 год. и да обслужва Англия. Тоя тонаж действително би бил недостатъчен да прехрани населението на островите и би предизвикал вътрешни недоволства.

Времената показаха, че германските сметки не се оправдаха, защото съгласението с бърз строеж заместваше загубите; сведенията давани от командирите на подводниците, трябва да са били твърде неточни. Действието на подводниците през 1918 г. чрез разни технически средства бе крайно ограничено; потъванията ставаха все по чести и по-чести. Съгласението намери тонаж не само да продоволства Англия, но да пренася и поддържа милионната американска армия.

Но най-голема грешка в сметките си Германия направи като вервяше, че тя ще изтощи противниците си чрез подводната война, не обръщайки внимание какво те владееха целия свет и всичките му пжтища.

През м. Септември 1917 г. аз чух да се говори в Германия от сериозни хора, че безпощадната подводна война би имала успех, ако се започнеше с 600 подводника, а към това време германците имаха само 200, от които едва една четвърт действуваше в откритото море, а останалите се поправяха и приготвяваха, за да сменят тия които се завръщаха.

Че подводния флот е фактор в модерната борба за икономическото надмощие не отричам, но че само с подводен флот може да се събори един добре организиран противник какъвто е Англия, е абсурдно да се мисли. Подводния флот е отделен и важен елемент в морската военна сила, така както например — пехотата или артилерията в сухопътните воени сили.

И макар Германския подводен флот да бе идеално организиран, той не бе принципално в състояние да събори английската морска мощ.

Ето как подводната война в края на краищата бе парализирана, като остави пруските бюргери и до ден днешен да се чудят за нейния неуспех.

Като свърши с тевтонизма и славянството, Англия не се задоволи с широкото владение на морето, тя проникна и към сърдцата на разните народи, чрез така наречените международни реки; настани се на Рейн, настани се и на Дунава и то така, че когато стана нужда да се прибере от Буда-Пеща Императора Карл, после последната му авантюра, пак англичаните изпратиха свой военен кораб за Буда-Пеща, който не достига до местото, защото тоя път не хора се изпречиха на Англия, а природата — малките води на Дунава, вследствие на големата суша.

След като вече разгледах тия исторически факти, аз не мога да не си спомня с болки на душата, че ние българите бяхме тия, които си позволиха да се противопоставят на

естествения път на великата си славянска сестра Русия, в стремежа ѝ да излезе на Средиземното море. Това е един грях, който не зная как ще ни бжде простен; това е един грях, който счупи и нашата глава.

Кой каквото ще да приказва, но за мен е ясно, че ако днес Русия беше добре и ние щехме да бждем сто пъти по-добре, отколкото сме сега. Но аз нема да се спирам на тоя въпрос, защото горчевината, която пием всеки ден, е най-очевидното доказателство.

Като разгледахме какво е било до сега положението на Англия, не ще бжде трудно да отидем и малко по-далеч и да извадим нужното заключение, за да разберем каква ще е в бъдеще всемирната политика.

Англия ще се стреми да запази спечеленото преимущество на моретата, поради което ще поддържа добри отношения с великата Американска република и никога сериозно и решително нема да отиде против нея. Отношенията ѝ с Япония ще бждат така корегирани, че тя да се яви като естествен арбитър между Америка и Япония, а в случай че Япония един ден се самозабрави, Англия, като майсторка на най-тъжнките интриги и коалиции, ще сжумее заедно с Щатите да подигне целия свет против Япония и да направи това, що стори на времето с Испания, Холандия, Франция и сега с Германия.

Англия ще бжде до толкова приятелка на Франция, до колкото тая последната не и пречи в големите морски стремежи; и аз не искам да вервам, че французите, които са един народ с пжргав и бистър ум, ще си позволят некога да отидат в разрез с големите интереси на Англия. Ето тук е секретата, че твърде често по балканските въпроси, колкото и да нече Франция, е отстъпвала на Англия. Така бѣше и с Тракийския въпрос. Мен се струва, че и шумната Ангорска афера на Франция, двете остриета на която са теснините при Цариград и Персийския залив, ще се свърши с почетното отстъпление на Франция и с запазването преимущество, които Англия е придобила на Босфора и Персийския залив.

Хвърляйки още по-далеч поглед върху всемирната морска политика, ние се спираме на така наречената Тихо-океанска проблема от сжще такова големо значение, каквото на времето е било Средиземното море, а в наше време Атлантическия океан.

Известно е как на времето си се зароди и израсна империята на възходящото слънце с светкавична бжрзина. Днес Япония е пжрвокласен фактор в всемирната политика не само като една морска воена и икономическа сила, но и като сила сухопътна. Природата така е наредила, че Япония да бжде граничара на много-милионна Азия. Протегнала се от север към юг по целото протежение на източна Азия, тя

вече владее всички вътрешни морета и по-важните стратегически пунктове в Китай. Тя е гранитната ограда на Азия от южния океан, прескачането на която не е така лесно.

Тя поглежда на юг към Филипините и Зондския Архипелаг и прехвърля още по-далеч погледа си към Австралия; тя е новия Пиемонт на изтока; около който ще иска да обедини Индия и Китай; тя най-после ще иска да запази изключителния монопол на Тихия океан. Ето как гледайки в миража на бъдещето, аз виждам бъдещата кървава арена върху безпределния простор на Великия-Тихи океан; борбата на двете велики раси — белата и желтата; борба за владение на света. Дали човечеството ще превиди себе си и ще преодолее животинските си инстинкти, това е въпрос на който ние не смеем да отговорим и на който ще отговарят още много конференции, подобни на днешната — Вашингтонската.

Аз мисля, че човечеството с тая конференция прави една крачка напред, защото за първи път така смело се поставя на зелената маса въпросът за всемирната морска политика, която е в същност всемирната политика и в която макар да не участвуват всички държави на земното кълбо, участвуват все пак съвременните мирови фактори.

Във Вашингтонската конференция и в други ней подобни, Съединените Щати ще се помъжат да разрешат по мирен начин Тихо-океанската проблема, така че наред с Япония да не загубят преимуществата си, придобити с толкова жертви в Източна Азия и запазят разбира се, Филипинските острови, като „Tête de Pont“ на мирното си проникване...

И така като разгледахме до тук мировата морска политика, от която ще зависят съдбините и на всички второстепенни държави в света, а в това число и нашите, идва ред да разгледаме нашето чисто българско положение.

Известно е, че най-големата ни придобивка от Балканската война е излиза на Бело море и че най-големата ни загуба след сегашната катастрофа, е загубата на същия тоя излаз.

Аз си спомням с болка на душата за това богатство, което изгуби нашето отечество с изгонването ни от Тракия. Има ли нужда да се споменува за богатствата на долината на Марица, на така наречената копринена долина; за маслинените богатства, които сега да получим от култивирането на горите между Деде-Агач и Марония, за да хранят не само нас, но да ни дадат и стока за износ; за единствената в света тютюнева култура; за сусама, афиона, паламуда и пр.; за рибните богатства на Марица, блатата и Бело море; безпрепятствения излаз на открито море; свободното общение с културните народи; престижът ни като държава; приятелския, може би, излаз на това море на нашите северни съседи.

Ето това е ударът който напоследък претърпе родната ни, а покрай нея и славянството.

Ето защо на базата за търсене свободен морски излаз, ние още можем да намерим допирни точки за едно основно разбирателство с нашата съседка Ромъния, с която рано или късно ние не можем да не се споразумеем, защото се взаимно допълваме.

Когато умопомрачението от войната изчезне и стопанските интереси поискат своето, Ромъния сама ще ни потърси за съвместна работа към топлото море, а постигнем ли разбирателството на икономическа почва, ние можем да бъдем спокойни за нашите нещастни братя останали в Добруджа, защото ще им гарантираме сносен човешки и национален живот.

Търсейки също излаз на свободното море, Сърбия неволно ще допре до нас и като се отърси от миналото, ще ни подаде ръка за икономическо разбиране. Югаславия ще разбере, че без нас няма да излезе на топлото море, както и ние разбираме, че без нея няма да видим Било-море.

В този ред на мисли нека отбележим, че в стремението за морски излаз, ние не искаме да посегаме на чужди земи, нито бихме се осмелили да помислим и да увредим интересите на Англия; ние искаме само справедливост, това що по Божие повеление ни се следва, като чада на един и същи Бог, живущи на една и съща планета.

Няма да създаваме флота и да заплашваме велика Англия; съвсем не — чрез морския излаз, ще искаме да бъдем по-близо до нея и да вкусим и ний от плодовете на културата, индустрията и търговията.

Ние трябва да декларираме тържествено, че никога и никъде няма да станем оръжие на нейните врагове.

Новото славянство няма защо да бъде враг на Англия, па и не може да бъде такъв, защото дълги години ще трябва вътрешно да се нарежда.

Англия най-после ще признае, че и славянството трябва да има своя скромен дял на безкрайният морски шир и че всеко едно противопоставяне на този естествен стремеж ще бъде противно и на добре разбираните английски интереси.

Русия може да бъде изолирана още 100 години и да се сменят още 50 Троцки, обаче тя не може да живее без Цариград. Тя един ден ще го потърси и в подобния момент — намери, защото така е завещал великият Император Петър и то не по каприз или царска прищевка, а от държавническа предвидливост, от която няма да се откаже нито Троцки, нито Ленин, щом царя на царете — човешкия стомах, почне да приказва.

И именно тогава когато се разреши тази проблема, ние

можем да кажем, че в източна Европа и от Ледовития океан до Средиземно море, ще цари човешки мир и за нас ще настанат по-добри дни.

Обаче днес, в тоя момент, какво трябва да правим, каква външна политика трябва да вършим за да запазим това, що ни остана на Дунава и на Черно море? Много просто — трябва да престанем да приличаме на жабата, която искала да стигне вола; да не дразним великите народи с пустословия, смисляла даже на които не разбираме и с една дума почти да престанем да правим външна политика, а когато обстоятелствата ни наложат, да бъдем предвидливи, умни, скромни и прилични, както подобава на един малък народ.

Външната ни политика трябва да бъде вътрешния ни мир и икономическо и стопанско възраждане. Нарушим ли вътрешния мир с некакъв си глупав скок на политически палячо, ние същия час ще загубим Видин, Лом, Русе и Варна и вместо да разширим излазат си на великата международна река и широкото море, ще отидем още по надалеч и ще се самоубием.

А че това е така, нека си спомним недавнашното минало на Унгария.

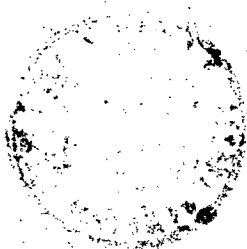
Нека се помислим да закрепнем на бреговете, що съдбата ни остави; нека на тия брегове дадем български образ; нека закрепнем българското мореплаване; да модернизираме риболовството и да престанем да внасяме и купуваме чужда сол, когато можем да произвеждаме наша; нека привлечем към морския шир всички онеправдани по бедност съотечественици и им дадем сигурно препитание, за да създадем елемент на мир и спокойствие, защото сития стомах не познава революцията.

Да се гордеем, че в тоя момент притежаваме добри пристанища по нашите брегове, построени от български инженер и български работник; да ни окуражава нашето първо българско параходно д-ство, първият пионер на българското мореплаване, нека всеки съзнателен българин се интересува от неговата съдба и му даде своята подкрепа; нека подкрепим и ново-роденото скромно Рибарско Училище, в което ще намерят препитание много сираци от последните войни и което ще ни създаде истински български моряци и риболовци.

Да се радваме че и първият български гражданин симпатичния и млад наш цар е и първият български моряк.

Да подкрепим най-после, макар и със скромни сили огнището, гдето ще се култивира българската морска мисъл на нова и възродена България: „Българския Народен Морски Сговор“, това наше мило и симпатично чадо.

Напред прочее, Българии, с културни и мирни стремения към морския шир.



Към благотворителите!

Нашето минало е пълно с тъмни страни и загатки. Много са въпросите, които чакат разрешението си от българската история. Много са тружениците в тази област, но пътищата из нея са понякога страшно непроходими и почти винаги обвити в гъста мъгла. Действително мъчна е задачата на работниците на мисълта и перото, които са се посветили на българското минало; много сили и средства трябва да изразходват те, за да могат бавно и постепенно да приповдигат все по-високо и по-високо тежката завеса, зад която се крият отговорите на толкова парливи и насъщни питання. Но не сме ли длъжни ние да ги подкрепим? Не трябва ли да им помогнем при разчистването на пътищата към светлината и истината. Та нали чрез светлината и истината почерпени от своята история, ние ще можем да се оформим като народ и държава? Нали в историята си ний ще видим най-ясно причините за грешките и паденията си? Най-сетне нали чрез историята си ний ще налучкаме пътя към по-светло бъдеще?

Просветения българин винаги е съзнавал дългът си към миналото на своето отечество и винаги отлично е разбирал, че само след като опознае своите предци той ще опознае и себе си. Първата искра за възраждането беше Палиевата история! Най-силния вик след катастрофата беше зовът към истината и светлината на историята! Стресналото се българско общество разбра от къде ще получи лека за своите рани, разбра от къде ще научи то причините за своите нещастия. И създадения миналата година фонд „Българска история“ бърже почна да расте и вече достигна няколко стотици хиляди.

Има едно голямо черно петно в българската история — една много тъмна страница! Това е отношението на българина към морето. Защо както днес, тъй и през вековете българина е бил безучастен зрител на морето и безчувствено е гледал неговите неизчерпаеми богатства? Защо, както днес, тъй и тогава той не е посягал върху тях? Защо ни-

кога той не се е възползувал от безкрайната шир на морето за да се сдобие с високата култура — привилегия само на богатите крайморски държави, богати по причина пак на това море, от което българина е бягал?

Ето един голям въпрос, на който отговорът могат да даждат само нашите историци. Но те трябва да бждат подпомогнати. Не много отдавна във Варна бе създадена една културна организация, която си е поставила за цел да заинтересува българина с морето, да обхване вниманието му към неговите богатства и най-сетне да го задържи на морските брегове, изоставени от него на чужди елементи. Нагърбил се с тази тежка задача, Българ. Народен Морски Сговор независимо от започнатата широка пропаганда на морската идея, иска да спомогне и за разпръскването на тъмнината, в която е обвито нашето минало от към морето, като по тоя начин застане на една по-сигурна почва за своята бъдеща дейност. Средствата на „Морския Сговор“, достигнали до една доста значителна сума, не са обаче достатъчни за да отговорят на тая нужда.

Но от къде би могъл „Морския Сговор“ да почерпи необходимите му за изпълнението на това хубаво начинание суми? Ние се надяваме, че познатото по своята щедрост в такива случаи българско общество ще отговори на тоя въпрос без двоумение като внесе своята лепта. От събраните по тоя начин пожертвувания ще може да се обяви конкурс за трудове върху Българската морска история.

Родолюбиви българи! Вий които не оставихте да заглъхне делото на Паисия! Вий, които от тогава и до сега давате стотици доказателства за любовта си към отечеството и светлината на неговата наука! Вий, който тжй щедро подкрепяте всяко културно начинание изникнало на родната Ви и любима земя! Подкрепете и тоя устрем, засилете го, дайте му възможност да се развива и даде своите плодове.

Всички пожертвувания изпращайте или направо на „Българския Народен Морски Сговор“ — Варна, или чрез Българската Народна Банка, като ги внасяте на текуща лихвена сметка на фонда Б. Н. М. Сговор, открита с окръжно от Банката под № 13,374/220 от 29 юли 1921 год.

Варна, ноември 921 год.

1. The first line of the document is a header containing the text "1. The first line of the document is a header containing the text".

Централния комитет на Б. Н. М. съговор издава седмичен бюлетин за своята дейност, чрез който държи в течение на работата си основаните до сега клонове. До сега са излезли 8 бюлетина. Извлечение от бюлетините, които съставляват интерес за всеки морелюбец и интересующ се от развитието на Морския Съговор четец, ще се печата за в бъдеще в „Морска библиотека“, за да могат да стават достояние на всички членове на Съговора.

Списъка на основните клонове и на лицата от управителните им тела ще обявим в хронологически ред на формирането им и в следния ред: Председател, 2 члена и Касиер-деловодител.

Варна, Редакц. И. Вариклечков, кап.-лейт. от крайбр. джанд. д-на,
Комитет към Г. Славяновъ, лейт, к-р на група мот. лодки.
центр. комитет. С. Иванов, зап. лейт. к-р на група кораби.
И. Стоенчев, зап. техн. мичм. I р. пред. на д-вото
на сред. техници във Варна.
Г. Панчев, зап. мичм. II ранг.

2 юлий 1921 г. Б. Ганчев, зап. кап. I р., търговец.
гр. Бургас. Х. Калчев, дирек. на риб. дружество.
К. Николов, д-р,
М. Сотиров, зап. полковник, пред. на дружеството
на запасните офицери,

Септемв. 1921 г. Стателов, началник на Дунав. Мор. Т. П. Служба,
гр. Русе
Киров, зап. мичм. I ранг,
Ст. Хранков, зап. мичм. II ранг,
Чехларов, зап. мичман II ранг.

- 16 Ноемв. 921 г. Ж. Василев, учител,
с. Черковна, Гинка Николова, учителка,
Провадийско. Антон Тодоров, фелдшер.
- 4 Декем. 921 г. Златан Бржчков, инженер.
Клон-Варна. Белберов, председател на главните учители,
П. Стоянов, зап. капитан II р. индустриалец,
Т. Обрешков, Д-р. препод. в Тжрг. гимназия.
- 22 Декем. 921 г. Камбуров, предс. на окр. сжд.
гр. В-Тжрново. Моско Москов, дирек. на 2-ра прогимназия,
Дончо Смилов, адвокат,
Балабански, поручик
- 19 Дек. 1921 г. Бошко Петров, завед. фабриката,
Мина Перник Гавраил Милев, електро-кондуктор,
Борис Анто, електроментйор,
Стоян Кржстев, „
П. Люцканов, „
- 15 Януар. 921 г. Шкойнов, зап. генерал, тжрговец,
гр. Шумен П. Паскалев, индустриалец,
Г. Попов, директор на прогимназия,
А. Костов, капитан.
- 22 Януар. 922 г. Богданов, зап. генерал,
гр. Пловдив. Бангеев, полковник,
Кржстев, редактор в. „Юг“.
Л. Лазаров, тжрговец-механик,
Салганджиев, адвокат,

2. Беседи и събрания.

На 12 юний 1921 год. в гр. Бургаз пред гражданите:
„Нуждата от Б. Н. Морски Сговор“ от зап. капитан-лейт.
Михаилов.

На 13 юлий 1921 год. в гр. Тжрново, пред група граж-
дани „Значението на морето и нуждата от Б. Н. Морски
Сговор в Бжлгария“, от зап. лейт. Иванов Сава.

На 23 юлий 1921 г. вжв Варна, пред гражданите: „Нуж-
дата от Б. Н. М. Сговор“ от зап. кап. лейт. Михаиллов.

На 11 Декемврий 1921 год. в гр. Варна, пред гражда-
ните: „Варна и Бжлгар. Черноморски брег преди 133 год.“
от проф. Н. Милев (от страна на дружеството на учените,
писателите и художниците по покана на Б. Н. М. Сговор).

На 22 Декемврий 1921 год. в гр. В-Тжрново, пред ор-
ганизационно събрание „Целите на Сговора и неговата до-
сегашна дейност“ от лейт. Славянов.

На 26 Декемврий 1921 г. в гр. В-Тжрново, пред граж-
даните „Задачите на М. Сговор“ от лейт. Славянов.

В края на Декемврий 1921 г. в гр. Русе, пред офицерите от гарнизона „Културното и економическо значение на Дунав“ от зап. кап. II р Стателов.

На 15 Януарий 1922 год. в гр. Шумен, пред организационно събрание „Нуждата от Б. Н. М. Сговор“ и значението на морето“ от Б. С.

На 22 Януарий 1922 год. в гр. Шумен, пред гражданите „Морето и неговото значение за нас“ от Б. С.

На 22 Януарий 1922 год. в гр. Пловдив, пред гражданите, „Морето и морската идея в България“ от инженер Буков.

На 25 Януарий 1922 год. в гр. В-Търново, пред гражданите „Българската История във връзка с морето“ от мичман Панчев.

3. Увеселения и забави в полза на Бжлг. Народ. Морски Сговор.

— На 12 Юлий 1921 год. в гр. Бургаз е било устроено градинско увеселение с участието на морския оркестр от Варна и с морски излети до Созопол и остров Св. Анастасия, което е дало чист приход 16700 лева.

— На 22 и 23 Юлий с. г. в Варна беше устроен морски празник единствен по рода си за сезона. Взеха участие корабите на М. Т. П. Служба, машинното училище, рибарското училище, Параходното дружество и дружеството на лодкарите в града. С разрешението на Н. В. Царя беше устроен морски излет до парка на Двореца Евксиноград, който беше открит за посещение от гражданите. Чистия приход от празненството е 33227 лева.

— На 3 Декемврий 1921 год. Подофицерите от Крайбрежн. жандарм. дружина и Морската Т. П. Служба дадоха вечеринка в полза на Сговора, чистия приход от вечеринката е 600 лева.

— На 18 Декемврий 1921 год. Варненския клон от Б. Н. М. Сговор, устрои в офицерското събрание през деня морска изложба с томбола „Алегри“, а вечерта морски бал при отлично декориран салон в морски стил, изразяващ идеите на Сговора. Чистия приход е 14156 лв.

— Организирания ученически коледарски хор на Варненския клон е внесал в касата му за коледуване сумата 6600 лева.

4. Разн.

— През миналия летен сезон в Варна е образуван „Морски Спортен Легион“, който между чисто морските си спортни цели, си е поставил и задачата да пробуди и поддържа в членовете си любов към морето чрез сказки, беседи, морски излети и пр.

— На 26 Декемврий 1921 г. зап. Капитан II р. П. Стоянов, член от комитета на Варненския клон от Б. Н. М. Сговор, по покана на спортния морски легион е чел в салона на Военния клуб пред общодостъпно събрание беседа на тема — „Морския спорт.“

— През м. Август е турено началото на морския музей при Б. Н. М. Сговор. Централния комитет е подкрепен в тази му инициатива от Варненското Археологическо д-во, като последното му отстъпва едно от помещенията на своя музей, където ще се премести и уреди временно морския музей.

— В близко бъдеще се очаква образуването на клонове—комитети от Б. Н. М. Сговор в София и цел ред градове в провинцията.

— Състоянието на касата при Централ. комитет на Б. Н. М. Сговор, към 1 Февруари 1922 г. е следното:

1) Наличност в Б. Н. Банка	57,554 30 л.
2) Оценени в пари предмети	1000 л.
3) Една облигация от 6½ % народен заем	
1921 г.	5,000 л.
4) Дадени в аванс пари	3,885 л.
Всичко 67,439 30 л.	

II. Вътрешни новини.

1. Рибарство.

— На 30 Октомврий 1921 г. се откри първото у нас „Практическо Рибарско Училище в гр. Варна“, в което се приеха предимно кржгли сираци от войната или деца на бедни рибари бжлгари. Училището ще подготвя рибари бжлгари за риболов в открито море.

— В Варна се основа бжлгарска рибарска кооперация „Бжлгарски Риболовец“ която си поставя за цел правилното използване на Гебеджанското блато и постепенно отиване към риболов в открито море.

— Новия закон за рибарството е публикуван в брой 235 на държав. вестник от 18.1.1921 г. Съобразно с постановленията на този закон, изработен е и устав за рибарските кооперации. Изработва се и правилник по прилагане на закона за рибарството. След като се приготвят още някои предварителни работи, които новия закон за рибарството налага, ще се свика вероятно в края на Февруарий т. год. вишия рибарски съвет, който ще се занимае с правилника и някои текущи въпроси по рибарството.

2. Пристанища и мореплаване

— На 15 Февруарий т. г. ще се произведе търг за отдаване постройката на елеватори за зърнени храни във Вар-

на с вместимост 30,000 тона. Към него ще има модерна сушилна за проветряване и сушене мокрите зърнени храни. До края на т. г. трябва да е готов житния кей дълга 220 м. с направление почти север-юг, източно от фабрика „Сила“ и юго-западно от гара Варна. При тоя кей ще са елеваторите. Подготвителните работи по постройката е почната. Терена от западния брег на водния басейн до местото на житния кей се сменя на височина 50 с. м. над морското равнище, за удобно действие на сухата земночерпалка, която ще се използва за попълване низките места в новата част на пристанището. Дълбочината при житния кей ще бъде 9 метра. Южно от житния кей с направление изток-запад ще бъде брашнения кей, а западно от него елинга за големи кораби. Средства за постройката на кейовете са предвидени в бюджета за пристанището, а за елеваторите са внесени в Българ. Земледел. Банка от консорциума двеста мил. лева.

— В брой 134 на джр. вестник от 21. X м. г. е публикуван сключения между държавата и Българ. Търгов. Паразодно Д-ство във Варна договор.

Съгласно тоя договор параходното д-ство се задължава да поддържа една линия по крайбрежието най-малко 2 пъти седмично, а до Василико и Анхиало веднаж през седмицата. Освен тази линия дружеството ще поддържа Цариградска, Архипелагска и Египетска линия.

За поддржане на тия линии дружеството получава от страна на държавата субсидия за всяка проплувана от неговите параходи миля.

Правителството притежава 1250 безименни дружествени акции и се ползува в събранията на дружеството с 100 гласа.

Срещу получаваната субсидия дружеството извършва следните услуги: пренася пощата безплатно; пренася с половин такса войските и припасите им при редовните рейси; пренася безплатно по искането на легациите и консулствата в Царството бедни български граждани.

Договора е приет в общото годишно събрание на дружеството на 16 декември м. г. В същото събрание са приети и наложените се от приемането на новия договор промени в устава на дружеството.

— На 6 ноември м. г. на Черния нос, южно от устието на река Камчия, по черноморското ни крайбрежие, е открита самафорно-наблюдателна и спасителна станция.

3. Корабостроение.

— През м. април 1920 год. е основана във Варна техническо-лодкарска кооперация „Съгласие“. Кооперацията е

започнала да работи с един двигател от 4 конски сили, един примитивен струг за железо и обикновено подухало. За една година става нужда и двигателя се увеличава на 8 конски сили, прибавя се нов и по-голям струг, 3 бор машини, фрезова машина и леярна за до 150 кгр. чугунена маса. Кооперацията е в очакване да получи много нови машини и уреди като: оксигени апарати, 1 пет метров струг, фрезова машина; пригответи се вече нова леярна за чугунена маса до 800 кгр. Пред откриване е и лодкарското отделение и почване постройка на елинг за около 60 тонни кораби.

През течение на м. г. кооперацията е построила почти из ново от стари моторни и ветроходни кораби 6 нови такива. Удобството на местото и настойчивостта с която се работи в „Сжгласие“ ни подсказват, че тук е основата на една от бжджките корабостроителници във Варна.

— Близо до тех. лодк. коопер. „Сжгласие“ във Варна има навес, останал от холандската компания, която е била заета с постройка на канала и пристанището; днес там се правят и поправят малки рибарски лодки.

— В гараж Ауто-мотор във Варна се правят нови и поправят стари лодки.

— Близо до окр. затвор във Варна е почната постройката на 15 тонен моторен ветроход който ще се снесе до водата със специална кола.

Умоляват се членовете на Българския Народен Морски Сговор да съобщават новините из морския живот на България на Редакционния комитет при централното управление на Б. Н. М. Сговор във Варна за да бждат навреме помествани в отдела **Морски Новини** на „Морска Библиотека.“

От редакционния комитет на Б. Н. М. Сговор.

Статите по морските въпроси, за напечатването им в Морска библиотека да се изпращат направо на адрес:

*Български Народен Морски Сговор
Редакционен комитет.
Варна.*

ВРЕМЕНЕН УСТАВ

на

Българския Народен Морски Сговор



Член първи. Основава се *Български Народен Морски Сговор*, който има за цел:

1. Да пробуди, привие, поддържа и пропагандира у народа познание и любов към морето, във всичките им прояви и форми.

2. Да съдействува за усилване и развитие на родното мореплаване, морските промисли и за побългаряване бреговете ни.

Член втори. За достигане тия цели способствуват:

1. Волните пожертвувания.

2. Приходите от научните сказки, забавления и други постъпления.

Чистите приходи се внасят в Българската Народна Банка на името на Българския Народен Морски Сговор на текуща лихва.

Член трети. Българския Народен Морски Сговор се управлява от комитет, избран из между основателите му до момента, когато ще се създадат условия за разширение дейността му из целото Царство. Тогава ще се изработи и утвърди постоянния устав от учредителния събор, представителите в който ще бъдат избрани от всички отделни организации, в зависимост от условията на времето.

Времения комитет се състои от: Председател, двама члена и Касиер-деловодител. Комитета служи безвъзмездно.

Времения комитет поема грижата да основе из всички градове и села клонове от Българския Народен Морски Сговор и се гриже за популяризиране идеята на Сговора. Подготвя обединението със съществуващите в страната сродни организации, периодични издания и фондове към момента на събора.

Той разучва, редактира и докладва проекта на постоянния устав, а тъй също дава подробен отчет за състоянието на делото до момента на предаване управлението на постоянния комитет, след което се освобождава от отговорност.

Срока на действието на настоящия устав се определя от деня на утвърждението му до момента, когато временния комитет, след като е подготвил работата, свика учредителен събор и се изработи и утвърди нов устав на Българския Народен Морски Сговор.

Във всеки случай тоя срок не може да бъде по-дълъг от три години.



Мореплаването и флота на един народ са
огледалото на неговото благосъстояние,
култура и величие. *Мехен.*



Народа ни се самоубива като бяга от мо-
рето и не цени това, за което други на-
роди със столетия леят кърви
в страшна борба. *Балабанов.*

