



Година I. Брой 10.
Декемврий 1924 год.
гр. Варна.

Урежда :

Книжовно-просвѣтния отдѣлъ.

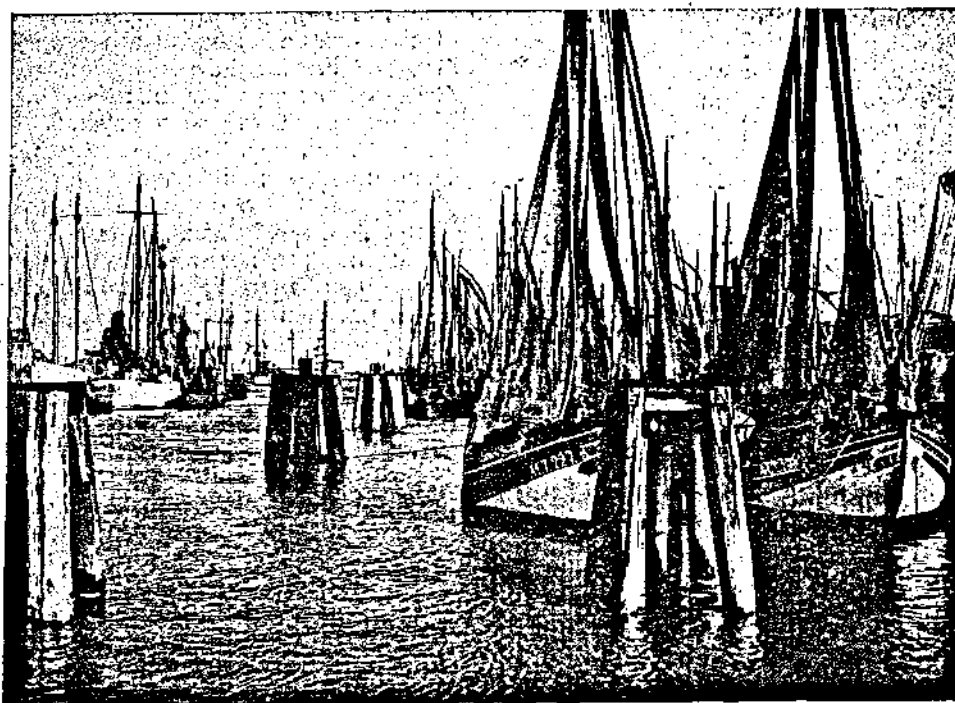
Списанието „Морски Сговоръ“ се изпраща безплатно на всички редовни членове на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

Какъ да се запиша за членъ на Б. Н. М. Сговоръ? — Обърнете се къмъ секретаритѣ на клоноветѣ на Б. Н. М. Сговоръ въ градоветѣ и селата на Царството. Тамъ издето има клонове — отнесете се до Главното Управително Уѣло на Б. Н. М. Сговоръ въ Варна. Месечна членска вноска 5 лева.

Годишенъ абонаментъ
за България 100 лв.
за чужбина 120 лв.
Отдѣленъ брой 15 лв.

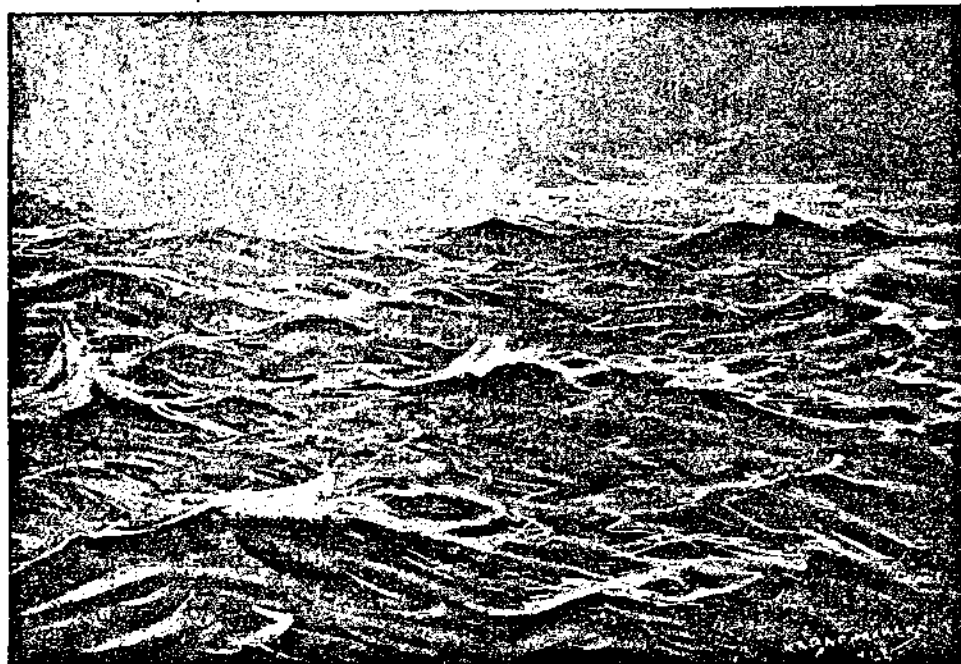
Редакторъ : Сава Н. Ивановъ.

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Изъ „Морско лѣто“ стих. отъ Ник. Вас. Ракитинъ; 2) Растителностъ и животъ въ Черно море отъ Сава Н. Ивановъ; 3) Рибарското пристанище и тържище въ Куксхафенъ отъ Г. Славяновъ; 4) Дирекция на мореплаването отъ Н. Мишевъ; 5) Морето въ поезията на Ив. Вазовъ отъ Ем. Мутафовъ; 6) Дунавска природа отъ П. Ст. Панчевъ; 7) Морски новини; 8) Официаленъ отдѣлъ; 9) Морски нигописъ.



Старото рибарско пристанище Куксхафенъ съ рибарскитѣ вътроходи въ него.

Фот. Heinr. Vogt — Kuxhaven.



„Море — утро“.

Картина отъ Каварналиевъ.

Ник. Вас. Ранитинъ.

Изъ „МОРСКО ЛѢТО“.

1. Морскиятъ градъ.

Кжщитѣ му слизатъ до брѣга
И по него вили и градини,
Въ дългата на залива джга
Е гора отъ мачти и кумини.
Хорѣ отъ свирки, трѣсъкъ отъ кола,
Странна смѣсъ отъ множество езици.
Цѣль день лодки въ синий ширѣ съ крила
Рѣятъ се като голѣми птици.
Пламнатъ ли вечерни огньове,
Ширниятъ крайбрѣженъ паркъ зове
За любовъ, за нѣга и прохлада.
Въ кжсенъ часъ градътъ си отпочива
И морето го въ мечти успива
Съ непрестайната си серенада.

2. Черноморъ.

Дълбоко, дето слънчевъ лжчъ не стига,
Въ мъртвешки вѣчнотѣмния просторъ,
Отъ бисери чертога се издига
На царя на водитѣ — Черноморъ.
Една глава е само той безмѣрна,
Кждето всѣгда зрѣе мисль зла.
Коса отъ водорасли — гжста, черна,
Очитѣ — зеленикави стъкла.
Отъ време той на време дѣхъ поема,
И щомъ надуѣ устата си голѣма,
Клопочатъ тъмни бездни и подмоли;
Огроменъ ревъ ги като грѣмъ разсича,
Неумолимъ зловѣщъ зове, увлича
И падатъ, падатъ кораби надолѣ.

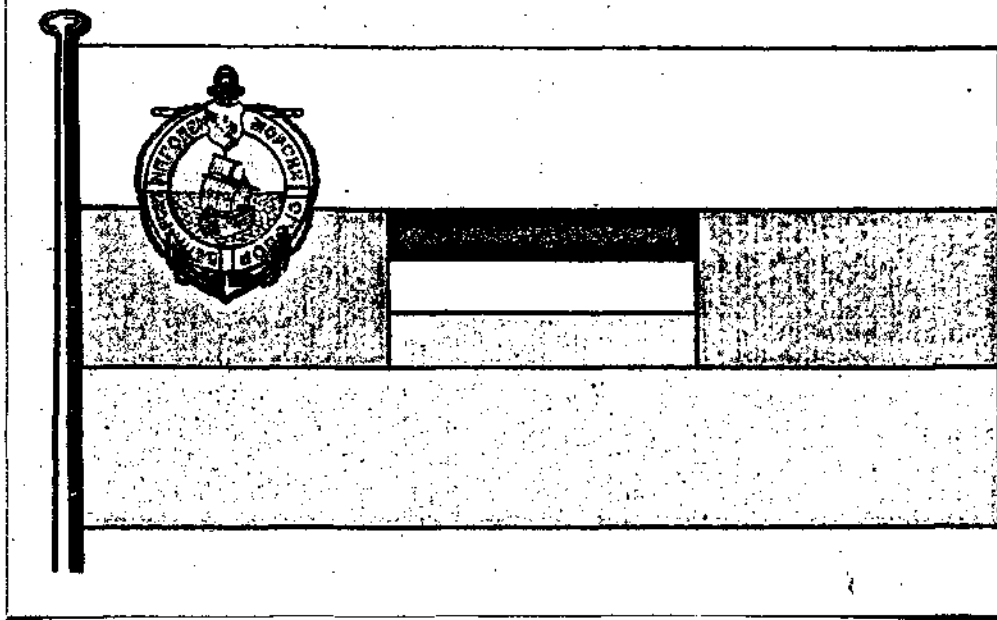
3. Буря.

Облаци протягатъ се бухлати,
Цѣлото небе се движи, клати.
Вѣтрѣтъ въ дърветата засѣска
И дъждовни едри капки прѣска.
Стѣмни се, отвсѣде се запуши,
Огнена змия залжкатуши:
Изведнѣжъ небето се пропукна
Съ трѣсъци, порой обилентъ ружна.
И по смраченото ширине
На водитѣ, стадо отъ коне
Сплашени, необуздани, диви
Плискатъ съсъ копита пѣрхатъ шумно,
Хвѣргатъ се възъ стрѣмний брѣгъ безумно
Съсъ развѣни дълги бѣли гриви.

4. Чужденецъ.

На котва спрѣлъ е близо до брѣгътъ
Огромемъ параходъ. Дошелъ е отъ далеко.
Като черупки околъ му сноватъ,
Вълнитѣ кораби люлѣятъ леко.
Дѣхъ на смола и димъ. Гълчатъ, гъмжатъ.
Вредъ изъ пристанището е движение.
На парахода е спокойно. Спятъ
Отъ дългъ пжтъ моряци уморени.
Униль и жарѣкъ день. Блѣсти морето.
Морякъ на парахода на вжжето
Увисналъ като птица тихо пѣе —
Напѣвъ чуждъ, монотонентъ, безнадеждентъ.
Като плачѣтъ на вихѣръ въ ширѣ безбрѣженъ
Тамъ де тропическото слънцѣ грѣе.

с. Галата, 1924 г.



Знамето на Българския Народен Морски Сговоръ.

Сава Н. Ивановъ.

РАСТИТЕЛНОСТЪ И ЖИВОТЪ ВЪ ЧЕРНО-МОРЕ.

Изобщо растителността и живота въ Черно море сж по-бедни, отколкото тия въ съседнитъ нему Мряморно, Бѣло и Егейско морета, но все пакъ тя не е тъй бедна, както мнозина повърхностни познавачи на Черно море си я представляватъ, въпреки че подъ дълбочината 200 метра въ нашето море не сжествува никакъвъ животъ. Съотношението на растителността и живота въ Черно море къмъ това на току що споменатитъ морета е следното: — колкото морето лежи по на югъ, толкова и живота е по-обилень въ него, което естествено се дължи не само на заразеността на черноморската вода въ долнитъ й пластове съ смъртоносния сѣроводородень газъ, но и на увеличаващата се постепенно соленостъ и температура на моретата съ приближаването си къмъ Сръдиземното море.

Споредъ професоръ Ст. Петковъ въ българскитъ черноморски води, прибрежнитъ езера и устията на рѣкитъ сж открити до сега 302 форми водорасли, които се отнасятъ къмъ 232 вида, 61 варианта и 43 форми. Тѣ спадаатъ къмъ следнитъ дѣлове: Дѣлки или синьо-зелени водорасли (Schizophyceae) — 24 форми; Двудѣлки (Bacillariales) — 140 форми; Зелени водорасли (Chlorophyceae) — 49 форми; Кафяви водорасли (Phaeophyceae) — 11 форми; Червени водорасли (Rhodophyceae) — 20 форми; Conjugatae — 31 форма и Charales — 18 форми.

Най-разпространенитъ и най-буйнитъ водорасли въ нашитъ черноморски води сж морскитъ тревы, отъ които най-главнитъ сж три вида: *Zostera marina*, *Zostera nana* и *Ruppia spiralis*. Първата отъ тѣхъ добива най-голъми размѣри и се среща навсѣкжде изъ нашитъ черноморски води, но най-добри условия за развитието си тя намира въ юж-

ното Месемврийско заливче. Морскитъ тревы би могли да иматъ известно стопанско значение за България, но за жалостъ това до сега отъ никого не е схванато и използвано.

Освенъ морскитъ тревы въ водитъ на нашето море сж застъпени почти всичкитъ представители на черноморскитъ водорасли отъ споменатитъ погоре дѣлове, видовитъ на които сж още по-вече на брой, отколкото тия на морскитъ тревы.

Колкото се отнася до живота въ Черно море, то той има представители отъ всичкитъ по-голъми групи на животинското морско царство, като се започне отъ най-проститъ едноклеточни животни (Protozoa) и се достигне до най-вишитъ такива — млѣкопитающитъ (Mammalia). Тѣ всички заедно сж по-вече отъ 500 вида и сж разпределени неравномерно между различнитъ класове.

Споредъ Кеслеръ, животното морско царство въ Черно море не трѣбва да се счита като обедняло Сръдиземноморско животинско царство; то е самостоятелно, останало отъ нѣкогашното Сарматско море и въ послѣствие значително обогатено съ пришелци отъ Сръдиземното море. Следъ съединението на Черното море съ Сръдиземното — въ началото на четвъртичната ера — кореннитъ обитатели на горнитъ черноморски слоеве почнали постепенно да минаватъ къмъ Одеския заливъ, Азовското море и устията на голѣмитъ рѣки — изобщо къмъ по-сладкитъ води, — а съ сръдиземноморската вода почнали да проникватъ видове присъщи на соленитъ води. Такова преселение на видове се забелѣзва и днесъ, обаче емиграцията на сръдиземноморскитъ видове отива много бавно. Споредъ сжщия — Кеслеръ — отъ 400 вида риби на Сръдиземното море, сж успѣли да проникнатъ въ Черното море до сега само 75 вида.

Споредъ другъ единъ добъръ познавачъ на живота въ нашето море — Совинский — 75% отъ животното царство въ Черно море или е еднакво, или пъкъ близко родствено съ животното царство на Сръдиземно море. Чисти форми на Черноморското животното царство той насчита 14%, а останалитѣ форми ги опредѣля като общи за Черното и Каспийското морета.

Сега въ Черно море живѣятъ около 122 вида риби. Отъ тѣхъ: 80 вида сж чисто морски т. е. такива, които живѣятъ въ открито море и се приближаватъ къмъ брѣга само за да търсятъ храна или да си хвърлятъ хайверя; 17 вида сж преселени т. е. такива, които живѣятъ изключително или въ полусолениѣ езера и лиманитѣ и влизатъ въ рѣкитѣ само за да си хвърлятъ хайверя, или обратното — живѣятъ въ рѣкитѣ, а си хвърлятъ хайверя въ морето; 17 вида сж устевы т. е. такива, които живѣятъ близко около устиата на рѣкитѣ и въобще въ малко солениѣ води (лиманитѣ) и които еднакво избѣгватъ както сладкитѣ, така и солениѣ води на откритото море; и 8 вида разнovidни т. е. такива, които живѣятъ еднакво добре както въ морето, така и въ рѣкитѣ. Все пакъ това разпредѣление не е строго опредѣлено и е подложено на известни измѣнения.

Отъ всичкитѣ видове риби, които живѣятъ въ Черно море, почти половината — около 60 вида — иматъ значение за риболовството. По главнитѣ отъ тѣхъ сж следнитѣ: хамсията, скомбрията, кефалътъ, паламудътъ, калканътъ, барбунътъ, карагъозътъ, сарделата, леферътъ, ставридътъ, сафридътъ, смаридътъ, лавректъ, полчетата, есетровитѣ риби (около устиата на голѣмитѣ рѣки) и др. Най-изобилната риба въ Черно море е хамсията, скомбрията, кефала и калкана, които се ловятъ въ грамадни количества на день, когато имъ е сезона *).

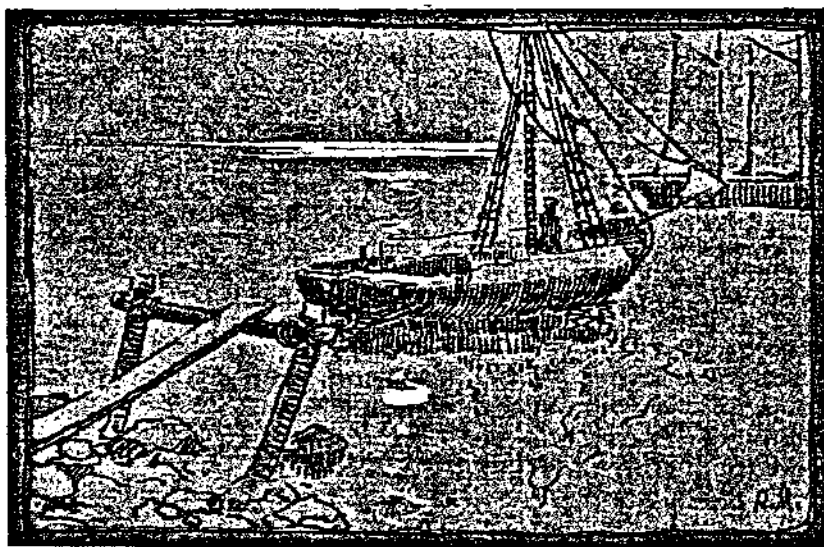
*) Колкото и да се говори, че рибнитѣ богатства на Черно море сж оскудни, то все пакъ тѣ сж достатѣчни за да ни изхранятъ. Ние ловимъ едвамъ 1/10 отъ това, което бихме могли да ловимъ.

ната черноморска риба е барбунътъ (султанката), а най-красивата е отъ семейството на зеленушкитѣ. Най-хищната и ненаситна риба е „морското куче“ отъ рода на акулитѣ, но поради малката си величина, около 70 см., тя не е опасна за човѣка. Най-голѣмото животното, а въ сжщо време и най-интересното и най-бързоходното въ нашето море е делфинътъ, който е разпространенъ въ три вида, кръстени отъ прибрѣжното население съ непоетическото име — „морски свини“ (домузъ балж). Делфинитѣ се срещатъ въ морето на голѣми стада, гонейки се задъ рибата, която имъ служи за храна. Тѣ често придружаватъ корабитѣ и играятъ около тѣхъ, надпреварвайки ги съ бързината си. Въ нашето море живѣе още едно млѣкопитающе животното: това е фокътъ, отъ семейството на тюленитѣ. Последниятъ се намира въ ограничено количество покрай скалиститѣ брѣгове на носъ Калиakra и Месемврия, а въ по-голѣмо количество — около южнитѣ брѣгове на Черно море.

Въ по-плиткитѣ мѣста при брѣговетѣ на морето живѣятъ и стридитѣ, които въ Русия се облагородяватъ и развъждатъ по изкуственъ начинъ. У насъ има стриди въ Варенския заливъ (при носъ Галата) и близката му околностъ, както и по плитковинитѣ при Месемврия и други мѣста на Бургазския заливъ. На Черното море не сж чужди и омаритѣ; така напримеръ покрай анадолския брѣгъ живѣе и се лови — „Homarus vulgaris M. Echv.“

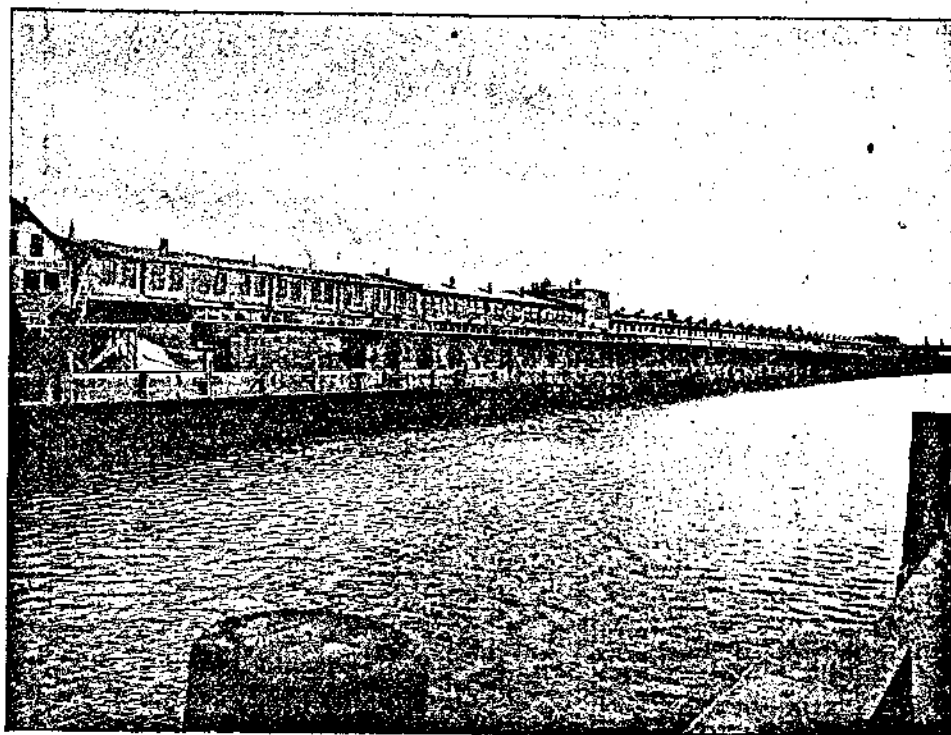
Отъ голѣмото количество различни видове по-ниши черноморски животни, ще спомена само красивитѣ и интересни медузи „Aurelia aurita“ и едноклетѣчнитѣ морски светулки (Noctiluca miliaris). Последнитѣ се носятъ въ грамадни количества въ водитѣ на Черно море, като въ края на лѣтото и презъ есенята се събиратъ къмъ повърхността му. Тѣ сж причината за най-красивата нощна гледка въ морето — фосфорисценцията или свѣтението на морската вода.

Бургазъ, 24.IX. 924 г.



При залѣзъ слънце.

Рисуна отъ Ал. Мутафовъ.



Новото рибарско пристанище въ Куксхафенъ, 1000 метровия кей и външниятъ видъ на рибарското тържище.

фот. Н. Vogt.

Г. Славяновъ.

РИБАРСКОТО ПРИСТАНИЩЕ И ТЪРЖИЩЕ ВЪ КУКСХАФЕНЪ.)*

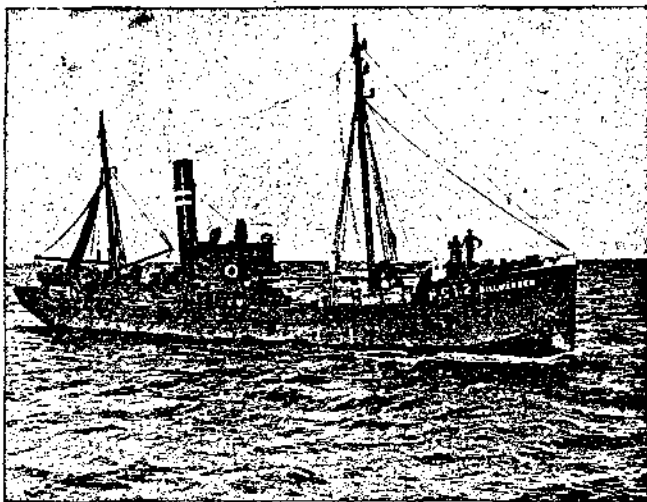
По рано Куксхафенъ е игралъ незначителна роль, като рибарски центъръ, служейки предимно на риболовството по долното течение на рѣката Елба. Въ 1892 година тамъ е било пострсено първото рибарско пристанище, съ цель то да послужи като спомагателна база за бързо развиващото се германско морско риболовство. Удобното мѣстоположение обаче на Куксхафенъ, разположенъ въ устието на р. Елба, представляваща най-далечъ изнесената въ морето брѣгова точка на германското крайбрежие, а съ това най-близко разположеното до морските риболовни области пристанище, налагатъ на Хамбургската държава плана за създаването тукъ на голѣмъ рибарски центъръ, който да обслужва далекоморския германски риболовъ въ Северното море и Атлантическия океанъ. Въ изпълнение на тоя планъ въ 1908 г. се привършва постройката на новото рибарско пристанище и рибното тържище къмъ него. Тѣ обаче въ скоро време се оказватъ недостатъчни за бързо развиващите се рибна търговия и консервна индустрия въ Куксхафенъ и Хамбургската държава започва въ 1914 год. работитѣ по разширение на пристанището, за да ги прекрати веднага следъ това по причина избухването на войната. Започната презъ 1918 год. отново, тѣ пакъ биватъ прекратени поради погрома и революционната буря. Въ 1920 год.

обаче, въпреки стопанската криза въ Германия, работитѣ започватъ за трети пѣтъ, но вече въ твърде голѣмъ мащабъ за да бждатъ напълно свършени въ 1922 год., откогато Куксхафенъ става едно отъ най-голѣмитѣ и най-модернитѣ рибарски пристанища въ Европа, наредъ съ Геестемюнде, пакъ въ Германия и Юмюйденъ въ Холандия.

Басейна на новото рибарско пристанище се връзва дълбоко въ сушата, съ една дължина отъ 1000 метра и широчина 100 метра, напълно достатъченъ да даде убежище на 120 модерни рибарски парахода. По цѣлата дължина на источниятъ кей на басейна е построена внушителна по своитѣ размѣри сграда на рибното тържище, а по западната страна се издигатъ постройките на риболовнитѣ параходни дружества: помѣщения за управления имъ, работилници за мрежи, работилници за поправки на корабитѣ, складове за всевъзможни корабни и риболовни принадлежности, складове за въглища и т. н. Всички тия постройки въ своята голѣма часть сж. издигнати сега следъ войната. Първото риболовно параходно д-во въ Куксхафенъ е започнало своята дейность въ 1908 год. съ 8 парахода, които до 1914 год. се увеличаватъ на 26, а въ 1923 год. на 35. Следъ войната се създава и второ параходно д-во, което съ още по-голѣма бързина разширява своя корабенъ паркъ. Днесъ дветѣ параходни д-ва иматъ общо 76 модерни рибарски парахода, като освенъ тѣхъ строятъ още цѣлъ редъ нови такива. Това бързо развитие, естественно

*) Общи сведения за Куксхафенъ — въ статията „Куксхафенъ“, помѣстена въ книжка № 8 на „Морски Сговоръ“.

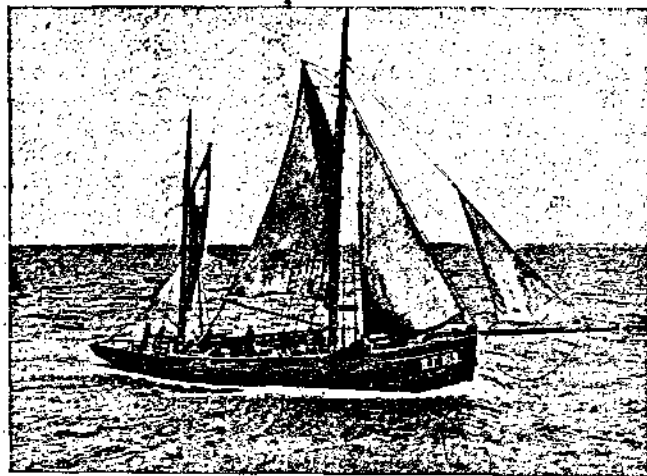
се дължи главно на голѣмата доходност на морския риболовенъ промисълъ, но сѣщо така и на косвенната подкрепа отъ страна на държавата, — въ Германия не се налагатъ никакви данъци нито върху рибата, нито на риболовците, нито даже на голѣмитѣ риболовни акционерни предприятия, съ целъ не толкова да се насърчи риболовството, колкото да се даде евтина храна на широкитѣ народни маси. Отъ друга страна, ясно е, че само голѣмата доходност на риболовството подтиква риболовците къмъ широкото море и неговитѣ голѣми рискове, особено презъ бурнитѣ зимни месеци.



Рибарски параходъ въ морето.

Фот. Н. Vogt.

Единъ съвремененъ рибарски параходъ, съ вмѣстимостъ обикновенно отъ 200—600 Вг. R. T., работи непрекъснато отъ 10 до 30 дена въ морето, т. е. до като изразходва всичкитѣ си запаси — около 200 тона въглища и 60 тона ледъ — или до като налови пълненъ рибенъ товаръ — около 160 тона риба. Обслужатъ на парахода се състои отъ 11 души за рибуващитѣ въ Северното море кораби и 12 души — за рибуващитѣ около Исландия. Отъ д-вото тѣ



Рибарски вътроходъ въ морето.

Фот. Н. Vogt.

получаватъ храна и незначителна месечна заплата, като главното имъ възнаграждение се състои въ процента отъ реализираната брутна печалба при

продаването на цѣлия корабенъ уловъ; така капитана получава 6%, първиятъ кърмчия и първиятъ машинистъ — по 1 3/4%, вториятъ кърмчия и вториятъ машинистъ по 1 1/2%, тримата моряци, двамата огняри и едина готвачъ по 1% или цѣлата обслуга получава общо 18 1/2 или 19 1/2% отъ общата брутна печалба. Като се спадне и 4% — такса за рибното тържище, остатъка отъ 76 1/2—77 1/2% получава дружеството за разходите по подържане на парахода, за купуване на въглища и ледъ, за амортизация, общи разноски и чиста печалба.

Развитието на Куксхафенското далекоморско риболовство личи и отъ постоянно растящиятъ уловъ. Така, презъ 1908 год. въ Куксхафенското рибно тържище сѣ били стоварени 3,889,572 кгр. риба на стойностъ 793,209 златни марки, въ 1913 г. производството достига 12,649,302 кгр., на стойностъ 1,858,442 златни марки, а въ 1922 год. е стоварено 28,628,007 кгр. риба. Днесъ седмично се стоварватъ въ рибното тържище на Куксхафенъ отъ 1/2 до 1 милионъ кгр. морска риба*).



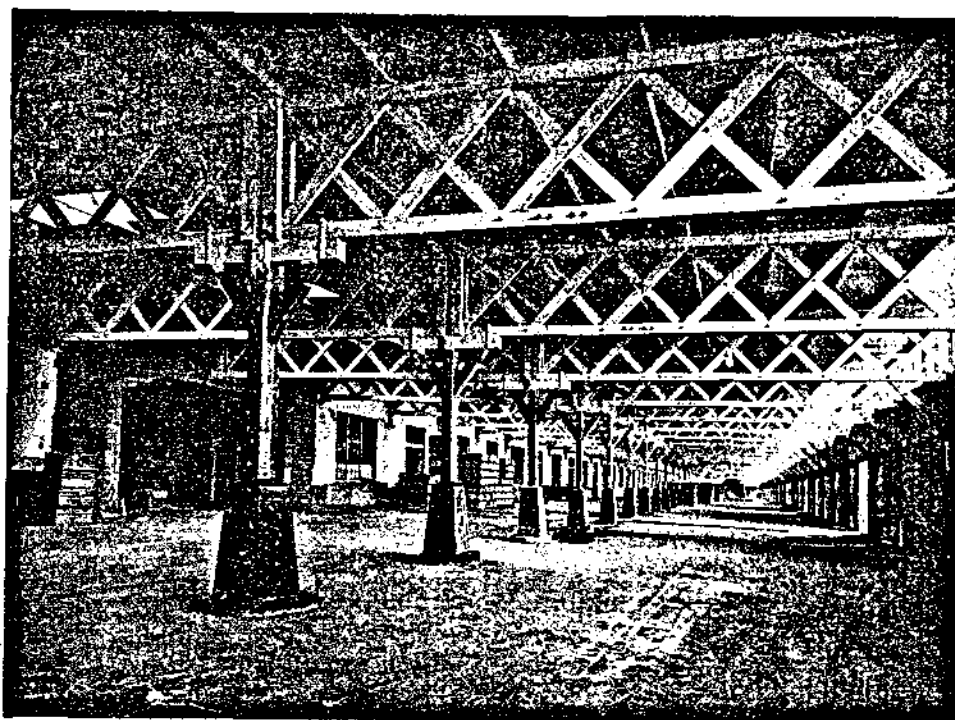
Плутвайки въ морето единъ рибарски параходъ прибира мрежитѣ си.

Фот. Н. Vogt.

Естествено е, че и тържището, където се стоварва и разтоварва това огромно количество риба трѣбва да съответства съ своитѣ размѣри на величината на улова. Рибното тържище въ Куксхафенъ се състои отъ шестъ голѣми хали съ обща дължина отъ 850 метра; ширината на всѣка отъ тѣхъ е 38 м., отъ които 17 м. се падатъ на тържищното едноетажно помѣщение и 21 м. на двуетажнитѣ помѣщения, отдавани подъ наемъ на риботърговскитѣ кжци. Такива помѣщения цѣлото тържище има — 85. Въ долния етажъ на всѣко помѣщение се извършва опаковката на рибата, за която целъ е отдѣлена и особна камара, събираща 115 куб. метра ледъ, а въ горния етажъ се помѣщаватъ канцелариитѣ на риботърговската фирма.

Риболовнитѣ параходи и вътроходи пристигатъ въ пристанището обикновенно надвечеръ и заставатъ на тържищния кей. Въ 10 часа вечерята започва разтоварването на уловенитѣ количества риба; то се извършва отъ работници на тържи.

*) Когато у насъ за цѣла година се лови общо около 1 1/2 милионъ кгр. морска риба.



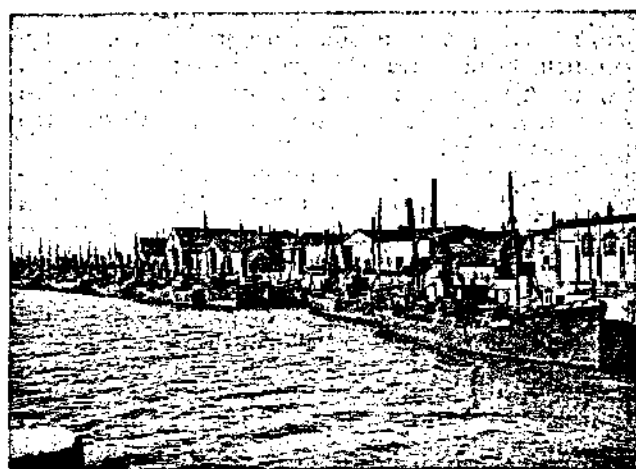
Вътрешният вид на рибарското тържище въ Куксхафенъ.

щето, а обслужката е свободна отъ всякаква работа, до като кораба е въ пристанището. Разтоварването става много бързо съ помощта на малки подвижни електрически вдигатели. Разтоварената риба макаръ и сортирана още на кораба, се сортира наново, като се поставя въ сандъчета отъ по 50 кгр., претегля се и се прибира въ тържищните помещения на халитъ. Разтоварването се привършва къмъ 1—2 часа презъ нощта или пъкъ най-късно на разсъмване. Въ 6 часа сутринята започва тържната продажба на рибата отъ държавни чиновници и най-късно до 9—10 часа тя се привършва, колкото и голъми да сж стоваренитъ грамади отъ риба.

Веднага следъ продаването на всеки купъ риба, започва бързото пренасяние на продаденитъ количества съ помощта на ръчни колички въ близкитъ помещения на риботърговцитъ или пъкъ съ помощта на товарни автомобилни или конски кола къмъ консервнитъ фабрики разположени въ обширния индустриаленъ кварталъ задъ тържището. За да може оживеното движение на пешеходци, колездачи, ръчни колички, конски кола и камиони презъ време на търга да се извършва безпрепятствено, стоварената риба се нарежда въ предната частъ на халитъ — къмъ кея, на една ивица широка 10 метра, като задната частъ — край търговскитъ складове — широка 7 метра, служи единъ видъ като улица.

Разтоваренитъ презъ нощта рибарски вътроходи на разсъмване напушатъ басейна на новото рибарско пристанище и се прибиратъ въ отреденото тѣмъ старо рибарско пристанище, а параходитъ преминаватъ отъ источния — тържищенъ — кей на западния кей срещу зданията на своитъ параходни д-ва, кждето имъ се извършватъ необ-

ходимитъ малки ремонти, поправки на мрежитъ, попълватъ се запаситъ отъ вжглища, ледъ, провизии и др. и изобщо се приготвяватъ отъ работниците на параходното д-во (но не и отъ своята обслужка) за ново излизание въ морето. Въ пристанището параходитъ престояватъ само 36 или 48 часа, веднага следъ което излизатъ въ морето, каквото и да бжде неговото състояние, пъкъ макаръ и най-бурно.



Новото рибарско пристанище въ Куксхафенъ, кеятъ на параходнитъ д-ва съ флотъ отъ рибарски параходи. Фот. Н. Vogt.

Пренесената въ складоветъ на търговцитъ риба бързо се опакова въ кошове съ ледъ и до 3 часа следъ обѣдъ на сжщия день се предава на разположената непосредствено задъ тържището товарна

рибна гара, отъ кждето натоварена въ специални бързи рибни влакове тя се експедира въ прѣсно състояние въ вътрешността на страната, пъкъ даже и въ чужбина, достигайки до швейцарскитѣ, австрийскитѣ или полскитѣ пазари:

Следъ обѣдъ цементовиятъ подъ на празднитѣ вече тържищни хали, съ помощта на силни водни струи, отново се привежда въ пълна чистота, за да приеме вечерята новитѣ количества рибни богатства, които морето ще изпрати.

Бързото развитие на риболовството, освенъ оживената търговия съ прѣсна риба, е преизвикало създаването и силното развитие и на една голѣма рибна консервна индустрия. По-рано въ Куксхафенъ сж съществували, макаръ и въ голѣмъ брой, но само обикновенни пушилни за херинги, а днесъ се издигатъ 25 голѣми индустриални заведения за консервиране на риба, приготвяване на рибно брашно, рибено масло, рибна масъ и т. н.;

съществуватъ и три фабрики за ледъ, отъ които едната, снабдена съ най-модернитѣ инсталации произвежда огромни количества твърдъ кристаленъ ледъ, съ когото задоволява голѣмитѣ нужди на параходното риболовство и рибната търговия. Отъ тоя типъ модерни ледни инсталации съществуватъ всичко 6 въ цѣлия свѣтъ (2 — въ Германия — Куксхафенъ и Геестемюнде, 2 — въ Англия и 2 въ Сев. Америка).

Но това не е крайната точка въ развитието на рибарскитѣ центръ Куксхафенъ, — моретата и океанитѣ сж достатъчно богати съ рибни запаси за да осигурятъ и едно по-нататъшно развитие на риболовството, и съ това още по-вече да увеличатъ цѣтушето благосъстояние на тоя крайморски градъ, а покрай това да подобрятъ и общото стопанско положение на германския народъ; — по настоящемъ и рибарското пристанище и рибното тържище въ Куксхафенъ наново се разширяватъ.

Н. Мишевъ.

ДИРЕНЦИЯ НА МОРЕПЛАВАНЕТО?

„Безъ общо ръководство, безъ обща основна мисль, ний ще продължаваме да летиме отъ опитъ на опитъ. Трѣбва ли да ни очудва, че повечето отъ нашитѣ началници въ тази областъ, дори и най-добритѣ, оставатъ безплодни?“ (Българитѣ и морето, сп. Морски Сговоръ, брой 1, год. 1.).

Разхаърлеността, въ която се намира всичко това, което за сега изразява „нашата морска политика“ подчертава най-убедително, съдейки по резултатитѣ, правотата на горната мисль.

И наистина, нѣколко чиновника, разпрѣснати тукъ-тамъ по разни министерства и на които се възлага, при случай, да се позанимаватъ и съ въпроси изъ кръга на морската политика на страната, чиновници безъ свързка помежду си, безъ общо ръководство, не могатъ да даватъ животъ на такава държавна потребностъ като използването стопанскитѣ изгоди, които морскиятъ брѣгъ осигурява.

Ако въ България би имало до сега такава ръководство, не би изживѣвало своя охтичевъ животъ, безплоденъ за народното богатство, едно хубаво начинание като Параходното ни Дружество, не биха се намирали въ сегашното си неразвито състояние нито риболовното ни дѣло, нито солното ни производство!

Държавата почти не е спирала своето внимание върху въпроси изъ тази областъ. И виждаме, че днесъ когато се явява втора инициатива за образуване второ параходно дружество, между другитѣ мжчнотии, една отъ най-голѣмитѣ е липсата на държавно морско законодателство. Малкото такива законоположения, които съществуватъ или сж непълни или пъкъ се отнасятъ до конкретни случаи специални за I-вото Б. Т. П. Д-во, т. е. тѣзи законоположения сж само договори между държавата и Дружеството, нежели изразъ на държавна мисль или държавна насока по въпроса.

Поводъ за тѣзи ми редове сж думитѣ на министър-председателя въ Народното Събрание, че било възложено на компетентни лица да реорганизиратъ държавния механизъмъ. Въ опасението си,

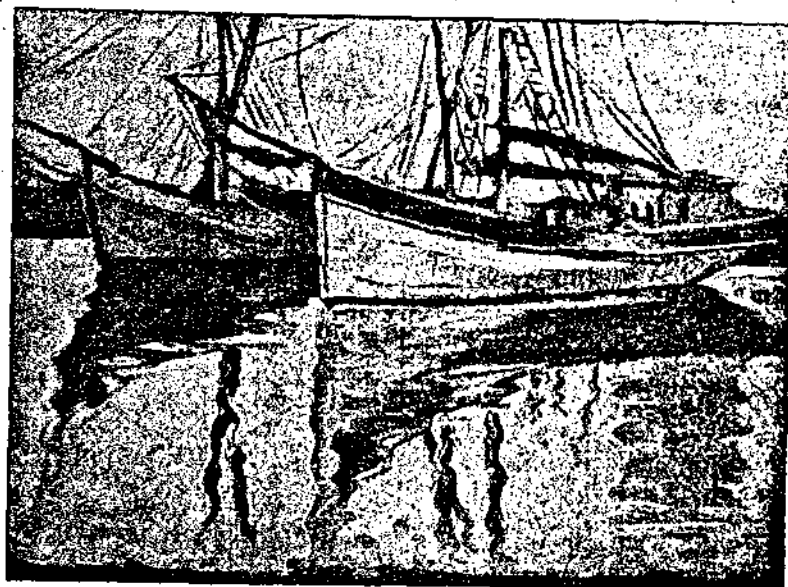
че и този пътъ, както винаги до сега, морскитѣ стопански интереси на страната могатъ да бъдатъ забравени, дългъ е да се припомни и на обществено мнение и на компетентни лица, че България още притежава свой морски брѣгъ, че е престѣпление е да не се използва той за стопанското съвземане и развитие на страната.

А въ сжщностъ, твърде малко е нужно да се направи за да се даде тласъкъ и животъ на държавна морска политика. Разпрѣснатитѣ по разни министерства сходни служби — (като напримѣръ: пристанищната служба, службата въ свързка съ параходнитѣ дружества, морската и рѣчна полицейски служби, морски учебни заведения, риболовство, риболовното училище и др.) — трѣбва да се обединятъ въ една организация подъ едно ръководство (името ѝ не е важно). Сливанетоъ ще даде въ резултатъ ползотворна работа, опростяване организма имъ и следователно — икономии.

Ако съ тѣзи нѣколко реда смѣя да спра вниманието на отговорнитѣ среди върху повдигнатия въпросъ, ще си позволя да имъ отправя и една молба: когато ще решаватъ начина за стопанското съвземане и развитие на България, тѣ да се отърсятъ отъ българското отрицателно отношение къмъ морето, и да се въодушевятъ силно отъ желанието да решатъ най-правилно сложения въпросъ, като потърсятъ използването на божия даръ въ малката му още останала ни частъ — нашиятъ воденъ брѣгъ.

Господа, Вий, на които е възложено да реорганизиратъ държавния ни механизъмъ, не забравяйте, че правилното и пълно използване на природнитѣ богатства въ една страна е залога за нейното благоденствие и за нейната мощъ.

Втората годишнина отъ списанието „Морски Сговоръ“ нѣма да се изпраща по инерция на старитѣ абонати. То ще се изпраща само на предплатилитѣ абонамента си или издѣлжилитѣ членскитѣ си вноски членове на Б. Н. М. Сговоръ за 1925 година.



Въ пристанището.

Картина отъ Ас. Поповъ.

Ем. Мутафовъ.

МОРЕТО ВЪ ПОЕЗИЯТА НА ИВ. ВАЗОВЪ.

Две морета миятъ границитѣ на нашата родина. Тѣ иматъ своя дѣлъ въ възраждането на България, а българитѣ сж отбѣгнали брѣговетѣ имъ. Само следъ освободителната война се стичатъ въ крайморскитѣ градове и се нагаждатъ, да използватъ материалнитѣ и духовни блага, които морето крие въ неизчерпаемата си съкровищница. Затова морето не е указало никакво влияние, когато се е формиралъ свѣтзорътъ и начина на живота имъ. Ето защо животътъ край море и на море не е художествено възпроизведенъ въ нашата поезия.

Въ произведенията на Ив. Вазовъ има около 30 стихотворения, въ които морето се явява художественъ мотивъ. Не трѣбва да се мисли, обаче, че този мотивъ е можалъ да се развие на една поетическа концепция, която да обхваща ролята на тази полужива стихия въ живота на българитѣ. Никога морето не се явило като синтезъ на културно-историческия животъ на българитѣ тъй, както Балкана, напримѣръ, въ поезията на Ботевъ и Пенчо Славейковъ.

Вълшебната чаровностъ на морето, разстгало лазурна грѣдь до безкрайни далнини, е възбудило възторгъ у поета, влюбенъ въ красотитѣ на природата. И. Вазовъ, който обича отечеството си, съ радостъ съглежда на източната граница „Черно море се бунтува и свѣтлѣй“, а на югъ:

„Корабътъ дреме. Тихи сж вълнитѣ,
Спи Бѣло море въ нощний мракъ и хладъ.
Въ небесний сводъ едни трепкатъ звездитѣ...

... и огледватъ се солунскитѣ стени
Въ морскитѣ води“. („Де е България?“ т. I, стр. 27.
„Македонски сонети“ IX. X.).

Когато пъкъ съседитѣ на България се нахвърлятъ съ злостъ, да я хулятъ; поетътъ съ болка, граничаща съ физически боленъ, се обръща къмъ Черно, Бѣло и Синьо морета и ги зове да бждатъ защитници на българитѣ. („Подъль—ли е българ-

скиятъ народъ“, т. I, стр. 49). Но трѣбва да се забележи, че това го прави не отъ надежда, че тѣзъ обширни стихии сж привлѣкли и развиватъ благодатно силитѣ на нашия народъ; а просто защото нѣма къмъ кого да се обрне въ момента, когато и най-близкия братски народъ разврежда ранитѣ на роба българинъ. (Стихотворението е написано въ 1876 год.).

Възхитенъ отъ красотата на морето Вазовъ открива ролята на мореплаването въ културния животъ: Лодка пори вълнитѣ, бори се съ вѣтрове, за да догони други небосклони, за да открие нови Колхиди, нови източници на богатства; нови селища, нови градове, новъ миръ да застрои. Въ буритѣ расте нейната младостъ, расте нейната мощъ и надежда. Морето дава сили, на душитѣ криле, за полета на които граница сж небесата („Рало и лодка“, т. II, стр. 114). Човѣкъ очаква да види по-нататъкъ, какво ще произлезе, като се съгласуватъ ролитѣ на ралото и лодката. Но всуе, защото поетътъ се увлича въ романтични мечти, и морскиятъ просторъ оживява: Въ глѣбинитѣ зацарува Нептунъ, найади, тритони и сирени придружаватъ кораба. Пътува той по Егея и предъ взора му възстава онзи древенъ миръ, който тукъ, на море, създаде една цивилизация съ влияние дори до днесъ. Вижда Аполоновия храмъ и иска да се поклони на бога („Егейско море“, т. II, стр. 117), но корабътъ не спира, лети и открива новъ миръ: „островъ дивъ, гранитенъ“. Свободната фантазия го превръща на царство на мечтитѣ: покрива го съ джбрави, градини, съ кристални потоци, населява го съ нимфи и богини. На лимана му поставя два страшни цербера, да пазятъ острова отъ грижи. („Калопуло“, т. II, стр. 118).

Настава нощъ и картината се смѣня. Въ нощта, тъмна като въ рогъ, корабътъ плува въ хаоса широкъ, а едно око будно му премигва мило, благо-

датно. То е фаръ, що свѣти за кораба тъй, както едната надежда е божествения ржководъ на душа останала безъ въра. („Фаръ“, т. II, стр. 116).

Морето възбужда вълшебно такива пориви, че сърдцето забравя суетливия день. Користъта и злобата душата свободния човѣкъ, борбата съ тяхъ е ужасна, но надъ морските вълни тѣ се превръщатъ на сънъ. (т. II, стр. 123).

Въ поезията на Вазовъ само веднажъ морето е символъ на животъ, кждето бучатъ страсти. Всредъ бури, фъртуни, пѣнесты вълни и тъмни глѣбини плува чулнъ. Той не потъва, а все лети, лети. Въ бой съ вълнитѣ е смѣлъ — гмурне се, зарий се цѣлъ и пакъ изкача надъ водата. („Нови екове“ — „Чулнъ“ — стр. 57). Съ такива черти — смѣлостъ, упоритостъ въ борбата — които морето подхранва, се отличава морякътъ. Тѣзи качества сж необходими за творческа работа въ общественно-политическия животъ.

Тѣй както си лети далечъ отъ брѣга, вгледанъ въ гладката ширина на морето и въ целфинитѣ, които гонятъ кораба въ стремителния му бѣгъ, поетътъ дочува до себе, въ изненада, сладкъ и звученъ езикъ. Именно една пжтешественица изъ Русия му заговоря на чудно хубавия и страстенъ славянски езикъ, на който, иригласа само хармонията морска. („Славянски звукъ“). (т. II, стр. 122). Вижда му се нѣкакъ странно, че чува славянски езикъ на открито море. Защо ли? На какво може да се отдаде тази страностъ? Не ли на това, че българинътъ се е отчуждилъ отъ морето? Да. И това въ едно време, когато морето подпомага да се развиятъ стопанскитѣ сили и стопанската независимостъ на народитѣ; когато кораби плуватъ безъ страхъ по неговата ширъ и разнасятъ културнитѣ придобивки въ най-отдалечени страни; когато цѣлъ свѣтъ общува презъ морета и океани. Днесъ човѣкъ е покорилъ вълнитѣ. Тѣ търчатъ по безкрийната далнина и разнасятъ упоителенъ хладъ само. Ни око, ни умътъ могатъ измѣри обширността и дълното на морето; все пакъ морето сближава странитѣ и за България би извършило славното дѣло: да ѝ донесе чрезъ корабитѣ свѣтло бждаще. А презъ вѣковното робство българитѣ на море не биха били забравени отъ свѣта. И тѣй както сж въ непосредно съседство на югъ и прѣко морето на западъ съ страни — (Древна) Гърция и Италия (Римъ), които на море създадоха една култура, паметницитѣ на която пробудиха Европа отъ средневѣковенъ сънъ и поставиха началото на съвременната европейска цивилизация, известна въ историята подъ името Ренесансъ; тѣй както България е въ непосредно съседство съ тази култура, то тя не би останала необлѣхната отъ нея, не би останала незасегната отъ нейното изкуство, което буди адмирацията на свѣта. Ала само ако българитѣ не биха отчуждени отъ морето.

Както подъ прѣкото влияние на слънцето природата се разцвѣтява, тѣй подъ прѣкото влияние на гения се възражда и разцвѣтява една страна.

Въ 1884 година Ив. Вазовъ, опияненъ отъ свободата, въ която България току-що бѣ заживѣла, посещава Италия, страната на гениитѣ и красотата, на вѣчнитѣ поети Данте, Петрарка; страната на

нѣжнитѣ сонети. Той е възхитенъ отъ тази Италия: отъ сърдития Везувий, отъ прекрасния Неаполъ, отъ Помпей съ палатитѣ глухи; той е възхитенъ отъ вѣчния градъ съ Колизея, храмове и музеи на изкуствата безсмъртни. А красивата природа и вѣчно свѣжитѣ творения на изкуството въодушевяватъ поета, и той е изказалъ възторга и любовта си къмъ творенията на красотата въ единъ цикълъ пѣсни, които носятъ името „Италия“. Кога се завърналъ въ родината си, издалъ ги — 1885 г. Въ тѣхъ намираме следнитѣ красиви страници отъ живота на и край море, допълнени отъ едно стихотворение написано презъ 1888 година въ Одеса:

Красиво е морето, въ което „спокойно, сладострастно се кжли небето“. То зове човѣка, „като страстнитѣ обятия на нѣкоя сирена. („Мечтание“, т. II, стр. 124).

Въ кристалната нощъ, когато луната свѣти, а вълнитѣ плискатъ и люшкатъ на приспивка, корабътъ плува по синьо море. Ечатъ пѣснитѣ на моряци и възнасятъ човѣка, а нѣгде една душа бди унесена и мисли го въсредъ бури. („Нощъ“, т. II, стр. 111).

„Кога корабътъ се скри въ блѣдний кржгозоръ,
Азъ дойдохъ на брѣга и дълго, дълго
Изглеждахъ морския просторъ.

Талазитѣ насамъ търчаха пѣнини
И съ ревъ разбиваха ми се отпредъ

. . . . дълго време на брѣга стояхъ йощъ
и взирахъ се напредъ, съ измокрено лице,
Като да чакахъ нѣкой да ми върне
Назадъ половината сърце“.
(„Кога отплува“, т. III, стр. 55).

Въ поемата „Синайска роза“ (т V, стр 208) морето се явява изразъ на социално негодувание противъ гнуснитѣ продавачи на людска плътъ. То ги нетърпи и унищожава осквернителя, а освобождава неволника отъ робия, срамъ и тегла. Този мотивъ не се е повторилъ въ нашата поезия, но и у Вазовъ той е замръзналъ въ зараждането си. А то образътъ на морето, което потопява лодката съ прекрасната Синайска роза, пленница на гаденъ осквернителъ, за да я освободи и следъ това „въздиша и реве по нея“, този одухотворенъ образъ би могълъ да се уясни въ една концепция, която да бжде уникалъ въ нашата морска поезия. Изглежда, обаче, че Вазовъ случайно е попадналъ на този мотивъ, та го необхваналъ въ всичката му широта и глѣбина.

Изобщо, за онѣзи, които обичатъ морето и пазятъ брѣговетѣ му, поезията е запазила много цѣнни страници. Но Вазовъ не е можалъ да възпроизведе въ художествени образи живота на море съ характернитѣ му особености. Морето не се явява въ творенията му като игра на въображението, като поетиченъ образъ на една идея, безъ да се смѣта единичния случай въ „Чулнъ“. А това се дължи преди всичко на отчуждеността на българина отъ тази полужива стихия, що открива вратитѣ на всички страни.

Ив. Вазовъ обича красотата и величието на природата, та въ дадения случай морето се явило само красива обстановка за поетическия му мечтания.

Варна, май 1924 г.

Презъ втората си годишнина списанието „Морски Сговоръ“ ще има цѣтни корици. То ще се изпраща само на тия, които сж предплатили абонамента си за 1925 год. Членоветѣ на Б. Н. М. Сговоръ ще го получаватъ безплатно, само ако сж издължили членскитѣ си вноски за 1925 год.

П. Ст. Панчевъ.

ДУНАВСКА ПРИРОДА.

Бледнѣе изтокъ. Предвестница на зората — Венера — трепти съ последнитѣ си лъчи. Иде топълъ лѣтень день, день светълъ що дава импулсъ на живота. Ето и първитѣ пурпурни отблѣсъци на животворящото слънце. Полазватъ разноцвѣтни слънчеви лъчи надъ хоризонта, пронизватъ пепелявитѣ облачни кълба, за да излѣзатъ още по-свѣтли, още по-златисти. Свежиятъ Дунавски въздухъ възрождава всичко живо. До скоро сгушени въ зеления храстъ, птичките отгатватъ хубавия день и изливатъ въ чудно мелодична симфония своитѣ мелодии.

Вървишъ унесенъ край брѣга, — неволно погледа ти мине по игривитѣ вълнички на голѣмата рѣка — Дунава, който незапомнено отъ кога шепне своята монотонна пѣсень. Прибѣгватъ първитѣ лъчи, пречупватъ се и блѣстватъ като бисери въ твоитѣ очи.

Опрѣлитѣ се за почивка на камения кей паракоди, изпускаватъ лениво сиви кълба димъ.

Часътъ 'е пегъ. Пристанището е тихо, само бодрия на поста си стражъ, бавно и отмѣрено крачи край величествената фигура на митническата сграда. Сега всичко е онѣмало, но следъ нѣколко часа само, ще блика трескавъ животъ. Пристанище — входътъ на културата и цивилизацията, изходътъ на стопанскитѣ произведения — дробоветѣ на единъ народъ!

Наредъ съ великолепнитѣ Дунавски гиганти, стои сгушено и малкото българско катерче. Плахо поглежда то къмъ чуждитѣ бѣли лебеди, изпуска черни кълба димъ и трескаво се готви за пътъ. Едно продължително фу-у процѣпи въздуха, наруши утрината тишина, отекна и се изгуби въ отсрѣщната Дунавска низина. Следъ малко се заредиха една следъ друга команди: — „Отдай лѣви носови вързла!“ — „Малъкъ напредъ!“ — „Пъленъ напредъ!“ и малкото катерче задиша тежко, тежко, затрака весело малката му машинка и се понесе срещу тихо течащитѣ води. Зашумя неговото витло оставяйки следъ себе си малки водовъртежи, като че ли негодуваха водитѣ на вѣковния Дунавъ, но то нехае и драще все напредъ. Отминаваме едно следъ друго малки и голѣми островчета, които като, че ли сж притаили дѣхъ, готови да се понесатъ и тѣ съ сребриститѣ талази на севѣро-изтокъ. Но здраво впили ногти стари кривостъблести върби, не ги пушатъ. Редятъ се едно следъ друго тѣ въ безкрайна върволица, приютени въ бащинъ скютъ, прегърнати катъ галени деца отъ Дунава — стариятъ имъ баща. Свърнешъ погледъ на лѣво и виждашъ българския брѣгъ, изправилъ гранитни си гърди, готовъ да срещне всѣкий ударъ, който би се появилъ. Гордъ и непоколебимъ се издига той високо, като че ще литне въ висинитѣ, въ противоположностъ на своя братъ — низъкъ, срутливъ и мочурливъ — ромънскиятъ брѣгъ. Минаватъ минути, часове, а катерчето върви все напредъ и сега, осамотено въ Дунавскитѣ води, се чувства по-гордо, зеръ нѣма ги другитѣ гиганти, да му се надсмиватъ.

Пладне е. Дървета свели своитѣ листца, опалени отъ като че ли спрѣло се всрѣдъ небосвода, огнено кълбо. Овчаръ съ своитѣ овчици свърналъ

по сгърмния пътъ къмъ рѣката, та дано се тамъ поразхлади. По-нагоре, рибари съ опърлени лица превиватъ стройни си снаги и теглятъ дълга мрѣжа, а още по-нагоре, тамъ далече, щастливеца рибаръ, сияющъ отъ радостъ, превива врагъ надъ своитѣ вѣдици и едва повдига тежката моруна къмъ лодката си. А малкото българско катерче драще все напредъ. За мигъ прекъсва се гранитната верига и леко се спуща нейния склонъ, откривайки цвѣтущата низина на Янтра. Лжкатуши тя окичена отъ вси страни отъ свели своитѣ клони върби, които й шушнатъ нѣкаква тайна. А тамъ въ полето нейде ти се усмихватъ бѣлитѣ къшурки на малко спрѣтнато селце.

Усмихва ти се всичко въ тоя лѣтень день, всрѣдъ тая чудна Дунавска природа.

Отмѣстя се огнения дискъ и бързо преваля на западъ. Клони къмъ залѣзъ слънце. Облѣни въ пурпуръ, следъ малко въ злато, се групиратъ въ чудни форми надвисналитѣ облачни кълба, тъкмо, когато катерчето достига своята цель и отдаде котва за да почине презъ нощта.



„Рѣка Камчия при Пода“ 1923 г.

Списание „Морски Сговоръ“ е одобрено и препоръчано отъ Министерството на Народното просвѣщение съ окръжно № 447 отъ 9.I.1924 год. и отъ М-вото на Войната съ наредба № 22 отъ 1923 г.



Увеличение дълбочината на каналите въ Русия. Споредъ „Degetra“ (Германо-Руска компания за транспортъ) работата по увеличаване дълбочината на канала между Керч и Ени-Кале, а така също и на този отъ Мариополъ е вече свършена. И така този воденъ пътъ отъ Еркечъ и Еникале свързва Черното море съ Азовското и позволява използването на пристанището Мариополъ въ по-големи размери за износа на жито. Споредъ съобщенията на пълномощника на народния комисариятъ за външна търговия тѣзи канали въ областта на Харьковъ сж биле издълбани до 24 фута (7.30 м.) и позволяватъ преминаването по тѣхъ на кораби които газятъ 22½ фута (7 м.)



„Състезанията между Русенския Дунавски легионъ и Варненския морски легионъ, състояли се въ гр. Русе на 4. VIII. 1924 г. Фот. Дюранъ.

Прегледъ на корабоплаването по Дунава презъ 1923 год. Рѣката Дунавъ, която преди свѣтовната война бѣше еднакво важна за стопанския животъ както на Германия, така и на двойната монархия, биде обявена отъ „фабрикантите на мирни договори“ като интернационална, което имаше за следствие, че до края на 1923 год. движението по Дунава е намаляло съ 30%. Съседнитѣ рѣки на Дунава сж затворени. Балканския Дунавъ е нервъ за живѣене, както за Германия, Австрия и Унгария, така и за Ромжния и Югославия, обаче последнитѣ две държави се стремятъ да разрушатъ този общъ животъ и първъ и отстъпватъ терена на Англия и Франция. България е притисната и не може да се мръдне, стегната въ прѣстена на малката Антанта. — Русия все още не може да се свърже отъ революцията насамъ и съветската система не намира почва и приложение другаде. Черното море и Дунава, както и неговата делта се намираха по-рано подъ руско влияние, а днесъ французитѣ и англичанитѣ мѣнатъ своя петролъ отъ Русия и сж станали господари и на Черното море. Сжщо и Турция се намира подъ този ужасенъ гнетъ. Но тукъ американцитѣ спечелиха почва защото на тѣхъ принадлежатъ петролнитѣ басейни въ Месопотамия. Вмѣсто

да уредятъ плаването по Дунава отъ Сулина на горе, Ромжния и Югославия сж го съсипали за десетки години. Връзката между Германия и Балкана се влоши презъ 1923 г. много силно. Пазаря биде наводненъ отъ чехски и италиански стоки, защото за жалостъ Германия трѣбваше да преустанови своя износъ. Играта на валутата принуди Унгария и балканскитѣ държави да встъпятъ въ търговски и индустриални връзки съ Чехословашко и Италия. Споредъ една официална унгарска статистика немскиятъ транспортъ е отишалъ надире съ 60%. Въ това време Унгария изнесе голѣми количества жито. Изграждането на търговското пристанище въ Буда-Пеща, оказа голѣмо благотворно влияние. Изгледитѣ Унгария да получи отъ Англия единъ външенъ заемъ, както и факта, че търговскитѣ преговори съ Бохемия и Югославия вървѣха добре, подобриха стопанското положение на Унгария. Изграждането на Буда-Пещенското търговско пристанище се особено бързо оцени отъ французитѣ, които тамъ ще отворятъ своитѣ голѣми мѣста за претоварване на петрола. И така петрола отъ Кюстенджа за въ бждаше нѣма да се прелива въ Турну-Северинъ, а това ще става въ Танковецъ на Буда-Пеща. Голѣмата Антанта е по-добре настроена спрѣмо Унгария, отколкото малката Антанта. Затварянето на съседнитѣ рѣки прави едно интернационално движение по Дунава все още възможно. Чехитѣ искатъ да устроятъ отъ Пресбургъ за търговията единъ втори Гибралтаръ и по този начинъ да направятъ невъзможно преминаването на Германски и Австрийски стоки за Унгария и Балкана. Изграждането на търговското пристанище въ Пресбургъ, както и увеличението на чехския плавателенъ инвентаръ по Дунава, ще почне силно да се чувствува още презъ идущитѣ години. Даже и Австрия е спечелила относно Германия много теренъ.

Изъ „Hanza“ № 12, мартъ 1924 г. Превелъ: К. З.

Руското търговско мореплаване презъ 1923 година. Изминалата се година донесе на рускиятъ стопански животъ едно чувствително въздигане. Пълниятъ застой въ комунистичната епоха може да се смѣта за преодоленъ; съ цѣлъ рѣстъ се възобновяватъ естественитѣ сили на стопанството съ цѣлъ да го направятъ дѣеспособно, а въ особности да съживятъ превоза. Тежката криза въ производството естествено спъва това развитие обаче общо взето тя не може да спре твърде чувствително общия подеъмъ на транспорта. Бавното темпо на възстановяването на желѣзопѣжното дѣло допринася твърде много за подобрене на търговското рѣчно и мореходно плаване, защото по този начинъ числото на товарнитѣ кораби се е значително увеличило въ сравнение съ по-раншното. Руската външна търговия се извършва по настоящемъ изключително по море, докато по-рано тя е ставала повечето и презъ сухопѣжнитѣ граници. Презъ миналата година най-оживени сж били Черното и Азовско морета, въ чийто пристанища презъ първитѣ 9 мѣ

сеца на 1923 г. сж влѣзни 842 чуждестранни и 110 руски кораби. Следующата таблица ни показва оживѣването на руските пристанища.

Търговски кораби, идващи отъ странство презъ 1923.

	Чужди страни		Руски	
	Число на корабитѣ	Нето тонажъ въ рег. тона	Число на корабитѣ	Нето тонажъ въ рег. тона
Бѣло море и Север. Ледовито море				
Януарий до Мартъ	82	5213	5	5602
Априль — Юний	82	92229	7	1575
Юний — Септемврий	153	184682	25	3984
Източно (Балтийско) море.				
Януарий — Мартъ	8	18901	8	24603
Априль — Юний	94	147555	18	40500
Юний — Септемврий	224	262817	33	46701
Черно и Азовско морета				
Януарий — Мартъ	64	95985	1	532
Априль — Юний	99	169330	6	7785
Юний — Септемврий	113	207041	7	5351
Каспийско море.				
Януарий — Мартъ	—	—	104	20058
Априль — Юний	1	32	175	34106
Юний — Септемврий	1	32	78	20073

Малки крайбрѣжни кораби отъ I до IX. 1923 г.

	Чуждестр. кораби		Руски кораби	
	Число	Нето тонажъ въ рег. тона	Число	Нето тонажъ въ рег. тона
Бѣло и Северно ледовито море	437	84624	684	316502
Източно море	502	18495	805	523903
Черно и Азов. морета	10334	2270359	10105	2245375
Каспийско море	4676	3827276	4566	3321888

Въ продължение на този навигационенъ периодъ, съветското знаме се е развѣвало въ пристанищата на Германия, Англия, Франция, Испания, Португалия, Италия, Индия и др. „Декабриста“ е пропътувалъ вече отъ създаването на съветската република презъ Дарданелитѣ и Суезкия каналъ, съ което фактическата блокада на Русия се смѣта за пробита и безъ значение.

Количеството на уловената риба въ България (въ морето и рѣкитѣ) е следното:

Година	килограми
1920	2,071,148
1921	1,859,879
1922	2,514,778
1923	2,546,266

Презъ 1923 год. Варненското пристанище е било посетено отъ следните кораби:

Националностъ	Число на корабитѣ	Общъ тонажъ
Български . . .	193	791,366
Английски . . .	80	144,187
Италиянски . . .	98	176,978
Холандски . . .	56	80,558
Французски . . .	55	106,440
Германски . . .	35	44,133
Гръцки . . .	26	11,641

Къмъ международенъ статутъ на моряцитѣ, Паритарната морска комисия свикана отъ международното бюро на труда и състояща се отъ по-равно число представители на корабоприитежатели и моряци и отъ двама членове отъ административния съветъ на бюрото, се е занимала въ последната сесия съ редъ въпроси отъ морски характеръ.

Едни отъ тѣхъ сж тия относно създаване на международенъ статутъ на моряцитѣ и уреждане на една инспекционна служба по корабитѣ. Въпросътъ относно фиксиране на работното време въ търговския флотъ се е отложилъ за идната сесия.

Първите две проблеми сж вписани вече въ дневния редъ на 8-та международна конференция на труда, 1926 год. Предъ видъ морския ѝ характеръ, нѣкои отъ делегатитѣ или технически съветници ще трѣбва да бждатъ компетентни по въпроса и принадлежащи къмъ нѣкоя морска организация. За пръвъ пжтъ България ще има случая да прати въ конференцията лица запознати съ морското дѣло и трудъ у насъ. Въ тая отъ 1920 год. тя не участвуваше понеже не бѣше още въ Обществото на народитѣ,

Н. Н. — Женева.

ТРАФИКА

въ германските вътрешни пристанища презъ 1923 година е билъ:

Пристанища	Разтоварени стоки въ тонове	Натоварени стоки въ тонове
Хамбургъ (рѣчното пристанище).	2,500,000	2,200,000
Диусбургъ (пристанище на р. Рейнъ)	2,200,000	1,000,000
Берлинъ (по р. Шпрее и канала къмъ р. Одеръ).	1,700,000	1,173,000
Манхаймъ-Лудвигсхафенъ (на Рейнъ)	880,000	—
Щетинъ (по р. Одеръ)	742,000	—
Мюнстеръ (на р. Емсъ)	708,000	—
Козель (на горното течение на р. Одеръ)	486,000	1,200,000
Хермелингенъ (на р. Везеръ)	408,000	—
Франкфуртъ на Майнъ	288,000	—
Хановеръ (на р. Лайне)	253,000	—
Кйонингсбергъ (на р. Прегель)	255,000	—
Бреслау (на р. Одеръ)	155,000	—
Пристанищата на Емсъ	93,000	—
Карлсруе (на р. Рейнъ)	48,000	—
Еммерихъ (граничното пристанище на р. Рейнъ)	4,000,000	6,800,000
Сжщото пристанище презъ 1922 г. преди окупацията на Руръ	8,000,000	—
Шандау (граничното пристанище на р. Елба)	287,000	700,000
Хохензантенъ (по р. Одеръ къмъ Берлинъ)	—	531,000
Фюрстенбергъ (на р. Одеръ).	—	1,164,000
Бранденбургъ (на каналната връзка Берлинъ—Елба).	—	1,154,000

Забележка. Горната статистика дава ясна представа за голѣмата роль, която играе корабоплаването по рѣкитѣ и каналитѣ на Германия въ нейния стокотърговия. Тая роль още по-силно изпѣква, ако горните цифри се сравнятъ съ цифритѣ за трафика въ нашитѣ две най-големи пристанища Варна и Бургазъ, презъ които общо взето се внасятъ (разтоварени стоки) не по-вече отъ 160,000 тона годишно и изнасятъ (натоварени стоки) едва 210,000 тона срѣдно. Следва, че нашитѣ две пристанища взети наедно, при това обслужващи външната ни търговия, по своя трафикъ се подравнятъ едва съ 12-тото по редъ германско пристанище, обслужващо само вътрешната търговия, а именно Бреслау, разположено въ горното течение на рѣката Одеръ.

Г. С.

Маслото отъ черния дробъ на Херинга. Чрезъ нови способности, които подробности още не ни сж известни, единъ индустриалецъ отъ Нюфундлендъ, г-нъ Ховлетъ, е сполучилъ да рафинира съвършено маслото отъ черния дробъ на херинга, което следъ пречистването загубва миризмата си и запазва единъ хубавъ желто-кихлибаренъ цвѣтъ.

Преди това почти всичките черни дробове на херинга се изхвърляха презъ сезона на ловидбата и само една малка частъ се употребяваше за изкарването на едно долнокачествено масло, което зле се запазваше, имаше много тъменъ цвѣтъ и много миришеше. Това масло впрочемъ много скоро се разваляше.

Новиятъ продуктъ, който сега се поднася на индустрията, напротивъ има всичките качества на добро търговско масло и може да се сравни съ най-добрите морунени масла. Между другите си предимства, това масло е превъзходно, особено за намазването на машини съ деликатенъ механизъмъ, на хронометри (часовници) и други морски уреди.

Изпратените на Нюйоркските и Бостонските заводи за масла и сапунъ — мостри, сж били много добре приети. Въ мартенския брой отъ 1923 год. на списанието „Canadian Fisherman“, отъ гдето за-

емаме горните сведения, се казва, че г-нъ Мортонъ, главния производител на моруново масло въ Бостонъ, оповестява, че идущата година ще напълни 50,000 варели съ масло отъ черния дробъ на херинги, ако му се достави нужното количество суровъ материялъ. Цената на херинговото масло е почти еднаква съ оная на моруновото масло или 50 до 70 цента за галонъ. Г-нъ Ховлетъ смѣта да инсталира два завода въ Bay of Islande, единъ въ Springdale и четвърти въ оная мѣстностъ, гдето херингътъ се окаже особено изобиленъ.

(Превелъ отъ „La Pêche Maritime“ Н. П. И.)

Ромънското правителство възнамерява да отдаде на концесия постройката на единъ плавателенъ каналъ, който да свърже Букурещъ съ Дунава при Олтенница. Единъ германски индустриаленъ трѣстъ е изпратилъ свои инженери и специалисти за да разучатъ проекта на самото мѣсто, а фирмата „Поленски & Цолнеръ — Берлинъ“ даже е представила вече своята оферта, споредъ която постройката на канала ще струва 60 мил. леи.

Канала ще бжде снабденъ съ най-модерните технически приспособления.

Въ Букурещъ ще се построи модерно пристанище.

Г. С.



Благодарение на добрия приемъ, който намери нашето списание „Морски сговоръ“ въ обществото, стана нужда презъ годината да се увеличи тиража на списанието и да се приключи първата му годишнина безъ дефицитъ. Насърдени отъ моралната и материална подкрепа на всички българи — у насъ и въ чужбина — които обичашъ морето, редакцията взема всички мѣрки да се увеличи и подобри втората годишнина на списанието, безъ да увеличава цѣната му. Презъ втората си годишнина „Морски сговоръ“ ще излиза въ 4000 екземпляра, ще му се прибавятъ художествено изработени цвѣтни корици и вѣроятно ще даде презъ годината единъ или два номера отъ „Морска библиотека“ безплатно на адонатите на „Морски сговоръ“.

Отъ Редакцията.

ВТОРАТА годишнина отъ списанието „Морски Сговоръ“ ще се изпраща безплатно само на тия членове отъ Сговора, които сж предплатили членския си вносъ за 1925 год. Външните абонати, които не сж подновили и предплатили абонамента си за 1925 год. сжщо нѣма да получаватъ втората годишнина на списанието.

Отъ Редакцията.

Пазачитъ на фара, романъ П. А. Шишковъ е подъ печатъ и ще излезе въ продажба наскоро.

Гл. Упр. Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ го препоръчва на членовете си и всички приятели на морската идея. Романа струва 20 лв. На членовете на Сговора се отстъпва за за 15 лева. Тия отъ клоновете, които желаятъ да си го набавятъ за своите библиотеки и за членовете си да внесътъ предвартелно на касиера на Гл. Упр. Тѣло необходимите суми.

Въ „отдѣла“ „Морски книгописъ“ на настоящата книжка даваме една рецензия върху него отъ нашия даровитъ младъ писателъ Д. Т. Калфовъ, сега сътрудникъ на печата въ Цариградската ни легация.

Съобщава се на членовете на „Морския Сговоръ“ и приятелите на морето отъ нашата столица, че бюрото „Вихъръ“ (Булевардъ Дондуковъ № 91, телефонъ № 583) е въ връзка съ Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ. Чрезъ това бюро могатъ да се даватъ реклами за списанието и да се набавятъ печатните издания на Б. Н. М. Сговоръ.

Отпечатани сж традиционните малки и голѣми календари на Б. Н. М. Сговоръ за 1925 г. Календарите по художество и изработка надминаватъ издателите до сега. Желателно е всѣки членъ на Сговора да си ги набави. Голѣмите календари струватъ по 10 лв., а малкото календарче — 3 лв.

ВАЖНО ЗА МОРЯЦИ И ВОЕННИ

Продава се Енциклопедия на Морските и Военни науки отъ Генерала отъ инфантерията Лееръ — на руски.
БЮРО „ВИХЪРЪ“ — СОФИЯ, ДОНДУКОВЪ 91.



„ПАЗАЧИТЪ НА ФАРЪ.“

(Романъ отъ Петъръ А. Шишковъ).

Преди всичко романа, който г. Петъръ Шишковъ ни дава подъ горното заглавие е нѣщо ново въ нашата художествена литература. Ново, защото моряшкиятъ животъ не е бивалъ застъпенъ у насъ отъ никого до сега. Тоя моряшки животъ не е известенъ, не е билъ изучаванъ отъ никого изъ нашитѣ писатели. Разбира се, мнозина отъ тѣхъ сж пжували, може би не веднѣжъ, по море. Но не е достатъчно това. — Пиеръ Лоти, тоя тѣнъкъ художникъ и психологъ, не щѣше да даде „Исландския рибаръ“ и „Братъ ми Ивъ“, ако самъ не бѣше морякъ. Не щѣше да ни предаде и трагедията на затворническия, харемския животъ на туркинята, ако самъ, благодарение на нѣкакво изключително за него благоволение, нѣмаше възможность отблизо да изучи въ тѣнкости живота въ харема. Сжщото може да се каже и за Купринъ — романа му „Дуель“. Самъ той е билъ офицеръ, действующъ офицеръ. Героитѣ му въ „Дуель“ сж живи хора — негови другари отъ полка. Даже и имената на героитѣ му, съ твърде малки изключения, сж сжщинскитѣ имена на визиранитѣ хора.

Да, за писателя — реалистъ е нужно, необходимо самъ да види, да изучи, да преживѣе. Тогава е най-силентъ той.

Г-нъ Шишковъ, миналъ почти всички етапи на моряшката служба въ продължение на цѣли осемнадесетъ години, познава добре, изтънко срѣдната, въ която се разиграва действието на настоящия му романъ. Фабулата му, наистина, не е твърде сложна, но затова пѣкъ така добре издържано развита отъ край до край.

Двама моряци, уморени отъ тежкия, непосилния моряшки животъ, заживяватъ на сушата, ставатъ пазители на единъ фаръ. На пѣтъ е да се осмислени най-сетне мечтата имъ — мечтата на

всѣки морякъ — и тѣ да си отпочинатъ, да си отдѣхнатъ — и тѣ, като всички божи хора, да си свиятъ топло уютно гнѣздо на сушата. Обзавеждатъ се добре въ широкото помещение на новия фаръ. Разправятъ си единъ на другъ преживѣлицитѣ, пълни съ любовни приключения. Колко много сж преживѣли наистина тѣ, които сж кръстосали почти цѣлото земно кълбо! . . .

Фарътъ, където сж отседнали е близу до града. Не следъ дълго време двамата моряци се запознаватъ съ две момичета — две другарки — работнички въ града. Тия две момичета ще бждатъ занаятъ тѣхнитѣ добри домакини. Ето — скоро вече ще се осмислени отдавнашниятъ имъ блѣнъ — ще заживеятъ и тѣ на сушата спокойно, безгрижно — далеко отъ бури и корабокрушения . . .

Но сждено ли е на моряка да свие топло гнѣздо, завинаги да се откъсне отъ морето? Да, може ли той, отрасълъ срѣдъ морскитѣ стихии, да се помири съ тоя безцвѣтенъ, анемичентъ животъ на хората отъ сушата?

И, свкашъ тѣхната сждба е предопредѣлена. Обстоятелствата се стичатъ тѣй, че тѣ трѣбва да се впуснатъ отново по море. Тръгватъ. И намиратъ смъртта си нейде въ безднигъ на бушувачето море, надъ което сж отрасли.

Всичко въ романа е изнесено правдиво и психологически обосновано. Авторътъ, макаръ и да се явява за пръвъ пѣтъ на литературното поле съ тоя си трудъ, добре се е справилъ и съ техническата страна на работата — нѣщо, което не лесно се удава понѣкога и на по-опитнитѣ писатели.

Ние бихме желали по-скоро да видимъ напечатанъ тоя оригиналенъ трудъ на г. Шишковъ.

Д. Т. Капфовъ.

Новонапѣзли книги по морския спортъ.

Segelsportbücherei.

- Band 1.** — „Untericht im Segeln“. — Ein Lehrbuch des Sportsegeln mit besonderer Berücksichtigung des Segeln im kleinen Boot. Von Dr. R. Lohmann. (Трето издание, съ 104 страници и 101 фигура. Подвързана струва 3.50 зл. марки).
- Band 2.** — „Die Segeljolle“. — Ein Wegweiser und Ratgeber bei der Anschaffung von Schwertbooten. Herausgegeben von Vorstand des Berliner Kleinsegler-Verbandes. (Ново четвърто попълнено издание, съ 197 стр. и 250 фигури въ текста. Подвързана струва 4 зл. марки).
- Band 3.** — „Der Wandersegler auf See“ — Navigation an Bord von Yachten. Von C. Renner, Bremen. (Първото издание е изчерпано, сега се печата второ издание).

- Band 4.** — „Boots konstruktion. Bootsbau. Bootstypen“. — Eine Einführung in das Wesen von Segelboot und Segeljacht und eine Anleitung zum Verständnis der Konstruktion. Von Dr. R. Lohmann. (Второ издание, подвързано, съ 120 стр. и 86 фигури, цена 3.50 зл. марки).
- Band 5.** — „Der Hilfsmotor in Segeljachten und Booten“, von H. Méville — Berlin. (Книгата е подшита, съ 148 стр. и 88 фигури. Цена 3 зл. марки; подвързана — 4 зл. марки).
- Band 6.** — „Das Beiboot“. — Ein Wegweiser und Ratgeber für Anschaffung, Instandhaltung und Gebrauch — von Obering. C. E. Heymann. (Съ 113 стр. и 84 фигури; цена 2.50 зл. марки, а подвързана 3.50 зл. марки).
- Band 7.** — „Praktische Seemannschaft für Motorbootfahrer“, von H. Méville (подъ печатъ).

Motorschiff und Jacht — Bibliothek.

- Band 2. — „Das Motorboot und seine Behandlung“, von Jng. M. H. Bayer. (6-то издание, 280 стр., съ 100 фигури; подвързана цена 4 зл. марки).
- Band 5. — „Vom Segelweßen“, von Jng. Georg Ewald. (Подвързана съ 120 стр. и 24 фигури, цена 2-50 зл. марки).
- Band 10. — „Taschenbuch für Motorbootsführer“, von Bruno Müller. (Подвързана съ 160 стр. и 49 фигури, цена 3 зл. марки).
- Band 11. — „Kanu-Technik und Kanu-Sport“, von Jng. A. Büttner. Ein Taschenbuch für Sport — u. гури, цена Naturfeunde. (Подвързана съ 370 стр. и 167 фи-4-50 зл. марки).
- Band 12. — „Navigation für Motorbootsführer“, von H. Méville. (Подвързана, съ 116 стр., 27 фигури и 12 таблици; цена 3-50 зл. марки).

Bangerts Nützliche Bücher.

Sport und Spiel.

1. Einführung in der Segelsport. 2-60 златни марки.
2. Führer für Paddelbootfahrer. 3 зл. марки.
3. Unterricht im Rudern. 4 зл. марки.
4. Erlernung des Schwimmens. 4 зл. марки.
5. Ertragreiches Angeln. 2-50 зл. марки.

За изписване на книгите отнесете се до:

Herrn Walter Bangert, Export und Verlagsbuchhandlung, Hamburg 8, Dovenhof.

Французски книги по морските въпроси.

Издание на: (Société d'éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 17 Rue Jacob (VI), Paris).

1. Le navire de commerce, par Victor Maurice, Ingénieur principal du Génie maritime. Etude générale, — Description. — Emménagements — Construction — Exploitation 1923. (Книгата е съ много фигури и под-шита. Цена 22 франка).

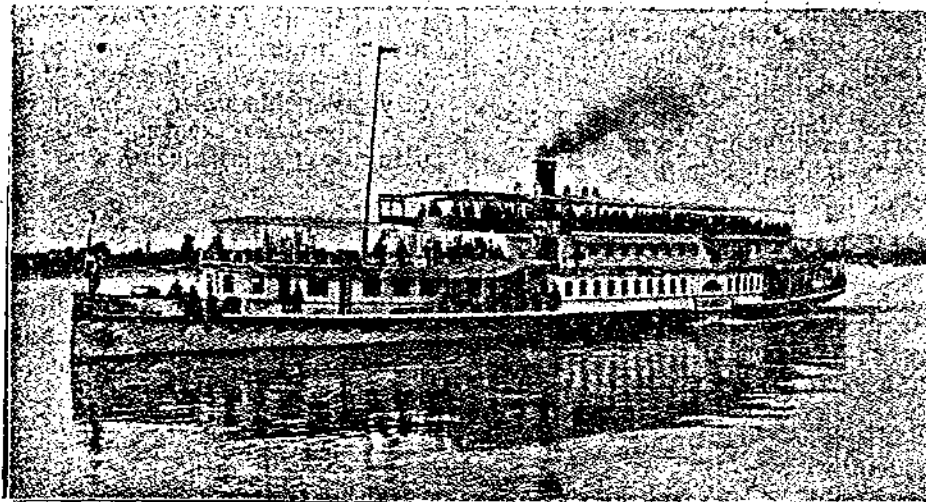
До Найденов Ук

Войнишка 22

Въ Мукв

2. Résumé pratique de navigation, par A. Cousin, professeur d'hydrographie. Long cours — Plaisance — Cabotage, 1917. (Книгата е подвързана съ платно, цена 13 франка).
3. Aide-Mémoire du Capitaine. — Notes et formules à l'usage des Officiers de la Marine de Commerce, par B. Aillet, capitaine au long cours. (Ново издание 1922 г., подвързана съ платно, цена 12-50 фр.).
4. Guide des ouragans et des tempêtes, deuxième édition, considérablement augmentée, par Roux, capitaine de frégate. (Цена 10 фр.).
5. Le Livre du Temps, manuel pratique de météorologie à l'usage des marins, traduit par M. Mag Gleod, professeur au Borda, par Fitz-Roy, amiral. (Цена 8 фр.).
6. Premier éléments de pêche maritime et de navigation, à l'usage des élève du cours moyen des écoles primaires et des écoles de pêche du littoral, par Coutant et Lavieville. (Ново издание 1923 г. Подвързана, цена 3-60 фр.; подшита 2 фр.).
7. La Pêche en mer (Guide pratique du pêcheur amateur) Poissons et crustacés. Engins. Appâts. Méthodes et procédés. Droits et devoirs du pêcheur amateur, par A. de Casanova. (Цена 4 франка).
8. Le Sauvetage maritime, par le capitaine au long cours Emm. Debrosse. (Съ илюстрации, цена 5 фр.).
9. Le Transport du Poisson par voie de fer, par G. Gourguechon, ingénieur en chef des Mines, 1920. (Подшита, цена 16 фр.).
10. Notion de droit maritime international, par E. Antraygues, à l'usage des candidats aux brevets de la Marine marchande 1923. (Подъ печатъ).

Първо Дунавско Параходно Дружество „Австрийско“



ЗАЗНАНИЕ

Сведения за движението на експресите, както и крайбрежно пътуващите и товарни параходи се дават от параходните агенции на Д-вото въ Видинъ, Ломъ, Орехово, Сомовитъ, Свищовъ, Русе и от дружественото представителство въ София.

Билети за пътуване и запазване легла и кабини въ експресните параходи както и билети за пътуване по железницата до споменатите пристанища, се продават от агенциите, Дружеството за спални вагони и дружествения представител въ София САВА СТАНКОВЪ (улица „15 Ноември“ № 9, домъ „Банка за Народен Кредитъ“, Телефонъ № 858). Другаде не се продават билети.