РБ 308

# Морски Сговоръ

Уреждa
Книжовно-просвѣтния отдѣлъ
на Бълг. Нар. Морски Сговоръ

ГОДИНА III. — БРОЙ 1.
Варна, Януарий 1925 год.

Главенъ редакторъ:
Сава Н. Ивановъ.

Лодкитѣ на Рибарското училище по водитѣ на р. Камчия.
Фот. К. А. Терзистоевъ 1924 г.

Списанието „Морски Сговоръ" е удобрено и препоржано отъ Министерството на Народното Просвѣщение съ ржржно № 447 отъ 9.I.1924 година и отъ Министерството на Войната съ наредба № 22 отъ 1923 година.

## КОСТА ДИМИТРОВЪ

**Пловдивъ**

Телефонъ № 231

**СКЛАДЪ НА КАИШИ, БАЛАТИ, минерални масла, технически и електрически артикули, помпи децимали и пр.**

Депозитъ на резервни части за вършачки отъ фабриката RANSOMES, SIMS & JEFFERIES Ld въ Ipswich (Англия).

## РАДОМИРОВИ & ДУПЛЕКОВЪ

ВНОСЪ — ИЗНОСЪ

ПЛОВДИВЪ

Депозитъ на колониални стоки

маслини, сапуни, масла, оризи, захарь, кафе, восъкъ и др.

Сѫщо и тютюновъ амбалажъ.

Телефонъ № 242.

**Пушете само папироситѣ**

## -:- ЛЕВСКИ -:-

ПРИГОТОВЛЯВАНИ ВИНАГИ ОТЪ НАЙ-АРОМАТИЧНИ ЮЖНО-БЪЛГАРСКИ ТЮТЮНИ СЪ ПОСТОЯННА :-: ЕДНАКВОСТЬ НА ХАРМАНИТѢ :-:

**Тютюнева фабрика ЛЕВСКИ**

-:- -:: ГР. ПЛОВДИВЪ. -:- -:-

## Амбаревъ & Цанковъ

ГОЛѢМА ЖЕЛѢЗО-ЛЕЯРНА ФАБРИКА

Магазинъ за всички желѣзарски артикули

Телефонъ № 293.

ПЛОВДИВЪ.

**Новооснованата фирма**

## Марица О. О. Д.

ПЛОВДИВЪ

Известява на всички търговци на оризъ, жита и брашна, че се занимава съ производство и продажба на

**оризъ мѣстенъ на едро**

**Брашна всѣкакви видове**

фабрикации на модерната оризова фабрика и автоматична валсова мелница

**Акционерно Д-во Съед. Индустрии „Марица“**

продажба на чисто производство е повѣрена изключително на фирмата **Марица О. О. Д.**

Искайте оферти на оризъ, брашна, трици всѣкакви качества и въ всѣко време.

Къмъ морето и Дунава за напрѣдъкъ!

57 246/57

| Година III<br>Брой 1<br>Януарий, 1926 год.<br>гр. Варна. | Годишенъ абонаментъ:<br>за България . . 100 лева<br>за чужбина . . . 120 лева<br>Отдѣленъ брой 15 лева. | Урежда<br>Книжовно-Просвѣтния отдѣлъ<br>Главенъ редакторъ<br>Сава Н. Ивановъ. |
|---|---|---|

# МОРСКИ СГОВОРЪ.

Започваме третята годишнина на списанието „Морски Сговоръ“ въ увеличенъ обемъ (24 страници) и съ увеличенъ тиражъ (5000 екземпляра). Презъ течение на годината ще дадемъ на нашитѣ читатели четири цвѣтни картини съ морски сюжети и два или три безплатни номера отъ „Морска библиотека“. Ние сме въ състояние да направимъ тия подобрения въ официалния органъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ, безъ да увеличаваме досегашната му цена, благодарение на отзивчивостьта на обществото къмъ нашето дѣло. Яко и въ бждащитѣ години нашитѣ съмишленици, които сж пригърнали морската идея, ни подпомагатъ съ сжщата енергия, съ сжщата морална и материална подкрепа, ний ще можемъ въ скоро време да увеличимъ тиража на списанието чувствително. Колкото е по-голѣмъ тиража на нашето списание „Морски Сговоръ“, толкова по-вече, се приближаваме къмъ единъ отъ идеалитѣ на Българския Народенъ Морски Сговоръ — обемисто, напълно издържано, популярно, художествено-морско списание, което да се изпраща въ всѣка българска кжща безплатно, за да крепи и развива морската идея въ всѣко българско сърдце.

Голѣмитѣ успѣхи, които до сега прояви нашето списание „Морски Сговоръ“, не сж заслуга на редакцията. Тѣ се дължатъ главно на членоветѣ на Морския Сговоръ, на нашитѣ сътрудници и изобщо на нашитѣ четци. Ето защо, встжпвайки въ третата годишнина, ний изказваме нашата благодарность, Вамъ г-да членове на Българския Народенъ Морски Сговоръ, Вамъ г-да сътрудници и Вамъ г-да абонати, за вашата мощна и дълготрайна подкрепа и въ сжщото време Ви молимъ да положите още по-вече грижи и трудъ за все по-голѣмо и по-голѣмо разпространение на нашето общо създание — списанието „Морски Сговоръ“.

Редакцията полага голѣми усилия да подържа вида и съдържанието на списанието на нуждната висота, но все пакъ тя не се ласкае отъ мисъльта, че списанието се списва безъ дефекти. Много още липсва на нашето списание „Морски Сговоръ“ за да получи завършения си видъ. То още не е изживѣло своя младенчески животъ, то още не се е развило напълно. Постепенно, презъ времето на своето сжществувание, то ще се усъвършенствува, ако Вие му укажите Вашето ценно съдействие. Ето защо, редакцията моли всички — сътрудницитѣ, членоветѣ на Морския Сговоръ и изобщо всичкитѣ четци, да съобщаватъ за евентуалнитѣ дефекти, които биха забелѣзали или пъкъ да посочатъ това или онова подобрение, което би трѣбвало да се направи. Това ще бжде само отъ полза за редакционния комитетъ, защото само по този начинъ най-бързо ще се приближимъ къмъ онова идеално списвано художествено-морско списание съ грамаденъ тиражъ, което Вие всички желаете. Помнете винаги, че само съ общъ трудъ и усилия ще достигнемъ нашия идеалъ!

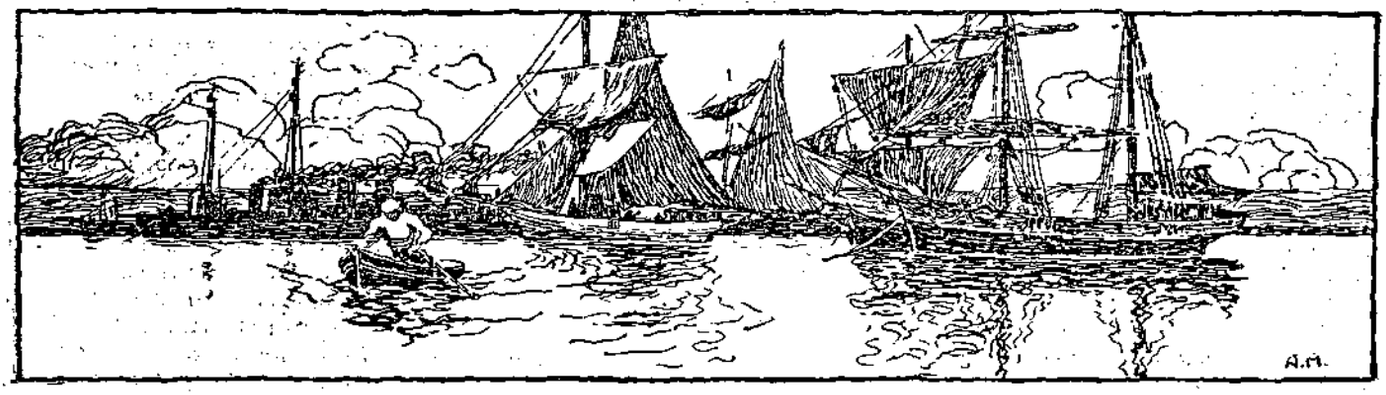
Нека новата 1926 година — по случай която редакцията Ви поздравлява — да ни донесе още по-добри, отколкото миналата година, резултати!

**Отъ редакцията.**

# Н. В. БОРИСЪ III

## ЦАРЬ НА БЪЛГАРИТѢ
## ВЪРХОВЕНЪ ПОКРОВИТЕЛЬ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.

СПОРЕДЪ ПОРТРЕТА МУ ПОДАРЕНЪ НА МОРСКИЯ МУЗЕЙ.



Созополъ. Рисунка отъ Ал. Мутафовъ.

Г. Славяновъ.

# ВАРНА — БУРГАСЪ — РУСЕ.

Измѣнилитѣ се политически и стопански условия въ България следъ войната, предизвикаха и една значителна промѣна изобщо въ народното стопанство на страната и въ частность на това въ нашитѣ първи пристанищни центрове Варна, Бургасъ и Русе. Тукъ ще се спра предимно на положението въ нашитѣ две черноморски пристанища, тъй като между тѣхъ въ последно време се явява единъ видъ съперничество, което не остава безъ влияние и въ развитието изобщо на нашиятъ стопански животъ.

Преди освобождението нашата външна търговия се обслужваше за Северна България отъ Варненското и дунавскитѣ ни пристанища, а за Южна България отъ черноморскитѣ пристанища Анхиало, Месемврия и до известна степень Созополъ, освенъ това още и отъ бѣломорскитѣ пристанища, главно Деде-Агачъ. Особенно добре работѣха дунавскитѣ пристанища, като най-близки изходни точки до производственитѣ области на Северна България. Варненското пристанище започва своето бързо развитие въ 1867 год., когато е била построена линията Русе — Варна, благодарение на която, голѣма часть отъ дунавския трафикъ, слизащъ на долу по течението, се е прехвърлялъ отъ Дунава презъ Русе — Варна, за да продължи по-нататъкъ по морето. Така, дунавскитѣ пристанища и това въ Варна сж образували една скачена верига, общъ търговски пжть—Дунава—Русе — Варна — морето.

Бургасъ започва своето развитие въ края на 18 столѣтие и бързо почва да засѣнчва знаменититѣ въ миналото пристанища Месемврия, Анхиало и Созополъ, за да стане въ скоро време главното пристанище на Бургазския заливъ. Развитието му, обаче, не е могло да върви съ такива бързи крачки както това на Варна, защото първоначално той силно е билъ конкуриранъ отъ Деде-Агачъ, чиято удобна връзка съ Южна България, чрезъ течението на р. Марица, е привличала голѣма часть отъ южнобългарския трафикъ направо къмъ Бѣло море. По-късно, съ постройката на източната компанска желѣзница, тая конкуренция още повече се засилва, все въ полза на Деде-Агачъ.

Съ почти едновременната постройка къмъ 1905 год. на двѣтѣ модерни пристанища въ Варна и Бургасъ и свързващитѣ ги съ вжтрешностьта на страната желѣзни линии развитието и на двата града започва съ особенно усиленъ темпъ. За да се парира, обаче, силната конкуренция на източната желѣзница въ полза на Деде-Агачъ, българското правителство се видѣ принудено да въведе протекционната желѣзопжтна тарифа къмъ Варненското пристанище, обстоятелство, което постави това последното въ привилегировано положение не само по отношение на Деде-Агачъ, но по отношение на Бургасъ и даже на всички дунавски пристанища. Впрочемъ дунавскитѣ пристанища пострадаха не толкова за смѣтка на Варненското пристанище, колкото за смѣтка на централната линия, която отвлѣче дунавския трафикъ и вмѣсто предишния пжть за нашето производство — Дунава — Русе — Варна, развои се пжтя — централната линия — Варна.

Българскиятъ излазъ презъ 1913—14 год. на Бѣло море не успѣ да укаже своето влияние върху разпредѣлението на трафика между нашитѣ пристанища. Започналата наскоро европейска война, а по-късно и намѣсата на България, почти напълно затвориха нашитѣ пристанища и спънаха вънкашната ни търговия, която къмъ срѣдата и края на войната се насочи предимно по сухо къмъ централна Европа. Последицата бѣше бързото издигане на София, като голѣмъ търговски центръ за смѣтка на Варна и Бургасъ.

Следъ войната настжпиха нови промѣни: пжтя ни къмъ Бѣло море бѣше напълно затворенъ, значителна часть отъ хинтерланда на Варна — южна Добруджа — биде откжсната и политически и стопански, най-сетне по цѣлата желѣзопжтна мрежа бѣ въведена пропорционалната тарифна система, която съвършенно отне привилегиитѣ на Варна. Бургаското пристанище, освобдено отъ конкуренцията на Деде-Агачъ, започна бързо да се развива, отъ друга страна пропорционалнитѣ желѣзопжтни тарифи придадоха въ неговия районъ не само София, но и почти цѣла западна България, защото разстоянието София—Бургасъ е съ повече отъ 100 км. по-кжсо, отколкото това между София—Варна. Съ новата желѣзопжтна тарифа, Варна изгуби не само трафика на Софийската область, но и тоя на дунавскитѣ пристанища, който трафикъ сега се насочи изключително по течението на Дунава, къмъ неговото устие и морето. Нѣкога, лошитѣ условия на плаването презъ дунавското устие, поставяха въ твърде изгодно положение линията Русе—Варна, а съ това и Варненското пристанище, по-кжсно протекционната тарифа осигуряваше сжщото изгодно положение на Варна и нейното пристанище, днесъ, обаче, всички тия условия сж коренно промѣнени въ вреда на Варна. Отъ друга страна загубата на Добруджа сжщо така оказа своето вли-

яние, което се отрази твърде зле, не толкова на пристанищния трафикъ, колкото на самия градъ Варна, като търговски центъръ. Голѣмиятъ износъ на зърнени храни отъ Добруджа, и преди войнитѣ не минаваше презъ Варна, а почти изключително презъ добруджанскитѣ пристанища: Балчикъ, Каварна, Тутраканъ и Силистра, така напр. само презъ Балчишкото пристанище сж минавали 14% отъ цѣлиятъ износъ на България; едничка, Добричската околия е изпращала часть отъ своитѣ храни по линията къмъ Варна. Не така е било съ вноса: богатата Добруджа е получавала всички необходими ней манифактурни, колониални и др. вносни стоки почти изключително отъ Варненскиятъ пазаръ, а следователно, тѣ сж влизали въ страната презъ Варненското пристанище. Значи и тукъ условията се промѣнятъ въ вреда на Варна.

Така промѣнилитѣ се условия, благоприятствувайки Бургасъ и увреждайки Варна, създаватъ известни основания за проявилото се напоследъкъ съперничество между тия два града. Все пакъ, обаче, не може да се твърди, че съотношенията между дветѣ пристанища сж се измѣнили до такава степень, че да оправдаватъ преувеличенитѣ страхове на варненци и голѣмитѣ надежди на бургасчани. Долнята таблица доста ясно характеризира съотношенията между дветѣ пристанища.

| Десетилѣтия или петилѣтия | ВАРНА | | | | БУРГАСЪ | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Вносъ срѣдно годишно | | Износъ срѣдно годишно | | Вносъ срѣдно годишно | | Износъ срѣдно годишно | |
| | тона | лева | тона | лева | тона | лева | тона | лева |
| 1890—1899 г. | 34,991 | 15,256,399 | 75,403 | 12,854,004 | 29,958 | 8,456,125 | 88,025 | 10,403,605 |
| 1900—1909 г. | 76,135 | 31,484,841 | 129,307 | 22,392,316 | 32,455 | 10,101,666 | 146,632 | 19,423,580 |
| 1910—1914 г. | 134.144 | 46,454,000 | 173,373 | 30,681,000 | 111,394 | 31,098,000 | 136,375 | 24,513,000 |
| 1920—1924 г. | 50,814 | 1,268,801,000 | 87,280 | 709,726,000 | 58,452 | 777,557,000 | 75,321 | 1,236,702,000 |

Отъ таблицата се вижда, че преди войната, вноса презъ Варненското пристанище е надвишавалъ тоя презъ бургаското —, по количество съ 41% или близо 1½ пжти а по стойность съ 86% или почти 2 пжти. Относно износа, първитѣ две десетилѣтия Бургасъ държи първенство по количество, но заедно съ петилѣтието 1910—1914 г., дветѣ пристанища се изравняватъ; по стойностьта на износа Варна върви преди Бургасъ съ срѣдно 20% повече.

Презъ време на войната вносъ-износа е билъ съвършенно ненормаленъ и за това цифритѣ за военнитѣ години (въ това число и първитѣ години следъ войната) не сж взети подъ внимание. Следъ войната, Варна изостава по количеството на вноса, но по неговата стойность тя чувствително надминава Бургасъ. При износа се забелязва обратното явление: Бургасъ изостава по количеството, но по стойностьта значително надминава Варна. Тая привидна аномалия лесно се обяснява, като се има предъ видъ, че презъ Варна се внася предимно манифактура и колониалъ, а презъ Бургасъ — желѣзария, която е сравнително по-ефтина отъ манифактурата и колониала. Отъ друга страна, презъ Варна се изнасятъ повече зърнени хрони, които иматъ по-низки цени, отколкото тютюна, който се изнася преимущественно презъ Бургасъ.

Ако се взематъ срѣднитѣ годишни цифри, общо за вносъ-износа, следъ войната, ще имаме следната картина:

Варна, вносъ-износъ — 137,494 тона за 1,978,527,000 лв.

Бургасъ, вносъ-износъ — 133,773 тона за 2,014,259,000 лв.

т. е дветѣ пристанища се почти напълно изравняватъ.

Значително измѣнилитѣ се условия въ икономическото положение на нашитѣ най-главни пристанищни градове, следъ войната, налагатъ вземането на сериозни мѣрки за да се подпомогне или насърдчи тѣхната стопанска дейность и то не толкова въ интереса само на тия градове, а много повече въ интересъ на цѣлото народно стопанство.

Постоянно засилващата се дейность на Бургаското пристанище налага часъ по-скоро да се взематъ мѣрки за разширението на неговиятъ басейнъ, кейовитѣ му стени, мѣстата за товарение и разтоварвание, а сжщо така постройката на антрепозитни складове, средства за бързото и ефтено механическо товарение и разтоварвание на стокитѣ и най-главно постройката на житни елеватори. Колкото се касае специално до разширението на пристанището (а не и до модернизирнето му, чието забавяне е престжпно), трѣбва да се иматъ предъ видъ бждащитѣ възможности за развитието на гр. Бургасъ; това развитие още повече ще се засили следъ постройката на подбалканската линия, но то силно ще пострада съ получаването излазъ на Бѣло море и канализирането на р. Марица, нѣщо което неминуемо трѣбва да стане въ интереса на нашето народно стопанство.

Западанието на Варненското пристанище, безспорно е свързано и съ увреждането интереситѣ на цѣлата страна и това западание не само трѣбва на всѣка цена да се спре, но и да се превърне въ ново разцъвтѣвание. На пръвъ планъ трѣбва да се отклони цѣлиятъ нашъ трафикъ, който отъ дунавскитѣ ни пристанища се отправя къмъ Галацъ, Браила и Сулина, за да достигне морето, — той непременно трѣбва да се насочи къмъ Варна, но не чрезъ въвеждането на сезонна и диференциална тарифа съ намалени навла по желѣзнопжтната линия къмъ Варна, за каквото настояватъ варненци, защото тая тарифа би била единъ голѣмъ ударъ за дунавскитѣ ни пристанища, а чрезъ създаването часъ по-скоро на българско параходно дружество по Дунава, модернизирането на Русенското и Варненско пристанища, подобряването на линията Русе—Варна и намалението на нейнитѣ превозни такси.

Постоянното засипване на дунавскитѣ устия и все по-голѣмитѣ разходи, които се налагатъ за поддържането на тѣхната плавателность, сж накарали заинтересованитѣ стопански и технически кржгове да търсятъ избѣгването на това зло чрезъ постройката на страниченъ каналъ. Презъ войната германцитѣ проучваха проекта за такъвъ каналъ презъ Черна-вода — Кюстенджа, а по-кжсно намѣриха като много по-целесъобразенъ проекта за каналъ Русе — Варна. Такъвъ единъ каналъ, не само за срѣдна Европа, но още повече за насъ, би билъ отъ грамадно значение. Той би отклонилъ цѣлия трафикъ на долния Дунавъ, Русе би станалъ морско пристанище, Варна — дунавско, а и двѣтѣ биха се силно развили за смѣтка на Галацъ, Браила, Сулина и Черна-вода. Но ако у насъ все още нѣма кой да се заеме съ сериозното проучване на тоя проектъ, ний би трѣбвало най-малко да използваме това, което имаме, за да получимъ поне приблизително сжщитѣ резултати. И действително, създаването на едно параходно д-во по Дунава ще спести за народното стопанство нѣколко стотици милиона лева, които ежегодно плащаме на чужденцитѣ подъ видъ на скжпи превозни навла. Отъ друга страна, ако се модернизиратъ Русенското и Варненско пристанища и се насочи трафика на изнасянитѣ отъ Северна България зърнени храни по линията Русе — Варна, ще се спестятъ други стотици милиони, които днесъ плащаме на чужденцитѣ въ най-долното течение на Дунава; при това ще се гарантира изнасянето на хранитѣ подъ българско име и освенъ това единъ сигуренъ трафикъ за черноморското ни параходство, отъ който днесъ се ползуватъ пакъ чужденцитѣ.

Единъ килограмъ зърнени храни, отъ което и да било наше дунавско пристанище, плаща за своя превозъ до Галацъ или Браила различни такси общо 1·33 лв., а преносъ по линията презъ Русе — Варна ще плати 1·75 лв. Ако се вематъ подъ внимание и другитѣ такси и навла на зърното презъ Сулинския каналъ и по морето до Варна, горната сума ще стане най-малко 1·35 лв., а значи разликата между единия и другия превозъ ще бжде около 40 ст. на кгр. Но тая разлика може да се премахне, ако се модернизиратъ пристанищата въ Русе и Варна и то като се построятъ по нѣколко житни елеватора и други дребни удобства, които ще направятъ излишни услугитѣ на хамалитѣ и каруцаритѣ, тъкмо тая примитивна система, която натоварва на стойностьта на нашитѣ храни само въ едно отъ двѣтѣ пристанища по 20 ст. на кгр. Ако при това се намалятъ и навлата по линията Русе — Варна, то дунавскитѣ стоки непременно ще предпочетатъ по-кжсия пжть и по-бързия и по-ефтинъ превозъ. Отъ друга страна, ако се подобрятъ и условията за пжтническото движение по сжщата линия, т. е. ако вмѣсто днешнитѣ бавни и неудобни влакове, се пуснатъ бързи, лукзозни такива, то всички чужденци, които днесъ пжтуватъ презъ Букурещъ — Черна-вода — Кюстенджа за Цариградъ, ще предпочетатъ по-кжсия и по-удобенъ пжть презъ Гюргево — Русе — Варна и по тоя начинъ ще се създадатъ нови значителени приходи и за желѣзницата, и за нашитѣ параходи и за двѣтѣ ни пристанища.

Друга една належаща мѣрка, колкото за повдигането на гр. Варна, толкова и за общитѣ интереси на народното стопанство, е насърдчението на индустриалния риболовъ въ открито море. Тажъвъ, до сега у насъ не сжществува и ще трѣбва да се дадатъ всички възможни улеснения, облаги и привилегии за да се създаде и развие тая производствена область. Риболова въ открито море ще подобри и подефтини прехраната на населението и ще даде, при достатъчно развитие, още единъ продуктъ за износъ, чрезъ което ще подобри и нашиятъ търговски балансъ. Отъ друга страна, тоя видъ риболовъ ще повлече следъ себе си създаването на рибарска индустрия по крайбрѣжието, въ всичкитѣ ѝ разновидности и форми, и силно ще оживи рибната търговия въ страната, следователно ще даде работа и прехрана на една значителна часть отъ населението, особенно на крайбрѣжното.

Отъ не по-малко значение, и за Варна и за страната, би било създаването на свободна зона въ Варненското пристанище; трудности и особни разходи за реализирането на тоя проектъ нѣма да се явятъ, ще бжде необходима само по-широка търговска пропаганда въ чужбина, до като се свикнатъ търговцитѣ и параходнитѣ компании да използватъ услугитѣ на свободната зона. Разбира се, че безъ модерни средства за товарение и разтоварване на стокитѣ и безъ достатъчно антрепозитни складове, тая зона би имала много слабъ успѣхъ.

Създаването въ Варна на една добре реномирана каменовжглена станция, особенно пъкъ ако се осжществи проекта за свободна зона, би привлѣкло движението на чуждитѣ параходи къмъ Варненското пристанище, чрезъ което търговията въ Варна и самото пристанище силно ще се оживятъ. Естествено е, че тая станция ще трѣбва да разполага не само съ най-доброкачественитѣ български вжглища, но и съ всички видове каменни вжглища, които сж свикнали да употрѣбяватъ параходитѣ, посещаващи Черното-море; тя трѣбва да разполага още и съ всички необходими средства за бързото, удобно и ефтено товарение вжглищата на параходитѣ.

Колкото се касае до искането на града Варна за приравнявание на навлата по ж. п. мрежа Бургасъ—София—Западна България съ тия на Варна—София—Западна България, тая мѣрка може да се препоржча, но само като временна — до тогава, до като се създаде достатъченъ естественъ трафикъ за варненското пристанище и централната линия и отъ друга страна, до като се разшири и подобри бургазкото пристанище, което въ днешното си състояние предизвиква натрупването на много параходи и стоки и задръстването на бургазката линия, на едно голѣмо протежение, съ вагони. Освенъ това, естествено е, че тая мѣрка сжщо така не може да остане да сжществува и следъ получаването излазъ на Бѣло-Море.

Въ заключение ще подчертая, че всички тия въпроси, които живо вълнуватъ и тревожатъ търговскиятъ свѣтъ, производителнитѣ слоеве, и изобщо населението въ нашитѣ голѣми пристанищни градове сж отъ много голѣмо значение и за цѣлата страна; на тия въпроси трѣбва да се обърне найсериозно внимание отъ всички фактори въ държавниятъ и стопански животъ на страната, като въ най-скоро време се намѣри и осжществи тѣхното решение. За тая цель много умѣстно ще бжде, ако правителството свика една конференция отъ компетентни лица, специалисти и представители на заинтересованитѣ среди, учреждения и организации, която основно да проучи сложилитѣ се на разглеждание проблеми и да даде тѣхното разрешение.

Ахтополъ и входа въ заливчето. Фотогр. Г. Цапевъ, 1924 год.

А. П.

# АХТОПОЛЪ.

Разположенъ въ дъното на едно хубаво малко заливче, Ахополъ е най-южниятъ български черноморски градъ. Отстои само на 20 клм. отъ турската черноморска граница и се загражда отъ къмъ сушата отъ красивитѣ Странджански разклонения и върха Малка-Папия, които сж далече отъ него около 3 клм. Разстоянието до икономическиятъ му и окржженъ центръ Бургазъ по сухо е 90 клм, а по море 35 мили. Отъ Василико отстои на 15 клм., а отъ Малко-Търново, съ което го свързва една равна конска пжтека—50 клм.

Водната стихия, следъ една упорита вѣковна борба съ сушата, е образувала тукъ едно удобно малко пристанище, защитено отъ севернитѣ вѣтрове съ единъ скалистъ естественъ вълноломъ, когото вѣковетѣ не сж сломили, но, за жалость, отъ когото човѣшката ржка въ лицето на държавата не се е заела да направи единъ действителенъ вълноломъ, който да защити по-добре пристанището, въ което могатъ да намѣрятъ въ бурно време подслонъ, поне малкитѣ наши и чужди кораби, които тукъ отправятъ първиятъ поздравъ на нашиятъ брѣгъ. Не трѣбватъ милиони, а нѣколко стотици хиляди левове, които биха могли да направятъ отъ този хубавъ заливъ, едно уютно пристанище, гдето и усилващето се чисто родно риболовство би могло да намѣри по-добри условия за модернизирането си.

Залива е обграденъ отъ два малки полуострова: „Св. Иванъ" отъ югъ и „Св. Георги" отъ с.-изтокъ на когото е разположенъ, или по-право казано билъ разположенъ, града.

Основанъ неизвестно кога отъ Милетски колонисти, града още тогава е билъ обграденъ съ здрава крепостна стена. Жителитѣ му се занимавали съ риболовство и пиратство. За първоначалното му заселване сжществува следната легенда въ гръцката митология:

Единъ отъ синоветѣ на Зевса, живѣлъ съ една смъртна жена, която му родила три дъщери. Едната се казвала Агата, другата Сиза, а третата Виза. Научилъ се затова Зевсъ, намира жената съ тритѣ й дъщери и въ гнѣва си замахналъ съ ножа си и отрѣзълъ цицката на стоящата близо до него Виза. Подгонилъ ги отъ подножието на Олимпъ и ги изпратилъ на заселване по брѣговетѣ на далечния Понтусъ. Агата се заселила тукъ и основала Агатополъ, Сиза — въ Созополъ, а Виза си построила крепость, която се нарекла Моновиза (едноцицка) на мѣстото, което днесъ се знае подъ името Урдовиза — между Василико и Кюприя.

За старостьта на Ахтополъ свидѣтелствуватъ останкитѣ на нѣкогашната му крепость и плочата съ статуята на Тракийския конникъ, вградена въ градската чешма. Единъ часъ далече отъ тука по брѣга — направление къмъ турската граница — личатъ останкитѣ на Каланджанскитѣ кули.

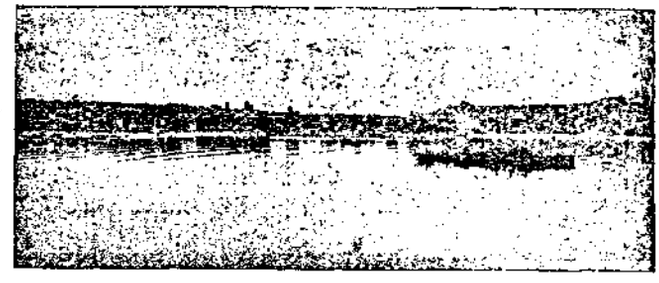
Въ по-ново време — Латинската империя и турското владичество, града запазва цвѣтущето си положение. Той остава едно отъ най-оживѣнитѣ турски пристанища по западнитѣ брѣгове на Черно море, съ силно развити търговски връзки съ вжтрешностьта на „Ясакията". Мореплаването и риболовството достигатъ до върха на своето развитие. Малкото, но удобно Ахтополско пристанище, до Балканската война, е давало прибѣжище на свои 45 платноходи измежду 10—50 тона и на на три голѣми кораба измежду 1—3000 тона, вънъ отъ многобройнитѣ малки риболовни лодки.

Главното занимание на населението е било корабоплаването, риболовството, производството на дървени вжглища и корабостроението. Лозарство-

то тъй сжщо е било цвѣтуще. Две трети отъ мжжкото население на града, при пукването на пролѣтьта, е навлизало въ любимитѣ си кораби и сж тръгвали да се борятъ съ морскитѣ стихии за припечелване прехраната си. Тѣхниятъ пжть е билъ далеченъ. Тѣ сж разтоварвали своя товаръ отъ дървени вжглища въ Цариградъ, отправяли сж се, въ болшинството си, да поздравятъ брѣговетѣ на богата Франция, попълвали сж по французскитѣ пристанища товара си съ всевъзможни стоки, които сж продавали скжпо и прескжпо по брѣговетѣ на Египетъ, Анадола, въ Цариградъ и Руското крайбрѣжие, а после, когато зимата е наближавала, когато северо-източнитѣ вѣтрове сж почвали да дразнятъ иначе спокойното Черно море, докато го разяратъ съвсѣмъ, та съ бѣсенъ ревъ да почне да се хвърля, върху скалиститѣ си, покрити съ хубави гжсти джбови и букови гори брѣгове, — Ахтополскитѣ моряци сж се завръщали въ своето родно уютно пристанище, пълни съ хубави подаръци за близкитѣ си. Изкарали вѣтроходитѣ си на пѣсъка — тритѣ голѣми кораба сж зимували въ Цариградъ — спокойни за тѣхната участь, съ пълни джобове, сж се отдавали на веселие. До това време е свършвалъ и риболова. Риболовали сж съ 16 чифта аламани и 5 таляни. Презъ лѣтото женитѣ сж обработвали лозята, часть отъ които и днесъ още сж запазени, приготвяли сж на своитѣ любимци хубаво вино за да облажатъ тежкитѣ за моряка зимни дни и нощи, когато побѣснѣлото море не е познавало вече своитѣ смѣли кормчии и не ги е пущало да влизатъ въ него безнаказано. Имало е тъй сжщо и корабостроилня. Тукъ сж строели и поправяли освенъ мѣстнитѣ вѣтроходи, но сжщо и шлепове, които сж изпращани чакъ до Дунава. Близостьта на високостебленитѣ странджански гори е помагала за развитието на корабостроението. Въ времето на турското владичество Ахтополъ е билъ известенъ на цѣлата околность подъ името „Касабата". Въ него е била съсредоточена и цѣлата околийска власть. Впоследствие, въ по ново време, се основало селището Василико. Нѣколко по-влиятелни и по-хитри гърци сполучили да премѣстятъ тамъ околийския центъръ и отъ тогава то станало градъ.

Отъ цвѣтущия нѣкога градъ Ахтополъ, който до Балканската война е ималъ 4000 жители съ 850 кжщи едно и двуетажни, днесъ нѣма нито поменъ. Нѣколко престжпни ржце презъ м. октомврий 1918 год. сж го обърнали на пепелище. Нѣколко кжщурки издигнати тукъ — таме около пепелището, останали по една случайность незасѣгнати отъ стихийния огънь и други около 30—40, издигнати върху пепелището отъ по-предприемчиви хора, сочатъ отъ далечъ нѣкогашния цвѣтущъ градъ; нѣколко мряморни стълбове показватъ мѣстата гдето нѣкога сж възвани корабитѣ, а разрушенитѣ крепостни стени, напомнятъ на рѣдкитѣ пжтници, че нѣкога презъ есеньта 1168 год. непристжпния този градъ, следъ кървавъ бой е станалъ плячка на нашитѣ стари предци, подъ водителството на още по-славния нашъ царь обединитель, Асенъ I, който въ своитѣ победоносни набѣги, е гонилъ далече задъ града византийскитѣ пълчища, а стенитѣ му разрушилъ.

Градъ съ славно минало и печално — дори страшно, настояще. А това е първата врата, върху която се спира погледа на идващия у насъ отъ далечния западъ морякъ, най-близката наша морска база до южнитѣ ни граници, гдето при посвѣтли бждници за нашето многострадално отечество, отъ което не вѣрвамъ Богъ да е вдигналъ за винаги благоволението си, часть отъ нашия черноморски флотъ, би могла при своитѣ действия да се приюти и да респектира съ присжтствието си нашитѣ бждащи противници, тъй както въ 1912 г. нашата малка черупка — миноносецъ „Дръзки", сплаши, рани тежко и прогони далече отъ нашия брѣгъ гордостьта на турския флотъ — кръстосвача Хамидие.



Миноносецъ „Дръзки" на котва въ Ахтополското заливче.
Фот. Г. Цалевъ 1924 г.

Населенъ е съ 1400 души бѣжанци отъ Бунаръ-Хисаръ и Яна, които живѣятъ въ 200 кжщи и колиби, отъ които 30 сж стари, останали незасѣгнати отъ пожара. Поминъка е много слабъ. Лозята, които едно време сж красели града, днесъ сж на изчезване, а беднякътъ-бѣжанецъ нѣма средства да ги замѣни съ нови. Дървенитѣ вжглища, които въ миналото сж давали препитание на стотици хора, днесъ се работятъ само наполовина, благодарение на липсата на капиталъ и усилващата се турска конкуренция. Земледѣлието е незначително. То не може да задоволи даже мѣстнитѣ нужди. Вноса на брашно отъ Бургазъ е доста голѣмъ. Остава риболовството. Но и то е спънато отъ липсата на капиталъ и държавна подръжка. Ахтополъ е по-право втори риболовенъ черноморски центъръ, следъ Созополъ, защото близостьта на двѣтѣ пълноводни рѣки Велека и Развала, му даватъ условия за това. Не по-малка спънка за развитието на риболова е и липсата на редовни съобщения. Каботажния параходъ „София" при хубаво време идва два пжти седмично, но презъ есеньта и зимата понѣкогажъ не се вестява и по цѣлъ месецъ. Липсата отъ едно поне малко по-удобно пристанище се чувствува силно. Въпрѣки незгодитѣ, въпрѣки примитивниятъ начинъ на риболуването, споредъ приблизителни сведения, наловено е:

| | | |
|---|---|---|
| *1923 год.*: Паламудъ . . . . . | 25530 | чифта |
| Сафридъ, леферъ и скомбрия | 4272 | кгр. |
| Торукъ . . . . . | 1310 | кгр. |
| *1924 год.*: Паламудъ . . . . . | 49800 | чифта |
| Сафридъ, леферъ и скомбрия (лошо време). | 400 | кгр. |
| Чирозъ . . . . . | 114600 | парчета. |
| Торукъ . . . . . | 300 | кгр. |
| Кефалъ . . . . . | 800 | кгр. |
| *1925 год.* до м. май. Чирозъ . . | 103000 | парчета. |
| Сафридъ . . . . . | 8800 | кгр. |
| Барбуна . . . . . | 90 | кгр. |
| Попчета . . . . . | 20 | кгр. |
| Отъ рѣкитѣ: Сомъ . . . . . | 180 | кгр. |
| Шаранъ . . . . . | 300 | кгр. |

Презъ 1923 год. риболувано е съ три чифта

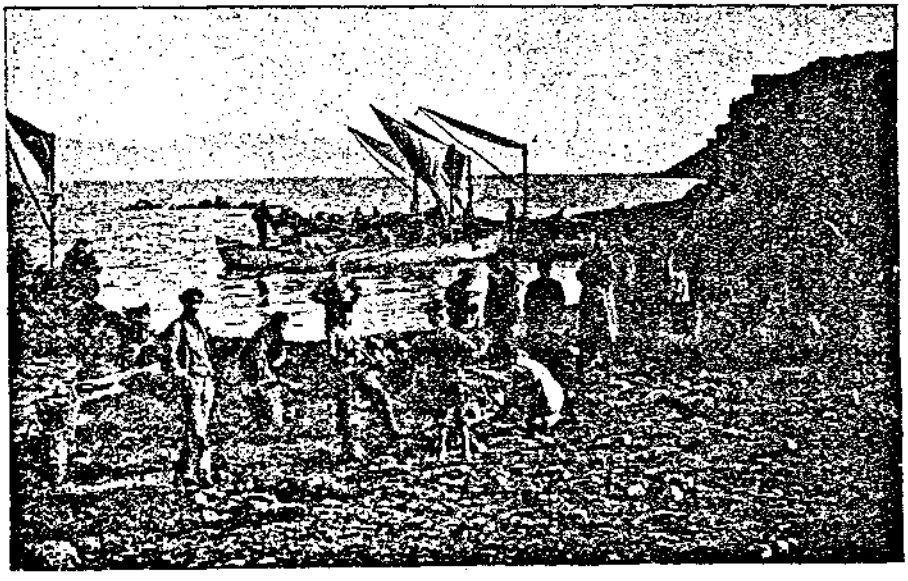
аламани и два таляна, а презъ 1924 год. съ петь чифта аламани и два таляна.

Риболовнитѣ кооперации биха могли да изиграятъ голѣма роль въ повдигане риболовството. Надѣвамъ се, че минаващитѣ презъ риболовното училище Ахтополски младежи, следъ завръщането си тукъ, ще заработятъ по-усърдно отъ мжчноподвижнитѣ имъ бащи, като дадатъ и нова насока на търсещитѣ поминъкъ тѣхни съграждани и увеличатъ числото на аламанитѣ на 16, колкото сж били до Балканската война. Сжществующата въ града строилня на аламани задоволява мѣстнитѣ нужди.

Въ цѣлата околность на Ахтополъ има изобилна и добра вода. Той е единъ отъ рѣдкитѣ кжтове по цѣлото крайбрѣжие, което природата е надарила съ това богатство. Въ срѣдъ града се издига голѣмъ резервуаръ, отъ който презъ цѣлото денонощие изтича изобилна вода за пиене. Климата е здравъ. Чистиятъ, дългъ около 800 метра плажъ, може да направи отъ това градче единъ отъ найдобритѣ и здравословни наши морски курорти. Но трѣбва инициатива, а тя е въ капитала, който рѣдко стига до тука.

Движението въ пристанището е било както следва:

| Години | Кораби пристигн. | Тона | Кораби заминали | Тона | Натоварено | Разтоварено |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1914 | 103 | 882 | 96 | 786 | 508439 | 226550 |
| 1919/20 | 82 | 893 | 78 | 874 | 593253 | 112187 |
| 1920/21 | 172 | 2653 | 170 | 2641 | 3384462 | 223390 |
| 1922/23 | 72 | 1430 | 72 | 1430 | 1763731 | нѣма свед. |
| 1923/24 | 131 | 1855 | 130 | 1851 | 2141172 | 225686 |



Месемврийски рибари

Сава Н. Ивановъ.

# КАРТОГРАФИЯ ЗА ЧЕРНО МОРЕ.

Още въ древнитѣ времена, Черното море и брѣговетѣ му, сж били описани отъ гърцитѣ. На основание тия описания сж съставлявани и карти, обаче, последнитѣ представляватъ само археологически интересъ, благодарение на непълнотата и неточностьта имъ.

Въ срѣднитѣ вѣкове, съ картографията на Черно море, сж се занимавали генуезцитѣ и венецианцитѣ, които въ посоченото време сж били найревностнитѣ мореплаватели изъ неговитѣ води. Найстарата срѣдновѣковна карта на Черно море е била начертана отъ генуезица Петъръ Весконте въ 1318 год., чийто оригиналъ понастоящемъ се пази въ Виенската библиотека*). Следъ нея следватъ картитѣ: отъ 1351 год. (намира се въ Лаврентийската библиотека въ Флоренция); отъ 1357 год., начертана отъ венецианцитѣ Францискъ и Доминикъ Цицигани (въ Пармската библиотека); отъ 1375 год., една отъ шестѣхъ карти на Каталанския атласъ (въ Парижката библиотека); отъ 1408 год., начертана въ Венеция отъ Никола Пасквалини (въ Виенската библиотека); отъ 1436 год. две карти отъ атласа на венецианеца Андрея Бианко (въ Венецианската библиотека „св. Марко"); отъ 1480 год., начертана въ Венеция отъ Граулоза Бенинкази (въ Виенската библиотека) и отъ 1497 год., начертана отъ графъ Hotomanus Fredutius, така наречената карта „на Фредуция".

Презъ последнитѣ вѣкове картографията на Черно море и брѣговетѣ му, както и описанието му, се дължи почти изключително на руситѣ. Работата на другитѣ народи въ това отношение (Франция, Англия и др.) се състои главно въ измѣрвания на дълбочинитѣ покрай южния и западния черномор-

*) Ф. Брунъ — „Черноморье", ч. I, Одесса 1879 год., стр. 74—77.

ски брѣгъ и носи по-вечето пжти случаенъ характеръ.

Руската картография на Черно море води началото си отъ времето на създаването на руския Азовски флотъ въ 1696 год., благодарение инициативата, настойчивостьта и съдействието на Петръ Великий. Първата снимка е тая на долното течение на рѣка Донъ, заедно съ часть отъ Азовското море, направена отъ Крюйсъ въ сжщата 1696 год. Резултатитѣ отъ тази снимка били издадени въ видъ на атласъ (на руски и холандски) въ 1703—1704 г. Малко по-рано, между 1701 и 1702 год. се появила пълната карта на Азовското море. Въ 1696 г. билъ изпратенъ отъ Керчъ въ Цариградъ руския корабъ „Крепость" и като резултатъ отъ това му пжтуване били първото измѣрване на черноморскитѣ дълбочини и първото описание на брѣговетѣ му. На основание тия данни въ 1704 год. била издадена — „Карта съ дълбочинитѣ на Черно море отъ Керчъ до Цариградъ и видоветѣ на брѣговетѣ му". По-нататъкъ, презъ XVIII-ия вѣкъ, били издадени много ржкописни и графирани карти на Черно море*) и отдѣлни планове за разнитѣ мѣстности по северния брѣгъ на морето между рѣкитѣ Днестъръ и Кубанъ. Въ времето на Екатерина Велика (1763—1796) моряцитѣ употрѣбявали наймного французската карта на Черно море, издадена въ Парижъ презъ 1775 год. Въ 1801 год. руситѣ предприели снимка на брѣга отъ Одеса до Цариградъ и отъ Цариградъ покрай Мало-Азийския брѣгъ до Самсунъ. Като резултатъ отъ тази снимка била съставена и първата обстойна карта на нашия — западно-черноморскиятъ — брѣгъ. Въ 1807 год. Будищевъ издалъ атласъ отъ частитѣ на Черно море а по-сетне въ 1817 год. се появила първата генерална карта на Черното море, заедно съ Азовското. Презъ времето отъ 1825 — 1836 год. руситѣ предприели нова обстойна снимка на черноморскитѣ брѣгове, отъ която въ последствие билъ съставенъ атласъ, издаденъ въ 1842 год. Организаторъ и ржководитель на тая снимка билъ известниятъ въ това отношение Капитанъ Манганари. По сетне картитѣ на капитанъ Манганари били изправени споредъ даннитѣ на по-новитѣ хидрографически снимки, а особенно съ даннитѣ на тия презъ 1871—1899 год., презъ който периодъ рускитѣ хидрографи опредѣлили пунктоветѣ астрономически. Следъ специалната руска дълбоководна черноморска експедиция въ 1890 и 1891 год., възползванъ отъ даннитѣ ѝ, И. Б. Шпиндлеръ съставилъ първата карта за релиефа на черноморското дъно. Въ 1899 год. била предприета пакъ хидрографическа снимка, която въ последствие дала даннитѣ за последната генерална карта на Черно море, издадена отъ руското главно хидрографическо управление въ 1902 год.

Ний — българитѣ — до сега не сме изследвали обстойно нашето черноморско крайбрѣжие. Само тукъ-тамъ въ прибрѣжието сж извършени следнитѣ хидрографически работи:

Въ 1897 год. морскиятъ офицеръ лейтенантъ Стойковъ е снелъ карта на Голѣмото Девненско езеро. Въ 1902 год. лейтенантъ Н. Недевъ (сега запасенъ капитанъ I рангъ) е снелъ обстойна карта на Варненскиятъ заливъ. Презъ пролѣтьта и лѣтото въ 1915 год., морскитѣ офицери, плаващи на миноносцитѣ, снеха планове на по-забележителнитѣ заливчета по нашия брѣгъ, а именно: Агатополъ, Василико, Портъ-Виза, Атлиманъ, Созополъ, Анхиало и Месемврия, кждето биха могли нашитѣ крайбрѣжни кораби да застанатъ на котва. Освенъ това и инженеритѣ отъ Варненското и Бургазското пристанища сж извъшили нѣкои откжслечни хидрографически работи по нашето крайбрѣжие, но до сега още тѣ не сж публикувани.

Въ разни времена, независимо отъ картитѣ за Черно море, сж издавани и ржководства за корабоплавателитѣ. Първото руско ржкописно ржководство за корабоплавателитѣ по Черно море е съставено въ 1835 год. отъ поручикъ М. Балиохинъ. Въ 1808 год. Будищевъ издалъ — „Лоция или Морски пжтеводитель", кждето, както подъ самото заглавие се обяснява, сж описани воднитѣ пжтища и входоветѣ въ пристанищата, заливитѣ на Азовското и Черното морета, Керченскиятъ и Босфорскиятъ проливи, вѣтроветѣ и теченията.

Първото печатно руско издание, въ което се е описвало всестранно Черното море, до колкото това е било необходимо за корабоплаванието, е било издадено въ 1851 год. Въ 1867 год. било отпечатано второто издание, наречено — „Лоция на Черното море". То е било редактирано отъ капитанъ-лейтенантъ Е. С. Павловский, който направилъ сжществени подобрения, като вмъкналъ въ него нуждитѣ поправки и допълнения. Третото издание, излѣзло подъ редакторството на щабсъ-капитанъ Н. А. Постниковъ въ 1892 год. е подъ названието: „Лоция на Черното и Азовското морета". Въ 1903 год. излѣзло четвъртото издание подъ сжщото название; съставителя на това издание — лейтенантъ Бухтеевъ — освенъ другитѣ подобрения, които направилъ въ него, е вмъкналъ и даннитѣ на последнитѣ научни експедиции въ Черно море. Последното издание (петото) на руското описание за Черно море, излѣзе презъ време на общо-европейската война въ 1915 год. въ гр. Петроградъ. То е редактирано отъ полковникъ Глазовъ и е издадено отъ Главното Хидрографическо управление на Морското министерство. Описанието на Азовското море излѣзе отдѣлно въ следующата 1916 год. подъ название: „Лоция на Азовското море". То е редактирано отъ зап. генералъ-лейтенантъ Андрѣевъ и издадено сжщо отъ Главното хидрографическо управление въ Петроградъ. Последнитѣ две книги напълно и обстойно описватъ Черното и Азовското морета, колкото това е нуждно за мореплавателитѣ. Тѣ сж необходимо помагало за всѣки морякъ, който плава изъ тия морета.

Подобно на рускитѣ описания на Черно море и другитѣ морски държави (Англия, Франция, Германия и др.) иматъ съответнитѣ издания по описанието на Черно море, които сж необходими ржководства за тѣхнитѣ мореплаватели по нашето море.

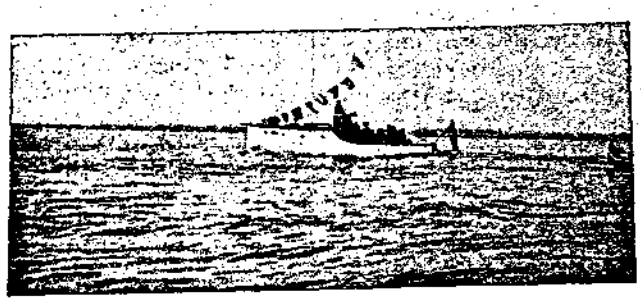
Ние — българитѣ — и въ това отношение сме останали много назадъ. Макаръ, че живѣемъ вече 13 вѣка по западния брѣгъ на Черното море, ние все още не сме намѣрили време да го изучимъ и опишемъ обстойно. Време е вече да пристжпимъ къмъ това. Своето, ний най-добре трѣбва да познаваме!

гр. Бургазъ, корабъ „Строги"
9 май, 1925 год.

*) Въ 1771 г., въ Венеция, била издадена — „Карта на северната часть на Отоманската империя" — отъ венецианския морски инженеръ Запони, която обхващала и Черното море.

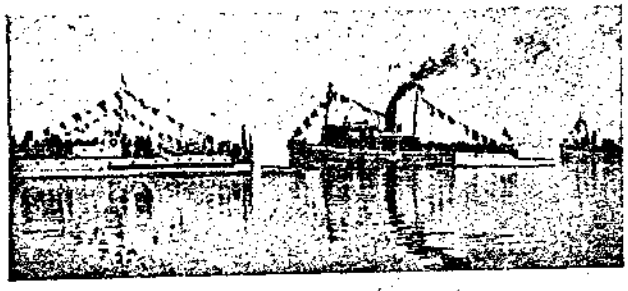
# ТЪРЖЕСТВО НА ДУНАВА.

Русенскиятъ гражданинъ г. Хуго Шоберъ е подарилъ на Дунавската Полицейска Служба една моторна яхта, която споредъ неговото желание била кръстена „*Тила*".

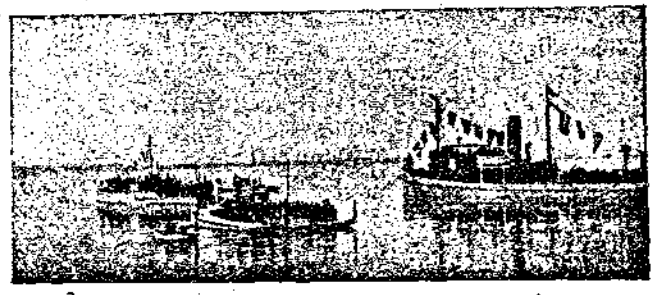


Моторната яхта „Тила".

Кръщенето на яхтата се е състояло на 15. XI. 1925 г. при тържествена обстановка при масовото присжтствие на Русенскитѣ граждани, официалнитѣ лица, военнитѣ части и всички спортни и др. организации.

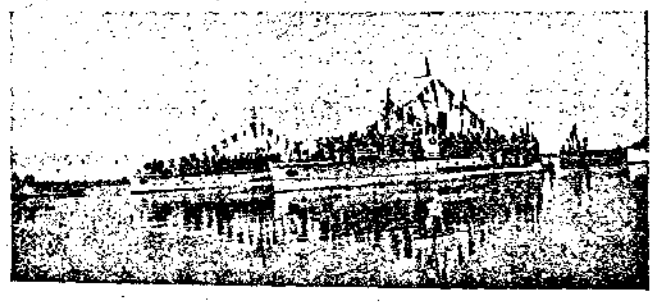


Моторната яхта „Тила" преди кръщенето ѝ.



Кръщенето на яхта „Тила".

Следъ кръщенето на яхтата „Тила" я окичватъ съ сигнални знамена.



Група отъ присжтствующитѣ кораби съ гоститѣ си.
Русе — Фот. Мутаторъ.

Бонкаръ.

# ХАВЪРСКИТѢ ПИЛОТИ.

Въ морското дѣло една отъ най-важнитѣ служби е пилотската —. Пилота, или лоцмана, е морякъ отъ особенъ родъ. Той е длъженъ, пренебрегвайки опастностите за себе си, въ тихо или бурно време, зиме и лѣте, при всичкитѣ условия да излиза на открито море, да посреща корабитѣ и да ги вкарва въ пристанищата. Присжтствието на пилота върху кораба избавя капитана отъ много отговорности и е радость за цѣлия корабъ.

Пилота е длъженъ да следи за фароветѣ, шамандуритѣ и за всичкитѣ особенности на брѣговетѣ, той е длъженъ да избира фарватера си съобразно голѣмината на всѣки корабъ и да го въведе въ пристанището. Отговорностьта на пилота се свършва следъ като кораба здраво се е заловилъ съ котвитѣ си о дъното.

Трѣбва да се види какъ тѣ влизатъ въ пристанището, особенно въ лошо време, за да си представи човѣкъ поне отчасти труднитѣ маневри, посредствомъ които пилота при най-малъкъ ходъ води тѣзи съвременни гиганти презъ тѣснитѣ канали и заграждения, приспособени за сравнително малки кораби. Трѣбва да се чуятъ изъ устата на самитѣ пилоти разказитѣ имъ за драматическитѣ епизоди на живота имъ, за да се разбере на какви страшни опастности сж изложени тѣ всѣкидневно. Случаитѣ, когато пилота съ цѣлия си екипажъ изчезва безследно, не сж рѣдки. Въпрѣки всичкитѣ мѣрки и приспособления, списъка на жертвитѣ на пилотската служба постоянно се увеличава.

Въ настоящия очеркъ искамъ да опиша малкото си морско пжтешествие, въ което бѣхъ свидетель на пилотската служба и опастностите ѝ.... Но преди това — ще кажа нѣколко думи за пристанищната пилотска служба. Въ Хавръ, гдето подробно я изучвахъ, тя е раздѣлена на три етапа: служба на семафоритѣ, служба на „малки растояния", която обема районъ до три мили около входа на пристанището, и служба на „голѣми разстояния", съ районъ на десетки мили околовръсть. А излизането на пилотитѣ въ тази или онази посока става по жребие.

Възнаграждението на пилотитѣ за тежката имъ работа е много малко, понеже сумитѣ се събиратъ върху нетото — регистрови тона; напр. корабъ съ брутенъ тонажъ — 3000 тона — ще плати най-много за около 1800 тона — нето. Такса за въвеждането е 13 стотинки на тонъ за малкитѣ разстояния и 19 ст. — за голѣмитѣ разстояния. А за извеждането — таксата е двойно по-малка.

Пилотитѣ се комплектуватъ отъ плавалитѣ на море не по-малко отъ 6 години и то последователно — половинъ година на платноходи, половинъ година — на параходи.

Болшинството отъ хаварскитѣ пилоти притежаватъ собствени лодки. Тѣзи лодки обикновенно сѫ дълги около 17 метра и широки около — 3; построени сѫ много здраво и отъ най-добъръ материалъ; добре сѫ екипирани и всѣкога сѫ въ изправность. Отдалече тѣзи лодки могатъ да се познаятъ по чернобѣлитѣ имъ бортове, по които, както и на платната имъ, сѫ нанесени съ черна боя: номера, името на лодката, котва и началната буква на пристанището, къмъ което принадлежатъ На море отличителния имъ признакъ е бѣлия флагъ съ черна котва и трицвѣтенъ знакъ, намѣстенъ на клотика на главната мачта, за да може лодката да се вижда отдалече. Презъ нощьта пилотитѣ запалватъ на мачтитѣ си бѣлъ фенеръ, който се вижда по цѣлия хоризонтъ и отъ време на време пущатъ ракети за да показватъ мѣстото си.

Екипажа на пилотската лодка се състои отъ: пилотътъ, помощника му, матрозъ и юнга.

Сега ще опиша пѫтешествието си съ хавърския пилотъ г. Дюперне, на борта на кораба му „Ластовичка“:

Собственика й е човѣкъ около петдесеть годишенъ съ симпатично лице, а очи — пълни съ смѣлость и доброта.

Помощника му е — Фердинандъ Мюлеръ. Той е приятель и другарь на Дюперне. Мюлеръ познава работата си чисто по немски: акуратность, добросъвѣстность, честность и неуморность. Той е високъ, здравъ, като главната мачта на кораба, силенъ — като лъвъ, изумително — пъргавъ и е неизтощенъ комикъ, способенъ да се шегува и предъ лицето на смъртта... Матрозътъ се нарича — Александъръ. Доколкото Мюлеръ е живъ, пъргавъ и разговорливъ, дотолкозъ пъкъ Александъръ е бавенъ въ движенията си, спокоенъ и мълчаливъ. Той всѣкога е доволенъ и, макаръ да не бърза, усърдно върши работата си... По-малкия братъ на Александра — Батистъ, е юнгата. Той е младъ и върху него лежи всичката работа. Освенъ прѣкитѣ си длъжности, той изпълнява и много други: прави кафе и чай, мете и чисти лодката, излъсва бронзоветѣ, готви ядението, самъ го поднася, мие сѫдинитѣ: върши всичката онази работа, която въ голѣмитѣ кораби се извършва отъ нѣколко души.

А „Ластовичка“ е прекрасно, осемгодишно корабче, най-бързоходното — отъ всичкитѣ пилотски — въ Хавъръ. Вѫтрешностьта му е раздѣлена на три части: въ преднята се пазятъ запаснитѣ платна, внимателно завити въ чехоли; систерна съ сладка вода, готварска машина и вѫглища; въ средното отдѣление — четире, особено устройство, легла, сандъци съ разни напитки и куфари съ вещитѣ на екипажа. Въ срѣдата на това помѣщение, здраво завинтена въ подътъ, е поставена маса, около която сѫ наредени четири столове, сѫщо завинтени въ подътъ. Инструментитѣ, картитѣ и разни други прибори се пазятъ тука. Третото отдѣление служи изключително — за килеръ, гдето стоятъ разнитѣ провизии и запаси. Има и малъкъ трюмъ, гдето стоятъ приборитѣ за изхвърляне на вода и нѣкои принадлежности за корабчето: вериги, запасни котви и т. н.

Рано сутриньта презъ септемврий на 1903 г. при силенъ западенъ вѣтъръ и доста силно вълнение напустнахме пристанището. Докато закусвахме вѣтъра спадна, а, като излѣзохме на палубата, „Ластовичка“ едва вървѣше. Предъ насъ се разтвори панорамата на Хавръ и тѫжнитѣ му брѣгове, между които се отдѣляха носъ Антиферъ. Южния брѣгъ съ градищата: Трувилъ, Довилъ и Вилеръ — бѣше обвитъ въ тъмносиня мъгла.

Лодката скоро съвсемъ спрѣ. За да не си губимъ времето напраздно Мюлеръ заповѣда на Батиста да хвърли вѫдицитѣ въ морето. Тука имало скумрии. Благодарение грижата на Мюлера, на обѣдъ ще имаме прѣсна риба... Около насъ върху вълнитѣ хвърчатъ чайкитѣ, кайенскитѣ водорѣзи и други морски птици.

Цѣлия день прекарахме въ безвѣтрие. Презъ нощьта излѣзе вѣтрецъ, подъ който тръгнахме и обходихме Гевския носъ, чийто фаръ обхваща хоризонта на 27 мили и е единъ — отъ най-силнитѣ върху френскитѣ брѣгове. Той е елекрически и проблѣсва презъ всѣки 10 секунди.

Мюлеръ дежурй до полунощь. Презъ цѣлото време престояхъ горе до него и, пушейки, наслаждавахъ се отъ остроумието и безкрайнитѣ епизоди на Мюлера, който непрекѫснато разказваше. Въ полунощь Александъръ го смѣни, а азъ и Мюлеръ отидохме да спимъ.

На следния день бавно вървѣхме напредъ, но въпрѣки това презъ нощьта успѣхме да видимъ — свѣтлината на Барфлерския носъ и фара върху носъ Леви. Електрическия Барфлерский фаръ има 71-метрова кула, отъ която той обгръща хоризонтъ отъ 55 мили съ два ослѣпителни бѣли проблѣсъка презъ всѣки 10 секунди. А фара върху Леви, сѫщо електрически, понеже е много по-нисъкъ, обхваща хоризонтъ само до 13 мили, като проблѣсва презъ три минути — еднъжъ съ бѣлъ проблѣсъкъ, еднъжъ — съ червенъ.

Около 2 часа презъ нощьта се видѣха свѣтлинитѣ на английскитѣ фарове. Тука морето винаги се вълнува и ний почнахме да се клатимъ. Попаднахме въ мѣстата, гдето риболовнитѣ кораби ловятъ риба, която после отнасятъ въ Хавръ. Въ корабчето ний имахме отбелязани корабитѣ, които се очакваха, знаехме тѣхнитѣ имена, тонажнитѣ имъ и всички останали подробности... Ний трѣбваше да избѣгваме малкитѣ кораби и да гледаме да ловимъ голѣмитѣ —, защото тѣ даватъ голѣма печалба... Предъ насъ изкочиха нѣколко пилотски лодки: наши конкуренти — трѣбваше да ги отбѣгнемъ...

Настѫпи деньтъ. Далекогледитѣ ни се направляватъ къмъ всички гоcоки на хоризонта, но нито единъ корабъ не пада подъ очитѣ ни. Около обѣдъ видѣхме платната на единъ голѣмъ платноходъ и, при липсата на конкуренти, ударихме насреща му, цепѣйки като стрѣла зеленитѣ води на Ламанша... Но щомъ се приближихме, до борта на парахода видѣхме друга пилотска лодка, чийто собственикъ съ тържествующа усмивка върху моста, горе — мина край насъ.

Отиваме по-нататъкъ... Край насъ съ шумъ минаха още два гиганта, съ пилоти на мостоветѣ имъ...

...Следъ това цѣли три денонощия съ сжщия успѣхъ шарихме изъ Ламанша... На четвъртия день се оказа, че провизиитѣ ни сж на свършване и, съ убито сърдце, решихме да се върнемъ въ Хавръ. Обратния ни пжть не бѣ веселъ: съпжтницитѣ ми бѣха много огорчени поради неуспѣха, а покрай тѣхъ и азъ не можѣхъ да бжда веселъ. Вѣтърътъ почти нѣмаше, затова едва шавахме.

Следъ обѣдъ безвѣтрието се замѣни съ силенъ вѣтъръ и „Ластовичка" пое... Малко следъ това на хоризонта задъ кърмата ни се подаде слаба струя димъ. Мюлеръ, чрезъ далекогледната си тржба, реши, че този димъ е отъ голѣмъ параходъ, който иде за въ Хавръ. Очаквайки парахода намалихме хода си. Когато парахода се приближи и се оказа, че нѣма още пилотъ на борта му Дюперне му даде знакъ и заедно съ Александра скочиха въ малката ни лодка, която спустнахме отъ пилотското ни корабче. Поеха двамата къмъ парахода... Да се качишъ на такъзъ гигантъ е трудна работа. Макаръ и да бѣ спрѣлъ машината си, но вълнитѣ около него минаваха, като голѣми широки джги, които не допущаха лодчицата да се приближи. Но Дюперне ловко се възползва отъ една вълна, която го отхвърли близо до кораба и отъ върха на сжщата вълна, той въ мигъ се хвана за вжжената стълба, спусната отъ парахода, а въ следния мигъ лодката бѣгаше назадъ отъ борта на парахода... Не ще и дума, че Дюперне бѣ залѣтъ отъ глава до крака, но той вече здраво се държеше за стълбата и чевръсто лазѣше нагоре. Тази моряшка маневра е много опасна: най-малкото неловко движение и погрѣшка въ разпредѣление на миговетѣ — и човѣкътъ е загубенъ, а лодката става на парчета о борта... Но за наше щастие — всичко мина благополучно и ний съ Мюлера съ облекчение си въздъхнахме щомъ видѣхме Дюперне е върху палубата на парахода. Александъръ се върна, премѣтнахме лодката вжтре, а парахода бѣ далече предъ насъ, когато се пустнахме задъ него... Около насъ се носѣха буревестницитѣ. Мюлеръ взе сериозно изражение, но непрестана да пуща шеги.

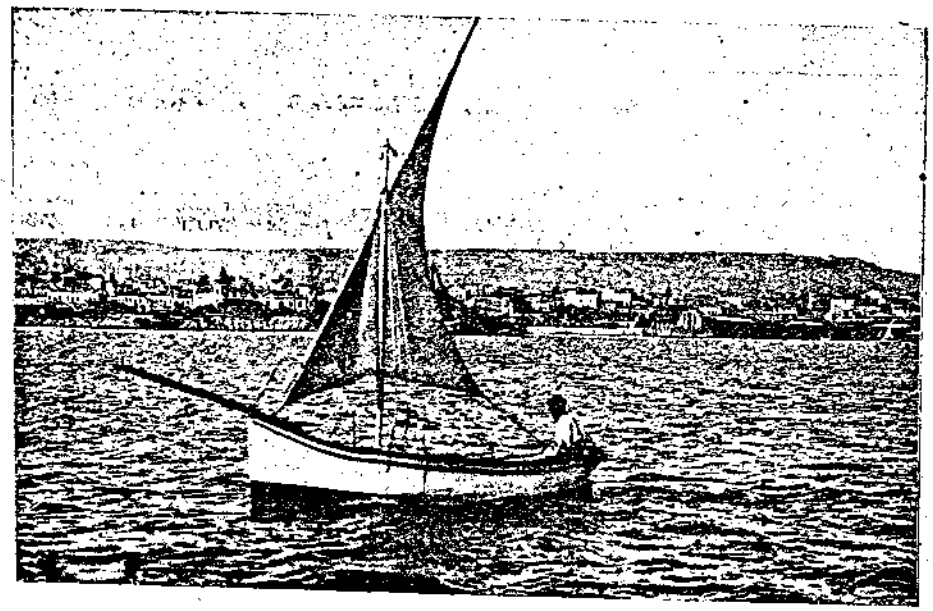
Настжпваше нощьта. Вѣтърътъ и вълнението се усилваха. . . . Намалихме платната. Нощьта бѣ ужасна: като да бѣхме въ циклонъ. Лѣгахъ да спя и пакъ ставахъ. Корабчето ни се хвърляше отъ връхъ въ яма, отъ яма въ връхъ. . . . Всичко трещѣше и всичко бѣ въ непрекжснато клатене. Пищене, вой, съскане, скърцане, шумътъ на морето, звънътъ на металическитѣ части, които се триеха или удрѣха въ незакрепенитѣ предмети—всичко това се смѣсваше въ такъвъ ужасенъ хаосъ, който може да се разбере, само когато се види и преживѣе.

Мюлеръ, стоящъ на щурвала съ равнодушието на древния стоикъ, бѣ обливанъ отъ вълнитѣ. Въпрѣки, че бѣ облѣченъ въ непромокаеми дрехи и ботуши, по изражението му, приличалъ билъ на „гжба, потопена въ солена вода"... Тъй мина цѣлата нощь: дълга, ужасна и мжчителна нощь! „Ластовичка" се държеше и хвърчеше въ и надъ вълнитѣ, които я биеха, като барабанъ, отъ всѣкжде.

Презъ деньтъ вѣтъра поотслабна, но морето бѣ все тъй яростно. Минахме покрай Барфлера и смѣтахме, че къмъ вечерьта ще стигнемъ въ Хавръ, ако рече Господь... Вечерьта бѣхме въ Хавръ.

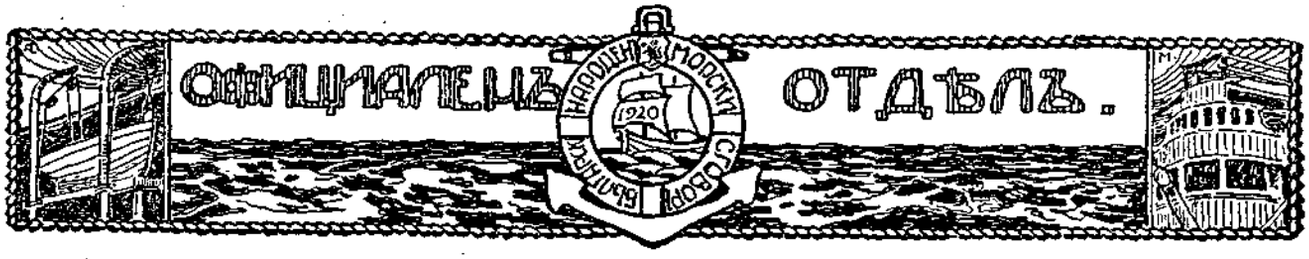
...Очудватъ се на пожарникаритѣ, рискуващи живота си за спасението на чуждитѣ имоти и животъ, а за самоотверженитѣ пилоти, изпълняващи сжщата длъжность, никой нищо не знае... Съ този си очеркъ искахъ само бѣгло да засѣгна тази празднина.

Превелъ отъ руски: *П. А. Шишковъ.*



Въ Варненското пристанище

Фот. К. А. Терзистоевъ. 1925 г.




## Получени отговори въ главн. упр. тѣло на Б. Н. Морски Сговоръ въ връзка съ изпратения въпросникъ презъ май 1924 год.

**До Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ — Варна.**

*Господа,*

Притежавамъ четвъртата кн. на сп. „Морски Сговоръ", въ която намирамъ единъ въпросникъ. Последния прочетохъ съ голѣмъ интересъ и си позволявамъ да Ви отговоря по-долу на следнитѣ точки: 3, 6, 19 които азъ съмъ наклоненъ да подведа подъ единъ знаменатель, а именно: Разумно ли би било за българина т. е. българското народно стопанство да даде друга насока на своето стопанско развитие т. е. да насочи своитѣ усилия повече къмъ морето.

Отговаряйки на тѣзи три точки, азъ мисля, че едновременно отговарямъ и на 34 точка. Както отбелѣзахъ въ статията си „България и морето" (вижъ сп. „Западно Ехо", Leipzig 1924 г.), азъ схващамъ, че Българския Народенъ Морски Сговоръ може успѣшно да продължава своето сѫществуване само тогава, когато действува реално. До тогава, докато живота на Българския Нар. Морски Сговоръ се дава отъ живота на неуморнитѣ му днешни рѫководители, безъ, обаче, той да се свърже съ реалностьта — азъ не виждамъ дълготрайность у него. Б. Н. М. Сговоръ трѣбва да има свой собственъ животъ. Бихъ казалъ, той трѣбва да дава, но не и да получава животъ. А това ще стане тогава, когато той започне да допринася полза на народното ни стопанство. При днешното състояние на Сговора, обаче, гледамъ на него крайно песимистично, защото нѣма никакъвъ елементъ, който да кара отдѣлнитѣ индивиди или публични корпорации да търсятъ, да чувствуватъ нужда, да питатъ за Българския Народенъ Морски Сговоръ. За сега, за менъ нѣма никакво съмнение, че ако по една или друга причина създателитѣ и неуморни днешни рѫководители на Б. Н. М. Сговоръ се отстранятъ, той веднага ще рухне.

Отъ това именно Б. Н. Морски Сговоръ трѣбба да се предпази. Тъкмо поради тази причина схващамъ, че се е появилъ въпросника и тъкмо поради нея азъ си позволявамъ да отговоря на горнитѣ точки.

Причинитѣ, които сѫ повлияли на българина да не ангажира въ голѣма степень своя животъ съ мореплаването и директното използване на морето, не трѣбва да диримъ нито въ историята, нито въ психологическото състояние на българина, а изключително въ економическитѣ условия, при които той е заставенъ да живѣе. Отъ това следва, че е съвършенно естественно и разумно, какво, българитѣ, които, както се казва въ точка шеста сѫ „възприели гръцката религия, култура, военна организация и т. н. — не сѫ възприели и гръцкия стремежъ къмъ морето". Сѫщия въпросъ може и единъ гръкъ да си зададе, а именно: защо гърцитѣ, които съседничатъ съ единъ народъ, отдалъ се въ толкова голѣма степень въ земледѣлско отношение, не го последва?

Преди всичко, за да се отдаде единъ народъ въ своята си главна професия въ дадено направление, трѣбва за това да има известни обективни причини. Подъ обективни причини разбирамъ всички ония елементи — условия — които му подсказватъ, че, ако употрѣби своя трудъ въ това или друго направление при използването на природата, ще се почувствува по-добре, въ смисъль, да се прехранва, да се облича и т. н. по-добре. Следователно, неговитѣ нужди ще бѫдатъ по-добре удовлетворявани. И това е единствения лостъ на природата, която при известно състояние на техниката ни привлича къмъ дадено използване на нейното съдържание. Ако българина и днесъ още страни отъ морето, единственната причина за това е, че той не вижда, не мисли, че би могълъ по-лесно да удовлетвори своитѣ нужди, ако ангажира своя трудъ въ мореплаване или мореизползване.

Грѣшно е, когато нѣкои мислятъ, че англичанина, гърка, норвежеца и пр. били по природа моряци, че тази наклонность у тѣхъ била вродена. Хората не се раждатъ нито моряци, нито земледѣлци, нито добри желѣзари. Въ впоследствие тѣ ставатъ такива. За това, обаче, не ги потиква никаква история, никакви предания, а самата околна срѣда. Ако единъ земледѣлецъ получава 2 пѫти по-добри резултати при сеидбата на бобъ или на тютюнъ, отколкото на царевица или пшеница, въ скоро време ще забелѣжимъ, че производителитѣ на царевица и пшеница, ще станатъ производители на бобъ и тютюнъ. Ако единъ търговецъ на парфюми мисли, че ще може да спечели два пѫти по-вече отъ покупката и продажбата на кокали, той ще се откаже отъ хубавата миризма на първия артикулъ и ще прибѣгне къмъ втория. Никой, въ областьта на грамадната часть на народнитѣ стопанства, не стопанства въ това или онова направление само отъ угодничество или други подобни мотиви, а изключително за свое лично добро. Последното е цельта — първото е средство. Постига ли се цельта чрезъ друго средство въ областьта на единъ и сѫщъ промишленъ отрасълъ — стопанскитѣ дейности биватъ насочвани къмъ него. Постига ли се тя въ областьта на другъ промишленъ отрасълъ, ние ще забележимъ всекидневно трансформиране. И единъ хубавъ день ние виждаме, че добритѣ земледѣлци сѫ станали добри индустриалци, добритѣ моряци — добри земледѣлци и добритѣ индустриалци — добри моряци.

Прочие, не трѣбва да ни безпокои факта, че гърцитѣ били по-морски народъ отъ насъ, че гърцитѣ били по-голѣми владѣтели на морето отъ насъ. Това е твърде естествено. Най-напредъ гръцкия народъ заема едно такова мѣсто между околнитѣ народи, което му позволява и повелява да борави по-вече въ водата, отколкото въ сушата.

Ала, това не засѣга само Гърция спрѣмо другитѣ народи, но и Гърция спрѣмо Гърция. За цельта е по-удобно въ известни случаи, а въ други единствено средство да си служи само по море въ своитѣ сношения съ собствената си страна. Така ли е съ България? Ето защо, самия този фактъ достатъчно вече говори, дали историята или психологията е станала причина гърка по-вече да борави отъ българина съ морето.

Щомъ България граничи и може да се сношава съ цѣлия свѣтъ по вода, трѣбва да приемемъ че българското народно стопанство има нужда отъ морски съобщителни средства и „морячество", както е формулирана въ въпросника точка 19. На този въпросъ азъ бихъ могълъ положително да отговоря само подъ резервата: въ известна степень. Подъ известна степень разбирамъ, че при днешнитѣ, па може би и утрешни условия, българина би могълъ успѣшно да борави въ морско отношение само въ известенъ размѣръ на онова, което той обмѣня съ чуждитѣ народни стопанства. Противното, поради редъ условия, за сега ние не можемъ да направимъ, па и като че ли, не би било разумно да направимъ отъ чисто економически причини.

Недавна четохъ въ „Известията" на Бургаската търговско-индустриална камара една статия подъ заглавие „Естествени мѣрки за подпомагане развитието на търговското ни мореплаване", въ която се препоржчва едно изкуствено засилване на нашия морски флотъ. Азъ оставамъ на страни невѣрнитѣ сведения за нормалното количество на внесенитѣ и изнесени стоки отъ българското народно стопанство и приемамъ, че посоченото число отъ автора на статията — 200,000 тона — е вѣрно и съставлява половината на „товаро-обема ни съ чужбина". Пита се, прочие, какво количество параходи трѣбва да притежава българското народно стопанство, за да може горното количество стоки само да си внесе и изнесе. Отговора на този въпросъ не е така лесенъ. Той се нуждае преди всичко отъ всестранно изучване на мѣстонамирането на пазаря т. е. неговата отдалеченость отъ нашето народно стопанство, видътъ на артикула, съ който най-много се работи и съоржженията на портоветѣ, гдето става товаренето и разтоварването на стоката.

Едвамъ когато подробно се изучатъ тѣзи три точки, тогава ние бихме имали смѣлостьта да говоримъ и препоржчваме, че разумно би било, какво количество „отъ товаро-обема ни съ чужбина" да става съ кораби собствени на българското народно стопанство.

На това мѣсто азъ нѣма да се впускамъ въ подробности и конкретно изучване на поставенитѣ по-горе три въпроса, а само общо ще отговоря.

Ако нашия пазарь бѣше изключително Цариградъ или Одеса, да предположимъ, тогава лесно можемъ да изчислимъ какъвъ тонажъ наши кораби сж необходими да изнесътъ презъ годината 200,000 тона зърнени храни, напримѣръ. Ако приемемъ, че ние разполагаме само съ 2000-тонни параходи, които наедно съ товарянето и разтоварянето се нуждаятъ отъ 15 дена, излиза, че безспирно единъ параходъ ще може да отнесе въ Цариградъ или Одеса въ продължение на една година 48,000 тона или 200,000 тона ще могатъ да бждатъ пренесени презъ сжщото време съ помищьта на 4 парахода. Ала, въ действителность условието не е така просто. Защото, пазаритѣ, гдето българското народно стопанство купува и продава своитѣ стоки, не отстоятъ само на едно разстояние и то толкова, колкото отстои Цариградъ или Одеса. Нашитѣ зърнени храни, въ своята си голѣма часть, се изнасятъ за пристанища, стоящи съ дни и седмици далекъ отъ нашитѣ черноморски такива. Въ последния случай единъ параходъ отъ 2,000 тона по никой начинъ не би могълъ да пренесе 48,000 тона стока въ годината. Ето защо, при по-дългитѣ разстояния, необходими сж по-вече кораби за пренасянето на равно количество стоки. Сжщото влияние оказватъ и съоржженията при товаренето и разтоварването. При наличностьта на по-усъвършенствувана техника, всѣко едно по-бавно товаряне и разтоварване е равносилно на принудено бездействие на кораба. И колкото това бездействие е по-продължително, толкова работоспособностьта на кораба е по-ограничена, толкова по-вече кораби сж необходими за пренасянето на дадено количество стоки до известно разстояние.

Къмъ тѣзи две точки, обаче, трѣбва да прибавимъ и една трета, която е сжщо така отъ голѣмо значение за необходимостьта отъ известенъ флотъ за дадено народно стопанство. Това условие се състои въ разпредѣлението на количество стока по време на пренасянето. Дали една стока по известни причини, трѣбва да се изнесе или внесе въ по-кратко или по-продължително време, опредѣля голѣмината т. е. количеството кораби, необходимо да извърши пренасянето. При всички останали равни условия всѣко по-кратко необходимо време за пренасяне изисква по-голѣмо количество кораби. Напримѣръ, ако горнитѣ 200,000 тона трѣбва да се пренесатъ въ продължение само на единъ месецъ до Цариградъ, необходими сж, при горнитѣ ни условия, 50 параходи, — за 2 месеца 25 парахода и т. н.

Както е известно, външната износна търговия на България се състои отъ такъвъ родъ артикули, които по известни причини налагатъ износа да се извърши въ голѣмата си часть презъ и първитѣ три месеци на всѣка година. Отъ това следва, че България се нуждае отъ повече кораби, ако желае сама да си изнесе хранитѣ, отколкото, ако изнасянето можеше да се извърши равномѣрно презъ всички месеци на годината.

Дали българското народно стопанство трѣбва да увеличи, запази или намали своя търговски флотъ, е въпросъ на едно по-дълбоко изучване, отколкото автора на въпросната статия въ „Известията на Бургазската Търговско-Индустриална Камара" е направилъ. Работата се касае до една тънка смѣтка, която мжчно се подава на единъ теоретикъ.

Ако на този въпросъ не намирамъ сили у себе си да отговоря, казвамъ безъ всѣкакво колебание, че българското народно стопанство трѣбва да разполага съ известенъ търговски флотъ — дори и въ ония случаи, когато този флотъ е една тяжесть отъ частна гледна точка. Ползата отъ единъ такъвъ флотъ, при известна морска политика, би била отъ общо значение, отъ народостопанско значение, а именно: да не позволява експлоатацията вършена отъ чуждитѣ параходни компании, дори да причинява конкуренция между сжщитѣ.

Въ това направление Б. Н. М. Сговоръ има широко поле за работа. Той трѣбва да проникне въ оградата на нашето полудържавно параходно дружество, влѣзе въ контактъ съ отдѣлнитѣ му Fach leute и отъ тѣхъ получи ценни сведения, относно неговата дейность. Тогава Бълг. Парах. Д-во

ще престане да бжде единъ годишенъ подаръкъ само на 5—6 души и ще стане благодать на цѣлото ни народно стопанство. Само така схващамъ азъ и участието на държавата въ него. Ето, прочие, поле за работа на Б. Н. М. Сговоръ!

Приемете, господа, отличнитѣ ми къмъ Васъ почитания.

Варна, 10 априлъ 1924 г.

**Д-ръ Тодоръ Обрѣшковъ.**

## БЪЛГАРСКИ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ
ГЛАВНО УПРАВИТЕЛНО ТѢЛО

*До Господина*
*Министра на Желѣзницитѣ, Пристанищата, Пощитѣ и Телеграфитѣ*
*София.*

*Уважаемий Г-нъ Министре,*

Имайки предъ видъ плана на повѣреното Ви министерство за постройки на малки пристанища и скели по Черноморското крайбрѣжие (узаконенъ съ закона за разширение на желѣзно-пжтната мрежа и на пристанищата отъ 24 юний т. г.), а сжщо така назрѣлата нужда за крайбрѣжието отъ постройката на тия пристанища и по поводъ на спора между гр. Василико и с. Кюприя за постройката на тѣхнитѣ пристанища, Б. Н. Морски Сговоръ мисли, че ще бжде полезенъ на повѣреното Ви министерство, ако Ви изложи становището си за постепенностьта, при която ще трѣбва да следва постройката на крайбрѣжнитѣ по Черно-море пристанища.

На първо мѣсто ще трѣбва да върви, безспорно, довършването постройката на пристанището въ гр. Созополъ. Вложенитѣ до сега средства за тая постройка биха отишли съвсемъ на пусто, ако по една или друга причина се преустанови тая постройка; започнатиятъ и недовършенъ вълноломъ сигурно ще бжде разрушенъ отъ морскитѣ вълни, ако не се взематъ мѣрки за бързото му довършване. Сриването на вълнолома би означавало едно уронване престижа на българската техника, би донесло излишни щети за държавното съкровище и най-сетне силно би забавило и поскжлило постройката на пристанището въ Созополъ. Наредъ съ довършването на вълнолома, трѣбва да се започне прочистването и удълбочаването на заливчето между града и най-близкото до него островче, и веднага следъ това да се започне постройката на една надлъжна дървена кейова стена, която да осигури възможностьта за приставание на параходитѣ до самия брѣгъ и бързото имъ и удобно товарение и разтоварвание.

Излишно е да изтъкваме тукъ каква голѣма стопанска и културна роля ще играе пристанището въ гр. Созополъ и следователно — колко необходимо се явява бързото довършване на това пристанище.

На второ мѣсто и успоредно съ постройката на Созополското пристанище ще трѣбва часъ поскоро да започне и постройката на това въ Анхиало. Тоя градъ е третиятъ по голѣмина на нашето Черноморско крайбрѣжие, тукъ ежегодно се произвеждатъ 15—20 милиона кгр. соль, още толкова вино и грозде, тукъ е едничкото калолѣчебно езеро въ България; това бързо развиващо се, даже при днешнитѣ крайно лоши съобщителни средства, въ културно и стопанско отношение, градче, ще стане голѣмъ производителенъ и морелѣчебенъ центъръ съ откриването на тѣснолинейниятъ желѣзенъ пжть и постройката на неговото пристанище. Нуждата отъ това последното отдавна трѣбваше да бжде задоволена и ако сега се пристжпи най-сетне къмъ тая постройка, ще се даде не само на града Анхиало, но и на цѣлото народно стопанство още единъ лостъ за неговото издигане и развитие; отъ друга страна, въ близко бждаще, следъ започване експлоатацията на тѣснолинейниятъ пжть, ще се съзнае направената съ него грѣшка и ще се наложи нейното поправяние, като линията се превърне въ желѣзенъ пжть съ нормална ширина.

Природнитѣ условия за постройката на пристанище въ Анхиало сж твърде благоприятни: Анхиалскиятъ полуостровъ завършва въ морето съ цѣла редица каменни греди и плитковини, които намаляватъ силата на вълнитѣ при източни и североизточни вѣтрове, служейки като естественъ вълноломъ и по този начинъ запазватъ доста много залива на Анхиало, който отъ друга страна е съ чисто пѣсъчно и тинесто дъно. Следователно, както постройката на вълнолома, тъй и удълбочаването, на басейна не ще изискватъ много средства. Въ техническо отношение сжщо нѣма да се срещнатъ спънки, защо близката каменна кариера е свързана съ Анхиало чрезъ тѣснолинейка, а освенъ това Дирекцията на желѣзницитѣ и пристанищата и безъ това строи седемъ вълнолома за укрепяване полуострова; ще трѣбва значи, следъ тѣхното завършване, да се построи, по сжщиятъ начинъ, още единъ — пристанищниятъ вълноломъ.

Въ финансово отношение, сжщо така, едва ли ще се срещнатъ затруднения, защото работитѣ по постройката на пристанището, както тия по укрепяване полуострова, ще се подпомогнатъ парично и отъ фонда „Анхиалски солници" на солопроизводителитѣ.

Наредъ съ пристанищата въ Созополъ и Анхиало, ще трѣбва да се започне и постройката на това въ Василико. Това градче е главното пристанище на Странджанския край, чийто богатства въ горско, минно и риболовно отношние Ви сж твърде добре известни, но за съжаление, тия богатства, поради липса на съобщения, не се използватъ или се използватъ много слабо. Параходната връзка на Василико съ Бургазъ, при лошо море, а особенно пъкъ зимно време, е почти невъзможна и следователно, налага се постройката на едно малко пристанище, което да осигури използванието на водниятъ пжть, а чрезъ това, бързото стопанско развитие на цѣлиятъ край. Но пристанището ще има и голѣмо културно и национално значение, защото странджанската область все още стои откжсната като нѣкаква „колония" или „нова земя".

Въ техническо отношение постройката на Василиковското пристанище ще бжде улеснена отъ скалиститѣ греди, които ограждатъ значителна часть отъ заливчето, като го оставятъ открито само отъ североизтокъ. Възражението, че дъното на залива било каменисто и корабнитѣ котви не можели да се задържатъ, е неумѣстно. Дъното, макаръ каменисто, е достатъчно дълбоко, а следъ постройката на пристанището, закотвянието на корабитѣ ще стане почти излишно.

Отъ заинтересовани мѣста се прави предложение да се спре започванието постройката на Василиковското пристанище и съ отпустнатитѣ кре-

дити да се започне постройката на това въ с. Кюприя, като по-належащо. Колкото и да е необходимо едно малко пристанище въ Кюприя, естествено е, че това не може да послужи за мотивъ да се спре една постройка и вмѣсто нея да се започне друга. Отпуснатитѣ за пристанището въ Василико кредити ще трѣбва да се използватъ и строежа на това пристанище трѣбва да се ускори, за да може въ едно близко бждаще да видимъ часть отъ богатитѣ природно, но твърде изостанали въ културно и стопанско отношение „нови земи", свързани съ голѣмитѣ наши крайбрѣжни центрове, а чрезъ тѣхъ и съ цѣлата страна.

Наистина, не е малка нуждата отъ пристанища и въ останалитѣ селища по Черноморското крайбрѣжие, но не би могло да се иска започването постройката на всички едновременно, защото подобенъ строежъ не би билъ по силитѣ на държавата, а не е въ интереса и на крайбрѣжието, защото разпръскването на ржководнитѣ сили, на техническитѣ и материални средства на много мѣста едновременно, сигурно би довело до една обща мудность и до едно много по-голѣмо закъснение въ окончателното довършване на цѣлата пристанищна мрежа по брѣга, отколкото ако се върви постепенно отъ единъ пунктъ на други.

Успоредно съ освобождаването на държавнитѣ средства отъ постройкитѣ на пристанищата въ Созополъ, Анхиало и Василико, ще трѣбва усилено да започне постройката и на тия въ Ахтополъ, с. Кюприя, Месемврия и устието на рѣка Камчия.

Националното, културното и стопанското значение на едно пристанище въ гр. Ахтополъ е безспорно голѣмо. Намиращо се на нашата южна граница, лежащо въ подножието на пълната съ природни богатства Странджа-планина, представляващо всички условия за едно бързо развитие на морското риболовство и населено съ едно трудолюбиво, но бедно население, това градче безспорно заслужава по-голѣмъ интересъ отъ страна на държавата и естественно е, че не бива то да се остави още за дълги години безъ тъй необходимата нему връзка и лостъ за развитието му, а именно безъ едно малко, удобно, както за мореплаването, тъй и за риболовството, пристанище.

Наредъ съ Ахтополъ стои и голѣмото, едничко (освенъ Св. Никола) чисто българско село на Черноморското ни крайбрѣжие, Кюприя. Богатствата, съ които природата щедро е надарила околноститѣ на това село, и много удобниятъ му просторенъ и естественно запазенъ заливъ, отдавна биха го превърнали въ единъ голѣмъ търговски и промишленъ центръ, ако тукъ не се намираше едно отъ най-опаснитѣ гнѣзда на маларията. Близкото унищожавание на това гнѣздо е първото условие за процъвтяването и развитието на цѣлия Кюприйски край, а това пъкъ развитие ще направи още по-необходима постройката на едно малко пристанище.

Сжщитѣ природни богатства, сжщитѣ удобства, но и сжщиятъ неджгъ, както с. Кюприя, има и устието на рѣка Камчия. Тукъ отбелѣзанитѣ условия сж може би още по-рѣзко подчертани: великолепното държавно горско стопанство Лонгоза и отличната пригодность на рѣка Камчия за създаване отъ нея на ефтенъ воденъ пжть, правятъ още по-належаща постройката тукъ на едно пристанище, отъ друга страна и маларията тукъ е още по-страшна, като не допуща развитието около рѣката даже на малки селища. Но тъкмо за това, постройката на едно малко пристанище въ устието на рѣка Камчия, става още по-необходима, защото именно пристанището и канализацията на рѣката сж предусловието за унищожаването на маларията.

Най-сетне не бива да се пренебрегва нуждата отъ пристанище и въ гр. Месемврия. Нѣкога той е билъ главното пристанище на Южна България и е съперничелъ съ Варна. Днесъ търговското му значение е засѣнчено отъ гр. Бургасъ, но за това пъкъ значението му като морелѣчебно мѣсто е нарастнало твърде много.

Отъ друга страна, Месемврия си остава единъ добъръ производителенъ центъръ; неговото риболовство, лозарство и винарството чакатъ създаването на съобщителни средства, за да се развиятъ и разцъвтятъ. Независимо отъ това, тукъ природнитѣ условия за едно пристанище сж почти сжщо тъй благоприятни, както и въ Анхиало, а освенъ туй и отъ старитѣ римляни сж ни останали основитѣ на единъ вълноломъ, които ще облекчатъ още по-вече пристанищната постройка.

На край, Б. Н. Морски Сговоръ апелира къмъ Васъ, Господинъ Министре, да вземете присърдце изобщо нуждитѣ на нашето Черноморско крайбрѣжие и да направите всичко възможно за тѣхното, макаръ и постепенно, но бързо задоволяване.

Варна, 15. XII. 1925 год.

**Председатель: П. Стояновъ.**
**Гл. Секретарь: Г. Славяновъ.**

---

## СЪОБЩЕНИЕ № 15.

1. На 29 м. м. Панагюрското гражданство събрано въ салона на читалището *„Виделина"* следъ сказката „Развитие, цели и задачи на Б. Н. М. С." отъ члена отъ Пловдивсия клонъ *Ат. Георгиевъ* и апела на секретаря на сжщия клонъ г-нъ *Обрейковъ*, е основанъ клонъ на Б. Н. М. С. въ сжщия градъ съ 45 члена въ началото.

За временно управително тѣло и контролна комисия били избрани:

**Управително тѣло.**

Председатель: *Лука Зумпаловъ;*
Подпредседатель: *Ив. Юруковъ.*
Секретаръ: *Ив. Чолаковъ.*
Касиеръ: *Цв. Джуджева.*
Членъ: *А. Маджарова.*

**Контролна комисия.**

Председатель: *Кацаровъ.*
Секретаръ: *П. Геровъ.*
Членъ: *И. Бировъ.*

2. Професора по стопански науки Д-ръ *Г. Петковъ* начиная отъ 16 Декемврий т. г. е започналъ да чете беседи въ клоноветѣ Русе, Търново, Ст.-Загора, Ямболъ на теми:

1) *Проблема на Тихия океанъ.*
2) *Черно море и желѣзопжтната ни политика.*
3) *Значението на Солунъ като пристанище.*
4) *Течното гориво, мореплаването и стремежи за неговото владение.*

3. Професора отъ Софийския университетъ *Консуловъ* се е отзовалъ на поканата на Главното Управително Тѣло да чете нѣкои беседи въ клоноветѣ на Б. Н. М. С. въ градоветѣ София, Плов-

дивъ, Плѣвенъ и др. на теми свързани съ живота на морското дѣло, условия за животъ въ водата, нравитѣ на рибитѣ и риби.

4. За постигане една планомѣрна дейность въ организационно отношение на клоноветѣ въ Южна България, Управителното тѣло на Пловдивския клонъ на Б. Н. М. С. е решило да свика една конференция за обмѣна на мисли въ това отношение.

Конференцията ще се състои на 20 декемврий въ Пловдивъ съ дневенъ редъ:

1) Съгласуване на организационната дейность на клоноветѣ.

2) Записване членове и образуване нови клонове.

3) Размѣна на мисли върху културната дейность на клоноветѣ и изпълнение на отдѣлнитѣ точки отъ дейната програма.

4) Разни.

5) Главното Управителното Тѣло на Б. Н. М. С. урежда съ съдействието на читалищния съюзъ беседи за клоноветѣ на Б. Н. М. С. съ лектори:

Професоръ *Д-ръ А. Златаровъ — „Изъ тайнитѣ на морето“* и

Професоръ *Д-ръ Параскевъ Стояновъ — „Морето като лечебенъ факторъ“*.

Секретарь: *Власевъ*.

**По случай праздника на моряцитѣ,** предсѣдателя на Б. Н. М. Сговоръ е изпратилъ поздравителна телеграма до Н. В. Царя на която Негово Величество е благоволилъ да отговори съ следната телеграма:

Двореца—София

Съ задоволство приехъ хубавитѣ приветствия, които ми изпращате отъ името на Б. Н. М. Сговоръ по случай вчерашния праздникъ на моряцитѣ. Като благодаря сърдечно, изпращамъ моя поздравъ на всички радетели за българската морска идея и пожелавамъ тя да крепне все по-вече въ сърцата и преуспява въ хубави и народополезни дѣла.

*Царьтъ.*

Телеграмата, съ която председателя на Б. Н. М. Сговоръ поздрави Н. В. Царьтъ, е следната:

Негово Величество Царя
Двореца — София.

По случай праздника на всички моряци отъ името на Б. Н. М. Сговоръ поднасямъ на неговия Върховенъ покровитель и на първиятъ български морякъ искренни поздравления и сърдечни пожелания за здраве и благоденствие. Нека покровителя на моряцитѣ, Св. Никола, Ви подкрепя въ тежката задача да държите здраво кормилото на държавния корабъ и да насочвате българската морска идея къмъ все по-голѣмо разцъвтяване.

Председатель: *Стояновъ*.

(Приключенъ на 11.XII.1925. г.).

СЪКРАЩЕНИЯ:

М. С. — „Морски Сговоръ“.

А.

**Alvanitino.** — „За нашето морско риболовство“ (в. Търговско-Промишлена Защита“, год. XIV, брой 709, Варна 1.X.1925 г., стр. 1).

**Alvanitino.** — „Переспективитѣ на българскитѣ портове“ (сжщия вестникъ, брой 708, стр. 1).

**Alvanitino.** — „Варна—Бургазъ“ (сжщия вестникъ, брой 712, стр. 1—2).

**Albrecht-Vierow.** — „Lehrbuch der Navigation und ihrer mathematischen Hilfswissenschaften“. (Herausgegeben und vollständig neu bearbeitet von D-r B. Soeken und Janssen; R v. Deckers Verlag, Berlin 1925).

Б.

**Башмаков, П. И.** — „Маячное дело и его историческое развитие“. Ленинград, 1925 г. (Ред-Издат. Отдел. Морскаго Ведомства, 218 стр. цена 4·40 зл. рубли).

**Berget, A.** — „La Mer“. Encyclopedie par l'image — Paris 1925. (Hachette, цена 2·50 франка).

**Барбаръ, Л.** — „Улеснения за износа чрезъ презокеанската менителница“. (Изв. на Бургазката Търг.-Индустр. Камара, год. IX, брой 28, Бургазъ 10.X.1925 год., стр. 2 и 3).

**Брънековъ, Т.** — „Море и Туризъмъ“. (М. С., г. II, брой 9 Варна XI.1955 год., стр. 9).

**Bauer et Millack** — „Danzigs Handel in Vergengenheit und Gegenwart“. Danzig 1925. (A. W. Kafmann Verlag).

В.

**Воденъ спортъ.** — Съвети за плувцитѣ. (В-къ „Спортъ“, год. I, брой 79, София 18 IX 1925 г., стр 2).

**W.** — „По исканията на Варна“. (в. Търг.-Промишлена Защита“, год. XIV, брой 711, Варна 16 X. 1925 год., стр. 2).

**Върб.** — „Русенската резолюция противъ Варна“. (Сжщия вестникъ, брой 710, стр. 2).

**Welsch, S.** — „Der Glühkopfmotor in Schiffahrt Industrie und Landwirtschaft“ Berlin 1925 (I. Springer, цена 7·20 зл. марки).

Г.

**Гилбертъ, Г.** — „Френско откритие за предсказване на времето“. Превелъ отъ френски Н. П. Ивановъ — (Морска библиотека, № 12, Варна XI.1925 г., стр. 30—32).

**Galster.** — „England, Deutsche Flotte und Weltkrieg“. Kiel 1925. (I. Scheibles Verlag, 200 стр., цена 6·50 зл. марки).

**Grätsch.** — „Der Funkdienst an Bord eines Handelsschiffes“. Berlin 1925. (E. S. Mittler & Sohn, 31 стр., цена 13·75 зл. марки).

**Гласъ отъ морското дъно.** — (в. Свободна Речь, год. II, брой 495, София, 21.X.1925 г. стр. 3).

**Добревъ, К.** — „Къмъ издигане благосъстоянието на Варна". (в. Варненска Поща, год. VIII, брой 2055, Варна. 29.IX.1925 год., стр. 1).

**Defant.** — „Gezeitenprobleme de Meeres in Landnähe". Hamburg 1925. (Henri Grand, 80 стр. съ фотографии, цена 7 зл. марки).

**Драгулевъ, Ст. А.** — „Село Кюприя". (М. С., год, II, брой 10, Варна XII.1925 год., стр. 7—9).

**Дренски, Пенчо.** — „Скумбрията и лова ѝ по нашето крайбрѣжие". (сп. „Ловна Просвѣта", г. I, брой 5, Варна X.1925 год., стр. 10—12).

Е.

**Единъ голѣмъ успѣхъ на рибарската кооперация въ Варна.** — (Варненски Окржженъ Вестникъ, год. VI, бро„ 16, Варна 23 X 1925 г., стр. 1 и 2).

И.

**Ивановъ, Сава Н.** — „Разпредѣление на температурата на черноморскитѣ води въ дълбочина". (сп. Морски Сговоръ, год. II, брой 8, Варна, октомврий 1925 г., стр. 7—8).

**Ивановъ, Сава Н.** — „Съставъ, плътность и соленость на черноморската вода". (сжщото списание, брой 9, стр. 5—9).

**Ивановъ, Сава Н.** — „Газове, съдържащи се въ черноморската вода". (Сжщото списание, брой 10, стр. 4—7).

**Изложение на Българския Народенъ Морски Сговоръ по индустриалниятъ морски риболовъ.** (Приложение къмъ кн. № 10 на сп. „Морски Сговоръ" год. II Варна 1925 год.).

К.

**Кандиба, проф. Б. Н.** — „Русское портостроительство в период войны 1914—18 г." Ленинград 1925 г. (Выш. Совет Нар. Хоз. Труды Отдела Водного Строительства. Материали по торговым портам. Выпуск 7, 303 стр. Атлас — 38 листов. Цена 14·75 зл. рубли).

**Котельниковъ, Дим. К.** — „К вопросу о продъжительности навигации по Северному Морскому Пути". (Оттиск из „Тоговою Флоти" — декамбрь 1924).

**Консуловъ, Д-ръ Ст.** — „Черноморскиятъ наученъ институтъ и неговото значение". (в. „Слово", год. IV, брой 1034, София 12 XI.1925 г., стр. 4).

**Köster, A. Professor.** — „Seefahrkarten der alten Aegypter". — Meereskunde, Samlung volkstümlicher Vorträge. Heft 165 — (E. S. Mittler Sohn, Verlagsbuchhandlung — Berlin SW 68. Цена 0·75 зл. марки).

**К.** — „Югославия и Болшевикитѣ". (в. „Правда", г. IV, брой 898, Пловдивъ, 1925 г.).

Л.

**Laughton. I. C.** — „Figures de proue et arrières des vieux navires", London 1925. (Halton and Truscott)

**Людевикъ, Н.** — „Парусный Спорт". Елементарное руководство для любителей. (Изданіе Р.И.О. Ленинградского Губпрофсовета, 1925 г. Съ 135 страници, 110 рисунки и 8 таблици).

**Люлински, Ив.** — „Италиянскитѣ презморски съобщения". (в. „Народна отбрана", год. VII, бр. 1255, София 4.XII.1925 г., стр. 5—7).

**Люляковъ, Д. Марч.** — Край морето при Варна". (сп „Венецъ", год. III, кн. 2, София X. 1925 г., стр. 98—108).

М.

**V. Montey.** — „Die beiden **Meteore** der deutschen marine". Berlin 1925. (E. S. Mittler & Sohn, 32 стр., цена 0·75 зл. марки).

**Meville.** — „Der Kreuzer". Berlin 1925 (R. C. Schmid & Co., 130 стр., съ три картини, 5 таблици и 50 рисунки въ текста подвъзарна, цена 4 зл. марки).

**М. П.** — „Линейный корабл" — Популярное описание устройства, организации и боевой служби корабля — (Лг., изд. „Прибой" 1925).

**Минковъ, В.** — „Созополъ". Сп. „Български Туристъ", год XVII, брой 8, София IX.1925 год., стр. 129—130).

**Mulach, G. A.** — „Schiffahrt im Wandel der Zeiten" Stuttgard 1925 (Herausgegeben von Dieck & Co.).

**Моровъ, Т.** — „Хранителната стойность на рибата. (Сп. „Ловна Просвѣта" год. I, брой 4, Варна, IX.1925 г., стр. 4—6).

**М-ва, Нев.** — „Писмо отъ Месемврия". (в. „Свободна Речь", год. II, брой 479, София 1925 г.).

**Мждровъ, Н.** — „Морето" — Стихове — (М. С., г. II, брой 10, Варна XI.1925 год., стр. 1).

**Marineleitung.** — „Handbuch für die West und Nordküste Norwegens". Berlin 1925. (D. Reimer in Komm.).

Н.

**Napp-Zinn, D-r A. F.** — „Rheinschiffahrt 1913—1926"; Verlag Julius Springer, Berlin. Цена 14 зл. м.).

**Недѣлковъ, Д-ръ Ал.** — „Държавния детски санаториумъ при гр. Варна". (М. С., год, II, бр. 9, Варна, XI 1625 год., стр. 3—5).

О.

**О-въ, И. Л.** — „II редовенъ съборъ на Б. Н. Морски Сговоръ и решенията му". (в. „Правда", год. IV, брой 861, Пловдивъ, 5 IX.1925 г.).

П.

**Pohl.** — „Der deutsche Unterseebootkrieg". Stuttgart 1925. (Ferdinand Enke, 45 стр., цена 2 зл. м.).

**Пашмаковъ.** — „II-я редовенъ съборъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ на 27, 28, 29 30 августъ 1925 год.". (М. С., год. II, брой 8, Варна X.1925 год, стр. 3—5).

**Пецовъ, Г.** — „Нашия държавенъ флотъ". (Сжщото списание, кн. № 9—11).

**Писаркинъ, Т.** — „Буря". — Откжслекъ отъ писмо на единъ морски практикантъ. (Сжщата книжка на списанието, стр. 12—13).

Р.

**Римский-Корсаковъ, П. В.** — „Служба по обезпечению безопасности кораблевождения". Вып. I и II. Ленинград 1925. (Курс Военно Морскаго Гидрографического Училища).

**Raulin, G. de.** — „L'industrie de la pêche". Paris 1925. (Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales).

**Rutter, O.** — „The new Baltic States and their future". London 1925).

С.

**Schwieker.** — „Hamburg". (Hamburg, Hanseatische Verlagsanstalt, 1925. Съ 188 стр., много фотографии и скици, цена 54 зл. марки).

**Scheer.** — „Deutschland Stellung zur See". Halle a. S. 1925. (Buchhandlung des Waisenhauses, цена 0·20 зл. марки).

**Симовъ, Инж. С.** — „Най-голѣмия воденъ пжть въ Европа. (Сп. на Бълг. Инженерно-Архитектно Д-ство, год. XXV, брой 18, София. IX. 1925 год, стр. 294—295).

**Северовъ.** — „Обичамъ, майко, морето". — Стихове (М. С., год. II, брой 8, Варна, X.1925 г., стр. 1)

**Славяновъ, Г.** — „Българско Параходно Д-во по Дунава". (Сжщата книжка на списанието, стр. 5—7).

**Славяновъ, Г.** — „Стремежа на Сърбия къмъ морето". (Сжщото списание, кн. 9, стр. 1—3).

**Славяновъ Г.** — „Излаза на Бѣло море". (Сжщото списание, кн. № 10, стр. 2—4).

**С, Г.** — „Германското морско риболовство презъ 1924 год.". (Сжщата книжка на списанието, стр. 9—12).

**Скрежинъ, И. Б.** — „Мореизнание". (Сжщото списание, кн. 9, стр. 5—6).

**Stahmer, Max.** — „Fischhandel und Fischindustrie". (Verlag von Ferdinand Enke in Stuttgard. Второ преработено издание, подвързано, цена 29 зл. марки).

Т.

**Траяновъ, Т.** — „Морския вѣтъръ". — Стихове. — (в. „Време", год. I, брой 3, Варна, 28 XI.1925 год., стр. 2).

**Торосъ.** — „Конгреса". (М. С., год. II, бр 8, Варна. X.1925 г., стр. 8—11).

**Тирпиц, А.** — „Из воспоминаний". — Перевод с немецкого Д. П. Кончаловского с предисловием В. Гурко Кряжина. — (Москва — Ленинград. Госуд. Из-во, 1925, 246 стр. Цена 1 руб. 50 к.).

**Tramond, J. Reussner, A.** — Eléments d'Histoire Maritime et Coloniale Contemporain (1815—1914)" Paris 1924. (Société d'éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 728 страници).

**Филиповъ. Н.** — „Варна". (Сп. Български Туристъ XVII, книга 8, София, X 1925 г., стр. 126-128).

**Floericke, R.** — „Wundertiere des Meeres". Stuttgart 1925. (Verlag Franck, цена 2 зл. марки).

**Frothingham, Th. G.** — „The naval history of the world war". Vol. II. The stress of sea power, 1915—1916. Cambridge, 1925. (Harvard University Press, цена 18 шилинга).

Х.

**v. Handel-Mazetti** — „Die österreichisch ungarische kriegsmarine vor und im Weltkriege", (Klagenfurt, Carl Röschmar, 1925).

**Холадняк, Ал.** — „Аврора". — Боевое революционое прошлое крейсера „Аврора". (Лг., РИО Морведа, 1925).

**Hopmann, Admiral.** — „Kriegstagebuch eines deutschen Seeofiziers". Berlin, 1925. (A. Scherl, цена 11 марки).

**Hérubel, M. A.** — „Le port de Boulogne sur-mer". Étude d'économie Maritime. Paris 1925. (Société d'éditions géographiques, maritimes et Coloniales. 60 стр., цена 7 франка).

Ч.

**Чихачевъ, М. П.** — „Исторически прегледъ на замръзванията въ басейна на Черно море". (Морска библиотека, книжка № 12, Варна, XI.1925 год., стр. 1—30). Преводъ отъ Н. П. Ивановъ.

**Чернякъ, Е.** — „Варна и переспективитѣ ѝ". (В-къ Търговско-Промишлена Защита, год. XIV, бр. 709, Варна I—X.1925 г, стр. 2).

Ш.

**Шокальский, Ю.** — „О течениях в поверхностных слоях Северного Полярного моря". Отд. оттиск).

**Шишковъ, П. А.** — „Погребение на море". (М. С., год. II, бр. 10, Варна XII, 1925 г., стр. 12—14).

## „Романътъ на единъ младъ морякъ."

Романъ въ две части — отъ П. А. Шишковъ.

Въ това си второ съчинение автора съвършенно се е оттърсилъ отъ натурализъма, който до голѣма степень понижи стойностьта на първия му трудъ — „Пазачитѣ на фара". А пикантнитѣ сцени, изнесени тамъ — не сжществуватъ тукъ, — може би, затова, защото неговия герой — Владимиръ — е още младъ морякъ и, свръхъ това — излѣзълъ е отъ почетно семейство, гдето е ималъ условията да живѣе по-културно... Владимиръ, или Мирко, както го нарича автора, е синъ на богатъ столичанинъ... Той отъ малъкъ се пристрастява къмъ четене на пжтешествията, обича природата, живота подъ откритото небе, ловджийския животъ, тъй ефектно представенъ отъ Майнъ Рида — любимеца на нашата младежь отъ преди войнитѣ, — и тази му страсть къмъ широкия, невидения свѣтъ — го докарва въ Варна, гдето за пръвъ пжть вижда морето и гдето постжпва, като доброволецъ-кормчия, въ кормчийската школа на флота... Тукъ въ флота, гдето е зачисленъ Мирко, читателя заедно съ Мирко се запознава съ общия редъ и условията на флотския казарменъ животъ, съ брѣга и неговитѣ особенности, съ службата върху нѣкогашния ни миненъ кръстосвачъ „Надежда", който въ романа е изнесенъ подъ името „Евдокия", гдето Мирко е зачисленъ като ученикъ-кормчия... Следъ известенъ периодъ служба, прекарана „на шамандура", „Евдокия" заминава въ плаване изъ цѣлото Черно-море, гдето подъ редъ сж описани пристанищата, които посещава кръстосвача; изнасятъ се вжтрешния редъ на корабната служба въ време на плаване, навигационната служба, морскитѣ пейзажи, дневнитѣ и нощнитѣ учебни бойни стрелби на крейсера, който излѣзълъ въ края на пролѣтьта, връща се въ началото на есеньта... И нѣкогашната служба върху „Надежда", като въ кинематографъ, е приповторена въ романа му. И, незадоволилъ се автора съ обиколкитѣ изъ Черно-море, той извежда героя си изъ южнитѣ морета и наново ни описва прелеститѣ и линията, вѣроятно, на единственото ни параходно д-во, гдето сега Мирко е зачисленъ, като практикантъ-кормчия въ парахода „Борисъ"... А духътъ на песимизъмъ, който вѣе въ героитѣ му на „Пазачитѣ на фара" — тукъ е замѣненъ съ оптимизъмъ, вѣроятно, затова, защото Мирко е младъ, жизнерадостенъ, и е съ безкрайно желание да види широкия свѣтъ, да обиколи моретата и единъ день да направи дълго-дълго морско пжтешествие съ своята сегашна симпатия, Радка, която той е оставилъ въ София... А Радка го тревожи напоследъкъ съ мълчанието си и единствената причина на тжга у него сега произтича само по разлжката му отъ Радка... Любовната интрига между него и Радка е оплетена добре и, доколкото той е прямъ, откровенъ и истиненъ въ отношенията си съ нея — дотолкозъ пъкъ тя отъ своя страна е вече неясна и уклончива —

съ него, защото презъ време на две-три-годишното му отсжтствие отъ столицата, тя е успѣла да завърже любовни отношения съ единъ студентъ въ столицата. И, като следствие, на тази нова Радкина любовна връзка, въ момента, когато Мирко я научава — той скжсва съ Радка и напуща отечествения си параходъ въ Пирей. Той ѝ пише прощално писмо, въ духа на своя идеализъмъ, прямота и непокварененость и си заминава по широкия свѣтъ безъ да ѝ даде адреса си и безъ да си дава смѣтка, че той става дезертьоръ... Тъй свършва първата часть, която съставлява две трети отъ цѣлия романъ.

Въ втората часть ний срещаме Мирко въ английския параходъ „Капуртхала", въ Аденъ. Срещаме го преобразенъ, като воленъ отшелникъ, който остава вѣренъ на първата си любовь и си казва: „Ако тя е падняла, като ме е отхвърлила, азъ не искамъ да падна, затова нѣма да я отхвърля". Той ѝ е вѣренъ въ своята платоническа любовь и до известна степень е преобразенъ, като маниякъ, въ любовьта си къмъ Радка. А отъ заминаването си отъ Пирей до днесъ той не е писалъ нито на нея, нито на родителитѣ си, писалъ е само на свои бивши другари-моряци отъ „Евдокия"... Тукъ въ Индийския океанъ, той получава писмо отъ Радка, която му изтъква, че отдавна, много отдавна тя е била отхвърлена отъ студента и сега плаче по Мирко, който е сега за нея — все и вся... Владимиръ се озарява отъ новия животъ, подмладява се, праща ѝ пари да дойде до Цариградъ, отдето той ще я води въ Америка, нѣкогашната имъ мечта. Той не смѣе да се завърне въ отечеството си, поради необмислената си постжика, когато напусна „Борисъ"... Бързо сега той рѣже моретата отъ Бомбай до Цариградъ, гдето се среща съ Радка. Вѣнчаватъ се въ Фенеръ, въ черквата Св. Стефанъ и новобрачната двойка заминава за Америка... Наново автора си е въ сферата на своитѣ морски описания, докато се открие фара на Свободата въ Ню-Йоркъ, отдето той праща своитѣ герои въ една славянска колония, гдето ги оставя въ миренъ и спокоенъ семеенъ животъ...

Много бихме желали този втори трудъ на г. Шишковъ да види по-скоро бѣлъ свѣтъ, защото по замисъль той стои надъ първия му, — а главно, той поднася съ голѣма вѣрность и яснота живота на военния морякъ, и нѣкогашния ни хубавъ животъ върху кръстосвача „Надежда, гдето автора самъ е служилъ.

Сжщевременно тази книга, вѣроятно, отъ около осемь печатни коли, обикновенъ форматъ — ще може да се даде въ ржцетѣ и на десеть-годишнитѣ деца, нѣщо, което не можемъ да кажемъ и за „Пазачитѣ на фара".

Н. М.

# Кратъкъ курсъ по рибознание и теория на рибарството.

отъ **А. Нечаевъ,**

Учитель-ихтиологъ въ практическото рибарско училище; издание на М-вото на земледѣлието и държ. имоти, бюро за рибарството; 58 стр. 1925 г. — София.

Малко спретнато, популярно издание върху риболова и рибната промишленость, кждето накратко и въ сбита форма сж дадени най-необходимитѣ, бихъ казалъ за всѣки българинъ, сведения, относно рибата и рибарскитѣ занаяти. У насъ не липсватъ съвсемъ, научни изследвания върху морската фауна, — тя е застжпена, съ нѣколко свои типични представители и въ учебницитѣ по естественна история, но у насъ липсваха до сега, каквито и да било популярни издания изобщо върху рибарството. Книжката на г. Нечаевъ иде да отговори на една нужда и поне отчасти да допълни една голѣма празднина.

Въ първата часть на книгата сж описани главнитѣ видове черноморски риби, които сж отъ по-по-сжществено значение за риболова, т. е. тъкмо тия риби, които ний вмѣсто да познаваме, най-добре, почти никакъ не познаваме, защото въ нашитѣ учебници ний изучаваме по-скоро чуждитѣ риби, а на своитѣ дотолкова не обръщаме внимание, че даже нѣмаме български названия за тѣхъ.

По-нататъкъ г. Нечаевъ разглежда условията, при които живѣятъ рибитѣ въ Черно-море: температура, соленость, планктонъ, дълбочини, вълнения, течения и пр., следъ което минава на риболовнитѣ райони въ Черно-море и на рибарскитѣ уреди. Главата за рибарскитѣ уреди е особенна интересна, защото въ това отношение ние българитѣ сме почти съвършенно невежи, ний не познаваме даже тия примитивни средства, съ които нашитѣ отъ чужда народность рибари рибуватъ въ водитѣ на морето, а камо ли пъкъ тия модерни уреди, които отдавна би трѣбвало да намѣрятъ своето приложение и предъ нашитѣ брѣгове.

Една малка статистика на риболова въ чужбина и у насъ много красноречиво изтъква голѣмата ни изостаналость въ използуването на морскитѣ богатства; въ Англия и Япония се лови годишно по около единъ милиардъ кгр. риба, Исландия, Съединенитѣ Щати, Норвегия, Русия ловятъ по 600—900 милиона кгр., Канада, Португалия, Франция, Германия, Дания, Холандия, Швеция ловятъ по 100 до 500 милона кгр., а ний улавяме годишно едва до 2 милиона кгр. риба, т. е. отъ 50 до 400 пжти по-малко, отколкото отъ другитѣ малки като насъ държави.

Следва едно системно и пълно, макаръ кратко, описание на всички начини за консервиране на рибата: охладяване, замръзяване, сушене, солене, пушене, консервиране въ кутии и пр. Отбелѣзани сж така сжщо и другитѣ продукти отъ консервирането на рибата: хайверъ, масло, рибено брашно и рибенъ торъ.

Въ книжката сж дадени принципитѣ и по важнитѣ постановления на нашето рибарско законодателство, главно на закона за риболова отъ 1922 г., — единъ модеренъ, но за съжаление и до сега неприложенъ, законъ.

Последната глава запознава читателя съ изкуственото развъждане на рибата и то предимно сладководната, тъй като за морскитѣ риби, главно поради тѣхната многобройность, не става нуждно изкуственото имъ развъждане.

Тая хубава и ценна по своето съдържание книжка заслужава да намѣри широкъ приемъ между всички, които се интересуватъ отъ българското море и неговитѣ богатства, на първо мѣсто — между членоветѣ на Б. Н. М. Сговоръ и между учителитѣ на българската младежь.

Г. С.

# Кирилъ Берлиновъ & С-ие

Централа БУРГАЗЪ

Телефонъ № 69.

Клонове: СОФИЯ телефонъ № 851.

ПЛОВДИВЪ „ № 272.

За телеграми: „Берлиновъ“.

НА ЕДРО:

Соль, Захарь, Оризъ, Кафе, Торби,

Синъ камъкъ, Рафия и Калай.

## Мислите ли за бѫдащето на децата си?

Не ги оставяйте безъ детско четиво. Най-подходяще е излазящето вече **21 година** списание **„Свѣтулка“.** Тя ще обогати ума и познанията на детето, ще облагороди сърдцето му, ще го насочи къмъ полезното, доброто, прекрасното. Давайки му всѣкимесечна несравнима радость, тя ще го свикне да чете и избави отъ всевъзможни пороци. А така то ще израстне като здравъ, просвѣтенъ, добъръ и трудолюбивъ човѣкъ. 30-тѣ лева предплатени въ всѣка книжарница или у-ще сѫ най-голѣмиятъ капиталъ, за бѫдащето на детето ви.

**Производителна Механическа Корабна Кооперация „СЪГЛАСИЕ“ — Варна**

**Телефонъ № 390.**

Строи и поправя: Лодки, кораби, моторни и платноходчи. Поправка на параходи: корпусъ, мачти, машини и котли. Оксиженовъ апаратъ за заварявания и рѣзане. тливки отъ чугунъ и бронзъ на всички видове машинни части. Парни котли и резервуари. Монтажъ на морски мотори и всички водове индустриални и земледѣлчески машини. 10—10

## ВИОЛЕТЪ

**Се нарича единственият манифактуренъ магазинъ въ Варна, въ който многобройнитѣ му клиенти отъ града и провинцията намиратъ винаги новости. Посетете го само веднажъ и ще се увѣрите.**

8—10

ПАРАХОДНА АГЕНЦИЯ

Х. ПАЙКУРИЧЪ — ВАРНА

**Приема стоки за Холандия, Анверсъ и Хамбургъ и съ директни коносаменти за разни американски пристанища и всички пристанища по р. Рейнъ и разклоненията й.** 8—10

До Господинъ

Др. К. Пашевъ — у „Ти Линия"

Въ Варна

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) *Морски сговоръ* — Отъ редакцията; 2) *Н. В. Царь Борисъ III* — портретъ; 3) *Варна—Боргасъ—Русе* — отъ Г. Славяновъ; 4) *Ахтополъ* — отъ А. П; 5) *Картография за Черно море* — отъ Сава Н. Ивановъ; 6) *Тържество на Дунава* — снимки; 7) *Хавърскитѣ пилоти* — отъ Бонкаръ; 8) *Официаленъ отдѣлъ*; 9) *Морски книгописъ*.

SOCIETA DEL
LINOLEUM
MILANO

А. Е. КОЕНЪ
СОФИЯ
Бул. „Царь Освободитель" № 12
Генерално представителство за България на Сочнета делъ Линолеумъ, Милано (Италия) и на Сосиете Анонимъ де Линолеумъ Джиубиаско (Швейцария).

Всѣкакъвъ видъ тапети за кораби, жилища и учреждения.

Представителство на велосипеди Мерцедесъ & Олимпия

при фабрични цени

7—10

Всѣка неполучена книжка отъ списанието трѣбва да се поиска най-кжсно следъ получаването на следнята. Въ противенъ случай рекламациитѣ се оставятъ безъ последствие. Списанието излиза всѣки месецъ, освенъ месецитѣ Юлий и Августъ.