

30

Български Народен Морски Сговор.

Р. 11874 XIV 27129

МОРСКА БИБЛИОТЕКА

Препоръчана от М-вото на Търговията,
Промислеността и Труда, М-вото на Народ-
ното Просвещение и М-вото на Войната.

1. Дунава като международен воден път и нуждата от българско мореплаване по него — от Капитан П. р. Стателов Б. 1
2. Свободата на морската търговия и България — от Инженер Б. Морфов 43
3. Както ти мене, тъй и аз тебе — от Лейтенант Хайно Фон Хаимбург, превела от немски Л. Л. Сл-ва 58
4. Морски новини 63
5. Морски книгопис 71

Книжка
№ 5.

Цена 15 лева.



УРЕЖДА
Редакционен комитет
РЕДАКТОР
Зам. лейтенант С. ВЛАДОВ.

ВАРНА.
Печатница „Войников“
Януарий 1923 год.

ПРОДЪЛЖАВА СЕ ПОДПИСКАТА ЗА

книжките от „Морска Библиотека“ № № 5, 6, 7, 8 и 9, които ще излезат през течението на 1923 год., в размер от 4 до 5 печатни коли едната.

ГОДИШЕН АБОНАМЕНТ:

За членове на Българския Народен Морски Сговор	55 лв.
За учащата се младеж	55 „
За всички останали	65 „
За странство за всички	100 „
Цена за отделна книжка в България	15 „

ОТ МИНАЛОГОДИШНИТЕ ИЗДАНИЯ:

Книжка № 1 е изчерпана.	Книжка № 3 струва 5 лв.
Книжка № 2 е изчерпана.	Книжка № 4 струва 6 лв.

Редакционния Комитет при Българския Народен Морски Сговор, за удобрени и напечатани статии в „Морска Библиотека“, плаща следния хонорар:

1. За оригинална статия в размер една печатна кола 500 лв.
2. За преводна статия в размер една печатна кола 300 лв.

Статиите трябва да бъдат написани чисто, четливо и на едната страна на листа. Ръкописи се повръщат само при поискване, придружено с нуждната сума за пощенски разноси и то ако това стане в 6 месечен срок от датата на изпращането на ръкописа.

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

За обявления в Морска Библиотека се плаща:

За еднократна публикация на цела страница	300 лв.
За еднократна публикация на половин страница	200 лв.
За еднократна публикация на четвърт страница	100 лв.

Всичко що се отнася до „Морска Библиотека“ да се адресира:

Български Народен Морски Сговор.
Редакционен Комитет.
гр. Варна.

Български Народен Морски Сговор

МОРСКА БИБЛИОТЕКА

КНИЖКА № 5.

Варна, януари 1923 г.



Урежда
Редакционен комитет:
Н. Редактор
Зав. лейтенант: С. ИВАНОВ.

Стателов Борис

Капитан II. ранг.

м. в. 27.12.9

УМД

57

Дунава като международен воден път и нуждата от българско корабоплаване по него.

Значение на водните пътища в политическия, културен и икономически живот на народите изобщо.

Историята ни показва, че народите са започнали да се занимават с морска дейност или за добиване на средства за съществуване, когато земята която обитавали не могла да ги изхранва, а морето и големите реки представляват неизчерпаеми резервуари на богатства, или за нуждите на своята задгранична вносно-износна търговия. Такава е била морската дейност на финикийското и вавилонското мореплавание.

Наред с този род дейност се е развил и морския разбой, който достигнал до внушителни размери заедно с постоянно увеличаващия се превоз на големи ценности по вода. Знаменитите Флибустиери принадлежали към този вид морски разбойници-пирати.

Постоянно възрастващата и оживена морска дейност е създавала на народите, занимаващи се с нея, завидно благосъстояние, твърдо политическо положение и култура силно отличаваща се от тая на чисто континенталните народи.

Вследствие на това, тия именно народи, макар и малочислени, са играли в свое време първа роля в международните отношения. (Сиракуза, Венеция, Картаген, Рим, градовете от ханзата). Но историята показва, с точност на безпогрешен закон, че щом като един народ е загубвал своята морска дейтелност, той неминуемо е преставал да съществува като самостоятелен. Ако въпреки това той е продължавал да съществува, то е слизал от височината на първостепенна държава и е дължал съществуването си на международни интриги и комбинации, или на това, че не представлявал интерес за завоевание.

Този естествен исторически развой на народите е дал днешната картина на политика, културата и благосъстоянието на отделните народи.

Историята на всяка една държава неминуемо и неразривно е свързана с морето и големите международни водни пътища. Всички усилия на отделни народи, във всички епохи, са бивали насочвани към завладяване и използване на морето и големите водни пътища. Достигнали до владение на водните пътища, тия народи са ставали центр на култура, богатство и сила. Това е историята на Картаген, Рим, Испания, Холандия, Франция, Германия, Англия и други.

Народ, който е жизнерадостен и богат с производителни сили, е създавал морска дейтелност, чрез която е достигвал висока култура, благосъстояние, независимо и твърдо политическо положение.

Но народ, който е нежизнеспособен, изостанал твърде много културно, ленив и беден във всяко отношение, морска дейтелност не може да развие, и сам се дава в хищническа експлоатация от културните чужденци, а в краен случай и в политическо робство.

Историята на народите ни показва, че кражгълния камък в мировата политика на всички държави е бил и ще бъде морето и големите международни водни пътища.

Всички други причини за водене една или друга политика — етнографически, исторически, икономически и стратегически са само ширми, зад които се крият великите народи и залгалки, давани от тях на малките народи.

В заключение:

1) Водните пътища, във всички епохи и времена са играли първа роля в културното и икономическо повдигане на народите. Самостойното им владение е било неотслабна, постоянна и последователно ревниво съществявана грижа на народното оржие и дипломация във всички държави.

2) Схващайки огромното значение на водните пътища в живота на народите — културното и икономическото посегателство на тях, в каквато и форма да се е проявявало — политическа или икономическа, се е смятало винаги за причина на сериозни политически и военни стълкновения и борби.

3) Самостоятелното използване на водните пътища, по-вдига културно народа, като го поставя в пряко и непосредствено съобщение с културните народи, прави търговските му сношения с целия свят напълно свободни и независими. Народът се явява сам на мировите пазарища пред всесветската конкуренция, за да изкове на полето на международното състезание своето благоденствие, самостоятелност и култура.

4) Народ, който иска да се издигне културно и икономически и да добие пълна самостоятелност, създава своя собствена народна морска дейтелност:

Дунава като международна река и значението ѝ за България.

Дунава извира в Германия в Шварцвалд, протича през Баден, Вюртенберг и Бавария (в Германия), Австрия, Унгария, мие бреговете на Чехославия, Югославия, Румъния, България и Бесарабия (бивша Русия) и се влива във Черно море през три ржави — Килийския, Сулинския и Св. Георгиевския. Неговото течение е почти западно-източно с обща дължина 2,890 километра, от които 2,600 километра плавателни, считани от гр. Улм — Германия. Той, посредством канала Людвиг, се съединява с реката Рейн, и следователно съединява Балтийското море с Черното и Средиземното.

Дунава поради своята големина, плавателност и положение се счита не само за голема европейска река, но и за светска; той, както в най-старите времена, така и днес, служи за път на стокообмен между Европа и другите части на света. Историята на Средна Европа е тесно и неразривно свързана с Дунава от най-стари времена и до днес. Неговата роля е била стратегическа, културна, а най-вече икономическа с огромния трафик на стокообмен.

Носител на богата култура и благосъстояние в гръцката и римската епохи, той е станал път на нашествието на варварите и след това на нова културна вълна към Изток.

В наши дни всички икономически и политически въпроси в Средна Европа са в същото време Дунавски въпроси. Като най-ярък носител на идеята за значението на този многовековен воден път, в най-чистата ѝ форма, се явява бившата Дунавска Дуалистична Монархия — Австро-Унгария.

Нейната история за този период от време, от XVII столетие до последната война, е история на развитието на Дунавския въпрос.

По тия причини Дунавския въпрос, интересующ всички европейски държави, сложен за пръв път на разглеждане в 1798 г. в Рашадт, е съпровождал всички международни актове от първа величина, бивал е предмет на специални конгреси и конференции, включително договорите за мир след европейската война.

Дунава омива сегашната северна граница на България на едно протежение около 400 километра и я свързва, както с държавите от Средна Европа, така и посредством Черно море с целия свят.

България за пръв път е издигнала глас по Дунавския въпрос в 1883 год., като е настоявала да бъде допусната в Лондонската конференция, която е била свикана по инициативата на Англия, изключително по Дунавския въпрос. Ней обаче ѝ било отказано това право, като на васална на Турция държава, вследствие на което нейните делегати декларирали, че българското правителство не се счита за свързано с решението на конференцията. В следващите Дунавски конференции България е вземала участие.

Но въпреки важноста на въпроса, България се е отнасяла към Дунава с едно престъпно нехайство. Ако България вървеше едновременно със своята северна съседка Румъния, по отношение плаването по реката и всички необходими подобрения по талвега и бреговете, тогава безусловно положението на България при разрешаванieto на Дунавския въпрос щеше да е устойчиво и твърдо. Обаче, нашата пасивност и неогледство са ни оставили до сега при едно положение на въпроса твърде компрометируеще и без право да застъпим народните си интереси, понеже, въпреки многовековното граничане с реката, ние и до сега не сме се възползвали непосредствено от нейните блага!

В минало годишната Дунавска конференция, заседаваща в Париж, България взе участие. Тая конференция със своя статут прокламира Дунава за международна река и плаването по него свободно за всички народи и знамена.

Това е едно от ония малки права и свободи, които тежкия договор за мир ни дава. Но, не ни ли е дадено то със скритото и дълбоко убеждение, като на неопасен съперник, неспособен да прояви даже опит за културно и икономическо повдигане, съперник, който и сега, след 12 вековно гостуване у бреговете на тихия бел Дунав, не дораснал културно, не ще сумее да се възползува от него и ще остане и за напред тъй пасивен, както бе до сега или ще прояви пълно невежество, като даде народното си достойнство и интерес в чужди експлоататорски ръце?

Но значението на Дунав за България е освен политическо, още културно и икономическо.

Политическото значение съставлява предмет на големите държавни проблеми и то в общата му стойност не ще се засегне тук, но като есенция на общата идея прокарана в целия въпрос, то ще получи логично осветление и разрешение с оглед на народните интереси и цели.

Водните пътища са естествените, най-важни и прави пътища на културата и прогреса. Народ, който непосредствено се занимава с морска дейтелност следи непосредствено прогреса и се издига културно.

За нашия народ, с верната приценка на народния ни менталитет, чувственост и мироглед, проф. Иширков казва:

„Ние българите сме сухоземен народ, за нас водата е страшилище, корабът дърво без корен. Ние живеем по-вече от 1000 години край бреговете на Дунав, Черно и Бело море, но те са чужди за нас, не сме се сраснали още с тяхната вода; ние сме оставили дори да ни делат другоплеменни народи: гърци, власи, турци и гагаузи. Широкия простор на търговия и съобщение, които ни открива морето, е в ръцете на чужденци; у нас липсва порив да се понесем по вълните на морето в далечни краища на света; нас не ни блазни мисълта да развеем българско знаме в широките океани. Ние сме се свили, като охлюв в своята черупка и не искаме да погледнем в далечината. Плавателната вода вместо да разшири нашето движение, тя го спира. Най-разнообразните богатства на морето са недостъпни за нас.

Ние сме роби на земята; тя ни храни, но същевременно ни държи яко в своите окови; ние сме сжързали тесно нашата съдба с нея“.

Но, след всички злини сполетяли страната ни, народа трябва планомерно, системно и настойчиво да се насочи към непосредствена морска дейтелност, да се приобщи с водата, за да извлече сам и непосредствено несметните богатства, що тя му предлага и за да прозре вечната, непроменена, стара истина, че без морска дейтелност нема сила, култура, прогрес и благосъстояние, че бъдещето на народа ни лежи на морето и Дунав.

Статистически данни

Статистическите данни, с които се разполага (до преди балканската война) релефно показват голямото значение на реката за икономическия живот на България.

Нашата воосно-износна търговия се извършва по три пътища:

1. По Черно море.
2. По Дунав.
3. По сухо.

Дунава, който омира най-плодородната Дунавска равнина, и съединява България с народите от Средна Европа, служи като естествен, евтин и удобен път за сношение и търговия. Той поема от общия стокообмен на България една твърде значителна част.

Средната ни годишна обща външна търговия през десетолетието 1898 до 1907 год. се разпределя така:

1. По море	78,410,000 лв.	41·23%
2. По сухо	57,983,000 лв.	30·49%
2. По Дунава	53,775,000 лв.	28·28%
Всичко		190,168,000 лв. 100%

През този период от време външната ни търговия по Дунава, по отношение към тая по Черно море е показвала едно намаление, благодарение на особено благоприятната железопътна тарифа на Варненското пристанище през петолетието 1903 — 1907 година.

Значението на Дунава за нашата външна търговия въпреки тия улеснения на Варненското пристанище, не се е намалило. По отношение на Северна България, естествения район на влияние на реката, Дунава остава и за напред да държи първенство. Статистическите данни за десетолетието 1898 — 1907 години дават следните цифри за общата външна търговия на Северна България:

1) По море	51,552,000 лв.
2) По Дунава	53,775,000 лв.
3) По сухо	26,784,000 лв.

Тия цифри показват, че въпреки всичко, естествения, близкия, единствения воден път — Дунава е запазил своето значение в нашата обща външна търговия, като е поел 41% от тая на Северна България.

По отношение на тонажа превозен от и за България, следната таблица дава указание.

Външната търговия на България по Дунава за времето от 1890 до 1908 год.

Среден год. превоз по Дунава за периода от 1890—1908 г.			
Внос		Износ	
Килограми	Стойност в левове	Килограми	Стойност в левове
110,864,791	26,838,091	267,427,774	28,538,603

Посочените в таблицата цифри в левове и килограми, извадени от статистиката от години преди войните, силно

ще се покачат заедно с подобрене положението на България, и на всички държави изобщо. Данните през време на войните не могат да изразят нормалния ни стокообмен понеже общото разстройство и застой силно са се отразили на живота на страната.

Следната таблица дава данните, изразяващи вносно-износната ни търговия по Дунава през годините 1919 и 1920.

Години	Внос		Износ	
	кгр.	лева	кгр.	лева
1919	12,450,523	35,292,040	1,201,782	39,313,424
1920	17,137,789	162,235,231	124,014,216	559,485,004

Тия данни показват бързия и силно възраставащ стокообмен по Дунава и то само за период от време 1 година след войните, главно по отношение износа.

Износа на България по Дунава за през 1921 год., според протокола на комисията цитиран в края на настоящето изложение е:

От България за Германия	1400 тона
От България за Австрия	6000 "
От България за Унгария	16000 "
От България за С. Х. С.	6000 "
От България за Румъния	200000 "
От България за Чехославия	2000 "
От България за България	27000 "

Всичко 258000 тона.

На тия цифри, също така трябва да се гледа, като на преходни, защото положението на страната не е още заздравено. Тия цифри, следвайки логическия закон на прогреса, силно ще се увеличат заедно с затвърдяването и развитието на народното ни стопанство — зърнени храни, каменни въглища и други.

От друга страна, търговията и сношенията между отделните ни пристанища (крайбрежната служба), взети средно за година от петолетието 1903—1907 год. са:

1. Стоки 34800 тона
2. Пътници между българските пристанища 65800 души
3. Пътници между съседни пристанища 71400 "

Но, и тия цифри силно ще възрастнат при уредбата на съобщенията, които ще оживят бжлгарските Дунавски пристанища и ще способствуват за икономическото им повдигане.

Числото на корабите, влезли и излезли от нашите Дунавски пристанища, за годините непосредствено пред балканската война е следното:

Общо за Дунавските пристанища.

1910 год.	1911 год.
29,106 броя с 4,098,561 тона	35,781 броя с 6,055,240 тона

Тия числа показват броя и тонажа на корабите посетили нашите Дунавски пристанища. Те поразяват със своята големина и силно увеличение и то само в разстояние на една година. Те са най-верния и ярък показател на голямото оживление по Дунавския ни бряг, и най-убедително доказват голямото му икономическо значение за нас.

Но това голямо движение е било извършено от чужденци в голямата и силно преобладаваща част. Така за 1912 година общото число на влезлите и излезли кораби в наши Дунавски пристанища, се разпределя така:

Параходи:

Под Бжлг. знаме — от общ. число 0.21% и от общия тонаж 0.01%
Под чуждо знаме „ „ „ 99.79% „ „ „ 99.99%

Ветроходи:

Под Бжлг. знаме — от общ. число 2.84% и от общ. тонаж 2.96%
Под чуждо знаме „ „ „ 97.16% „ „ „ 97.04%

Шлепове:

Под Бжлг. знаме от общ. число 2.84% и от общ. тонаж 2.96%
Под чуждо знаме „ „ „ 97.16% „ „ „ 97.04%

За през годините 1919 и 1920 следните две таблици показват размера на крайбрежното и областно плавание, разпределени по знамена.

1. Крайбрежно плавание.

години	знамена	Кораби с пара, платна или шлепове			
		Пристигнали		Заминали	
		брой	вместимост	брой	вместимост
1919	бжлгар.	1	14 т.	1	14 т.
	чуждо	32	12337 „	23	10378 „
1920	бжлгар.	3	406 „	5	1058 „
	чуждо	556	61249 „	575	150254 „

II. Областно плавание (само под чуждо знаме).

Година	Кораби с пара, платна или шлепове					
	Пристигнали			Заминали		
	брой	вместим.	стока	брой	вместим.	стока
1919	1051	119,627 т.	42,496 т.	1046	115,543 т.	32,413 т.
1920	2165	138,244 „	42,412 „	2126	126,363 „	40,863 „

Тия данни показват пълното отсъствие на българското корабоплаване по реката, толкова по-вече, че и тоя малък процент на плавателни съдове под българско знаме е бил притежание на инородни елементи, приели българското по-данство и знаме.

Както вижните ни сношения, така и крайбрежната ни служба изискват своето нормално разрешение. Изложените цифрови данни силно ще се повишат успоредно с уреждането на превозна служба по реката, отговаряща на народните икономически нужди, която от своя страна ще способствува за бързото заздравяване на страната и икономическото ѝ повдигане.

В заключение:

1) Като международна река, в пълния смисъл на понятието, Дунава във всички епохи е играл първа роля в живота на народите, които са обитавали бреговете му.

2) Огромното му политическо, икономическо и културно значение е било всякога подбуждателна причина у крайбрежните държави да владеят възможно голяма част от бреговете му, важните проходи (Железните врата) и да вземат в свои ръце плавателната служба по реката.

3) Борбата в това направление, най-ярък представител на която се явяваше бившата Австро-Унгарска монархия, се е водила с легални и нелегални средства, а по времена и с явна загуба в парични средства за държавата, като се е имало предвид гонимата цел — общото благосъстояние и напредък на народа, политическите и икономически изгоди.

4) Икономическото значение на реката за България е безспорно голямо.

Преобладаващата част от износа, главно на зърнените храни на Северна България, се извършва по Дунава.

5) Въпреки железопътната политика облагодетелствающа варненското пристанище, Дунава като естествен, удобен и евтин път е предназначен да играе, по отношение на Северна България, а по вноса и по отношение на цяла България, първа роля в икономическото развитие и повдигане на народа.

Дунавските търговски флоти на съкрайбрежниците. Причини за образуване и цели които преследват.

АВСТРИЯ. В 1828 год. Австрия турила началото на първото параходно дружество по Дунава. Схващайки голямото му значение за мирното разрешение на политическите, икономическите и културни проблеми на Австро-Унгарската монархия сам императора е подписал първата акция. Той е бил последван от престолонаследника, целия двор, видни политически мъже начело с Метерниха и др. Това дружество, след получаване ред концесии и привилегии от държавата, силно и бърже възраства и взема постепенно в свои ръце целата плавателна и превозна служба по Дунава от Регенсбург до Сулина.

Във всички конгреси и конференции третирайки Дунавския въпрос, Австрия всякога успява да извлече за себе си преобладаващи изгоди, и на всеко противодействие или съперничество е отговаряла със силна конкуренция и частни договори гарантиращи първенство в положението ѝ на Дунава.

Когато австрийските съобщения при Дарданелите беха застрашени с Унклар-Скелеския договор в 1833 год. между Русия и Турция, и когато Русия притежаваше Бесарабия и Змийските острови, служещи като пост за наблюдение при устията на Дунава, Австрия, като противовес, поднови в 1838 година договора си от 1829 година сключен с Англия след основаване на параходното си дружество, за да си гарантират с нови клаузи в договора свободното плаване по Дунава и взаимопомощ в търговията им по Черно-море.

Този сполучлив за Австрия договор внесе нова ера на Изток, характеризирана с: „Началото на пълното надмощие на Британия в Ориента“, и даде на Австрия пълно и неоспоримо надмощие в плаването по цялото протежение на реката, което засили нейното параходство до чувствителни размери. В следващите международни договори и конференции по Дунавския въпрос Австрия неуклонно се е стремела към пълна хегемония по Дунава, постепенно печелеше успехи и държеше Русия отдалечена от устията на Дунава до Берлинския конгрес. В 1878 година, в Берлинския конгрес, тя получава изключително право да уреди плаването през Железните Врата и да събира необходимите такси. Това си право тя в последствие преотстъпила на Унгария.

Тая неослабна, ревниво пазена от чуждо посегателство и усърдно преследвана цел, дава отлични резултати за монархията. Тя добива икономическо, културно, па и от части голямо политическо надмощие в Близкия Изток. А като изразител на това надмощие, като показател на жизнедеятел-

ността на народа, бе австрийския дунавски флот със своя многочислен, модерен и удобен, пътнички и товарен парк, фактически владеещ плаването по Дунава, и оспорващ всяка чужда намеса и конкуренция.

РУСИЯ. До освободителната война, 1877—1878 год., Русия не е била сжкрайбрежна на Дунава джржава. Но когато след Берлинския конгрес, тя отново става сжкрайбрежна на Дунава джржава, с получаването на Бесарабия и Килийския ржав, тя се видяла принудена да установи свои собствени параходни сжобщения по реката. Подбудителните причини от наложителен и бжрз характер, които са заставили руското императорско правителство да учреди немедлено свое параходно сжобщение, са били две — политически и икономическо-културни.

Сжревнованието между Австрийската монархия и Русия по близко-източните вжпроси, предмет на ред мджднародни актове, договори и на ред войни с Турция, налагаше на Русия, като пржв етап за достигане вековната цел — Босфора и Дарданелите, добиване твжрда граница с Дунава и здраво засядане на устието на вековната река. А от там, нрез мирно проникване в Бжлгария и Сжрбия, засилване на добитото от племенни, религиозни и езикови вржзки, политическо надмощие и влияние в Слаланския Юг.

От друга страна, до Берлинския конгрес в 1878 год., Австрия е била единствена и пжлновластна разпоредителка по целия Дунав, без никакжв конкурент, и вследствие на това навлата, които тя е сжбирала за превоз на стоки, са били неимоверно високи. Тая австрийска тарифна политика вжзможна само поради липса на конкуренция, наводнила близко-източните пазари с австрийски произведения, гдето е запазила за Австрия пжрвото и неоспорвано место.

При това положение, Русия по никакжв начин не е могла не само да се яви като конкурентка на Австрия в близко-източните пазари, но не е могла да поддржва необходимите сношения сжс славянските балкански страни. По тия две основни причини, веднага след Берлинския конгрес руското правителство подпомага княз Гагарина, който сжс своите параходи открива редовни рейси от Одеса до Корабия.

По после, пак с помоща на руското правителство се е основало Черноморско-Дунавско Параходно Дружество, което се сдобива с необходимия му плавателен парк и е поддржало редовни линии до Белград.

След основанието на Руско Параходно Дружество, Австрийското Параходно Дружество намалило чувствително установените до тогава навла. Това намаление на навлата продължавало след всеко новообразувано дружество и след

увеличаване плавателните им паркове, догдето достигнало кжм 1910 година само на една четвърт от навлата вземани кжм 1878 година.

РОМЖНИЯ. Кралство Ромжния е създадено като независимо в 1878 год. с Берлинския договор, от сжединението на двете васални княжества Влашко и Молдова. От тоя момент Турция престанала да бжде сжкрайбрежна на Дунава джржава. Ромжния се указала господарка на едно твжрдє значително протежение от Дунавския бряг, около 1243 клм, включая и двата Дунавски ржжава „Сулинския“ и „Св. Георгиевския“ и на морския брег, заедно с черноморското пристанище Кюстенджа. Правилно ориентираната насока на вжншната политика на новото Дунавско кралство, пжк и неговите твжрдє големи икономически интереси го поставят в скоро време на правия пжт. Ромжния още в Берлинския конгрес доби право за участие в Европейската Дунавска комисиия и в изработване правилниците за частта между Железните врата и Галац.

В Лондонската Дунавска конференция, която свжрши с Лондонския договор от 1883 год., Ромжния настоятелно искаше да бжде представена, но вжпреки всички основателни доводи ней ѝ бе отказано това право; беше ѝ разрешено да участвува без право на решающ глас. Вследствие на това Ромжния отказа да признае заджлжителни за себе си постановленията на тоя договор, част от които, (част III, отнасяща се до надзора и изпжлнението на правилниците), останаха за Ромжния мжртва буква. По такжв начин Ромжния си запази правото на суверенитет в уредбата на тая част от реката, която мие нейните граници.

До 1890 год. Ромжния е нямала свое параходно, сжобщение по реката, но особения икономичния гнет, който тя чувствувала от господството над реката на австрийското параходно сжобщение, заставил Ромжнската джржава, при отсжствието на частна инициатива, да сложи началото и организира Дунавската превозна служба. Като непосредствена подбuditелна причина послужил следния факт:

През 1890 година Ромжнското правителство било сжключило сжс Сржбското правителство договор за доставка на каменна сол, с заджлжение тя да му се предава в определени сржбски пристанища. Понеже навлата на австрийското параходство са били чрезмерно високи, то управлението на ромжнските джржавни монополи решило да уреди своя собствена плавателна служба, за да тустои на заджлженията поети с казаната доставка на сол.

То купило пжрвоначално един реморкйор и четири шлепа, които турили началото на ромжнската джржавна Дунавска Параходна Служба. Тоя малжк плавателен парк в

скоро време възрастнал и след 1893 година, когато Ромжнското правителство откупило корабостроителницата в Турно-Северин, попълвало и поддържало самостоятелно плавателния си парк, поело превозната си служба между Сулина и Регенсбург на едно разстояние от 2,432 км.

С уреждане на ромжнската плавателна служба, навластта на австрийското параходство чувствително са били намалени. Новото параходство е трябвало обаче да превъзмогне тази конкуренция.

Държавата, с явна и правилна приценка за политическото и културно значение на Дунавската си превозна служба за народа, правила е големи парични жертви под разни форми, до като днес Ромжнската Държавна Превозна Служба притежава огромен плавателен парк, корабостроителница, докове и с право заема едно от първите места на Дунава. Това държавно параходство повдигна културно и икономически народа, даде тласък на свободната му търговия, освободи го от задушавачата конкуренция и експлоатация на Австро-Унгарското параходство, и постави Ромжния като пълноправен член, с твърде големи интереси и изгоди, в обществото на крайдунавските народи.

УНГАРИЯ. Сжединена с Австрия, след основния закон от 21 Декемврий 1867 година, Унгария влезе в състава на Австро-Унгарската Монархия, като отделна, но неразделна и конституционна монархия, с общи имперски министерства на външните работи, финансите и войната.

Нуждите на външната ѝ търговия по Дунава, отпърво малки, а в последствие достигащи големи размери, са бивали удовлетворявани от австрийското параходство. Но на Унгария, при това положение, липсвала свободата на независимите търговски сношения, единствено необходими за правилния икономически развой на страната. При всичко че австрийското параходство напълно е удовлетворявало политическите и икономически интереси на Дунавската Монархия, унгарското правителство е решило да национализира водните съобщителни средства, за да подусигури износа на своите произведения в балканските страни, да освободи от подчиненост и зависимост външната си търговия и да даде тласък към нормалния развой на своето стопанство.

Тия причини са едни от най-характерните. Те сочат, че даже народ, който е политическа част от една обща монархия, за да има напълно свободна и независима външна търговия, а заедно с това самостоятелно да направлява напредъка на стопанския си живот, трябва да развие своя собствена морска дейтелност, която се явява като показател на неговата жизнедеятелност и носител на идеята за независимост в икономическия му живот.

1895 година Унгария с големи усилия и жертви, успява да създаде модерен плавателен парк, който напълно съперничеше с австрийския и извършваше плаването чак до устието на реката.

СЪРБИЯ. Слабата заинтересованост на Сърбия по Дунавския въпрос я оставя твърде назад и по отношение плаването по реката.

В 1890 год. с закон се основава първото Сръбско Параходно Дружество, на което държавата гарантира 6% печалба на вложения капитал и му дава ред привилегии и облаги.

Това дружество, възрастнало до размер да удовлетвори вътрешната крайбрежна служба, е извършвало плаването по реките Сава и Дунава.

След европейската война, Югославия е получила при разпределението на Дунавския парк от бившата Австро-Унгарска Монархия:

1) 10 пасажерски кораби с 4,680 Н. Р.

2) 54 реморкйора с 21,717 Н. Р.

3) 671 шлепа с по-вече от 320,076 тона вместимост.

По такъв начин Югославия се сдобива с внушителен парк и става първостепенна дунавска държава. Нейните параходи вече извършват службата по Дунава.

ЧЕХО-СЛАВИЯ. Наследница на бишата Австро-Унгарска монархия, Чехославия получи при разпределението на плавателния парк на монархията около 100 парахода, пасажерски и реморкйори, и над 400 шлепа с вместимост превишаваща 300,000 тона. Този парк послужи на новата република за основаване на най-младите две самостоятелни Чехо-Словашки параходни дружества по реката Лабе (Елба) и Дунава.

От устава на Дунавското дружество, което в голямата си част е държавно, ще направим следните по-важни извлечения, които характеризират участието на държавата в него, а тъй също подбудителните мотиви и целите, които то има да преследва:

1) Дружеството се основава за срок 50 години, начина от 1 Януарий 1922 година.

2) Държавата участва с $\frac{1}{3}$ и частния капитал с $\frac{2}{3}$ от общия капитал на дружеството — 125,000,000 чех. крони.

3) На частния капитал се гарантира 7% дивидент, който ако некоя година не може да се плати, плаща се в една от следващите три години.

4) Всички коренни (държавни) акции ще останат блокирани, а също тъй и 38% от приоритните.

Върху останалата част 62% приоритни акции държавата си запазва пълно право да ги закупува.

Акции, които случайно се освободят не ще могат да се продават в чужбина.

5) Дружеството се управлява от управителен съвет, заседаващ в Прага, и състоящ се от 15 члена, от които 5 са назначават от държавата. Председателя е представител на частния капитал, а подпредседателя е от държавните членове.

6) Изпълнителния комитет се състои от 5 члена, 2 държавни и 3 представители на частния капитал, от тяхна среда се избира и председател.

7) Държавата си запазва правото да утвърждава директора, ако той не е чехословашки поданик.

8) Държавата има върховен контрол.

9) Държавата одобрява разписанието на рейсите.

10) Параходното дружество образува картел с Чехословашките железници.

11) Дружеството ще поддържа такъв парк, какъвто е нужен за задграничната чехословашка търговия, и съгласно финансовото положение на дружеството.

12) Държавата дава субвенция при извънредно увеличение рейсите.

13) Държавата дава под твърде износен наем на дружеството всички брегови съоръжения, магазини и други.

14) Държавата отстъпва на дружеството възглед на същата цена на каквато се дават на чехословашките железници.

15) Дружеството отстъпва на държавата параходите си, в случай на стихии, срещу определено възнаграждение.

16) Употребявам език в чехския или словенския.

От изложените главни точки от устава на най-младото Дунавско дружество, могат да се направят следните изводи:

1) Държавата влиза с по-голяма част от капитала и дава твърде големи преимущества на частния капитал, между които и първенство в управлението на дружеството.

2) Държавата си запазва правото на върховен контрол.

В нейните ръце параходното дружество е мощен фактор за прокарване икономическата политика на държавата.

3) Дружеството е чисто народно. Говори се само на чехски и словенски.

Големото болшинство акции, коренни и приоритни са блокирани.

Свободните акции не могат да се продават в чужбина.

Чуждо вмешателство е абсолютно изключено.

4) Наследница на Австро-Унгарската монархия, младата Чехословашка република, притежаваща твърде малък дунавски брег с пристанище Братислава, с получаване дунавски параходен парк, стреми се да стане фактор от политическо, икономическо и културно значение за крайдунавските народи, наред с Югославия и Ромъния.

Това ново дружество почна рейсите си чак по долния Дунав.

В заключение. Всички крайдунавски държави са създали свои собствени народни параходни съобщения. Чрез тях те осигуряват свободните търговски сношения на народите си, импулсират икономическия развой и служат като могъщ фактор в ръцете на държавата за прокарване на икономическата политика, отговаряща на народните интереси и нужди.

2) Държавите подпомагат твърде чувствително своите параходни дружества, в които, като носители на идеята за свободната и независима национална икономическа политика, не допускат чуждото вмешателство, даже в случай на политическо единение с друга държава (Унгария).

3) Показатели на културната висота на народа, на неговата жизненост, те са извора на народното благосъстояние, култура, те са народната чест и гордост, ревниво пазени от държавата.

Необходимост от обективно разглеждане въпроса. И до днес, след 12 вековно гостуване у бреговете на вековната река, България не е проявила абсолютно никаква морска дейност. Ний и до днес, единичка дунавска държава, нямаме свое собствено параходно съобщение по реката. Дунава е до престъпност занемарен от нас въпреки оная огромна икономическа и културна роля, която той играе в нашия живот. Ние, като че ли охотно сме се оставили да бъдем експлоатирани от културния чужденец, предали драговолно и всецяло в неговите ръце ключа от нашата северна врата.

Ние твърде страстно се занимаваме с нашите вътрешни работи. Трудолюбивия ни и честен народ изкарва своите произведения, но той е лишен от правото и възможността сам да ги изнесе на международните пазарища, под свой народен етикет и да остави за себе си добрите и лесни изгоди и печалби. Дунава е затворен за българския народ. От него се ползват всички други народи, даже и не съкрайбрежните (Гърция, Англия, Франция, Италия, Белгия и др.), но не и българския народ и то по своя собствена вина. България е единствената държава, която въпреки дългото обитаване брега на Дунава, не е направила и до сега, даже опит да развие своя собствена дейност по реката.

Но за да бъдем изчерпателни трябва да се спомене дейността на военната ни Дунавска Флотилия.

След освободителната война 1877—1878 година, Русия остави на България три парахода „Крум“ (Голубчик), „Симеон“

Велики" (Опит) и "Асен" (Варна), две миноноски "Ботев" и "Левски", два шлепа и няколко парни катера и лодки. От тоя плавателен парк, Русия формира българската военна Дунавска флотилия и постави начело на младата флотилия руския лейтенант Рождественски, същия, който вече в чин адмирал, командува руската флота при Цусима (1904-1905 г.).

Към тия плавателни средства се прибави княжеската яхта "Александър". Тая флотилия взе участие в сръбско-българската война в 1885 година, като доставяше на Видин военни материали и провизии. За тази дейност капитан Бендерев пише, че тя е била от голямо значение за северния отряд и за крепостта Видин, на която Дунава е служил като единствена съобщителна линия.

Тая флотилия през балканската война уреди транспортната служба по Дунава, но по заповед бе потопена в края на войната, при нашествието на ромните. През европейската война, при реквизирани и придобити плавателни средства, личния състав от тая флотилия разви в голям мащаб транспортната служба, която със свършване на войната се прекрати и самата част се разформира, съгласно условията на мирния договор.

Тъй свърши военната ни флотилия, която като че ли бе чужда за народа ни. Основана от Русия и унищожена от условията на договора за мир, тя бе разсадник на идеята за сближение на народа с Дунава. През нея минаваха ред набори от български граждани у които се насаждаше любов към морската дейност и техническа подготовка. Тези българи се сродяваха с Дунава. Благодарение на нея, ние вече имаме известен контингент моряци, машинисти, огняри, които сега обслужват пристанищните служби, а при нужда ще се намери достатъчен подготвен персонал и за търговска превозна служба. Но, верни на своята характерна черта, ние забравяхме ползата от превозната служба със свършването на всяка война и от ново ставахме пасивни зрители на кипящия живот на Дунава.

Сега лишени от всякакви средства за превоз по Дунава, ние сме поставени в безпомощно положение, в пълна и неограничена зависимост от чуждите транспортни средства.

Частната българска инициатива, частния български капитал, инжк твърде предприемчиви и производителни, верни на народния менталитет, неохотно се впускат в морска дейност. Пък и развитието на една такава продуктивна дейност без реална и добре обмислена държавна поддръжка са невъзможни. Те даже ще имат отрицателен резултат — ще обезкуражат инициаторите, когато те се видят в

невъзможност, без държавна подкрепа, да издържат чуждата конкуренция, а заедно с това ще отвратят още повече българина от морето и Дунава.

Чуждия капитал, под формата на частна инициатива или на участие на отделна чужда държава в основание на Българско Параходно Дружество по Дунава, е твърде заинтересован. Енергичните постъпки, които са правени пред българското правителство, както преди последната война, така и особно след нея, за даване концесии, привилегии или за основаване на параходно сжобщение, самостоятелно или сжвместно с българската държава и частния български капитал, показват голямото значение, което има въпроса за чуждия свят. Това значение е двойко.

1. Политическо. Лишени от възможността сами да упражняваме деятелност по Дунава, и отдали под наем това си право другиму, ние ще бъдем отхвърлени от сжжитието на народите по Дунава, а заедно с това ще бъдем елиминирани в явен ущърб на нашия суверенитет, при разрешаване всички Дунавски въпроси.

Ние ще се укажем и в известна политическа зависимост по отношение на тая държава, която самостоятелно или сжвместно с нас ще уреди нашето сжобщение по Дунава.

2. Икономическо-културно. Участието на чуждия капитал или държава в тая чисто народна деятелност, неминуемо ще бъде направлявано с оглед на реалните им интереси, без които всякакъв интерес от тяхна страна към това дело се губи. Както превозните тарифи, така и разписание то на райсите и другите условия на службата ще се ръководят в сжгласие на нуждите на тяхната външна вносно-износна търговия, реален израз в устава на чехословенското дружество. Колкото и либерални условия да получи държавата в една подобна комбинация, те всички могат да бъдат заобиколени и нагодени сжобразно грубия интерес на чуждия капитал, който не се въплнува от чувствата на хуманост и не познава друг закон, освен закона за най-голямата рентабилност.

Участието на друга държава, даже и на чужд капитал при уреждане на превозната дунавска служба е изключено във всички дунавски държави — то е дело чисто народно, което служи на националната политика и икономическото повдигане на народа.

Чуждо вмешателство под никаква форма е недопустимо, като неотговарящо на народните интереси.

Нашия народ, останал твърде назад в това направление, трябва да получи подтик и усилията му към завидно благосжстояние, трябва да бъдат добре направлявани и подкрепяни от държавата.

При тая голяма важност на въпроса необходимо е той да бъде разгледан напълно обективно и само с оглед на народните интереси.

Твърде голямата изостаналост не трябва да ни плаши — за пример могат да ни служат другите съкрайбрежни държави.

Заинтересованите мнения на странични фактори, които се стремят да дискредитират всяко наше начало на Дунава, трябва с възмущение да се отхвърлят, защото те целят нашата политическа и икономическа зависимост и културен застои.

В този ред на мисли, ние не можем да се съгласим с мнението на комисията, цитирано в края на настоящето, изложение, в нейния протокол № 3, за образуване българско параходно дружество с участие на чехословашкото параходно дружество.

На пръв поглед разпределението на капитала:

50 % поема българската държава.

40 % поема чехословашкото дружество.

10 % поема частния капитал.

Разпределението на местата в управителния съвет, по 2 за българската държава и чехословашкото дружество и 5 за частния капитал и исканието щото тия 5 души да бъдат българи и български поданници, както и другите подробности даващи български колорит на проектираното дружество, са твърде примамливи, и замъгляват здравия разсъдък. Участието на Чехо-Словашкото дружество, което в $\frac{2}{3}$ е собственост на чехословашката държава, не може да се обясни с нищо друго, освен със същите ония тенденции за политическа, икономическа и културна хегемония на бившата Австро-Унгарска монархия на близкия изток.

България от това съчетание не може да очаква облаги по следните мотиви:

1. Политически облаги не могат да се очакват от едно одобно съчетание. Това съчетание е продукт само на расчет и груб интерес — политическо влияние и мощ.

2. Чехославия търси пазари за своите произведения и възможност да получи надмощие с отстранение на чужда конкуренция. Ней ѝ е необходимо всичко това за правилното развитие на стопанския ѝ живот, главно износната ѝ търговия. Ако ние напълно и безусловно се подчиним на нейните аспирации, ние ще загубим свободата сами да направляваме нашата търговия съобразно нашите нужди и интереси, в явен ущърб на народното ни стопанство. Ако ли ние ще направляваме самостоятелно, твърдо и неотклонно, всичките

ната-си търговия, то участието ѝ се явява безпредметно и безинтересно за нея, понеже преобладаващата част от нашата износна търговия по Дунава, зърнени храни, се направлява към долния Дунав, а не към запад. Нашия внос пак е изключително от Средня Европа и нам трябва да принадлежи правото да купуваме от там, от гдето ни е изгодно. Но една изкустно ръководна тарифна политика на поменатото дружество, което ще бъде субсидирано от България, което ще консумира ефтини български вжглища и ще има ред привилегии, в най-лош за нас случай, ще ограничи нашия избор и консуматора народ ще бъде заставен да доставлява всичко от монополизираната от тая тарифа чехословашка индустрия, понеже заедно с фрахта нейните произведения ще конкурират всички останали.

3. Възможен ли е този обрат при поменатите условия в протокола? Половината от капитала има българската държава с 2 представители в управителния съвет, при 2 представители от чехословашкото дружество. Останалите 5 представители, носители само на 10% от целия капитал, са представители на частния капитал.

Но частния капитал, макар и в ръцете на българи, български поданници, постоянно притежание или временно поверено орждие, ще има интернационален характер и ще се влияе само от изгодите, които ще има да извлече от извършваните операции.

4. Такова едно съчетание, недопуснато до сега от никаква самостоятелна държава, неминуемо ще се отрази върху икономическия живот на страната. То безусловно не е в наш интерес.

Това ще бъде едно вмешателство във вътрешните работи на държавата, в явен ущърб на нейния суверенитет.

Въпроса трябва да получи разрешение след обективното му изучаване с оглед на сегашните и бъдещи народни интереси и нужди.

Еволюция на идеята за създаване българско параветроходство по Дунава.

Под турско робство, по изследванията на професор Данвилков и бившия управител на Русенската митница Каракашев, съществувало е българско корабоплаване по реката и то в твърде голям размер. Постройката на ветроходите е ставала на българския бряг от майстори специалисти, организирани в еснафства.

След заместване на ветроходите с параходи, към средата на XIX век, ветроходното превозно съобщение по Дунава постепенно дохожда до упадък и отстъпва местото на параветроходното.

До освобождението ни не се знае да е имало български параходи по Дунава, но изследванията на Г-н Дончо Иванов, бивш секретар на Русенската Тжрг.-Инд. Камара, дават следните интересни данни.

Николаки Цветков ефенди, от Свищов, в съдружие с цариградския гржк Зарифи, е наемал параходи за пренасяне на закупувания десѣтѣк от крайдунавска Бжлгария. След освобождението ни, някои от по-напредничавите и предприемчиви наши тжрговци са се замислили да се снабдят с параходи. Известния русенски тжрговец Иван Стоянов, след освобождението, е купил от пленените въж войната 2 турски парахода, с които е реморкирал главно ветроходите, които са носили доставената от него сол за дунавските градове. Тия параходи, като твжрде стари, скоро са дошли до негодност и били продадени. Идеята за създаване бжлгарско параходство по реката не угаснала, тя се подела твжрде енергично от бившите представители на Русенската Тжрг.-Инд. Камара, Н. Буров и Ив. Мжнзов и бившия дългогодишен управител на Русенската митница Каракашев. Този последният, в битността си на управител на митници по всички крайдунавски градове, е събрал всички статистически сведения, както за тжрговията на тия градове, така и за навлата вземани от чуждите параходни дружества. След като е притежавал данни за всичките наши Дунавски пристанища, той е намерил в тях пжлна подкрепа на идеята за основаване на Бжлгарско параходство по реката. Усилията им обаче в това направление остават безрезултатни. Господин Каракашев убеждава русенския тжрговец Вангели Векидис да достави едно параходче и да поеме службата Русе—Гюргево. Векидис купува параходчето „Борис“ и почва, при големи спжнки от ромжнска страна, превозната служба и излиза победител.

Ромжнското параходство е влезло с него в споразумение и е сключило договор, според който ромжнското параходство е плащало в продължение на 5 години 10%, върху brutната си печалба от рейса Русе — Гюргево, с условие Векидис да циркулира навсякаде по Дунав, освен между Русе и Гюргево. Може би, не бжлгарското произхождение на поменатия тжрговец, а може би, чисти материални подбуждения са го отклонили от почнатата инициатива и той приема предложенията, отказва се от линията Русе—Гюргево и поема превозната служба по Дунава.

Добрия резултат от „Борис“ насжрдчава Векидис да достави нови 2 парахода, но преждевременната му смжрт попречила на това.

След него господин Каракашев дава най-подробни указания и сведения на Руското Параходно Дружество за да

уреди то бжгарската каботажна служба, като доказва с цифрови данни, че една такава каботажна служба ще бжде доходна. Руското Параходно Дружество в 1908 година изпраща специален свой чиновник, който проучва въпроса, след което са били предприети официални постъпки пред Бжлгарското правителство. Тия постъпки не са дали резултат, макар, че първоначално е било дадено обещание. Мотивите на нашето правителство трябва да се търсят в желанието му да запази коботажната служба за себе си и да способствува за основаване чисто Бжлгарско Параходно Дружество, въпрос който е интересувал живо и непрестанно Русенската Тжрг-Инд. Камара.

В 1906 година бюрото на камарата всестранно е разглеждало, с участието на директора на Бжлгарското Морско Параходно Дружество, въпроса за основаване на Бжлгарско Дунавско Параходно Дружество и е дошло до следното заключение:

1. Дунавското Тжрговско Параходно Дружество, в интереса на икономическото ни повдигане, трябва да се основе. То ще уреди крайбрежната служба, като я монополизира и ще улесни външния ни стокообмен, като го освободи от зависимост на чуждите параходства.

2. Такова едно дружество трябва да получи подкрепа от джржавата, без която то не ще може да издържи конкуренцията на чуждите параходни дружества — всички поддържани от джржавата.

3. Помощта, която ще даде джржавата на това дружество, от явна и голяма обществена полза, ще се компенсира с правото на джржавата да направлява тарифната си политика съобразно народостопанствените си нужди. Чуждите параходства не ще могат да издържат конкуренцията и нашата външна тжрговия ще се освободи от чуждо влияние.

4. Джржавата чрез това дружество ще може да осъществява своите икономически и национални проблеми на Дунава.

5. Дружеството ще бжде акционерно, субсидирано от джржавата.

В 1908 г. Русенската Тжрг-Инд. Камара, по предложение на силистренския си член Иван Бояджиев и в общото си събрание, е взела решение:

Да моли Бжлгарското правителство да създаде един джржавен тжрговски флот по Дунава по начин, по който е създаден в Ромжния.

Живия интерес, който е представлявал този въпрос за всички крайдунавски градове е намерил отзвук в запасния

лейтенант от флота Иванович, който след обстойно проучване въпроса, е държал ред реферати в голяма част от крайдунавските градове.

Неговите реферати били много добре посрещнати и много търговци изявили желание да станат акционери при основаване на дружеството. Руския жител А. Бениеш даже е подал прошение до Министерството на Финансите за да моли да му се разреши да уреди каботажната служба по Дунава.

В 1909 г. общото заседание на Русенската Тжрг.-Инд. Камара, след изчерпателния реферат на тогавашния секретар на Камарата г. Дончо Иванов и станалите дебати, е взело резолюция по поставения на дневен ред въпрос:

Дунава и нуждата от бжлгарски търговски флот по него.

В резолюцията, след добре аргументираните мотиви, са изказали следните 8 положения:

1. Да се помоли правителството да внесе в Народното Собрание, за приемането му в текущата му сесия, нужния законопроект за създаване на едно Бжлгарско Дунавско Параходно Дружество, в което да се прокарат следующите главни положения:

а) Относително поддржките, които държавата ще трябва да му укаже.

б) Уредбата на управлението му.

в) Основния му капитал.

д) Безплатно ползване от държавни и общински места

е) Обмитяването, данък занятие, гербов налог.

ж) Ползване от закона за насърчение на индустриалните предприятия и др.

2. Да моли правителството да подкрепи Бжлгарското Черноморско Параходно Дружество в трудното положение в което се намира, за да може то — основателя на народния наш търговски флот — да разшири своята служба по источните и западните европейски пазари и да уреди редовни рейси до Браила и Галац в свързка с рейсите на бъдещето Дунавско Параходно Дружество.

3. Да помоли правителството да не отпуска в бъдеще никакви субсидии на Дойче Левант-линия, Фрейсине, или на което и да било чуждо параходно дружество.

4. Да помоли правителството да намали до минимум транспортните средства на военния ни флот по Дунава, като в замена на това:

а) Да отстъпи тия от неговите параходи на бъдещето Бжлгарско Параходно Дружество, които една техническа комисия определи, че ще бъдат удобни за експлоатиране.

6) Да позволи на част от екипажа му да се обучава в пловидбата по параходите на казаното дружество.

5. Да се помоли правителството да уреди една специална Дунавска хидравлическа служба, като се предвидят в бюджета за идущата 1910 година нужните ѝ кредити.

6. Да се помоли правителството да не остъпва на нищо чуждестранно параходство изпълнението на каботажната служба по нашия брег на Дунава, до като не се реши въпроса за създаването на Българското Дунавско Параходно Дружество.

7. Да се помоли правителството да издействува да се позволи на нашата страна да има свой представител в Дунавската европейска комисия.

8. Да се помоли правителството да влезе в споразумение с Руското, Ромънското, Сръбското и другите заинтересовани правителства за предприемането обща акция за намаляване на таксите, които се вземат от Унгарското правителство за пловидбата през Железните врати.

Събранието е решило тая резолюция да бъде представена от специална делегация на Българското правителство.

Но и този акт на Русенската Търг.-Инд. Камара не получи разрешение от Българското правителство, макар, че съответните министри са се отзовали твърде съчувствено, както към самата идея, така и към достойната за поддръжане инициатива.

Настъпни мъчителния период от войни 1912—1918 год., след които България се указва в твърде лошо политическо и икономическо положение, нуждаеща се от средства и мерки за тяхното подобрене.

Бившата Австро-Унгарска монархия бе разрушена. Комисии от силните победителки разпределиха нейния плавателен парк между новообразуваните държави. Движението по Дунава напълно спря — то се парализира.

Австрия и Унгария дезорганизирани, лишени от голямата и добра част от плавателния си парк, не могат да подновят параходните си съобщения по реката.

Новообразуваните държави, Югославия и Чехославия, едва тая година почнаха да организират превозната дунавска служба с придобитите плавателни средства. Ромъния изгубила през войната по-голямата част от плавателния си парк, след войната успя да си го прибере, но и до сега не е в състояние да възстанови мирновременната си превозна служба. В пълния упадък на съобщения по реката България, неразполагаща с никакво превозно средство, се вижда твърде затруднена.

През този период от време изпъкват две частни инициативи за превоза по Дунава, на предприемчиви и интелигентни български търговци, достойни за отбелязване.

Група български търговци от гр. Рахово образуват акционерно дружество и купуват товаро-пасажерския параход „Генерал Руски“ от бившето Руско Черноморско-Азовско Дружество.

Този параход, с много добра външност и достатъчен брой каюти, има товароподемна способност около 200 тона.

Втората инициатива принадлежи на група русенски търговци. Те вземат под наем, от собственика му, руския параход „Киев“ на срок до 1 Април 1922 година, след изтичането на който откупват парахода и стават негови собственици.

Парахода „Киев“ е товаро-пасажерски параход с вместимост на трюмовете му около 300—350 тона и с достатъчен брой кабини.

Неговите качества му позволяват да плава през целия плавателен сезон.

И двата парахода проявиха оживена дейност, спомогнаха на нашата отстнала и безпомощна транспортна служба по Дунава в период от време, когато липсваше какъв и да е транспорт.

Но оставени сами на себе си, тогава когато всички крайдунавски държави ще развият своите плавателни съобщения по реката, те не ще могат да издържат тяхната конкуренция, зад чийто гръб е държавата, и неминуемо ще понесат чувствителни загуби за да ликвидират с хубавата и народополесна инициатива и за да отблъснат за лишен път България от Дунава.

Още преди войната ломския виден търговец Алтимирски е притежавал един влекач и няколко шлепа. Той е имал идеята след войната да образува Българско Параходно Дружество по Дунава, но нещастно сложили се за него събития след войната му попречват да реализира тая си замисъл и сега неговите плавателни съдове, които през войната бяха реквизирани, по сведения, плават под чужд флаг в долния Дунав.

Освен отбелязаните случаи на българска дейност по Дунава има и някои дребни корита, притежание на български подданници.

Всичката тази частна инициатива, макар с успех, работи разпръснато, безсистемно и то поради ненормалните времена на неуреден транспорт по реката.

Клаузите на мирния договор касаещи мореплаването по Дунава. Резюмирани членовете и алинеите от договора за мир с България, които засягат Дунава и мореплаването изобщо, и които са от интерес за плаването по реката в свързка с разрешаване въпроса за уреждане Българско Дунавско Параходно Дружество, съждават следното положение:

1. Дунава, от гр. Улм, се обявява за международна река, заедно с плавателните канали свързани с реката.

2. Поданиците, имотите и флагите абсолютно на всички сили ще се ползват с пълно равенство.

3. Гарантира се на транзитните стоки пълна свобода.

4. Специална международна комисия урежда Дунава от точката от гдето стига компетентността на Дунавската комисия до гр. Улм. В тая комисия България е представена.

5. Железните врата, поверени на Австро-Унгария (чл. 57 на Берлинския договор от 15 Юлий 1878 година) и отстъпени на Унгария, се предават на специална комисия.

6. На България се запрещава да извършва службата с редовни линии за пътници и стоки между пристанищата на една от съюзните и сдружени сили, освен с нейно съгласие.

7. Корабите и поданиците на тия сили ще се ползват от всички български води, пътища и пристанища, в всяко отношение на равна нога, както българските параходи, кораби и поданици.

8. Ако България даде на някоя от съюзните и сдружени сили или на коя и да е друга държава предпочитително положение, тя се задължава да го даде незабавно и безусловно на всички съюзни и сдружени сили.

9. Ограниченията в чл. 218 (п. 6 и 7), които немаат съществено значение, ще могат да бъдат ревизирани от Съвета на обществото на народите 3 години след влизане в сила на договора за мир.

Договора за мир, като едно от твърде редките права, които дава на България, поставя я като равноправен член в обществото на сжкрайбрежните Дунавски държави, с малки изключения, повечето от които имат временен характер.

Българските кораби ще могат да извършват плавателната си служба по целия Дунав, освен редовната каботажна служба в чуждите държави.

Чл. 245 предвижда всички спорове по тълкуването и прилагане на тия клаузи да се урежда от обществото на народите.

Какви цели преследва националното корабоплаване вжобще и участие то на държавата в него. В предишните глави се уясни, че народ, който се стреми към прогрес, култура, благосъстояние, който иска да бъде силен и почитан, народ жизнeдеятелен, като че ли инстинктивно, но твърдо и неуклоно се насочва към морето и големите плавателни реки.

Твърдо сам засяда по бреговете им, сраства се с тях и решително се впуска в морска деятелност. Обиква водната стихия и чрез нея се въздига културно, икономически и политически.

Морето и големите плавателни реки от средства стават цели на неговата вътрешна и външна политики.

Всички борби между народите в основата си имат като постоянна и неотменна причина завладяването им, вземането водните пътища в свои ръце и отстраняване на чуждото вмешателство в тях, по отношение народо-стопанствените им интереси.

От тук и значението на националното корабоплаване вжобще.

Националното корабоплаване, като фактор от първа величина за народи граничащи с море или големи плавателни реки, преследва следните цели:

1. Икономически.

Националното корабоплаване обслужва най-главно износа.

Излишжка на продуктите (фабрикати или сурови материали), които народа произвежда за обмен, трябва да намерят най-изгодния пазар. Те трябва да бъдат доставени там и продадени при най-изгодни условия. Ако всичко се извърши от експортёра народ, то явно е че всички изгоди и печалби остават в негова полза. Вжн от това, възможността, при наличието на национално корабоплаване да се прави избор на пазаря, да се търсят най-изгодните из между тях и народа експортёра да се явява сам конкурент на международните тържища, прави износа му самостоятелен и свободен. Поставя го на равни основи с другите народи и е способен да издържа чужда конкуренция без ущърб на народното стопанство.

По отношение на вноса, националното корабоплаване играе сравнително по-малка роля, защото всякой народ се стреми да изнесе сам своите произведения.

Но и тук ролята на националното корабоплаване е от значение.

2. Политически и културни.

Политическите и културни цели са съжитници на икономическите.

Те всякога и неотклонно ги следват.

Нещо по-вече, те са функция на икономическите цели, и колкото тези цели са по-жизнени за народа, толкова и съжитствующите политически и културни цели добиват по-голяма важност.

Народ, който има развито корабоплаване, е в постоянен свободен и независим контакт с целия свят. Достигнал свободното мореплаване, станал господар на своите водни пътища, той добива внушителна роля от международно значение — става фактор с когото се считат и то толкова повече, колкото по-силно развито корабоплаване притежава.

Като предел, ако той владее и господства над мировите водни пътища, той добива господствующе положение в мировата политика.

Но колкото и да е развито националното корабоплаване, част от този стокообмен всякога се извършва от чуждото корабоплаване в зависимост от степента на развитието на собственото му корабоплаване, и то по следните причини:

1. Икономическите интереси, интересите на капитала са в голяма степен интернационални — те не могат по нареждане от горе да се канализират и въпреки всичко да си служат само с националното корабоплаване.

Износа и вноса ще търсят и ще намерят най-изгодните, прави и евтини пътища и най-удобното време, а като така, те ще се извършват по пътища, начини и средства най-подходящи за всеки случай отделно.

2. Търговския флот на никоя държава в света не е в състояние да поеме целия стокообмен на народа, внос-износ, поради недостатъчност на тонаж, невъзможност да се комбинират рейсите за всеки случай отделно, с условие те да бъдат доходни.

Една такава дейност не би позволила правилното и с най-голяма изгода използване транспортните средства.

Но националното корабоплаване, въпреки че само не може да поеме целия стокообмен на държавата, то служи като регулатор на тарифните такси на навлата. Рожба на националната дееспособност, предназначено да постигне важни народостопанствени интереси, то е опората на стопанския живот на страната.

Поради тия причини всяка държава, макар и с най-развитото частно корабоплаване, има и за държавен дълг да подпомага всяка частна инициатива по морето и водните

пътища изобщо и да поддържа едно или няколко от най-големите си параходни дружества. Тя им дава максимални улеснения, концесии и субсидии.

Те от своя страна, за компенсация, установяват минималните навла и поддържат ония рейси, които са продиктувани от народо-стопанствената необходимост. Веднаж минималните навла установени, частните—своя и чужда инициатива, са длъжни, ако искат да работят да се съобразяват с тях, следвайки закона за свободната конкуренция.

Всички държави поддържат парично и с ред привилегии народните си параходни съобщения.

Тая задача твърдо прокарана, достига до съкриване между отделните държави, а тогава когато народното стопанство, или пък честта на държавата го изискват, това съкриване достига размерите на силна конкуренция, костваща големи парични жертви на държавите.

Като пример от наши дни ще посочим Англия и Германия. До последните години на XIX век Англия безспорно строеше най-бързоходните и най-добрите океански параходи и броненосци.

Но в 1897 година от Щетинската корабостроителница Вулкан се спусна океанския параход „Каизер Вилхелм“. Първите рейси на този параход произведоха голямо впечатление, не само защото той бе с най-добри морски качества, най-големия и най-красивия от до тогава построените кораби, но защото превъзхождаше в скорост най-добрите английски бързоходи.

Синята лента на Атлантическия океан с обладанието на която тъй се гордееше Англия, премина безспорно в ръцете на Германия. След този параход в Германия се построиха още три подобни парахода, които нямаха съперници в Англия. Нравственото значение на тази културна морска победа на германската техника не се подава на лесна оценка. Престижа на Англия, нейното мореходство и промишленост, пострадаха значително.

В продължение на цели 10 години германските бързоходни параходи стояха на първо място.

Англия за да възстанови надмощието си и заеме първото място в Атлантическия океан, сключва договор с английската параходна компания Кюнард в 1907 година. С този договор компанията е поела задължения, които ограничавали нейната свобода да се разпорежда по свое усмотрение с новопостроените два морски гиганта, превъзходящи германските параходи.

Но в замена на това е получила следната държавна помощ:

1. Ежегодна субсидия от 150,000 фунта стерлинги.
2. Едновременно помощ за постройката им 2,600,000 фунта стерлинги с 2½% годишни лихви за 20 години.

Понеже компанията не би могла да намери пари на по малък процент от 4½%, то този заем се равнява на ежегодни субсидии в 22,700 фунта стерлинги.

3. За превоза английската поща в С. А. Щати 68,000 фунта стерлинги.

Компанията Кюнард построява и в 1907 година спуща във водата океанските параходи Луйзитания и Мавритания, силно превишаващи германските бистроходи по водоизмещение (45,000 тона) и по скорост.

Появлението на Кюнардските гиганти е било събитие не само в техническо и мореходно отношение, а и по отношение мировата морска политика. Англия отово взе своето първо място в Атлантическия океан и с цената на големи жертви възстанови своята гордост — синята атлантическа лента.

В заключение:

Националното корабоплаване, ефективно поддржано от държавата, е мощен фактор за прокарване националната икономическа политика. То е онзи регулатор, който като фиксира минималните навла за превоз, принуждава всички, които искат да вземат участие в националния износ, да следват закона на свободната конкуренция и се съобразяват с тия навла. По такъв начин националното корабоплаване освобождава от зависимост и подчиненост собствения си износ и му дава възможност да се яви достоен и равноправен конкурент на мировите пазари. Без свое собствено корабоплаване народа не може да има свободни и независими сношения и търговия.

Нуждата от създаване на народно Дунавско корабоплаване и целите, които то има да преследва.

Нуждата от създаване българско Дунавско корабоплаване се е чувствувала всякога. Тя е била винаги добре и правилно оценявана от лицата, живота и дейността на които най-близко и непосредствено са стояли до разните дунавски проблеми: мореплаване, търговия, хидравлическа служба и др.

Русенската Тжрг.-Инд. Камара, блюстителка на икономическите интереси в крайдунавската област и най-компе-

тентната изразителка на икономическите и стопански въпроси в своя район, добре е преценила въпроса и с ред официални постъпки в 1906, 1908 и 1909 год., след обстойното му проучване, е молила българското правителство, въпреки съществуващите добре уредени чужди параходни съобщения по реката да вотира закон за създаване дунавско параходство.

Нуждите за създаване на българско параходство по реката ясно изпъкват както :

1. От изложеното до тук, така и от внимателното проучване на мотивирания доклад по въпроса, пренията и резолюцията на Русенската Търг.-Инд. Камара през 1909 год. станали в общото ѝ събрание.

2. От резолюцията на Българския Народен Морски Сговор, клон — Русе.

3. От изложението на Съюза на Българските индустриалци.

4. От изложението на Русенското Търговско и Индустриално Дружество.

Така също и от протокола № 3 на поменатата в настоящето специално назначена комисия, приложен в края на статията.

Статута за Дунава, в член XXII, запазва изключително право на всяка съикрайбрежна държава да уреди собствена, си каботажна служба.

Член XXII от статута на Дунава гласи:

„Пренасянето на стоки и пътници между пристанищата на разните крайбрежни държави, както и между пристанищата на една и съща държава е свободно и открито за всички флагове при условие на пълно равенство на цялата международна мрежа на Дунава.

При все това един чужд флаг не може да установи една редовна локална служба за пренасянето на пътници и стоки туземни или приравнени към последните, между пристанищата на една и съща държава, ако законите на тази държава не позволяват това и ако тя не даде за това съгласието си“.

По този въпрос до сега не било изказано противно мнение.

Тия нужди могат да се резюмират в следните пунктове:

- 1) Нашия износ по Дунава трябва да се освободи от чужда зависимост. Износа ни по Дунава, в преобладаващата си част е зърнени храни. Те се изнасят към долния Дунав, а от там по море. От ромънски статистики извличаме

следните данни в тона за бжлгарски храни, претоварени в Браила, Галац и Сулина за износ по море :

	1906 г.	1907 г.	1908 г.
Жито	80,576—	72,601—	55,388—
Царевица	87,225—	135,535—	60,689—
Ржж	22,663—	24,009—	26,236—
Ечемик	37,396—	13,278—	14,700—
Овес	3,344—	3,634—	1,996—
Всичко	231,704—	249,057—	158,939—

Подробните данни за нашия износ са посочени в изложените в началото таблици.

Всичкия този износ става с чужди шлепове и реморкйори, които в голямото си болшинство са ромжнски. Нашите храни не могат да се изнасят тогава, когато интересите на производителя изискват, защото навлата на чуждите паракходства, преследващи своя икономическа политика, не всякога са изгодни за навремения износ. От друга страна, особено при урожай у нас и Ромжния, нашите храни, или рискуват да останат непродадени поради това, че не могат да платят високите навла, когато тжрсението на шлеповете е голямо, за да се явят да конкурират на международните тжржища в Браила, Галац и Сулина, или се продават на по-низки цени от ромжнските, с явна загуба за производителя — народ.

Така в годините 1905 и 1906 год. по пресмятанията на добри познавачи на житната тжрговия, производителите земеделци са загубили около 4—5 милиона лева. Те били принудени да продаждт храните си на по-низка цена, за да могат да платят високите навла.

2. Наши храни дошли до Браила, Галац и Сулина с чужди, най-често с ромжнски шлепове, се сортират там и лошите храни, наши и ромжнски, се продават за бжлгарски, а добрите — за ромжнски. Това подбива пазарната цена на шите храни изобщо, компроментира нашето зжрнено производство и е от вредно значение за правилното ни стопанско развитие.

С бжлгарски превозни средства, ние сами ще изнесем голямата част от тия храни под бжлгарски, етикет и сами ще се явим свободни и независими конкуренти.

3. Вжншната ни тжрговия ще получи тласък и правилна насока в явна изгода за сжкровището и частния производител.

4. Вжтрешната тжрговия между крайдунавските градове ще се развие и засили. Самите градове, при наличието на уредена крайбрежна служба, ще се повдигнат и оживят.

5. Дунавската ни превозна служба ще покара държавната ни икономическа политика. Тя ще трябва да се свърже при Галац и Браила с Черноморското Параходно Дружество.

6. Народа ще бъде привлечен към непосредствена дейност на вода. Той ще се сроди с Дунава ще го обикне и заедно с това ще се култивират у народа ония качества, които у него не са още достатъчно развити. Той ще се научи да извлича сам разните водни богатства. Когато народа разпростре своята дейност и на вода и обхване твърдо своите водни богатства, само тогава той ще стане действителен владетел на собствените си брегове и води, и неговата обща дейност, вътрешна и външна ще добие смисъл и значение в международните отношения.

Основите на които трябва да се сгради дунавското ни параходно съобщение.

Българското параходно съобщение по реката което:

1. Ще трябва да осъществява икономическите интереси на народа.

2. Ще бъде в ръцете на държавата фактор за прилагане на икономическата ѝ политика.

3. Ще способствува за културното повдигане на народа.

Трябва според нашето проучване, което е съгласно с всички до сега взети становища на Русенската Тжрг.-Инд. Камара да почива на следните начала.

1. Да се образува на акционерни начала Българско Дунавско Параходно Дружество, или самостоятелно, или пак Българското Параходно Дружество „Постоянство“ във Варна да се реорганизира и увеличи капитала си и подпомогнато от държавата в необходимия размер да създаде дунавското ни параходство.

2. Държавата да поеме значителна част от капитала и да даде на дружеството всичките си шлепове и изобщо подвижен материал, ненужен на другите държавни дунавски служби.

3. Чрез специален договор държавата да му гарантира парична субсидия и да му даде ред улеснения, концесии и привилегии.

4. Под никаква форма и условия и на никаква цена да не се допусне чуждо участие в това чисто народно дело.

5. Всички държавни акции и част от приоритните да бъдат блокирани от държавата, върху останалите акции държавата да има право да ги купува. Свободните акции не могат да бъдат притежание на не български поданници, нито да бъдат продавани в чужбина.

6. В дружеството да бъдат привлечени групирания на-
роден капитал и кооперациите, като носители на идеята за
взаимопомощ.

7. В управлението на дружеството да се даде предим-
ство на представителите на частния капитал.

Държавата да си запази правото на контрол.

8. Персонала в дружеството да се комплектува само и
изключително от българи, български подданници.

По отношение началата на които трябва да почива бъл-
гарското параходство по Дунава, ние в никой случай не мо-
жем да се съгласим с изложението на комисията, назначена
да се произнесе по въпроса.

Тя в протокола си № 3 е изказала мнение щото 40%
от капитала на дружеството да бъде на Чехословашкото
Дунавско Параходно Дружество, а като логически извод
предоставя му и две места в управителния съвет.

Този пример, на доброволно допускане на вмешателство
в работи от характер строго национален, не е познат.

Никакви добри условия предвидени в договора не ще
могат, в този случай да бъдат от значение. Чуждото вме-
шателство, веднаж допуснато, ще има свои собствени цели
за преследване и своя собствена политика. То в никой слу-
чай не ще действа в своя вреда, за в наша изгода. Иде-
алното съчетание на общите интереси на практика всяко-
га е изключено. Да вадим обратното заключение, значи да
си правим илюзии и да се боим да погледнем истината пра-
во в очите.

Това вмешателство, от гдето и да иде то, — било под
форма на съчетания, било под форма на концесии, приви-
легии и др., като с твърде вредни последствия и неотгова-
ряще на народните интереси, трябва по принцип да се от-
хвърли.

**Кога да се създаде бъл-
гарското параходно д-во.**

Когато преди войните се за-
говорваше за образуване на Бъл-
гарско Дунавско Параходно Дру-
жество, най-силните и почти единствени опоненти излагаха
като мотиви, че ние не ще сме в състояние да организира-
ме и създадем параходство, което да може да конкурира на
добре уредените, богато екипирани, многобройни плавателни
средства на Австрия, Унгария и Румъния, и като така, би
било по-добре да се ползваме от техните превозни средства.

Този поглед на въпроса е важен от всякаква критика.
Той е твърде лекомислен. Ако във всички начинания наро-

да би ни гледал дали е изостанал много назад, навярно той нищо не би предприел и би останал в постоянна мизерия и леност.

Сега обаче и това възражение не съществува.

След войните икономическия живот във всички народи се разстрои. Народите, обитаващи Дунавската долина, Дунава и съобщителните му средства са пълно разстроени и парализирани. Най-модерните и отлично организирани параходни дружества, Австрийското и Унгарското, са сведени до плачевни размери, едва достатъчни да удовлетворят крайбрежната служба на своите народи. Ромънската превозна служба, силно разстроена, се намира още в периода на реорганизация. Новообразуваните параходни дружества в Чехо-Славия и Югославия още не са организирани и за дълго време не ще бъдат в състояние, макар и с достатъчен парк, да доведат превозната служба по Дунава до размер и вид, какъвто тя имаше преди войните.

Всяко от Дунавските параходни дружества, съобразно изискванията на националната и икономическа политика, преследват свои цели и интереси. Враждебността на съседите ни спрямо нас ще допринесе за нагаждане на съответните тарифи, фаворизащи собствения превоз и затрудняващи нашия. При най-добри уверения и чувства всякога тяхния интерес ще бъде по-високо и по-добре ценен от нашия.

Старият ред на Дунава е заменен с нов във всяко отношение. Нам се дава пълно право, на равна нога, да имаме свое корабоплаване. Малките ограничения са срочни, техният срок скоро истича, а всички други спорове ще урежда обществото на народите.

В този период на пълно разстройство на съобщителните средства, една чисто българска инициатива, ще намери достатъчно работа на своя бряг, а също така и износа ни ще може с голям успех да добие добри резултати, и ще направи народа ни пълноправен член в обществото на Дунавските народи.

Да се забавяме безпричинно с разрешението на този въпрос и сега, значи отново и може би за винаги да пропуснем подходящия момент, когато една раждаща се инициатива по-лесно ще вирее и закрепне при пълно разстройство на съобщенията на Дунава.

Не направим ли това сега, неминуемо ще продължаваме да бъдем силно атакувани, частно и официално от силно заинтересованите по дунавския въпрос, а може би в най-лошавия за народа ни случай, ще се направи фатална грешка с даванието на това право, макар и с известни условия, другиму.

Необходимо е незабавно държавата да използва правата, дадени от договора за мир и от статута за Дунава и час по скоро да образува и регистрира Българското Параходно Дружество, за да подкрепи и засили стопанското положение на народа и да пресече веднаж за винаги лакомите аспирации на всички.

В какъв размер да се образува Българското Дунавско Параходно Дружество.

Относно първоначалния размер на плавателния парк, (виж изложението на комисията в протокол № 3, приложен в края на статията), се счита за задоволителен.

30 шлепа със средня вместимост от по 600 тона.

4 влекача от по 400 — 500 конски сили едина.

2 пътнишки парахода.

7 понтони.

7 моста.

Този парк, съобразно нуждите, ще се увеличава постепенно. Вноса ние не ще можем да извършваме. Ние ще участвуваме в него може би само по отношение на Ромжния (петрол, бензин, сол и др.), защото е близо до нас. Средно-европейските държави сами, със свои средства, ще ни носят своите продукти и фабрикати. Но износа си, в голяма степен, ще поемем ние с този парк, който същевременно ще удовлетворява и крайбрежните ни нужди.

В числото на този парк ще трябва да влезат държавните 5 шлепа. В дружеството ще трябва да се привлекат българските товаро-пасажерски параходи „Генерал Руски“ и „Киев“, които сега работят самостоятелно и разделено.

Тия два парахода, тъй щастливо попаднали в български ръце, трябва да образуват ядрото на новото ни дружество. Оставени сами на себе си, без подкрепа на държавата те може би не ще издържат чуждата конкуренция, добре подпомагана от своите правителства, и в най-лош случай ще бъдат загубени от притежателите им за да отвратят за лишен път българина от водния наш път.

Относно другата част на плавателния парк, тя всякога ще може да се купи твърде изгодно, защото при тази неуредица и икономически застой има достатъчно такъв, който е в бездействие.

Най-важния въпрос, въпроса за паричните средства, който съгласно пресмятанията на същата комисия ще достигнат до 60 — 65 милиона изобщо за всички парк, ще трябва да се разреши с оглед на действителното и възмож-

ното участие на частния капитал и държавата. Тая сума на $\frac{3}{4}$, ще се намали с влизане в параходното дружество на показаните от нас плавателни съдове.

Но тия парични средства ние считаме, че не могат да бждат сериозно препятствие за държавата при разрешението на въпроса.

Държавата, която с извънредния си бюджет харчи стотици милиони за устройване на обикновени и железни пътища, като правилно приценява тяхното значение за икономическото повдигане на народа, със същата тази добре насочена държавническа приценка, ще отдели от тия суми необходимите средства за най-важния за народа съобщителен път — водния път.

Наред и паралелно с устройването на вътрешните съобщения, ние ще турим преграда на чуждите домогвания по нашите водни пътища в северната ни граница и сами ще турим начало на народния български дунавски воден път. Водният път, който дава живот на страната, от чиято зависимост са сухите пътища, не трябва и сега да бжде пренебрегнат. Паричните средства изразходвани за него стократно ще се компенсират с общия народо-стопанствен подем.

Вътрешните пътища без свой национален воден път ще обслужват само чуждите интереси, а народа ще остане в зависимост от тях.

Ето защо налага се за уреждане на народното ни съобщение по Дунава с щедраржба, в името на народните интереси, да се дадат от държавата необходимите средства.

Останалата част ще се поеме от частния капитал, след като бжде добре подпомогнат от държавата.

Заключение.

Крайно време и подходящ момент е за образуването на чисто Българско Търговско Параходно Дружество по Дунава, без ничие чуждо вмешателство, право или косвено. Нуждата от него е съзнателна и добре обмислена, както от Русенската Търг.-Инд. Камара, така и от търговския индустриален свят в България.

Основанието на дружеството следва да стане с закон, който ще бжде в живота на народа ни, държавен акт от първа величина.

Разработване подробностите, финансови и технически, следва да се поверят на специална комисия с участието на представители на морския, финансовия и търговския свят. Тая комисия да изработи необходимия законопроект и проект на договор на държавата с новото Дунавско Параходно Дружество.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Препис от изложението на комисията, натоварена да проучи и се произнесе по въпроса за образуването на едно Българско Дунавско Параходно Дружество поместено в протокол № 3 от 18 II. 1922 г.

Общо изложение.

Нуждата от създаването на български търговски флот на Дунава се е чувствувала много отдавна. Даже във времена, когато търговията по Дунава е била обслужвана от можщи параходни дружества, с една редовност, която не е оставяла какво по-вече да се желае, все пак идеята за основаване на едно българско параходство не е била изоставена. Русенската Тжрг.-Инд. Камара още през 1809 година е проучвала въпроса и след разисквания в общото събрание на Камарата е било взето решение да се настои за образуването на едно българско дунавско параходство. Това ще рече, че търговския свят край Дунава най-добре е схващал нуждата от него, въпреки съществуването на добри уредени параходни съобщения.

Днес, когато економическия живот край Дунава е разстроен поради дългите войни, когато стария ред на нещата е заменен с нов, когато нови дружества изникнаха из под развалините на двойната монархия с нови интереси и нови насоки на търговия, когато старите пътища не представляват вече оня отжпкан път отпреди войните, служащ на определени икономически интереси, българската търговия има още повече основание да се загрижи за образуването едно параходство, което да обслужва българските интереси преди всичко. В това отношение, направеното от страна на Чехословашкото правителство предложение за образуване на едно Българско Дунавско Параходно Дружество, което като бжде във връзка с Чехословашкото дружество, вече образувано, да съставлява продължение на Дунава на Варненското Търговско Параходно Дружество, не може освен най-симпатично да се посрещне и разгледа с онази сериозност, която важноста на делото налага. Бидейки икономически слаби и разстроени и политически не закрепнали, едно подобно предложение, което ни отваря пристанищата на Чехославия и следователно комбинираното съобщение с всички пристанища на горния и средния Дунав, е най-благоприятното предложение на което можем да се надяваме. Ето защо, то проучено от гледище на българските интереси, трябва да ни занимае най-сериозно.

Самото предложение, накратко скицирано, е следното: Чехословашкото правителство разполага на Дунава със следния плавателен парк:

116 шлепа.

7 алекача (реморкйора).

3 пътнически парахода.

4 бързи парахода.

Вжн от тоя плавателен материал, Чехословашката република получава по силата на мирните договори във Версайл, Сенжермен и Трионон, още доста плавателен материал.

С тия плавателни съдове, Чехословашкото правителство е образувало едно силно параходно дружество на Дунава, в което е заинтересувало частния капитал, като управлението на дружеството е оставено в ръцете на носителите на акциите на частния капитал, макар че 75% от капитала е на Чехословашката държава. Това като гаранция, че дружеството ще се управлява по добре.

Едно бжлгарско параходство по Дунава ще трябва преди всичко да обслужва бжлгарските интереси т. е. бжлгарската вносна и износна търговия. Каква е нашата търговия с крайбрежните дунавски държави?

От една статистика, изработена в Париж през 1921 г. в арбитражната конференция по разпределение плавателните съдове по Дунава, статистика съставена според сегашната граница на дунавските държави, извличаме следните данни за износната търговия на Бжлгария:

От Бжлгария за Германия	1400 тона.
" " " Австрия	6000 "
" " " Унгария	16000 "
" " " С. Х. С.	6000 "
" " " Ромжния	200000 "
" " " Чехославия	2000 "
" " " Бжлгария	27000 "
Всичко	258000 "

Естествено е, че всичкия този трафик нема никога да бжде извършен само от едно бжлгарско параходство. Той ще бжде използван за горния и средния Дунав от дружествата, които работят там и които ще слезат до нашите пристанища толкова по-вече, че нашите търговски връзки с държавите край долния Дунав, не са големи, според посочената статистика. Такива дружества има 7: в Ромжния 2, Сърбия 1, Унгария 1, Чехославия 1, Австрия 1 и Бжлгарското, между които при най-неблагоприятен случай, ако равномерно се разпредели трафика, ще имаме:

$$259,000 : 7 = 37,000 \text{ тона за всяко дружество.}$$

Но, като се има пред вид, че нашия износ, храни и други сурови произведения, е насочен повече към долния Дунав, отколкото към горния, то с основание може да се предположи, че количеството 37,000 тона ще бжде значително по-голямо. Но като основа за изчисление ще се взе-

ме количеството 37,000 тона. Въз основа на тия данни, ще можем да си съставим една идея за онова количество шлепове и влекачи (реморкйори) с които дружеството ще трябва да разполага, за да задоволи нуждите на българската търговия. Според установените в Парижката арбитражна конференция норми, горното количество шлепове ще изисква 61 шлепове за което да се реморкират ще са нуждни 900 конски сили.

Като се има пред вид, че товарната способност на шлеповете се използва само в размер 75% за долния Дунав, то количеството шлепове ще трябва да бъде увеличено до 80 шлепа и влекачи 1200 конски сили.

Като се вземе във внимание, че един влекач се използва всеки 10 дни за едно пътуване, то за обслужване на горните шлепове ще ни са нуждни влекачи с 1200 конски сили, или 3 влекача по 400 конски сили.

Предвидливостта, обаче, налага да имаме 4 влекача по 400 конски сили = 1600 конски сили.

Но като се съобрази, че всичкия този плавателен материал ще образува транспортния капитал на дружеството и че този капитал пред вид паричната криза, не може да бъде извънредно голям, подкомисията прие щото плавателния парк на дружеството да бъде за сега:

30 шлепа — средня вместимост 600 тона.

4 влекача с 1600 до 2000 конски сили.

7 понтона.

7 моста за понтоните.

Вжн от това, за да се уреди една пътническа паракходна служба по българското крайбрежие, отговаряща на българските интереси, нуждни са:

2 пътнически парахода.

Една приблизителна оценка на един подобен парк няма да бъде по долу от 60,000,000 лева, които ще съставляват апортния капитал на дружеството, щом този материал бъде даден от Чехославия. В размер 10% от апортния капитал ще трябва да се прибави оборотен капитал.

Разпределението на този капитал: апортен и оборотен да стане както следва:

50% поема българската държава.

40% поема чехословашкото дружество:

10% ще се поеме от частния капитал.

След като по този начин се установихме върху плавателния състав на дружествения парк остава да се разгледа и осветли въпроса за образуването на

Българско Дунавско Параходно Дружество.

След размена на мисли и съображения, които по-подробно ще бъдат изложени в общото събрание на комисията, подкомисията намери за уместно да предложи следното:

1) Дружеството да бъде местно българско дружество, за да отговаря и задоволява местните български интереси.

2) Дружеството да бъде акционерно с 9 членове в управителния съвет.

3) Проверителния съвет да се състои от 3 членове и двама запасни, всички български поданици.

4) Българската държава ще има двама представители в управителния съвет, от които единия се посочва измежду членовете на управителния съвет на Българското Параходно Дружество във Варна.

5) Чехословашкото дружество ще има двама представители в управителния съвет.

6) Останалите пет членове от управителния съвет ще се избират от носителите на акциите на частния капитал. Председателя на управителния съвет се избира измежду членовете избрани от носителите на частния капитал. Едното подпредседателско място се заема от един от Чехословашкото дружество, а другото подпредседателско място се заема от един от представителите на държавата. Избраните от частния капитал членове на управителния съвет трябва да бъдат българи и български поданици.

7) Корабите на дружеството пътуват под българско знаме.

8) Директора на дружеството ще бъде българин и български поданик. Правителството си запазва правото да го одобри ако не е български поданик.

9) Дирекцията на дружеството ще бъде в Русе.

10) Акциите на частния капитал носят 9 % лихва; тия на апортния 6%. Най-първо се раздава дивидента на частния капитал, който в случая има привилегия.

11) Чехословашкото Параходно Дружество от една страна, Българското Дунавско Параходно Дружество и Българското Параходно Дружество във Варна от трета, ще бъдат в договорни задължителни комбинирани връзки през всичкото време, през което ще трае Българското Дунавско Параходно Дружество. Тия връзки ще бъдат през Русе — Варна или евентуално Галац — Сулина. То, дружеството ще бъде във връзка с българските държавни железници.

12) Дружеството се образува за един период от 25 години.

13) Всички спорни въпроси са подсждими на българските съдилища.

Основаването на Българско Дунавско Параходно Дружество, имайки за главна цел да осигури българския износ и българската търговия и с това да способствува за развитието на земледелието и индустрията в България, ще бъде поставено в необходимостта да се бори с възможни чужди дружества и да отбива тяхната конкуренция. За да може да изнесе тази борба, налага се то да се ползува от страна на държавата с някои улеснения, същите с които е решено да се ползува чехословашкото дружество, а именно:

а) Да получава възлища по цена, по която го плащат българските държавни железници.

б) Да се освободят от мита, такси и бери и всички съдове, инструменти и инвентарни предмети за тях съдове.

в) Да се ползува от облагите, общи и специални, на закона за насърчение местната индустрия.

г) Да използва пристанищни магазини, елинги, кранове и места, при цени определени въз основа на коствемите разходи.

д) Да използва, там гдето има такива, пристанищни работилници за ремонт на плавателните съдове при коствемата цена за материали и работници.

е) Да се ускори прилагането на проектираните за създаване в Русе и Варна всички улеснения и механически приспособления за да се направи транзитната търговия Русе—Варна възможна и с това да се създаде и затвърди търговския път Прага — Братислава — Русе — Варна — Цариград, който бидейки обслужван от договорно свързани администрации, ще остане напълно независим от всичко чуждо на договорящите страни влияние.

При създаване на редовни линии, да се дават, ако се укаже нужда, субсидии за покриване евентуални загуби.

София, 16 Февруарий 1922 година.

От Подкомисията.

Въпроса за основаване на чисто народно моравоплаване е въпрос на народна чест и гордост. Народното параводство ще бъде всякога в ръцета на държавата възможн фактор за прилагане нейната икономическа политика.

Инженер Б. Морфов.

Свободата на морската търговия и България.

**Развитие на корабопла-
ването.**

Когато човешкият род се появи на земното кълбо, природата му предаде неизмеримите пространства на земята и всичките блага, които се намират по нея. Освен това творецът, тая тайнствена сила, която създаде човека, вложи в него желанието и способността, той да търси, да открива и да използва тези земни блага не само за своето съществуване, но за подобрене на своето благосъстояние и за своето усъвършенстване.

Не еднаквото разпределение на богатствата, различието на климата и растителността по земята, подтикнаха човека, още от самото начало на неговото създаване, да предприеме най-смели пътешествия за да си набави нужните неща, предметите и произведенията, които не се намираха около него. Чрез тези движения се създадоха между хората, които се преселваха и населиха цялото земно кълбо ония връзки за общо сътрудничество, които подигнаха целия човешки род до днешната висока степен на напредък.

От разните уреди, които човека употреби за извършване на своите пътешествия и за пренасяне на нужните му предмети, безспорно корабът заема първостепенно място. От едно хралупо дърво, с което първобитният човек си послужи да премине дълбоките реки, това превозно средство с течение на времето бе усъвършенствувано и достигна до чудовищни размери с още по-чудновато устройство на най-сигурно и удобно преминаване на обширните морета и океани.

Шест хиляди години преди Христа, корабите с доста усъвършенствувана направа са служили вече като необходимо транспортно средство за набавяне нужните произведения на гъсто населените места по бреговете на плавателните реки Нил, Тигр, Ефрат и др.

От реките корабоплаването премина в моретата, след като корабите са достигнали по-голямо съвършенство. В XVII столетие преди Христа, финикийците развиха морската търговия на основния им град Сидон с Халдея, Арабия, Месопотамия, Индия и бреговете на Средиземно море. След тях

картагеняните и гърците се издигнаха до величие, благодарение на тяхното мореплаване. Във време на римляните мореплаването не престава да се развива. Византия го разшири, а италианските републики, Генуа, Венеция и Пиза го усъвършенствуваха за далечно плаване.

След откриването на Америка от Христофор Колумб и след достигането до Индия от Васко-де-Гама, мореплаването доби големи размери. Всичките западно-европейски морски държави: Испания, Португалия, Холандия, Англия, Франция и др. се впуснаха през океаните да заселват новите земи в Америка и Австралия и обзеха по-голямата част от всесветския транспорт.

Сполучаивият опит на Фултона в 1803 г. за употребление на парата да кара корабите, откри нов напредък за корабоплаването. Големината на корабите и бързината на движението им нарастна десеторно, разходите за превозите намаляха и тяхната услуга за задоволяване нуждите на народите се увеличи и стана тъй свързана с техния живот, че без нея сега би настанало истинско нещастие на целия цивилизован свят.

България, която се докосва до море и изнася през него по-голямата част от своите произведения се нуждае от собствен търговски флот, не с цел да вземе участие при извършването на всесветския морски транспорт, а за да пренася колкото е възможно по-голяма част от изнасяните произведения от страната си, и чрез това да запази народната си презморска търговия от подчиняване на чуждите транспорттори.

Спжиките за извършване на корабоплаването.

Голямата полза, която корабоплаването пренася за напредъка на народите и за тяхното съществуване при днешното им развитие ни дава да разберем, колко е нужно да се осигури пълната свобода на всички народи, да извършват корабоплаване по всичките морета и плавателни реки на земното кълбо. Моретата и плавателните реки са един природен дар на цялото човечество. Минаването на кораба по тях не причинява вреда никому, за да има основание то да се спъва. Но сжревяването за търговско надмощие, което се появи още в най-старите времена между народите, създаде между тях надпреварвания, гонения и най-жестоки борби, каквито историята отбелязва за спъване победените сжперници да корабоплават свободно.

Финикяните са пазели най-ревниво морската търговия за себе си; те унищожиха цялия флот на ионийците, за

да премахнат тяхното съперничество в Егейско море. Град Сидон, главната морска база на финикийците е бил разорен от филистимяните, за да издигнат последните морското първенство на града Тир. По-после и града Тир е бил разорен от Александър Македонски, когато той е разнасял културата на гръцките племена, за да не пречи на тяхното морско развитие. Великата борба между Рим и Картаген крие своя зародиш в съперничество за морско надмощие. Непрестанна е била борбата в Средиземно море между италианските републики, Венеция, Генуа, Пиза и Неапол. Византия е считала за свое право позволяването на чужди кораби да минават през проливите за Черно море. Когато португалците стигнаха до индийските брегове, те прекъснаха старите морски пътища за съобщение на тази страна с Египет и Месопотамия, като поставиха стража на остров Сокотра при входа на Персийския залив, и запазиха за дълго време цялата търговия с Индия за своеподанни търговци. Испанците, тъй също, бяха запазили морската търговия с нейните владения в новия свят, изключително за свои поданници. Известни са борбите на англичаните с испанците и холандците за владението на моретата. В своята борба англичаните са давали прибежище на всичките пирати насочени да ограбват и унищожават испанските колонии и кораби. Английската кралица Елисавета е отдавала публично най-големи почести на известния по него време смел корсер Драке за неговите нападения против испанските моряци. Морското надмощие на Англия обаче се увенча с най-голям успех след прилагането от Кромвел в 1652 г. известния мореплавателен акт, с който се запазваше, изключително за кораби принадлежащи на англичани от Великобритания, пренасянето на стоки от английските владения до Англия. Колбер по-после тъй също бе запазил в известни размери пренасянето на стоки от френските владения до Франция за французи и холандци. Още по-спънато е било корабоплаването в затворените морета и плавателни реки. До разбиването на шведския крал Карл XII при Полтава от Петър Великий, плаването по Балтийско море е било запазено за поданници на скандинавските държави. Най-строга са се падали, на времето си от Турция, Черно море, Босфора и Дарданелите за плаване само на нейно поданни кораби. Отварянето на проливите за търговските кораби на всичките народи бе наложено на Турция след много войни, които Русия води с нея в продължение на 150 години.

В по-новите времена, когато за европейците се откриха обширните и богати земи на Америка, Африка и Източна Азия за заселища и търговски предприятия, търпимостта за свободен корабоплаване между народите стана все по-голяма и по-голяма. Днес държавите вместо грубите мерки за преследване своите конкуренти по море, се задоволяват да

наскърдчаат своеподанното корабоплаване чрез премии и и чрез разни улеснения и привилегии в своите пристанища. Грубите спънки за корабоплаването се ограничиха само за през време на войни, но и за тях се предвидеха в ред международни договори известни правила за обезпечение на неутралните да корабоплътствуват по моретата на воюващите и пренасят известни стоки вжн от тези, които са обявени за контрабандни.

Такива са правилата, които бяха установени в 1780 г. през време на войната за независимостта на северо-американските щати, в които Франция и Испания взеха участие против Англия, от извесния вжоржжен неутралитет, образуван по настояването на руската императрица Екатерина Велика, от Неутралните държави Русия, Дания, Швеция, Холандия, Прусия, Австрия, Неапол и Португалия. Тези правила са включени в договора сключен между Франция и северо-американските щати, но понеже в последствие не бяха възприети от Англия, те не можах да добият една международна санкция.

Вжпроектът за военната контрабанда бе внесен вжв втората Хагска конференция, но не получи никакво разрешение.

В конференцията, която се състоя в Лондон от 4 Декември 1908 г. до 26 февруарий 1909 г., и в която взеха участие представителите на Германия, Съединените Щати, Австрия, Испания, Франция, Англия, Холандия и Русия се възприе една декларация, според която горните държави се задължават взаимнообразно какъв вид и с какъво местоназначение известни предмети ще се смятат за контрабандни вжв време на война.

В последната война тази декларация остана незачетена от воюващите страни.

Значение на режима в пристанищата за корабоплаването и морската търговия.

Осигуряването свободата за плаването на корабите по моретата през проливите и морските канали е първото условие те да могат да предприемат извършване на транспорта, но понеже крайната цел за плаването на корабите е, те да вземат товар от едно търговско пристанище и го стоварят в друго, то условията, на които се подлагат корабите и тяхния товар в тия пристанища са от още по-голямо значение за транспортите. Корабите, които пристигат вжв всяко пристанище, след като се прегледат от полицейските и санитарни власти, се вкарват в запазените от морските вжлни басейни за престояване, до гдето властите им определят реда и мястото до стените на брега за предаване или за вземане товар.

Разтоварването на стоките от корабите на брега, както и товаренето на такива от брега в корабите, се извършва от местни работници под надзора на властта. Разтоварените стоки на брега се внасят в магазините, гдето престояват до извършване на митническите формалности, и до гдето се дадат вагони за тяхното отнасяне във вътрешността на страната.

Така също се събират в пристанищните магазини стоките, които се донасят от вътрешността на страната за износ до събирането на целия товар, до предаването му и до пристигането на кораба за неговото отнасяне през море.

За всичките тези манипулации в пристанищата се събират от корабите и от стоките пристанищни и други такси. Редът за операциите на корабите в пристанищата, както и величината и начинът за прилагането на разните пристанищни такси върху корабите и върху техния товар, указват голямо влияние на вносната и износната търговия на всички страни, които пристанищата услужват, защото те поскъпват по-вече или по-малко разносните за транспортирането на товара от мястото на производството до предназначения му място за употребуване. В повечето пристанища на своеподанните кораби се дават за постоянно ползване най-удобните места на кейовете стени и магазините.

В някои пристанища, пристанищните такси се събират върху цялата вместимост на корабите, без да се взема предвид количеството и видът на товара, които те донасят или отнасят, а другаде се събират съразмерно на тоя товар. Първия случай се отразява забранително на корабите с малък товар да посещават тези пристанища. Някъде тези такси са двойно и тройно по-големи от другите, не че в тях разходите за манипулациите са по-големи, а защото се желае събиране на по-големи приходи, без да се гледат интересите на страните, които те услужват.

Трябва при това да се отбележи, че на всякъде пристанищните такси заедно с превозните такси по железниците, които водят към пристанищата, съставляват в днешно време едно от най-мощните средства за покровителстване на народната търговия от обществената власт. Колкото се отнася до грижите за запазване на стоките при тяхното товарене, разтоварене и складиране в пристанищата, както и до събирането на таксите за всичките манипулации с тях, не трябва да се изпуска из предвид, че само една обществена власт, която искрено желае правилно развитие на своето народно производство, може да наложи на частните работници, комисионери, параходни агенти и търговци в пристанищата, ред и правила, които да обезпечат търговията с тези произведения от произвол и безгранична спекула.

Но не са само тези операции, които се извършват в едно пристанище от значение за корабоплаването и морската търговия. Пристанищата не са само станции, гдето корабите дохождат да товарят и разтоварят стоки. Те имат едно много по-голямо стопанско значение за всяка страна, която обслужват, а именно, че те са най-важните пазарища за нейната вносна и износна търговия. Там произведенията от всичките краища на пристанищните райони се събират и разпределят на качества; там се определят покупните и продажните цени на тия произведения в зависимост от цените в пазарищата, гдето те могат да се пласират; там се уговарят и извършват самите продажби; там се уговарят условията и навлата с корабостопаните за транспортчрането на произведенията и за застраховките; там се извършват изплащанията или преводите на сумите от продажбите и покупките; там се разглеждат и разрешават възникналите спорове между договорящите страни, продавачи, купувачи, транспортйори и пр. и пр.

За всички тези операции вземат участие: търговци, търговски камари, търговски съдилища, посредници комисионери, параходни агенти, кредитни учреждения и много други още участници, които могат да действуват заедно за общите интереси на страната, които пристанища обслужват, само ако те, всички са подложени на една неразделна обществена власт имеюща за единствена цел да покровителствува интересите на същата страна. Не бжде ли така, чуждата пристанищна власт и частните съсловия в него, неминуемо ще се стремят да използват и подчинят по-вече нейното производство.

Нека разгледаме сега изгодите, които едни страни могат да извлекат от едно чуждо и близко до тях пристанище, когато то с цел да привлече и обслужи вносна и износна им трафик се обяви за свободно пристанище. В същност свободно пристанище се нарича онова, в което могат да се внасят и складираят стоки от разни страни без да се подлагат те на митнически формалности и без да се събират от тях митнически бери, за да могат те да се преизнесат от него пак по море или по сухо за други страни.

Свободните пристанища имат толкова по-голямо значение, колкото по-централно място заемат те, както за морските, тъй и за сухопътните съобщения, за да могат да се превърнат в големи стоварища на стоки идящи от далечни страни на големи количества по-евтино, и от там да се разнасят за по-малките пристанища и градове.

Особенно пригодни за тая цел са пристанищата при Копенхаген и Цариград, защото се намират при протоците, единствените морски пътища, за всичките пристанища в

Балтийско и Черно морета. Свободните зони в хамбургското пристанище улесняват по-скоро собствената вносна търговия на Германия. Когато едно пристанище услужва само една чужда страна, то ползата от обявяването му за свободно, остава само в освобождаване от митнически барии чуждите стоки, които минават през него. Незгодите обаче, които изброихме по-горе за тази страна, имаещи за резултат използването и подчиняването на нейната вносна и износна търговия от чуждата за нея власт и съсловия в това пристанище, не се премахват.

Има още един друг режим, на който могат да се подложат пристанищата, когато се предназначават да услужват чужди страни, именно: поставяне управлението им под международна власт. Този режим не е още турнат на изпитание, но когато се установи някакъв, той ще се отличава от режима на свободните пристанища поставени в ръцете на една отделна държава в това само, че чуждия трафик през тях, може би, не ще бъде третиран с такова голямо пристрастие, и не ще бъде подлаган на такова голяма спекулация за да се извлече от него най-голямата възможна полза от пристанищните жители, но същевременно в тях пак не ще може да се упражнява оная грижа, каквато всяка власт упражнява за своя трафик във всяко свое тържище.

Gabriel Hanotaux в своята книжка „La Guerre des Balkans et l'Europe“ издадена през 1914 год., стр. 168, много право твърди, че със обявяването на пристанищата, които услужват известни страни, за международни, те се остават без защита, без покровителство, без правилно развитие, на произвола на случайните амбиции и че конфликтите в тях се отлагат за един по-благоприятен случай.

В последния Версайлски мирен договор, който се сключи между съглашенските държави и Германия, се уговариха следующите особени условия, на които се подлага пристанището в Данциг, с цел да се обезпечи на поляците свободен излаз на море.

„Една конвенция, на която срокът ще бъде определен от главните сили, ще се сключи между Полша и Данциг с цел:

1) Да се постави града Данциг в митническите граници на Полша с една свободна зона в пристанището.

2) Да се обезпечи на Полша свободно използване водните пътища, доковете, басейните, кейовете и пр., необходими за нейния износ и внос.

3) Да се обезпечи на Полша управлението на Висла и на ж. п. мрежа на Данциг (с изключение съобщенията от местен интерес), а така също пощите, телеграфите и телефоните между Полша и Данциг.

4) Да предпази всякакво посегателство във вреда на поляците в свободния град.

5) Да се обезпечи от полското правителство воденето на важните сношения на Данциг и покровителствуването на неговите поданници в странство.

Един малък разбор на тези условия ни дава да разберем големите мъжнотии, които ще се явят за да спзнат вносната и износна търговия на двете страни от кръжостоянето на двете власти в града, в пристанището и по пътищата, които водят от Полша до свободния град. Нека се има при това пред вид, че тия условия са диктувани от победителите над Германия, с цел да обезпечат колкото е възможно по-вече интересите на Полша догдето населението на Данциг се свикне и привърже своите интереси с тези на Полша.

От това, което изложихме, можем да дойдем до следущето заключение, за да може една държава да обезпечи пълната свобода на презморската търговия за своята страна:

1) Тя трябва да притежава една морска база на открито море, за да може да основе своя народна корабоплавателна служба, която да транспортира една значителна част от морския трафик на страната, и чрез това да постави в невъзможност чуждото корабоплаване да подчини и експлоатира плодовете от народното ѝ производство.

2) Пристанищния град да съставлява неразделна част от държавата за да могат да се поставят всичките учреждения и частни инициативи, които взимат участие в търговските операции, под обществената власт на държавата, която направлява нейния стопански живот.

3) Железопътните линии, които свързват пристанището с вътрешността на страната да бъдат нейно притежание за да могат да се услужват търговците с вагони и да се нагласяват превозните такси съобразно със стопанските интереси на страната.

Всяко отстъпление, в по-голяма или в по-малка степен от тези нужди, води със себе си незгоди, които спзват ползната служба на пристанището за страната, и в повечето случаи, става вредно и застрашително за народната търговия и производство на страната и за нейната стопанска свобода.

Обезпечение свободата за морската търговия на България.

Бждащата свобода за морската търговия на България е поставена в зависимост от решението на два извънредно важни въпроси, а именно: 1) Режимът за плаването през Босфора и Дарданелите, и 2) Даването на България свободни излази на Егейско море.

Въпроса за свободното плаване през проливите на Черно море е бил предмет за стълкновение още от най-старите времена. Той стана европейски въпрос от преди 150 години насам, от когато Русия след като достигна до бреговете на Черно море и извоюва правото на своите поданици да плават свободно с корабите си по него, задействайки открито да завладее Босфора, Цариград и Дарданелите. Тази своя цел Русия оправдава с необходимостта ѝ, да обезпечи за винаги свободата на презморската търговия на по-голямата част от своето сто и петдесет милионно население, и за да запази черноморските си брегове от нападение на вънкашни неприятелски държави. До сега Босфора и Дарданелите бяха подвластни на Турция, която можеше сама или в съгласие и съюз с други държави да затвори тези проливи за корабите, които услужват руския внос и износ, и да допусне минаването през тях на чужди военни кораби да нападнат руските черноморски брегове. Русите заявяват още, че Цариград е една станция на единствения морски път, който им дава достъп за откритите морета и че Дарданелите са вратата на дома им. В противовес на тези руски стремежи, Франция, Англия, Германия, Австрия, Италия, па даже и цяла Европа от сто години насам се сийат да спрат завладяването на черноморските проливи от Русия, от опасение да не би този колос, като излезе на открито море, да развие своите морски сили и морската си търговия, вредно и застрашително за техните интереси. Те подкрепят Турция да държи Цариград, като стража на проливите против русите.

Един кратък преглед върху миналото ни дава най-ясна представа за сплетните и целите, които двете противни страни са гонили и гонят още сега, относно установяването режима на черноморските проливи.

Във времето на Петър Великий, когато русите стигнаха до бреговете на Азовско море, Турция им отказа правото да плават с кораби по Черно море. Екатерина Велика употреби всички средства за да принуди Туция да позволи минаването на руските кораби през черноморските проливи, но не успя. По-после, когато Цариград се застрашаваше от французите, които бяха завзели Ионическите острови, Русите се притекоха на помощ на Турция и сключиха съюз с нея на 23 декември 1798 г., според който добиха право да минават с военните си кораби през Дарданелите. Двете държави се уговориха тъй също да воюват заедно против всяка друга държава, която би искала да форсира Дарданелите. Този договор, обаче бе развален на следващата година по настояването на Франция пред турците да затворят отново проливите за руския флот. С договор от 5 януари 1809

години, Англия задължи турците да затворят проливите за всичките други чуждестранни търговски и военни кораби. В 1833 г. Русия наново бе повикана от Турция да ѝ помогне против настъплението на Египетския паша Мехмед Али към Цариград, и доби още веднаж правото да минава флота ѝ през Дарданелите. Но и този договор не остана за дълго в сила, защото по настояването на Франция и Англия, той бе развален от Турция. Русия води цял ред войни по суша и по море за да измести от проливите или принуди Турция да отвори Дарданелите за нейните търговски и военни кораби, и ги затвори за военните кораби на другите чужди държави, но не сполучи, вследствие помощта, която чуждите европейски сили даваха всякога на Турция. И така това положение за зависимостта на режима за плаването през проливите от властта на една само държава продължаваше да съществува до последната общеевропейска война, ако и да бе останало единствено в света.

След последната война стана дума проливите за напред да се поставят под управлението на една международна власт. Това предложение, ако и да не е достатъчно уяснено още, може да се осъществи, като международната власт за проливите се уреди по подобие на она за плавателните реки.

Gabriel Hanataux в същата книжка „La Guerre des Balkans et l'Europe“, за която споменахме и по-горе, стр. 200, поддържа установяването на един такъв режим с цел да се уреди еднакво за винаги источния въпрос със следните изявления: „В действителност Черно море е едно затворено море. Неговата участ интересува само крайбрежните му държави. Като вътрешно море неговия вътрешен и външен режим трябва да зависи почти изключително от тяхната воля. На Русия, Турция, Румъния и България принадлежи да се споразумеят за тяхните общи интереси. Тия интереси няма да захвватат дълго време да се съгласуват. Когато един ден конфедерацията на Балканските народи ще разполага с територията на полуострова, една конфедерация на Черно море ще бъде може би едно от бъдещите решения, и то ще уреди въпроса на проливите, както съжителите в една къща уреждат своя вход и изход; не разбирам как един акт, тъй естествен и тъй желан, е могъл да бъде забавен тъй дълго време“.

Трябва обаче да се види по какъв начин европейските държави мислят да уредят тази международна власт; само от крайбрежните държави на Черно море, или с участието на великите европейски сили. Във Виенския конгрес от 1815 година участващите сили, водими от началото да се не засягат суверенните права на никоя държава, възприеха, щото управлението на обявените за международно плаване

реки да се извършва само от крайбрежните на реките държави. От това правило се направи една отстъпка в Парижката конференция от 1856 год., като се установи международната комисия за устието на Дунава да бъде съставена, с участието и на великите сили Англия, Франция и Италия, без те да бъдат дунавски държави. Такова едно участие на тези велики сили и в управлението на черно-морските проливи няма с нищо да ни увреди, стига само ние да бъдем обезпечени, че никоя чужда сила няма да може да пречка през проливите военни кораби за нападение на бреговете ни, че ние ще можем винаги в мирно и военно време да минаваме свободно през тях, с нашите търговски кораби и че ще вземаме равноправно участие в тази международна власт, която ще се установи там.

От голям интерес за нас е какъв режим ще се даде за цариградското пристанище, което по своето местоположение представлява една удобна и задължителна морска станция за всичките кораби, които влизат и излизат в и от Черно море. В него могат да се устроят докове за почистване на корабите, работилници за тяхното поправяне, общи магазини за големите товари, които идат от далечни страни и други удобства, каквито не могат да се направят във всяко малко пристанище. И ако тези пристанищни инсталации се извършат с оглед да услужват корабоплаването на черноморските държави без експлоататорска цел, то цялото пристанище ще се превърне в истинска прибрежна станция за поправки и за претваряне на корабите.

Какъвто и режим да се установи за плаването през Босфора и Дарданелите, Черно море си остава едно затворено море, и надали и в бъдеще ще могат да се премахнат спънките на морската търговия за държавите, които населяват неговите брегове, всякога, когато се появят конфликти между някоя от тях, с коя да е вжикашна морска държава.

Напълно свободно ще може да се развива българската морска търговия, само ако ни се повърне крайбрежието за свободни излази на Бяло море, защото там ще можем да уредим: нашите морски бази, нашето народно търговско корабоплаване, нашите съобщения и отношения с разните чужди презморски страни, с които имаме търговски връзки, като тях и на еднакви условия с тях, за защита на нашата народна търговия. На свободното море само, у нас ще може да се развие оная предприемчивост за търговия и напредък, с която се отличават всичките морски народи досега. От там само нашите моряци ще могат успоредно и в надпреварване с моряците на другите народи да се впуснат в плаване по далечните морета, да взимат участие в свет

ския транспорт и да откриват нови пазари за родното ни производство. Близостта на това крайбрежие до мало-азийските брегове, до Египет и до прохода на най-важния в света морски път — Суезкия канал, представлява най-добрите условия за такова морско развитие.

Естествените пътища, които реките Марица, Места и Струма са прокопали през планинските вериги от сърцето на България до Бяло море, са направили връзките на родината ни с пристанищата на това крайбрежие неразделни.

Беломорското крайбрежие от устието на р. Марица до устието на р. Струма принадлежеше на България. Цяла Европа бе признала стопанската необходимост за държавата ни да устрои своите морски излази за свободна морска търговия именно по тези естествени пътища, а не през стоящите ексцентрично на страната ни черноморски пристанища. Букурешкия мир ни отрязва една част от това крайбрежие; Нийойския мир ни отне цяла Тракия заедно с останалата ни част от беломорския бряг с условие, (чл. 48 от този договор), че главните съюзени и сдружени сили се задължават да бжде обезпечена свободата на стопанските излази за България на Егейско море. В Севърския договор, гдето бе взето решение Тракия да се отстъпи на Гърция, клаузата относно стопанските излази на България на Егейско море бе изменена с друга клауза (чл. 5 от този договор), според която на България се отстъпва в Деде-Агачкото пристанище едно пространство, което ще бжде поставено под режима на свободните пристанища. Определянето на това пространство, свързването му с железниците, снабдяването на пристанището с необходимите инсталации и уреди, начина на неговата експлоатация и вобще всичките условия за неговото използване заедно с цените за наемането, ще бждат определени от една комисия, съставена: от един делегат на България, един делегат на Гърция и един делегат посочен от обществото на народите. Последната клауза предвижда, уговорените условия да могат да се ревизират всеки 10 години.

И тъй осигуряването стопанските излази на България на Егейско море се сведе в отделянето в Деде-Агачкото пристанище на една свободна зона, през която България да може да прекарва своите вносни и износни стоки без митнически формалности. Целото пристанище, железниците, града, и всичките учреждения и съсловия в него, свързани с обслужване на трафика ни, си остават под властта на този народ, с който българите от 12 столетие насам, се борят да запазят своята народност и своята икономическа свобода.

В същност сега още в Деде-Агач няма построено пристанище. Трафика, който минава през него от одринска Тракия е нищожен. Той не надминава даже 30,000 тона го-

дишно. Ще пожелаят ли гърците или ще бждат ли те в състояние да построят в него едно пристанище с всичките нуждни инсталации и уреди за да го направят пригоден да обслужва българския трафик, който ще надмине в скоро време 400,000 тона. Направата на пристанище при Деде-Агач не е тжй лека работа, защото там няма естествен залив, и защото нуждните морски дълбочини за построяване на вълнолома сж доста далеч от брега, което обстоятелство налага кейовите стени и инсталациите да се построят доста навътре в морето срещу по-големи разходи от обикновените. Гърците и до сега още не сж завършили постройката на своите пристанища; в тях липсват магазини, винчове и други уреди за най-нуждните манипулации, а там гдето има таква, те сж построени и се експлоатират от частни лица. В Гърция и ж. п. мрежа е притежание на частни дружества. Вжобще относно тези предприятия от обществена полза, по схващане и по достигнати резултати, гърците стоят несравнено по назад от нас. Следователно нито България, нито европейските държави, които имат търговски размени с нас могат да очакват, че Деде-Агачското пристанище може да бжде устроено от гърците достатъчно добре за да задоволява нашите и техни нужди.

Едно съвременно пристанище в Деде-Агач, което да може да обслужва трафика, предназначен да мине през него, може да се построи само от държавата, която разчита да покрие разносните за построяването му от косвената полза, която то ще пренесе чрез улеснението за товаренето, складирането и разтоварването на стоките, нежели от преките приходи, които ще се събират от трафика за тези манипулации.

Но да допустнем, че това пристанище ще бжде построено от гърците по начин да задоволи достатъчно трафика, и че нам ще се даде в пристанището една широка зона за да можем да складираме стоките, които ще се изнасят и внасят от и в страната ни. Ползата от свободната зона за нас ще се сведе в това, че нашите стоки ще могат да минават през нея без митнически формалности и бери. Но понеже властта и отделните съсловия, които ще направляват и изпълняват всичките други манипулации със стоките в пристанището, сж чужди за нас, то каква сигурност можем да имаме, че нашите произведения нема да бждат излагани на произволни и несправедливи третириания от тях? Ние виждаме в нас даже, гдето властта бди най-грижливо, щото внос и износ да се направлява правилно, колко е трудно да се задоволят търговците с нужното количество вагони, да им се отредят удобни места за складове, да се поставят, под ред на кейовете стени за корабите, да се от-

странят конфликтите с работниците и пр., за да се не увредят едни в полза на други. Такова справедливо третиране едва ли може да се очаква от чужда власт.

Колкото се отнася до най-важната функция на пристанището да служи заедно с града Деде-Агач за тържище за нашата морска търговия, всеки вижда още от сега, че там българи търговци, комисионери, агенти, работници, банкови и други учреждения в свързка с нашата търговия, няма да бъдат под закрилата на една справедлива власт, защото владетелите на това тържище неминуемо ще се стремят да покровителствуват интересите на своите поданици да извлекат последните колкото е възможно по-голяма полза от нашите произведения. Пристанищният град, който за сега е пустее, ще се изпълни с нови преселници от островите, които ще се нахвърлят върху нашия трафик под разни видове прислужници, за да използват благоприятното положение, което им създава владението на такава едно пристанище. Пример за това имаме от миналото преди построяването на Бургаското пристанище и преди откупването на източните железници в Южна България, как чуждите търговци от Одрин и Деде-Агач бяха поставили по всичките ж. п. станции в Ю. България свои агенти да закупуват произведенията на населението и доставят разните предмети от първа необходимост при недопустима експлоатация. В пристанището Деде-Агач на българските произведения не само, че се не правеха никакви улеснения, но на против, те се подлагаха на най-безпощадна спекулация.

Не от по-малко значение за извършване на нашата морска търговия са и условията, при които ще се транспортират нашите произведения от Деде-Агач през морето. Гръцкият народ е по призвание морски народ. Той живее от морячество. Когато ние занесем у дома му нашия товар, то едва ли друг който транспортър ще може да вземе от неговите моряци транспорта на този товар.

С невъзможността да основем в Деде-Агач наша морска база, ние безпомощно ще гледаме, как се съгласуват покровителствуваните моряци с тамошните търговци да вземат прекомерно голям дел от нашия търговски трафик за извършване на транспорта му.

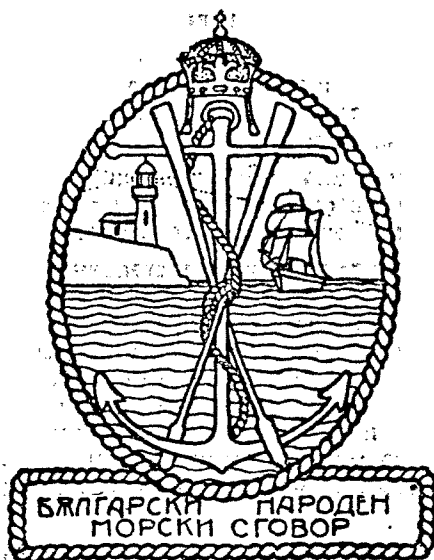
Явно е, че със Севърския договор на търците се даде не само Тракия с Деде-Агач и компактният около него български край, но същевременно и стопанското владичество на по-голямата част от нашата страна.

Такова е положението, което се определи за бъдещата морска търговия на България. То е най-жестокото, което в днешно време може да се наложи на един народ, като на-

шия, който след като се избави от страшното петвековно робство, се бе предал с всички сили за своето културно и стопанско развитие, подражавайки на напредналите народи в Европа, на които той бе отворил най-гостоприемно своите пристанища и тържища.

Сега, когато предстои разглеждането от ново на истиния въпрос, нам се отдава случая да се обжрнем още веднаж към целия цивилизован свят, да погледне по справедливо на нашите нужди, и ни даде възможност да упражняваме безпрепятствено нашата морска търговия за да заживеем и ние свободно в общия концерт на народите.

Най-после, ако висшите светски интереси не позволяват ние да станем от ново господари на онзи мил наш приморски край, ако ние не можем да станем собственици на вратата на нашия дом, то нека поне там се създаде една безпристрастна-международна власт, която да бъде в състояние да изгради едно пристанище, еднакво нужно нам и на държавите, с които имаме търговски обмени, и която да установи в пристанището, града и по железниците един режим, който да се съгласува с интересите ни, за да можем да извършваме свободно нашата морска търговия.



Както ти мене, тжй и аз тебе*)

Всичко, даже и най-малките подробности искаха да узнаят другарите, в чието общество седяхме. И принуден, аз трябваше да разказвам, как е вървяло пътуването, за срещата, за „Ахилеон“ и как най-после се запознахме с английската мрежа, която още малко и щеше да тури точка на задачата ни. Тжкмо когато разказвах, как се мяхахме като кефал в мрежата и как наоколо ни гжрмеше и трещеше, принц Ройс ме прекжсна:

„Хаимбург, знаете ли, че и ний вече уловихме един? По всяка вероятност — англичанин, от шест часа сутринта стои в мрежата при Нагара. На пжрво време, той лудо се мяхаше и опитваше да се отжксне и освободи, от един час насам обаче, тжй се джржи спокойно“.

Да, това е сжщият случай с мене. Току що бях успял да се науча от опит, как постжпват англичаните с нас. Тая история ме силно заинтересува.

„Той навярно е получил вече взривен патрон върху главата си?“.

Отговора бе отрицателен. Пжрво те не са имали такива сжс себе си, а при това и вжлнението е било тжврде голямо за да направят подобен опит.

Значи англичанина стои в мрежата вече пет часа — беше кжм един часа след пладне — необезпокояван от никого; навярно все още не му се е удало да се освободи.

След обед вятжра започна постепенно да намалява, до като надвечер сжвсем утихна. Сжщо и морето се успокои. Като огледална повжрхност се простираше пролива между азиатския и европейския бряг, от кждето все пак се донасяше бумтежа на орждията. Беше още сжвсем светло, когато пристигнахме до мрежата. Без излишно губене на време, аз бях вече предоставил на разположение моя пжжв миньор, а именно готвача Херциг, а сжщо и моите запаси от подривни патрони. Мястото беше доста тясно и още от

*) Отжжслек от книжката „Подводник срещу подводник“ — дневник на лейт. Х. Фон Хаимбург, командир на германски подводник през голямата война. Друг отжжслек от сжщата книжка, под заглавие „Промжжкая се“ бе поместен в № 4 на „Морска библиотека“.

прѣз поглед можеше добре да се огледа. Плавците, за които мрежата беше здраво прикрепена, лежаха спокойно, като леко се раздвижваха само от течението. Наверно неканеният гост вече отдавна е изчезнал.

През целият ден тука имаше на пост вжоржжен моторен кораб, с един офицер, очаквайки при случайно изплаване на подводника, да го посрещне и го поздрави както се следва. Освен това бяха правени опити, да се залови подводника с куки и вжжета, надявайки се да го закачат за някоя издадена част. Обаче течението беше толкова силно, че приборите биваха винаги отнасяни, без да успеят да засегнат подводника. Сжщите пречки оказваше течението и на опитите да се измери джлбочината, която тук достигаше до седемдесет метра. Ако приборите предварително биха достигнали джното, тогава би трябвало да се залови и подводника.

Работата се ржководеше от принц Ройс, а всички останали бяхме само зрители. Ний имахме два вжоржжени моторни кораба и един малжк влекач, от кждето трябваше да се работи. На влекача се намираше принц Ройс сжс своите хора, а сжщо така и моят готвач Херциг, който веднага взе работата присжрдце, и вече развиваше твжрде усиленa дейност. Отначало, преди всичко опитахме още веднаж да докоснем подводника с помощта на джномерa *) и успяхме. Естествено, това не беше твжрде лесно да се достигне сжвсем точно при скорост на течението до четири—пет мили в час. До като ний всички бяхме приковали погледите си вжрху водата, Херциг, който хвжрляше джномерa, неочаквано извика: „хванах го!“ Да, това е той, усещам го твжрде добре! Пжрвото нещо, което трябваше да се направи, беше да се отмери четирийсет метрово вжже — на такава именно джлбочина лежеше подводника — и да се прикрепи на неговият край един подривен патрон. Веднага на повжрхността биде приготвен взривателя, а патрона спуснат на джлбочина четирийсет метра. Едно . . . две . . . пет . . . десет . . . тжкмо на определеното време, следва взрива. Един кжс тжп удар се донесе от долу, като да излизаше от кладенеца на някакжв рудник, водата зачлокочи и се издигна като малжк хжлм.

С напрегнато внимание чакахме да видим какво ще стане по-нататжк. Минаха пет минути, десет, почна вече да се стжмнява, обаче все още нищо не се случи. Водната повжрхност бе като огледало, плавците не се движеха. Не да-

*) Джномер — обикновен уред за измерване джлбочината на морето, сжстоящ, от една оловна тжжест от три до пет кгр. прикрепена кжм разделена на метри джномерна вжжк. (бел. на пр.)

леч от влекача, изглеждаше като да плава на повърхността някакво тъмно петно. Приличаше на масло. Можеше обаче да се плъзже, понеже такива места при спокойно море често се виждат. Следователно, ний решихме да изпратим на приятелите долу втора покана за да дойдат при нас. Наистина, строителя на преградата предполагаше, че вижда един от плавците да танцува върху водата без каквато и да било външна причина, когато ний обаче насочихме погледите си по указаното от неговата ръка направление, указа се, че плавеца лежеше все тъй спокойно, както и преди. След нови десет минути бе приготвен втори подривен патрон. Но тъкмо когато той трябваше да бъде спуснат, като че ли водата започна да потъмнява, нещо сивозеленикаво почна да се мярка... някакъв кръгъл предмет се издигаше една кула... подводникът.

Гррр... орждията на канонерката изтрещяха в същия момент, в който се показва нетърпеливо очакваният гост. Един снаряд попадна в кулата, друг проби щерните. Веднага след това капак на кулата се отвори и двама англичани се показаха дигайки ръцете си горе.

Огня заглъхна и всички кораби се спуснаха с плътен ход към подводника. Един след друг, с баснословна бързина, заизкачаха моряците върху кулата и се катереха върху пристаналия до стената на подводника влекач. Най-после излезоха и двама души с офицерски шапки, едничкият белег, който ги отличаваше от другите.

При по-внимателно вглеждане, изведнаж забелязах, че върху кулата стои още един човек. Вжоржен с пушка и викащ през входника:

„Will you rut, will you rut!“ — Моя готвач Херциг! Не забелязан от никого, той се е прехвърлил върху подводника, за да всява със своята външност респект върху неговият екипаж. И действително, това му се удаваше. Неприятното беше, че турците го сметнаха за англичанин и отначало докато разберат грешката си, искаха да стрелят върху него. Когато вече и последния човек беше излязал навън, Херциг искаше да се спусне вътре в подводника, за да го завладее окончателно. Но току що беше навлязал във входника и около подводника започнаха бързо да излизат въздушни мехурчета. Може би още няколко секунди му трябваша за да потъне съвсем. Аз викнах, не — изкрещях: „Херциг! Човече, излизай веднага навън, инак ще потънеш!“ Той се спря за миг, огледа се недоверчиво и бързо се покатери на влекача, изоставяйки своите завоевателни планове. Предната част на подводника изчезна под повърхността, водата вече заливаше и кулата, когато бавно и спокойно изникна още

една фигура от входника: командира. С един безупречен скок той се хвърли във водата и заплува към близкия паракход. Веднага след това подводника потъна съвършено, като завлече със себе си и едно голямо пърче от мрежата.

Пленниците бидоха отведени в Чанак-Кале. Там английския командир разправи, че още в пет часа сутринта, при влизането си — той е искал да влезе в Мраморно море — се заплел в турската мрежа. Опитал всички възможни начини да се измъкне, до като най-сетне едно от телените въжета се заплело около винта и той се отказал от намерението си. Решил през целия ден да се държи спокойно, а през нощта да изплава на повърхността и със своите хора, всеки по отделно, да отплува към заегият от англичаните бряг. Във всеки случай, според неговото мнение, планът му — да се достигне чак до английските линии — е бил трудно изпълним, все пак обаче той е искал да се опита. Надвечер, когато той е предполагал, че вече съвсем са го забравили или пак даже въобще не са го забелязали, изведнъж се разнесъл един страшен взрив. Светлината в подводника е изгаснала; всичко което не било приковано или здраво прикрепено е паднало или изхвъркнало от мястото си, образувайки цял хаос в помещенията. Тогава той разбрал, че горе много добре знаят за неговото положение и не искал да чака втора покана. По-късно аз му разправих, че само три дена преди това и аз седях в английска мрежа. С едно зачудено изражение на лицето той ме попита, как така съм можал да се измъкна. Аз се позасмях и весело му отговорих: „Това беше много лесна работа, аз просто повлякох вашата мрежа“.

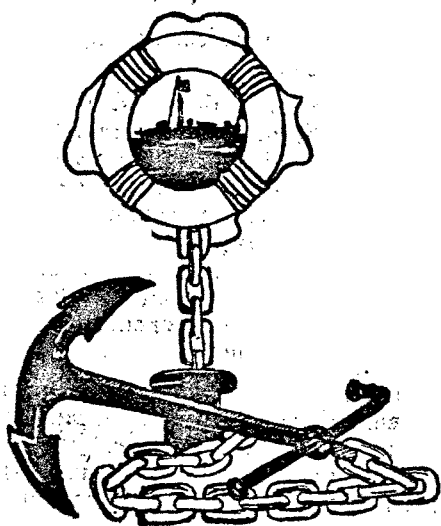
Работата далеч не беше съвсем проста, обаче, той нямаше защо да знае всичко.

Английският подводник беше „Е 7“ и имаше трийсет и един човека екипаж. Командира — един шотландец, правеше отлично впечатление. Докато двамата му помощници офицери се радваха, че са успели да уцелеят живи, по лицата на моряците напротив, се забелязваше голямо душевно вълнение. Те изглеждаха съвсем разбити, изплашени и отпаднали. Инжк, въобще, те правеха също такова впечатление, както всички, не само английски екипажи на подводници. Нечисти, немити и зацапани с масло и всякакви петна. Това е естествено за всеки един подводник.

На следуюция ден тръгнахме за Цариград. Приятелите ми и аз използвахме случаят да предприемем едно надпреварване, което аз спечелих блестяще. За закрила от английските подводници, срещу които, плавайки над водата, ние бехме почти безпомощни, придружаваше ни един ми-

ноносец. Не се случи обаче нищо. Пътуването беше великолепно. Водата в теснината беше гладка, като огледало. Само в Мраморно море се чувствуваше сякаш слабо вълнение. Европейският бряг правеше тъжно впечатление: голи височини, необработена земя. По-весело и приветливо изглеждаше отатък, в Азия: широки полета, лозя и маслиненни гори, между които весело се мяркаха осветените от слънцето червени покриви на крайморските села. А в далечината зад тях се издигаха планини, по чийто върхове блещукаше сняг. Един транспортен параход идваше срещу нас. Войниците в своите зеленикави униформи се бежа струпали на перилата на парахода, викайки и махайки насреща ни. На другата сутрин вече се виждаше от далеч Цариград с неговите стотици минарета и куполи, сливащи се с крайбрежните хълмове. На най-задния план на тая картина, върху едно колосално здание, стърчашо над всички други около него, гордо се развяваше Германското знаме. На височината на Сан-Стефано ни посрещна, идващ с лодка един адмиралщабен офицер, който на заведе в пристанището. По-край Хайдар-паша ний обиколихме Сераилският нос, където гъмжеше от народ, вероятно излязал да чака идването ни, и се отправихме в Златния-Рог. Представихме се на адмирала, който весело ни поздрави и ни покани на вечеря на парахода „Генерал“, жилищният кораб на адмирала. Преди това имаше една особено приятна изненада: целият екипаж на подводника беше награден с железният кръст!

Преведе Л. Л. Сл-ва



МОРСКИ НОВИНИ.

I. Известия из дейността на Българския Народен Морски Сговор.

1. Беседи.

— На 14 декемврий 1922 г. председателя на Софийския клон на Б. Н. М. Сговор, господин професор Г. Шишков е държал беседа пред софийските граждани на тема: „Историческото развитие на познанията ни за фауната на Черно море“. На беседата са присъствували Негово Величество Царя и Т. Ц. Височества княгините Евдокия и Надежда.

— На 24 декемврий 1922 г. члена на Варненския клон на Б. Н. М. Сговор, запасния Капитан II р. Ал. Манолов е държал беседа пред варненските граждани на тема: „Вашингтонската конференция и всемирния тонаж“. Беседата е била много добре посетена.

— На 3 януарий т. г. Софийския клон на Б. Н. М. Сговор е устроил за членовете си и гражданите беседа, държана от г-н професор Д-р Ас. Златаров на тема: „Чудесата на морето“. Беседата е била много добре посетена.

2. Събрания.

— Свиканата от централния комитет на Б. Н. М. Сговор подготвителна конференция за учредителния събор се състоя на 26, 27, и 28 август 1922 г. във Варна. На конференцията се явиха 22 души — представители на 14 клона, останалите 8 клона не успяха да пратят делегати. Конференцията се занима с проекто-устава на Сговора и с програмата на бъдещата му дейност. Същата реши учредителния събор да се свика през Великденските празници в гр. Варна, като клоновете бъдат представени с по един делегат за 50 души редовни членове (които напълно са се издължили за всички издания на Сговора).

Делегатите посетиха Морския Музей при централния комитет, а след закриването на конференцията направиха разходка с миноносец „Строги“ из морето, като посетиха двореца Евксиноград. В парка на двореца бяха посрещнати от Н. В. Царя, който пожела да му бъдат представени всички

делегати. Придружавайки ги и развеждайки из парка Н. В. говори с всеки делегат на конференцията, като прояви най-жив интерес към целите и делата на Сговора.

Вечерта на 28 VIII. централния комитет, съвместно с комитета на Варненския клон, дадоха другарска закуска на делегатите в морската градина.

Делегатите бяха гости и на устроения от Варненския клон — „Летен морски ден“ на 27 и 28 август.

— На 28 октомври 1922 г. Шумненският клон на Б. Н. М. Сговор е имал общо събрание на членовете си, пред което делегатите на конференцията във Варна, са дали отчет за дейността си. На същото събрание комитета на клона е бил преустроен както следва: председател — Г. Ив Попов, директор на прогимназия; членове — П. Паскалев, индустриалец и Н. Шехиров; кореспондент — поручик Пашмаков; касиер-деловодител — поручик Б. Станчев и запасен член — В. К. Рачев, учител. В проверителния съвет остават зап. полковник Донеv и капитан Каров.

— На 10 Ноември 1922 г. Ломският комитет на Б. Н. М. Сговор е бил преустроен както следва: Председател — П. Драганов; членове — М. Клисурски, търговец и Ат. Босев, търговец, председател на Д-во „Юнак“; касиер-деловодител — Д. Н. Попов.

— На 26 ноември 1922 г. Варненския клон на Б. Н. М. Сговор е имал извънредно общо годишно събрание, на което комитета на клона е дал отчет за дейността си през годината. За членове на комитета са избрани същите лица, с изключение на касиер-деловодителя, за какъвто е избран зап. мичман В. Мишляков. Избран е и проверителен съвет на клона в състав: г. Станев, директор на Кредитната Банка, г. Ал. Манолов, директор на „Български Лойд“ и г. Касабов.

— На 31 декември 1922 г. в гр. Варна се състоя събрание на членовете — основатели на Б. Н. М. Сговор, пред което председателя на централния комитет сложи оставката на целия комитет. Събранието освободи от отговорност освен централния комитет, така също редакционния комитет и проверителния съвет, след което бяха избрани членове за новите състави на трите тела. На 2 Януари т. г. новоизбраните състави се конструираха както следва:

— I. Централен комитет: Председател — Ив. Михайлов, директор на морското машинно училище; членове: Ал. Манолов, директор на Български Лойд и Г. Славянов, командир на група кораби от морската полиция и касиер — П.

Кашлакев, директор на морските технически школи. За деловодител бе назначен — П. Павлов, възпитател в морското машинно училище, а за уредник на музея — Ст. Цанев, офицер от морската полиция.

II. Редакционен Комитет. Председател — Б. Стателов, капитан II ранг, к-р на Крайбрежната жандармска дружина; членове — Г. Славянов и С. Иванов, командири на групи кораби от Морската полиция.

III. Проверителен съвет. Председател — Д. Фичев, началник на морските учебни заведения и членове — В. Атанасов, преподавател в Морското машинно училище и Б. Георгиев, домакин на Рибарското училище.

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

— На 13 август 1922 г. Месемврийския клон на Б. Н. М. Сговор е устроил морски празник с участието на флотската музика и корабите на морската полиция и Българското Параходно Дружество. Дошли са гости по море от Бургас, Анхило, Созопол и Варна. Празника е бил посетен от Н. В. Царя и от Т. Ц. В. Княгините. Негово Величество, който живо се интересува от делото на Б. Н. М. Сговор, е останал много доволен от дейността, която Месемврийския клон е развил, както по уреждането на празника, тъй и изобщо в преследване целите на Сговора. Чистия приход от празника възлиза на 10730 лева.

— На 19 август Русенския клон от Б. Н. М. Сговор е устроил морски празник на Дунава. Празненството е било добре организирано и излязло много сполучливо. Русенските граждани са го посетили масово.

— На 27 август 1922 г., Варненския клон на Б. Н. М. Сговор, е устроил в Морската градина — „Летен морски ден“, но по причина на лошото време празненството след обед е било прекратено. На следния ден, 29 август, празненството е било продължено, съвместно с увеселението на ловната организация. И през двата дена е имало разходки с моторни лодки из морето, разигравала се е томбола „Алери“, продавали се разкошни снимки от нашето крайбрежие, малки спасителни кржгчета, рамки и кутии, гарнирани с морски мидички и охлювчета, огърлици от мидички и охлювчета и др. Устроена е била рибарска изложба, павилйон с морско джон и водолаз, светящ фар и т. н. Проектираните на брега игри, танци и кинемотограф с морски картини, а също и надбегванията с лодки в морето, по причина на лошото време, не са се състояли.

Н. В. Царя, заедно с Т. Ц. В. Княгините са посетили празненството, като са обходили всички павилиони и са купили разни морски предмети. Н. В. Царя е внесъл за вход 1000 лв.

Чистият приход от празненството възлиза на 28268 лв.

— На 3 септември, по инициативата на притежателите на пътнически моторни лодки във Варненското пристанище и със съдействието на останалите лодкари, е било устроено морско увеселение в местността „Карантината“ — на южния бряг на Варненския залив. Гостите са били пренасяни на гребни, ветроходи и моторни лодки. Във Варненското пристанище е свирила флотската музика. Общият приход от увеселението е 8750 лв., от които 20% са дадени на Б. Н. М. Сговор.

— Директора на Морското Машинно Училище във Варна е устроил от учениците — машинисти коледарски хор, който на 6 и 7 т. г. е коледарувал по домовете на гражданите. Прихода от коледаруването — 4000 лв. — е даден в полза на Б. Н. М. Сговор.

— На 8 Януарий 1923 г. Варненския клон от Б. Н. М. Сговор е устроил морски празник. През деня в помещенията на офицерското събрание, украсени със всевъзможни морски предмети и уреди, под звука на флотския оркестър, се е теглила томбола „Алегри“, а вечерта в същите помещения е имало бал и продължение на тегленето на томболата. Чистият приход от празника надминава сумата 10000 лв.

4. Разни

— По случай новата 1923 год. председателя на централния комитет на Б. Н. М. Сговор е изпратил следната телеграма до Н. В. Царя:

„От името на Б. Н. М. Сговор поднасям Вам — Височайшият покровител на българската морска идея и Пръв Моряк — по случай новата година поздравленията и благопожеланията на Сговора за дълъг живот и светло царуване. Нека Всевишния дарува Вам и на България почетити дни, за да видим и нашата родина в реда на културните морски държави.“

Председател: Михайлов.

Н. В. Царя е благоволил да отговори със следната телеграма:

„Прочувствените приветствия, които Б. Н. М. Сговор ми изпраща от бреговете на Черно море по случай новата година, приех с най-голямо задоволство. Благодаря горещо,

Като честитя и Вам встъпващата година пожелавам искрено, щото Вашето хубаво дело на сговор и култура, тая близка до сърдцето ми идея да крепне и се развива, като стане един от мощните фактори за напредъка и благосъстоянието на България.

Царя*.

— Негово Величество Царя, който тжй страстно обича морето и тжй присърдце има идеата на Б. Н. М. Сговор е изпратил на 13 ноемврий 1922 г. за морския музей при Сговора една великолепна колекция от модели на наши военни и търговски кораби, а именно: модела на кржстосвача „Надежда“, модела на един миноносец, моделите на параходите на Българското Параходно Дружество — „Цар Фердинанд“ и „Борис“, модела на един ветроход и модела на една парна машина на първокласен миноносец, проектиран за бившия ни военен флот. Моделите са изработени и подарени на бившия ни цар от корабостроителниците, гдето са строени нашите кораби. Те са изработени с голяма точност във всичките им подробности, според оригиналите и са снабдени с големи дебели стжклени калпаци. До сега тия модели са пазени в Софийския дворец, а за в бъдеще ще съставляват една от най-ценните сбирки в морския музей.

— На 8 октомврий 1922 год., членове от Варненския клон на Б. Н. М. Сговор, съвместно с членове от туристическото дружество са направили излет с моторна лодка до устието на р. Камчия, а от там срещу течението на реката до Понда. Всички са останали много доволни от хубавата морска разходка, и особено от чудно-красивите изгледи по р. Камчия.

— Художника маринист Ал. Мутафов, професор в художествената академия, е подарил една своя картина — „Миночистачите в Бургаския залив“ на морския музей при централния комитет на Б. Н. М. Сговор. Изказвайки на дарителя своята голяма благодарност, централния комитет се ползува от случая да напомни на клон-комитетите и тяхните членове § 23 от правилника и моли да се последва хубавия пример на г-н Мутафов, като се събират и изпращат предмети, които биха осветлили, от която и да е страна, нашето и чуждите морета, а така също Дунава и всички плавателни реки.

— На 21 ноемврий 1922 год. Крайбрежната жандармска дружина, а заедно с нея и всички учреждения, наследили бившия ни военен флот, празнуваха своя боен празник — блестящата атака от страна на нашите миноносци върху турския кржстосвач „Хамидие“ в 1912 год. Между другите речи и тостове на обед, моряците бяха поздравени от име-

то на Б. Н. М. Сговор от члена на същия г-н А. Манолов, който в сбита и хубава реч, изтъкна и големото културно значение — за развитието и напредъка на народа ни — на младата организация на Б. Н. М. Сговор.

— Управителния комитет на Пернишкия клон от Б. Н. М. Сговор се е преустроил както следва; Председател Ал. Славков, подпредседател — Н. Бояджиев, касиер-деловодител — Ат. Митев и членове: Б. Иванов и Т. Иванов.

— На 10 декемврий 1922 год. по инициативата на Търновския клон от Б. Н. М. Сговор се е състояло общо гражданско събрание по въпроса за фонда „Отец Паисий“.

— Получено е разрешение от французските списания „La Revue Maritime“ и „Radioélectricité“, а също така и от германското „Marine Rundschau“, да се правят преводи от поместените в тях статии и съобщения и да се печатат в изданията на Б. Н. М. Сговор, като се указва само източника на превода и автора на статията.

— Изработените от нашия художник — маринист, професора в художествената академия г-н Ал. Мутафов, стенен морски календар и малко джебно морско календарче за 1923 г., са отпечатани и разпратени по клоновете за разпродаване. Желаящите да ги получат да се обжрнат към клоновете на Б. Н. М. Сговор или към централното управително тело на Сговора във Варна. Стенния календар струва 5 лева, а джебното календарче 2 лв.

— Редакцията на списанието „Юноша“ (гр. Русе, — ул. Войводова № 36) е съобщила в редакционния комитет на Б. Н. М. Сговор, че с голямо удоволствие ще разкрие страниците на списанието си за тях, които биха желали на популярен език да разкажат нещо за нашето и чуждите морета на българските юноши, ученици в прогимназиите. Редакционния комитет при Б. Н. М. Сговор моли всички свои сътрудници да се отзват на поканата на „Юноша“.

II. Вътрешни новини

1. Рибарство.

— Есенното риболовство покрай нашия черноморски бряг е било досега добро, особено в Бургазския залив. Скумбрия е уловена в сравнително малки количества, но затова рибарите ловат и торуците и бил много богат. През споменатия риболовен сезон са уловени около 200,000 чифта скумбрии, 500,000 чифта паламуди и 150,000 чифта тору-

ци. От последните се приготвява вкусната лакерда. Резултатите от този риболов можеха да бждат още по-големи, ако нашите риболовци разполагаха с повече риболовни кораби и инвентар. Главния център на нашето черноморско риболовство се явява Созопол. Тук е естественото място на бждащето наше риболовно пристанище и риболовното училище.

— Списание по рибарството. От началото на тази година започна да излиза вжв Варна списанието „Рибарство и отраслите му“. То застъпва всички вжпроси по рибарството и ратува за неговото повдигане в нашата страна. Списанието се издава от директора на практическото рибарско училище вжв Варна — Б. Станев. Годишен абонамент 100 лв. Препоръчваме това списание на членовете на Б. Н. М. Сговор. То е един ценен принос в нашата още много бедна морска литература и един добжр проводник на идеите на Б. Н. М. Сговор.

2. Пристанища и мореплавание.

— Най-важното перо от джржавните приходи са по-стжпленията от митниците. През изтеклата 1921 — 1922 финансова година разните митници са дали следните приходи: Бургаз — 240 милиона лева, Варна 230 мил. лв., София 137 мил. лв., Русе 90 мил. лв., Свиленград 29 мил. лв.

— Според баланса на Б. Т. Параходно Д-во за 1921 год., то е имало кжм 31 декемврий 1921 год.: основен капитал 1,468,800 лв., запасен капитал 489,600 лв., дружествени параходи за 519,790 лв. (по-големата част от тяхната стойност е амортизирана). Прихода на дружеството от стоки, пжтници, багажи и др. вжзлиза на 28,774,325.09 лева; чиста печалба 373, 340.39 лв.

Според баланса на сжщото дружество за 1922 год., то е имало общ приход 36,466,509 лв., от които като се спаднат направените разходи 32,606,241 лв., то е приключило годината с чиста печалба 3,860,267 лв.

По сравнение с 1921 год. то е увеличило общия си приход с 7,692,164 лв., а чистата си печалба с 3,486,927 лв.

3. Разни.

— На 12 август 1922 год. министр председателя е пжтувал с един от корабите на морската полиция от Бургаз, през Созопол и Месемврия за Варна, а след това повторно е обиколил целото Черноморско крайбрежие. Нему особено му е обжрнало внимание обстоятелството, че брега е малко заселен.

— При морската крайбрежна и пристанищна полицейска служба в гр. Варна е открит двугодишен мореходен виш курс за корабоначалници. Приети са около 30 души курсисти.

— Собщенията из нашите вестници, че около нашите черноморски брегове са се появили морски пирати са неверни. Нашите кораби от морската полиция, които постоянно обикалят нашето крайбрежие са установили, че даже нема повод да се подозира присъствие на пиратски кораб. Тия слухове се пускат преднамерено от лица, които искат да пречат на развиващото се крайбрежно българско мореплаване.

— Касата на американския търговски параход „Мопанг“, потънал по миналата година при Созопол, в района на минното заграждение, е извадена от водолазната команда на Бургаското пристанище.

— Санаториум в Месемврия. Директора на народното здраве е бил командирован през септември 1922 год. в гр. Месемврия за да проучи условията за построяване на един детски санаториум в Месемврия.

— За потъналия български параход „Борис“, француската реквизиционна комисия е определила да плати на Българското Параходно Дружество сумата 10 мил. лева.

III. Вжншни морски новини.

Нови бързоходни леки кръстосвачи.

Флота на Съединените Щати наскоро ще се сдобие с цяла една флотилия от леки кръстосвачи, които без съмнение ще са най-практичните от досега съществуващите такива.

Те ще бъдат достатъчно бързоходни, за да надминат почти всички кораби, достатъчно големи за да запазят своята бързина в бурно време, достатъчно пространни (обеимисти) за да пренасят войски в случай на нужда, когато бързото им пренасяне е от голяма важност и достатъчно силни за да противостоят на всяка евентуалност. Между другото, всеки един от тия леки кръстосвачи е приспособен да носи четири хвърчила, които да могат да отлетяват и да кацат на него; с това техния район на действие се увеличава с няколко хиляди мили.

Морското министерство е наредило да се построят десет такива кръстосвачи, които ще бъдат наименовани Scout-cruiser. Три от тия кръстосвачи са вече построени от корабостроителницата на Todd в Токама (Пристанище на Великия Океан). Те имат дължина 165 м., водоизмещение 7,100 тона

и една максимална бързина от 36 мили. Вжоржжението, макар и леко, е твърде ефективно; състои се от 12 орждия от по 18 с.м. нов тип; няколко минни апарати и противохвърчилни орждия. Машинните отделения са защитени с хоризонтални и вертикални броневи плочи. Може да се каже, че тия кораби не са отредени за вземане участие в ескадрени сражения, но тяхното вжоржжение им помага да се отбраняват срещу коя и да е бойна единица, изключая първостепенните бойни кораби.

Главната служба на тия кръжосвачи в време на война ще бъде да донасят в управлението на флота за движението на неприятелските ескадри. Ще изпълняват разузнавателната служба по разните морета, ще наблюдават неприятелските пристанища и ще покровителствуват своите търговски кораби. В случай на нужда ще преследват изтребителите (контр-миноносците) и леките кръжосвачи, а в краен случай ще могат да прикриват отстъплението на ескадрата.

В мирно време тия кръжосвачи ще са най-полезните единици от флота; ще могат да се използват за всички видове мисии за които контр-миноносците са малки, а първокласните кораби — твърде големи.

Мощността на машините на тия кораби е 90,000 конски сили; с изключение на английския брониран кръжосвач „Hood“ никога не е бил построяван кораб с такава мощност. Всяко едно от четирите витла се поставя в действие от една двойна парна турбина система „Westinghouse“ от 22,500 конски сили, значи всичко има 8 турбини и понеже кораба може да маневрира с помощта на едното си само витло, то за да излезе той от действие, трябва да бъде почти напълно разрушен.

Превел от „L'Exportateur Americain — Revue du Commerce d'Exportation“.

Жорж Боев.

Българи, елате на морето, опознайте го, обикнете го и останете там!

МОРСКИ КНИГОПИС*)

(Приключен на 15 януарий 1923 г.)

СЖКРАЩЕНИЯ:

- Б. С. В. — Български Стопански Вестник.
Б. Т. — Български Турист.
Б. И. Д. — Списание на Българското Икономическо Дружество.
В. Ж. — Военен журнал.
Вес. Жен. — Вестник на жената.
Ест. и Геогр. — Списание Естествознание и География.
Изв. Б. Т. И. К. — Известия на Бургазската Тжрг.-Инд. Камара.
Ик. Изв. — Икономически известия.
Ик. Пр. — Икономически преглед.
М. Б. — Морска библиотека.
М. З. С. Р. — Мозайка от знаменити съвременни романи.
Н. О. — в. Народна Отбрана.
П. Б. И. Б. — Периодически бюлетин на информационното бюро на министерството на земледелието и държавните имоти.
Пр. — Списание Природа.
Св. Ми. — Списание „Свободно мнение.“

А.

- Лигелов, Т. — „За българското параходство по Дунава“ (Б. С. В. год. III, бр. 42, Варна, 11. XI. 1922 г.).
Лртур — „По забраната на вноса на морска сол“. (Ик. Изв., Варна, 21 XII. 1922 г.).
Латинаскойските солници — (Отчет за дейността на Бургазската Тжрг.-Инд. Камара през 1921 и 1922 г., Бургаз, 1922 год., стр. 128).

Б.

- Б. И. — „Първото обикаляне на света от Магелана“ (Ест. и Геогр., год. VII, кн. 3 и 4, София 1922, стр. 18).
Б-ова, М. — „Старо-асирийските лодки в Месопотамия“ (Пр., год. XXIII, кн. 2, София 1922, стр. 25).
Буреш, Мв. — „Черноморските делфини“ (Пр., год. XXIII, кн. 2, София, Октомври, 1922 г., стр. 21).
Буриков, Ж. Т. — „Мореплаването след войната. Задачите на Българ. Параходно Д-во“. (Изв. Б. Т. И. К. от 29 XI. 1922 г.).
Буриков, Ж. Т. — „Бургазското пристанище“ (Изв. Б. Т. И. К. год. VI, бр. 16, Бургаз, 3 VIII. 1922 г., стр. 1 и 2).
Буриков, Ж. Т. — „Турско-българската търговия след отварянето на Мала-Азия“. (Сжицо, брой 23, от 21 IX. 1922 г.).

*) По технически причини чуждия морски книгопис е оставен за наущаща книжка.

Буришков, Ж. Т. — „За Бургазското пристанище“ (в. Слово, год. I бр. 93, София, 3 VIII. 1922 г.).

Буришков, Ж. Т. — „Стопанска проблема на изток“ (сжщо, год. I бр. 135, София, 22 IX. 1922 г.).

България и Дарданелите — (в. Слово, год. I, бр. 137 от 25 IX. 1922 г.)
Български Н. М. Сговор — (Н. О. год. IV., бр. 845, София 26 IX 1922 г.)

В.

Величко, К. — „Титаник — страшната катастрофа с най-големия параход на света“. Пловдив, 1922 г.

Венедиков, Йор., зап. полк. — „България и проливите“ (в. Слово, 30 XI. 1922 г.).

де-Вини, Алфр. — „Русалка“ (М. Б. кн. 4, Варна, Август, 1922 г. стр. 52 и 53).

де Вегюе, Мелх. — „Жан д'Агрев“ (превод от В. Д. Юруков, М. З. С. Р., год. XIII., кн. 10, София, Септемврий, 1922 г.).

Времени такси и тарифи за използване на плователните съдове и други уреди на пристанищата (Издание на главната дирекция на жел. и пристанищата, София 1922 г.).

Вжпроса за Бургаз — (Ик. Пр., год. III, бр. 7, София, 17 VIII. 1922 г.)

Вжрху нуждата от дековилина линия между Лякнало и Бургаз. (Изв. Б. Т. И. К., год. VI., бр. 37, Бургаз, 26 XII., 1922 г.).

Грижи за засилване вноса и износа на България. (Отчет за дейността на Б.Т.И.К. през 1921 и 1922. Бургаз 1922 г., стр. 26-33.)

Д.

Деяна, Л. — „Писмо“ (Вес. Жен., бр. 84, София 23 XII. 1922 г.).

Дирекцията на Народното Здраве и Бургазското пристанище. (Изв. Б. Т. И. К., год. VI, бр. 17, Бургаз, 10. VIII. 1922 г., стр. 6).

Дисбарното — (Б. С. В., год. III., бр. 34, Варна, 16. IX. 1922 г.).

Дрански, Пенчо — „Рибни и риболовство във Варна — Гебедже — Караач — Султанларските блата“. (Сведение по земледелието, П. Б. И. Б., год. III, бр. 10, София, 1 XI. 1922 г. стр. 15-37).

Държавата и риболовжт — (в. Слово, год. I, бр. 155, София 17. X. 1922 г.).

Е.

Евалд, Карл — „Морето, разкази“. София 1922 г. (Издание на Акц. Д-во „Хемус“, ул. Граф Игнатиев № 3).

Евалд, Карл — „Корали, разкази“. София 1922 (сжщото книгоизд.)

Едно културно тържество всред Дунава. (Н. О. брой 841, София, 16. IX. 1922 г., стр. 3).

Екимов, Д-р Ив. — „За българското параходно дружество“ (Ик. Изв., Варна, 7 XII 1922 г.).

З.

За Бургазското пристанище — (Изв. Б. Т. И. К., год. VI, бр. 18, Бургаз, 17. VIII. 1922 г.).

- За дисбаркото — (Б. С. В. год. III, бр. 30, Варна, 12 VIII. 1922 г., стр. 1).
- За подобрене на солопроизводството (Отчет за дейността на Б. Т. И. К. през 1921 и 1922 г., Бургаз, 1922 г., стр. 60-70).
- За фонда „Отец Паиси“ — (в. Ново Време, год. IV., бр. 19, Търново, 24 VI. 1922 г.).
- За държавния детски санаториум край гр. Варна. (Варненски общински вестник, бр. 46 от 21 IX. 1922 г.).
- Заребечков, П. Ст. — „Нашия риболов“ (Б. С. В., год. III., бр. 40, Варна, 28 X. 1922 г.).
- Златаров, Д-р Ас. — „Морските глjbини“ (в. Слово, год. I, бр. 219, София, 4 I. 1923 г., стр. 4).

И.

- Иванов, С., зап. лейтенант — „Изследването на Черно море“, (М. Б. кн. № 4, Варна, август 1922 г., стр. 17—24).
- Иванов, С., зап. лейтенант — „Миди в Черно море, които прождат дървото“ (Природа, год. XXII, кн. 10, София, юний 1922 г., стр. 156 и 157).
- Иванов, С., зап. лейтенант — „Светението на Черно море“ Б. Т., год. XV., кн. 1, София, Септемврий 1922 г., стр. 8 и 9).
- Иванов, С., зап. лейтенант — „Калиакра“ (Б. Т., год. XV., кн. 2, София, октомврий 1922 г., стр. 19—21).
- Иванов, (зам. секр. на Б. Т. И. К.) — „Нуждите на Бургазското пристанище“ (Изв. Б. Т. И. К., год. VI., бр. 17, Бургаз, 10, VIII, 1922 г., стр. 1—5).
- Иванов, Д-р — „Отговора на Дирекцията на Народното Здраве по карантината в Бургазското пристанище“ (Изв. Б. Т. И. К. год. VI., бр. 22, Бургаз, 15 IX., 1922 г., стр. 2—4).
- Изменение на закона за организирането на морската търговия в Ромжния. (Ик. Пр., год. VII, бр. 15, София, 1 I. 1922 г., стр. 13).
- Изтреблението на рибата предлагава — (Сп. Ловец, год. XXII, бр. 9 и 10, София 1922 г., стр. 72—75).
- И. Н. — „Подводниците след сжлaшението в Ню-Йорк“ (Н. О. от 21 XI. 1922 г., София).
- И. С. К. — „Проливите в Лозанската конференция“ (Н. О., София, от 9 XII. 1922 г.).
- Иширнов, Проф. А. — „Цариградските протоци“ (в. Слово, год. I., бр. 172, София, 7 XI. 1922 г.).
- Иширнов, Проф. А. — „Черно море и Цариградските протоци“ (сп. Св. Мн. бр. 17 и 18, София, Ноемврий 1922 г.).

К.

- Кайзершт и поручикшт. (в. Отечество, год. II, бр. 34, София, 16 IX. 1922 г., стр. 2).
- Какво говорят цифрите за Бургазското пристанище. (Изв. Б. Т. И. К., год. VI., бр. 16, Бургаз, 3 VIII. 1922 г., стр. 3).

- Какво е минало през Панамския канал през 1921—1922 год. (Ик. Пр., год. III, бр. 11, София, 1 XI 1922 г., стр. 6 и 7).
- Какво ще получи България. (в. Слово, год. I., бр. 200, София, 12. XII. 1922 г.).
- Каналът Северно море — Черно море. Нуждата от български търговски флот по Дунава. (в. Слово, год. I., бр. 168, София, 2. XI. 1922 г., стр. 2).
- Кашлаков, лейтенант — „Морски боеви празник“. (Н. О., София, 9 XII. 1922 г.).
- Когато Кемал настъпва. (в. Слово, год. I., бр. 143, София, 2 X. 1922 г., стр. 3).
- Комисионер — „Варненското пристанище“ (Б. С. В., год. III, бр. 47, Варна, 28 XII. 1922 г.).
- Консулов, Д-р Ст. — „Черно море“ (в. Слово, год. I., бр. 93, София, 3 VI. 1922 г.).
- Консулов, Д-р Ст. — „Одисеята на змиорката“ (сжщо, бр. 131, от 12 X. 1922 г.).
- Консулов, Д-р Ст. — „Скумрията“ (сжщия вестник, бр. 179 от 16 XI. 1922 г.).
- Консулов, Д-р Ст. — „Нашите радиоактивни води при Солун и Девент“ (сжщия вестник, бр. 202 от 14 XII. 1922 г.).
- Конференцията на рибарските кооперации (Ик. Пр., год. III, бр. 6, София, 15 VII. 1922 г., стр. 13).
- К. М. С. — „Постройка на морски параходи в Англия, Соединените щати и Япония. (Ест. и Геогр., год. VII, кн. 1 и 2, София, 1922 г., стр. 62).
- К. зап. капитан — „Отпразднуване патронния празник на флота — Варна“. (в. Отечество, год. II., брой 90, София, 23 XII. 1922 г., стр. 2 и 3).

М.

- Мамолов, А. — „Всемирния тонаж преди и след войната“. (Ик. Изв., год. I., бр. 12, Варна, 5. I. 1923 г., стр. 2 и 3).
- Михайлов, Ив., зап. кап. лейт. — „Славия и морето“. (М. Б., кн. 4, Варна, Август 1922 г., стр. 34—36).
- Михайлов, Ив. — „Понятието Български Народен Морски Сговор“ (сжщото списание, кн. 4, стр. 1 и 2).
- М. Н. — „Излазят на Бяло море“ (Н. О., год. IV., София, бр. 828 от 17. VII. 1922 г.).
- Моров, проф. Д-р Т. — „Рибарство. Морски риболов“. (Общ годишник за България — издание на столичните журналисти) София 1922 г., стр. 401—406).
- Морските сили на Русия в Черно море и на сггласенното в Мраморно и Средиземно морета. (в. Мир, София, бр. 6694 от 28. IX. 1922 г.).
- Морски съобщения. (Отчет за дейността на Б. Т. И. К. през 1921 и 1922 г., Бургас 1922 г., стр. 101—109).

Морфов, Инженер Б. — „Свободата на морската търговия и в България“ (Б. И. Д., год. XXI, кн. 1 и 2, София, 1922 г., стр. 30—42).

Морфов, Инж. Б. — „Нашият излаз на Бяло море“ (в. Слово, год. I, бр. 144, София, 4 X. 1922 г., стр. 2).

Н.

Нашата външна търговия и Българското Параходно Дружество, (в. Слово, год. I, бр. 190, София 30. XI. 1922 г.).

Нашето морско машинно училище. (сп. Техник, год. II, № 2, София, Август 1922 г., стр. 12 и 13).

Нашия износ по държави през 1920 и 1922 г. (в. Слово, год. I, бр. 142, София 30. IX. 1922 г., стр. 2).

Нечаев, А. — „Кратък преглед на съвременния западно-европейски риболов“. (М. Б., кн. 4, Варна, Август 1922 год., стр. 25 — 33 или Б. С. В. год. III, бр. 37 и 38 от 1922 г.).

Новата преносна тарифа за Бургазското пристанище. (в. Слово, год. I, бр. 161, София, 24. X. 1922 г., стр. 2).

О.

Отчет за дейността на Бургазската Тжрг. Инд. Камера през 1921 и 1922 год., представен в XII общо годишно събрание на същата камера. Бургаз, 1922 г. (стр. 26-34, 49-74 и 101-109).

П.

Пашмаков — „Български Народен Морски Сговор“ (в. Отечество, год. II, брой 77, София 2. X. 1922 г.).

Петранов, инж. В. „Движението на корабите чрез електричество“ (сп. Български техник, год. III, бр. 8, Варна, стр. 10.)

Пончевски, Леон — „Възобновяването на германския търговски флот“. (М. Б. кн. 4, Варна, авг. 1922 г. стр. 41—45)

По освобождаване вноса на морската сол. (Изв. Б. Т. И. К., Бургаз, год. VI, броя от 20. XII. 1922 г.).

По търговията на Варна. (Б. С. В., год. III, бр. 31, Варна, 19. VIII. 1922 г.)

Правилник за таксите, които се плащат за използване българските пристанища и техните уреди. (Издание на главната Дирекция на жел. и пристанищата, София 1922 г.)

Празника на Крайбрежната Жандармска Дружина. (Б. С. В. год. III, Варна, броя от 25. XI. 1922 г.)

Постройката на елеваторите. Пренебрегнат ли е Бургаз? (Изв. Б. Т. И. К. год. VI, бр. 17, Бургаз, 10. VIII. 1922 г., стр. 5 и 6)

Правдолюбов, В. — „До Цариград и обратно“ — Пътни бележки и впечатления. (в. Независимост, год. II, брой 435, София, 26. IX. 1922 г. и брой 437 от 28. IX. 1922 г.).

Почистване на Бургазския залив от мина. (Отчет за дейността на Б. Т. И. К. през 1921 и 1922 год. Бургаз, 1922 г. стр. 33 — 34.)

Р.

- Радев, С. — „Русия и Дарданелите“ (в. Слово, год. I, броя от 20. XII. 1922 г. София)
- Радус-Занкович — „Судовые двигатели внутреннего сгорания“ (Издание Академии Генералнаго штаба). Москва, 1920.
- Резолюция на Русенската Камара (Резолюция върху Дунавското параходство, Сп. Ик. Пр., год. III, бр. 6, София, 15. VII. 1922 г. стр. 4)
- Ретмов, Д-р М. — „Резултати от природното лечение през летния сезон в гр. Месемврия“ (Сп. Здравна Просвета, бр. 25, София, декември 1922 г.)
- Риболовство и риболовните кооперации. (в. Слово, год. V, брой 86, София, 26. юлий, 1922 г.)
- Риболова (Б. С. В., год. III, брой 28, Варна, 29. VII. 1922 г.)
- Риболовството в района на Бург. Търговско-Индустриална Камара. (Отчет за дейността на Б. Т. И. К. през 1921 и 1922 г., Бургаз, 1922 г., стр. 49—60.)

С.

- Сапори, Ф. — „Лодката“ — превод. (в. Развигор, год. II, бр. 91, София, 11. XI. 1922 г. стр. 1—3).
- Санжзов, Д-р Ив. — „Българската търговия през XII—XIV век“ (Б. И. Д., год. XXI кн. 1 и 2, София 1922 г. стр. 43—88).
- Свободата на проливите (Н. О., год. IV, бр. 846, София 28. IX. 1922 год.)
- Синигерски, М. А. — „Месемврия“ (в. Независимост, год. II брой 457 и 458, София, 23 и 24. X. 1922 г.)
- Славянов, Г., лейтенант — „Морския път и крайбрежието ни“ (Сп. Техник, год. I бр. 19 и год. II, бр. 1, София, 1922 г.)
- Славянов, Г., лейтенант — „Руската лига за обновление на флота“ (М. Б., кн. 4. Варна, август, 1922 г. стр. 3—16).
- Славянов, Г. — „За Българското параходство по Дунава“ (Б. С. В., год. III, броя от 21. X. 1922 г., Варна.)
- Славянов, Г. — „Законът за риболовството и приложението му“ (в. Слово, год. I, брой 173, София, 9. XI. 1922 г. стр. 2)
- Славянов, Г. — „Солопроизводството по черноморското крайбрежие“ (Б. С. В., год. III, брой 47, Варна, XI, 1922 г.)
- Славянов, Г. — „Морския музей във Варна“ (Н. О., год. IV, брой 884, от 26. XII. 1922 г.; в. Независимост, год. II, брой 498 от 13. XII. 1922 г.; в. Победа, от 12. XII. 1922 г., в. Отечество, год. II, брой 89 от 17. XII. 1922 г., София).
- Славянов, Г. — „Нуждата от мореходно училище“ (Изв. Б. Т. И. К., год. VI, брой 28, Бургаз, 27. X. 1922 г.)
- Славянов, Г. — „Нуждата от морско училище“ (Б. С. В. год. III брой 40, Варна, 28. X. 1922 г.)
- Станев, — „Рибарското училище във Варна“ (Ик. Изв. год. I брой 3, Варна, 3. XI. 1922 г.)

Страшимиров, А. — «Сжперник» — спомен — (сп. Здраве и Сила,) год. XIX, бр. 4 и 5, София 15. X и 1 XI, 1922 г.)

Т.

Табакова, А. Хр. — «На морския бряг» (в. Мир, брой 6696, от 30. IX. 1922 г., София, стр. 4)

Тазгодишния пролетен морски риболов. (сп. Природа, год. XXII, кн. 10, София, юний 1922 г., стр. 159.)

Тонажа на корабите в света. (Ик. Пр., год. III, брой 7, София, 17. VIII. 1922 г., стр. 16)

У

Уайи — «Боевое наставление для речных флотилий» (издание Академии Генералнаго штаба, Москва 1920 г.)

Устав караульной службы на судах флота. (Издание Академии генералнаго штаба, Москва 1920.)

Ф.

Федоров, А. М. — «По Болгарии. I Варна.» (Балкански журнал, София 1922 г., брой 4.)

Х.

Хаймбург, лейт. Х. фон — «Промъкнал се» — превела от немски Л. Л. Сл-ва. (М. Б., кн. 4, Варна, август 1922 г., стр. 46—51)

Хжановски, Габр. — «Значението на търговския флот» (превод от сп. «Бандера полска» в М. Б., кн. 4, Варна, август, 1922 г. стр. 37—40)

Христофор Колумб — София 1922 г. (Издание на Ак. Д-во на «Хемус», ул. граф Игнатиев № 3)

Ц.

Цайков, Ал. Ц. — «Нашият излаз на Егейско море» (в. Слово, год. I, брой 196, София 7. XII. 1922 г., стр. 2)

Цвета на морето, (Ест. и Геогр., год. VII, кн. 1 и 2, София октомври, 1922 год. стр. 50.)

Z — «Русе умира» (Б. С. В., год. III, брой 35, Варна, 23. IX. 1922 г.)

Ч.

Черноморски, С. — «За нашето море» (сп. Юноша, год. III, кн. 2, Русе 1922 г., стр. 49—55)

Чуждестранните военни флоти (Н. О., год. IV, брой 825, София 10 VIII. 1922 г. стр. 3 и 4).

Списания.

Морской сборник. — Военно-морской научный журнал, Петроград (Главная Военно-морская Научная Редакция).

Красный флот. — Ежемесячный журнал. (Издание Редакционно-издательского отдела Морского Комиссариата, Петроград).

Красный Балтийский флот. — Ежедневной военно-морской, и политической газеты. (Петроград — Главно Адмиралтейство, первый подъезд от Площ. Урицкого, 3 этаж.)

Получиха се в редакцията на „Морска Библиотека“:

1. Сп. „Естествознание и География“ год. VII. кн. 3 и 4; редактира комитет; издателство „Ново Училище“ — София. Абонамент 50 лв. годишно.
2. Сп. „Природа“ — год. XXIII — кн. 3 — абонамент 55 лв. годишно. Редактор Г. К. Христов — ул. „Париж“ 14 — София.
3. Сп. „Български Турист“, год. XV — кн. 4 — абонамент 50 лв. годишно. Редактор Из. Велков — ул. „Солун“ 23 — София.
4. „Известия на Българското Инж. Архитектно Д-во“, год. XXIII бр. 2. Абонамент — 200 лв. годишно. Редактор Инж. Трендафилов — „Раковска“ 90 — София.
5. Сп. „Народно Стопанство“, год. XVIII — кн. 10. Абонамент 40 лева годишно. Редактор Д-р Ив. Златаров — „Цар Самуил“ 15 — София.
6. Сп. „Икономически Преглед“ год. II — кн. 16. Абонамент 100 лв. годишно. Редактор А. Яранов — Бул. Фердинанд — 106 — София.
7. „Известия на Бургазската Тжрг. Индустр. Камара“, год. VI — бр. 41 — абонамент 60 лв. годишно. Тжрговска Инд. Камара гр. Бургас.
8. „Икономически Известия“, год. I кн. 13, абонамент 100 лева годишно. Варн. Тжрг. Инд. Камара — Варна.
9. Сп. „Юноша“, год. III кн. 2. Абонамент 35 лв. годишно. Ред. Д. Тодоров — „Войводова“ 36 — Русе.
10. Сп. „Българско Овощарство“, год. III кн. 9. Абонамент 25 лв. годишно. Редактор С. Греков — ул. „х. Димитър“ 13 — София.
11. Сп. „Маргарити“, год. I кн. 7, 8, 9. Абонамент 36 лв. годишно. Редактор Г. Русев — Плевен.
12. Сп. „Здраве“, год. VIII, кн. 1. Абонамент 50 лв. годишно. Редактор Д-р В. Ив. Ненов — „Бул. Хр. Ботев“ 87 — София.
13. Сп. „Мимози“, год. I, кн. 6. Абонамент 30 лв. годишно. Редактор Ив. Н. Налбантски — гр. Орхание.
14. Сп. „Обединение“, год. II, кн. 11. Абонамент 70 лв. годишно. ул. „пл. Александър I“ № 7 — София.

15. „Сп. На Българското Икономическо Дружество“, год. XXI, кн. 3. Абонамент 85 лв. годишно. Редактор Ал. Ц. Цанков — ул. „Цар Освободител“ 4 — София.
16. Сп. „Огнище“, год. IV, кн. 4. Абонамент, 80 лева годишно. Редактор В. Парушев — ул. „Цар Самуил“ — София.
17. Сп. „Утриня“, год. I, кн. 3. Абонамент 50 лв. годишно. Редак. С. Иовчева — ул. „Патриарх Ефтим“ 38 — София.
18. Сп. „Стопански Преглед и Домакинство“, год. X, кн. I. Абонамент 30 лв. годишно. Редактор А. С. Пенчев — гр. Търново.
19. „Вестник на жената“, брой 84. Абонамент 100 лв. годишно. Редактор Хр. Чоклев — ул. „Търговска“ 2 — София.
20. „Илюстрация Светлина“, година XXXI, кн. 1, 1923 год. Редактор Юрдан Михайлов — ул. „Преспа“ 9 — София. Годишен абонамент 90 лева.
21. Вестник „Фар“, год. IV, брой 159, Бургаз. Годишен абонамент 60 лв. Редактор Ив. Ст. Иосифов.
22. „Зорница“ — орган на Българското Евангелско Благотворително Д-во. Година 43, брой 12. Годишен абонамент 70 лв. Уредник Иван М. Цоков — София, ул. „Гладстон“ № 32.
23. „Тютюноработник“ — Орган на тютюноработническия сюз в България, Пловдив, год. XI, брой 6, 1923 год. Редактор Ст. Кираджиев, народен дом — Пловдив.
24. Библиотека на комитета Д. П. № 1. — „Валерия“, разказ с илюстрации от Фердинанд Томич, София, Ноември 1921 г. Цена 3 лева.

СЪДЪРЖАНИЕ

1. Капитан II р. Стателов Борис — „Дунава като международен воден път и нуждата от българско корабоплаване по него“	Стр. 1.
2. Инженер Б. Морфов — „Свободата на морската търговия в България“	43.
3. Лейтенант Хайно Фон Хаймбург — „Като ти мене, тжй и аз тебе“	58.
4. Морски новини	63.
5. Морски книгопис	71.