

НАРОДЕН ГЛАСЪ

Независим информационен вестник за култура, стопанство и политика.
Главен редактор-основател: ПЕТЪР ИЗАНОВЪ ТЪРНОВСКИ, адвокат и публицист.
„Nouvelles glasse“ - (La voix du peuple - Volksstimme) - Varna, (Bulgarie). Rédacteur en chef: P. J. Tarnowsky, avocat et publiciste.
Год. абонамент: за България лв. 110, за чужбина — 160.
Редакция и администрация: ул. „Сава Радулов“, № 12 — Варна.

Какво трябва да се спазва при строежите на пристанищата и каква е била досегашната политика въ тая област въ България?

Преди постройките на пристанищата, трябва да се спазват следните правила:
1) Да се изучи основно, има ли по-рано проучвания от чужди специалисти и техните планове, обяснения и заключения (литература).
2) Първо да се почне едно модерно пристанище съ всички приспособления и да се свърши окончателно, като се почне с най-важното, а не съ всички и нито едно готово, както до сега се е практикувало;
3) Като се създавали закони и се превеждали осбече от другите държави, да не се правят само ония главни членове, които сж приятни и удобни на известни заинтересовани страни, а другите, които сж необходими, да се изоставят — както е презния случай съ закона за търговско судоустройство. У нас това не се е спазвало. За да нежда голословен, ще приведа освен гореизложените следни примери: Когато днес държавата и народът изнемогва, има ли смисъл да има служба — инспектор на черноморско крайбрежие да бъде инженер съ седилище въ Варна, както и инспектор инженер по дунавското крайбрежие съ седилище въ Русе, съ голъми заплати, данове, служби, излизания и т.н. време, когато тия служби могат да се изпълняват от началниците на пристанищата, като си разпределят границите (районите). Излишни сж даже и самите началници на пристанищата да бъдат инженери а такива служби се заемат от специалисти моряци, както е на запад, така и въ българските държави (Румъния, Турция, Югославия...).

Спр. бр. 6 от 8 II т. г. въ в-къ „Народен гласъ“ въ статията „заглавена: „Економия въ Министерството Железниц“ и т.н. (Илишните служби).
Г-н Министър на Жел. П. може да направи едно голямо съкращение съ тия служби, като се намали разходата на държавата, а още повече, че има назначени портови капитани, които изпълняват именно службата на началниците на пристанищата, а самите инженери да насигрят ролята на машинисти да получават огромни държавни заплати, и командировки, когато тия педи могат да се употребят за поправка на бургазото и варненско пристанища, които сж запорачили на локви и даже по-големите параходи отказват да идват въ варненското и бургазото пристанища, защото ги плашат, да не заседнат въ бургазото пристанище, както бѣ неотдавна съ 1 гръцки параходъ, който не искаше да изнесе храни повече от колкото можеше да вземе; за да не заседне въ самото пристанище! Това сж дължи най-много на бившия шоосен инж. Къневъ, който по настоящемъ е директоръ на Б. Т. П. Д-во, а за бургазото пристанище — на инж. Манковъ, като бившъ н-къ на последното и сегашенъ н-къ на варненското!
Изглежда, че Държавата има излишни средства, за да поддържа такива служби, да охранява сродници на Д-ръ Златаровъ, като инж. Къневъ, неговия зетъ инж. Минковъ, и други, за да имат възможност по цѣли дни да играят на табли и карти по кафенетата.
По управлението на дунавското пристанище не можемъ, освенъ за голъмо съжаление да потвърдимъ, че тамъ става същото. Има ли смисъл да има канцеларски служби, които да се заемат от инженери: инспекторъ на черноморското и дунавско крайбрежие, н-ци на пристанищата, пом. н-ци, сесдиционни и т.н.? Не, разбира се? ...
Варненското пристанище, фара и вълнолома потъватъ!? Било ли е умѣстно тамъ да се строи или въ Давненското езеро?
Правени ли сж били геологически изследвания при построяването на пристанището и какви сж били резултатите? Сметатъ ли отговорните фактори да вземат своевременно мѣрки или не?
Вѣрно ли е, че фара и вълнолома сж потънали повече от три метра и сще продължават да потъват, поради невземане съответните мѣрки още по-рано и въ последствие, а се оставило на забвение необходимата поддръжка, за да направят вълните въ продължение на 25 години, след свършването на пристанището свити си вредни влияния?
Его защо, ние питаем: Следъ статията, публикувана въ бр. 25 на в-ка ни, озаглавена: „Варненския вълноломъ и фаръ потънали около 3 метра! Инж. Б. Морфовъ заблуждава обществеността въ ссф. в-къ „Зора“!? „Qui s'exhale, s'accuse“. Отговорните фактори на Марс ли сж или на Юпитеръ? Парламентарна анкета по пристанищните строежи“. Каква поука вземаха последующите началници на пристанища и н-ците въ М-вото на Жел. П. Т. за продължаване проучавания въ техническо отношение при нашите поне две главни черноморски и дунавски пристанища, било по отношение построените съоръжения, било по отношение дейността на вълните въху край-

На милионери въ дълговете се опрощаватъ, а на бедните и чергите се продаватъ!?

Вѣрно ли е, че на г-нъ Къневъ е опростенъ дълга отъ 60,000 лв., когато сжия не е изпадналъ въ несъстоятелност, а притежава една двуетажна къща — солидна постройка, въ центъра на гр. Варна, ул. „Мария Луиза“ № 36, струваща около 2 милиона лева и самъ инж. Къневъ получава като директоръ на Б. Т. П. Д-во чистата скромна сумичка отъ 180,000 лв. безъ тантиемите и др. възнаграждения. ...?
По партия № 942 на варненската община на име на наследниците на Къневъ — Стефана, Лада Каракунева (г-жа на бившия инспекторъ при Дирекцията на пристанищата и крабоплаването съ доста солидна заплата) и инж. Къневъ (директоръ на Б. Т. П. Д-во въ Варна) има записан: 1) къща застрена 145 кв. м. дворъ 910 или всичко 1055 кв. м. декаръ; 2) нива „Рупи“ отъ 37 декаръ; 3) нива „Рупи“ отъ 12 декаръ; 4) нива „Рупи“ отъ 12 (въ курортната частъ декаръ струва минимумъ по 100,000 лв.); 5) лозе американско „Рупи“ отъ 1 декаръ.
На бедните трудолюбиви българи въ села и градове се продаватъ често пѣти и чергите, а на състоятелните хора, силни на деня, се опрощаватъ голъми суми!
Това фискална политика ли е и само този ли е единствения случай г-да Министри, Народни представители и видни лидери на партии и общественици, общински и окръжни съветници?
Ще се повърнемъ.

Една похвална належаща инициатива на Министъръ Костурковъ.

Министъръ на Ж-л. Костурковъ е изпратилъ докладъ въ министерския съветъ за сключване заемъ отъ спестовната каса, възлизаща на 34 милиона лева за възобновяване вълнолома въ Варна и направа окончателенъ подвиженъ мостъ надъ морския каналъ по шосето Варна — Бургазъ. Ако горното се реализира, то ще се уредятъ най-после два отъ повдигнатите отъ редакцията до днесъ въпроси.
Инициативата на Господинъ Министра е похвална и належаща.
брѣжието на пристанищата, а главно и на използваните по тяхъ плажове въ курортно отношение? Кжде сж техните дългогодишни систематични наблюдения, за които Г-нъ Морфовъ говори въ статията си, особено като се знае, че въ продължение на повече отъ 25 години почти нищо не е направено по двата горни въпроси, и чакатъ днесъ, за да пролятъ крокодилски сълзи?
Четете въ „Народенъ гласъ“

На сериозното внимание на общинската и техническа управи въ Варна. Строежъ ли е или? Минаването канала съ лодки и кокили?! ...

Добре е замислила общината съ засипването каналътъ, който слиза покрай Търговското У-ще, и Търг. Академия, като го преобръща на единъ широкъ булевардъ, подъ название „Цѣль Освободителъ“ и следствие на това стана причина, щото сжествуващия камененъ мостъ по шосето къмъ Евксиноградъ да се засипе, за да продължи булеварда до морската градина. Обаче, като се знае, че тази частъ отъ града — инвалиденъ и курортенъ квартали има единъ голъмъ басейнъ, по който се стига силна при джуповно време и при топене на снягъветъ голъма вода, трѣбваше общинската управа да вземе нужните предварителни мѣрки, за да осигури изтичането на водите безъ да правятъ тези последните разрушения въху недовършения булевардъ Достатъчно е да се види, какво джуповните води напоследъкъ разрушаватъ въ мѣстото при присичането на булеварда и на шосето за Евксиноградъ. Хората до колѣне газятъ водата и товарени керуци затъватъ въ кагъта. Това бѣше нѣщо парадоксално (ужасно)! Цѣлата мѣстностъ покрита съ вода, друга частъ отъ водата побѣдно тече по улицата „6 септември“ по направление на булевардъ „Сливница“, другата частъ отъ водата е отнесла настанлата прѣстъ подъ моста. Този последния е станалъ една каскада (бентъ), презъ който прескача водата и всичко направено до сега постепенно се разрушава и общината ще трѣбва да хавчи средства, които и безъ това сж оскудени въ днешно време.

Често пѣти до сега: „Азъ на правихъ това и онова“ ...
Ето защо, ние напомнимъ на сегашното постоянно присѣствие при общината, че му се аменява въ дългъ да поиска отъ техническото сѣдѣние единъ добре прсученъ проектъ, за отводняването на тая мѣстностъ и за спасяването на околните квартири отъ заливане и правенето мѣстността непроходима, а не сега при преминаване на бившия каналъ да се чудятъ хората, какъ да го преминатъ, чрезъ лодки или на кокили?
Не е лошо сжщо и сегашния кметъ, който иначе е много кабинетенъ, да използва общинските превозни средства и обхожда тия мѣста презъ време на дъждъ, за да види, че съ право жителите отъ ония краища се възмущаватъ и справедливо си представляватъ градътъ като безъ управа или съ такава, годна само да дочака изтичането на месеца, за да си прибира възнаграждението.

Постройка на ново здание за Б. Т. П. Д-во.

Съ решение на новия управителенъ съветъ на Б. Т. П. Д-во е обявенъ конкурсъ за изработване планъ за постройка на здание за нуждите на Дирекцията и агенцията на сжщата, което ще се построи на мѣстото срещу входа на пристанището.
Това мѣсто е отстъпено съ решение, публикувано въ дър. в-къ, бр. 81 отъ 14 юлий 1924 г. (Справка миналите броеве на в-къ „Народенъ гласъ“).
Дѣлото за п/х „Варна“ отложено.
Дѣлото по потопяването на п/х „Варна“ което бѣ насрочено на 2. XII т. г. въ Цариградъ се отложило по опредѣление на сжда за 6 I. 1932 г. за изслушване въ сждебно заседание на експертите досежно виновността.
Сжда е отхвърлилъ искането на поверениците на п/х „Хриси“ за назначаване нова експертиза и новъ разпитъ на свидетелите.
Директора на „Кораловагъ“ освободенъ.
Отъ най-достовѣренъ източникъ узнаваме, че отъ 1 януари 1932 г. Д-ръ Кипингъ, Директоръ на Акционерно Д-во за стрене на кораби, локомотиви и вагони „Кораловагъ“ въ Варна ще бжде освободенъ отъ длъжностъ.
Въ идущия брой ще опишемъ най-подробно безконтролността отъ страна на акционерите и Държавата въ Д-во „Кораловагъ“ въ Варна.
Продължение отъ писаното въ по-раншните броеве на вестникъ „Народенъ гласъ“.

