

10295 76295

Български Народен Морски Сговор

МОРСКА БИБЛИОТЕКА

Препоръчана от М-вото на Търговията, Промислеността и Трудта,
М-вото на Народното Просвещение и М-вото на Войната.

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

Книжка № 3.



Цена 5 лева.

ВАРНА.
Печатница „Гутенберг“
Май, 1922 г.

Гаранция за икономическия ни живот са бреговете ни.

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

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

Български Народен Морски Сговор

МОРСКА БИБЛИОТЕКА

Книжка № 3.



Варна, Май 1922 г.

инв. 276295

оп. д. XIV-3771

Българското корабоплаване по Дунава във връзка с чехословашкото предложение.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Южната ни граница.

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

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

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

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

Морето, историята и културата.

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

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

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

КАРТАГЕН — морския град, който благодарение на корабите си стана мощна джржава. От него имаме едно славно минало и пжрвия историчен романтизжм.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16295

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

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

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

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

Българските южни морски граници.

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

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

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

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

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

А нашия полуостров?

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

Изток! . . . Цариград! . . .

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

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

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

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

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

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

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

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

**) Антоновъ Страшимировъ — „Изъ южнитъ земи.“

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

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

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

Отнесени горните разсъждения към нашите граници, добиваме следното:

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

„Шуми Марица, окървавена. . . .“

По отношение южните ни граници — излазят на откритото море — меродавни са водоема на Марица — определя източните му предели — и водоема на Вардара — западните. Според туй, източната ни граница по суша ще бжде водораздела между водоема на Екрене и тоя на малките речички, източно от нея. Значи тя ще почва негде между Мидия и Подима, ще минава близо край Чорлу и ще излиза на Мраморно море между Ерекли и Родосто. По Мраморно мор-

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

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

а) За источния предел на южната ни граница.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— „Цариград!“ — нима не са били духовити нашите прадеди, като са дали туй пжлно с значение име на тоя пжлен с значение град?

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

Досегашните му вжжделители се удовлетворяват по следния начин:

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

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

б) За западния предел на южната ни граница.

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

Даже да претжрпи сериозна промена беломорската ни граница на изток, излазжт на Бжлгария кжм Бело море ни-

кога нема да бжде по Марица. Тој излаз е ексцентричен за страната, която тежнее на запад. Тој би интересувал само источна Бжлгария, която си има вече своите Варна и Бургаз, а може би ше има и Родосто.

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

Бжлгария за в бждаше треба да има две главни пристанища: едно на Дунава за сношение сжс средна Европа и едно на Бело море — за сношение с целия свет, и двете те, треба тјй да бждат разположени, че да представляват най-големи згоди в смисл на достжпност, удобства за разтоварване, най-големо задземие, най-голема близост до сжрдцето на страната!

Такова едно пристанище на Дунава не може да бжде друго, освен Лом. Там треба да се построи и мостта на Дунава, който треба да свжрзва Ромжния и Бжлгария. Днес нашите сжображения не противоречат вече на Ромжските — да бжде моста колкото се може по-далече от Черна вода, — защото днес ние водим не Черноморска, но Беломорска политика. Тая последната кара да построим дунавския мост най-близо до Бело море.

Но най-краткото разстояние между Дунава и Бело море е Лом—София—Солун или — Орфано. Пжк и посоките София—Солун и София—Орфано са най-удобните за един бжлгарски излаз на Бело море*). Слизайки до долините на Вардара или Струма, те освен, че позволяват най-голем трафик, но и ше бждат най-кратките разстояния между Бело море и най-големия железничен вжзел и най-важния вжв всяко отношение град на полуострова. Защото София не напразно се е наричала от нашите прозорливи деди „Средец“ (както треба и за в бждаше да се нарича). Средец е средицето не само на Бжлгария, но и на полуострова.

Едно хубаво бжлгарско пристанища в Солун или Орфано (Чай-азж) и една хубава двойна бжлгарска линия до Средец, през един хубав мост над Дунава при Лом — открива хубави изгледи не само за Бжлгария, но и за стара Ромжния, че даже и за Седмоградско.

*) „Бжлгария и Бјло море“ от проф. Иширковъ.

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

Да бжде! Нека градът на Кирила и Методия остане въвн от българските предели! Правим тая скъпа жертва в името на доброто съжителство с нашите юго-западни съседи и за да бждат зачетени правата ни на друго место.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* * *

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

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

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

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

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

Жертвата, която с това ще си наложат нашите югозападни сжседи — не за нас, а в името на Европейския створ и сигурност (защото, ако не бждат дадени нам, едва ли

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

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

ще бъдат оставени и на гърците), не е толкова голяма, за да не може спокойно да се понесе — некакви си 1280 кв. клм. и не повече от 53310 жители. Ние им правим много по-големи жертви около Солун, пжк и сигурно ще бъдем заставени да правим такива и на много други места.

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

* * *

И тжй, в името на справедливостта и мира, който трябва да настъпи за света след толкова сжтресения и кржвопролития, искаме от тия, които наскоро ще чертаят новите граници на Европа и целото земно кжлбо, следните южни граници:

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

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

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



ОПРАВДАВА ЛИ ЧЕРНОТО МОРЕ НАСТОЯЩЕТО СИ ИМЕ.

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

Автора.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

От друга страна, Черното море е било „Негостоприемно“ и за племената, които са населявали бреговете му и които са немали моряшки дух и са предпочитали, както и ний бжлгарите сега, да не се качват на „джрво без корен“. Ако някои по-смели тракийци или скити са се опитвали да плават по морето, благодарение на техното незнание и неопитност да се справят с тази стихия, те тжрпели нещастия, които за лишен пжт са им подтврждавали, че морето е не само „Негостоприемно“, но даже „лошо“ и „опасно“. Така че, когато старите елини кржстили морето „Негостоприемно“ и това име е дошло до ушитѣ на плѣмената населяващи Черноморския брег, тѣ бжрзо са го усвоили, като напжлно подходяще и за тех. А много е вжзможно в тази смисл да са го кржстили и те, независимо от старите елини, от по-рано.

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

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

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

вода на реките, кждето бжлгарите и славяните са могли сжз своите еднoдржвки или малки ладии да риболовстват, се е отличавала от наглед сжщата вода на морето. Повжрхността на последнята — от свободно духащите, понекога жестоки ветрове, често се е развжлнувала и малките еднoдржвки и ладии са се обржщали като нищо. Жертвите, които пжрвоначално са дали, са ги накарали да престанат да правят опити за използването на морето, още по-вече, като е имало вече гжрци-моряци, които с корабите си и своята опитност, са им служили за сношаване, пренасяне на хора и товари и са ги снабдявали вероятно с морска риба.

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

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

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

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

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

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

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

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



ТАБЛИЦА

3 а

Корабокрушения на корабите в процентно отношение кжм количеству на корабите, плавающи по руските морета.*)

ГОДИНИ	1903			1904			1905			1906			1907			1908								
	Количество на плавающите кораби	Корабокрушения	0/0 на корабо-крушения	Число на корабокрушения на 1000 кор.	Количество на плавающите кораби	Корабокрушения	0/0 на корабо-крушения	Число на корабокрушения на 1000 кор.	Количество на плавающите кораби	Корабокрушения	0/0 на корабо-крушения	Число на корабокрушения на 1000 кор.	Количество на плавающите кораби	Корабокрушения	0/0 на корабо-крушения	Число на корабокрушения на 1000 кор.	Количество на плавающите кораби	Корабокрушения	0/0 на корабо-крушения	Число на корабокрушения на 1000 кор.				
Бело море и Сев. Лед. океан	1940	11	0·57	6	2007	4	0·20	2	2015	7	0·35	4	2037	5	0·25	3	2060	7	0·34	3	2163	24	1·11	11
Балтийско море	17046	41	0·24	2	17117	33	0·19	2	16760	36	0·21	2	16655	46	0·28	3	16784	35	0·21	2	16630	56	0·34	3
Черно и Азовско море	14167	41	0·09	1	46361	59	0·13	1	42427	38	0·09	1	40945	45	0·11	1	42270	55	0·13	1	44650	57	0·13	1
Каспийско море	22578	—	—	—	21459	70	0·33	3	19538	47	0·24	2	17730	64	0·36	4	17267	24	0·14	1	16857	18	0·11	1
Тихия океан	423	2	0·45	5	56	—	—	—	138	—	—	—	1023	3	0·28	3	1122	1	0·08	1	1265	9	0·71	7

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

	Загинали хора от корабкрушения					
	1903	1904	1905	1906	1907	1908
В Черно море	—	8	2	11	3	—
В Азовско море	—	12	—	—	—	—
Вичко	—	20	2	11	3	—

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

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

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

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

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

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

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

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

Варна, 27. IX. 921 год.

Морския риболов у нас.

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

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

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

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

Нека да почнем да ловим поне $\frac{4}{6}$ от тая риба, която бихме могли да ловим и тогава да виним морето си, че не е богато с риба.

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

За процжвтяването на сжщото рибарство трябва предварително да се разрешат правилно следните неколко вжп-

роса, за да може след това да се крачи от брега мжм морето, от таяна кжм кочите *) и трала **):

- I. Изучване на морото в връзка с рибарството.
 - II. Сздаване на моряци.
 - III. Свикването на моряците с рибарското искусство.
 - IV. Изпитателни рибарски кораби.
 - V. Институт за ръководене на рибарството.
 - VI. Повдигането на рибаря в културно-стопанско отношение.
 - VII. Уреждане задълженията и правата на рибаря.
- Да разгледаме по отделно всеки един от тия въпроси:

I. Изучване на морето във връзка с рибарството.

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

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

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

Самото ръководство, най-после, на тия станции трябва да бъде поверено на лице с широки познания на материята, с опитност в делото си, което е запознато с устройството на съществуващи и уредени вече такива станции. Помощниците на заведующия, ръководителите на разните отдели, сжщо трябва да бъдат хора вещи в делото си, защото върху резултатите на техните наблюдения ще се градят всички нови начинания. От горното се вижда, че тия станции не могат да бъдат пржснати из разни бараки по крайбрежието, завеж-

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

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

дани и ръководени от хора случайно попаднали там и затоварени с други работи. За сжщите станции се правят специално пригодни за целта здания, сжздават се кабинети, лаборатории и библиотека по материята.

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

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

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

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

Океанографическата станция в Генуа има друго назначение.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II. Създаването на моряци.

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

Нас ни трябва моряци — ако ги нямаме, трябва да ги създадем.

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



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

Как би погледнал нашия селянин, напр. на един чужденец от Кьоджа (най-големия рибарски центжр в Италия — южно от Венеция), който би му казал, че децата на част от техните рибари ще се готвят за земледелци и в програмата за подготовката им на пжрво место стои: що е пшеница, кукуруз, ечемик, тютюн, орало, брана, сжрп, коса, кола и др. такива. Какво бихме казали за едно скотовждно училище в Италия, което за питомци би имало децата от Венеция и в което на пжрво место би требвало да се изучи, що са: кон, крава, магаре, коза, овца, кола, фйтон и др. подобни! Нима всичко това не ще бжде сжвсем ново за тия деца, па и за вжзрастните, които не са излизали вжн от града и които вжв Венеция не са виждали нищо от току що казаното (освен случайно натоварени на некой параход). Всички тия новости за нас са неща най-обикновени, защото ние се учим да говорим като почваме да подражаваме на звуковете, които издават изброените животни и за нас ще бжде много странно, че има хора, които не са виждали тия сжвсем обикновени за нас неща.

Нима ние относно морското рибарство не сме в сжщото положение, както жителите от Кьоджа и от Венеция относно земледелието и скотовждството?

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

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

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

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

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

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

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

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

Бившия наш Флот, като събираше по корабите една част от нашата младеж, успеваше да привие в голема част от тях чувството на търпимост към морето, развито у някои даже в стремление към сжщото но . . . чувства кратковременно — докато са на служба в Флота.

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

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

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

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

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

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

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

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

III. Свикване на моряците с рибарското искусство — сздаване на рибари.

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

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

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

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

Красивите и кокетни къщици, пълни по-рано с излишек, веселие и разкош, днес чакат прехрана от държавата.

Тия селища по-рано са били отделени от трудно проходимата Странджа планина, а са били свързани с културните центрове с достъпното тогава море, а днес, те са свързани със сжштите центрове през пак тжй непроходимата Странджа, защото за днешните обитатели морето е по непроходимо и от Странджа планина.

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

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

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

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

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

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

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

IV. Изпитателни рибарски кораби.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Не ще ли бжде възнаградено добре широкото прилагане на лова с вждици.

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

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

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

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

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

В Италия съществуват такива кораби; една рибарска ескадра, състояща се от един параход „Сардиния“ от около 600 тона и от четири маслоходи (като нашите ведети) под командата на един морски офицер с необходимото число морски офицери, подофицери, моряци и ученици от „Наве Шилле“ са командироваани към Министерството на Земледелието, където е и рибарския институт, под название „рибарска ескадрила.“ Командующия тая ескадрила е Капитан П р. Манчини, който е и неин създател.

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

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

V. Институт за ръководене на рибарството.

Тоя институт е орган на Министерството, Неговото име нема значение, ако той се ползва с самостоятелност и развива инициатива. Тоя орган дава насока на рибарската политика на страната, там се изучават и приготвяват разните законопроекти по рибарството и правилниците, които тълкуват съществуещите закони. От там се дава и мнение по проектираните разни рибарски конвенции с чуждите страни.

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

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

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

Лицата от тоя институт са, които ще дадат живот на целата работа. Резултата ще бжде награда за техния труд и за техните способности. Тоя резултат ще се получи след години, но затова той ще трае с векове.

VI. Повдигане на рибаря в културно-стопанско отношение.

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

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

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

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

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

По рано се каза, че за калканния лов може и трябва да се приложи мотора като средство за превоз от брега до местото на лова и обратно. Разхода за снабдяване с моторна лодка е единствен — дадената първоначална сума. Обаче за обслужването на моторната лодка трябва хора специалисти: корабначалници, кормчийи, мотористи и моряци, които, ако са плащани, ще струват скъпо. Самите рибари са моряци и те трябва да се подготвят за корабначалници, за кормчийи и за мотористи — значи техната подготовка трябва да се разшири. За работа с 6000 колача (6000 по 1'80—10800 м.) са потребни 5—6 рибари, които подготвени и по специалността за моторната лодка, ще могат сами да я обслужват. Запознати с моторното, морското и кормчийско дело, те ще трябва да се запознаят и с горивните и смазочни материали.

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

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

При почването на лова с кочите и трала, ще се отива навътре в морето, където ще се стои, навярно, по няколко дена и ще се яви нужда, поне за корабначалниците, да умейт

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

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

Когато института, който ръководи рибарството ще поч- не да издава рибарските карти, ще бъде наложително за мор- ския рибар да умее да ги чете.

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

Културното повдигане на рибаря и прилагането на спо- собите за риболов в открито море, вжрвят ржка за ржка и ние не можем да мислим за едното, без да държим сметка за другото.

На бъдащите наши млади рибари, тия необходими све- дения ще се дадат там, където те се готвят да станат рибари — в Рибарското училище. Там са застъпени теоретически и практически отделите: риболов в открито море, корабове- дение, морско дело, моторно дело, плетене мрежи, лодкар- ство, консервиране на риба, рибарско законодателство и ко- оперативно дело. За сегашните рибари трябва да се създа- дат временни зимни курсове по отделите, които на първо време ще им са необходими: компас, барометър, термометър, корабоведение, рибарско законодателство.

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

Чувства се нужда и от създаването на рибарско списа- ние или рибарски вестник.

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

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

Свършилите „Наве Шилле“ имат право да бждат корабначалници на лодки и в открито море.

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

Независимо от това, рибарската кооперация в Венецианската провинция, начело на която стои извънредно деятелния Конт Нини, сама следи за всички нововъведения. Чрез своите органи, чрез беседи и разяснения, ръководителите на кооперацията будят интереса в своите кооператори и ги подтикват към възприемане на нововъведенията.

Същата кооперация в Венеция има един хубаво уреден рибарски музей.

За подигането на нашия рибар на по-висок уровень, трябва да заработим всички сериозно, защото техниката с своите свършенства дава големи улеснения, но затова пък изисква хора подготвени, хора интелигентни.

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

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

VII. Уреждане задълженията и правата на рибарите.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Сега в министерството се изработва правилник към същия закон.

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

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

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

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

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

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

20 Април 1922.
гр. Варна.

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

Тс ще ви обогати!

На „Чайка“.

I.

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

Той спеше облечен в кжсо, доста износено горно палто с щаб-офицерски пагони с две звездички и въж високи ботуши, обути въжру гащите и превъжрзани над коленете с ремъчки.

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

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

Вероятно капитана сънуваше хубав сън, който го пренасяше в друга обстановка, при близки хора в далечната Русия, защото на обикновено суровото му лице се четеше усмивка и дебелите му устни от време на време шепнеха с особена нежност някакви умалителни, галйовни имена.

Навѣрно той се чувствуваше на сън в своето семейство в Кронщадт, в хубавата си и удобна квартира, дето подовете не се клатят, дето не се чува скърцането на преградките, дето нищо не е привъжрзано и закрепено. . .

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

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

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

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

И капитана изведнъж се събуди.

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

Но още в същата минута тия чарове изчезнаха.

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

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

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

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

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

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

— Рябка! — извика с цяло гърло капитана.

— Слушам! — дочу се висок бас зад вратата.

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

— Има ли вряла вода?

— В готовност, ваше скобродие!

— Направи мечка!

— Слушам ваше скобродие!

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

— Отвори вратата. Горещо. Сигурно си блъскал в печката, докато спяш?

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

— Говедо! Кога ще поумнеееш?

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

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

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

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

— Разбрах, вашескобродие!

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

— Слушам! — отговори Рябкин.

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

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

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

Тоя макар и да псуваше, но беше рядко и не току-тжй за нищо и никакво, според мнението на Рябка, и през целите четири години той само на два пжти беше заповядал да го наперат с дебелилото вжже. Той псуваше, наистина, за всяка дреболия, даже и само за удоволствие, но затова пжк беше, по оценката на ординареца, по-вече вжнкашно сжрдит и „прост“, защото сжвсем не забелязваше, че Рябка мжкне и чай, и захар, и папириси, и вино, и когато излиза на брега даже облича капитанските ризи.

— Нищо, той има от всичко големи запаси! — утешаваше се ординареца, когато понякога сжвсем безцеремонно се ползваше от капитанския имот и предпочитателно от виното.

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

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

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

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

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

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

— И при това моряк! . . .

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

— Прибери я и ми дай палтото!

Слушам, вашескобродие!

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

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

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

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

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

— Студено е вашескобродие.

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

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

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

II.

Горе действително беше студено.

Пронизващия леден вятър, свидетелстващ за близостта на Ледовития океан, ту виеше, ту стенеше в рангоута*) и вжжетата, надуваше средните стожерни ветрила, подобрани наполовина, и също така избраното долно ветрило на носовия стожер, под които „Чайка“ летеше, разклащайки се и потрепвайки, с дванайсет възела**) скорост, бягайки със закъсен вятър от попятната вълна.

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

Нарядко понякога из под бягащите разкъсани облаци изведнъж надзърваше пълната луна и осветяваше със своята таинствена сребърна светлина хълмистото море, летящия клипер с неговите стожери и ветрила и пръскащите се на носа елмазни капки от върховете на вълните, обливащи носовия навес за да се изляят обратно в морето през водосточниците. И отново се спущаше мрака на ледената есенна нощ в Охотското море, където клипера бе дошел от Сан-Франциско, изпратен от началника на ескадрата в кръстосване.

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

Разкراчил се широко и държащ се за перилата, капитана почна да се вглежда.

В същата минута луната изплава зад облака.

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

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

— Каква е скоростта, Александр Василич?

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

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

**) Възел=морска миля=1853 метра.

— Десет и половина вжзела, Павел Лвович!

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

— извика капитана наведен през перилата на моста.

— Слушам! се обади някой от долу.

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

А при това старши кжрмчия. . .

И както обикновенно, капитана подлюти малко своята забележка.

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

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

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

— А струва ми се по-хубаво би било да приведем и да се клатим на преден вятжр, отколкото да надуваме по десет и половина вжзела. Пазяция се и Бог го пази, Павел Лвович.

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

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

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

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

Облаците закриха рядката гостенка-луна. Изведнжж настжпилата тжмнина като че ли довжрши думите на Евграф Ивановича.

И, под впечатлението на тжзи тжмнина, обвила от всички страни бжрже лелящата напред „Чайка“, тревожното настрсение, което се появи от очакването на нещо неизвестно, мжчително и страшно, неволно обзе и капитана.

Изглеждаше като че и сам той се сжмнява сега, както и Евграф Иванович и в главата му мина мислжта за вжзможност да се налети вжрху брега. И от тая мислж сжрцето му замре.

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

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

И, отлично разбирайки душевното състояние на капитана, прибави:

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

— Стига сте мъркали, Евграф Иванович.

— Какво да правя, Павел Львович, такъв е нъшия навигаторски занаят — да мъркаме! — засме се Евграф Иванович.

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

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

— След един час ще приведем към преден вятър.

— Слушам!

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

III,

Те съзодоха долу. Пред входа в каютата капитана погледна в каютата на ординареца и извика!

— Рябка!

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

— Събуди ли се?

— Тжй верно, вашескобродие!

— По една мечка. Остана ли?

— Съвсем не. Съвсем много малко, вашескобродие!

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

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

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

Но Евграф Иванович по-рано погледна барометра.

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

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

— И без това той е почти буря.

— А главното — леден вятър . . .

Капитана закачи палтото си и неочаквано възкликна:

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

— Собствено в какъв смисъл, Павел Львович?

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

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

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

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

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

И Рябка вече се показа на вратата, правейки всевъзможни акробатически усилия, за да запази равновесие.

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

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

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

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

— Тъй ще бъде по-сигурно!

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

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

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

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

— Да повторим, Евграф Ивачич!

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

Те изпиха още по една чаша.

Постоплилия се Евграф Иванович поблагодари за угощението и като пожела на капитана хубаво да си поспи се изкачи горе, като разбира се погледна по пжтя барометра.

Като се изкачи на моста, той отново застана при компаса, стараяйки се напраздно да види нещо сжс своя голям далекоглед в тоя мрак на бурната нощ.

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

Но не за длго. . .

Не се мина по-вече от четвжрт час, когато изведнжж един страшен удар го подхвърли и застави да се сжбуди.

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

„Чайка“ не се мжрдаше от местото си. Тя с пжлен ход се беше връзала в една плитковина.

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

Но и без тжзи заповед всички офицери и моряци от „Чайка“ бжрзо се изкачваха на горния под, пжлни с ужас и отчаяние.

IV

Капитана не изгуби присжствие на духа в тия критически минути.]

Напротив!

Сжзнанието за опасността, на която се излагаха поверените му хора и любимия му клипер, като че ли удесетори неговата енергия, наелектризира мжжеството му и изостри находчивостта му.

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

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

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

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

— Закрепи ветрилата, и бждете юнаци момчета! Маневристите по вжжените стжлби! На стожерните площадки! Предните и задни долни ветрила кжм стожера! Носовите ветрила спустни!

Гржмовития му глас звучеше властно, спокойно и уверено.

И тая властна увереност, това силно обржщение, което отпрати кжм кжрмчиите, не позволиха на паниката да обхване човешките души и да затжмни разума. И моряците, закалени в строгата морска дисциплина, без най-малко колебание изпжлниха командата на капитана. Маневристите бжрже се качваха в тжмнината по вжжените стжлби за да снемат, стойки по напречниците, средните стожерни ветрила, а долу другите моряци теглеха вжжетата, за да подберат долните платна и спустнат носовите—

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

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

Той не се доизказа и прилагайки говорната тржба, извика нагоре с всичката сила на своите здрави дробове:

— По напречниците!

Старшия механик стремглаво се спушна в машината и заповяда да запалят огня в котлите. Машината бжрже биде осветена от огньовете на лампите и фенерите. В котлите вече имаше вода. Пещите заредени с вжглища. Огнярите, бледи и развжлнувани, бжрзо подпалваха вжглищата с трески, като за по-скоро ги мокреха с гас.

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

— Прегледайте усойниците. Не тече ли от някжде. Ако нейде тече, всички водочерпалки и пластири на пробитите места. Гребните лодки да сж готови за спущане. Подофицерите с брадви при стожерите. Да се приготвят орждията и другите тяжести за изхвжряне от кораба. Да се осветят помещенията и да се изнесат горе фенери. Разпоредете се!

Капитана говореше бжрзо, отсечено и нервно.

И когато даде заповедите си, прибави конфиденциално:

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

— Плжтно. А няма ли да заповядаме да стреляме за бедствие?

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

Старшият офицер отиде да изпълни всички нареждания на командира. Капитана търсеше с очи старшият навигатор на моста.

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

Ветрилата бяха закрепени.

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

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

Старшият навигатор се качи на моста и докладваше на капитана, че у носовата част на клипера дълбочината е 3·50 метра, а на кърмата — 4.

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

— Пясък.

Надеждата в сърцето на капитана расте. Тя става още по-голяма, когато изпратения от старшият офицер мичман докладва, че никжде не тече.

При това и вятъра започва по малко да стихва.

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

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

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

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

Капитана виде това и извика:

— Дръжте се здраво момчета. Не се заяпвай!

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

Някой каза:

— Скоро всички ще измрем, братци!

Минаващия на близо старшият офицер чу тия думи и извика:

— Ето че разправяш глупости! Личи, че си новобранец! Към разсърване ще се смъкнем от плитковината! Още малко има до като смъне.

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

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

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

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

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

— Нищо!

— Наблюдателя! Виждаш ли брега?

— Съвсем не, вашескобродие . . . Само мъгла.

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

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

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

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

— Ще трябва да се облека.

И той прати наблюдателя за палтото си.

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

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

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

— Ще заповедате ли?

— Да. Изхвърляйте! . . .

И капитана извика през говорната тръба:

— Да се изхвърли носовото орджие . . .

Корабника Никитич повтори командата и се провикна:

— Хайде момчета, орждието да хвърляме!

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



— Не може да приближи човек! — каза някой,

— Изведнѣж ще те помете вълната . . .

Тогава един от старите моряци извика:

— Не бойте се, ще се приближим.

И като се обжрна към старшия офицер:

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

Ще метна на орждието примка.

Мисълта беше добра. Моряка привързаха с вжже. Той преметна примката и блъсна от вълната биде. удържан с вжжето, чийто край държаха другите моряци.

V.

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

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

В сжщото време другата част от моряците изнасяше бт долу разни запасни части от рангоута, такелаж*), чували с провизия, бжчви сжс сланина и всичко това се изхвърляше от кораба.

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

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

— Юнашки работиха моряците, Павел Львович!

— Не са ли уплашени? Паника няма ли?

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

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

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

*) Всички вжжени принадлежности на кораба се наричат такелаж.

чувства, че Николай Николаевич не е чужд за тях, разбира тежката им служба, грижи се, не ги измъчва с тежки работи, не се заяда за нищо и никакво и не се отвърщава да поговори понякога с моряка, да му каже ласкава дума, да се поотпусне с някоя шега . . .

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

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

— Ше се стараем! — отговориха стотица гласове.

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

— Покорно благодарим! — отекна отговора.

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

— Безпременно той! — потвърдиха от всички страни.

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

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

VI

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

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

— Четири без пет! — проговори той.

— А кога сжмва?

— В шест.

— Наверно сме заседнали в Гижигинския залив?

— Не инжк. . . Там плитковина няма.

И старшият навигатор показа с ръка зад кърмата и си тури ръкавицата.

— А вятъра стихва, Евграф Иванич.

— Стихва. Струва ми се, на разсжмване сжвсем ще стихне.

— Само вълнението е лошо.

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

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

— С Божията помощ, ще бъдем, Павел Львович!

— Мислите ли!

— Разбира се! — промълви старшият навигатор, схващайки колко жестоко би било да отговориш иджк на човек в положението на капитана.

— Да бяха побързали с парата. . .

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

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

— Парата готова!

— Пжлен ход назад! — Извика той в преговорната тръба. — Внимавай на жрмилото! От носовия навес всички долу! — командваше капитана.

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

Машината затрака. Из тръбата излизаше дим и отлитаха искри, отнасяни бързо от вятра.

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

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

Мина се минута, втора, трета.

Машината често и гржмко отбиваше своите тактове. Винта пенеше водата. Но „Чайка“ като че ли обкована, но же лаеща да се освободи от веригите си, само потреперваше блжскаше се в джното и не се мрдаше от мястото си.

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

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

Клипера не мрдаше.

— Предния стожер сечи! — с бесен глас извика капитана. Старшият офцер се хвжрли към носовия навес. . .

Брадвите беха вече вдигнати. . .

— Остави! . . . Не трябва! — раздаде се изведнжж вик пжлен с радост и щастие.

Сжщо такъв радостен вик се откърсна у моряците и се разнесе по горния под.

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

След десет минути ход капитана извика:

— Стоп машина!

И шом клипера се спря, изкомандва:

— За закотвяне! Хвжрляй котвата!

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

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

— Слушам!

— Не тече ли от нежде, Николай Николаевич?

— Не тече. . .

— Отлично. . . Отивам да спя.

VII

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

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

— Спеше ли?

— Спях, вашескобродие!

— И не чу нищо?

— Сжвсем не, вашескобродие!

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

— Сигурно!

— Прехвжрли ли, Рябка!

— Сжвсем мжничко, вашескобродие!

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

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

— А барометра се качва, Павел Лвович!

Превел от руски Л. С.



МОРСКИ НОВИНИ.

I. Известия из дейността на Българския Народен Морски Сговор.

1. Основани клонове.

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

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

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

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

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

2. Беседи и събрания.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

салона е била декорирана като морско джнѳ, кждето е била представена работата на водолаза; срещу входа е бил устроен светящ вжртящ се фар. Чистия приход от това праздненство вжзлиза на 21535 лева, 25% от които са изпратени на Централния комитет на Б. Н. М. Сговор вжв Варна.

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

4. Разни.

— ЦЕНТРАЛНИЯ Комитет на Бжлгарския Народен Морски Сговор е решил за в бждаще да плаща хонорар на всички вжншни сжтрудници на издаваната от Сговора „Морска Библиотека“ в следния размер: за оргинална статия в размер на една печатна кола — 500 лева, за преводна статия в сжщия размер — 300 лева. Членовете основатели вжв Варна и членовете на комитетите (управителните тела) на клоновете на Б. Н. М. Сговор не получават хонорар. Те, според духа на временния устав, трябва да работят безвжзмездно.

— В ОБЩОТО сжбрание на членовете-основатели на Бжлгарския Народен Морски Сговор, сжстояло се на 18 февруарий т. г. вжв гр. Варна, редакционния комитет на Сговора се преустроен, като на местото на излезлия председател капитан-лейтенант Вариклечков, поради промена на местожителството си, се избра директора на Рибарското Училище — Борис Станев. В сжщото сжбрание, за уредник на основания от Сговора вжв Варна морски музей, се избра П. Пампулов — кандидат инженер-корабостроител.

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

— БУРГАСКИЯ клон на Б. Н. М. Сговор е апелирал кжм всички дружества и ученолюбиви сили в града и околността му да сжбираат предмети и находки подходящи за морския музей вжв Варна. Сжщия клон е установил за свой традиционен праздник (годишен) деня Богоявление (19 Януарий), на който през деня ще се устройват големи морски тжржества, а вечерта — голем морски бал.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— В ЦЕНТРАЛНИЯ Комитет на Б. Н. М. Сговор се получи едно събезно поздравително писмо от Италианската Морска Лига, предизвикано от едно наше запитване до Лигата. Италианското писмо-отговор, което безсжмнено ще интересува всеки член на Морския Сговор, даваме из цело подолу, преведено на бжлгарски:

Италианска Морска Лига

Рим, 1 февруарий 1922 г.

под Височайшето покровителство
на Н. В. Краля

Почетен Председател Duca D. Aosta

До Почитаемото Председателствъ
на Бжлг. Народен Морски Сговор
ВАРНА.

Главно Представителство.

На вежливата поката на почитаемото председателство, бжрзаме да дадем желаните информации, радвайки се, че тоя случай ни дава възможност да предложим на Бжлгарската ни сжестреница искрени поздравления за едно джлго и блестящо сжществувание, посветено изцело за доброто и величието на своето отечество.

Италианската Морска Лига цели да развие и приложи националната енергия по море и да формира в страната сжзание за значението на морето (морската мисъл).

С постоянна усжрдна работа и с активна пропаганда между учащите се и обществото, Италианската Морска Лига се занимава с военния и тжрговски флоти, вжтрешна навигация, риболов, морски спорт, морско обучение, благотворителност и пр.

Пропагандата в училищата, кждето трябва да се стабилизира морската мисъл, се прави посредством лекции, картички, брошури, карти, а в обществото — посредством сказки, различни публикации, вестници, списания, книги, конкурси с премии за морски работи, календари, илюстровани картички.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Това до тук са основните бележки относно организацията на нашия сжюз. По-пжлни сведения могат да се извадят от публикациите, които в отделен пакет се считаме щастливи да изпратим на почитаемият Бжлгарски Народен Морски Сговор.

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

И с нови по-горещи пожелания Италианската Морска Лига изпраща на Бжлгарската си сестра своите братски поздравии.

Главен секретар: С. Carnevale.

II. Вътрешни новини.

1. Рибарство.

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

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

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

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

Дружеството за сега се занимава само с таянно риболовство; би имало още по-голям успех, ако се земе с риболовство в открито море.

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

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

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

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

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

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

— ПРИ бюрото за риболовството в М-ството на Земледелието е назначен организатор на рибарските кооперации.

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

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

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

2. Пристанища и мореплаване.

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

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

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

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

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

— ПЛАВАНЕТО по Дунава е открито от 1 април

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

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

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

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

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

*) RT — региср-тон, английска мерка, приета и от всички останали държави за измерване на вместимостта на кораба. 1 RT = 100 английски кубически фута = 2'83 кубически метра. Общата вместимост на кораба се състои от вместимостта на всички корабни помещения и надстройки, а чистата вместимост само от тая — на помещенията предназначени за полезен товар на кораба.

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

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

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

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

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

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

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

За поддржане старата стена между морето и солниците, солопроизводителите плащат освен всички други данъци и един доброволен данък — 16⁰/₀ от брутното си годишно производство — само за поддржане на въпросната стена.

— С ЗАКОНПРОЕКТА за извънредния бюджет на държавата за 1922—1923 и следващите до 1925—1926 финансова година се искат кредити от 2,609,820,000 лева, които съгласно чл. 2 от законопроекта ще се покрият с произведения 6¹/₂⁰/₀ вътрешен народен заем от 1921 г. и бъдещите външни заеми. Кредитите се искат главно за постройката на язо-вирове и разширение на железопътната мрежа и пристанищата. В кредита за язо-вирове се предвижда и набавяне на екскаватори (сухи землечерпалки) и драги (водни землечерпалки).

За пристанищата се предвиждат:

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

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

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

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

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

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

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

Всичко за пристанищата се предвиждат 151,000,000 лева т. е. около 6⁰/₀ от целия кредит.

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

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

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

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

3. Корабостроение.

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

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

4. Разни.

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

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

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

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

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

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

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

III. ВЪЖИШНИ НОВИНИ.

1. Рибарство.

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

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

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

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

2. Пристанища и мореплаване.

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

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

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

— ЧЕХОСЛОВАШКОТО дружество за плаване по Елба е открило свои клонове в Хамбург и Магдебург.

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

3. Корабостроение.

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

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

4. Разни.

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

— СПОРЕД решението на арбитра, Чехославия ще получи от Австрийското параходно дружество 3 пасажерски парахода, от Южното Германско параходно дружество 5 товар-

ни парахода и от Маджарското параходно дружество 2 влекача. Независимо от това, Чехославия ще получи от трите дружества 116 шлепа на общ тонаж 70.000 тона.

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

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

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

— ПРИ РАЗИСКВАНИЕТО на морския бюджет в сена-та на Съединените Щати, морските ефективни са били увеличени от 100,000 — както ги е била приела камарата на депутатите, на 110,000.

— ОТ СЕПТЕМВРИЙ 1920 г. до януарий 1922 г. Англия е предала от присвоения германски търговски флот всичко 418 караба с общ тонаж 2.5 милиона тона. От тях германските търговци са получили направо само 9 кораба. Други 195 са се вжрнали под германско знаме посредством Дания и Холандия.

СЪДЖРЖАНИЕ:

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

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

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

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

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

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

Български Народен Морски
Сговор — Редакционен комитет —
Варна.

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

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