

# ИКОНОМИЧЕСКИ ИЗВЕСТИЯ

СЕДМИЧНО ИЗДАНИЕ НА

Търговско-Индустриалната Камара и Стоковата Борса въ Варна.

Всичко що се отнася до Икономически Известия се изпраща до Варненската Търговско-Индустриална Камара.

Абонаментъ { Годишенъ . . . 100 лв.  
Полугодишенъ . . . 60 „  
Чужбина (годишенъ) 140 „Обявления { 1 стр. 600 лв. — 1/2 — 300 лв.  
1/4 . . . 180 . . . 1/8 — 100 „

## Икономическото западане на гр. Варна и Мърки за подигането му.

Презъ последните години следъ войната стопанският животъ на първото ни черноморско пристанище Варна втръ бързо къмъ упадъкъ. Намъсто нѣкогашната оживена търговия въ варненската пияца, днесъ виждаме същата пияца да води единъ крайно аномиченъ животъ. Изгубили най-богатия си консумативни центрове, Добричъ, Балчикъ и Каварна съ околностите имъ, където се пласираше около 45% отъ вноса презъ Варна, днесъ варненските търговци владѣятъ, и то не напълно, единъ твърде ограниченъ районъ, достигащъ централната желѣзопътна линия едва до Г. Орѣховица. Но и въ този малъкъ районъ варненските търговци срещатъ конкуренцията на Бургазъ, който презъ последните години, благодарение на благоприятното положение, което зае следъ общоевропейската война, се бѣрже развива. Докато бургаското пристанище е задържано съ параходи, а желѣзопътната линия Бургазъ—София съ товарни вагони, варненското пристанище стои празно, а по желѣзопътната линия Варна—София се движатъ само пътнишки влакове. Шодобно положение на пещата е противно, както на обществъ народостопански интереси на страната, така и на интересите на желѣзопътното и стопанство.

Ето защо, повелителенъ дѣлъ се налага на мърдованиетъ крѣгове да взематъ необходимите мѣрки за отстранението на тази аномалия въ нашния стопански животъ, благодарение на която едното отъ черноморските ни пристанища се силно развива, когато второто усилено запада.

Третирайки въпроса за икономическото западане на гр. Варна въ свръзка съ бѣрзото въздигане на Бургазъ следъ войната, не можемъ да не зачекнемъ въпроса за съперничеството, което е съществувало между дветъ пристанища въ разни времена. Ето защо, намираме за умѣстно да направи единъ кратъкъ прегледъ на историята на това съперничество.

Борбата за надмошните между дветъ черноморски пристанища Варна и Бургазъ датира отдавна. Ако проследимъ движението на вноса и износа презъ дветъ пристанища, ще забележимъ, че до

Балканската война надмошните е било решително на страната на Варна, обаче, отъ 1913 г. насамъ положението се измѣня, като Бургазъ ежегодно се стреми да достигне Варна и най-следъ презъ последните четири години я догонва и дори надминава.

Като говоримъ за надмошните, разбираме го по отношение вноса. Колкото се отнася до износа Бургазъ винаги е ималъ надмошните надъ Варна.

Че това е така, се вижда отъ следните статистически данни за вноса и износа презъ пристанищата Варна и Бургазъ за времето отъ 1890 до 1924 г.

Години	Вноса.		Износа.	
	БУРГАЗЪ	ВАРНА	Години	ВАРНА
	количество тона	количество тона		количество тона
1890	18369	27191	1890	43111
1891	16219	23504	1891	71958
1892	17794	22918	1892	87557
1893	28767	26290	1893	66305
1894	29669	37944	1894	71047
1895	3.697	37358	1895	83981
1896	33019	43915	1896	131481
1897	30779	45116	1897	82113
1898	478.4	46000	1898	13236
1899	31352	35274	1899	52939
1900	14695	29445	1900	52294
1901	18673	42183	1901	126612
1902	18171	41297	1902	140613
1903	25.27	53172	1903	139211
1904	26139	68717	1904	257718
1905	27343	63272	1905	153732
1906	33319	7.646	1906	129398
1907	403.7	97693	1907	134717
1908	45193	157052	1908	71601
1909	73677	12354.9	1909	6748
1910	95413	130369	1910	127977
1911	117897	149333	1911	266220
1912	105720	115248	1912	216910
1913	75533	84715	1913	77714
1914	162406	161055	1914	178042
1915	8103	7565	1915	2044
1916	361	1513	1916	174
1917	124	714	1917	3
1918	4992	6951	1918	20
1919	21419	38095	1919	3421
1920	38445	52103	1920	28935
1921	57449	47918	1921	54448
1922	62697	49716	1922	103053
1923	58455	52769	1923	106622
1924	79713	51535	1924	148341

Ако анализираме горните цифри, ще забележимъ, че по отношение вноса до 1899 год. голяма разлика между Бургасъ и Варна нѣма. Вноса презъ Варна слабо превишава тоя презъ Бургасъ.

Обаче, отъ 1900 г. вносьтъ презъ Варна започва силно да се увеличава, като отъ 1905 до 1909 става почти тройно по-голямъ отъ той презъ Бургасъ. Отъ 1909 г. началото на разлика въ полза на Варна започва да се намалява, докато най-сетне следъ общоевропейската война ролитъ се промѣнятъ и Бургасъ вече добива надмошне надъ Варна.

По отношение износа, както споменахме въ началото, Бургасъ е ималъ винаги надмошне надъ Варна, съ изключение на последните 4 години 1921—1924, когато, поради неурожая въ Южна България, износа презъ Бургасъ количествено е по-малъкъ отъ той презъ Варна.

И тъй, борбата между дветѣ пристанища се характеризира съ следните три периода:

Първия периодъ се отнася за времето отъ 1890—1900 г., т. е., когато и дветѣ черноморски пристанища се намираха въ примитивно състояние и почти при еднакви условия, лишени отъ всѣ-какви приспособления за товарене и разтоварване, като Бургасъ се намираше подъ влиянието на конкуренцията на Деде Агачъ и тая на източните желѣзници, а Варна още несвързана съ Съверна България чрезъ желѣзница и намираше се подъ влиянието на конкуренцията на Дунава.

Втория периодъ започва отъ 1900 г., която съвпада съ довършването на централната линия, която свързва Варна съ съверна България и по-скройката на пристанищата Варна и Бургасъ. Желѣзопътната линия Варна—София послужи на правителството, като средство да се бори, отъ една страна, срещу конкуренцията на източните желѣзници, а отъ друга, срещу тая на Дунава. За тая цѣль чрезъ благоприятствени тарифи по централната линия тя насочи почти цѣлния вносъ за съверна и голяма част отъ тая за западна България презъ Варна, а отклони износа на зърнениетъ храни отъ дунавските пристанища и го насочи презъ Варна. Подобна благоприятствена тарифна политика по отношение Варна намираше оправдане въ стремежа на правителството да еманципира трафика ни отъ конкуренцията на чуждите компании и да го насочи къмъ единственътъ ни черноморски пристанища.

Третия периодъ започва съ откупуването на източните желѣзници презъ 1908 г. Това обстоятелство налагаше на правителството да измѣни и досегашната си тарифна политика, която, както видѣхме по горе, фаворизираше значително Варна. Въ бѫдещата си тарифна политика Дирекцията на желѣзниците възприе принципа на спадащата скала, споредъ който цѣлата желѣзопътна линия се раз-

дѣли на етапи, като на първия етапъ, начиная отъ изходния пунктъ, се поставяятъ най-високи такси и колкото се приближава къмъ крайния пунктъ таксите се намаляватъ. По тоя начинъ, противно па принципа на пропорционалността, по-далечните разстояния се облагатъ съ по-ниски такси и по-незадоволителното разстоянието Варна—София е по-голямо съ 111 км., разликата между Бургасъ—София и Варна—София ще биде незначителна. Огъ изработените тарифи, почиващи на принципа на спадащата скала, бургасчии не останаха доволни и своевременно протестираха, обаче, Дирекцията на желѣзниците твърдо остана на свое становище и приложи новите тарифи.

Огъ своя страна, Варна остава също недоволна отъ новите тарифи, понеже, колкото и да бѣ малка разликата, тя влияеше за отклоняването на вноса за София и З. България презъ Бургасъ. Също и градовете по Дунава бѣха недоволни отъ тая политика на българските държавни желѣзници, която се стремеше да насочи цѣлния износъ по дветѣ черноморски пристанища.

Тия недоволства отъ всички страни предизвикаха свикването на тарифния съветъ презъ 1911 г., където бѣ сложена на обсъждане тарифната политика на Б. Д. желѣзници.

Въ света, въпреки упреките, които се отправиха къмъ Дирекцията на желѣзниците, че въ своята ж. п. тарифна политика силно фаворизирала Варна въ ущърбъ на Дунава и Бургасъ, последната съумѣ да защити своята политика чрезъ тогавашния си директоръ г. Б. Морфовъ, който заяви, че народостопанскиятъ интереси на страната, както и тия на българското желѣзопътно стопанство изискватъ, щото превоза на нашите производствения да става по държавните ни желѣзници и да се изнасятъ по черноморските пристанища и че докато България нѣма собствена дунавска търговска флота, подобна политика е оправдателна.

Борбата между Бургасъ—Варна, отъ една страна, и Варна—Дунава, отъ друга, премина въ една твърде остра фаза презъ 1913 г., когато Дирекцията на желѣзниците приравни тарифите за петрола и солта между Бургасъ—София и Варна—София. Това приравняване бѣ продуктувано отъ чисто народостопански съображения, съ цель да се даде възможност на черноморските пристанища Варна и Бургасъ да устоятъ на конкуренцията на Дунава и Деде-Агачъ. Но тъй като конкуренцията по Дунава е по-голяма, отъ колкото тая презъ Деде-Агачъ, то и на Варна се правятъ въ случаи по-голями намаления, а именно 25%. И за да не остане Бургасъ въ по-неблагоприятно положение, отколкото Варна, приравняватъ тарифата Бургасъ—София съ тая Варна—София.

По него връме тарифите за 10-тоненъ вагонъ петролъ сѫ били, както следва: Бургасъ—

София 297 лв., Сомовитъ—София 224 лв., Свищовъ—София 248 лв., Русе—София 290 лв. и Варна—София 330 лв. Огъ горните данни се вижда, че най-голяма е конкуренцията, която се прави от Сомовитъ на Варна, като се знае, че водния път е обикновено по-евтинъ и че разликата въ навлото между пристанището за товареното на петрола въ Русия и Варна и кое да е дунавско пристанище е много по-малка, отколкото разликата между Варна—София и Сомовитъ—София.

Бургазъ, обаче, силно негодува противъ това приравняване. Завързва се острия полемика между търг. камари Бургазъ и Варна. Борбата се изнесе и въ печата. Обаче, бургазчени, благодарение на по-силните си връзки съ тогава властващите, излъзоха победители и Дирекцията на железнниците стимули тия тарифи, като увеличи варненските съ 20 лв. за петролъ и 10 лв. за солта на вагонъ. Независимо отъ това, Дирекцията на железнниците напусна принципа на спадащата скала и вънови тарифи възприе принципа на пропорционалното облагане, отдавна изоставенъ отъ всички държави.

Варненската търг. камара на времето си направи обстойно изложение по въпроса предъ Главната дирекция на железнниците, въ което искаше, освенъ възстановяването старото положение за петрола и солта, но още и приравняването таксите за превозване на още нѣкои артикули между Бургазъ и Варна, отъ една страна, София и Зап. България отъ друга, като галежаща необходимост на една здравомисляща, продуктувана отъ общи народостопански съображения ж. п. тарифна политика. За съжаление, обаче, нейните насточчави и добре мотивирани искания не се удовлетвориха.

Днесъ положението на въщата се коренно измѣни. Огъ мемоара върху положението на гр. Варна следъ Букureшкия миръ, приготвенъ отъ Варн. търг. камара, се вижда, че съ откъсането на най-плодородната част на българска Добруджа отъ района на Варна и съ изгубването на около 300,000 жители съ доказана консомативна способност, размѣра на варненската търговия е спаднала съ около 45%. Огъ една анкета, направена между търговците манифактуристи, колониалисти и тия на железнария, се констатира, че около 45% отъ тѣхните стоки се пласиратъ въ Добричъ, Балчикъ, Каварна и тѣхните околии. Сѫщото е и за пивоварната, сапунената и други индустрия, която по-голямата част отъ производството си съ пласирала на добруджанския пазаръ.

Следъ общоевропейската война положението на Варна още повече се влоши. Центъра на търговията следъ войната се премѣсти въ София. Огъ чисто бюрократически градъ, София следъ войната стана голямъ търговски центъръ на колониалъ,

манифактура, железнария и пр. Естествено е, щото при горното положение на въщата, софийските търговци да предпочитатъ по изгодното за тѣхъ пристанище Бургазъ за вноса на стоките си, отъ където разстоянието съ 111 км. е по-лъчко отъ основа Варна—София и тарифътъ сѫ значително по-ниски отъ тия Варна—София съ около 1200 лева на 10 тоненъ вагонъ за манифактура, въобще за стоки отъ класъ 0.

Това е сѫщо една отъ причините за западането на търговията въ гр. Варна.

Друга причина ие виждаме въ високите тарифи за възпаграждението труда на работници-тѣ въ варненското пристанище, които, особено за нѣкои малооценни артикули, отиватъ до баснословност и дори надминаватъ навлото за сѫщите стоки отъ Хамбургъ до Варна. Тия прекомърно високи тарифи сѫ причина, щото скоки като кам. въглица, петролъ и др. да минаватъ покрай Варна и отиватъ по Дунава и презъ Русе, за да дойдатъ пакъ въ Варна.

Липсата на добре уредени реални антревозити и на модерни съоръжения за разтоварване и товарене на стоките и скъпите такси, които държавата събира срещу услугите на сѫществуващи тѣ приспособления при разтоварването, е теже една отъ причините за отбиването на трафика отъ гр. Варна.

И най-сетне конкуренцията, която се прави на Варна отъ Бургазъ, благодарение на погрешната железноделнична тарифна политика на Дирекцията на железнниците, иде да допълни причините за економическото западане на града ни. Статистическите данни ни показватъ ясно, че до като преди войната вноса презъ Варна е билъ значително по голямъ отъ той презъ Бургазъ, следъ войната вноса презъ Бургазъ значително пада, пада той презъ Варна. А износа, както споменахъ въ началото, випади е билъ по-голямъ презъ Бургазъ. Но какво се дължи той обратъ? Безспорно, че голямата разлика въ тарифите между Бургазъ и Варна по направление къмъ София и З. България въ полза на Бургазъ. Ето защо, изхождайки отъ третия принципъ, осветенъ въ железноделничната тарифна политика, принципа за тарифно образуващата линия (Tarifbildende Route), както и отъ интересите на железноделничното становище, трбъба да се приравнятъ тарифите между Бургазъ—София и Варна—София. По силата на този принципъ, „всѣко железноделнично становище се стреми, щото трафикът по всички негови линии да се разпределя равномѣрно и не е желателно, щото една линия да бѫде претрупана съ влакове, когато въ сѫщото време по друга линия, която изхожда отъ други пунктове, че води къмъ сѫщите консумативни или производителни центрове, трафикът си. Както сигурността

на движението, така също и изискванията на целесъобразното използване подвижния материал и необходимостта тази втора линия да се рентира също така добре, налагат известни тарифни мероприятия за привличане транспорти по нея. Обикновено при съществуванието на две конкурентни линии, равносилно да ли тъ биватъ експлоатирани отъ едно само или отъ две различни предприятия — се прибегва къмъ приравняване таксите между определени станции. Това приравняване има за база винаги нормалната такса, на по-късия пътъ.\*)

Този принципъ е билъ изтъкнатъ още презъ 1913 г., обаче, Дирекцията на желязниците не го взрпие, благодарение на силния ватискъ, който се упражни отъ страна на бургазчи. Единъ отъ мотивите на бургазчи противъ въвеждането на този принципъ тогасъ бѣше той, че не е още настъпило неравновѣсие въ вноса въ вреда на Варна и че вноса презъ Бургазъ далечъ е много по-малъкъ отъ той презъ Варна и че ако се констатира, че презъ Бургазъ започва да се влася повече, отъ колкото презъ Варна, тогава да се увеличаватъ таксите презъ Бургазъ, или пъкъ да се изравнятъ. Но това не било настѫцило още.

За щастие или нещастие, днесъ това е настѫцило вече. Както се вижда отъ данните на Главната дирекция на статистиката, вноса за 1921 г. презъ Бургазъ надвишава той презъ Варна съ 5 мил. кгр., презъ 1922 г. съ 13 мил. кгр., презъ 1923 г. съ 6 мил. кгр., презъ 1924 г. съ 28 мил. кгр., а презъ тек. година тая разлика вѣроятно ще достигне до 50 мил. и повече.

Това го заявява тържествено и уважаемия кметъ на гр. Бургазъ г. Каназирски въ статията си „Бургаското пристанище“, напечатана въ брой 914 на в. „Слово“, въ които, за да успи аргументите си въ полза на исканото отъ него разширение на бургаското пристанище, казва дословно следното: „Само отъ началото на тази година пристанището се задържило на три пъти. Къмъ края на м. май т. г. въ бургаското пристанище се завариха 11 парахода, отъ които само 6 получиха място на кея, а останалите трѣбаше да чакатъ по 5—6 дни, за да получатъ място или да товарятъ и разтоварватъ въ басейна на пристанището — въ маузи — работа много по-скъжа отъ тая на кея и за които днесъ липсватъ нуждните малки пловдателни съдове.“

Но не само кейовите стени сѫ недостатъчни. Недостатъчна е също и сухата площь на пристанището, недостатъчни сѫ и желязопътните линии въ него. Тоя недостигъ на линии и място за разтоварване на масовитъ стоки (главно зърнени храни) предизвика едно непримарно задържане на

натоварените вагони, предизвикава задръстване на пристанището съ вагони, предизвика при напливъ на стоки липса на вагони въ вътрешността и затруднява твърде много експорта на храните.“

По-нататъкъ въ статията си г. Каназирски съ цифренни данни показва, че вноса презъ бургазкото пристанище презъ последните 6 години значително надвишава той презъ Варна. Ние не знаемъ отъ где черпи своите сведения г. Каназирски за вноса презъ Бургазъ, но тъ далечъ превишава данните, които има Главната дирекция на статистиката и то въ връда на Варна.

Базирайки се на тия цифри, както и на задръстването на пристанището и желязопътната линия въ Бургазъ, г. Каназирски иска пезабавното започване разширителните работи въ бургазкото пристанище. Е, добре. Възприемливо ли е едно подобно положение, щото въ Бургаското пристанище да има задръстване на пристанището на три пъти презъ годината, а въ Варна презъ същото време често да нѣма даже ни единъ параходъ? Трѣбва ли да се допушта, щото по недостигъ на ж. п. линии и място за разтоварване на масовитъ стоки, да има задръстване на бургаското пристанище съ вагони, когато ж. п. линии при варненското пристанище сѫ празни и по централната линия да се движатъ празни товарни вагони? Резонно ли е следъ всичко това да се иска разширение на бургаското пристанище, за което ще сѫ необходими съ стотици милиони лева, когато съ една разумна ж. п. тарифна политика, почиваща на принципа на тарифно образуващата линия, трѣфика ще се разпредели равномѣрно, между дветъ пристанища и съ това, отъ една страна, ще се икономисатъ стотици милиони лева отъ тъй осъждните средства на държавата, а отъ друга, ще се даде възможност и на Варна, тъй силно пострадала съ откъсването на Добруджа, да излѣзе отъ своята летаргия и да заживѣ по-оживенъ търговски животъ.

Срещу тия положения и цифритъ, които по-горе приведохме, върваме, бургазци не биха се противопоставили. Остава на мърдозните управляющи кръгове да направятъ една правилна прецѣнка на положението, създадено за Варна отъ измѣнилъ се обстоятелства следъ войната и отъ сегашната желязопътна тарифна политика на Дирекцията на желязниците и частъ по-скоро да се изработятъ нови тарифи, въ основата на които да легае принципа на тарифно образуващата линия.

На края ще кажемъ, че като искаме тарифно приравняване на Варна и Бургазъ спрѣмо София и З. България за всички стоки, това не значи, че Варна ще бѫде фаворизирана предъ Бургазъ. Ние искаме да дадемъ ни черноморски пристанища да бѫдатъ поставени при еднакви условия спрѣмо София и З. България. Огъ това ще

\*) Вижъ статията на д-р Ив. Каросеровъ въ списанието „Економ. Прегледъ“, 1914 г.

иматъ полза и консоматорите, понеже ще имаме повече предлагания на стоки отъ Варна и Бургасъ за Соф. пазаръ, следователно ще имаме конкуренция между търговците, а отъ тамъ и поевтиняване на самите стоки.

Въ резюме нашите належащи искания за повдигането на гр. Варна тръбва да бъдатъ следните:

1) Приравняване на тарифите за превоза на стоки между Бургасъ—София и Варна—София.

2. Изключителни сточни тарифи за вносни и износни стоки презъ Варна, съ огледъ да се парира конкуренцията на Дунава.

3. Снабдяване варненското пристанище съ необходимите модерни съоръжения за по-бързо и по-евтино товарене и разтоварване на стоките.

4. По-скорошно построяване на силози и елеватори, съ което ще се привлече износа на зърн. храни презъ Варна, намъстъ да отива по Дунава.

5. Разширяване на съществуващите реални антрепозити, като се направятъ достъпни за поширокъ кръгъ търговци, чрезъ намаление таксите до степень да конкуриратъ частните антрепозити.

6. Умърени тарифи за възнаграждението на работниците въ пристанището.

7. Възстановяване на тарифния съветъ при главната дирекция на железнниците.

8. Да се създадатъ условия за индустриализирането на гр. Варна.

Това сѫ искания, удовлетворението на които не търни отлагане, ако не искаем да бъдемъ свидетели на съвършеното загинаване на гр. Варна, като търговски пристанищетъ градъ.

Като по-далечни мѣрки въ свръзка съ повдигането на Варна може да се препоръчватъ още и следните:

1. Да се създадатъ условия за привличане повече курортници въ Варна презъ лѣтния сезонъ.

2. Да се проучи основно въпроса за условията за създаване на свободна зона при варненското пристанище.

Въ горните редове ние се помъжчихме да изложимъ на кратко, както развитието на въпроса за съперничеството между дветѣ ни черноморски пристанища Варна и Бургасъ, така и причините за западането на Варна. Отъ изложеното, върваме, всѣки ще се убѣди въ легитимността на искането на варненци за приравняването на тарифите между Варна—София и Бургасъ—София.

Въпроса, който ни занимава въ този моментъ не е съсловенъ въпросъ, той е въпросъ, който вълнува цѣлия градъ, единакво също както търговецъ, занаятчията и индустриалецъ, та-

ка и работника, чиновника и рентиера. Той е общограждански въпросъ.

И неговото разрешение ще зависи отъ общите усилия на цѣлото гражданство въ гр. Варна, координирани съ една цѣлесъобразна и разумна желѣзопътна тарифна и народостопанска политика на държавата.

Спиро Спировъ.

## ЗАЖАЛЧИЙСКИ ОТДѢЛЪ.

По грънчарските курсове. Габровските грънчари, които имаха случая въ 5 дневния курсъ да се запознаятъ съ новия начинъ на глечосване съ безоловна глечь, сѫ отправили къмъ Камарата едно изложение по поводъ резултатите отъ курса, въ които, като признаватъ заедно съ ръководителя на курса, че за модернизиране на тѣхното производство, не е достатъченъ курсъ, а се изискватъ редица още други условия, изказватъ желание да се открие въ Габрово втори грънчарски курсъ, въ който да се застъпи — отъ специалисти — технолози и майстри по-подробно и всестрано материала, не само по глечосване, глинознанието и модерно печене на грънчарските изделия, а също и работата съ оgneупорна глина. Да се открие също и една модерна грънчарска учебна работилница въ града, съ нуждата и подходяща пещъ, за обучение и практика на младежите желаещи да изучаватъ грънчарския занаятъ.

Преди две години, Камарата прави съда за откриване такъвъ курсъ въ Габрово. Обаче, тогава, большинството отъ тамкашните грънчари въвъкакси неохотно се отзоваха на това памѣрение на Камарата. Двесте, също като видѣха съ очите си, колко много технически и научни познания по занаята имъ липсуватъ за да бѫдатъ добри майстори и устояватъ на конкуренцията, сами вече дирятъ помощта на Камарата.

## ВЪЖДЕНИЕ ОТДѢЛЪ.

Представителъ на Варнен. търг.-инд. камара, Г-нъ **Боянъ Абаджиевъ** е произнесъ следната речь при откриването на IV-ия редовенъ конгресъ на Българския търговски съюзъ (София, 8 юни 1925 г.):

„Господинъ прѣдседателю и господа делегати, натоваренъ съмъ отъ Варненската търговска камара да я представлявамъ и да ви поднеса нейните поздрави и пожелания за успѣха въ предстоящата ви работа.

Стопанскиятъ парламентъ въ България, търг.-инд. камари, не могатъ да не следятъ съ инте-

ресь живота, развитието и дейността на отделните организации, които съставляват тия камари. Въ такъвъ случай ний, представителите на търговско-индустриалните камари, не можемъ осъщъ живо да се интересуваме отъ живота на вашия съюзъ, на вашите дружества, които го съставляват и отъ работата на вашия конгресъ.

Търговска България днесъ е болна, анемична. Тя тръбва да бъде лъкувана. Но какъвъ начинъ тя тръбва да бъде излъкувана? Нѣма съмнение, че съюзите на търговците, индустрисалците и занаятчите тръбва да намѣрятъ въ срѣдата си дейцитъ, средствата и начинъ за лъкуването на търговията въ България. Колкото по-трезво, по-умно въ случая биде мобилизиранъ практически умъ на тѣхните конгреси, толкозъ по-лесно ще се намѣрятъ нужните лѣкарни и необходимите лѣкарства. Днесъ въ България българскиятъ търговци иматъ единъ цененъ капиталъ — това е капитала на търговския моралъ, това е капитала на търговската честь (ржкоплѣскания). Днесъ този капиталъ на българския търговецъ е гордостта на България предъ външния свѣтъ. И ако днесъ този моралъ, тази търговска честь ние я издигнемъ, като кулъ на търговското съсловие, ние ще допринесемъ най-голѣмата полза на България. Между другото ние събрали тукъ на IV редовенъ конгресъ на Търговския съюзъ, тръбва да знаемъ сѫщо причините на анемичността въ търговията. Ако всѣки отъ насъ излесе отдѣлните странични болести на търговията, увѣренъ съмъ, че ние ще можемъ да препоръчаме средствата, съ които тия болести ще бѫдатъ премахнати и нашата търговия подиомогната чувствително.

Поздравлявамъ още веднажъ конгреса и му пожелавамъ ползовторна дейностъ" (ржкоплѣскания).

**Българското** царско генерално консулство въ Берлинъ ни съобщала чрезъ Министерството на търговията, промишлеността и труда, че въ Германия предстоятъ на есенъ две голѣми тютюневи изложби. Презъ септемврий — IX Берлински панаиръ на тютюнъ и тютюневи произведения и отъ 30 ав. до 5 септемврий въ Лайпцигъ. Последната изложба се ureжда отъ Дирекцията на международния Лайпцигски мостренъ панаиръ, която кана България да вземе участие на изложбата.

**Есененъ мостренъ панаиръ въ Горна-Орѣховица.** Дирекцията на мостренния панаиръ въ Горна-Орѣховица, настърдчена отъ постигнатия добъръ успехъ въ първия си пролѣтенъ мостренъ панаиръ прави усилени приготовления за есененъ мостренъ панаиръ, който ще се състои отъ 17 до 27 септемврий т. г. Въ последния ще бѫдатъ изложени земедѣлъски, индустрисални и занаятчийски произведения.

Дирекцията е взела всички мѣрки въ той панаиръ да бѫде представено целокупното разнообразно българско родно производство. Поканени сѫ сѫщо да участвуватъ съ свои мостири и чуждестранни производители, предимно такива, произведениета, на които се дирятъ отъ нашите производители и сѫ отъ значение за местното ни производство.

Исказали сѫ вече желание да взематъ участие множество германски индустрисални фирми, главно на машини и уреди нужни за нашето индустрисално и земедѣлъско производство.

По този случай, считане за свой приятъ дѣлъгъ да покажимъ индустрисалците и занаятчите отъ района на камарата ни да не пропускатъ най-удобния случай, който имъ съ дава съ този панаиръ, да взематъ живо участие въ него съ мостири отъ произведенията си. Нека тѣ имать предъ видъ, че по този начинъ освенъ гдѣто ще направятъ най-ефикасна реклама на производството си, но имъ се дава и удобенъ случай да взематъ добри поръчки, а най-вече, да съпоставятъ своето производство съ местната или чужда такава, да се уверятъ въ превъзходствата или недостатъци на свое то и почерпятъ куражъ или взематъ поуба за бѫщащето си производство.

За упътвания и подробности по панаира, за интересуваните да се обрѫщатъ направо къмъ Дирекцията му — въ Горна-Орѣховица.

**Закона за акцизитетъ и патентовия сборъ върху птицетата.** Варн. търг.-инд. камара е паправила постъпки предъ Министра на финансите за по-скорошно прекарзане игласуване въ Народното събрание на законопроекта за изменение и допълнение закона за акцизитетъ и патентовия сборъ върху птицетата, предвидъ оплакванията и молбите на птицепродавците отъ района, на които предстои да се снабдятъ съ патентъ за предстоящето полугодие отъ финансовата текуща година.

**Марсилия като консуматоръ на яйца.** Какъвъ значение има Марсилия като вносно пристанище за яйца, се вижда отъ следните статистически числа, които представляватъ количеството на внесените презъ 1924 год. яйца въ Марсилия отъ:

Китай	386	вагона по 140000 яйца
Турция	334	" " "
Сев. Африка	353	" " "
България	38	" " "
		1,111 вагона.

И нашия експортъ за Марсилия би могълъ да бѫде много по-голѣмъ, но понеже Турция, както и другите страни, които ни конкуриратъ, не взиматъ никакво износно мято отъ яйцата, докато България взима 60—90,000 лева на вагонъ, спо-

редъ сезона, разбира се, че не можем да конкурираме. Именно Марсилия, съ която сме свързани отъ Варна съ бързи директни паракходи, би представила едно широко поле за пласиментъ на нашата българска стока, която поради по-добрата изработка и по-голямата преснота се предпочита въ Франция. Чакъ когато реформираме основно нашата експортна политика, ще можемъ пакъ съ усъвършаването да пласираме нашата стока на онези консумативни мѣста, които географически сѫ ни най-близки.

**Българската Паракходна Агенция** въ Цариградъ е била предуредена отъ Турската митница че ще се налагатъ глоби на виновните въ случай че съдържанието на стоките не отговаря на декларациите или манифестиите предъ Митницата и обръща се вниманието на нашите търговци и комисионери да бѫдатъ внимателни при товаренето на стоките и да обявяватъ истинското съдържание на колетите.

**По амбулантическата търговия.** Бургазката и Руменска търговско-индустриални камари сѫ подкрепили искането на Варненската камара за по-скорошното прокарване на закона за амбулантическата търговия.

Въ отговоръ на постъпките и на трите тия камари, министерството на търгов. промишл. и труда съобщава, че поради претрупаната работа въ народното събрание, възможно е да не се усъществи гласуването на този законъ презъ сегашната сесия.

**Общограждански комитетъ за повдигането на гр. Варна.** На 24-и т. м. сл. пл. въ стоковата борса въ града ни по инициативата на местното търговско д-во се състоя събранието на представителите на всички ступански организации, журналистическото дружество морския говоръ и др. въ града ни по въпроса за създаване общо общограждански комитетъ за повдигане на градъ Варна. Отъ страна на официалните власти присъстваха окр. Управител г. С. Дончевъ, представителя на окръжна постоянна комисия г. П. Сотировъ, председателя на Търг. инд. камара г. К. Геновъ, подпредс. на стоковата борса, г. К. Карагеоргиевъ, началника на пристанището, управителя на митницата и др.

Следъ разискване по въпроса какъвъ съставъ ще тръбва да има този общограждански комитетъ и какъ ще функционира той, биде решено да се образува едно изпълнително тѣло отъ 7 души, конституирано, като постоянно присъствие, кое то заедно съ една помощна комисия отъ професори при тъкашната търговска академия и друга такава комисия отъ технически лица, да изготви за целта менорандумъ, който да се поднесе

на правителството и което, следъ като му се изтъкне плачевното положение, въ което се намира днесъ Варна, най-настоятелно да се помогне да вземе всички ония мерки за повдигане на града, които ще бѫдатъ препоръчани въ меморандума.

Избрани бѫха въ изпъл. тѣло: Ал. Петровичъ, Ст. М. Поповъ, Б. Абаджиевъ, В. Дръжковъ, Ив. Гюлмезовъ, Боянъ Бълъсовъ, Ал. Маноловъ.

**Закона за запрещение вноса на стоките, които не сѫ отъ първа необходимост.** Варненската Търг. Инд. камара е дала своеето мнение по новия законопроектъ за отменение закона за запрещение вноса на стоките, които не сѫ отъ първа необходимост предъ министерството на финансите, следъ като свика за целта събрание на търговци отъ засегнатите съ закона проекта браншове.

Изложението се свежда главно въ два пункта: Въ първия се иска увеличение на вносното мито на ония вносни артикули, каквито се произвеждатъ въ страната, за да може по този начинъ да се наследи мѣстното производство.

Въ втория се иска да бѫде намалено вносното мито на ония артикули, които макаръ и да не се произвеждатъ въ страната, сѫ твърде необходими за пародното съпуштество, търсятъ се отъ населението, като съестни продукти, припаси, манифактура и др. и за това вноса имъ ще следва да се улесни.

**Изложба.** Търг. представителъ при Франц. легация въ София съобщава чрезъ камарата ни, че отъ м. априлъ до м. октомври т. г. въ Парижъ е открита международна изложба на декоративни изкуства и модерни индустрии. Желающитѣ да посетятъ гореказаната изложба — да се отнесатъ за по-подробни сведения къмъ французската легация въ София.

**Министерството на търговията, промишлеността и труда** съобщава чрезъ Камарата ни, че Унгаро-българската търговско земедѣлска камара въ Буда-Пеща, конституирана съ участието на Търговско-индустриалната камара въ Буда-Пеща и намираща се подъ контрола на Българска търг. агенция въ същия градъ — е оторизирана да издава удостовѣрения досежно доставките предназначени за България, извършвани отъ разните германски предприятия по отношение оправдаването на евентуални закъснения на тия доставки причинени отъ безработица въ фабриките и работнически движения.

**Откриване банкова агенция въ гара Ишниклеръ.** На постъпките на Варнен. търг.-инду. камара предъ централното управление на Бълг.

Нардна Банка и Министерството на търговията промишл. и труда вследствие молбата на ишикварските търговци и индустриялци да се открие банкова агенчута при гара Ишикларъ, Министерството на търговията, промишл. и труда е направило вече постъпки предъ Управлението на Бълг. нар. банка за удовлетворение това искане.

### ТЪРЖНИ.

На долните дати въ З часа следъ обядъ въ Софийското окр. фин. управление ще се произвеждатъ следните търгове за нуждите на главната дирекция на железнниците и пристанищата:

На 30 юни 1925 година за доставка на лампени цилиндри за ж. п. и пристанищни служби.

На 16 юли т. г. за доставката на бандажи.

На 17 юли т. г. за доставката на разни видове желѣзо.

На 18 юли т. г. за доставката на 450 тона масло цилиндрово обикновено.

На 18 юли т. г. за доставката на 200 коша за въглища.

На 20 юли т. г. за доставката на 900 тона масло машинно.

На 21 юли т. г. за доставката на 25000 кгр. колзово масло.

На 22 юли т. г. за доставката на 9000 каспи петролъ.

На 24 юли т. г. за доставката на 200 тона масло вагонно.

На 25 юли т. г. за доставката на 10,000 кгр. Гресъ.

На 27 юли т. г. за доставката на 10,000 кгр. бензинъ.

На 28 юли т. г. за доставката на 25000 кгр. стомана за ресори канализирана.

На 30 юли т. год. за доставката на разни ламарини.

На 1 августъ т. г. за доставката на дървенъ строителенъ материалъ.

На 3 августъ т. г. за доставката на 50 тона газълъ.

На 5 августъ за доставката на лампени машинки.

На 6 августъ т. г. за доставката на канцеларски материали и хелиографна книга.

На 8 августъ т. г. за доставката на компютери и клещи.

На 10 августъ т. г. за доставката на медни и месингови материали.

На 11 августъ т. г. за доставката на врати за димовите камари на локомотивите.

На 12 августъ т. г. за доставката на калциевъ карбонатъ.

На 13 августъ т. г. за доставката на буферни кошове за вагони.

Поемните условия могатъ да се видятъ всички присъственъ ден въ помещението на Варненската търг.-инд. камара.

### Външенъ отълъ.

Дългътъ на Европа къмъ Америка. Къмъ 1 юни 1925 год. европейските държави дължатъ на Северо-американските Съединени Шати. следните суми безъ лихвите:

Австрия	24,055,708
Белгия	377,123,745
Чехославакия	91,879,671
Исландия	13,999,145
Финландия	8,281,926
Франция	3,340,746,215
Англия	4,135,818,358
Гърция	15,000,000
Унгария	1,685,835
Италия	1,648,034,050
Летландия	5,132,287
Литва	4,981,628
Полша	135,662,867
Румъния	36,128,494
Русия	192,601,297
Югославия	51,104,595

### РОМЪНСКИЯ.

Горите въ Румъния. Съ анексията на Трансилвания и Буковина, Румъния доби нѣкои отъ най-богатите горски области въ Средна Европа. Значителенъ брой отъ дъскарски фирми сѫ авгуриани съ тѣхната експлоатация и износъ на чуждия пазаръ.

Но въпреки това индустрията прекарва единъ кризисъ, изгледи за смякването на който още нѣма. Това се дължи на нѣкои правителствени наредби, които затрудняватъ търговията; на лицата на съответенъ железопътенъ транспортъ и на променливостта на румънския лей. Румъния може да конкурира само въ Унгария, която е естествениятъ консуматоръ на трансилванскиятъ дървенъ материалъ, ако разменната стойност на лея благоприятствува за това. Друга една пречка е увеличението на навлого и митническиятъ тарифи отъ 1 май 1925 год. Състоянието на индустрията обработваща мяко дърво въ частност е не добро по-настоящемъ, понеже на мястния пазаръ и въ Унгария нѣма търсене, и Гърция, Италия и Александрия спиратъ порожките си, а Франция чака да спаднатъ цените. Износътъ на твърдо дърво въ Югославия се поддържа отъ покачването на дъ-

нара. Дървата за горене, за които имаше грамадно търсене след войната, сега са заместени отъ влагища, които се внасят въ западна Румъния отъ Унгария.

Изъ The Near East отъ 11. VI. 925 г.

**Румънската петролна индустрия.** Вече съва лице въ Румъния нъкои резултати отъ така наречената политика на *национализиране подпомагането богатства*, която беше осветена преди една година отъ закона за мините, прокаран през юлий 1924 год.

Програмата на бъдащата експлоатация въ петролната индустрия е почнала вече да се очертава.

Румъния е втората държава въ Европа следъ Русия по производство на газъ. Въпреки, че нейното годишно производство още е по-малко отъ 2 на сто отъ общото свѣтовно, нейните грамадни петролни резерви се считатъ като такива на страна съ най-голъми естествени богатства и съ отъ интересъ вънъ отъ самата Румъния, вследствие възможността за пласментъ на чужди капитали въ петролната индустрия.

Най-голъмо производство на петролъ е имало презъ 1913 год., последната преди военна година, когато общото производство достигна до 1,885,225 метрически тона катранъ.

Цифрите изчислени отъ Moniteur du Petrole Roumain за 1924 год. показватъ едно общо производство за същата година отъ 1,851,231 тона, или само около 34,000 тона по-малко отъ предишния рекордъ. Много въроятно е щото 1925 г. да покаже едно значително увеличение надъ това отъ 1924 год. Фактически производството на катранъ въ Румъния се е увеличавало така устойчиво и редовно презъ последните три години, щото изглежда твърде възможно да се изчислива производството предварително съ доста голъма точностъ.

Докато не може да има никакво основателно съмнение за едно устойчиво увеличение въ производството на петролъ катранъ въ Румъния, въпросът е, какво може да се направи съ увеличеното произведено количество на петролъ при съществуващите икономически и финансови условия въ страната. Рафинационната капацитетъ е още почти двойно по-голъмъ отъ действителното производство, но транспортните усложнения съ не съответствуващи. Единствената линия отъ рафинационния център — Плоещъ до Кюсепенда изглежда да не е въ състояние да функционира задоволително, а превозните средства, като танкови коли, локомотиви и др. изглежда още по малко да отговарят на нуждите за транспортъ на рафинирани продукти. За румънският петрол има добър пазаръ въ средиземноморските страни и тия отъ сръдна Европа, и главно въ Леванта. Линията па транспортъ, обаче, е едно препятствие и по всич-

ко изглежда че за развитието на румънската индустрия до най-голъмият ѝ капацитетъ, тръбва да се направи всичко за превъзможване изникващите мъжчинии отъ този характеръ.

Малкото количество източено презъ годината непосредствено следъ войната съ дължение на не-нормалните условия причинени отъ германската окупация и разрушенията на инвентаря при извршването следъ евакуациата на румънските и други съглашенски сили. Въ началото на 1925 год. безъ да се четатъ ръчните кладенци, имало е 1012 кладенца въ пълно производство и 636 тъкущи извори, единъ рекордъ никога недостиганъ до сега въ Румъния. Производството на катранъ въ 1924 год. даде при първа дестилация 363177 тона газолинъ, 277531 тона рафапирано масло и дестилатъ, 150366 тона гасъ и смазки и 814153 тона остатъци (отпадъци).

Презъ следъ-военният години устойчиво намалява пропорцията на рафинирани продукти за експортъ. Презъ 1913 год. 55% отъ производството се рафинираше за експортъ; въ 1923 год. процентъ бъше 25 и въ 1924 год. — само 23.5%.

Изъ The Near East отъ 11. IV. 925 г.

## ПОЛША

**Ново икономическо списание.** Въ града Мицловъ (Полша — Галиция) е започнало да излиза ново месечно икономическо списание „Полекспортъ“ на френски езикъ, целящо развитието на външната търговия на Полша. Първата книжка е излѣзла презъ май т. г. Съдържанието на книжката е отлично подрано. Дадени сѫ статии, бележки и пр. върху най-важните отрасли на полското производство, външната износно-вносна търговия на Полша (по държави и видове) презъ 1924 г. както и върху възможните бъдещи отношения съ съседните и други чужди държави.

Списанието се издава отъ търговската къща Бона и С-ве.

**XII Международен конгресъ на памучната индустрия,** който се състоя въ началото на този мѣсецъ въ Виена бъ тая година много добре посетенъ.

Извѣстно е, че свѣтовната консумация на памучните производени се е силно увеличила презъ последните нѣколко години и въпрѣки усиленото производство на такива съществуващата днесъ цена, съвсемъ не отговаря на тая консумация. Споредъ приблизителни данни тя е два пъти по висока отъ тая преди войната.

Его защо конгресъ апелира върхъ всички западноевропейски държави да се увеличи по възможностъ засѣващата се площъ съ памучни култури, като за целта се препоръчва набавянето по модерни превозни и технически средства, които биха

доста много улеснили това производство и съдѣйствували за спадане на днешната му високи цени.

## ГЪРЦИЯ

**Пазаря на маслинитѣ.** Презъ последната половина на м. месецъ въ пазара на маслинитѣ въ Волосъ и Агрия се е набелязала едно известно оживление, изнесени съ значителни количества. Приготвяватъ се нови партиди за износъ.

Цѣнитѣ при все това оставатъ твърди. Екстра ларжъ 104 шил. луксозни 90 ш. дубълъ специалите 80 ш. специалите 65 ш. супериоръ 57 ш. Екстра 54 ш. империялъ XXX 70 ш. империялъ XX 60 ш. цѣнитѣ се разбираятъ фобъ Волосъ въ варели (гратисъ) отъ 100 кгр. стока черна, запазваема, избрана.

**Забележка.** Въ последно време се е засилила консумацията на маслини въ Австралия, южна Африка, Занзибаръ, Нова Зеландия, благодарение на организирането на волоските експортъри на маслини.

## Гърцката индустрия на изкуствена коприна.

Първата и единствена фабрика на изкуствена коприна на Балканитѣ се строи въ Атина. Но-вото дружество, което се образува презъ априль т. г. и което е известно подъ името „Société Anonyme de soie Artificielle“ има единъ капиталъ отъ 7 милиона драхми. Огъ тѣхъ, 3,500,000 драхми ще бѫдатъ изразходвани за машинария на новата фабрика и около 1,000,000 драхми за самата фабрика, постройката на която е вече започната близо до Богатническата градина въ Атина. На първо време производството на изкуствена коприна ще превишава 600 кгр. дневно. Директоритѣ съ уверени, обаче, че преди изтичането на следующата година дневното производство ще достигне до 1,000 кгр. Малка част отъ машинарията ще бѫде конструирана въ Гърция, а главната машина инсталация ще бѫде доставена отъ Германия, където ценитѣ съ 25 до 30 на сто по ефгени отъ тия въ Франция и Англия. Всички необходими за производството на коприна сирови материали могатъ да се получатъ въ самата Гърция.

Вследствие липсата на фабрики, въ които биха могли да се преработватъ копринените преѣди въ материји (тѣкани), консумацията на изкуствена коприна е ограничена въ Гърция, затова дружеството разчита предимно на износа на преждата си, главно на Италианския и Египетски пазари.

Изъ The Near East отъ 18. VI. 925.

## Хонсулски рапорти и Кореспонденции.

### Положението на Цариградското тържище.

Цариградъ, 17 юни 1925 год.

Зърнени храни пристигнаха отъ Анадола 435 тона, отъ Тракия 22 тона и отъ Съединените Шати 300 тона. Засилването на пристиганията отъ Анадола, както се спомена въ единъ отъ преждните бюлетини, се дължи на добритѣ изгледи на тазгодишната реколта: освободенъ отъ страха на гладъ, селянинътъ поиза да продава и отъ запасите за случай на недобра реколта. Но тия продажби съвсемъ не упражняватъ влияние върху ценитѣ, които се опредѣлятъ отъ световните житни борси. За насъ е важна само цената на кукуруза, който може още да се внася отъ България тукъ, а тая цена се върти около  $13\frac{1}{2}$  до 14 гроша за стока въ чуvalъ фобъ Цариградъ.

**Брашна** не пристигатъ отъ никъде, а се изнасятъ за черноморските пристанища. Съществуващиятъ стокъ се върти около 220,000 торби. Цената на местното брашно (четворка) е 1625 гроша за чуvalъ отъ 72 кгр., толкова колкото и презъ миналата седмица.

**Варивата** запазватъ също цената си.

**Млѣчинитѣ продукти** продължаватъ да спадатъ: тенеке одринско сирене се продава между осемъ и деветъ лири, а анадолско-одрински тиъп до  $6\frac{1}{2}$  лири. Кашкавалътъ продължава също да спада: на пазаря може да се намери кашкавалъ обезматенъ до 85 гроша кгр. ланска полска сгока. Само извѣти преди хубавите качества могатъ да се продаватъ къмъ 120 – 130 гроша кгр. обезмитена стока.

Поради претрупването на египетския пазаръ съ кашкавалъ, пристигналъ тамъ направо отъ Сърбия презъ Солунъ, сърбите отново почнаха да докарватъ стока въ Цариградъ. Презъ миналата седмица бѣха докарани 200 чуvalи, които останаха непродадени и бѣха складирани въ транзитните магазии.

**Месото** запази цената си съ тенденция къмъ покачване. Тая тенденция се дължи на привързване на агнетата въ Турция и на непристигане на жива стока отъ никъде. Поради това и износътъ на добитъкъ отъ Пандерма за Гърция, който бѣ почналъ напоследъкъ, спрѣ почти съвсемъ.

**Текстилни произведения** се внасятъ усилено, следъ като се уясни въпроса за митото, което ще се плаща. То е, както се слободи на друго място, 6 пъти основното мито, а не 10 пъти, както искаше да тълкува закона цариградската митница. Отъ нѣкои справки, които се направиха, се видя

ясно, че е възможен вносът и на български вълнени платове. Едно посещение на Цариградъ отъ пъкоти наши габровски и сливенски фабриканти, снабдени съ мости отъ всички видове платове, не би останало безплодно.

#### Другите стоки си запазиха цените:

Воськъ 180 — 185 гроша оката.

Дървено масло 65 — 70 „ „

Маслини местни 22 — 36 „ „

Голямо спадане имаше въ цените на хайвера и солената риба, поради указаната въ прежния бюлетинъ причина.

Цариградъ, 24 юни 1925 год.

**Зърнени храни** пристигнаха отъ много места по-малко. За забележване съ пристиганията отъ Мала-Азия презъ Мерсина. Това еж жита отъ новата реколта, която на всичките въ Турция е добра. Това обстоятелство кара мнозина да мислятъ, че тая страна пъма да има нужда отъ вносъ на храни презъ текущата година. Предвижданията си тези хора основаватъ не само на факта, че тазгодишната реколта на зърнени храни е добра на всичките въ Турция, но и на факта, че тая година съ били засъти 200,000 хектара — 5,000,000 хектара презъ тая година срещу 4,800,000 хектара за миналата година — повече отколкото презъ миналата година. — Двеста хиляди хектара при добра реколта даватъ около 220,000 тона пшеница, или приблизително толкова, колкото е бил вносъ на Турция презъ изтеклата година. — Колкото и да е върна тази сметка, тя не показва, обаче, че е изключение всичките вносъ на жита въ Турция, понеже може да се случи следното: реколтата отъ провинциите, съседни съ Сирия и Иракъ да се изнесе за тия две държави, а Цариградъ да се снабди съ чужди жита по море. Тая сметка показва само едно, че келкото ще се внесе, ако стане нужда, по географически и съобщителни причини, да се внесе жито въ Турция, толкова и ще се изнесе. За всички случаи добрата реколта въ Турция, макаръ и да не се знае още каква ще бъде световната реколта, упражни известно влияние върху цените на тукашния пазаръ. Житото докарано отъ Мерсина се продаде  $19\frac{1}{2}$  гроша оката или  $1\frac{1}{2}$  гр. по евтино. При ипотезата, че турската реколта може да задоволи всички вътрешни нужди и да остане за износъ, възможно е едно още малко спадане, понеже въ цената на житото тукъ влизат и около 5 гроша на оката мио.

Брашна не се внесоха отъ никъде, ала цената на местното четворка спадна на 1575 гроша за торба отъ 72 кгр., поради спадане на житата.

Варивата съ въ застой, въ очакване на новата реколта.

**Млечните продукти** съ все съ слаба тенденция: и презъ тая седмица имаше малко повишението въ цените, безъ съ това да се предизвикатъ по-голями съдълки.

**Месото** си пази цените, поради указаните въ прежния бюлетинъ причини.

**Другите стоки** също си запазиха цените. Само съ вълна станаха по-голями и по-оживени съдълки. Цената ѝ со върти: за анадолска около 100 гроша оката, а за къвърджикъ 110 гроша.

Одринъ, 21 юни 1925 г.

Българското царско консулство съобщава, че на 19 того е станало откриването на гр. Одринъ и Уаунъ Кюприя тържището на пашкули.

Въ гр. Одринъ на 21 того били докарани около 2000 кгр. пашкули по цена гроша 142 до 148 килограма.

По причина на дъждовете и хладното време презъ отглеждането на бубитъ, тазъ годишната реколта на пашкулите въ Тракия както по количество, така и по-качество ще бъде много по-слаба отъ минало годишната. А отъ друга страна, споредъ казането на отглеждачите на буби, турското съме, произходяще отъ гр. Бруса, било долнокачествено. Поради това тазъ година по контрабанденъ начинъ отъ България и Гърция съ били докарани тамъ около 400 кутии съме. Огът тсва съме пашкулите и по качество и по количество били твърде задоволителни.

Всичката тазгодишна реколта въ цяла Тракия няма да надмине повече отъ 90000 кгр.

#### Предложения и запитвания.

Търгов. къща Mantel & Weissmann, Bukarest, str. Baratici 19 желае да клезе въ търговски връзки съ фабрики или работилници на трикотажи и български килими.

Търгов. къща E. Moussat & C° (Stamboul) — Galata, Merkez Rihtim Han № 10 желае да влезе въ търговски връзки съ тукашки износители на зърнени храни, добитъкъ и домашни птици.

# ФРАНКО-БЪЛГАРСКА БАНКА

ЗА МЕЖДУНАРОДНА ТЪРГОВИЯ

Капиталъ лв. 22,000,000

Резерви лв. 6,000,000.

Централа СОФИЯ.

Клонове: София (съ агенция Ючъ-Бунаръ),

Варна, Пловдивъ (съ агенция Филипово), Русе, Бургасъ, Хасково, Дупница, Стара-Загора, Татаръ-Пазарджикъ и Ямболъ.

Кореспонденти въ всички по-голѣми градове въ странство и България.

Извѣршва всички банкови операции.

Приема влогове при най-износни условия.

Телегр. адресъ: „Интербанкъ“. 8—34—15 Клонъ Варна — Телефонъ № 300.

МАНИЛЯ за сноповързачки

# ВЪЖАРСКИ СКЛАДЪ БР. ЦАНКОВИ & В. КИСОВЪ - ВАРНА

Телеграми: Цанкисовъ.

Телефонъ № 376.

ВСѢКОГА РАЗПОЛАГА СЪ:

ВЪЖА и КАНАПИ Италиянски всички видове и нумера

ВЪЖА МЕСТИИ 6-ци, 8-ци, 10-ци и др.

ЮЛАРИ, ЕДЕЦИ, КОЛАНИ и др.

ВИЖЕТАЛЪ (Морска трева) МАНИЛОВИ ВЪЖА

6—10

ЦЕНИ ПОДЪ КОНКУРЕНЦИЯТА.

МАНИЛЯ за сноповързачки