

По пътя на самоубийството.

Заблудени в тесногрудна ско-
ловна управа, напоени с умраза
против другите, усвоили отрица-
телното за положително, надхрани
с превратни похвати за управле-
нието, дошли на власт много по-
скоро отколкото сами някога очак-
вах, обладали от манията да по-
второструват и дават турк и па-
свѣтъ, написте управнически много
скоро дадоха доказателства, че сж
простени с разуми в управлението
и че сж прегърнали пътя на раз-
рушението, на безумията. Цялата
им тригодишна управа е изжи-
отрена е отрицателна дейност, ае-
рига от противоречия, ала винаги
в едно последователно: безразпо-
ни към стоиците извън редонете
им граждани и крайно безогледни
и предизвикателни към политиче-
ските си и сжловни противници.

Туй им неразумно държане и
тия им неосложна управа отдавна
написти гражданите и много право,
още на времето, беше им забеле-
вал масовия сѣрец и виден дър-
жавник, Найчо Цанов, че управ-
ленето им натегна на страната
Извъншното, обаче, около Тър-
ново на 16 и 17 септември над-
мина всички очаквания. То погре-
ба и най малката надежда, уби
всякаква вера, че от днешното
правителство може да се чака не-
що по добро.

Сжбитията разиграли около
Търново внесоха грозен смут сред
гражданството и отпечатват своите
жалани резултати. Известията из-
външни краища на царството го-
ворят за една тежка криза, която
на която никой не може да пред-
види, но която, ако продължи мал-
ко по дълго, ще срещаша от дъно
да разруша стопанско икономиче-
ски живот на страната. Инду-
стрията в Габрово и Сливен една
се държи.

Че паричната криза е
дълбока и остра, личи добре и
от седмичния обзор на варнен-
ското тържище на варненската
търговска индустриална пазара в
който се подчертава, че тя е об-
хващала и дребните занаятчийско-
работнически съобществания, които
в телеграфопощенските каси сж

Критик преглед на съвременния западно-европейски риболов.

1. Западно-европейския риболов
може да се характеризира като „ри-
болов в открито в море“, понеже
90—95% от рибата се улавя вън от
границите на териториалните води.
Накои от районите на лова, където
се извършва най-изобилната лови-
ба, се намират даже на хиляди ко-
лометра от европейския бряг и ри-
барските експедиции за там траят
по няколко седмици и повече. (Ню-
Фаундленд, Исландия и др.). Есте-
ственно е, че рибарските кораби,
които извършват лова, притежават
добри морски качества и имат доста
големи размери. Помежду тях са се
запазили и ветроходи, обаче те по-
степенно се изместват от кораби с
механически двигатели и то особено
от парни кораби.

Доколко бърже се е развил
парния рибарски флот се вижда от
следната таблица:

Броя на рибарските параходи в Германия	1884 г.	1885 г.
1	2	
1900 г.	1906 г.	1914 г.
130	216	253

В началото на войната ефектив-
на парния рибарски флот е бил:
във Франция — 329, в Германия — 263
и в Англия около 2000 парахода.
По водоизмещение си те са били
от няколко категории, а именно:

- 1) От 65—300 тона за лова в
райони близо до брега.
- 2) От 250—400 тона за сжщия
лов и за лов през някои сезони по-
край бреговете на Исландия.
- 3) От 400—600 тона специално за
лова около Исландия и Ню-Фаунд-
ленда.

могат да побрат едновременно 5000
санджака с риба, всеки един от по
25 кгр.

Няколко кораби от сжщия тип ще
се спуснат на вода през 1922 год.

2. Рибарските параходи извърш-
ват лова с помощта на въдици, мре-
жи и трали. С въдиците се лови
предимно треската, като за целта
въдиците се спускат в дълбочините,
където тя се намира. Всеки кораб
притежава обикновено до 80—100000
таква. С мрежите се лови карагю-
за, като при лова мрежата се про-
стира под повърхността на водата
и по такъв начин се образува сте-
на, която прегръща пътя на ри-
бата; мрежата има дължина до 4 1/2
километра. С трал се ловят всички
риби, които живеят по джното
или около него; той се прилага с
успех и за лова на свободно плава-
щи риби, както карагюза, скумрия
и др. Поради своята универсалност,
а сжщо и интензивността на лови-
бата, трала е най-разпространения
уред в съвременния морски риболов.

Уредите от тралния тип състо-
ят от една доста голема коническа тор-
ба и две крила сжщо от мрежа,
която според вида на трала, са под-
дължи и по-къси. Уредите се теглят
по джното или над него, като при
това се събира рибата, която се
среща пред торбата или помежду
крилата. Истинския трал, с който
извършват лова рибарските пара-
ходи, се поддържа отворен с помо-
щта на специални плочки, прикачени
към края на крилата, които плочки
при хода на кораба се разделят от
сжпритяването на водата и раз-
варят устието на трала.

При движението си траловидните
уреди оказват голямо сжпротивле-
ние и затова размерите им не мо-
гат да се увеличават, без да се на-
кърни при това правилното сжотно-
шение между големината на уреда,
респ. отвор и силата на машината.
А това пак увеличение е много ва-
жно, защото количеството на уло-
вената риба зависи главно от раз-
мера на водния слой, който се про-
цежда чрез уреда.

За да се намали това сжпротив-
ление френския консул в Швеция
Лорен е предложил да се заместят
ситните мрежни крила с телени та-
квива, които да имат очи по 1 метр.
Такива очи, макар и да са големи,
при движението с бързина на около
5—6 мили в час стават практически
непроницаеми, тъй като рибата до
толкова се плаши от течениата, ко-
ито се образуват около трала, че ин-
може да излезе навън. Лоренов
трал може да работи даже при сива
но вълнение или течение и изиска-
много по-малка сила на машината.
Опитите, които сж били произведе-
ни през 1912 год. в Швеция, са да-
ли отлични резултати.

Сжщия принцип е в основа на
друго видоизменение на трала; пред-
ложено през 1921 год. от г-да Ви-
ниерон и Дал във Франция. В този
тип на трала плочките не се прика-
чат направо към крилата, а към
въжетата и то на разстояние 100 м.
от всеки кжсо крило. По такъв на-
чин мрежените крила се заместав
с въжетата, които при движението
си дигат облаци от тиня, а това пак
плаши рибата и тя се вижда при-
нудена да бега навътре в торбата.
Това значително намалява сжпроти-
влянето, като сжщевременно увели-
чава пространството, обградено от
уреда. Опитите произведени в Фран-
ция с такъв трал са дали удивител-
ни резултати, така напр. при лова
в един и сжщ район с трал от стар-
ия тип е уловено за 11 дена 15200
килогр., а с новия тип — за 9 дена
22700 кгр.

Третото видоизменение на трала,
предложено през сжщата 1921 г. от
германския инженер Ертц, не про-
менява конструкцията на целия трал,
а засага само плочите на които се
дава сжзната форма. Макар че про-
мената е много малка, все пак от
опитите направени в Германия е из-
лезло, че при сжщата бързина на
хода и силата на машината сжзнат-
ите плочки отварят устието на
трала на 30—35% повече отколкото
правите плочки. Този тип на трала
се прилага вече за лов от няколко
големи Герман. рибарски компании.

3. Въвеждането на механическите
двигатели по рибарските кораби
значително е намалило трайността
на експедициите и изобщи е улеснило
извършването на лова, обаче сжще-
ременно то е предизвикало и доп-
ълнителни разходи за горивни и
др. материали. Тия разности са до-
ста големи, понеже рибите не вина-
ги се намират на едно и сжщо ме-
сто и затова трябва предварително

да се търсят из морето. По рано
това се е извършвало от всеки ко-
раб по отделно, но през 1921 год.
Швеция първа се е опитала да се
координират усилията, като е отде-
лила за целта един особен джржа-
рен кораб „Скагерак“, който е бил
снабден с опитни рибарски уреди и
безжичен телеграф. В непродължи-
телно време „Скагерак“ е сполучи-
ла да намери големи стада карагюзи,
за което веднага е телеграфирал на
всички рибарски пристанища. Рибар-
ските кораби, които са пристигнали
на посоченото място, са уловили за
неколко дена карагюзи 3,000,000 кгр.
т. е. повече от 50% от целия годи-
шен лов на карагюза.

Сполучливият Шведски опит е на-
карало Норвежкото правителство да
стлжи на сжщия път и през н-
оември 1921 год. то е изпратило в
морето три разузнавателни парахо-
да и един моторен ветроход; резул-
татите не са още публикувани.

Почти сжщевременно във Франция
е бил направен опит да се прило-
жат за целта дирижабли и аеропла-
ни. Д-р Хелд, директор на биологи-
ческата станция в Булон-сюр-мер,
който е бил пилото-наблюдател, раз-
правя, че рибните стада се забеле-
зват и се разпознават по видовете
си от височина до 1500 м. Според
мнението на г-на Хелд авиацията ще
подпомогне изждредно много на
риболова, понеже, вследствие голе-
мата бързина и височина на жърче-
нието, огромни пространства мо-
гат да се изследват в едно кжсо
време. За първо ориентиране в по-
ските, по които трябва да се тър-
си рибата, могат да послужат деп-
фини и морски птици, които се съ-
бират жжмо там, където има ри-
бни стада.

4. Изместването на малките ри-
барски кораби от по-големите и то
предимно от параходи е предизви-
кало концентрирането на рибарски-
те предприятия по такива пристани-
ща, които са достатъчно големи и
нагодени за бързо разтоварване, а
сжщо са свързани чрез железно-
пътни линии и с консумативните це-
нтрове на страната. Отначало рибата
се е разтоварвала на общия кей,
заедно с други стоки, обаче по по-
сле, а именно след въвеждането на
трала, който доставя големи коли-
чества риба за консумация в пресно
сжстояние, е станало нужа да се
построят и специални рибарски при-
станища.

Главните рибарски пристанища и
количеството риба, което е било
разтоварено от тях (през 1921 год.)
се вижда от следната таблица:

Название на пристанищата	Количество на разтов. риба
АНГЛИЯ	
Гримсби	117,000,000 кгр.
Ярмут	112,100,000 „
Аберден	102,500,000 „
Ловестов	100,000,000 „
ГЕРМАНИЯ	
Гестемюнде	46,980,000 кгр.
Хамбург	22,688,000 „
Алтона	18,860,000 „
Куксхафен	12,373,000 „
Хул	80,000,000 „
Лервич	61,600,000 „
Флетвут	40,200,000 „
Петерхайт	35,000,000 „
Фразбург	36,000,000 „
ХОЛАНДИЯ	
Юмюйден	52,500,000 „
Норденган	11,450,000 „
Бремерхафен	7,810,000 „
ФРАНЦИЯ	
Булон	46,387,000 „
Фекамп	18,329,000 „
С. Мало	12,565 „
Лориан	9,925,000 „
Ла Рошел	8,064,000 „
Аркашон	6,843,000 „
(Следва)	

Движение на параходите
Препечатването е позволено само с
цитат „Български Стопански Вестник“
Агенция на Българ. Търговско
Параходно Д-во.
Парахода „Варна“ замина на 6
того през Бургас за Цариград с 500
тона зърнени храни.
Парахода „България“ се очаква
за днес идящ от Цариград.
Парахода „Цар Фердинанд“ се
очаква за утре идящ от Цариград
с колониални стоки.

ЖАКОНИ ГИЛАРДИ & ЕСКЕНАЗИ
МИЛАНО—ВАРНА
За телеграми: „ЖАКОНИ“. ТЕЛЕФОН № 302
(Фирмата е регистрирана при Варненски Окр. Съд,
под № 1145/922 год.).
Постоянен депозит на всякакви ма-
нифактурни стоки и пренди.
Продажба само на бали.
4—4

