

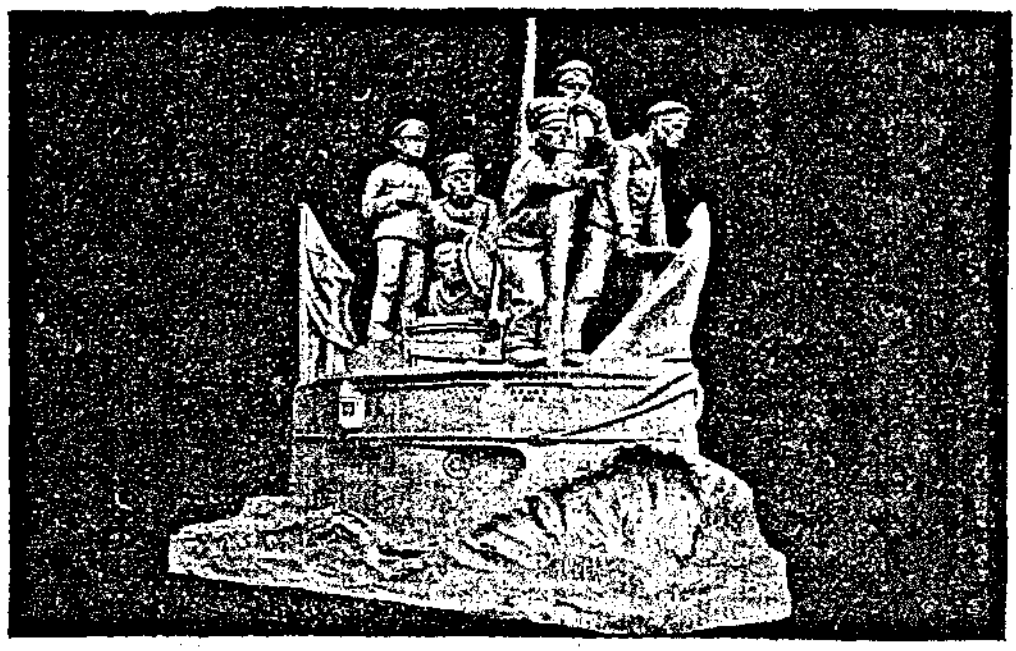
Година I. Брой 4.
Априлъ 1924 год.
гр. Варна.
Урежда:
Книжовно-просвѣтния отдѣлъ.

Списанието „Морски Сговоръ“ се изпраща безплатно на всички редовни членове на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

Какъ да се запиша за членъ на Б. Н. М. Сговоръ? — Обърнете се къмъ секретаритѣ на клоноветѣ на Б. Н. М. Сговоръ въ градоветѣ и селата на Царството. Тамъ кждето нѣма клонове — отнесете се до Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ въ Варна. Месечна членска вноска 5 лева.

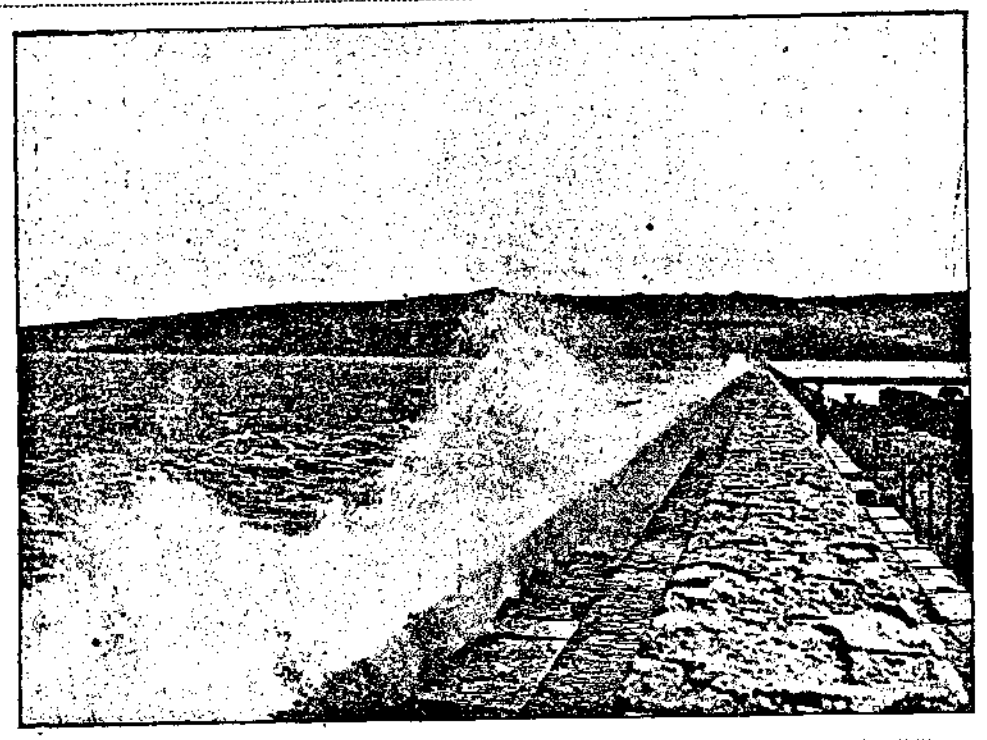
Годишенъ абонаментъ
за България 100 лв.
за чужбина 120 лв.
Отдѣленъ брой 15 лв.
Редакторъ: Сава Н. Ивановъ.

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Бури и смерчове въ Черно море отъ Сава Н. Ивановъ; 2) Приносъ къмъ историята на морската търговия на града Варна отъ П. Драгулевъ; 3) Гемиджийскитѣ сдружения по Дунава отъ Р. К.; 4) Корабостроението презъ 1923 година отъ Jng. D-r C. Commentz, превелъ Зашевъ; 5) Значението на морскитѣ сили за благосъстоянието на държавата отъ Миларовъ П.; 6) Морски новини; 7) Официаленъ отдѣлъ; 8) Морски книгописъ.



Кулата на бившия български подводникъ № 18 Скулптура отъ К. Шиваровъ.

Списанието „Морски Сговоръ“ е удобрено и препоржчано отъ Министерството на Народното просвѣщение съ окржжно № 447 отъ 9.I.1924 год. и отъ М-вото на Войната съ наредба № 22 отъ 1923 г.



Разбиваща се вълна о вълнолома на Варненското пристанище.

Сава Н. Ивановъ.

БУРИ И СМЕРЧОВЕ ВЪ ЧЕРНО МОРЕ.

Черното море съ право се счита, като едно отъ бурнитѣ морета, но благодарение на това, че то нѣма острови и подводни опасности, освенъ близко около брѣга, въ него ставатъ много по-малко корабокрушения, отколкото въ другитѣ морета.*) Въ Черно море буритѣ сж доста чести, появяватъ се внезапно, отначало духатъ съ голѣма сила, но скоро силата на вѣтъра намалява и изобщо той не продължава дълго време. Въ старитѣ времена, когато по водитѣ на Черно море сж плавали само гребни и вѣтроходни кораби, буритѣ сж били единъ голѣмъ недостатъкъ за морето, но днесъ — при наличието на науката за предсказване на времето, модернитѣ парни и моторни кораби и многото искуствени пристанища, съ които е усеянъ брѣга — тѣ не сж опасни за модерното корабоплаване.

Даже до преди 30 години е имало люди, които заедно съ старитѣ моряци подържали мнението, че Черното море е опасно заради буритѣ си. Този неблагоприятенъ периодъ за Черното море е характеризиранъ отлично въ единъ трудъ на руския капитанъ II рангъ Скаловский съ думитѣ:

„Честитѣ корабокрушения и много други нещастия, които произлизали отъ много лошото състояние на мореплаването, заставили мореходцитѣ да мислятъ, че това море е негостоприемно. Ужасътъ имъ отъ Черно море билъ толкова голѣмъ, че тѣ чакъ едвамъ въ срѣдата на месецъ май се осмѣлявали да се впуснатъ по него и вече къмъ края на августъ бързали да се върнатъ, увѣрени въ това, че течения и бури съ необикновена сила — непознати за другитѣ морета — правятъ безполезенъ всѣкакъвъ опитъ на мореплавателното искуство въ това море".

Тоя неблагоприятенъ периодъ за Черно море е миналъ вече; състоянието на мореплаването — благодарение на голѣмия напредъкъ на науката и техниката — е въ добро състояние и днешнитѣ моряци съ модернитѣ си средства и кораби, пжтуватъ непрестанно кръгла година по водитѣ на Черно море.

Буритѣ въ Черно море сж изследвани най-вече отъ рускитѣ учени, като Шпиндлеръ, Майделъ, Врангелъ, Поморцевъ, Кресновский, Рикачевъ, Панченко, Срезнявский и Клосовский, които ясно и категорически сж се изказали, че едната половина отъ буритѣ въ Черно море произхождатъ отъ циклонитѣ, а другата — отъ антициклонитѣ. При това трѣбва да се забележи, че споредъ опредѣлението на М. Рикачевъ, въ руското Бѣло море само 8—11% отъ числото на буритѣ произхождатъ отъ циклонитѣ или антициклонитѣ и че споредъ изследванията на М. Панченко и Б. Срезнявский, часть отъ циклонитѣ, които посещаватъ Черно море, а именно 30%, се зараждатъ въ самото море.

Черното море се посещава най-много отъ буритѣ презъ студеното време на годината (м. ноември до мартъ) и тогава тѣ иматъ най-голѣма область на действие, по сж продължителни и духатъ съ по-голѣма жестокость. Лѣтнитѣ бури сж поредки гости на морето, разразяватъ се въ по-малко пространство, не сж тъй силни и траятъ малко време. Даже и презъ зимата буритѣ не могатъ да обхванатъ цѣлото Черно море, а само часть отъ него. Често се случва, че отъ две близки мѣста на Черно море, едното по-често се посещава отъ буритѣ, отколкото другото. Изобщо взето, буритѣ сж по-вече присжщи на северната часть на морето, отколкото на южната му часть. Тѣхното съотношение за различнитѣ му области е приблизително такова: ако вземемъ числото на буритѣ въ южната часть на Черно море за 1, то въ срѣднята му часть ще имаме 5 пжти по-вече бури по число, а въ северната му часть — 10 пжти по-вече. Отъ това се вижда, че южнитѣ води на морето сж по-спокойни, отколкото

*) Вижъ моята статия — „Оправдава ли Черното море настоящето си име" — въ книжка № 3 на „Морска библиотека", стр. 20—27, Варна, май 1922 г.

севернитѣ. Многогодишнитѣ наблюдения върху буритѣ въ Черно море не сж наклонни да подтвърдятъ напълно изказаното мнение отъ нѣкои учени, че морето най-често се посещава отъ буритѣ въ днитѣ на равноденствието. Трѣбва да се отбележи и това, че не винаги зимата въ Черно море е съпроводена съ голѣми бури. Има зимни сезони, когато морето е сравнително много спокойно, като напримѣръ зимата презъ 1920—1921 год. Зими съ особенни силни студове и бури се появяватъ периодично, но още съ положителность не могатъ да се установятъ, нито голѣмината на периодитѣ, нито причинитѣ на тая периодичность. Нѣкои съображения ме каратъ да предполагамъ*), че този периодъ на повторяемость се намира въ предѣлитѣ отъ отъ 20 – 200 години, като при това трѣбва да различаваме два вида периоди — голѣми, отъ 100 до 200 години, като се редуватъ съ малки такива отъ 20—50 години и че малкитѣ периоди се повтарятъ по нѣколко пѫти единъ следъ другъ въ промежутъка на два голѣми периода.

Колкото се се касае до това да запозная читателя съ начина на разпредѣлението на буритѣ въ Черно море и различнията имъ характеръ въ отдѣлнитѣ области на морето, азъ ще се възползувамъ отъ рускитѣ данни и изводи, които сж помѣстени въ последното издание на „Лоція Чернаго моря".

Наблюденията по брѣговитѣ станции за разпредѣлението на буритѣ по месеци, като за буря се счита вѣтъръ, на който скоростьта му е 15 и по-вече метра въ секунда, се виждатъ отъ следващата таблица. Въ нея е дадено процентното число на тѣзи вѣтрове (буритѣ) отъ общото число на наблюденията.

Както се вижда отъ таблицата, най-голѣмо число бури се падатъ на Азовското море и северната часть на Черно море, а най-малкото — на южната часть на морето. Презъ течение на годината тѣ се разпредѣлятъ така: буритѣ биватъ почесто презъ зимата (максимумъ въ януарий), отколкото презъ лѣтото. Въ Азовското море значителенъ процентъ отъ буритѣ се пада презъ есеньта. Зимнитѣ бури се отличаватъ съ по-голѣма продължителность и обхващатъ по-значителенъ районъ. Презъ лѣтото буритѣ сж мѣстни и продължителностьта имъ обикновено е малка.

ОБЛАСТИ	МЕСЕЦИ											
	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.
Азовско море . . .	16,6	12,8	10,2	10,3	9,5	5,4	6,1	6,9	9,8	12,2	12,2	12,2
Кримския брѣгъ . . .	10,2	8,8	7,7	5,8	4,6	2,7	3,5	3,4	6,0	7,2	8,0	9,7
Северо-западната часть на Черно море . . .	9,2	8,4	7,4	5,9	3,7	2,5	3,0	2,9	8,8	7,4	8,4	9,6
Керченския проливъ . .	5,1	5,4	3,8	4,6	2,8	1,9	2,0	1,9	4,7	5,0	2,8	5,0
Кавказския брѣгъ . . .	5,9	4,0	3,3	1,9	0,8	0,6	1,0	0,8	2,0	2,4	3,8	3,9
Западния брѣгъ на Черно море	3,3	2,5	1,9	1,8	0,9	1,2	1,7	1,3	0,7	1,5	2,2	2,6
Анадолския брѣгъ . . .	2,8	2,5	1,6	1,4	0,6	0,2	0,8	0,6	0,3	0,7	2,4	2,9

Що се отнася до направлението на вѣтъра въ буритѣ може да се даде следнята характеристика: Въ открито море най-често се появяватъ североизточни бури; въ северозападната часть на морето и цѣлия западенъ брѣгъ преобладаватъ севернитѣ и североизточнитѣ бури; около Кримскитѣ брѣгове — презъ лѣтото южнитѣ, а презъ зимата североизточнитѣ; покрай Кавказскитѣ брѣгове преобладаватъ буритѣ съ вѣтрове отъ южно направление, а по Анадолския брѣгъ — съ вѣтрове отъ северно направление.

Срѣдно взето за Черно море презъ течение на годината, морето е много развълнувано около 50 дена, при това по-вече отъ днитѣ съ голѣми вълнения се падатъ презъ зимния сезонъ. Споредъ наблюденията въ Сулина, презъ течение на годината морето е било 49 дена много развълнувано, 191 день малко развълнувано и 125 дена съвършенно тихо.

Преди години, когато мореплаването и корабната техника не сж били на нуждната висота и когато науката за предсказване на времето е била въ зародиша си, буритѣ въ Черно море понѣкога сж правили голѣми пакости. Тукъ ще спомена само една отъ най-силнитѣ бури, която е нанесла и грададни вреди. Това е бурята въ Черно море презъ време на Кримската война (2. XI. 1854 год.), която разстрои съюзния флотъ на Англия, Франция и Турция, стоящъ на котва около Кримскитѣ брѣгове, за да подържа обсадата на Севастополъ. Само за единъ день съюзния флотъ е загубилъ 1500 человѣка, а освенъ това — храни, облекло и припаси на стойность 60 милиона лева, по тогавашната стойность на лева.

На нашето Черно море не сж чужди и смерчоветѣ, макаръ да сж едно рѣдко явление въ неговитѣ води и да сж съ много малки размѣри. Рибнитѣ дъждове, които падатъ понѣкога у насъ и плашатъ населението, мисляйки ги за нѣщо лошо или за нѣкое Божие наказание, сж дѣло на тия черноморски смерчове, които сж известни на малцина въ България.

Смерчове въ Черно море сж забелезвани около Тендровската коса, северо-източната и юго-източната часть на морето — тамъ, кждето капитанъ II рангъ Скаловский предполага, че понѣкога избива долното Босфорско течение на повърхностьта на Черно море. Най-често, обаче, сж наблюдавани смерчове въ морския районъ при Батумъ. Изобщо смерчоветѣ въ Черно море сж съ малки размѣри и се движатъ отъ морето къмъ брѣга. Тѣ сж присѫщи на лѣтото и се случватъ преимуществено следъ обѣдъ. Смерчове сж наблюдавани и въ Варненския заливъ. Така напримѣръ, на 19. VIII. 1904 год. въ 3 часа следъ пладнѣ въ морето при Варна сж се образували два смерча; единиятъ отъ тѣхъ е отивалъ на изтокъ, а другиятъ — на западъ. Последниятъ се е разбилъ между вълнолома и морскитѣ бани*) Рибенъ дъждъ е падналъ въ Варна презъ нощьта на 31. V. срещу 1. VI. 1906 година, при силенъ морски вѣтъръ (буря); въ четвъртия участъкъ на града сж били намерени 20 малки акуловидни риби — „Acanthias", на дължина около 20 сантиметра*).

Варна, 8 януарий 1924 год.

*) Главно съобщенията за голѣмитѣ замръзвания въ Черно море отъ IV вѣкъ насамъ, въ които се забелезва известна, макаръ и неочибиеща периодичность (Авторътъ).

*) Вижъ — „Втори годишенъ отчетъ на Варн. Археологическо Д-во за 1907 година", Варна 1908 год., стр. 55 и 56.

П. Драгулевъ.

ПРИНОСЪ КЪМЪ ИСТОРИЯТА НА МОРСКАТА ТЪРГОВИЯ НА ГРАДА ВАРНА.

Единъ дребенъ по сжщностьта си, но важенъ за търговската история на гр. Варна, е факта за началото на прѣката и далечна негова морска търговия.

На връхъ на коледа въ 1880 година, предъ скелята въ Варна, хвърли котва и даде поздравителенъ сигналъ парахода отъ С. М. Norvood С-о, s/s „Viatka". Агента Статъ Паница наруши коледното си празднуване за да влезе въ разбиране за причинитѣ на това необичайно посещение на единъ такъвъ голѣмъ параходъ и то идящъ направо отъ Лондонъ.

Въ мигъ между българския свѣтъ се разнесълъ слухътъ, че пристигналия параходъ носи 100 тона или 100,000 оки търговски стоки безъ трансбордманъ въ Цариградъ — направо отъ Лондонъ отъ българската търговска кжща Велико Христовъ. Праздничнитѣ дни позволиха и мало и голѣмо се пренесло на морския брѣгъ при скелята да види „Виятка", носящъ направо отъ Лондонъ необичайно голѣми количества — 100 т. — стоки за България и то отъ българска кжща въ Лондонъ! Всѣки смѣталъ, че това е едно сжбитие, на което е желаялъ да бжде свидетель — дори и познатия на старитѣ варненци родолюбецъ, свещеникъ Иванъ, пожелалъ да бжде единъ отъ свидетелитѣ на това сѫбитие, посетилъ сжщо брѣга и отправилъ своитѣ старчески духовни молитствувания и благодарности къмъ Бога, че е отворилъ вратитѣ за нова търговска ера на Варна и за цѣла България. Свещеникъ Иванъ разбиралъ какво значение иматъ за една държава, а особено за единъ морски пристанищенъ градъ, прекитѣ връзки съ чуждитѣ страни и какъ бърже се развива търговията въ единъ градъ като Варна, когато се освободи отъ опеката на ориенталското посредничество на караманлиитѣ, арменцитѣ, гърцитѣ и евреитѣ въ Цариградъ, които ядатъ найдобритѣ плодове отъ търговията, а намъ тукъ оставятъ баберкитѣ.

До колко е била голѣма и всеобща радостьта въ Варна отъ завързване на прѣки превозни сношения между Англия и Варненското пристанище, се вижда отъ факта, че свещеникъ Иванъ и всички първенци търговци написали и съ подписитѣ си скрепили особенъ благодарственъ адресъ до Главния Директоръ на С. М. Norvood С-о по случай испращането на s/s „Viatka" да свърже тия сношения.

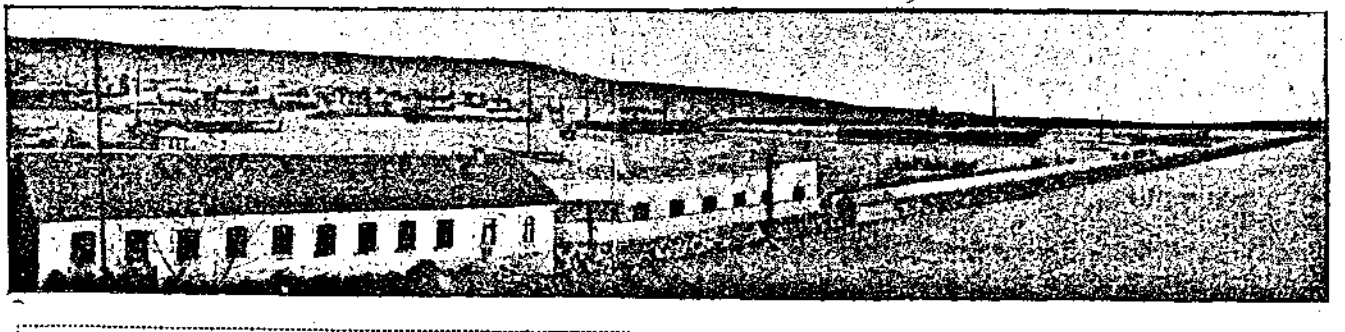
Въ дѣйствителность, тая заслуга, която ще намѣри своето благодарно мѣсто единъ день, когато се напише историята за развоя на търговията въ Варна, се дължи на живия старши братъ отъ синоветѣ на покойния заслужилъ на търговията и обществото въ Варна, Дѣдо Велико Христовъ — Аврамъ В. Христовъ. На инициативата на Аврамъ В. Христовъ се дължи посещението на s/s „Viatka" въ Варна и откриването на ерата на прекия сточенъ преносъ отъ чужбина въ Варна.

Аврамъ В. Христовъ, заедно съ втория си братъ управлявалъ кантората Велико Христовъ въ Лондонъ, която получавала поржчки за разни стоки направо отъ България, но винаги ставало нужда поржчанитѣ стоки да се пращатъ до Цариградъ и отъ тамъ да се препращатъ въ Варна, защото ни единъ отъ параходитѣ не намиралъ смѣтка да посещава пристанището Варна съ нѣкакви си 20—30 тона, до колкото е могло да се събератъ всички поржчки.

Аврамъ се опиталъ да убеди Главния Директоръ на С. М. Norvood С-о да пусне единъ отъ параходитѣ до Варна, но директора отказалъ да направи това, до като не се натовари на парахода поне 100 тона стока. И решилъ Аврамъ да реализира желанието и идеята си иначе: той получавалъ и изпълнявалъ поржчкитѣ, но ги задържалъ, до като се събератъ 100 тона. Точно въ два месеца и половина спиранитѣ стоки достигнали количеството 100 тона и той ги натоварилъ и изпратилъ съ условие парахода да ги разтовари направо въ Варна. Това начало за Аврама билъ цѣлъ триумфъ.

Началото е било не по-малъкъ триумфъ и за тогавашнитѣ търговци въ Варна, които начело съ покойнитѣ Ангелъ Митевъ, свещеникъ Иванъ, Статъ Паница и др. сж пратили възторжени благодарственни писма до Главния директоръ и до кантората Велико Христовъ въ Лондонъ.

Отъ 25 декемврий 1880 г. всички поржчки, получени въ сжщата кантора сѫдържали уговорката: „да ни се пратятъ съ първъ параходъ, *направо* — не чрезъ Цариградъ.



Общъ видъ на Варненското пристанище презъ м. януарий 1924 год. Фотог. В. Аганчиянъ



Северо-западниятъ жгълъ на Варненския заливъ при развълнувано море (Варна 1923 год.)

Р. К.

ГЕМИДЖИЙСКИТѢ СДРУЖЕНИЯ ПО ДУНАВА.

Между много стари първобитни занятия, които ги виждаме постепенно да пропадатъ, поради модернизирането имъ и замѣняването имъ съ машинно-фабричното производство или пъкъ поради силната конкуренция отъ странство съвпада и гемиджилика (вѣтроходството), който занаятъ е давалъ препитание на хиляди семейства до преди изнамерването на параходитѣ и дори до преди 20—25 години, а днесъ е на изчезване; следъ още много години ще се изгуби безследно и ще остави само единъ споменъ за нѣкогашния „славенъ гемиджиликъ".

Безъ да имаме за цель да изброяваме каква важна роль е играло корабоплаването съ платна въ историята на живота на човѣчеството, въ откриването известнитѣ части на свѣта и пр., ние ще се ограничимъ да опишемъ на кратко сдружаването, дисциплината, правоотношенията на лицата въ тоя занаятъ, които работи сж се уреждали по единъ установенъ и почитанъ отъ всѣкиго обичай, безъ да е сжществувалъ какъвто и да е писанъ или гласуванъ отъ сдруженията уставъ, нито пъкъ нѣкой законъ отъ властьта.

Всѣки, който е постжпвалъ, (та и сега въ нѣкои вѣтроходи пакъ е така), въ кой да е корабъ, той е знаялъ какво възнаграждение ще получава, безъ да има нужда отъ „пазарлъкъ" (ценяване), както това става за по другитѣ занаяти, съ изключение на овчарството, градинарството, риболовството, па може би и други занаяти, така сжщо си иматъ „обичайни сдружавания", прилични на сегашнитѣ кооперативни дружества.

Предмети на вѣтроходнитѣ (гемиджийскитѣ) сдружавания сж: кораба, куманята (храната), навлото (наемъ за превозъ на стока съ кораба) и труда на тайфата, както се наричатъ изобщо подъ едно име, лицата съставляващи обслугата на кораба.

Вѣтроходитѣ (гемиитѣ) биватъ притежание на единъ или нѣколко души и тогава се дѣлятъ на пай — части; тѣ се управляватъ отъ единъ капитанъ, неговъ помощникъ куртараджия (пилотъ), моряци споредъ голѣмината на кораба отъ 2 до 8 и повече души и единъ мучу за кафеджия и прислуга на тайфата.

Притежателитѣ предаватъ кораба съ всичкитѣ му принадлежности подъ отговорностьта само на капитана, комуто авансиратъ суми за куманя.

Мнозина отъ капитанитѣ е имало да сж били и сами да сж притежатели или съучастници въ притежаването на вѣтрохода, но това не е измѣнявало въ нищо неговото положение като капитанъ, освенъ вънъ отъ работата, да дири смѣтка за своя „пай" отъ кораба въ печалба или загуба.

Капитана е пълновластенъ господарь на кораба, той си избира самъ тайфата, която безпрекословно му се подчинява; той навлосва, той харчи за всичко и получава паритѣ; негова е грижата за доставяне храна, пазене имуществата — инвентаря на кораба и пр. Съ една речь, той владѣе кораба и нигде никога нѣма да подирятъ притежателя, при каквито и да сж били случаи и други работи, освенъ когато кораба ще се отчуждява и когато „тайфата" ще си прави „дѣлбата".

Установено е следъ всеки „сеферъ" (рейсъ — пжтуване на кораба), да се гледа смѣтка и всѣкиму да се дава „пая". Дѣлбата става така: отъ добититѣ пари най-напредъ се спадатъ разноскитѣ по „куманята" (прехраната) и се даватъ на притежателя

или капитана, който ги е авансиралъ; остатъка се дѣли на две части, отъ които едната часть е за кораба, а другата за цѣлата тайфа, която си я подраздѣля на равни части, като се смѣта: две части на капитана, по една на пилота и моряцитѣ и половина на „мучото"; ако мучото е помалъкъ отъ 15—16 години дава му се само ¼ часть; ако е по-голѣмъ ½, ако взима и участие въ работата на моряцитѣ дава му се цѣль „пай".

Притежателитѣ като вематъ своя дѣлъ (половината отъ всичката часть) даватъ най-напредъ на капитана „дюменджи пай" (право за кжрмачество), въ такъвъ размеръ: смѣта се, че всичкия ½ пай, напримѣръ е 200 лева, обслугата (тайфата) на кораба, заедно съ капитана се състои отъ 5 души; дѣлятъ се 200 лева на 5 по 40 лева и едната часть отъ така опредѣления процентъ се дава само на капитана, извънъ получаванитѣ два пая, като добавъчно възнаграждение, наречено „дюменджи пай".

Следъ това притежателитѣ вече си дѣлятъ остатъка споредъ частитѣ, които иматъ въ кораба.

Всичкитѣ поправки, нови приспособления въ вѣтрохода, сж въ тяжесть само на притежателя; той плаща отъ себе си и на пазача „кжшла парасж", когато остане вѣтрохода на зимовище въ Дунава, гдето и да е.

Особенность е въ гемиджиитѣ, че тѣ всички се хранятъ отъ единъ казанъ, еднаква за всички гозба, и понасятъ на равно разноскитѣ по прехраната (куманята), въ която влиза, и тютюнъ, и питиетата, па макаръ и да има между тѣхъ такива, които не ги употрѣбяватъ. За гоститѣ си капитанитѣ винаги съхраняватъ по нѣщо особено, да ги почерпятъ и въобще много сж любезни спрямо всѣкиго при посещение на корабитѣ имъ. Тѣ, и по закона, и по традиции не се подчиняватъ въ водата, въ кораба, на никаква друга власть, гдето и да е освенъ на портовия капитанъ (лиманъ реизъ), комуто безспорно изпълняватъ всичкитѣ заповѣди, като разчитатъ винаги и на всѣкжде на суша и по вода на неговото покровителство, което го и добиватъ, особено въ случаитѣ, когато иматъ стълкновение съ полицията, въ време на голяй, обикновенно като по-вечето моряци; „лиманъ реизи" е въ състояние съ добро да ограничи буйството имъ и да имъ заповѣда да се прибератъ тихо и мирно въ кораба.

Вѣтроходството по Дунава се е упражнявало почти изключително отъ турци и малко гърци, но не мѣстни жители, каквито сж турцитѣ. По тази причина по-вечето отъ названията на предметитѣ, или работитѣ имъ сж на турски езикъ и сж станали общоупотрѣбителни на цѣлото население.

Преди този занаятъ е билъ толкова доходенъ, че сж биле сочени като състоятелни и ползуващи се съ неограниченъ за това време кредитъ, всички ония, които сж притежавали кораби, или сж имали въ тѣхъ нѣкой дѣлъ. Капитанитѣ се ползували съ особено уважение и довѣрие на всѣкжде, защото многото работа, добритѣ навла, безъ сетнешната и сегашната конкуренция на параходитѣ по бърна и ефтиния, сж имъ давали добъръ приходъ, за да могатъ добре да се поставятъ въ обществото, да си посрещатъ на време задълженията, да правятъ имоти и пр., а пъкъ преди всичко едно отъ главнитѣ условия за постигането на едно такова завидно положение, и тогава, и сега, па и за въ бждаще, е: да имашъ пари, да си състоятеленъ, па макаръ и недоученъ, дори и неграмотенъ, каквито сж биле и каквито сж по-вечето отъ капитанитѣ на корабитѣ съ платна по Дунава. За характеристика на тия блаженни времена сж останали доста весели приказки между тия вѣтроходци (гемиджии), отъ които една поставя тоя занаятъ по-високо и отъ училището: „Мехтебе (школая) гиденъ чапкжнъ олуркахпе - гемиджилжкъ" (който ходи на училището чапкъчинъ става — благатно е вѣтроходството).

Качествата и достойнствата на капитана се добиватъ чрезъ дълго пжтуване и чиракуване като морякъ, пилотъ и следъ като се изучатъ всичкитѣ додробни части, командата на кораба, мѣстата по Дунава, добиятъ се познания за времето, обичайнитѣ права и задължения, по-важнитѣ портови наредби и пр. Отъ тия капитани мнозина и до сега се дирятъ и служатъ като пилоти-кжрмчии по параходитѣ, особено по ония, които нѣматъ постоянни редовни пжтувания по Дунава.

Сжществующитѣ и сега кораби, почти всички по Дунава, сж вече изгубили първата уредба на съдружничеството, защото нѣма едновремешиитѣ печалби. Сега служатъ вмѣсто шлепове за да ги влачатъ параходитѣ, пълни или праздни, обикновено за нагоре срещу течението, тъй като днешнитѣ условия на търговията не търпятъ дълги бавежи за да се чака благоприятенъ вѣтъръ за плуване съ платна. Ония отъ тѣхъ, които изискватъ поправки съ голѣми разноски, биватъ продавани едва ли не само за материала. Подържатъ се още нѣколко по-голѣми кораба въ изправность, но както казахме, повечето съ наемна тайфа, и то само за работитѣ на притежателитѣ имъ, по пренасяне дърва, дървени вжглища, камъни, пѣсъкъ и др. и твърде малко чакатъ на вънкашно навлосване до Браила, Галацъ и по-нататъкъ, както е било едно време. Малкитѣ тумбази, каици, вранници, чамове и други, намиратъ работа въ локалното движение за пренасяне на мѣстни произведения отъ едно наше пристанище до друго, или за прехвърляне камъни, дърва и други за ромжнския брѣгъ.

Така, че тоя занаятъ съ своята уредба трѣбва да се смѣта вече за изчезналъ, както ще изчезнатъ въ недалеко бждаще и всичкитѣ по-голѣми кораби плуващи съ платна по Дунава защото не сж пригодни, не сж полезни вече за съобщенията и търговията, при сегашнитѣ усъвършенствувани параходи съ голѣма бързина, опредѣлено пристигане, ефтини навла, които отъ самата конкуренция между тѣхъ постоянно се намаляватъ въ полза на поминъка и търговията въ нашата страна.

(Изъ списание „Народно стопанство", год. I, брой 14, София, 15.IX.1904 год.).





Единъ прелестенъ изгледъ отъ Морската градина въ Варна (1923 г.).

Jng. D-r C. Commentz.

КОРАБОСТРОЕНИЕТО ПРЕЗЪ 1923 ГОДИНА.

Когато къмъ края на 1922 год. положението на свѣтовното корабостроение изглеждаше съвсемъ безутешно, надѣваха се, че поне презъ следующата година обстоятелствата ще се измѣнятъ. Чрезъ развитието на свѣтовното икономическо положение, а особно това на тонажния пазаръ, тази надежда съвсемъ изчезна, а особенно следъ окупацията на Руръ, която му нанесе последниятъ смъртоносенъ ударъ. И все още се намира въ Съединенитѣ Щати единъ значителенъ процентъ на излишенъ свѣтовенъ тонажъ, все още се намира свѣтовната търговия въ лошо положение, а изгледи за подобряване има много малко. Никжде въ свѣта нѣма излишни пари за строежъ или даже само за модернизиране на сжществующия търговски флотъ. Ето защо, не е никакъ чудно, че презъ изтеклата 1923 год. свѣтовното корабостроение е още по-вече намалѣло. Въ никоя страна, която има чувствително корабостроение, не се е увеличило производството на корабостроителницитѣ.

Въ сухи числа изразено развитието на свѣтовния тонажъ е следното:

Години	Англия	Америка	Германия	Япония	Холандия	Италия	Свѣтов. тонажъ	Забел.
1922 г. 30. IX.	1616	143	416	97	177	210	3091	Отдѣлнитѣ числа представляватъ всѣко 1000 бр. рег. тона.
31. XII.	1468	139	350	94	143	211	2954	
1923 г. 31. III.	1492	173	333	83	121	185	2860	
30. VI.	1338	134	301	72	99	141	2544	
30. IX.	1271	99	299	78	104	145	2477	

Даннитѣ отъ тази табличка трѣбва да се вематъ предпазливо, защото въ много страни работата около една часть кораби, намиращи се въ постройка е, или доброволно спрѣла, или пъкъ е трѣбвало е да бжде преуснановена. Така напр. въ Англия къмъ края на Септемврий м. г. 20% отъ намиращия се въ строежъ тонажъ е билъ въ пъленъ застой, а сжщевременно въ Германия, Холандия и въ Скандинавскитѣ страни работата около много кораби е спрѣла, защото нуждния за цельта материалъ е билъ задържанъ въ Руръ.

Ако се пресмѣтне общиятъ тонажъ, около който не се работи вече, да е 15% отъ намиращия се въ строежъ такъвъ, то ще се получи къмъ 30 Септемврий м. г. едно общо намаление на свѣтовното корабостроение съ около 35%.

Но най-тежко е засегната чрезъ тази криза въ корабостроежа Англия. Действително процентно взето това не е вѣрно, обаче друго трѣбва да се има предъ видъ: развитието на корабостроителната индустрия въ Англия е отъ такава голѣмина и естество, че указва грамадно влияние на икономическия животъ на страната. Кржгло взето, въ годинитѣ преди последната (европейска) война се намираха въ Англия около два милиона тона въ постройка; сега, следъ като извадимъ изоставения отъ строежъ тонажъ, работата възлиза едва наполовина, въпреки че всички корабостроителници сж били значително разширени презъ време на войната. Още по-тежко е намалението на строежа на военнитѣ кораби. Преди войната въ английскитѣ корабостроителници работеха 200,000 души работници, а вложенията капиталъ въ английския корабостроежъ възлизалъ на 35,000,000 лири стер-

линги. Преди войната срѣдно взето 20% отъ английскитѣ докове и хелиити стояха праздни, а сега презъ последната година е работено само на 23% отъ тѣхъ, 10% бѣха заети съ кораби, на които работата бѣше прекратена и 67% стояха съвсемъ праздни.

Американскиятъ корабостроежъ, който презъ време на войната достигна изкуствено до необикновено голѣма дѣеспособность, сега вече не прави голѣма конкуренция на английския корабостроежъ. Както се вижда отъ горната таблица, американското корабостроение въ последната година е много силно намалѣло. Влиянието на стопанската криза тукъ е било още по-силно, защото американския търговски флотъ се бѣше чрезмѣрно увеличилъ и далече надминаваше нуждитѣ на страната, а така сѫщо бѣ надвишилъ и способностьта да се издържа отъ онѣзи провинции, които въобще се занимаваха съ мореходство, неразглеждайки даже въпроса за неуспѣха на американското държавно мореходство. Между впрочемъ, намалението настѫпило въ американската корабостроителна индустрия не е отъ такова грамадно значение за страната, както това е за Англия, защото една голѣма часть отъ американскитѣ корабостроителници бѣше основана само да вземе участие и използува момента на внезапното увеличение на корабния строежъ, а следъ като премине тази колминационна точка, да намали или евентуално преустанови това производство. Една редица отъ американски заводи сѫ се занимавали съ корабостроежъ между другото и ведната следъ свършека на войната преминаха отново къмъ своята бивша мирновременна работа (строежъ на мостове и др.). Освенъ това въ Америка хората сѫ свикнали да мѣнятъ професиитѣ си следъ като една индустрия започне да упада, а друга — да прогресира. Това е присѫщо, както на работодателитѣ, така и на работницитѣ. Обаче и положението на сѫщинската корабна идустрия е почти безутешно предъ видъ развитието на нѣщата.

Въ Италия, която успѣ презъ време на войната, а и следъ нея да разшири доста чувствително корабостроителницитѣ си, се отбелезва едно доста осезателно намаление, въпреки че корабния строежъ се субсидира доста силно отъ държавата.

Сѫщо и *Холандската* корабна индустрия тегли извънредно много отъ стопанската криза; всички тѣзи увеличения и разширения на корабната индустрия презъ времето, когато Германия бѣше вънъ отъ свѣтовното съревнувание, трѣбваше отведнажъ да рухнатъ, защото това не бѣше по силитѣ имъ да се борятъ съ появилитѣ се тежки финансови затруднения. Така напр. има много случаи въ последно време, когато холандски заводи сѫ продавали на Германия корабнитѣ материали на едвамъ що започнати кораби или на такива, чиито корпуси сѫ били само спуснати на вода, като понататъшното имъ довършване е ставало въ Германия.

Подобно е положението и на *скандинавската* корабостроителна индустрия презъ изтеклата година.

Въ Германия условията за корабостроежъ презъ изтеклитѣ години сравнени съ тия на другитѣ държави, сѫ относително благоприятни. Корабостроителнитѣ заводи работеха не само за попълване на нормалната нужда отъ тонажъ, но тѣ си бѣха поставили за цель и възстановяването на откраднатия имъ търговски флотъ, за да може тя да задоволи най-насѫщнитѣ нужди на германското народно стопанство. Но все още стои немскиятъ флотъ много назадъ въ сравнение съ търговскитѣ флоти на чуждитѣ държави. Ако разпредѣлимъ находящия се тонажъ върху всѣка една глава отъ населението ще получиме следната картина: — въ Германия на всѣки 1000 души се падатъ едва 42 тона бруто вмѣстимость; Норвегия — 850 тона на 1000 души; въ Англия — 400 тона, а въ Северна Америка — 190 тона.*) Но при все това хвърляйки погледъ върху табличката ний виждаме, че и въ Германия се е значително намалилъ корабния строежъ. И ако въпреки това той все още се е запазилъ, то това не трѣбва да се отдава на нѣкаква си помощь отъ правителството, защото средствата, които отпустна държавата за възобновяване на търговския флотъ бѣха напълно безъ значение. Действително инфлационното стопанство много подпомогна немскитѣ параходни дружества при стремежа на последнитѣ да възобновятъ предишния корабенъ инвентаръ, защото това инфлационно стопанство успѣ да вземе навлата въ чужда валута. Но и тѣзи благоприятни условия изчезнаха презъ втората половина на миналата година, така щото за сега по-нататъшното възобновяване на търговския немски флотъ може да представлява отъ себе си само една цѣль.

Имайки предъ видъ тѣзи обстоятелства ние не трѣбва да се удивляваме, че немскитѣ корабостроителници работеха само за да довършатъ поржчанитѣ по-рано кораби — нови поржчки сѫ постѫпили извънредно малко. Особенно влияние върху този фактъ указа окупацията на Руръ, чрезъ която се нанесе последния ударъ на свѣтовния тонаженъ пазаръ, а отъ друга страна изостриха трудноститѣ на корабостроението. Отъ този моментъ нататъкъ корабопритежателитѣ не поемаха вече риска за нови строежи, понеже разноскитѣ по тѣхъ никой не можеше да предвиди. По този начинъ е обяснимо, защо размѣра на контрактирания тонажъ е билъ тъй незначителенъ, като при това той се е ограничавалъ само върху малки или съ срѣдна голѣмина кораби. Статистика за спуснатия на вода корабенъ тонажъ презъ изтеклата година още нѣма, обаче, приблизително може да се каже, че той достига 330—350,000 рег. тона срещу 525,000 R. T. презъ 1922 г. Ремонта презъ първото полугодие на изтеклата година вървеше сравнително добре, защото много чуждестранни кораби, особенно такива подъ американско знаме, предпочитаха да извършватъ своитѣ поправки въ Германия; презъ второто полугодие, обаче, пострада и този клонъ на корабостроежа, вследствие на неблагоприятното финансово положение, предизвикано отъ чуждестранната конкуренция.

При тѣзи обстоятелства вложенията капиталъ въ корабостроителната индустрия бѣше доста незначителенъ, така щото нигде не последваха понататъшни разширения на заводитѣ. Между другото нѣкои заводи все пакъ успѣха презъ първото полугодие и подъ влиянието на тоя периодъ да попълнятъ своитѣ инсталации въ особности за нѣкои нововъведения, които ще добиятъ своята истинска стойность веднага съ настѫпването на крайното ограничение на работата. Финансовото положение на германскитѣ корабостроителници, подъ влиянието на сегашнитѣ обстоятелства, е извънредно затруднено. Отбелезани сѫ само частични

*) Въ България се падатъ на всѣки 1000 души едвамъ 1 (единъ) тонъ! (Преводача).

Български Народенъ Морски Сговоръ

РЕЗОЛЮЦИИ

взети отъ Събора на крайбрежнитѣ черноморски клонове на Б. Н. М. Сговоръ презъ м. мартъ 1924 год. въ гр. Варна.

1. Българския Народенъ Морски Сговоръ действува за развитието на родното мореплаване, като за тая цель ще ходатайствува предъ държавата за създаване благоприятни условия за разширение на сжществующето параходство и създаването на вѣтроходство и то на първо мѣсто като ходатайствува за изработването на единъ „законъ за насърдчаване българското корабоплаване", кждето като основни принципи да легнатъ тия помощи въ привилегии, които до сега държавата е давала само на Б. Т. Параходно Д-во и които за въ бждаще тя ще трѣбва да дава на всѣко българско дружество или частно лице, занимаващи се съ свои плаващи средства подъ българско знаме съ морски или рѣченъ превозъ.

Естественно е че на тия помощи и привилегии ще трѣбва да се даде една по-целесъобразна форма за да послужатъ тѣ действително за насърдчение на мореплаването.

2. Оценявайки правилно назначението на пристанищата, — да обслужватъ воднитѣ пжтища и водния превозъ, Б. Н. М. Сговоръ ще действува предъ държавата за разширението на Варненското и Бургазското пристанища и снабдяването имъ съ механически средства за товарение и разтоварване на корабитѣ и вагонитѣ, за да могатъ тѣ действително да задоволятъ голѣмитѣ нужди на външната ни презморска търговия. Подъ механически средства ще трѣбва да се разбира на пръвъ планъ постройката на житни елеватори, следъ това снабдяването на пристанищата съ подвижни електрически кранове на широки релси и най сетне, което е особенно належащо за Бургазъ, — снабдяването имъ съ плаващи кранове съ голѣма товароспособность.

3. За да може крайбрѣжният морски пжть, настойчиво подържанъ отъ държавата съ цель да се повдигне чрезъ него стопанското благосъстояние на брѣга, наистина да отговаря на своето назначение, ще трѣбва да се създадатъ условията за неговото използване отъ страна на корабитѣ. Въ това направление Б. Н. М. Сговоръ ще ходатайствува предъ държавата за построяване на малки, по удобни пристанища въ устието на р. Камчия, Месемврия, Анхиало, Созополъ, с. Кюприя, Василико и Ахтополъ.

4. Освенъ тая належаща нужда отъ пристанища Б. Н. М Сговоръ намира, че подържането на крайбрѣжната линия съ корабитѣ на Б. Т. Параходно Д-во въ днешния й видъ е крайно незадоволително, и тая линия не може да изпълни голѣмото си назначение — да послужи като единиченъ лостъ за повдигане крайморскитѣ ни градове въ културно и стопанско отношение. Посещението на малкитѣ пристанища по единъ (Василико и Ахтополъ) или два (Месемврия, Анхиало, Созополъ) пжти седмично при това не винаги редовно, е съвършенно недостатъчно; Крайбрѣжната линия ще трѣбва да се подържа съ най-малко три сигурни посещения на всички пристанища въ седмицата. За тая цель Б. Н. М. Сговоръ ще действува предъ Б. Т. Параходно Д-во, а сжщо и предъ държавата, като съучастница въ това Д-во, за доставянето отъ страна на дружеството най-малко на два малки, специално нагодени за нуждитѣ на крайбрежието, параходи.

5. Съзнавайки, обаче, че удобствата на воднитѣ пжтища не се състоятъ само въ грижитѣ на тѣхнитѣ крайни или междинни пунктове — пристанищата — Б. Н. М. Сговоръ ще ходатайствува предъ държавата за уреждането на хидрографическа, метеорологична, сигнална, специална и др. служби по нашитѣ крайбрежия, тъй необходими за безопасността и сигурностьта на съвременното корабоплаване.

6. Използуването на воднитѣ пжтища предполага наличието освенъ на пристанища на добре проучени и означени плавателни области, най-главно и на плавателни сждове — кораби. Твърде слабото развитие както на нашето корабоплаване, тъй и на строителната ни индустрия, за дълго време още ще ни заставятъ да задоволяваме нуждитѣ си отъ по-голѣмъ корабенъ тонажъ чрезъ поржчки на кораби въ чужбина. За поправкитѣ, обаче, на тия кораби, както и за постройка на малки такива, ще трѣбва да се създадатъ условия, за да се извършватъ тѣ у насъ.

За тая цель Б. Н. М. Сговоръ ще действува за създаването на една ремонтна корабостроителница, въ която да участвуватъ съ инвентаръ или капиталъ отъ една страна държавата, отъ друга сжществующитѣ частни групи или лица занимаващи се съ корабоплаване или изпълнение на корабни ремонти. Предприятието което ще се образува, ще трѣбва да бжде нагодено и за ремонти на локомотиви и постройка на вагони.

7. За да се възобнови сжществующата по-рано въ гр. Василико и Ахтополъ дребна корабостроителна промишленость, Б. Н. М. Сговоръ ще действува за подобрението на водния пжть къмъ тоя край, постройка тамъ на малки пристанища и развитието на горската и минна индустрия въ Странджа планина, като по тоя естественъ начинъ ще се съживи и строежа на плаващи сждове, които ще бждатъ необходими за обслужване на производството въ Странджа.

По сжщия начинъ и за достигане на сжщитѣ цели Б. Н. М. Сговоръ ще действува за постройката на малко пристанище въ устието на р. Камчия и почистване коритото въ долното течение на тая рѣка, за да стане тя напълно плавателна и поеме голѣма часть отъ превоза на дървения и горивенъ материалъ отъ богатата държавна гора Лонгоза.

8. За да се създаде и закрепне у насъ едно истинско морско риболовство, което да усигури заселването на черноморскиятъ ни брѣгъ и да даде на страната ефтината народна храна — рибата, Б. Н. М. Сговоръ ще действува предъ съответнитѣ Министерства за премахването на всички видове данъци, акцизи, налози, такси и т. н., които тежатъ върху риболовеца и рибата.

Пакъ за сжщата цель Б. Н. М. Сговоръ ще действува предъ съответнитѣ държавни учреждения за постройката въ гр. Созополъ на рибарско пристанище, като за това, следъ завършването на строящата се понастоящемъ стена между малкия островъ и града, която ще осигури на рибарскитѣ кораби, само убѣжище, но не и възможность бърже и удобно да товарятъ и разтоварватъ рибата, се премине къмъ постройката на лека дървена на длъжъ край брѣга кейова стена и удълбочаване басейна предъ нея.

9. За да се подпомогне още повече риболовството, а заедно съ това да се създадатъ условия за развитието на рибната търговия и по тоя начинъ да се осигури препращането на рибата до широкитѣ народни маси въ прѣсно състояние, Б. Н. М. Сговоръ ще действува предъ общинскитѣ власти въ гр. Созополъ да влѣзатъ въ разбирателство съ държавата и отдадатъ на концесия постройката на рибно тържище и фабрика за ледъ въ града.

10. За да се създаде, организира, развие и модернизира нашето морско риболовство, Б. Н. М. Сговоръ ще действува за пълното приложение на гласувания и утвърденъ презъ 1922 год., но веднага следъ това забравенъ, законъ за рибарството.

11. При вѣроятнитѣ облекчителни отъ фискаленъ и административенъ характеръ мероприятия спрѣмо риболовството, Б. Н. М. Сговоръ ще препоржчва на българскитѣ риболовци да взематъ мѣрки, да приложатъ усилията си и да подкрепятъ сътрудничеството на тия отъ държавнитѣ и общински органи, които днесъ дирятъ пжтищата за поевтиняването прехраната на широкитѣ народни маси, чрезъ което поменатитѣ облекчения да се използватъ предимно за облекчение прехраната и за подържане, засилване и модернизиране риболовния инвентаръ.

12. Имайки предъ видъ, че солопроизводството край гр. Анхиало може и трѣбва да се развие до степень такава, че да задоволява не само вжтрешнитѣ нужди на страната, а и да изнася морска соль въ чужбина, като по тоя начинъ ще се подпомогне създаването на богатъ поминъкъ на едно помногобройно мѣстно население, ще се прекрати вноса на морската соль въ страната и ще се създадатъ нови приходи за народното стопанство, Б. Н. М. Сговоръ ще действува за създаването за гр. Анхиало на ефтино и удобно превозно съобщение, което ще бжде най-мощния лостъ за бързото развитие на солопроизводството.

Като безспорно най-удобно и ефтино съобщително средство ще трябва да се посочи естествения воденъ пжть, който за да стане използуемъ ще трѣбва да завършва съ едно малко, но удобно пристанище въ гр. Анхиало — мероприятие, което Б. Н. М. Сговоръ ще препоржчва и ще се старае да осжществи чрезъ държавата.

13. Като второ и твърде важно средство за развитието въ модернизирането на солопроизводството, Б. Н. М. Сговоръ ще се старае да пропагандира между дребнитѣ и разединени Анхиалски солопроизводители възприемането и реализирането идеята за обединяване усилията си и средствата за производство подъ най-удобната за случая кооперативна форма.

14. За да се създадатъ удобства за нарастването на солопроизводството, което даже въ днешния си видъ е силно стеснено отъ липсата на достатъчно солни складове, Б. Н. М. Сговоръ ще действува за построяването на нови такива въ гр. Анхиало.

15. За да се спечели за народното богатство още една богата солопроизводителна область, Б. Н. М. Сговоръ ще действува предъ М-вата на Вътрешнитѣ работи и Народното здраве, на Земледѣлието и Държавнитѣ имоти и предъ инспектора на Маларията за ускоряване осѫществяването на проекта за осоляването на Вай-кйойското езеро.

16. Предъ видъ на примитивното състояние на солопроизводството и предъ видъ възможнитѣ перспективи, за да се подсигури неговото развитие и повдигне производството, Б. Н. М. Сговоръ счита като необходими мерки създаването на една специална държавна служба къмъ М-вото на Земледѣлието и Държавнитѣ имоти, която да има седалището си въ Бургазъ или Анхиало и която да изпълнява:

а) Техническото ржководство, контрола и просвѣта на тоя доходенъ промисълъ.

б) Да изработи, планира и прокара решението на въпроса по засилване солопроизводството до степень не само да задоволи напълно вътрешнитѣ нужди, но и да се премине къмъ износъ.

17. За да се използвать голѣмитѣ и прекрасни природни условия за развитието на морелечението у насъ, Б. Н. М. Сговоръ ще действува предъ държавата, окржжията и крайморскитѣ общини за подобрението на съобщителнитѣ средства къмъ брѣга и надлъжъ край него.

Въ туй отношение най-належащо е подпомагането на морскиятъ курортъ въ гр. Месемврия, като се осигури използването на водния пѫть къмъ тоя градъ чрезъ постройката на едно малко, но удобно пристанище въ южния Месемврийски заливъ.

18. Друго важно условие за развитието на морскитѣ курорти у насъ е създаването на жилищни удобства, бани, лечебници, мѣста за разходка, развлечение и т. н. За да се задоволятъ тия нужди, Б. Н. М. Сговоръ ще действува предъ мѣстнитѣ крайморски общински власти за отдаване на концесия постройката и създаването на всички тия строежи и удобства.

Специално за гр. Месемврия Б. Н. М. Сговоръ ще ходатайствува предъ Дирекцията на Народното здраве за основаването и откриването тамъ на втория детски санаториумъ (морски), а специално за гр. Анхиало — за откриването тамъ на една Калолечебница.

19. За да се даде възможность на децата отъ вътрешностьта, нуждающи се отъ морелечение, да се възродяватъ отъ лечебнитѣ блага на морето и крайбрѣжието, Б. Н. М. Сговоръ ще работи предъ училищнитѣ настоятелства да бѫдатъ уреждани презъ лѣтото въ училищнитѣ здания лѣтни детски колонии, като за цельта Б. Н. М. Сговоръ ще влиза въ споразумение съ М-вото на Народната просвѣта, Училищнитѣ съюзи и разнитѣ благотворителни дружества и комитети, действуващи за постигането на сѫщитѣ цели.

20. За да може да се използватъ въ значителенъ по-голѣмъ размѣръ богатствата на морето, а заедно съ това и да се създаде поминъкъ за мнозина българи, Б. Н. М. Сговоръ ще действува за заселването на брѣга съ бѣжанци. За тази цель Б. Н. М. Сговоръ ще настоява предъ съответнитѣ държавни власти:

а) За оземляване на всички заселени до днесъ по крайбрѣжнитѣ бѣжанци.

б) За заселване по крайбрѣжието на всички бѣжанци-рибари отъ тракийскитѣ бѣломорски брѣгове и отъ брѣговетѣ на езерата въ Тракия и Македония, като бѫдатъ оземлени и снабдени съ инвентаръ съгласно закона за рибарството и като имъ се устроятъ отъ страна на Рибарското училище практически курсове и морски риболовъ съгласно сѫщия законъ.

в) За заселване и на други бѣжанци специално въ гр. Анхиало, като имъ се отпуснатъ крайбрѣжни на солното езеро парцели за да се заловятъ за солопроизводителния поминъкъ.

г) За заселване и на други бежанци, предимно лозари, земледелци и дърводѣлци, особенно въ гр. Месемврия.

д) За назначаване къмъ бюрото за социални грижи при м-вото на вътрешнитѣ работи особна комисия, въ която да влизатъ и представители на Б. Н. М. Сговоръ посочени отъ неговото Главно Управително Тѣло и която да има за задача да подпомага бюрото при заселване на крайбрѣжието съ бѣжанци.

е) За по-бързото оздравяване на маларичнитѣ мѣста по крайбрѣжието, като по тоя начинъ се отстрани една отъ по-сѫществените причини за слабата населеность на морския брѣгъ.

21. За създаването и развитието на воденъ морски спортъ у насъ, Б. Н. М. Сговоръ ще действува на пръвъ планъ предъ мѣстнитѣ крайбрѣжни училищни власти за организирането на учащата се младежь въ морски и рѣчни спортни легиони подъ ржководителството на вещи ржководители — встрастени въ спорта и влюбени въ морската стихия българи или даже чужденци.

22. За да се създаде едно огнище за тъй необходимата за родината ни морска култура, а заедно съ това и единъ източникъ за задоволяване на вече острitѣ нужди на морскитѣ ни стопанства и администрация отъ добре подготвени моряци, Б. Н. М. Сговоръ

ще действува предъ държавата за откриване на едно мореходно училище.

23. За да се подпомогне изучването на българското море и неговиятъ брѣгъ въ стопанско и всѣко друго отношение, всѣки единъ крайморски клонъ отъ Б. Н. М. Сговоръ ще организира за своя районъ събирането на статистически данни относително корабоплаването, морската търговия, риболовството, рибната търговия, рибарскитѣ занаяти, солопроизводството, солната търговия, морелечението, туристиката къмъ крайбрѣжието и т. н.

Сжщитѣ клонове ще организиратъ събирането на научни материали и данни за попълване сбиркитѣ и подпомагание научнитѣ отдѣли на Морския музей въ гр. Варна. Материали и данни ще се събиратъ изъ всички области на естественитѣ, хуманитарнитѣ и приложнитѣ науки въ свръзка съ морето и неговиятъ брѣгъ.

24. Отъ една страна за да се даде тласъкъ за развитието на морската култура и стопанство у насъ и отъ друга за да се урегулиратъ и нормиратъ всевъзможнитѣ частни и обществени взаимоотношения въ свръзка съ морето и морската деятелность, Б. Н. М. Сговоръ ще действува за постепенното, съобразно съ нарастващитѣ нужди, създаване на морско законодателство у насъ.

Въ сжщата посока Б. Н. М. Сговоръ ще действува и за откриването при юридическия факултетъ на Софийския държавенъ университетъ катедра по частното, общественото и международно морско право.

25. Въ всички мѣроприятия отъ официаленъ и общественъ характеръ свързани съ морето, било отъ законодателно, било отъ стопанско, било отъ просвѣтно и т. н. естество, Б. Н. М. Сговоръ препорѫчва да се предвижда участието и мнението на малцината останали наши, професионални моряци, като се прекрати практиката щото по тия въпроси да се вематъ решения, създаватъ насоки и т. н. отъ лица или институти на които професионалната компетенция и реглементирана правоспособность е сушата.

26. Въ своята дейность по крайбрѣжието, Б. Н. М. Сговоръ ще се ограничи изключително въ полагание усилия за неговото стопанско и културно повдигане.

Държанието на клоноветѣ по отношение на партийнитѣ и политически борби, колкото и вле да се отразяватъ тѣ за бързото развитие на крайбрѣжието, ще бѫде строго неутрално, като при това неуклонно ще се иматъ предъ видъ изричнитѣ постановления на чл. чл. 2 и 42 отъ устава.

Клоноветѣ на Б. Н. М. Сговоръ ще могатъ да се отнасятъ и правятъ постѫпки предъ мѣстнитѣ общински, окрѫжни или държавни власти само по отношение на принципални въпроси отъ културенъ и стопански характеръ, засѣгащи само тѣхния районъ на действия. За всички въпроси, които иматъ общъ характеръ и за всички въпроси, чийто разрешение зависи отъ централнитѣ държавни власти, клоноветѣ ще могатъ да правятъ своитѣ постѫпки само следъ като получатъ съгласието на Главното Управително Тѣло. Въ това отношение сжщо така неуклонно ще се иматъ предъ видъ изричнитѣ постановления на чл. чл. 41 и 42 отъ устава.

Държанието на клоноветѣ по отношение на мѣстното население, отъ каквато народность, поданство и вѣроизповедание да е то ще бѫде крайно коректно и напълно лоялно. Отдѣлни членове, които не спазватъ тази линия на поведение, възъ основа на чл. 13 буква „д“ и чл. 53 буква „з“ отъ устава ще бѫдатъ изключвани отъ клоноветѣ.

Клоноветѣ ще приематъ за свой членъ всѣки честенъ житель, безразлично отъ каква народность е той, като при това се ръководятъ само отъ постановленията на чл. чл. 6, 11 и 62 отъ устава.

До _____

Български Народенъ Морски Сговоръ



П. Г.

Главното Управително Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ въ желанието си да изучи всестранно ролята на морето въ нашия културенъ, стопански и политически животъ, Ви отправя изложенитѣ по-долу въпроси, по които моли да дадете своето мнение или становище. Отговоритѣ получени отъ всички наши учени, общественици, писатели, политици, художници, лѣкари, журналисти и изобщо представителитѣ на цвѣта на българската интелигенция, къмъ които изпращаме нашиятъ въпросникъ, ще оформятъ мисъльта и отношението на българския народъ къмъ морето, като заедно съ това ще посочатъ пжтя за издирването на ония причини, които сж създали голѣмата празднина въ нашия исторически и съвременъ животъ отъ непознаването и неизпол зването на морето, сжщитѣ ще посочатъ пжтя за премахването на тая празднина и мѣстото, което ще трѣбва да заеме морето въ нашето бждаще развитие. Тѣ ще дадатъ най-добра орнентировка и насока на всички труженици съставляващи Б. Н. М. С. въ дейностьта имъ да превъзпитатъ и научатъ българския народъ да обикне и използва морето, като съ това ще послужатъ за твърда основа, върху която ще се опре Б. Н. М. С. въ своята бждаща дейность.

Главното Управително тѣло не си прави илюзията, че съ тия въпроси и тѣхнитѣ отговори ще се уясни цѣлата историческа отговорность, съвремено и бждаще отношение на българина къмъ морето, възможенъ резултатъ само отъ усилията на много поколения въ продължение на дълги години. То знае сжщо така, че голѣмата часть отъ поставенитѣ въпроси съставляватъ теми за дълбоки и обширни изследвания, които не могатъ да се приключатъ само съ може би къситѣ отъ по нѣколко реда отговори на съвременнитѣ представители на българската култура и за това то ги поставя само за да послужатъ като начало на една по-широка и планомѣрна дейность въ полето на българското морско творчество.

Съзнавайки, че предлаганитѣ въпроси засѣгатъ твърде много и твърде обширни области на нашитѣ знания и искуства, Главното Управително Тѣло Ви моли да отговоритѣ ако не на всички, то поне на една часть или само на единъ отъ изложенитѣ въпроси или най-сетне да дадете Вашето мнение за българското море независимо отъ поставенитѣ въпроси, да изразитѣ поне само това, което мислитѣ или чувствате въ свръзка съ морето.

Всички получени отговори по възможность ще бждатъ помѣстени постепенно въ издаваното отъ Б. Н. М. С. списание „Морски Сговоръ“ съ изключение на тия, чиито автори пожелаятъ да не се публикуватъ мнѣнията имъ.

Въпроситѣ, които Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. С. предлага на Вашето внимание сж следнитѣ:

1. Какво е значението на морето въ българската история изобщо?

2. Кога и чрезъ какво българското държавно ржководство е проявило историческо разбиране за значението на морето и чрезъ какви мѣрки е отивало къмъ реализирането на морската идея?

3. Защо българина страни отъ морето? Исторически, психологически или етнографически сж причинитѣ?

4. Какви сж последствията отъ отчуждеността и непознаването на морето отъ страна на българина въ миналото?

5. Какво е привличало българитѣ къмъ Цариградъ? Оценявали ли сж тѣ неговото мирово значение даже и въ 1912 год.? биха ли могли тѣ да се задържатъ тамъ и въ такъвъ случай какъ би се отразило това върху историята ни?

6. Възприели гръцката религия, култура, военна организация и т. н., защо българитѣ не сж възприели и гръцкия стремежъ къмъ морето?

7. Ако българина познаваше, използваше и владееше морето, щеше ли да бжде така тежко угнетяванъ отъ двойно робство въ течение на петь вѣка? Систематическото отблъсквание на българитѣ отъ морето отъ страна на гърцитѣ не бѣше ли едно мощно средство за подържание превъзходство надъ тѣхъ?

8. Каква роль сж играли морето и Дунава въ политиката на третото ни царство и какво е тѣхното влияние върху събитията на Балканитѣ презъ сжщото време?

9. Какви сж причинитѣ за частичната въ 1913 год. и окончателната въ 1918 год. загуба на Бѣломорския ни брѣгъ? Можеше ли при сжщата политическа и военна обстановка да задържимъ Бѣломорието?

10. Кои загуба за насъ е по-чувствителна: на Македония ли или на Бѣломорскиятъ брѣгъ и не бихме ли постигнали освобождението на Македония по-лесно, ако първомъ бѣхме се задържали на брѣга на Бѣло море?

11. Стремейки се днесъ къмъ излазъ на Бѣло море, осигурено ли е положението ни на Черно море и Дунава?

12. Защо и до днесъ Черноморскиятъ ни брѣгъ етнографически не е български?

13. Защо въ програмитѣ на политическитѣ ни партии не фигурират културни и стопански мѣроприятия въ връзка съ морето?

14. Изключая Варна и Бургазъ, какво е направено за останалитѣ черноморски градове и селища въ културно и стопанско отношение отъ освобождението насамъ?

15. Какъвъ подслонъ и препитание би дало крайбрѣжието и морето на многобройнитѣ бѣжанци? какво значение има настаняването имъ и какъ да се осигури тѣхното привързване къмъ морето и брѣговетѣ?

16. Какво е влиянието на черноморското ни параходство върху стопанския животъ на страната и достатъчно ли е развитието му за сегашнитѣ ни нужди?

17. Какво може да очаква страната отъ едно силно развито корабоплаване по морето и Дунава?

18. Правилно ли е постройката на пристанищата да изпреварва създаването на корабоплаването и защо въ продължение на 45 годишенъ свободенъ животъ не сме създали свое корабоплаване по Дунава?

19. Нуждно ли е морячеството като професия за българина?

20. Има ли у насъ условия за развитие на вътрешни водни пжтища и не закъснѣха ли тѣ въ своето развитие сравнително съ останалитѣ съобщителни средства?

21. Какво мѣсто трѣбва да заеме морското риболовство въ народното ни стопанство?

22. Какво е значението на здравословнитѣ крайбрѣжни условия за бждащето ни движение къмъ морето и какъ да се свържатъ мѣркитѣ по оздравяването на крайбрѣжието съ неговото заселване?

23. Какво е влиянието на морето върху климата на България? Какво е значението на морето въ здравно отношение и като лѣчебно средство?

24. Какъ трѣбва да се организира изучаването и използването на морето за лѣчебни цели и какво е бждащето на морелѣчението у насъ?

25. Каква трѣбва да бѫде държавната и общинска курортна политика по Черноморското ни крайбрѣжие?

26. Цѣли области отъ лични и колективни отношения вътре въ страната и въ международна смисъль въ връзка съ морето стоятъ открити и не регламентирани отъ българско морско законодателство. Какъвъ признакъ е това? какво значение има и какъ да се отстрани празднината?

27. Какво е участието на морскиятъ елементъ въ художественото творчество на старитѣ българи, а сѫщо така въ народнитѣ пѣсни, предания и приказки?

28. Каква роль играе морето въ съвременната ни литература, художество и музика?

29. Сѫществува ли въ общата славянска митология Богъ на морето?

30. Защо българската туристика се насочва изключително къмъ планинитѣ и равнинитѣ, пренебрегвайки крайбрѣжията? И защо при силното развитие днесъ изобщо на спорта у насъ, липсва какво и да е стремление къмъ тъй обичаниятъ другаде воденъ спортъ?

31. Какъвъ трѣбва да бѫде бѫдащиятъ културенъ, стопански и здравословенъ обликъ на черноморското ни и дунавско крайбрежия и по какви пѫтища и средства ще се дойде до тоя обликъ?

32. Какво трѣбва да бѫде отношението на българската интелигенция къмъ морето и Дунава и какви сѫ задачитѣ на българското училище и наука къмъ тѣхъ?

33. Трѣбва ли настоящето ни и бѫдаще държавно ржководство да дочака развитието на едно общонародно съзнание за значението на морето или безъ огледъ на това съзнание трѣбва да прѣдприеме мѣрки къмъ по-широко използване на морето отъ страна на българина?

34. Какъ схващате ролята на Българския Народенъ Морски Сговоръ въ обществениятъ ни културенъ и стопански животъ?

Умолявате се да изпратите Вашитѣ отговори, бележки или мнения на адресъ:

Главно Управително Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ — гр. Варна.

Приемете нашитѣ отлични къмъ Васъ почитания:

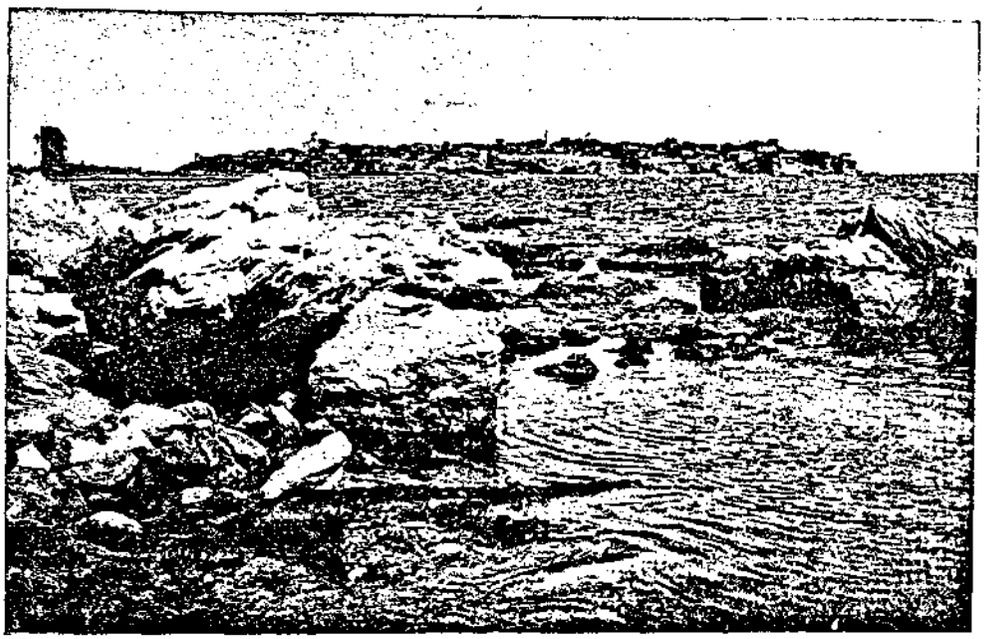
Варна, 23 февруари 1924 год.

Председатель: **П. Стояновъ.**

Секретарь: **Ив. Михайловъ.**

Български Народен Морски Сговорь

До _____



Общъ видъ на Месемврия и южното заливче, гледани отъ западъ (1923 год.)

чисти печалби, а така сжщо една редица отъ официални търговски съобщения подтвърждаватъ добри резултати. Публикуванитѣ баланси и разпредѣленитѣ дивиденти на книжни марки не могатъ да ни дадатъ действителна представа за сжщностьта на финансовото положение на дружествата. Връзкитѣ между корабостроителницитѣ съсъ желѣзната индустрия и едритѣ фирми съ които взиматъ участие тоже и мореходнитѣ дружества, е още по-заздравена презъ течение на миналата година.

Продуктивнитѣ разноски на германския корабостроежъ презъ изтеклата година бѣха особено силно засегнати отъ рурската окупация. Презъ първото полугодие материалнитѣ разноски бѣха изложени на колебанието на книжната марка, което подхвърляше корабостроителницитѣ на грамаденъ рискъ; следъ като се прие чуждата валута като платежно средство този рискъ изчезна, но затова пъкъ ценитѣ на материалитѣ бѣха извънредно повишени вследствие претрупаностьта съ работа на неокупиранитѣ германски желѣзни заводи.

Освенъ това трѣбваше корабостроителната индустрия да се справя и съ работницитѣ, които често се вълнуваха вследствие малкитѣ заплати или политическа подкладка. Но отъ друга страна, следъ отстранението на размирнитѣ елементи, работоспособностьта се е увеличила и достига почти резултатитѣ преди войната. До сега на всѣкжде е запазенъ 8-часовия работенъ день; очаква се, обаче, че наскоро ще се увеличатъ работнитѣ часове, както това стана при други индуструални предприятия.

Отъ корабитѣ, намиращи се въ строежъ позабележителни сж следнитѣ: „Columbus“ на N. D. L. (северо- германски Лойдъ) съ водоизмѣщение 35,000 т.; двата еднотипни кораби на H. A. L. (Хамбургъ — Америка Линия) — „Albert Ballin“ и „Deutschland — всѣки отъ по 24,000 бр. рег. тона.

Техническото развитие показва преди всичко едно по-нататъшно напредване на моторнитѣ кораби и едно чувствително повишение мощностьта на моторитѣ. Чрезъ междинни включвания на система отъ колела или чрезъ хидравлически трансформатори сж се опитвали една часть отъ корабостроителнитѣ заводи да разрешатъ проблемата за увеличаване моторната мощность, когато въ сжщото време други корабостроителници се опитватъ да преминатъ къмъ все по-голѣмо увеличение мощностьта на отдѣлния моторъ. 1924 година ще ни донесе, по всѣка вѣроятность, моторъ отъ 10,000 конски сили за търговскитѣ кораби, като по този начинъ моторната инсталация ще си пробие пжть въ всички клонове на мореходството. По-нататъкъ забележителенъ успѣхъ е направила германската корабостроителница A. G., чиито мотори сж снабдени съ особени мѣхчета за прѣсенъ въздухъ, съ помощьта на което приспособление се увеличава мощностьта съ 25%, а разхода на горивото сжщевременно се намалява съ 4% на конска сила, като тежината на машината се увеличава много-малко. По този начинъ конкуриращата способность на четритактния моторъ е извънредно много увеличена. Кърмилото на Flettner, страничнитѣ издатини за предаване по-голѣма стабилность на кораба, контра винта — всички нововъведения отличили се презъ изтеклата година — ще бждатъ приложени презъ настоящата 1924 год. въ по-голѣмъ мащабъ.

Изгледитѣ за немското корабостроение сж доста лоши, защото е изключена възможностьта немскитѣ мореходни дружества да работятъ и за въ бждаще при такива благоприятни условия на съревнуване и конкуреиция, както това беше презъ първото полугодие на 1923 г. Немскитѣ корабостроителници трѣбва да иматъ предъ видъ, че свѣтовната корабостроителна криза ще се разпространи съ пълна сила и въ Германия презъ настоящата 1924 година.

(Изъ „Hansa“ №1, 1924 г., превелъ Зашевъ.)

Миларовъ П.

ЗНАЧЕНИЕ НА МОРСКИТѢ СИЛИ ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА ДЪРЖАВАТА.

(По Кладо).

Да се даде понятие за значението на морскитѣ сили, далечъ не е тъй лесно, както това е за сухопѫтнитѣ. Всѣкиму е известно, че армия, която е разбила главнитѣ сили на противника може да заеме неприятелската страна, да завладѣе жизненитѣ ѝ центрове, и по такъвъ начинъ застави противника да се подчини на волята ѝ. Ако той и следъ това продължава да упорствува, продължава се и окупацията, въвежда се свое управление, налагатъ се контрибуции и пр. Съ една дума казано за значението на сухопѫтнитѣ сили нѣма нужда да се даватъ обяснения, защото то е напълно ясно.

Съвсемъ въ друго положение се намира, обаче, флота. Какво може да направи той, на пасивно съпротивляващия се противникъ? — Той може да се приближи до брѣговетѣ му, да бомбардира прибрѣжни градове; може би ще заеме съ открита сила нѣкое отъ укрепенитѣ му пристанища, т. е, по-вѣрно, само неговия заливъ, тъй като безъ помощь на десантна сухопѫтна войска флота не може да завладѣе нито педя земя. А всичко това е тъй дребна придобивка, че мжчно може застави противника да подпише миръ.

При отбрана, когато противника е нахлулъ въ страната, сухопѫтната армия ще му се противопостави, ще го спре. А какво може да направи флота?

Всички тия мисли, нагледъ сѫ напълно логични и на тѣхно основание мнозина се питатъ: „Веднажъ силата на флота тъй проблематична, защо да имаме такъвъ? И не е ли по-добре грамаднитѣ средства, разходвани за него, да се употрѣбятъ за увеличение могжеството на сухоземнитѣ сили?"

Така напр. когато въ 1899 год. за увеличение руския флотъ били отпуснати 90 милиона рубли, често се чували протести на сухопѫтни военни, които сѫ намирали отзвукъ и въ печата. Блйохъ посвѣтилъ цѣлъ томъ за да докаже, че на Русия флота не само е ненуженъ, но и вреденъ, защото отвлича средствата на армията — единствения залогъ за могжеството на Русия.

За да резберемъ, значението на морскитѣ сили по-добре, трѣбва да се обърнемъ къмъ историята Всички войни, които Русия е водила, споредъ Кладо, можемъ да раздѣлимъ на три категории:

Къмъ първата спадатъ войнитѣ, които представляватъ борби за сѫществуване, разширение и освобождение отъ татарското иго.

Втора категория сѫ войнитѣ, водени за осигуряване на положението ѝ като велика държава, за постигане на исторически задачи поставени отъ нейното географическо положение и отъ това, че принадлежи къмъ славянската раса. Такива сѫ войнитѣ на Петра и Екатерина, наречени отъ поколението — Велики.

Войнитѣ отъ третата категория сѫ тия за които историка Даниловский казва: „Русия въ тѣхъ е вземала присърце интереси съвършенно чужди за нея и съ достойно за удивление геройство е принасяла жертви предъ олтаря на Европа". За тѣхъ професоръ Мишлаевский казва че сѫ „сантиментализмъ на руската политика".

Ако изхвърлимъ последнята категория войни, които не сѫ били нужни на Русия, то болшинството отъ първитѣ две категории сѫ имали за цель завладяване на едно или друго море. Още Петъръ Велики води неуспѣшни войни за южнитѣ морета, а въ северната война завладя часть отъ Балтийското море. Погледитѣ пъкъ на Екатирина сѫ били насочени къмъ Черното море и къмъ изхода на Срѣдиземното, ето защо тя се намѣсвала и въ двата източни въпроса — близкия въ Турция и далечния въ Китай. И до день днешенъ Русия води и ще води войни за свободенъ излазъ на море, защото безъ него тя се задушава и не може да прогресира въ икономическо отношение.

Живота на една страна и нейното процъвтѣване се обуславятъ отъ развитието на промишлеността и търговията ѝ. Значението на външната търговия за живота на една страна опредѣля найдобре Адамъ Смитъ въ книгата си „За природата и причинитѣ за богатството на народитѣ". Посредствомъ външната търговия, казва той, се изнасятъ ненужнитѣ предмети, които дава труда и земята, а въ замѣна на тѣхъ се доставятъ необходимитѣ. *Търговията придава ценность на безполезното и обменя ненуждното съ необходимото.* Тя подбужда обществото къмъ усъвършенствуване на труда, къмъ увеличение производителнитѣ му сили и къмъ увеличение годишното му производство.

Ние българитѣ твърде неохотно се поддаваме на тоя законъ, малко му вѣрваме. И ние, обаче, вървимъ по тоя пѫть, тъй като другъ нѣма, но все се оглеждаме назадъ, все ни се иска да се спремъ на пѫтя, жалъ ни е да се откажемъ отъ предразсъдъцитѣ и отъ старото.

Търговията и промишлеността, това сѫ пѫтища къмъ богатството на народа. За тѣхното развитие, обаче, сѫ необходими пѫтища, отъ които винаги готови и най-евтени сѫ воднитѣ. Колкото търговията е по-облегчена, колкото по-малко разходи има, толкова по-лесно тя ще конкурира чуждата и толкова по-бърже и лесно страната ще богатѣе. Всичко това се отнася до морската търговия, защото тя е по-голѣма и по-износна отъ сухопѫтната.

Веднъжъ значителна часть отъ народното богатство се намира въ морето въ видъ на търговски кораби и на тѣхенъ товаръ, необхдимо е тѣ да иматъ надлежна защита, т. е. воененъ флотъ. Затова напълно логично е, че държава стремяща се къмъ развитие на своята промишленость и морска търговия, се старае да намѣри изходъ къмъ свободно море и се решава на крупни жертви за създаване воененъ флотъ. Ако границата ни съ съсединтѣ се опира въ море, то тоя отъ насъ, който разполага съ силенъ воененъ флотъ, който може да се противопостави на другия, ще бѫде спокоенъ за фланга си обърнатъ къмъ море и комуникационната му линия ще е напълно безопасна и сигурна. Страшния въпросъ за снабдяване съ припаси, бойни и хранителни, ще бѫде своевременно разрешенъ за него. Ако ли пъкъ отъ противника ни дѣли море, значението на флота пораства още по-вече, защото на него се възлага активната отбрана на бреговетѣ.

Значението на морскитѣ сили въ последно време още по-вече порастна. Последнята война, за изхода на която тѣ указаха грамадно влияние, идва да покаже това. То расте и ще расте все по-вече и по-вече, макаръ тѣ да струватъ милиарди, макаръ да се ограничаватъ и отъ мирни конференции, като Вашингтонската въ 1920 година.



Изъ дейностьта на международния комитетъ за изследване на Северно-Американскитѣ крайбрѣжни води Комитета е основанъ въ Отава презъ месецъ септемврий 1920 год.; той се състои отъ представители на Франция, на Съединенитѣ Щати и на Канада. Цельта на тоя комитетъ е да се съгласуватъ помежду си предприетитѣ отъ тия държави проучвания по морския риболовъ.

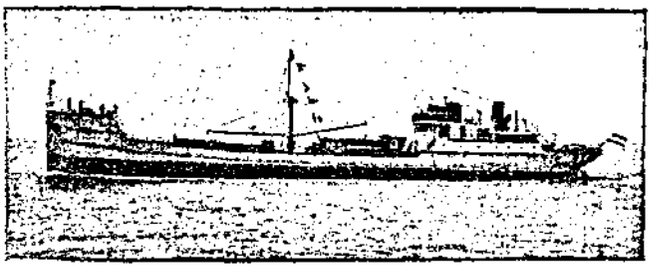
Първото му събрание е станало презъ миналия месецъ май въ Торонто. Тукъ е билъ изработенъ планъ за изследването на треската и на хаддока *(haddock)*. Известно е, че тия риби се ловятъ въ голѣми количества край голѣмата плитковина на Нова-Земя, до точката гдето топлитѣ води на Голфщромъ се срещатъ съ студенитѣ води на северното течение; ала предъ видъ измененията, които всѣка година наставатъ въ направлението и интенсивностьта на тия течения, нужно бѣ да се изнамѣри начинъ, по който да могатъ рибаритѣ да се ржководятъ въ време на риболова. Съ тая цѣль презъ лѣтото ще бждатъ пуснати салове по крайбрежието на *Атлантическия океанъ*. Тия салове съдържатъ нѣкои указания за даннитѣ, които комитета иска отъ ония, които ги намѣрятъ. Даннитѣ трѣбва да се изпращатъ на биологическото бюро въ *St. Andrews, New-Brunswick*. Знаяйки точката отъ где сж спуснати тия салове и точката гдето сж пристигнали, надѣватъ се точно да могатъ да опредѣлятъ годишнитѣ измѣнения на тия течения, отъ които главно зависи изобилието на ловидбата. Започнати още миналата година, тия опити сж дали цѣнни указания; 25 до 50 на сто отъ саловетѣ били намѣрени и се е сполучило да се изясни направлението на теченията презъ лѣтото 1922 год. въ тая мѣстность на Атлантическия океанъ.

Решено било освенъ това да се дири треската въ пространството между *Бостонъ* и *Нюфаундлендъ*. Маркирани и пуснати отново въ морето риби, ще трѣбва да се повръщатъ следъ залавянето имъ въ бюрото на централния комитетъ, та да могатъ така да се опредѣлятъ преходитѣ, които извършва треската въ Атлантическия океанъ. Систематичното изследване на теченията и изминатия отъ заловенитѣ набелезани образци пѫть, сж дветѣ главни точки, които ще изяснятъ биологията на треската и ще увеличатъ производството на нейния уловъ.

(Превелъ отъ „La pêche maritime“ № 265, Н. П. И.)

Въ вѫтрешкото руско корабоплаване отъ известно време насамъ се подвизаватъ немски кораби, които напускайки Германия отиватъ въ Петроградъ—Волга—Каспийско море и достигатъ Персия. Напоследъкъ германската компания „Derutra“ е пустнала въ движение два нови парахода. Това сж дизелмоторни кораби отъ следнитѣ размѣри: дължина 66,40 метра, ширина 9,60 м., газене 3,15 м. Строени сж въ германскитѣ корабостроителници въ Рюстрингенъ. Двата двуактни мотора на моторнитѣ заводи „Mannheim A. G. v. Lenz“ развиватъ при 225 обръщения една мощность отъ по 300 P. S. Подложени на найщателно пробно пѫтуване, тѣзи два кораба „Исфаганъ“ и „Чамаданъ“ сж се напълно отличили и оправдали възлаганитѣ имъ надежди.

(Превелъ отъ немски К.).



Моторниятъ корабъ „Исфаганъ“

Завръщането на парахода „Pionier“ отъ каспийското море въ Германия. Първиятъ корабъ, който направи пѫтуване презъ каналната система на Русия и тръгна на 22 юлий миналата година отъ Хамбургъ презъ Петроградъ за персийското пристаиище Enzeli (на Каспийското море) се е завърналъ въ Хамбургъ на 22 ноември 1923 г.

(Изъ „Schiffbau“, год. XXV, № 5. С. Ч.).

Основаване на едно Руско—Канадско—Американско параходно дружество. Споредъ едно съобщение на агенцията „Райтеръ“ воденитѣ преговори между единъ голѣмъ консорциумъ отъ британски, канадски и американски транспортни дружества и Съветското правителство относно презморското пѫтнишко движение отъ и за Русия сж приключени и е взето решение, споредъ което се предвижда основаването на едно дружество съ фирма „Russian—Canadian—American Passegers Agency“ съ седалище Москва и клонове изъ цѣла Русия.

Съобщаватъ и отъ Одеса на 24.XII 1923 за основаването на едно дружество съ сѫщото име. Като основатели се посочватъ: Рускиятъ Доброволчески флотъ, Canadian Pacific и Cunard Line. Цель на предприятието ще бжде уреждането на редовни пѫтувания отъ Одеса и други черноморски пристанища за Нюйоркъ и Канада.

(Изъ Schiffbau, превелъ Д. Д.)

Канална свръзка между Ростовъ и Азовско море. Съветското правителство проектира прокопаването на каналъ между Азовското море и Ростовъ на Донъ. За сега морски параходи не достигатъ до Ростовъ, а сж принудени да разтоварватъ въ Таганрогъ, и отъ тамъ товарътъ се пренася съ баржи, което причинява увеличение ценитѣ за превоза. Затова проектираниятъ каналъ ще бжде плавателенъ и за океански параходи чакъ до Ростовъ.

(Изъ Schiffbau, превелъ Д. Д-въ)

Моторни лодки за Сърбия, построени въ Хамбургъ. Заръчанитѣ отъ сръбското правителство 6 моторни лодки въ една отъ корабостроителницитѣ въ Хамбургъ сж на привършване. Лодкитѣ иматъ помѣщения за по 8 души и се привеждатъ въ движение съ дизелмотори система „Benz", 400 конски сили. Споредъ поржчката моторнитѣ лодки е трѣбвало да иматъ скорость 12 морски мили на часъ, обаче на пробнитѣ испитания тѣ сж развили скорость 12·5 морски мили на часъ.

Сжщата корабостроителница е наела втора една поржчка отъ сръбското правителство за две бързи пощенски моторни лодки, дължина 15 метра и скорость 21 до 22 морски мили на часъ.

(Изъ „Schiffbau" № 1, 1922. С. Ч.)

Изследване на северозападната часть на Черно море. Споредъ едно съобщение въ списанието „Природа" едно отдѣление отъ географския институтъ въ Одеса е предприело изследвания въ северозападната часть на Черно море за да установи на първо мѣсто причинитѣ на установеното отъ по-раншнитѣ експедиции отслабване на магнитната стрѣлка на компаса, което води къмъ неточно насочване на корабитѣ и свързаното съ това — чести нещастия.

Българскитѣ пристанищни власти сж получили нареждание да облагатъ гръцкитѣ кораби, които посещаватъ нашитѣ пристанища съ пристанищни, фарови, санитарни и други такси въ троенъ размѣръ отъ оня предвидени въ таксовия правилникъ, докато гръцкитѣ власти продължаватъ да облагатъ българскитѣ кораби въ тѣхнитѣ пристанища съ такси въ увеличенъ размѣръ.

Освобождаватъ се отъ пристанищни такси параходитѣ отъ Българското търговско параходно д-во „Постоянство," които посещаватъ пристанището Гьозекенъ, понеже отъ направенитѣ нѣколко рейса се е констатирало, че се ощетяватъ интереситѣ на д-вото, отъ посещенията на това пристанище.

Прихода отъ пристанищата Варна и Бургазъ се вижда отъ следната таблица:

	ФИНАНСОВА ГОДИНА		
	1919/1920	1920/1921	1921/1922
Варна	459,199 лв.	1,172,982 лв.	3,402,813 лв.
Бургазъ	416,984 лв.	2,023,642 лв.	3,380,163 лв.
Всичко	876,183 лв.	2,196,624 лв.	6,782,976 лв

Общия вложенъ капиталъ до 1921/922 финансова година включително възлиза на 25,351,009 лева.

Какво количество соль се намира въ морската вода? Обема на всичкитѣ води върху нашата планета (моретата и океанитѣ) се изчислява на 1330 милиона кубически километра. Срѣднята соленость на моретата и океанитѣ е около 35‰. Като се изчисли по тия данни излиза, че въ морската вода има $4{\cdot}84 \times 10^{16}$ тона морска соль, което е равно на 21·8 милиона кубически километра.

Това ще рече, че съ тази соль ще можемъ да покриемъ цѣлото пространство на свѣтовнитѣ води, което се равнява на 336 милиона квадратни километра, съ единъ пласть отъ 60 метра дебелина. Тоя 60 метровъ пласть ще се състои: отъ 47·5 метра готварска соль, 5·8 метра магнезиевъ хлоридъ, 3·9 магнезиевъ сулфатъ и 2·2 метра калциевъ сулфатъ. Ако пъкъ покриемъ цѣлото земно кълбо съ сольта, която се намира въ моретата и океанитѣ, то отъ нея ще се образува една околоземна покривка дебела 47 метра. Съ това количество соль може да се направи 3 пъти цѣлия Европейски материкъ съ Алпитѣ, Пиринеитѣ, Балкана и Карпатитѣ.

(Превелъ отъ френски С. Ч.)



(Известия на Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ, разпоредби, изъ живота на клоноветѣ и пр.).

БЪЛГАРСКИ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.

СЪОБЩЕНИЕ № 2

на Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ.

3 февруарий 1924 год.

1) На 26 януарий Горно-Орѣховскиятъ клонъ на Б. Н. М. Сговоръ е устроилъ голѣма морска вечеринка, на 27 с. м. следъ пладне концертъ въ гр. Горна-Орѣховица и сжщия день вечерьта концертъ въ гр. Лѣсковецъ.

За двата концерта и вечеринката е била ангажирана флотската музика отъ гр. Варна.

Общиятъ приходъ (бруто) отъ тритѣ забави е билъ около 28,000 лв.

2) На 26 януарий Шуменскиятъ клонъ е устроилъ вечеринка съ томбола „Алегри". Салона е билъ декориранъ съ морски украшения и рисунки, изпратени отъ гр. Варна. Една часть отъ предметитѣ на лотарията сж били съ морски характеръ, а другитѣ сж били подарени отъ гражданитѣ.

Общиятъ (бруто) приходъ отъ вечеринката е билъ около 6000 лв.

На вечеринката сж били записани много нови членеве.

3) На 13 януарий Месемврийскиятъ клонъ еималъ редовно общо събрание, на което Управителново Тѣло е дало отчетъ за дейностьта на клона отъ неговото основаване — 6 юний 1921 год. до края на 1923 год. ($2\frac{1}{2}$ години). Отъ обемистия отчетъ ясно личи твърде оживената дейность на клона. Основаването на Месемврийския клонъ е едно отъ най-раннитѣ и при това той е основанъ едничъкъ измежду всичкитѣ клонове, изключително по почина на мѣстнитѣ деятели.

Материалния балансъ на клона за отчетното време възлиза на 45,858 лв.

4) По решение на Гл. Управително Тѣло, се-

кретаря на сѫщото Ив. Михаиловъ е заминалъ на 30 януарий въ ст. София за да вземе участие, заедно съ Подпредседателя и Секретаря на Софийския клонъ Проф. Ст. Консуловъ и Пенчо Дренски (като представители на Гл. Управително Тѣло), въ предлаганата отъ Гл. Управително Тѣло смесена комисия, която ще изработи програмата за основнитѣ и срѣдни училища въ страната по предмета *морезнание*, чийто въвеждане въ училищата по принципъ е възприето отъ Министерството на Просвѣтата.

На сѫщиятъ е възложено още:

а) Да изцействува една безплатна карта по желѣзницитѣ за беседчицитѣ на Сговора и 50% намаление при пѫтуване на членове отъ Сговора на групи най-малко отъ по 8 души, облекчение, което е отъ сѫществено значение за реализирането проектиранитѣ, както отъ Гл. Управително Тѣло ,тъй и отъ клоноветѣ екскурзии.

5) На 29 януарий по почина на члена отъ Анхиалскиятъ клонъ г-нъ *Димитровъ*, мирови сѫдия, е основанъ клонъ отъ Сговора въ с. *Даутлий* (Анхиалско). Пакъ по почина на г-нъ *Димитровъ* по-рано бѣ основанъ клонъ въ с. *Батаджикъ* (Анхиалско).

Съ новооснованиятъ — клоноветѣ отъ Черноморското крайбрѣжие стават 11, а всичко въ страната 35.

Дѣловодитель: **Г. Славяновъ.**

БЪЛГАРСКИ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.

Изъ съобщение № 3 отъ 22 февруарий 1924 год.

На 14 февруарий т. г. Софийскиятъ клонъ на Сговора е устроилъ блестящъ морски балъ, който по своята уредба е билъ пръвъ и единственъ до сега въ столицата. Салонитѣ сѫ били украсени въ морски стилъ отъ художника Ал. Мутафовъ. Особенно внимание сѫ обръщали: уреденията — единъ отъ салонитѣ — като моряшка кръчма; морското дъно; морскитѣ балети, подготвени и ржководени отъ члена на Сговора г. Трайко Коцевъ; посещението на Бога на морето — Нептунъ; капитанскиятъ мостъ въ единъ отъ жглитѣ на салона; оригиналната и весела въдъчна лотария — „риболовъ" и др.

За уредбата на бала отъ Варна сѫ били изпратени много морски предмети, заедно съ които сѫ заминали и единъ голѣмъ брой моряци.

Бала е билъ отлично посетенъ — всички салони сѫ били препълнени съ публика. Присѫствували сѫ представители на Н. Величество, мнозина отъ министритѣ и цвѣта на столичната интелегенция и общество.

Моралнитѣ резултати сѫ грададни, а материалнитѣ — 55,000 лв. брутенъ приходъ.

2) На 14 февруарий Варненскиятъ клонъ е започналъ урежданитѣ отъ него редица популярни беседи съ сказката „Подводно плаване", държана отъ членъ на Сговора Г. Славяновъ. Беседата е била добре посетена.

3) Министерството на Народното Просвѣщение отпусна 10,000 лв. помощь на Сговора за уреждането на народни четения—беседи изъ цѣлата страна за популяризиране морето и идеитѣ на Сговора.

Сѫщото Министерство ще командирова своятъ фотографъ за изработване диапозитивни снимки отъ Черноморския брѣгъ за нуждитѣ на Сговора при четение на беседи, които ще се придружаватъ съ светливи картини.

4) *Гл. Управително Тѣло издействува отъ Министерството на Желѣзницитѣ за всички редовни членове на Сговора привилегията да се ползватъ съ 50% намаление по Б. Д. Желѣзници, когато пѫтуватъ по екскурзия на групи не по-малко отъ осемь души.*

5) Отъ сѫщото Министерство сѫ отпуснати на Гл. Управително Тѣло една I-во класна и една II-ро класна безплатни карти по желѣзницитѣ за изпращанитѣ изъ страната беседчици.

6) Министерствата на Желѣзницитѣ и Земледѣлието сѫ удобрили и препоржчали списанието „Морски Сговоръ".

7) Стариятъ и заслужилъ нашъ държавникъ г. Михаилъ Маджаровъ самъ е поискалъ една среща съ секретаря на Гл. Управително Тѣло Ив. Михайловъ за да се запознае по-подробно съ идеитѣ и дѣлата на Сговора. Срещата се е състояла и г. Маджаровъ е билъ много доволенъ отъ постигнатитѣ резултати, той пожелалъ още по-голѣми успѣхи и плодотворна дейность.

8) Секретаря на Гл. Управително Тѣло Ив. Михайловъ е билъ приетъ отъ Министеръ Председателя, министритѣ на Земледѣлието, Желѣзницитѣ и Финансиитѣ, предъ които е развилъ точкитѣ отъ дейната програма и др. искания на Сговора. Нѣкои отъ исканията на Сговора сѫ вече приети и реализирани, много други сѫ приети и предстоятъ да се реализиратъ.

Секретаря се е срещалъ и съ мнозина народни представители, висши чиновници и др. общественици; отъ всѣкѫде и всички той е срещналъ пълна и широка подкрепа.

Идеитѣ и дѣлото на Сговора все по-вече и повече получаватъ не само всеобщо признание, но започватъ вече да играятъ роль и въ държавния животъ.

9) На 1 до 4 мартъ включително ще се състои въ гр. Варна конференцията отъ представителитѣ на крайбрѣжнитѣ на Черно море клонове съвмѣстно съ членоветѣ на Гл. Управително Тѣло за установяване дейната програма на Сговора по отношение културното и стопанско повдигане и развитие на Черноморското ни крайбрѣжие.

Министерскиятъ съветъ е разрешилъ на чиновницитѣ делегати 7 дневенъ извънреденъ отпускъ.

10) Гл. Управително Тѣло реши да изпрати своя членъ Г. Славяновъ да обиколи клоноветѣ на Сговора отъ Южна България и крайдунавскитѣ градове, съ задача да държи по 2—3 беседи предъ гражданитѣ и учащата се младежь, да влезе въ връзка съ членоветѣ на мѣстнитѣ управителни тѣла за уреждането на текущитѣ организационни въпроси и най-сетне да основе нови клонове, тамъ кѫдето нѣма такива и кѫдето това се окаже възможно.

Темитѣ на беседитѣ сѫ:

„Използване на морето другаде и у насъ", „Подводното плаване", „Вѫтрешни водни пѫтища и нуждата отъ българско корабоплаване по Дунава".

Обиколката ще започне отъ гр. Бургазъ, ще продължи на дължъ по линията къмъ Пловдивъ и София, а следъ това отъ тамъ презъ Вратца въ Видинъ и по течението на Дунава, завършвайки съ гр. Русе.

Бълг. Нар. Морски Сговоръ — Гл. Управително Тѣло.
Отдѣлъ: Председателство.

Варна, 21 февруарий 1924 год.

ОКРѪЖНО № 109.

До Господа Председателитѣ на Управителнитѣ Тѣла на Б. Н. М. Сговоръ въ България.

Съобщаваме Ви, Господинъ Председателю, че Гл. Управително Тѣло успѣ да издействува отъ Ми-

нистерството на Желѣзницитѣ разрешение за пѫтуването на членоветѣ отъ Сговора на групи не по-малко отъ 8 души съ цель за екскурзия да се ползватъ съ 50% намаление по Б. Д. Желѣзници. Чрезъ това се разрешава въпроса за най-важното пропагандно средство — екскурзиитѣ къмъ морето и Дунава и надлъжъ по тѣхнитѣ брѣгове. Наглед-ното опознаване съ състоянието на тия забравени наши области и обеждаване на самото мѣсто въ богатствата, които тѣ криятъ, ще бѫде единъ много по-силенъ факторъ за присвояването на правилна българска морска мисъль, отколкото печатното или живо слово.

Предъ видъ на това Гл. Управително Тѣло Ви предлага да започнете още отъ сега организирането на цѣлъ редъ систематически екскурзии къмъ Черно море и Дунава, като за по-голѣмо улеснение влезете въ връзка съ крайморскитѣ и крайдунавски клонове, а сѫщо така и непосредственно съ Бълг. Търговско Параходно Дружество и Управлението на Морската Полиция въ Варна и отъ друга страна, съ параходнитѣ Дружества по Дунава или тѣхнитѣ Централни представителства въ столицата; до толкова до колкото това ще бѫде възможно, Главното Управително Тѣло сѫщо така съ готовность ще услужва на клоноветѣ, като ще имъ съдействува по отношение на въпроситѣ, чийто разрешение е възможно въ Варна.

Отъ своя страна Гл. Управително Тѣло ще продължи грижитѣ си по организирането на по-голѣми екскурзии по морето и Дунава съ обекти вънъ отъ предѣлитѣ на България. Тия отъ клоноветѣ обаче, които считатъ, че ще могатъ да уредятъ подобни екскурзии за своитѣ членове самостоятелно, естественно е, че сѫщо така ще могатъ да се заематъ съ тѣхното организиране, като за това ще получатъ съдействието и на Гл. Управително Тѣло.

За избѣгване на всѣкакви неприятности съ обществените учреждения, а сѫщо така и на зложелателни тълкувании и критики, Гл. Управителни Тѣла на клоноветѣ да иматъ като неотмѣнна база следното: **участие въ организиранитѣ отъ Сговора екскурзии се разрешава само на тия членове, които иматъ най-малко тримесечно редовно членство, считано до деня, въ който е направено първото съобщение на клона или Гл Управително Тѣло за уреждането на известна екскурзия.**

Всѣки участвующъ въ екскурзиитѣ членъ ще трѣбва да има при себе си своята членска карта, надлежно попълнена, която ще му служи, като легитимация при пѫтуването.

Тукъ приложени Ви се изпращатъ за сега само 2 увѣрения, като при нужда въ последствие ще се изпращатъ на нуждающитѣ се клонове (при поискване) още такива увѣрения.

Попълването на увѣрението ще става за всѣки даденъ случай отдѣлно. Понеже всѣко увѣрение ще трѣбва да бѫде изведено по изходящия дневникъ на Гл. Управително Тѣло, то още отъ тукъ ще се поставя номера на Гл. Управително Тѣло, а датата подъ него ще се поставя въ клона при вземане на решение отъ Гл. Управит. Тѣло на клона за уреждане опредѣлена екскурзия. Вториятъ №-ръ е по клоновия изходящъ дневникъ; датата подъ него трѣбва да бѫде по-кѫсна отъ датата поставена подъ номера на Главното Управително Тѣло — тая последната ще трѣбва да се съобщава въ Главното Управит. Тѣло, за да се попълня съ нея изходящия дневникъ на сѫщото.

(Подп.) Председатель: **П. Стояновъ.**
(Подп.) за Секретаръ: **Г. Славяновъ.**

Български Народ. Морски Сговоръ — Гл. Управит. Тѣло.
Отдѣлъ: Книжовно-просвѣтенъ.

Варна, 25 февруарий 1924 год.

ОКРѪЖНО № 117.

До Господа Председателитѣ на Управителнитѣ Тѣла на Б. Н. М. Сговоръ въ България.

За въ бѫдаще записването на членове ще продължи, като се събиратъ членски вноски само за второто полугодие отъ 1924 год., понеже всички броеве отъ I-вото полугодие на списанието сѫ изчерпани и новитѣ членове ще могатъ да получаватъ броеветь само отъ II-рото полугодие, т. е. отъ 6-та книжка включително нататъкъ. Изчерпването на списанието се дължи на прирастване на членоветѣ на предполагаемото отъ Учредителния съборъ число — 1000 души, за колкото абонамента бѣ гласуванъ и бюджета отъ събора. Имайки възможность съ сѫщитѣ средства да печата по-вече екземпляра, Гл. Управително Тѣло печаташе не 1000, а 1500 броя, но и тази цифра е дастигната вече отъ числото на членоветѣ, тъй че за второто полугодие тиража ще бѫде увеличенъ на 3000 броя. За да не остане пъкъ списанието въ излишекъ, налага се още отъ сега усилено да се продължи записването на членове, които ще се считатъ редовни такива отъ 1 юний т. г. Отъ всички новозаписани членове ще се събира 10 лв. встѫпителенъ вносъ и 30 лв. членски вноски за до края на годината, т. е. всичко 40 лв. Отъ тия 40 лв. въ Гл. Управително Тѣло ще се изпращатъ 30 лв., съ които ще се изплащатъ: 1 уставъ, 1 членска карта, 1 полугодишнина (5 книжки) отъ списанието и полагаемитѣ се за Управит. Тѣло проценти; остатъка отъ 10 лв. ще остане въ полза на клона.

2) Да се побърза съ събирането и внасянето на членскитѣ вноски отъ старитѣ членове, които сѫ се изплатили не за цѣлата година, а само за едно тримесечие или 6-месечие.

За въ бѫдаще вноскитѣ да се събиратъ най-малко за шесть месечие.

3) Редовнитѣ членове, които измѣнятъ своето мѣстожителство или квартира, да съобщаватъ новия си адресъ освенъ на Гл. Управит. Тѣло къмъ което сѫ записани, сѫщо и направо въ редакцията на сп. „*Морски Сговоръ*", за да не се изгубватъ изпратенитѣ на неточенъ адресъ книжки.

Сѫщо така редовнитѣ членове да съобщаватъ направо въ редакцията за неполучени или недоставени броеве отъ списанието най-кѫсно следъ получаването на следующата по редъ книжка, като при това се знае, че списанието излиза на 1 число на всѣки месецъ (юлий и августъ не излиза) и най-кѫсно до 10 число се разпраща на абонатитѣ.

(подп.) Председатель: **П. Стояновъ**
(подп.) Редакторъ: **С. Ивановъ.**

Пернишкиятъ клонъ на Б. Н. М. Сговоръ, е ималъ общо годишно събрание на 14. XII. 1923 год. Състава на новоизбраното управително тѣло остава стария. Смѣненъ е само касиеръ-деловодителя, като на негово мѣсто е избранъ Стерю Стеревъ.

В. Търновскиятъ клонъ на Б. Н. М Сговоръ е избралъ ново управително тѣло, което на 29. XII. 1923 година се е конструирало така:

Председатель — Подполковникъ Н. Недевъ, началникъ на гарнизона.

Секретарь-касиеръ — Борисъ Геновъ, помощникъ счетоводитель при Окр. Техн. Кооперация.

Членове: Стефанъ Тенекеджиевъ, студентъ, предс. на кварталното читалище „Н. Михайловски"; Капитанъ Занковъ, командиръ на рота и Илия Миневъ, електротехникъ.

Запасни членове: Д-ръ Братванъ Братвановъ, зжболѣкарь и Антонъ Дончевъ, студентъ.

Провѣрителенъ съветъ: Коста Д. Атанасовъ — учитель въ мжжката гимназия; Христо Момчевъ — държавенъ бирникъ и Свѣтославъ Цвѣтковъ — чиновникъ въ Б. Н. Банка.

Запасни членове: Подпоручикъ Дюстабановъ и Владиславъ Златевъ — адвокатъ.

Месемврийскиятъ клонъ на Б. Н. М. Сговоръ на 13 януарий т. г. е ималъ общо събрание на членоветѣ, въ което е избранъ следниятъ съставъ на управителното тѣло:

Председатель — Илия Шентевъ.

Секретарь-касиеръ — Калудъ Атанасовъ.

Членове: Свещ. Недю Спасовъ, Пеню Поповъ, Иванъ Костовъ, Коста Симеоновъ и Димо Яновъ.

Провѣрителенъ съвѣтъ: Коста Качевъ, Хр. х. Атанасовъ, Хр. Попъ Константиновъ и Желю Богдановъ.

Анхиалскиятъ клонъ на Българ. Нар. Морски Сговоръ на 9 февруарий т. г. въ салона на читалище „Просвѣта" е далъ първата си концертна вечерь презъ тоя сезонъ, при участието на най-добритѣ музикални сили въ града.

При препълненъ салонъ члена на Сговора М. Димитровъ въ кратка, но силно ентусиазирана речь обрисувалъ целитѣ и задачитѣ на Б. Н. М. Сговоръ и всички ония мѣроприятия, които си е поставилъ за изпълнение. „Дѣлото на Сговора е трудно", казалъ г-нъ Димитровъ. „Както на всѣка неразработена нива и тукъ има много тръне и драки, които трѣбва да се преодолѣятъ и разчистятъ. Но за това сж нуждни усилията не само на една часть отъ българския народъ, но на държавата, на цѣлото българско племе. Защото идеитѣ на Сговора не сж само идеи на членоветѣ му, а на цѣлия народъ. И само тогава, когато и въ най-затънтената колиба на българското отечество се разбератъ целитѣ на Сговора; когато отъ езика на народа ни изчезне оная нещастна поговорка: *на дърво безъ коренъ не се качвай*, — може би единствената безсмислица отъ всички ония брилянти, които е създалъ неговия творчески гений и която не малко е способствувала за нашето отчуждение отъ морето отъ най-древни времена и до днесъ, ний — пионеритѣ на Морски Сговоръ — ще считаме, че сме изпълнили нашата задача и че организацията ни ще може да предприема ония отъ голѣмъ мащабъ действия, които сж набелѣзани въ устава и дейната ни програми".

Речьта на г-нъ Димитровъ била изпратена съ бурни аплодисменти.

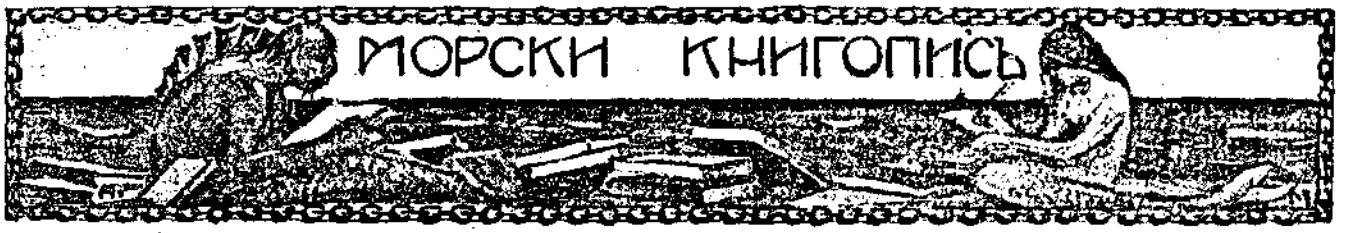
Концертната часть била блескаво изпълнена, благодарение на усилията на г-нъ Гогинъ (виолинистъ) и новосформированія струненъ оркестръ при Б. Н. М. Сговоръ.

На края публиката била сюрпризирана отъ една сценка, представляваща група членове на Морския Сговоръ, разположени въ бюфета на параходъ *България* на пжть за Цариградъ.

Концерта е завършилъ съ танци, които продължили до кжсно следъ полунощь.

Прихода възлиза на около 2300 лева.

Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ моли абонатитѣ на списанието „Морски Сговоръ" да съобщаватъ когато промѣнятъ адреса си или ако не получаватъ редовно книжкитѣ. До сега на всички абонати сж изпратени книжка № 1, 2 и 3 отъ „Морски Сговоръ".



(приключенъ на 1 мартъ 1924 г.).

СЪКРАЩЕНИЯ:

М. С. — Списание „Морски Сговоръ".

И. Б. Т. К. — Известия на Бургазската Търговско-Индустриална Камара.

А.

Яб., Инж. П. — „Грандиозния проектъ за напояване и водоснабдяване на североизточна Бразилия" (Сп. на Бълг. Инженерно-Архитектно Д-во, год. XXIV, брой 3, София 5. II. 1924 год., стр. 46 и 47).

Антоновъ, Кр. попъ — „Българинътъ и морето" (в. Фаръ, год. V, брой 209, Бургазъ, 9. II. 1924 год. стр. 1).

Б.

Бакаловъ, П. — „Соленитѣ извори при гр. Провадия" (сп. Природа, год. XXIV, кн. 4, София, XII. 1923 год., стр 49 и 50).

Бедния Хайнрихъ. — „До Анхиало съ конгресиститѣ" — Една солена разходка — (в. „Демократически Сговоръ", августъ 1923 год).

Боневъ, Ив., подполковникъ. — „Хранение съ риба" (Военна библиотека № 15, София 1923 г., стр. 30—32 отъ книгата — „Прехраната въ войската).

В.

Вносътъ презъ Бургазската митница за м. септемврий 1923 год. (И. Б. Т. К., год. VII., брой 42, Бургазъ, 1. II 1924 год., стр. 3 и 4).

Вносътъ презъ Бургазската митница за м. октомврий 1923 г. (Сжщия вестникъ, брой 43, Бургазъ 7. II. 1924 год., стр. 2 и 3).

Вносътъ презъ Бургазската митница за м. ноемврий 1923 год. (Сжщия вестникъ, брой 44 и 45, Бургазъ, 16. II. 1924 год., стр. 10).

W. — „Приносъ къмъ историята на морската търговия

Съ настоящата книжка изпращаме на читателитѣ на „Морски Сговоръ“ въпросника на Гл. Упр. Тѣло, съ молба всѣки да се изкаже по поставенитѣ въ него въпроси като изпрати отговоритѣ си направо на Гл. Упр. Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ, имайки предъ видъ писмото, което предшества въпросника.
Отъ Книжовно-Просвѣтния Отдѣлъ.

До Д-ръ Чанчевъ
ул. Талиция № 36
Въ Бургасъ.

въ града Варна“. (в. Търговско-промишлена защита, година XI, брой 639, Варна 1. II 1924 год., стр. 1).

Г.

Ганчевъ, инженеръ Н. — „Нашитѣ пристанища и външната ни търговия“ (в. Слово, год. II, брой 517, София 9. II. 1924 год., стр. 2)

Д.

Дриновъ, С. — „Отвъдъ е Бѣло море“ — стихове (Български войнъ, год. I, кн. 45, София 22. I. 1924 г. стр. 2).

З.

Загиването на дирижабла Диксмюдъ, превелъ П. (Народна отбрана, год. VI, брой 1041, София. 2. II. 1924 год., стр. 2 и 3).

И.

Ивановъ, Д-ръ. — „Реалнитѣ антрепозити въ Бургаското пристанище“. (И. Б. Т. К., год. VII, брой 42, Бургазъ 1. II. 1924 год., стр 2).

Ивановъ, Сава Н. — Черноморски делфини“ (М. С., год. I, брой 3, Варна, мартъ 1924 год., стр. 2 и 3).

К.

Конвенция относително режима на Протоцитѣ, подписана въ Лозана на 24 юлий 1923 год

М.

М-въ, И. — „Английския търговски флотъ презъ последнята европейска война“ (М. С., год. I, брой 3, Варна, мартъ 1924 год., стр. 6 и 7).

Морскиятъ музей. — (в. Слово, год. II, брой 516, София, 8. II. 1924 г., стр. 1.)

Маджаровъ, М. Ив. — „Да обикнемъ морето“. (в. Слово, год. II, брой 527, София, 21. II. 1924 г., стр, 1).

П.

Пауновъ, П. — „Предсказване на времето“ (в. Слово, год. II, брой 513, София, 5. II. 1924 год, стр. 1).

С.

Sonnek, Jng. Erw. — „Theorie der Durchströmturbine“ (Verlag: Julius Springer, Berlin 1923. Цена 1·40 зл. марки).

Северовъ. — „Останки корабни се носятъ“ . . . (М С., год I, брой 3, Варна мартъ 1924 год. стр. 3).

Стойновъ, Ив. Д. — „Българската светиня на Златния рогъ и нейното минало“ — По случай 25 годишнината на българската желѣзна черква „Св. Стефанъ“ въ Цариградъ — София 1923 г., 78 стр. цена 20 лв.

Seydler, Hans — „Die Rechtsstellung des Lotsen“ (Verlag „Nautische Rundschau“, Alfred C. Meyer, Hamburg 1923).

Т.

Tressler, Donald K. — „Морското богатство, неговото извличане, обработване и консервиране“. (Издание на: The Chemical—Catalog—Company Jnc“, 19 East 24th Streer, New York, U. S. A; Цена 9 долара)

Трайчевъ, Георги. — „Прѣспанско езеро“. (Македонска библиотека № 4, София 1924 год. Адресъ: Булевардъ Дондуковъ № 51).

Х.

Hollweg. — „Рѣчниятъ пѫть къмъ близкия изтокъ“. (М. С, год. I, брой 3. Варна, мартъ 1924 год, стр. 5 и 6). Превелъ Хр. Витановъ.

Ч.

Черноморски, С. — „Завѣта на единъ морякъ“ (М. С., год. I, брой 3, Варна, мартъ 1924 год, стр. 7 и 8).

Черноморски, С. — „Естествени мѣрки за подпомагане развитието на търговското ни мореплаване“ (И. Б. Т. К., г. VII, брой 44 и 45, Бургазъ, 16. II. 924 г., стр. 3—5).

Чакаловъ, Я. Н. — „Нашитѣ пристанища и тѣхнитѣ нужди“. (Списание на Д-вото на митническитѣ чиновници въ България, год. VI, кн. IX и X, София 1923 год., стр. 19—27).

Получиха се въ редакцията ни:

Илюстрация „Свѣтлина“ — год. XXXII, кн. 1, София 1924 г. Редакторъ Юрданъ Михайловъ, ул. Генералъ Паренсовъ, № 20, София. Годишенъ абонаментъ 90 лв.

Икономически Известия — год. II, брой 17—20, Варна 14. I. — 21. II. 1924 год.

Известия на Бургазската Търговско-Индустриална Камара, год. VII, брой 42—46, Бургазъ 1 — 18 II. 1924 год.

Природа — илюстровано популярно научно списание, год. XXIV, кн. 4, София, декемврий 1923 год.

Подофицерска Защита. — Органъ на запаснитѣ подофицери въ България — год. IX, брой 287, София 26. I. 1924 год. Редакция: „Булевардъ Хр. Ботевъ“ № 180.

В. Фаръ — год. V, брой 208—210, Бургазъ 2—16. II. 1924 год.

Македонска библиотека № 4 — „Прѣспанско езеро“, отъ Георги Трайчевъ (София, „Булевардъ Дондуковъ“ № 51), Цена 5 лева.

Списание на Българското Икономическо Д-во, год. XXII. кн. 6—7, София 1924 год. Редакторъ Н. Константиновъ — ул. „Царь Освободитель № 4. Годишенъ абонаментъ 85 лева. Стари год. течения по 70 лв.

Вестникъ на жената, брой 136 и 137, София 29. II, 1924 год.

Весели страници — брой 2, София, ул. Венелинъ № 25.

Земледѣлие — Списание на Бълг. Земл. Д во, год. XXVII, кн. 1, София януарий, 1924 год.

La Bulgarie — Journal quotidien, год. I, № 187—198, София 18. II. 1924 год.

Месечни статистически известия на Главната Дирекция на статистиката въ България, год. XIII, № 1, София, януарий 1924 год.

Нашата конница, год. VI, кн. 4 и 5, София, XII. 1923 год, I. 1924 год.

Списание на Българското Инженерно-Архитектно Д-во, год. XXIV, брой 3, София, 5. II. 1924 год.

Юридически прегледъ, год. XXV, кн. 1, София 1924 г. Редакторъ С. С. Бобчевъ.

В. Зорница, год. 44, брой 9 и 10, София 5 и 8 II. 1924 г.

Христианинъ, год. V, брой 2 и 3, Русе 1. II 1924 год.

Балкански търговски вестникъ, год VI, брой 252, София, 7. II. 1924 год.

в. Трибуна — органъ на родолюбивитѣ българи, год. VII, брой 331, Нова Загора 15. II. 1924 год.

в. Родолюбецъ, год. II, брой 34, Габрово, 16. II. 1924 г.

Попетъ — седмично списание за гражданско и обществено съвършенствуване — год. I, № 19, София 15. I. 1924 год. (ул Гладстонъ № 52).

Ловецъ — год. XXIV, брой 5, София I. 1924 год.

Всѣка неполучена книжка отъ списанието трѣбва да се поиска най-късно следъ получаването на следнята. Въ противенъ случай рекламациитѣ се оставатъ безъ последствие. Списанието излиза всѣки месецъ, освенъ месецитѣ юлий и августъ.