

ГОДЕНІЕ МОРСЪ

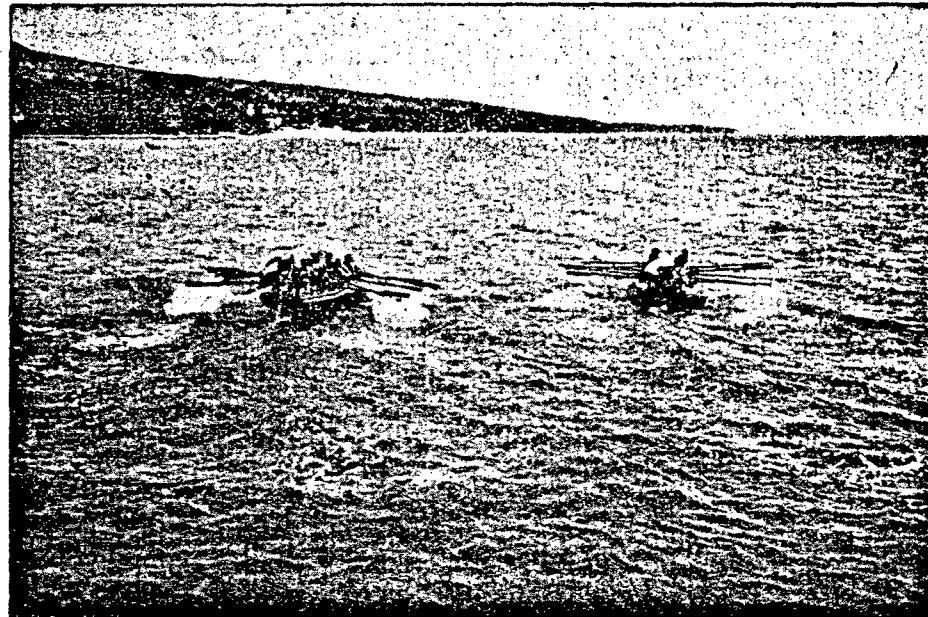
20

БДП

Урежда  
Книжковно-просвѣтния отдѣлъ  
на Бълг. Нар. Морски Сговоръ

ГОДИНА IV.—БРОЙ 8.  
Варна, Октомврий 1927 година.

Главенъ редакторъ:  
Сава Н. Ивановъ.



Морските състезания въ Варна на 24. VII. 1927 год.. Надбъгвания съ лодки десеторки,  
Фот. К. А. Терзиевъ,

Списанните „Морски Сговоръ“ е уважено и препоръчано отъ Министерството  
на Народното Просвѣщение съ окръжно № 447 отъ 9. I. 1924 година и отъ Мини-  
стерството на Войната съ наредба № 22 отъ 1923 година.

## Вести изъ живота и дейността на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

**Главно управително тѣло.** На 27 и 28 августъ т. г. сж се състояли плувни състезания въ Бѣлградъ, на които сж присъствали състезатори отъ всички славянски страни. Поради късното получаване поканата за тия състезания, Г. У. Т. на Б. Н. Морски Сговоръ не можа да изпрати представители отъ България.

— На 30 августъ, председателя на Г. У. Т. — г. Петър Стояновъ, отъ името на Б. Н. М. С. горги въ салона на борсата върху „Какво е нуждно за економическото повдигане на гр. Варна.“ Сказчика покрай специалната си тема разви идеите на Б. Н. М. С. и съ това извърши една добра пропаганда въредъ търговските кржгове, отъ каквито се състоеше преимущественно аудиторията.

**На 31 августъ се конституира избраното отъ IV редовенъ съборъ въ гр. Плѣвенъ Главното Управително Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ, както следва:**

I отд. Председател — П. Стояновъ, нар. представител; п. председатели: Я. Найденовъ, търговецъ и инж. Т. Атанасовъ, предс. на Варн. Окр. Съветъ; Гл. секретаръ кап.-лейтенантъ о. з. Г. Славяновъ; Секретари: Кс. Янковъ и лейт. о. з. Ст. Власевъ.

II отд. Гл. Касиеръ Д-ръ К. Пашевъ, лѣкаръ; касиеръ мичманъ о. з. Ст. Цаневъ; домакинъ Н. Пеневъ, химикъ.

III отд. Гл. Редакторъ кап.-лейтенантъ о. з. Сава Н. Ивановъ; редактори: проф. Я. Арнаудовъ и Добринъ Василевъ; библиотекарь мичманъ о. з. Л. Христовъ.

IV отд. Гл. уредникъ на морския музей К. Шкорпиль и уредници капитанъ Г. р. о. з. Д. Фичевъ и Ал. Маноловъ, търговецъ.

V отд. Гл. уредникъ на водния спортъ инж. Б. Къневъ, н-къ на Варн. пристанище и уредници П. Пампуловъ, инж. корабостроителъ; Д-ръ Душковъ, лѣкаръ и мичманъ о. з. Г. Пецовъ.

Съветници — Н. Недевъ, търговецъ; Д-ръ С. Грековъ, секретаръ на Варн. Търг. Инд. Камара; В. Игнатовъ, нар. представител; Ефт. Воденичаровъ, председател на окр. съдъ и П. Нейковъ, п. кметъ.

Запасни членове: инж. Т. Каракашевъ, директоръ на Б. Т. Парадено Д-во; подполковникъ Марковъ; проф. Долински, Д-ръ Недѣлковъ, лѣкаръ и В. Каракостовъ, морякъ.

**Бургазъ.** — Клона е ималъ общо годишно събрание на 31 юли т. г., на което е избрано ново управително тѣло въ съставъ: председател — Ст. Д. Бояджиевъ, пом. кметъ; подпредседатели — Д. Филиповъ, подпредседател на окр. съдъ и Д-ръ К. Дрѣновски, Окр. инспекторъ по маларията; секретаръ — Ст. Д. Баевъ, търговецъ: Касиеръ-домакинъ

— Ив. Чернооковъ, чиновникъ; членове: Б. Ганчевъ — зап. кап.-лейтенантъ, Д-ръ К. Николовъ — секретаръ на Търговската камара и Д-ръ В. Чакжровъ — лѣкаръ. Провѣрителъ съветъ: П. Кораковъ — съветникъ въ смѣтната палата и Ал. Енчевъ — прокуроръ на Балканска Банка.

**Варна.** — На 31 юли и 2 августъ т. г. се състоя конференция на представителите на лѣтните колонии въ Варна. Посетена бѣше отъ всички лѣкарни, управители и домакини на лѣтуващите въ Варна детски колонии, а така също и отъ представителите на Б. Н. М. С. и чехословашката детска колония. Въ конференцията се четоха реферати: „Морелѣчение и слѣнчолѣчение“, отъ Д-ръ Шумановъ; „Рационално хранене на децата въ колониите“, отъ Д-ръ Н. Василевъ и „Лѣчебната гимнастика въ колониите“, отъ Ив. Бурешъ. Рефератите предизвикаха оживени разисквания, следъ което бѣха изработени общи правила по рационалното морелѣчение на децата-колонисти. Конференцията се председателствуваше отъ управителя на Софийската колония г. Д. Веселиновъ и следъ разискванията се избра комисия, която да изработи материали по детските колонии и ги издаде въ отдељна брошюра, за да служат като опождане при организирането на морски колонии. По предложение на представителя на Б. Н. М. С. на сѫщата комисия се възложи да се яви въ разните министерства и предяди исканията: за намалено пожтуване на колонистите, отпускане субсидии на сѫщите, улесняване колониите съ помещения, инвентар и пр.

**Русе.** — Благодарение постоянния интерес и грижи, които дописника на клона г. капитанъ II р. о. з. Ив. Михайловъ проявява специално за морския музей, последниятъ е получилъ вече много материали отъ Русенския клонъ, съ които е обогатилъ своите сбруки. Едно отъ последните дарения за музея е парната машина на бившиятъ миноносецъ Левски, — сѫщия, който подъ командата на руски морски офицери подпомогна преминаването на руските войски по Дунава по време на освободителната война.

**Шуменъ.** — На 24 юли т. г. клона е устроилъ морско увеселение, съ разпродажба на лентички и организирана томбола, специално за фонда на клона „Постройка на морска хижа въ с. Гъозикъ“. Увеселението е имало задоволителенъ резултат.

**Месемврия.** — Клона е устроилъ морско увеселение на 13 и 14 августъ за въ полза на мѣстната хижа.

**Борисовградъ.** — Избраното ново управително тѣло се състои отъ: председател Недю Петровъ, подпредседател Г. Капановъ, секретаръ-касиеръ Василь Христовъ и членове: Г. Димитровъ и Богданъ Симеоновъ. Провѣрителъ съветъ: Ганчо Атанасовъ, Р. Тодоровъ и П. Начевъ.

# Към морето и Дунава за напрѣдък!



Година IV

Брой 8

Октомврий, 1927 год.  
гр. Варна.

Годишенъ абонаментъ:

за България . . . 120 лева

за чужбина . . . 150 лева

Отдѣленъ брой 15 лева.

Уреджда

Книжковно-Просвѣтния отдѣлъ

Главенъ редакторъ:  
Сава Н. Ивановъ.

Них. Вас. Ракитинъ.

## ЧЕРНОМОРСКИ ВЕЧЕРИ.

5

Всѣки денъ по-таинствено и ново  
Се разкрива и мѣни морето.  
Ту клокочи тѣмно и сурво,  
Ту притихва въ свѣтлина облѣто.

Хоризонтъ отворенъ и свободенъ.  
Какъ духътъ окриля и увлече!  
Довѣрчиво като братъ мой роденъ  
Повѣстъ си вѣтърътъ ми срича.

Всѣки денъ по брѣгове скалисти  
Въ тѣсна, вѣрна дружба съсъ вълните  
Колко въ мене бликатъ мисли чисти,  
Колко чувства първобитни скрити!

6

Спомнямъ си другъ брѣгъ и друго лѣто  
Сѣкашъ сънъ е днесъ, но сънъ не бѣ —  
Кротко се люлѣше морето  
И искрѣйше празнично небе  
Нѣйде надъ другъ брѣгъ и въ друго лѣто.

Потопенъ бѣ въ блѣсъци и рози  
Веселиятъ и старинъ градъ,  
Смѣхъ и пѣсни въ улици, чертози.  
Бѣхъ азъ жизнерадостенъ и младъ —  
Всичко виждахъ въ свѣтлина и рози.

Самъ-саминъ въ шумливъ потокъ отъ хора  
Чувахъ чужда речь да ми звучи.  
Бистрата лазурностъ на простора  
Ме пленъ въ две хубави очи  
И увлѣче ме въ потокъ отъ хора.

Съ блѣнъ разцѣфналъ като макъ презъ лѣто  
Азъ се спрѣхъ подъ китни дървеса.  
Влюблена се захласвахъ въвъ морето,  
И се смѣеше въ моята душа  
Бистрото лице на южно лѣто.

7

Не зная защо ми се чини,  
Че тукъ на тозъ пѣсъченъ брѣгъ  
Стоя отъ незнайни години  
Самъ въ бури, и въ сънци, и въ снѣгъ.

Талазъ следъ талазъ се премята.  
Азъ вѫдицата си следя.  
На синия ширъ надъ чертата  
Вечерната цѣфна звезда.

Съ крила ме обгърна голѣми  
И съ ужасъ ме лъхна нощта:  
Единъ другъ се гледаме нѣми  
Азъ — смъртниятъ и вечността.

8

Никога не бихъ азъ казаль „стига“,  
Предъ тозъ ширъ отъ багри и лжчи,  
Диша и морето гръдъ повдига  
Като музика звучи.

Плъзгатъ се вълни по топлий пѣсъкъ  
И цѣлуватъ голата скала.  
Чайка срещу вѣтъра съсъ крѣсъкъ  
Е разперила крила.

Свѣтлиятъ просторъ опиянява  
На талазитѣ съсъ властни зовъ.  
Азъ потъвамъ въ нѣкаква забрава,  
Въ миръ отъ нѣги и любовъ.

Бий душа въвъ мигътъ необятна  
И движене всѣко — красота.  
Боже, какъ сега ми е понятна  
На живота мѣдростъта!

Сава Н. Ивановъ.

## СПАСЯВАНЕ НА ВОДА

Да напиша настоящата статия ми даде поводът следното писмо на г-жа Вѣра професоръ Данаилова, отправено до председателя на Българския Народенъ Морски Сговоръ:

„Подъ уудара на катастрофата съ скжпия ми синъ Тодорчо, който предъ очитѣ на множество зрители загиваше заедно съ своя баща въ водите около Св. Константинъ, безъ да има кой да имъ се притече на помощъ, освенъ слабиятъ 17 годишенъ трети мой синъ Христо, азъ Ви моля да приемете следното мое предложение:

*Изпращамъ Ви 10,000 лева, които да послужатъ за основаване при Българския Народенъ Морски Сговоръ подъ Вашъ протекторатъ на една „Спасителна команда“ или на едно „Спасително Дружество“ въ курорта Варна и Св. Константинъ, носящъ името „Тодорчо Данаиловъ“.*

Тази организация да подържа въ Варна и Св. Константинъ най-малко по две спасителни лодки съ необходимия персоналъ и достатъчно спасителни пояси.

Моята мисъль е, че такава една задача ще се постигне много по-лесно, ако въ проектираното „Спасително Дружество Тодорчо Данаиловъ“ се привлекатъ като членове млади, здрави и опитни спортсти въ морско плаване, връстници на загиналия Тодорчо.

Азъ Ви моля да възприемете моята идея и моята малъкъ даръ, който въ благоприятенъ случай ще гледамъ да увелича, защото съмъ убедена, че безъ такава една организация двата морски курорта всѣка година ще потопяватъ въ скрѣбъ много злочести български майки, и защото още — едно нечувано социално престъпление е, да се привличатъ отъ Варненската Окръжна Постоянна Комисия хиляди български деца въ единъ скжпо платенъ курортъ, безъ да има една лодка за помощъ, нито единъ поясъ за спасяване въ нещастни случаи, които всѣка минута могатъ да настѫпятъ съ всѣко едно злочесто дете, отишло да дири здраве край морето.

Като съмъ увѣрена, че тая моя инициатива ще биде подкрепена морално и материално отъ всички майки и въ двата курорта, моля Ви г-нъ председателю, да приемете моята почтъ къмъ Васъ и Вашата ценна организация

*Вѣра проф. Г. Т. Данаилова.*

\* \* \*

Морето безспорно е едно голѣмо естественно богатство, което може и трѣба да биде използвано отъ нашия народъ. Морето, обаче, въ сѫщото време може да биде едно голѣмо зло, ако искаме да го използваме безъ да бѫдемъ подгответи за това. Морето първомъ трѣба да се опознае добре, за да можемъ да се боримъ съ успѣхъ срещу неговата стихия. Навлизайки въ морето, трѣба да бѫдемъ въоръжени съ всички средства — знание, опитност, предпазливост и осторожност — необходими за избѣгване на нещастията. Вземете най-простиранъ и необходимъ инструментъ за всѣки човѣкъ, напримѣръ иглата или ножа, и ги дайте въ ръцетѣ на неопитното дете за да видите, че и тѣ могатъ да бѫдатъ опасни, когато не се работи съ тѣхъ съ знание, опитност, предвидливост и осторожност. Така е и съ тоя мощнъ инструментъ за икономическо, стопанско и здравно преуспѣване — морето, — което може да биде опасно за неопитни-

тѣ детски рѣже на неподгответли се да го използватъ българинъ.

И сушата взема жертви, но тамъ благодарение на държавната и обществена предвидливост, тѣ сѫ сведени до единъ минимумъ толкова по-малъкъ, колкото жителите на дадена страна сѫ по-съзнателни, по-предвидливи и по-дисциплинирани. Морето е вземало жертви, взема сега и ще ги взема и за напредъ, обаче, тѣ биха могли да бѫдатъ намалени сѫщо така до единъ значителъ минимумъ, както на сушата. Това много отдавна е постигнато въ другите държави. Ще трѣба да се направятъ необходимите усилия да се постигне и у насъ. И ето какъ:

1. Имаме ли прибрѣжие — то трѣба да бѫде обставено съ нуждните фарове, спасителни и сигнални станции и водни предпазителни знакове.

2. Излизаме ли въ морето — кораба ни трѣба да отговаря напълно на нормите предвидени за сигурно плаване по море.

3. Къпимъ ли се — трѣба да отиваме само на мѣста, кѫдето сѫ определени за това и кѫдето трѣба да има спасителни лодки и средства.

За жалост, поне за сега, у насъ не е съвсемъ така. Много още трѣба да направи, и държавата, и обществото, за да достигнемъ оня минимумъ на жертви по вода, който е допустимъ за единъ съзнателъ и предвидливъ народъ.

За спасяването по вода, Българския Народенъ Морски Сговоръ отдавна се е замислилъ и редъ години подканя, и държавата, и обществото да пристѫпятъ къмъ организиране на една специална служба. Въ дейната програма на Българския Народенъ Морски Сговоръ, този въпросъ е набелязанъ методично всѣка година. Даже въ „Правилника за морските и рѣчни спортни легиони къмъ клоновете на Българския Народенъ Морски Сговоръ“, отпечатанъ още въ 1925 година, стои следния пасажъ:\*)

„Клоновете, които иматъ легиони, организиратъ обществена спасителна служба върху близките водни басейни (рѣки, езера или морето). За това, наредъ съ снабдяването си съ спортни средства, клоновете се снабдяватъ и съ спасителни средства.

Спасителната служба се изпълнява по особенъ правилникъ, изработенъ отъ управителното тѣло на клона, съвместно съ мѣстните административни власти“.

Похвалната инициатива на г-жа Вѣра проф. Данаилова и нейната материална помощъ е много навременна. На нейниятъ зовъ, изтръгнатъ отъ едно злочесто и силно любящо майчинско сърдце, трѣба да се притекатъ, не само всички майки въ двата курорта — Варна и Св. Константинъ, но изобщо всички, които искатъ да използватъ морето. Трѣбва всѣки да подкрепи инициативата й — кой съ каквото може: Държавата — съ подходящъ законъ и средства; богатитѣ — съ пари; бедните — съ гласъ; спортстите — съ отзивчивост и сила; мляците — съ мнение и организация. Азъ бързъмъ да дамъ примѣръ и да подпомогна инициативата й чрезъ перото.

Въ настоящата си статия ще се постараю да нахвърлямъ въ едри щрихи какво е достигнато въ това отношение въ странство, какво е направено у насъ и какво още ни предстои да направимъ.

\*) На стр. 5 отъ цитирания правилникъ, членъ 8.

Целъта ми е — да заинтересувамъ меродавните фактори и компетентните по въпроса, та да разчепкатъ по-обстойно начина за организирането на „Спасяването по вода“ и да пристроятъ по-скоро къмъ осъществяването му. За случая ще използвамъ данните които намѣрихъ въ статията на К. Славинский — „Спасяване и предупреждение на нещастните случаи по вода“, помѣстена въ „Морски Сборникъ“, Ленинградъ 1923 година, кн. № 10, стр. 102 — 114.

\* \* \*

Почти въ всички държави сѫ организирани дружества за спасяване на вода, които представляватъ отъ себе си най-често обществени организации, поддържани отъ частна благотворителност и субсидирани отъ държавата. Едно голямо изключение въ това отношение правятъ Съединените Щати въ Америка, кѫдето „Спасяването на вода“ се намира въ ръцете на правителството и представлява отъ себе си особена държавна организация, намираща се подъ ведомството на министерството на финансите.\*). Цѣлата територия на Съединените Щати, по отношение на „Спасяването по вода“ е раздѣлена на 13 окръга, отъ които 10 обхващатъ морската брѣгова ивица, а 3 — брѣговетъ на голѣмите езера. Презъ 1913 год. е имало 222 морски и 63 езерни спасителни станции.

Отъ това се вижда, че американската спасителна организация на вода се занимава преимуществено съ спасяване на загиващи кораби. Въ това отношение тя стои на нуждната висота. Така напримѣръ, въ 1913 година при брѣговетъ на Съединените Щати сѫ търпѣли бедствие 552 кораба съ общо 5787 человѣка; отъ тѣхъ сѫ загинали само 73 человѣка. Въ сѫщата година сѫ търпѣли бедствие и 1191 малки кораба и катери, отъ които сѫ потънали 29, при това съ тѣхъ сѫ загинали само 14 души — всичките останали били спасени.

Французското дружество за спасяване на вода е основано въ 1865 година по инициативата на департамента на обществените работи, който е призналъ необходимостта да попълни организацията си и съ „Спасителна служба по вода“. Въ управлението на дружеството влизатъ 5 представители на морското министерство и 3 представители на министерството на търговията. Отъ деня на основаването до 1895 година дружеството е получавало ежегодна помошъ въ размѣръ 30,000 франка (10,000 франка отъ министерството на обществените работи и 20,000 франка за морското министерство). Отъ 1899 год. насамъ дружеството за спасяване на вода получава ежегодна помошъ 16,000—30,000 франка отъ процентите (4%) удържани отъ таксите за търговските кораби, а освенъ това то получава и много частни парични дарения.

Французското дружество за спасяване на вода е чисто обществена организация, подпомагана (субсидирана) отъ правителството.

Въ 1880 година по инициативата на Дружеството за спасяване на водата се образувало Дружество за оказване помощъ на семействата на французските моряци, загинали при корабокрушения. Новото дружество, което сѫщо така има поддръжката на правителството, сѫществува паралелно съ Дружеството за спасяване на вода, и тѣ — дветѣ дружества — взаимно си помагатъ.

Най-добра картина за развитата деяност отъ страна на Дружеството за спасяване на вода е

\*) Вижъ Морски Сборникъ, Ленинградъ 1923 година, стр. 105—109.

ежегодното увеличение на неговите разходи. Така, напримѣръ: въ 1885 година — 200,00 франка; въ 1910 година — 360,000 франка и въ 1913 год. 700,000 франка. Това методично увеличение на разходите е предизвикано главно отъ учредяването на все нови и нови станции и отъ подобрението на сѫществуващите вече. Главната деяност на дружеството е насочена къмъ спасяване на корабите, които търпятъ корабокрушение.

Клоноветъ на Дружеството за спасяване на вода, иматъ следната организация: при всѣки спасителен постъ, кѫдето има лодка, се избира мѣстен комитетъ, който ръководи работата по спасяването. Този комитетъ се състои най-малко отъ три члена, които трѣбва да живѣятъ обязательно близко до спасителната станция, при това едина отъ тѣхъ трѣбва да е непременно морякъ по професия. Комитетъ избира изъ срѣдата си единъ членъ, по възможностъ морякъ по професия, който ръководи спасителната станция (грижи се за командата на станцията, за имуществото и дава на старшината на станцията различни нареддания). Комитетъ отъ своя страна прави ревизия на станцията и имуществото ѝ, обсѫжда всички мѣроприятия, които могатъ да бѫдатъ полезни за успѣха на спасителното дѣло и получава отъ Централата необходимите суми. Той (комитетъ) дава отчетъ на централата за направените разходи, а сѫщо така и отчетъ за деяността на спасителната станция.

Обслужгата на спасителната лодка се вербува по изборъ отъ комитета изъ срѣдата за мѣстните рибари и моряци, които изявятъ желание за това. Обслужгата на спасителната лодка се състои отъ единъ старшина, единъ помощникъ старшина и двойно количество гребци (моторните лодки иматъ още и мотористи). Старшината и неговия помощникъ се избиратъ съ тайно гласоподаване отъ цѣлата обслуга на лодката и се утвѣрждаватъ отъ Централата, следъ ходатайството на мѣстния комитетъ.

Мѣстните комитети даватъ парични награди на лица, които първи съобщатъ на спасителната станция за бедствующъ корабъ. Освенъ това отъ сѫмите станции постоянно се наблюдава къмъ морето отъ специално за това приспособените площащи.

За всѣко излизане на спасителната лодка въ морето, било то за спасяване или за обучение, се плаща опредѣлено възнаграждение. Освенъ това на особено отличилите се при спасяването се отпускатъ парични награди на общата сума около 16,000 франка годишно. Старшините на спасителните лодки и помощниците имъ получаватъ заплата и пенсия, а гребците (моряците) и семействата имъ еднократни помощи и улеснения. Като курьозъ може да се отбележи, че когато нѣкой морякъ отъ спасителната станция се жени или пъкъ дѣщеря на морякъ отъ спасителната станция се омажва, то новобрачните получаватъ като подаръкъ единъ шкафъ, не отъ Централата на дружеството за спасяване на вода, а отъ Дружеството за подпомагане семействата на моряците, които сѫ загинали при корабокрушение.

Преди свѣтовната война, флота на французското дружество за спасяване на вода се е състоялъ отъ: единъ спасителенъ паракходъ и 121 спасителни лодки, при това въ последно време вниманието на дружеството е насочено къмъ замѣняване на гребните лодки съ моторни. Освенъ това, дружеството е организирало 500 спасителни поста и редъ специални телеграфни и телефонни линии, въ тѣзи мѣста, кѫдето спасителните станции сѫ разположени далечъ отъ съобщителните средства. Презъ

1913 година Дружеството за спасяване на вода е спасило 26 кориба отъ корабокрушение и 449 човека отъ удавяне.

**Английското дружество за спасяване на вода** е най-старото въ цѣлия свѣтъ. То е основано преди по-вече отъ 100 години (въ 1823 година). То е обществена организация, подържана отъ доброволни пожертвувания. Главната цель на дружеството е — даване помошъ на кораби, които търпятъ корабокрушения. Благодарение на щедрата материална помошъ, която му оказва английското общество, то е много добре въ финансово отношение. Презъ последните години ежегодните разходи на английското дружество за спасяване на вода сѫ възлизали на около 110,000 фунта стерлинги.

Презъ време на свѣтовната война, спасителните станции на английското дружество сѫ оказвали много пъти помошъ на обслужитѣ на военни кораби, при най-тежки условия. Само презъ 1914 година сѫ отбелязани 426 излизания за спасяване и даване помошъ на военни кораби и хидроплани, при това за това време сѫ спасени 1112 души и е помогнато на 50 кораба, които сѫ били на загиване. Количество на спасените отъ удавяне въ продължение на сто години (1823—1923) възлиза на 60,000 души.

Всичките спасителни станции на английското дружество за спасяване на вода сѫ подъ постоянно строгъ контролъ на специалните инспектори на дружеството, подбирани изъ срѣдата на морските офицери. Благодарение на това, екипирането и дейността на спасителните станции въ Англия е отлично. Къмъ края на 1914 година дружеството е разполагало съ следниятъ флотъ: единъ спасителенъ пароходъ, 17 моторни и 249 гребни спасителни лодки. Дейността на дружеството презъ време на последната война нагледно е доказало преимуществото на моторните спасителни лодки и следъ войната сѫ взети мѣрки за смяняване на всичките гребни спасителни лодки съ моторни.

**Холандското дружество за спасяване на вода**, макаръ и почти толкова старо (основано въ 1824 г.), колкото и английското, благодарение недостатъчната помошъ отъ страна на обществото и слабата организация, не е зарегистрирало до сега особенъ успѣхъ. За едно стогодишно сѫществуване (1824 до 1924 г.) то е спасило около 5,000 човека. То е сѫщо обществено учреждение и притежава 32 гребни спасителни лодки, две моторни и две ракетни спасителни станции.

**Германското дружество за спасяване на вода**, е обществена организация, която се радва на особено внимание отъ страна на правителството и обществото. То стои на необходимата висота. Въ 1914 година е притежавало 133 спасителни станции, отъ които: 86 въ Балтийското море и 47 въ Немското море. Отъ всичките 133 спасителни станции: 64 сѫ снабдени съ спасителни лодки и ракетни апарати, 52 сѫ снабдени само съ спасителни лодки, а останалите 17 — само съ ракетни спасителни апарати. Презъ сѫщата година сѫ отбелязани 23 излизания за спасяване на кораби, които сѫ търпѣли корабокрушение, и при това сѫ били спасени 127 души, отъ които: 76 души сѫ спасени съ лодки, а останалите 51 човека сѫ спасени посредствомъ ракетните апарати.

**Испанското дружество за спасяване на вода** е едно отъ малко дружества, по подобие на холандското. Споредъ официалния му отчетъ, за 32 годишното му сѫществуване, сѫ били спасени само 1399

души, когато за сѫщото време отъ частни лица сѫ били спасени 9083 човека.

**Руското дружество за спасяване на вода** е обществена организация, основана въ 1871 година и субсидирана отъ държавата. Сега въ съветска Русия имуществото на дружеството е национализирано и то се преустрои споредъ новия режимъ, като е обрънато особено внимание за засилване неговата дейност. Презъ 1913 година дружеството е имало 7633 члена. То се е разклоняло въ 101 административни окръга, макаръ и нѣкои отъ тѣхъ да сѫ били много анемични (напримѣръ въ 1915 година Сизранския административенъ спасителенъ окръгъ е ималъ само 14 члена и капиталъ 36 рубли). Най-много членове сѫ имали окръзите въ приморския райони, напримѣръ: въ Одеския районъ 387, въ Николаевския — 347, въ Феодоския — 210, въ Владивостокския — 219 члена.

Руското дружество за спасяване на вода е било сравнително добре организирано и ръководено. Къмъ 1913 година то е имало общъ наличенъ капиталъ 1,190,944 рубли и общъ инвентаръ на сума около 500,000 рубли.

То е притежавало:

I. Крейсерски морски станции . . . . .	2
II. Морски лодочни станции (при 14 отъ тѣхъ имало ракетни прибори) . . . . .	82
III. Морски ракетни станции . . . . .	17
IV. Езерни и рѣчни станции . . . . .	120
V. Полустанции . . . . .	237
VI. Зимни станции . . . . .	93
VII. Фарове . . . . .	38
VIII. Спасителни постове . . . . .	1193

Отъ основаването на дружеството (1871 год.) до началото на 1913 година сѫ спасени отъ удавяне общо 26,169 души и сѫ избѣгнати 1913 корабокрушения. Презъ последните 10 години (1903—1912 година) отъ членовете на дружеството сѫ били спасявани срѣдно годишно по 772 души и сѫ били предотвратени, сѫщо така срѣдно годишно, по 54 корабокрушения. Най-добре е биль организиранъ клонъ на дружеството въ Петроградъ; така напримѣръ презъ 1914 година отъ 292 давящи се въ Петроградъ били спасени 113 души.

За да намали нещастията на вода въ време на кжлане, дружеството е организирало 5 училища по плаване и 30 специални кжпални въ различните голѣми градове. Освенъ това, въ Петроградъ ежедѣлно сѫ четени безплатни лекции (на стражаритѣ, рѣчните полицаи, портиеритѣ на кжцитѣ разположени по брѣга на рѣката и каналитѣ и въобще на всички желаещи) за даване първа помощъ при нещастие на вода. По този начинъ тамъ сѫ били обучени 17,977 души, които били годни да спасяват и приведатъ въ чувство всѣки давящи се.

\* \*

У насъ за жалостъ до сега почти нищо не е направено въ това отношение. Време е, обаче, да се замислимъ сериозно и да туримъ едно здраво и сигурно начало на дѣлото по спасяване на вода въ България.

Преди Всичко, за да се намалятъ изобщо нещастията по вода (въ рѣките, езерата и морето) ний трѣбва да преследваме планомѣрно следната програма:

1. Трѣбва да направимъ нашето крайбрѣжие напълно безопасно за корабоплаването, като усъвѣмъ брѣга съ фарове, сигнални и спасителни станции, а

прибрежните води окичимъ съ предпазителни знаци и свѣтили.

2. Трѣбва да организираме служба за предсказване на времето и предупреждаване на корабите за настъпващите бури.

3. Трѣбва да установимъ строгъ контролъ върху всички плаващи сѫдове, които излизатъ да плаватъ по вода, та да ги заставимъ да спазватъ напълно нормите, предвидени за избѣгване на нещастни случаи.

4. Трѣбва да уредимъ курсове по плаване и даване първа помощъ на давящи се, та по този начинъ да имаме по-вече плувци и по-вече вещи хора, които биха могли да помогнатъ на давящите се, за да ги спасятъ. Особено въ това отношение трѣбва да се обѣрне внимание на крайбрежното население.

5. Трѣбва да свикнемъ кжпящите се, преди да почнатъ бандите да бѣдатъ освидетелствувани отъ лѣкаря.

6. Трѣбва да се организиратъ определени места за кжпане и да се привикне обществото да се кжпи изключително само тамъ, кждето има средства за спасяване.

7. Трѣбва да се заставяятъ учрежденията, които подържатъ и експлоатиратъ кжпални места, да иматъ и необходимите спасителни средства.

8. Трѣбва най-после да се организира една обществена спасителна служба, която да бѣде издѣржана отъ частната и държавна благотворителност.

Естествено, че тази обширна програма не може да бѣде изпълнена наведнъжъ. За нейното реализиране е нуженъ доста дълъгъ периодъ отъ време, усилена пропаганда и голѣми материали средства и най-после — задружна работа отъ правителство, държавни учреждения и обществото. Трѣбва да се надѣваме, обаче, че като работимъ систематично и настойчиво въ това направление, ще добиемъ ония резултати, които сж допустимиятъ минимумъ за една културна страна.

Необходимо е отъ друга страна работата по посочената по-горе програма да бѣде разпределена между морските и пристанищни учреждения, общинските и административни власти и обществени тѣ организации и въ сѫщото време да бѣде въ унисонъ съ общата цель — избѣгване на нещастните случаи по вода — за което е наложително единъ общъ контролъ отъ страна на държавата и едно общо върховно ржководство по начинъ подходящъ за случая.

Тия купъ въпроси, които трѣбва да поставяятъ на една солидна основа бѣщащата ни работа по „Избѣгване нещастията по вода“, трѣбва да бѣдатъ разгледани въ една специална конференция, състояща се отъ представители на всички заинтересовани въ случая учреждения, власти, обществени организации и частни лица. Мнението на тази бѣщаща конференция, която би трѣбвало да се реализира въ най-скоро време, ще бѣде главната основа за дейността ни по отношение „Избѣгване нещастията по вода“.

Специално за организирането и дейността на бѣщащето бѣлгарско дружество за спасяване на всида ще трѣбва да се изработи предварително подробенъ планъ, въ който да се наблюжатъ всичките бѣщащи спасителни станции и постове, да се установятъ екипиранието имъ, да се опредѣли типа на спасителните сѫдове и средства и пр. Този планъ, приложиши на една бѣщаща голѣма и продължителна дейност, ще трѣбва да бѣде раздѣленъ на перио-

ди и части, съ огледъ на задоволяване на първо време най-необходимите нужди.

Първата работа на дружеството за спасяване на вода трѣбва да бѣде насочена къмъ развиране на една широка и усилена пропаганда срѣдъ нашия народъ. За да можемъ успѣшно да се боримъ съ врага — нещастията по вода — трѣбва преди всичко да го познаваме много добре. А за да познаемъ морето и изобщо нашите води, ний трѣбва да ги изучимъ и обикнѣмъ. Въ това отношение, организацията на Бѣлгарския Народенъ Морски Сговоръ и бѣщащата организация на „Спасяването по вода“ трѣбва да вървятъ ржка за ржка, подкрепени отъ съзнателното бѣлгарско общество.

По-горе споменахме, че Бѣлгарския Народенъ Морски Сговоръ задължава морските си и рѣчни спортни легиони да организиратъ обществена спасителна служба въ своите райони. Трѣбва да споменемъ, обаче още, че нѣкои отъ клоновете на Бѣлгарския Народенъ Морски Сговоръ сж организиратъ кжпални места, а тая година презъ лѣтото Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ съ съдействието на Министерството на Народното просвѣщение, организира курсъ за учители по плаване, който даде добри резултати.

Наченки отъ голѣмата задача за спасяване на вода въ Бѣлгария вече има. Инициаторката на дружеството за спасяване на вода — г-жа Вѣра проф. Данаилова — е на лице съ своя щедъръ дарь. Обществото тѣба да подкрепи тия хубави начинания, да ги канализира и да ги оформи въ „Бѣлгарска организация по спасяване на вода“.

гр. Варна, 12 август 1927 год.

## ПРАВИЛНИКЪ

за фонда спасяване давящи се  
„Тодорчо Данаиловъ.“

Чл. 1. Съгласно волята на г-жа Вѣра проф. Данаилова, при управителното тѣло на Варненския клонъ на Б. Н. М. С. се образува фондъ „Спасяване давящите се“ — „Тодорчо Данаиловъ“.

Чл. 2. Целитъ на фонда сж:

а) Спасяване давящите се;

б) Подаване помощъ на кжпещите се, въ случаи на нѣкое нещастие, въ района на Варненския заливъ и залива Св. Константинъ.

Чл. 3. Средствата на фонда се образуватъ отъ:

а) Първоначалната вноска отъ страна на г-жа В. проф. Данаилова въ размѣръ 10,000 лева, която сума остава неприкосновенна.

б) Отъ сумите гласувани ежегодно въ бюджета на Варнския клонъ на Б. Н. М. С.

в) Отъ суми, събрани за фонда отъ вечеринки, утра, концерти, лентички и пр., давани специално за фонда.

г) Отъ помощи и субсидии давани за фонда отъ частни лица, дружества и учреждения.

Чл. 4. Сумите на фонда се държатъ въ държавно кредитно или гарантирано отъ държавата кредитно учреждение.

Чл. 5. Изразходването на сумите ще става следъ нарастване до размѣръ, необходимъ за реализиране идеята, легната въ основите на целите на фонда, съгласно решението на общото събрание на клона или по негова делегация отъ управителното тѣло, по специално за целта изработенъ правилникъ.

Чл. 6. Презъ цѣлата година не могатъ да се изразходватъ по-вече отъ  $\frac{3}{4}$  отъ прихода на фонда, постъпилъ презъ годината — останалата сума остава въ приходъ за следната година.

Чл. 7. Всъка година се дава подробенъ отчетъ за състоянието и дейността на фонда, на годишното общо събрание.

Чл. 8. Фонда се управлява отъ управителното тѣло на клона.

Чл. 9. Настоящиятъ правилникъ е приетъ отъ общото събрание на клона въ заседанието му на 7 августъ 1927 год. и влиза въ сила отъ 15 августъ с. г. на която дата е одобренъ отъ IV редовенъ съборъ на Б. Н. М. С. въ гр. Пловдивъ.



Ръчните състезания въ гр. Пловдивъ на 5.VI. 1927 г. Момента на тръгването на възрастната чета.

Г. Славяновъ.

## ПЪРВИЯТЪ НАУЧЕНЪ КОНГРЕСЪ НА ИНЖЕНЕРНО-АРХИТЕКТНОТО ДРУЖЕСТВО.

Тоя конгресъ бѣ свиканъ на морския брѣгъ, въ Варна, и имаше да се занимава почти изключително съ въпроси, свързани съ морето и Дунава, главно съ корабоплаванието. Интереса, който българското общество проявява презъ последните години къмъ корабоплаванието и изобщо къмъ морето, бѣ силно подчертанъ съ този конгресъ. Нѣкои обясняватъ този интересъ съ поукитъ отъ войната, но азъ съмъ наклоненъ да приема, че, до голѣма степенъ, този интересъ се дължи, покрай всичко друго, и на широката дейност на Българския Народенъ Морски Сговоръ. Рѣшила се, ще се намѣрятъ хора, които да отрекатъ заслугата на младата културна организация, но това съ нищо не измѣня положението; Б. Н. М. С. не работи за даму се признаватъ заслуги, за него е важенъ резултата, безразлично кому ще биде той приписанъ. А резултата — засилениятъ интересъ къмъ морето — е на лице и той трѣбва да радва всѣки добъръ българинъ. Инж.-арх. д-во, покрай другитъ организации и институти, напоследъкъ започна да обръща все по-голѣмо внимание на съвсемъ забравенитъ до скоро морски въпроси и това е единъ много радостенъ фактъ въ нашата действителност, толкова повече, че тъкмо изъ срѣдата на инженерното съсловие изхождатъ голѣма част отъ висшите държавни чиновници, въ чиито ръце, поне за сега, се намира държавната морска политика, до толкова, до колкото тя въобще съществува. Само единъ ми-нусъ може да се отбележи на инженерното съсловие, а именно, че то работи самостоятелно, независимо и като че не желаетъ да привлече сътрудничеството на другитъ специалисти въ областта на морското дѣло. Отъ развитлата се въ последно време

полемика се установи, че за успѣшното изграждане на нашето морско стопанство е необходимо хармоничното сътрудничество преди всичко на инженера, моряка и икономиста, и тъкмо инженеритъ, които за сега ржководятъ това стопанство, трѣбва да подадатъ ржка на другитъ специалисти, ако действително желаятъ всестранното и правилно развитие на нашите водни пжтища, пристанища, корабоплаване и пр.

Интересуващитъ се отъ работата на научниятъ инженеренъ конгресъ ще намѣрятъ всички реферати, около които се развиха разискванията и въ духа на които се гласуваха резолюциите, въ конгресниятъ брой на спис. на Бълг. Инж.-Арх. д-во (бр. бр. 14, 15 и 16 отъ 20 юлий 1927 год.). Добре би било, всѣки съзнателенъ членъ на Б. Н. М. С. да потърси и подробно да се запознае съ тѣзи тѣворде интересни реферати.

Въ първиятъ рефератъ „Водни пжтища и корабоплаване у нас“ отъ инженеръ Ю. Данчовъ, директоръ на строителния отдѣлъ въ главната дирекция на желѣзниците и пристанищата, се разглежда желѣзоплатната и морска политика на държавата отъ освобождението до днесъ. Отъ реферата на г. Данчовъ става ясно, че държавата е обръщала слабо внимание на водните пжтища и че политичката ѝ по отношение на тѣхъ е била случайна, колеблива и на времена съвсемъ неправилна. Г. Данчовъ бележи, че въ първия периодъ на държавното строителство, въпростъ за водни пжтища не става, и усилията на държавата сѫ били насочени само къмъ желѣзниците. Но вижда се, че и желѣзоплатната политика на държавата е била прокарвана безъ огледъ поне за бѫдещето развитие на родното кора-

боплавание, така напр. централната линия София — Варна, вмѣсто да мине въ поднозието на Балкана, презъ най-культурнитѣ тогава подбалкански селища и по тоя начинъ да имаме две главни артерии къмъ морето — желѣзницата и дунавскиятѣ путь, тя умилено се измѣства къмъ Дунава, за да конкурира на неговиятѣ путь и да обезличи дунавскитѣ градове, като пристанищни центрове. Все съ огледъ на тъзи конкуренция е била нагодена и ж. п. тарифа по линията къмъ Варна. Могло ли е при тѣзи условия да се мисли за създаването на българско корабоплаване по Дунава? Самата държава не се ли е отказала отъ използването на международната рѣка? Самата тя не е ли нанесла решителенъ ударъ върху идеята за българско дунавско корабоплаване? Пакъ тя не е ли изоставила дунавското крайбрѣжие да запада културно и стопански, за да доживѣемъ днешното нерадостно негово положение? А можеше и трѣбаше, наредъ съ постройката на централната линия, да се пусне и единъ плаващъ български трень по готовата дунавска линия.

Отъ реферата на г. Данчовъ се вижда, че докато държавата е полагала и полага голѣми грижи за постройка на желѣзници и пристанища, тя почти нищо не е направила за корабоплаването, въпрѣки старането на г. Данчовъ да обоснове и оправдае несъществуващата държавна корабоплавателна политика. Държавата започва съ субсидирането на чужди параходни дружества по морето и трѣбаше да се появи частната инициатива на варненскитѣ търговци, за да се създаде едничкото българско параходно д-во, къмъ което, много естественно, държавата трѣбаше да прехвърли своите субсидии. Но като изключимъ тия субсидии, въ какво друго се е изразила държавната корабоплавателна политика? Г. Данчовъ отговаря — съ договора между държавата и д-вото, а по-долу самъ бележи, „че въ договора липсватъ задължителни постановления за подновяване или увеличаване числото на корабитѣ, изобщо за разширение и подобрене на търговския ни флотъ“, за това и параходитѣ на д-вото сѫ малко, при това стари и отчасти негодни. Така, задоволила се само съ субсидирането на параходното ни д-во на морето, държавата, по отношение на Дунава, се събужда и започва да прилага своята „корабоплавателна политика“, едва когато мирнитѣ договори ни налагатъ да се загрижимъ за плаването по Дунава и чакъ тогава се създава Дунавска превозна служба, т. е. пакъ благодарение на вънкашънъ подтикъ. За създаването пъкъ на български търговски флотъ по Дунава, не бѣха достатъчни многобройнитѣ частни инициативи преди и следъ войнитѣ, не бѣ достатъчна инициативата и настойчивостта на русенската търговска камара въ миналото, трѣбаше пакъ отъ вънъ да ни подбутнатъ, трѣбаше да се появи чешкото предложение за чехско-българско параходно д-во по Дунава и чакъ тогава за пръвъ путь да се занимае и самата държава съ въпроса за дунавското ни корабоплаване, но понеже външната инициатива не бѣ достатъчно настойчива, то и държавата пакъ запусна и забрави този жизненъ за страната ни въпросъ. Кажде е тогава корабоплавателната политика на държавата? — въпрѣки всички усилия на г. Данчовъ да я открие и защити, като „задоволите на“, все пакъ тя не задоволява даже самия него, защото къмъ края на реферата си, той самъ изтиква, че „по отношение на корабоплаването досегашната политика на държавата ще трѣбва да се подложи на ревизия.“

Отъ реферата на г. Данчовъ, може би въпрѣ-

ки неговото желание, е съвършенно ясно, че държавата е имала, крила или права — това не е важно, желѣзопътна политика, имала е и пристанищна политика, но никога не е имала каквато и да било корабоплавателна политика. Дано поне сега, такава бѫде начертана и следвана.

Вториятъ рефератъ е на г. инженеръ Б. Божиновъ, началникъ на русенското пристанище, за „Отклонението на българския и международния трафикъ презъ Русе за Варна“. Изглежда, че този въпросъ е билъ разглежданъ и преди войнитѣ, но само случайно и безъ желание да се направи нѣщо сериозно. Въ последнитѣ години той биде повдигнатъ за пръвъ путь отъ Б. Н. Морски Сговоръ, въ свръзка съ лошото положение на града Варна; следъ това, съ неговото сериозно разучуване се зае Варненската търговска камара, което предизвика и държавата да се заинтересува отъ него. Сега, съ реферата на г. Божиновъ, задачата се слага въ пълниятъ и обемъ предъ обществото, а следъ резолюцията на инж.-арх. д-во, нека се надѣваме, че държавата ще пристъпи и къмъ реализирането на хубавия проектъ. Г. Божиновъ дава подробни данни за нашия дунавски трафикъ, който, като изключимъ вѫтрешния и този къмъ горния Дунавъ, се насочва отъ дунавскитѣ пристанища, покрай Русе, къмъ Галацъ, Браила, Сулина и отъ тамъ, по морето, къмъ източнитѣ и западни пазари. Този трафикъ г. Божиновъ изчислява на около 50,000 тона, които ако отидатъ по линията Русе — Варна, то нашите препознат срѣдства ще прибератъ около 13—14 miliona лева приходъ, а въ действителностъ сигурно много по-вече, особено пъкъ следъ заздравяване на народното ни стопанство, когато дунавскиятъ трафикъ се върне къмъ нормалните си обемъ отъ преди войнитѣ (общо близо 600,000 тона, когато сега е само 400,000 тона). За целта, на първо време, г. Божиновъ намира, че трѣбва да се доставяте, къмъ наличнитѣ три наци и шлепа, още 4 по 650 тона и 4 по 250—300 тона, които заедно съ четири пакъ държавни влѣкачи, ще бѫдатъ достатъчни да се намали значително цената на превоза по Дунава; по-нататъкъ, за поефтиняване преоварването въ Русенското и Варненското пристанище, той намира, че трѣбва да се доставяте нѣколко елеватори, които ще отстранятъ примитивното и скъпо посрѣдничество на хамалитѣ и каруцитѣ; най-сетне, ще трѣбва да се намалятъ и превознитѣ такси по линията Русе — Варна. По сѫщия начинъ г. Божиновъ разглежда и отклонението на част отъ международния трафикъ, който върви по Долния Дунавъ къмъ морето. Освенъ споменатитѣ по-горе улеснения, за тъзи цели той намира, че ще трѣбва да се създадатъ свободни зони и антрепозитни складове въ Русе и Варна, а освенъ това като, за борба съ чуждата конкуренция, непремѣнно се създаде и българско параходно дружество по Дунава, за което, той сѫща, че трѣбва да бѫде държавно. Ще трѣбва да се отбележи, че отклонението на Дунавския трафикъ още по-вече се улеснява отъ постоянното засипване на Сулинското устие, вследствие на което корабоплаването презъ него силно се затруднява и поскъпването на превоза презъ тамъ постоянно расте.

Изобщо, за отклонението на трафика, държавата ще трѣбва да направи известни жертвии, които обаче, стократно ще бѫдатъ отплатени, ако не на държавата, то на българското народно стопанство.

Освенъ по желѣзния путь Русе — Варна, дунавскиятъ превозъ би могълъ да се отклони направо къмъ нашите черноморски пристанища, още и чрезъ

прокарването на прѣкъ съединителенъ воденъ путь; този въпросъ се разглежда въ реферата на инженеръ Б. Кжневъ, н-къ на Варненското пристанище, — „Възможенъ ли е плавателенъ каналъ между рѣка Дунавъ и Черно море презъ българска територия и коя е нуждата, която би го предизвикала.“ Идеята за каналъ Русе—Варна е занимавала преди войните единъ български държавникъ, а следъ това бѣ засегната отъ нѣкои сътрудници на сп. „Морски Сговоръ“ и „Морска Библиотека“, а сѫщо така и въ книгата на Д-ръ Кашевъ — „Рѣка Дунавъ въ срѣдноевропейския воденъ путь Рейнъ—Майнъ—Дунавъ“. По този проектъ по-серииозно сѫ се занимавали, а и сега продължаватъ да се занимаватъ и нѣкои чужденци. Въ своя рефератъ, г. Кжневъ разглежда въпроса почти изключително отъ технична гледна точка; той прави своите проучвания главно по картата и идва до отрицателни резултати, като препоръчва за сега да се изостави тази идея, а да обѣрнемъ всичкото си внимание къмъ желѣзния путь Русе—Варна. Въ заключението си г. Кжневъ, разбира се, е правъ, все пакъ обаче, всестранното проучване на този проектъ, както отъ технична, тѣй отъ стопанска и политическа гледна точка не бива да се изостава, макаръ и съ огледъ за реализирането му въ едно далечно бѫдеще.

Най-сетне, конгреса се занимава и съ реферата на помощникъ началника на Пристанищното Отдѣление въ Дирекцията на Желѣзниците и Пристанищата, инженеръ Н. Ганчевъ, върху „Пристанищата ни и тѣхните нужди.“ Г. Ганчевъ се спира върху постройката на нашите морски и дунавски пристанища, като подробно разглежда всички тѣхни нужди за нови постройки, разширение, механизиране на манипулацията и изобщо тѣхното модернизиране и пригодяване къмъ нуждите на морския транспортъ и търговия. Г. Ганчевъ въ реферата си посочва на пристанищните неджзи, на които не веднъжъ е сочиъ и Б. Н. М. С., той казва, че „нашите пристанища нѣматъ почти никакви уреди и съоръжения, които да правятъ товаренето лесно и ефтино,“ — една грозна истина, — „тѣ даватъ сигурно и свободно прибежище на корабите, но разтоварването и товаренето улесняватъ само до толкова, до колкото правятъ ненуждно претоварването на лодки или мауни, инѣкъ то се извѣршва по старому отъ хамали,“ като бележи и колко скъпло струва това, въ сравнение съ механическото товарене и разтоварване. Сѫщиятъ казва, че нуждата отъ механизиране на преносната служба е била схваната отдавна: „Всѣка година се настоява да се построи пътъ нуждите уреди и съоръжения, да се поставятъ поне нѣколко вдигателни винча, но напраздно, — до сега държавата не е намѣрила достатъчно срѣдства за това“, а по-нататъкъ, като отбелязва липсата на плаващи вдигатели въ Бургаското пристанище и че по тази причина тежките колети, вмѣсто въ Бургасъ, трѣбва да се изпращатъ за разтоварване въ Варна, казва, че „това е една нетърпима спънка, едно безсмисленно обременяване стоката съ излишни разноски. На това положение трѣбва най-сетне да се тури край, като нашите пристанища се повдигнатъ до степента на модерни пристанища.“ И това нехайство държавата проявява къмъ своите пристанища, въпрѣки ежегодните приходи отъ тѣхъ, които възлизатъ надъ 30 милиона лв. и които отиватъ за съвсемъ други нужди. Сѫщото става и съ прословутите житни елеватори и силози, за които бѣ образуванъ и специаленъ фондъ, достигналъ до 200,000,000 лв., но сѫщо така глѣт-

натъ отъ Земедѣлската банка за съвсемъ други нужди. Така идваме до положението, че ежегодно за строежъ на нови желѣзопътни линии и за кредитиране и за облагодѣтелствуване на отдѣлни кооперации се хвърлятъ стотици милиони левове, а за нуждите на нашите пристанища и още по-вече за развитието на черноморското и създаването на дунавското ни корабоплаване, никога и нищо не може да се отдѣли, — въ нашата партизанска страна това е лесно обяснимо: съ постройката на желѣзниците и съ кооперациите може да се демагогства и партизанствува, а съ пристанищата и корабоплаването, за сѫжаление, това е невъзможно . . .

Научниятъ конгресъ на инженерно-арх. д-во открива широки възможности за сътрудничество между инженерното съсловие и Б. Н. Морски Сговоръ, но желателно е, наредъ съ тѣзи две организации — едната професионална, другата културна — отъ нашите водни птици, морска търговия и изобщо отъ морското ни стопанство да се заинтересуватъ и организациите на икономистите: Българското икономическо дружество, като културно сдружение и Дружеството на икономистите-академици, като професионална или съсловна организация. Разбира се, тукъ трѣбва да се нареди и Съюза на българските моряци, за това неговите ръководители трѣбва да направятъ всичко възможно за по-бързото му закрепване и издигане, за да заеме и той ролята, която му се следва въ нашиятъ общественъ животъ. Само така, отъ една страна чрезъ взаимното сътрудничество между съответните държавни институти, отъ друга — чрезъ разбирателството между културните или тия на специалистите организации, ще можемъ да достигнемъ до разрешението на всички ония задачи въ областта на морската ни култура и стопанство, които всѣки добъръ българинъ искрено желае да види чѣмъ по-скоро осъществени.

## РЕЗОЛЮЦИЯ

Първиятъ наученъ конгресъ на Българското инженерно и архитектурно дружество, свиканъ въ гр. Варна на 7, 8 и 9 августъ т. г. следъ като изслуша рефератите на г. г. инженерите Юрданъ Дончевъ, Б. Божиновъ, Никола Ганчевъ и Боянъ Къневъ, заsegващи въпросите, свързани съ нашата държавна политика относително водните ни птици и корабоплаването, отклонението на Дунавския международенъ трафикъ презъ Русе за Варна и нуждите на нашите пристанища, изказва следните пожелания:

1. Поради нарастналите нужди на нашето стопанство, стремежа на народите да национализиратъ водните съобщителни срѣдства и поради създадените отъ мирните договори условия, налага се създаването на националенъ Дунавски Търговски Флотъ и засилването на Черноморския ни тѣкъвъ.

2. Българската национална политика трѣбва да бѫде насочена да създаде условия за отклонение на българския Дунавски трафикъ презъ Русе за Варна, както и да отклони част отъ международния трафикъ по сѫщия путь.

3. Естественната връзка между двата водни птия — Дунавския и Черноморския е желѣзо-пътната линия Русе — Варна. Терените и хидрографически условия въ това направление и грамадните разходи не позволяватъ построяването на воденъ путь, поради което идеята за отбиване Дунавския трафикъ по воденъ путь къмъ Черно море трѣбва да се изостави.

4. За привличане на международния трафикъ

и засилване дейността на пристанищата препоръчва се да се проучи въпроса за свободни зони във пристанищата, които поради положението си и връзката им със Дунава биха притежавали най-благоприятни условия за това.

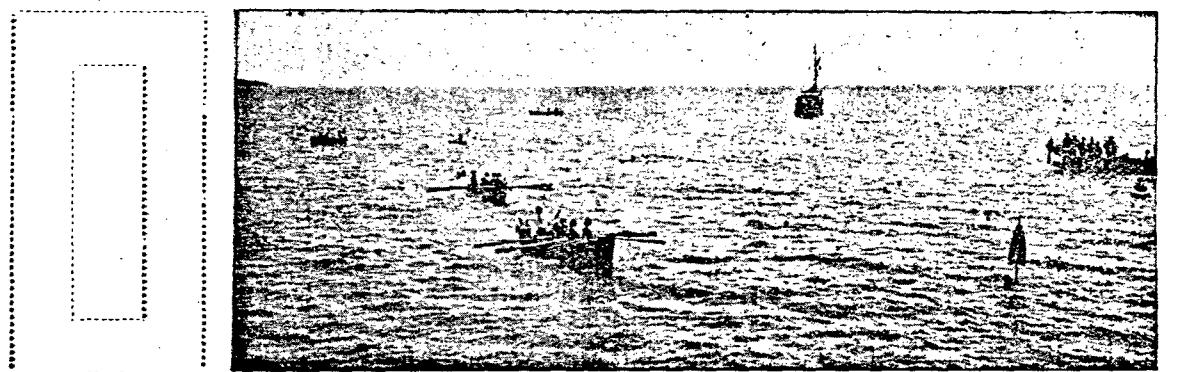
5. Примърите на всички народи да се обзаведат и поставят по-добре, особено със превозни съдства, водни и пътни, за икономическото имън възстановяване и засилване на тъхната национална мощь, налага и на България да вземе своевременно мѣрки въ сѫщото направление, като изготви една програма за стрсежитѣ, които трѣбва да се извършат за подобрене и разширение на пристанищата и на превозните съдства (водни и пътни) и осигури съдства за осъществяване на горната програма.

Конгреса констатира, че създадените преди войната пристанищни и пътни съоръжения сѫ били достатъчни да задоволят тгавашния трафикъ и

че поради настъпилите войни тъхното по-нататъшно разширение и обзавеждане е било спрѣно по чисто финансови причини.

6. Да се побърза съ изработването съ срѣдствата на фонда за разширение и подобрене първостепенните гари и пристанища, най-необходимите инсталации и съоръжения за улесняване и поефтиняване операциите въ първостепенните Дунавски и Черноморски пристанища, като се привлече и съдействието на заинтересованите общини, окръзи и частни организации.

7. Законодателството по водните съобщения да се попълни, като се създадат необходимите законодателни норми за регламентиране правоотношенията, които се пораждат при търговското корабоплаване, а сѫщо и за настърчение на корабоплаванието и корабостроението, като необходимо допълнение къмъ горната програма.



Морските състезания въ Варна на 24 VII. 1927 г. Надбъгване съ шесторки.

Иосифъ А. Мановъ — Берлинъ.

## МОРСКА БОЛЕСТЬ

Надали има човѣкъ, който да не знае какво благотворно влияние оказватъ морскиятъ въздухъ, морските бани или едно морско пътешествие, върху изморения и изнуренъ отъ зимна работа човѣшки организъмъ. Всѣчи чака съ негърпение настъпването на лѣтото, за да може за известно време поне да се освободи отъ задушливия въздухъ на града, да се отърси отъ „всички“ грижи и да живѣе за себе си и съ природата. По-вечето отиватъ въ нѣкой морски курортъ и прекарватъ тамъ ваканцията си; понеже малцина сѫ ония, които могатъ да си позволятъ лукса на едно морско пътешествие, то това се замѣня съ возене на лодка, пароходче и тѣмъ подобни. Не всички обаче оставатъ доволни отъ такава една разходка по море; мнозина сѫ ония, които въпрѣки късното време, което пребиваватъ върху морската повърхнина, заболѣватъ отъ „морската болесть“.

У настъ доста се е писало и пише за благотворното влияние на морския климатъ и морските бани, а много малко или даже съвсемъ не е писано върху тая болесть. Ето защо, съ настоящата статия ще се помажча, доколкото ми е възможно, да я обясня.

Какво е „морска болесть“? По тоя въпросъ има различни мнения. Мнозинството отъ лѣкарите обаче, мисли, че това е едно временно разстройство на нервното функциониране (vorübergehende funktionelle Nervose), предизвикано отъ клатушка-

нията, на лодката или парахода. Не всички, обаче, заболѣватъ отъ тая болесть; има „морски вълци“, които презъ всичкото време на тъхните дълги пътешествия, никога не сѫ имали „щастието“ да заболѣватъ отъ нея.

Споредъ последните статистически сведения, „морската болесть“ въ Германия напоследъкъ е доста намалена, което се обяснява съ това, че въ сегашно време спортътъ, както и разните тѣлесни упражнения сѫ много спомогнали за това. Отъ друга страна пъкъ се мисли, че лишенията презъ последната война, сѫ калили човѣшкия организъмъ. Голѣма роля обаче, за заболѣване отъ „морска болесть“, играятъ и психологиячески моменти, а именно: страхътъ отъ морето, клатушканията на лодката или парохода, шумътъ на работящите машини на парохода и т. н. По-вечето отъ тоя родъ болни бѣрже привикватъ къмъ движението на парохода и съ всѣка измината минута довѣрието имъ къмъ „движущата се подложка“, както моряците наричатъ парохода, нараства. Въ всѣки случай най-доброто би било, ако се удаде съ известни мѣрки да се предотврати появата на болестта. Тукъ иматъ на първо място най-голѣмъ интересъ пароходните дружества. Не считамъ за зле да спомена, че въ Германия пароходните дружества полагатъ голѣми усилия съ помощта на техниката да усигурятъ една колкото се може по-голѣма стабилностъ на парохода; разбира се за на-

щитъ условия това е за сега нѣщо неизпълнимо. Въ това отношение, практиката показва, че най-удобни за случая сѫ се оказали фрамовитъ танкове (frahmsche tanks),\*) които поставени отъ дветѣ страни на паракхода и напълнени съ вода му придават едно по-голѣмо равновесие. Най-доброто е, обаче, когато човѣкъ самъ се погрижи за предотвратяване на болестта. За целта е най-умѣстно да се постгли по следния начинъ:

1. Да не се предприема пѫтуване съ празенъ стомахъ (гладенъ), обаче човѣкъ не трѣба да е ялъ и толкова много, че едва да се движи.

2. Трѣба, колкото се може по-дълго време, ако позволяватъ условията (времето, сигурността на багажа, наредбите на паракхода), да се стои на горния подъ.

3) Остане ли човѣкъ на горния подъ, то да избѣгва мѣстата отъ кѫдето се появяватъ неприятни миризми (кухнята, машинните и др.).

4. Забележи ли човѣкъ, че почва да губи сигурността си, да намѣри мѣсто, кѫдето да легне

въ хоризонтално положение на гърба си (да не напуска горния подъ!) и да се покрие.

Хора съ сила воля, които умеятъ да направляватъ своите мисли и чувства, могатъ да бѫдатъ сигурни, че съ горните съвети ще се предпазятъ отъ морската болесть. Появили ли се болестта съ всички нейни симптоми: повръщане, изпотяване съ виене на свѣтъ, главоболие, болки по гърба, обща апатия, тогава помага само търпението и чакането. Болниятъ трѣба да се пренесе въ кабината, да се постави на легло и да търпи до като премине бурята. Презъ това време да не яде нищо. Може да пие лекъ чай или лимонада (лимоновъ сокъ, разтворенъ въ вода съ захаръ).

При това смѣтамъ за нуждно да спомена, че болните могатъ да бѫдатъ напълно спокойни за изхода на болестта си, тъй като до сега никой не е умрялъ отъ „морска болесть“.

Повтарямъ, силната воля и енергия предотвратяватъ болестта.

Берлинъ, юни 1927 г.

Добринъ Василевъ.

## РАЗДВОЕНИЯТЪ ОРѢХЪ.

(Легенда).

— Виждашъ ли тоя вѣковенъ орѣхъ, каза чично ми?

Ний се бѣхме спрѣли подъ най-голѣмoto дърво, на срѣдата на гробищата, разперило бащински свойствѣ разплетени клоне за да пази малки братя. То хѣрляше въ далечень кржъ своята гжста, нежна сѣнка и потапяше въ нея каменнитѣ и мръморни надгробни паметници на безчисленното множество герои на живота, почиващи тукъ.

— Тоя орѣхъ помня отъ детинство. Въ него-вия дѣньеръ и въ дѣлбоките му корени сѫ вкладени тайни, цѣла история. Никому не съмъ я разправялъ до сега. Искамъ само на тебе да я повѣря. Пази я въ памятьта си като стара златна монета отъ баща си. Той обичаше миналото, ония времена, които никога не ще се върнатъ и често ми разправяше за своя родъ: дѣдовци и стари баби, цѣлъ снопъ роднини. За всички той пазеше скжли и живи спомени.

Тая история ти ще скъташъ като споменъ отъ бѣдния си чичо! Запомни ме съ нея! Чувашъ ли?

Кимнахъ съ глава и погледахъ каменната ограда. Морето надѣваше привечерна одежда и въ стихналитѣ води се оглеждаха потъмняващите брѣгове. Тъмно-виолетова багра се разсипаше бавно върху зеленикавите и лъскави луспи на гжстогриви вълни. Тя се носѣше надъ тѣхъ като тихъ вѣтрецъ недалечъ къмъ изтокъ, гдѣ морето и небето бѣха пътно докоснали гърди въ гърди. Облаци, като разчепкана бѣла вълна, раздръпваха своите тѣлеса и чезнѣка на дѣлги тѣсни линии къмъ небосклоня.

Сѣднахме на скамейката.

Вития димъ отъ цигарата на чича ми се кълбѣше около настъ и привличаше въ себе си невкусения чаръ на рѣдката приказка, която очаквахъ съ нетърпение:

\*) Фрамовитъ танкове сѫ отживѣли времето си. Сега най-ефикасното средство за унищожение клатенето на кораба при вълнение е жироскопическътъ стабилизаторъ на „Сперри“, приложенъ на практика още през 1914 год.

„Въ нашия край владѣялъ нѣкога дѣлги години болярина Радой. Останки отъ неговата кула се виждатъ и днесъ още на единъ отъ склоновете на Плѣшивица. За голѣмитѣ заслуги и оказани помощи къмъ дѣржавата, царя му подарилъ богатъ дѣлъ земя чакъ до Бѣлокаменъ. Множество села ималъ той подъ своята власт и когато сѣквалъ отроците за бой, неговата рать била най-многобройната и най-добрата въ царството. Славата му се носела отъ Горна-Земя до Славееви гори и отъ Витско-поле до Медноградско. Неговите земи били винаги плодородни и златото, което тѣ раждали, било първо на пазаря. Богати съ божия благодать били ширнитѣ ниви и цената имъ никой не можелъ да стигне. Отъ година на година неговите владения се разширявали и единъ денъ тѣ докоснали своя черноземенъ синуръ до бѣлия пѣсъкъ на морския брѣгъ.

Самъ той дошелъ да тури краенъ знакъ на владелищата си и хвърлилъ радостно очуденъ погледъ въ тѣмните и тайните сѣнки на морските води. Заповѣдалъ да построятъ висока кула на една скала и тамъ да бди денонощно вѣренъ стражъ.

Радой ималъ трима сина: Славъ, Боянъ и Владимиръ.

Най-голѣмиятъ обичалъ само земята. Той биль най-вѣсия нейнъ познавачъ и прѣвъ земледѣлецъ. Нему бащата повѣрилъ управлението на землищата и надзора на полските работи. Опитната му ржка и грижливо око умеали да изтеглятъ изъ земната гръдъ сочните плодове на наскъдна храна. Той застѣвалъ ситни зърна тамъ, гдѣто по-рано растѣли само бодили и тѣ раждали и кълнили безценно жито. Обичалъ той само полята и когато ставалъ сутринъ рано, прѣвъ хвърлялъ господарски погледъ върху черните и тѣсти угоди. Селяните казвали, че той биль вѣнчанъ съ земята.

Вториятъ синъ биль войникъ, сжцинско и вѣрно чадо на бойевые и голѣми битки. Стихия биль той въ ездата и хвърляне на копия и обтегъ на лжкъ.

Неговата дружина била първа въ царството и най-добре облечена и стъкмена. Рѣдко се спираль той дома и похода билъ неговия животъ. Славата му на юнакъ не можалъ никой да надхвърли и него считали за пръвъ и непобедимъ войвода.

Третия и най-малкия синъ, билъ тихъ и скрътъ въ себе си. Винаги билъ заетъ съ мисли, които никому не повѣрявалъ. Свенливъ билъ той и въ душата му била прикътъна ревниво неузната тайна. Тя подхранвала силитѣ и вѣрата му. Отминавали го съ мълчание и съ очуда. Недоволенъ билъ той отъ своя животъ и не се възхищавалъ, нито отъ богатствата на земята, нито мечтаялъ за блѣсъка на воиниците и звѣненето на копия и щитове.

— Когато стана голѣмъ, ще тръгна по чужбина, говорилъ той често на баща си. Пустни ме. Тукъ нѣма място за менъ. Тѣсно ми е между тѣзи планини и хълмове, полята не могатъ да насилятъ моя погледъ, нито полския трудъ да изцели душата ми.

За това неговото държане двамата му братя го мразили.

— Ти нищо не работишъ, а се готвишъ да получишъ равенъ дѣлъ заедно съ настъ, наготово, натякалъ съ ненавистъ най-стария.

— Ти си страхливецъ и немощникъ, който се бои отъ прашката дори, присмивалъ му се винаги другия. Где е тоя свѣтъ, който търсишъ? На небето?

Преди да умре бащата раздѣлилъ земята си помежду тримата сина. На Славъ той опредѣлилъ обширнитѣ обработени полета на северъ и изтокъ, на Бояна — планинскитѣ усои и най-главния и важенъ проходъ въ планината при Камень-градъ, повѣренъ съ царски хрисувулъ, а на Владимиръ дѣвственитѣ гори на Тича.

— Доволни ли сте, попиталъ ги той следъ това?

Първите двама отговорили утвѣрдително.  
Само Владимиръ върази:

Азъ не съмъ доволенъ.

— Какво искашъ още, намусенъ извикалъ боларица Радой.

— Отказвамъ се отъ моята частъ. Дай ми само една ивица земя покрай морето. Нека азъ да съмъ до него, азъ да бѣда границата между чуждия свѣтъ и владенията на братята ми!

Тѣ се изсмѣли, а бащата се замислилъ, после отговорилъ:

— Добре! Давамъ ти всичката земя покрай морето, толкова, колкото искашъ. Но кажи ми, какво ще правишъ съ нея? Тя е толкова малка предъ онова, отъ което ти се отказвашъ. При това пусти скали, стрѣмни брѣгове и безплоденъ пѣстькъ. Не ще можешъ да се из хранишъ. А кой може да дава хлѣбъ, освенъ земята, нашата света земя?

— Ами водата, морето, усмихналъ се кротко Владимиръ!

— Морето ли? Че какво има въ него, се наимѣсилъ въ разговора първия братъ.

— Дѣното му е дѣлбоко и пусто, а по него страшно. Смѣртъта надъ него въ време на бой е сигурна, добавилъ срѣдния братъ.

Бащата мълчалъ.

Тогава синътъ отговорилъ:

— Тамъ има богатства, които вий не знаете и които никой отъ настъ още не е видѣлъ. Тѣ не сѫ като нашитѣ тукъ, що земята ни дава. Азъ искаамъ да ги потърся и видя.

— Не ще успѣешъ. Чуждия свѣтъ е опасенъ. Ти не го познавашъ.

— Не е морето за тебе. То ще те погуби.

— Ще се опитамъ, ще видя!

Болярина Радой прекратилъ спора съ рѣка и строго отсѣкаль:

— Щомъ се наемашъ да намѣришъ онова, кое то никой до сега не е видѣлъ и уловилъ, бѣди благословенъ. Иди търси щастиято си въ морето.

Владимиръ се установилъ въ своето малко крайморско владение и тамъ построилъ своя домъ. Цѣлъ день скиталъ по брѣга, вслушвалъ се въ воя на буритѣ и свикналъ съ тѣхъ. Разбралъ постепенно езика на вълнитѣ и тѣхнитѣ закани и хвалби. Следъ година той построилъ и свой собственъ корабъ. Неговитѣ три високи стожера достигали върха на брѣга, а бѣлите издути платна изпълнили съ гореща и сладка надежда душата на новия морякъ.

Отъ вѣковнитѣ гори той отсѣкаль дебели трупове за тѣлото на кораба, отъ жилавитѣ младидѣрвета направилъ якитѣ извивки въ неговата вѣтрешностъ, а на носа поставилъ изрезбанъ окриленя образъ на надеждата. Той решилъ да предприеме дѣлго плаване и да пуснети презморскитѣ страни, хубоститѣ и съкровищата на които били предметъ на сънищата му и сокъ на мечтитѣ.

Но Велислава, обичната отъ него девойка, дѣщеря на съседъ землевладѣлецъ, за която той обещалъ, че ще се ожени, се възпротивила на това му намѣрение.

— Не тръгвай по това невѣрно море... боя се, че ще те постигне нещастие, викала тя, задавена отъ сълзи, увисната на врата му и горещо притискаща гърдитѣ си къмъ него.

— Не се боя отъ морето, азъ го опознахъ, сприятелихъ се съ него.

— Но то е коварно... грабливо е. Нима мислишъ, че можешъ да управлявашъ презъ бури своя корабъ? Твоята рѣка не е навикнала на кърмило, и очитѣ ти познаватъ само суха земя.

— Граби и земята, когато иска. И въ нея, и въ морето, гробътъ е все гробъ.

— Остани при менъ! За какво ще изхабишъ толкова трудъ и време и се лакомишъ напразно?

— За да видя други земи, пълни съ богатства, да говоря съ други хора, узрѣли съ непозната за настъ мѫдростъ. Тамъ, задъ тия сини води, има безценни съкровища, които искаамъ да открия и донеса тукъ. Азъ искаамъ да ги съединя съ нашата татковина. Нови богатства трѣбватъ ней — сегашнитѣ не стигатъ вече. Надъ морето царува свободата, най-ценното съкровище на свѣта. Ще отида и ще донеса онова, което до сега е било само сънъ. Тия черни буци прѣсть жадуватъ за зърнца отъ южна благодать и благоуханни плодове. Азъ съмъ длъженъ да имъ ги донеса.

Не отивай, продѣлжавала безпомощно да се моли девойката! Не ме оставяй сама, не напускай земята, която те е отхранила! Тя живѣе съ кръвъта на твоя народъ и само отъ нея.

Напразно били, обаче, нейнитѣ молби. Нейниятъ любомъ не я послушалъ и останалъ твѣрдъ на решението си.

Сълзитѣ ѝ не го трогнали и не го разколебали.

Тя припаднала въ несвѣсь.

Баща ѝ съ укоръ изрекълъ:

— Нека на твоята душа да тежи мжката на душата ѝ. Сълзитѣ ѝ нека ти тежатъ винаги!

Тогава Владимиръ отговорилъ скромно и разумно:

— Дългото, което азъ ще извърша, струва повече отъ сълзите на най-хубавата жена.

На утрото, въ свѣтътъ пролѣтенъ денъ, кораба на Владимира отплувалъ на югъ.

Гордо се развѣвало неговото знаме. Лопатите на триста гребци порили на дълбоко водата и предъ носа му се разбивали на пѣна гѣсти зелени вълни.

Минали много години, но за Владимиръ нищо не се чувало. Вражески кракъ нагазилъ земята, покорилъ всичките ѝ жители, пленилъ и изклалъ двамата му братя, унищожилъ всички владения.

Една бурна ноќь малъкъ корабъ се спрѣль незабелѣзанъ отъ никого до брѣга на бившото владение на Владимира. Самъ той, заедно съ малка дружина изкочилъ отъ него, носейки сандъкъ съ злато и много скаженоностни.

Тѣ изкопали голѣмъ ровъ и вложили тамъ съкровищата. Следъ това натрупали пътно място-

то и го закрили съ шума и трѣви, така че никой не можалъ да го познае. После стигнали обратно на кораба и отплували отново презъ ноќьта. Владимиръ заплувалъ отново на ширъ и дължъ по моретата, свободенъ, единствено свободенъ отъ заробената му бащина земя...“

Чично замълча.

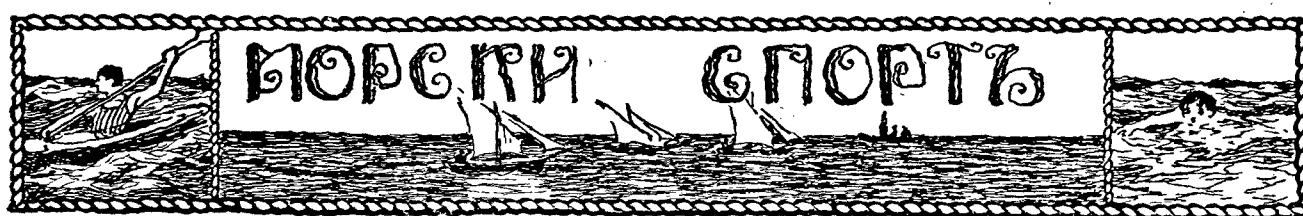
— После?, попитахъ азъ съ нескривано нетърпение?

— После... отговори той... на това място израсъль тоя раздвоенъ орѣхъ.

Преданието говори, че той се раздвоилъ въ знакъ, че очаква смѣлия морякъ и господаря на тая земя да се върне нѣкога, единъ денъ пакъ...

— А населението вѣрва ли, че наистина той ще се върне?

— Да... ще се върне неговия последенъ потомъкъ, другъ Владимиръ... и то скоро ще бѫде! Тогава орѣха ще съедини въ едно своя раздвоенъ стволь.



А. Друмевъ.

## КУРСЪ ЗА УЧИТЕЛИ ПО ПЛАВАНЕ ПРИ БЪЛГАРСНИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.

Това лѣто, отъ 15 юлий до 4 августъ Български Народенъ Морски Сговоръ уреди въ гр. Варна курсъ за учители по плаване подъ покровителството на Министерството на народното просвѣщение.

За ржководителъ на курса Главното Упр. Тѣло на Б. Н. М. С. поиска отъ Министерството на народното просвѣщение да бѫде изпратенъ Анг. Друмевъ, помощникъ на главния инспекторъ по физическо възпитание. Заедно съ А. Друмевъ, Министерството изпрати и секретаря на службата по физическо възпитание — П. Златевъ.

Въ курса се четоха следнитѣ лекции:

1. А. Друмевъ | — Теория и практика на плаването.
2. П. Златевъ | — Упражнения на сухо.

Упражнения на сухо: плаване основно (на коремъ), по гърбъ, странично и бързи плавания — моряшко, индийско (катерящо, обикновенно порене и кучешко; сѫщите плавания въ водата, задържане и плаване изправенъ; изваждане потънала предметъ отъ дъното; скокове съ краката и главата; спасителни упражнения въ водата съ kostюми и облечени; плаване облечени; пренасяне на леки и тежки предмети въ водата; подаване помошъ на давящъ се; случайно падане въ водата; вѫдично плаване, пълна баня и употреба поло(игри) — всичко 60 урока.

3. Д-ръ Кр. Пашевъ, лѣкаръ — Антропометрични измѣрвания; хигиена на плаването; показани и противопоказани болести за водата; даване помошъ на удавенъ — всичко 7 урока.

4. Кап. Лейтенантъ о. з. Г. Славяновъ — Организация на Български Народенъ Морски Сговоръ — всичко 2 урока.

5. Мичманъ о. з. Г. Пецевъ — Организирани на спортни легиони при Б. Н. М. С. и организирани на водни спортни състезания — 2 урока. Общо се преподадоха 71 урока.

Теоретическите уроци се водеха въ една отъ класнитѣ стаи на Варненската мжжка гимназия, а практическите: на сухо и въ водата — на плажа при Рибарското училище, въ морето предъ сѫщото училище и отъ моста (кулата) на морските бани (за скоковете).

Предвидениятъ материалъ по програмата се премина изцѣло.

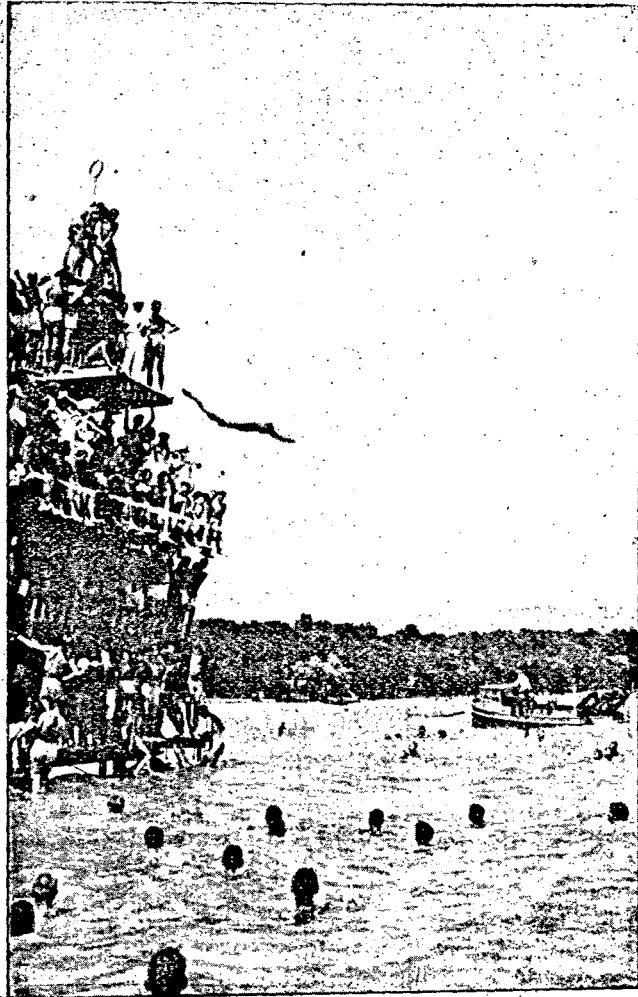
Курса следваха 28 кандидати, отъ които редовни 24 курсисти (22 мжже и 2 жени). Отъ редовните курсисти 8 сѫ учители въ срѣднитѣ и основни училища (7 мжже и 1 жена), 1 възпитателъ отъ Рибарското училище, 1 офицеръ отъ Морската полицайска служба, 1 студентъ отъ Софийския свободенъ университет и 13 легионери отъ клоновете на Б. Н. М. С. въ Пловдивъ, Т. Пазарджикъ, Търново и Варна.

На 4 августъ т. г. се произведе изпита, който се състоише отъ: теория, практика и водене урокъ.

Изпита се произведе отъ специална комисия въ присъствието на Главния инспекторъ при Министерството на народното просвѣщение г. П. Трайновъ и членовете отъ Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. С.

Отъ явилите се 24 кандидати — 4 сѫ издѣржали изпита съ много добъръ, 16 съ добъръ и 4 съ срѣденъ успѣхъ. На издѣржалите изпита курсисти сѫ раздадоха свидетелства.

Презъ време на курса, на 31.VIII. т. г. курсисти-



Морските състезания въ Варна на 24.VII. 1927 г. Скокове.  
Фот. К. А Терзиевъ.

тъ направиха единъ излетъ по море съ моторна лодка, съ маршрутъ: Варна—монастиря „Св. Константинъ“ — Двореца „Евксиноградъ“. Поради бурното море, следъ пладне и вечеръта, връщането стана по шосето Варна—„Св. Константинъ“.

На 23. VIII т.г., презъ време на практическите занятия на курса, курсиста г. Ив. Байчевъ, възпитателъ въ Рибарското училище, извади отъ водата давяще се 7 годишно момче, отнесено отъ вълните на дълбоко въ морето. На отчаяниятъ му письци

се притекоха само курсисти, отъ които пръвъ пристигна при детето споменатия курсистъ. Самопожертвателността на тоя младежъ извика общъ въздоргъ въ кръпящъ се курортисти, които останаха само зрители на трагичната картина. Това бъше явна агитация въ полза на плавателния спортъ и на курса по плаване.

Че плаването е най-хигиеничното и пълно физическо упражнение, това се вижда отъ резултатите на дветъ антропометрични измървания, направени отъ Д-ръ Кр. Пашевъ. Докато на първото измърване курсистътъ показва твърде слаба дихателна способност при най-добро състояние на мускулатурата, на второто измърване, което се направи въ последния ден на курса, всички курсисти, безъ изключение, отбележаха чувствително подобрение въ дишещето, кръвообращението, нервната система и увеличение на мускулната сила. Тъзи щастливи резултати могатъ да се получатъ само чрезъ плаването. Нека се забележи, че тия добри резултати се получиха при интензивна мозъчна и физическа дейност.

Независимо отъ тия резултати, всички курсисти иматъ ясна престава за разните плавания, за работата върху и подъ водата и за спасителните упражнения; съ плаването тъ могатъ да се ползватъ въ случай на нужда или пъкъ да бждатъ полезни на други съ своята помощъ.

Поради това, че условията при които се воддъха практическите занятия на курса бъха твърде рисковани за живота на участниците, понеже тъ ставаха на неограничена водна повърхност и при бурно море, необходимо е, Българския Народен Морски Сговоръ да инсталира въ морето предъ Рибарското училище въ Варна специален басейнъ, като се загради водната повърхност и се поставятъ всички съоръжения на плавателен басейнъ и плавателен инвентаръ. По такъвъ начинъ, водата ще биде по-спокойна, преминаването отъ плитката къмъ дълбоката вода ще става постепенно и ще може да се обхващащъ всъки моментъ курсистътъ отъ погледа на ръководителите и най-после, въ такъвъ басейнъ ще могатъ да се поставятъ помощникъ възета за отпочиване на уморения плавачъ.

Все пакъ, този първи курсъ за учители по плаване, даде крайно задоволителни резултати. Желателно е тъ да продължатъ и за учители и за начинаещи, за да могатъ по-вече хора да се възползватъ отъ морето и нашите голъбми рѣки: Дунавъ, Марица, Искъръ, Янтра и пр.



Видинския Рѣченъ Спортенъ Легионъ на обучение.



Морските състезания въ Варна на 24. VII 1927 г.— Надбъгвания съ лодки двойки.  
Фот. К. А. Терзиистоевъ.

Г. Пецовъ.

## ТРЕНИРАНЕ НА ПЛУВЕЦА.

Плаването е спортъ свързанъ съ редъ опасности, който за да може да се упражнява безъ да има лоши последствия, изисква особена предпазливостъ. Преди всичко, всѣки единъ който мисли да упражнява този спортъ, преди да влезе въ водата, трѣбва да бѫде подложенъ на медицински прегледъ, за да чуе мнението и съветитѣ на компетентния лѣкаръ. Тия, които здравословно сѫ напълно годни за упражняването му, сѫ дължни още и да спазватъ редъ условия, както по хигиената на къпането, така и по тренирането на организма. Безъ системно и безразборно къпане, отнема отъ организма по-вечето отъ нужната енергия и способствува за по-скорошната му преумора и отслабване. Особено важно е спазването на споменатите по-горе условия за спортсмитѣ — плувци, които ще трѣбва да се готвятъ за състезание. Последниятъ сѫ дължни, известно време преди насточения денъ на състезанията, да се подложатъ на нужната тренировка, за да подготвятъ организма си за тоя прераждане на сили и енергия, който ще се направи въ състезанието.

Думата тренировка е английска. Понятието, което тази дума трѣбва да изрази, е доста широко и обемисто. Въ различните мѣста и времена тя е получавала различно тълкуване. Преди подъ „тренировка“ се разбираше приучване на организма къмъ най-доброто извършване на едно физическо упражнение. Отъ това опредѣление следва, че тренировката се среща и налага за всѣки видъ спортъ. Днесъ, когато спорта взема широки размѣри, когато неговото развитие се извършва подъ наблюдението на специалисти и лѣкари, думата тренировка получи ново тълкуване. Освенъ освояването на специални навици чрезъ систематично повторение на известни упражнения, сега тренировката цели засилване и укрепяване на организма и подготовка на нервната система. Тоя, който се подлага на тренировка, изисква отъ своя организъмъ не само качествено добра работа, но и количественно такава, при това при най-малкото изразходване на силитѣ и безъ опасностъ на повреждане. Така, че днесъ понятието тренировка е дължа широко и включва въ себе си редъ въпроси, като: правилно хранене, спане, почивка, прага и разпределение на труда и др.

Въпроса за правилното хранене на спортсмена е въпростъ доста важенъ. Никога сутринъ на трѣбва да се отива на трениране съ празенъ стомахъ. Влизането въ водата безъ да сме закусили е вредно,

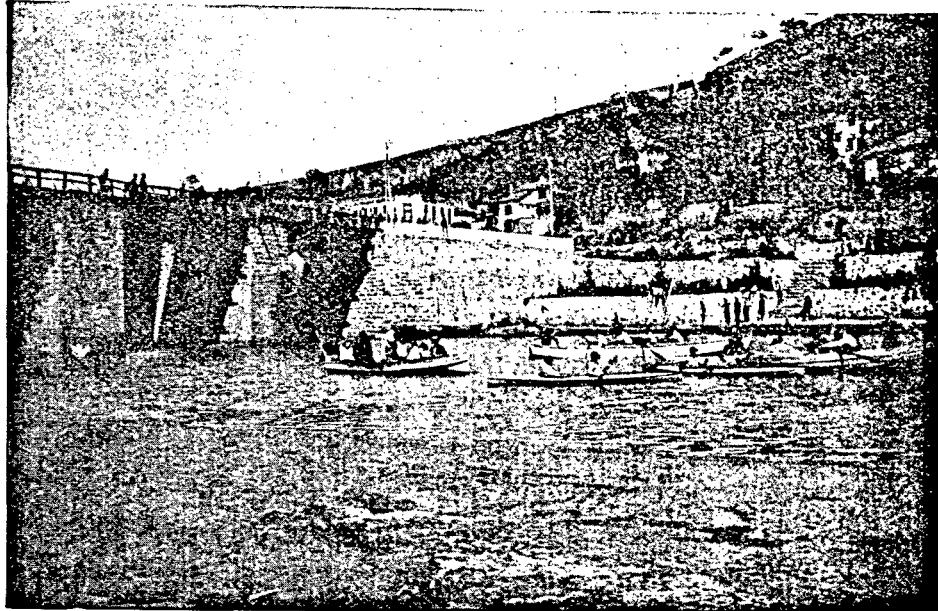
защото организма изразходва енергия, безъ да е получилъ такава. Обаче, не е сѫщо така положно влизането въ водата съ пъленъ стомахъ. Спортсменъ-плувецъ, сутринъ преди да отиде на морето, е дълженъ да направи една лека закуска. Това условие се налага за правилното поддържане енергията и жизнените сили на тѣлото, които сѫ тъй много необходими за спорта. Следъ обѣдъ влизането въ водата не трѣбва да бѫде по-рано преди да сѫ се изминали отъ  $1\frac{1}{2}$  до 2 часа отъ нахранването.

Независимо отъ това спортсменъ-плувецъ е дълженъ да обѣрне внимание върху качеството на храната и времето за хранене. Закуската трѣбва да бѫде лека, но отъ силна храна, като каша, супа, масло, сирене, яйца и др. Обѣда трѣбва да се взема между 12 и 2 часа, а вечерята между 5—8 часа; не е излишно вземането на чаша млѣко преди лѣгане.

Много отъ спортсмитѣ, които се подлагатъ на трениране, не обрѣщатъ внимание на едно много важно обстоятелство — сънътъ. Обаче съ това тѣ правятъ голѣма грѣшка, понеже той е единъ отъ факторите, които възстановяватъ силитѣ на организма. Редовния и достатъченъ сънъ допринася не по-малко отъ силната и редовна храна. Практиката е доказала, че за пълното възстановяване силитѣ е нужно 8 часа сънъ. Ако се наложи нарушаването на тази норма, то презъ деня следъ обѣдъ е наложително да се спи поне 2 часа. Има натури, които не се поддаватъ на дневенъ сънъ. Това не трѣбва да ги смущава. Едно или двучасово лежене следъ обѣдъ допринася доста много за възстановяване на силитѣ. Дневния сънъ, особено презъ лѣтото, не е луксъ или ленность, а средство за отдихъ на организма, за да може следъ него, съ прѣсни сили да се залови на работа и трудъ.

При тренирането не по-малко внимание трѣбва да се обѣрне и върху степента на умората, т. е. правилното разпределение на труда и почивките.

При тренировката нашия организъмъ до известна степень е претоваренъ, защото къмъ обикновения работенъ товаръ, който той трѣбва да изнася, се прибавя и тренировачния, ако така можемъ да се изразимъ. Такова невнимателно отнасяне къмъ себе си, може да навлече остра преумора на организъма, която се изразява съ общо изтощаване, малокръвие, неврастения и др. Преуморенитъ спортсменъ, следъ 3—5 години, веднага почувствува умбра, става вяль, флегматиченъ, и загубва дори и най-малката охота къмъ физическите упражнения.



Пристанището на Търновския Рѣченъ Спортенъ Легионъ. 1927 г.

Ето защо налага се постоянно да се следи за състоянието на физическите сили. Това на практика се постига съ редъ системни проверки върху теглото на тѣлото, които трѣбва да се извършват не по малко отъ три пжти на седмицата. Въ началото на тренировката, първите 2—3 седмици, теглото спада доста рѣзко, следъ това то се установява на постоянно число, или спада съвършено слабо и постепенно. Ако следъ изтичането на третата седмица, теглото продължава още рѣзко да спада, то-ва показва, че тренировката е извършена неправилно (становало е пресилване). Въ такъвъ случай налага се да бждатъ увеличени часовете на почивката и съня. Ако това не помага, трѣбва тренировката да биде намалена, като се намалятъ и самите дистанции.

Избиране дълбината на тренировачните разстояния е отъ голъмо значение за правилната тренировка и зависи отъ анатомофизиологическите качества на спортсмена. Тренировачните разстояния можемъ да раздѣлимъ на три групи:

- 1) Късни разстояния . . отъ 25—100 м.
- 2) Средни разстояния . . отъ 100—1000 м.
- 3) Дълги разстояния . . отъ 1000—3000 и по-вече метра.

За късните разстояния подходящи сѫ хората съ низъкъ ръстъ, здраво тѣлосложение, силни и енергични. За тия разстояния възрастта не играе голъмо значение. На тѣхъ могатъ да се трениратъ като се почне отъ юноша и се стигне до възрастта 35 години.

За средните разстояния плувците трѣбва да бждатъ високи, здрави съ дълги ръце и крака. Най-добрата възрастъ е отъ 25 до 30 години.

За дългите разстояния вече условията сѫ малко по-други. Тукъ се изискватъ плувци съ добра плавучесть на тѣлото, която е въ зависимостъ отъ теглото на тѣлото, неговата мускулатура и подкожния му пластъ тъкстини. Тежкото тѣло и много силната мускулатура не сѫ отъ полза. Подкожния пластъ тъкстини има голъмо влияние, той освенъ, че увеличава плавучествата на тѣлото, предпазва го отъ истигане, тъй като при тая дистанция състоенето въ водата е по-дълго.

Както при късните разстояния, така и тукъ, въз-

растъта не е ограничена. Обикновено най-подходяща възрастъ е около 35 години обаче и при другите възрасти могатъ да се получатъ добри резултати.

При трениране, всѣки плувецъ трѣбва да се стреми да постигне резултатъ въ следните нѣща:

1) Бързо преминаване на определеното разстояние. Къмъ края на тренировката плувецъ трѣбва вече да е намалилъ времето за преминаване на определеното разстояние на 3—4 пжти.

2) Бавно преплаване на дадено разстояние, като се обръща внимание на правилата и техниката на плаването. Къмъ края на тренировката разстоянието трѣбва да се изминава за време два пжти по-голъмо отъ началото.

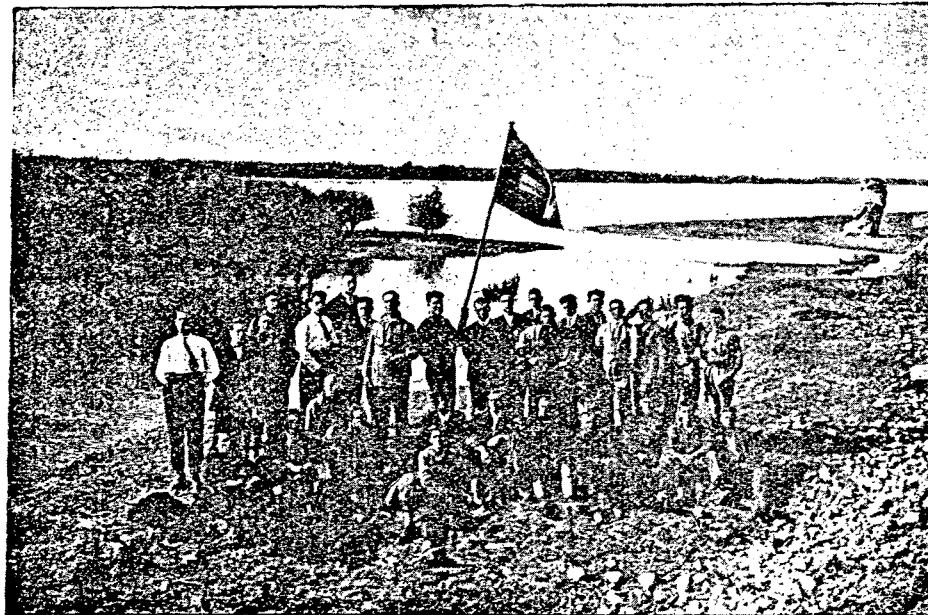
3) Плаване съ ускорение. При това плаване трѣбва да се започне съ рѣдки, спокойни и силни движения, и постепенно да се преминава на усиленъ ходъ, като се пазятъ силигъ, за да се усили скоростта на плаването въ най-голъмъ мащабъ, когато се дойде до последната  $\frac{1}{4}$ , —  $\frac{1}{6}$  частъ отъ разстоянието.

Ускорението обаче трѣбва да се развие постепенно и правилно.

Относително времето за трениране, спита и практиката сѫ довели до следните правила: Тренировката трѣбва да се води ежедневно. Следъ 6—8 работни дни, налага се да се даде на организма пълна почивка отъ 2—4 дни, въ зависимостъ отъ издръжливостта на самия организъмъ. Грѣшка е мистъръта, че следъ 6—8 дневна тренировачна работа единъ день е напълно достатъченъ за възстановяване на силигъ. Не спазвайки това условие, организъма се подлага на постепенно преуморяване и следъ нѣколко години добива апатия къмъ физическите упражнения.

Когато се тренираме за състезания на къско плаване трѣбва, най-малко два дни преди деня на състезанието, тренировката да биде прекратена и организъма оставенъ на пълна почивка. За дългите — почивката трѣбва да биде увеличена на 4 дни.

Водили се тренировката по всички тия начини и правила, то спортсменъ всѣкога ще чувства изближъ на сили и желание да плава. Това е признакъ, че сте попаднали на правия пжть, който ще ви изведе до желаните резултати.



Русенския Рѣченъ Спортенъ Легионъ на излѣтъ при с. Декили-ташъ. 1927 г.

Нарушаватъ ли се тия изисквания, организма се преуморява, настѫпва умора и тогава спортиста е безъ желание, насила се мъчи да премине даденото разстояние, което не ще доведе до никакви плодоносни резултати, а само до повреждане на здравето.

За да се обобщатъ всички данни, които се включватъ въ тренировката на плувеца, нужно е да се направи едно разписание. То обаче не трѣба да се приема за универсално. Въ зависимостъ отъ особеностите на всѣки организъмъ, налага се да се прави една поправка въ размѣръ до 20% отъ дневната тренировачна работа. Обаче това измѣнение трѣба да бѫде въ намаление, а не въ увеличение.

Всѣки спортистъ трѣба да бѫде строгъ къмъ себе си и си наложи да плава само това плаване и въ такъвъ размѣръ, както е посочено въ разписанието, като постепенно се отива къмъ усъвършенстване. Въ противенъ случай ползата отъ тренировката е изключена. Безсистемното и безпорядечно кжпане отнема силитѣ и способства на преуморяването. Строгия режимъ и разумната тренировка осигуряватъ добрия успѣхъ. Никога плувеца не трѣба още въ началото на сезона да се залавя за разписанието. Първите две-три седмици трѣба да бѫдатъ използвани за възстановяване на добрия начинъ на плаване, въ най-малкитѣ му подобности, припомненане на забравеното, поставяне добре дишането съ спокойно плаване и др., т. е. да свикне отново да се държи добре въ водата.

Следъ постигане на това, може вече да се премине на долното разписание, което е направено за трите вида разстояния.

### 1. За кжситѣ разстояния отъ 100—200 метра.

- I-ия день — 2 скока,  
2 пробни плавания на 15 метра, по  
едно следъ всѣки скокъ.  
Почивка 10 минути.  
250 метра плаване съ сила  $\frac{3}{4}$ .  
II-ия день — 2 скачания,  
4 пробни плавания на 15 метра, по  
две следъ всѣко скачане.  
Почивка 15 минути.  
125 метра плаване съ ускорение.

III-ия день — 2 пробни плавания по 25 метра.

Почивка 10 минути.

300 метра плаване напълно, спокойно,,  
следейки стила.

IV-ия день — 4 скачания,  
80 метра бързо плаване.

Почивка 20 минути.

80 метра бързо плаване.

V-ия день — 200 метра плаване съ сила  $\frac{4}{5}$ .  
Почивка 20 минути.

100 метра плаване съ сила  $\frac{4}{5}$ .

VI-ия день — 200 метра плаване съ ускорение.  
Почивка 30 минути.  
200 метра плаване съ сила  $\frac{3}{4}$ .

После шестдневна тренировка нужно е три дни почивка.

### 2. За срѣднитѣ разстояния — 400 метра.

I-ия день — 8 метра бавно и спокойно плаване сле-  
дейки за чистотата на стила( начина).

II-ия день — 300 метра плаване съ сила  $\frac{3}{4}$ .  
Почивка 30 минути.

300 метра плаване съ сила  $\frac{3}{4}$ .

III-ия день — 80 метра бързо плаване.  
Почивка 20 минути.

500 метра плаване съ ускорение.

IV-ия день — 150 метра бързо плаване.  
Почивка 30 минути.

600 метра бавно и спокойно плаване,,

следейки за стила.

V-ия день — 350 метра плаване съ сила  $\frac{3}{4}$ .  
Почивка 30 минути.

350 метра плаване съ сила  $\frac{3}{4}$ .

VI-ия день — 2 пробни плавания по 40 метра.  
Почивка 20 минути.

200 метра бързо плаване.

VII-ия день — 450 метра плаване съ ускорение.  
Следъ седемдневна тренировка, нужно е три

дни пълна почивка.

### 3. За голдитѣ разстояния — 1500 метра.

I-ия день — 2000 метра бавно плаване.

II-ия день — 200 метра бързо плаване.

Почивка 30 минути.

500 метра съ ускорение.

III-ия день — 1000 метра да се преплавать съ тем-  
па, съ който трѣба да бѫдатъ пре-  
плавани 1500 метра.

IV-ия ден — Почивка.

V-ия ден — 1500 метра за опредѣленото време.

VI-ия ден — 400 метра плаване въ сила  $\frac{3}{4}$ .

VII-ия ден — 200 метра бързо плаване.

Почивка 30 минути.

500 метра плаване съ ускорение.

VIII-ия ден — 2000 метра плаване съ следния темпът:

100 метра бавно, 100 метра бързо и т. н.

После осмия ден 3—4 дена почивка.

За да се разбере и уясни разписанието, нуждно е да се направятъ нѣколко разяснения.

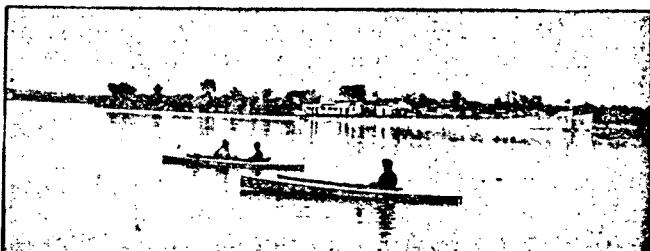
Подъ израза *пробно плаване* трѣбва да се разбира — изминаване на указаните метри въ най-голѣма бързина.

Подъ израза „съ сила  $\frac{1}{2}$ “ трѣбва да се разбира, че плувеца, следъ като е преплувалъ разстоянието, не се чувствува много уморенъ и е въ състояние, безъ почивка, да преплава наново сѫщото разстояние. При това плаване трѣбва да се внимава за правилността на стила.

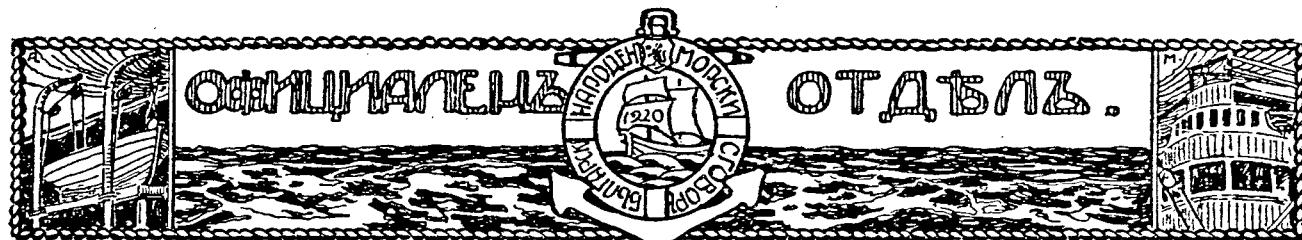
Израза „съ сила  $\frac{3}{4}$ “, трѣбва да се разбира,

че плувеца е плувалъ съ такава скорост, че следъ преминаване на разстоянието, въпрѣки, че не се чувствува твърде много изморенъ, той е вложилъ по-голѣматата часть отъ силитѣ си.

Съ сила  $\frac{4}{5}$ , разстоянието се изминава съ най-голѣма скорост, която плувеца може да развие. При него вече се прави единъ преразходъ на силитѣ. На това темпо трѣбва да се разчита най-много при самото състезание.



Видински Рѣченъ Спортенъ Легионъ. 1927 г.



## ОТЧЕТЪ

за дейността на временния ржководенъ комитетъ на Черноморския наученъ институтъ презъ 1926 година.

Почитаеми господи,

Благодарение липса на здание, кѫдето да се помѣсти Черноморския Наученъ Институтъ, а сѫщо така и поради финансови причини, които сѫ последствие отъ общата стопанска криза въ страната ни, Временниятъ ржководенъ комитетъ не можа да развие презъ отчетния периодъ (1926 година) една усилена дейностъ. Главната цель на Комитета презъ този периодъ е била да подържа връзка между членовете на комитета и да изчака единъ по-благоприятенъ моментъ, когато условията ще позволяватъ да прояви една по усилена дейностъ.

Все пакъ, обаче, презъ отчетния периодъ (1926 год.). Временниятъ Ржководенъ Комитетъ на Черноморския Наученъ Институтъ, безъ да разходва каквито и да било средства, можа да тури началото на бѫща библиотека за Черноморския Наученъ Институтъ. Изпратиха се писма до министерствата, търговско-индустриалните камари, университетите, институтите, научните дружества и пр. съ които се молѣше да изпратятъ изданията си безплатно за библиотеката на Черноморския Наученъ Институтъ. По-вечето отъ тѣхъ се отзоваха благосклонно на молбата ни и нѣкои отъ тѣхъ продължаватъ и сега още да изпращатъ новоизлѣзлите издания.

Ний получихме изданията на:

1) Свободния университетъ.

2) Дирекцията на статистиката.

3) Пловдивската Търгов.-Индустриална Камара.

4) Варненската Търгов.-Индустриална Камара.

5) Русенската Търгов.-Индустриална Камара.

6) Министерството на Търговията, Промишлеността и Труда.

7) Министерството на Земедѣлието и Държавните имоти (отдѣлъ рибарство).

8) Народна библиотека и музей.

Къмъ края на 1926 год. Временниятъ Ржководенъ Комитетъ на Черноморския Наученъ Институтъ е събрали 917 тома за бѫща библиотека.

Презъ лѣтото на 1916 год. по инициативата на подпредседателя на Временния Ржководенъ Комитетъ г-нъ К. Шкорпиль, се организира на корабъ „Строги“ една научна екскурзия покрай нашия черноморски брѣгъ въ която участваха наши видни професори и хора на науката. Резултатитѣ отъ тази екскурзия ще бѫдатъ публикувани въ специална брошюра, която ще бѫде издадена отъ Временния Ржководенъ Комитетъ.

Бюджета на Черноморския Наученъ Институтъ за 1926 год. не можа да се реализира напълно понеже предвидените субсидии, дарения и вноски отъ клоновете на Българския Народенъ Морски Сговоръ не постъпиха споредъ нашите предвиждания. Състоянието на касата къмъ 31 Декември 1926 година е било следното:

1) Въ наличностъ пари останали отъ 1925 год.. . . . .	170,833 — л.
2) Получено отъ Софийския Клонъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ . . . . .	479,45 л.
3) Получено отъ Шуменския клонъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ . . . . .	300 — л.
4) Получено отъ Василиковския клонъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ . . . . .	19,70 л.
5) Получено отъ Видинския клонъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ . . . . .	48,50 л.
6) Получено отъ Борисовградския клонъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ . . . . .	166 — л.

- 7) Получено отъ Варненския клонъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ . . . . . 5,000— л.  
 8) Отъ лихви . . . . . 7,910— л.  
 9) Отъ купонъ на сблигация . . . . . 325— л.

Всичко 185,081·65 л.

А понеже разхода презъ 1926 година е биль само 464 лева (за канцеларски нужди), то къмъ 31 Декември 1926 година Черноморския Наученъ Институтъ е ималъ наличностъ въ Българската Народна Банка сумата 184,617·65 лева.

(подп.) Подпредседателъ: *К. Шкорпилъ*  
 Секретаръ: *Сава Н. Ивановъ*.

## ПРОТОКОЛЪ

№ 7.

на Временния Ржководенъ Комитетъ на Черноморския Наученъ Институтъ.

Заседание въ гр. Плѣвенъ на 14. VIII. 1927 г. презъ време на IV-я редовенъ съборъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

Събранъ на общо годишно събрание, Временния ржководенъ комитетъ на Черноморския Наученъ Институтъ, при отсѫтствието на *Ив. Ц. Недковъ*, (*Русе*), Професоръ *Н. В. Долински* (Варна), *Б. Станевъ* (Варна), и Д-ръ *К. Николовъ* (Бургазъ):

1) Прие и удобри отчета на Временния Ржководенъ Комитетъ на Черноморския Наученъ Институтъ за изтеклата 1926 г.

2) Изслуша отчета на членовете отъ Временния Ржководенъ Комитетъ на Черноморския Наученъ Институтъ за дейността имъ въ своите учреждения:

I. Члена професоръ Д-ръ *Ст. Консуловъ* докладва, че университета въ София е доставилъ вече за бѫдация Ч. Н. И.:

а) Оптически апарати за изследване, а именно: микроскопи, лупи, освѣтителни апарати, микротоми и др.

б) Стъклария разна за Аквариума 17 сандъка на обща тежестъ 3500 кгр.

в) Термостати, всичко по пунктове *a*, *b* и *v* на сума около 18,000 лв.

Освенъ това, отъ текущиятъ бюджетъ на университета 500 хиляди лв. се предполага:

а) Да се свърже градския резервуаръ съ солена вода съ Аквариума и съ езерото — миниатюръ на Черно море.

б) Да се доставятъ двоенъ комплектъ автоматически помпи за изкачване на водата отъ избата до тавана на Аквариума.

в) Да се доставятъ тръби за морска вода за вътрешността на Аквариума.

г) Да се достави химическа лабаратория.

д) Да се доставятъ химикалии.

е) Да се достави физиологическа лабаратория.

II. Члена Капитанъ-лейтенантъ о. з. *Сава Н. Ивановъ* докладва, че по инициативата на Морската Учебна Часть и съдействието на общината, Окръжната постоянна комисия, Пристанищното управление и Рибарското Училище, се направи въ двора на Аквариума езеро — миниатюръ на Черно море.

3) Реши Ржководното тѣло на Комитета на Черноморския Наученъ Институтъ да остане въ същия си съставъ.

4) Прие бюджета за 1928 год. за фонда Черноморския Наученъ Институтъ, тъй както е представенъ, съ изключение пунктъ 1 по разхода, кѫдето

трѣбва да се вмѣкнатъ и думитъ „и набавяне на уча литература върху Черно море“.

5) Реши да продължи подготовките работи по окончателното формиране на Черноморския Наученъ Институтъ.

<i>Г. Шишковъ</i>	<i>Ст. Консуловъ</i>
<i>К. Шкорпилъ</i>	<i>Г. Славяновъ</i>
<i>С. Н. Ивановъ</i>	<i>Б. Абаджиеvъ</i>

Подписали: членове

**БЮДЖЕТЪ за 1928 г.**  
 за фонда Черноморски Наученъ Институтъ.  
 (Приетъ въ IV редовенъ съборъ на Б. Н. М. С.  
 въ гр. Плѣвенъ на 16. VIII. 1927 г.)

### Приходъ:

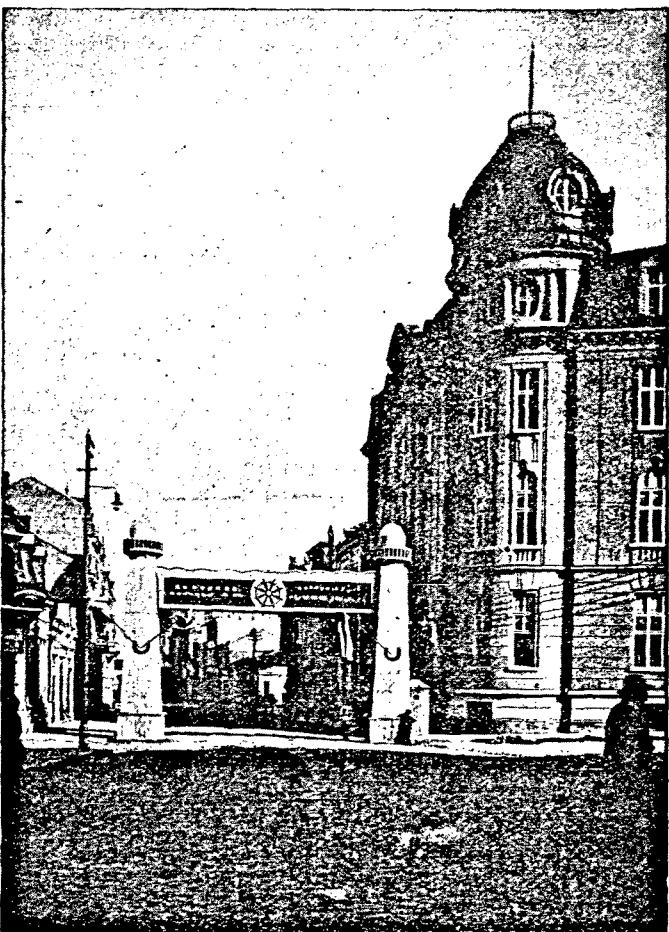
1. Остатъкъ отъ 1927 год. . . . . 180,000 лв.  
 2. Постѣпления отъ клоновете . . . . . 5,000 лв.  
 3. Субсидии и дарения . . . . . 5,000 лв.  
 4. Лихви, случаини и други постѣпления . . . . . 10,000 лв.

Всичко 200,000 лв.

### Разходъ:

1. За издаване на научни трудове и набавяне научна литература върху Черно море отъ Временния Ржководенъ комитетъ на Черноморския Наученъ Институтъ. . . . . 50,000 лв.  
 2. За други нужди и непредвидени разходи на временния комитетъ . . . . . 10,000 лв.  
 3. Остатъкъ за уравнение . . . . . 140,000 лв.

Всичко 200,000 лв.



Джаката въ Плѣвенъ, построена по случай IV редовенъ съборъ на Б. Н. М. С., състояъ се отъ 14—16.VIII. 1927 год.



## Изъ военниятъ флоти на чуждите държави.

**Англия.** — Линейните кораби „Valiant“ и „Royal Oak“ съм превършили ремонта си и във края на м. юлий съм се присъединили къмъ състава на Средиземноморския английски флотъ.

Английската морска авиация се състои отъ 116 хвърчила. Въ течение на 1927—28 година корабната авиация ще бъде увеличена на 30 хвърчила, така че общия съставъ на морската авиация ще бъде 146 хвърчила; къмъ 1931 година общиятъ съставъ на морската авиация ще бъде увеличенъ на 195 хвърчила.

Презъ текущата бюджетна година на корабите отъ английския флотъ ще бъдатъ монтирани 13 катапулти. За сега въ цѣлия английски флотъ е монтиранъ само единъ катапултъ.

Сравнявайки числеността на английската морска авиация съ чуждестранната, вестникъ „Times“ изтъква, че морската авиация на Съединените Щати се състои отъ 560 хвърчила, отъ които 305 съм корабни. Къмъ 1931 година корабната авиация на Съед.-Щати ще бъде увеличена на 338 хвърчила.

**Съединените Щати.** — Презъ време на пребиваването на цѣлия флотъ въ Ню-Йоркъ, въ края на м. априль единъ отъ най-новите линейни кораби „Колорадо“ е заседналъ на плитковина при входа на пристанището.

Понеже първоначалните усилия на 18 влекача не били въ състояние да изтеглятъ кораба отъ плитковината, той бъль облекченъ като снели отъ него 3,000 тона боеви припаси и следъ това на 1-й май т. г. съ помощта на 14 влекача и 4 миночистача бъль изтегленъ отъ плитковината и отведенъ за поправка. Ремонтирането му ще костува 50,000 долара.

Морското Управление на Съединените Щати е обявило търгъ за постройката на 6 кръстосвача Вашингтонски типъ т. е. по 10,000 тона водоизмъщение всъки. Най-ниската получена оферта за постройката на единъ кръстосвачъ е 10,480,000 долара.

**Франция.** — На 3 май т. г. въ Брестъ е спуснатъ на вода французския кръстосвачъ (Вашингтонски типъ) — „Сюфренъ.“ При водоизмъщение 10,000 тона, главното му въоръжение ще се състои отъ: 8 ордия 20.3 см. и 8 други противоаеропланни 7.5 см.. Освенъ това, той ще носи на борта си 3 водовърчила. Скоростта му се проектира да бъде 33 морски мили на часъ.

На 19 май т. г. презъ време на пробните плавания преди приемането, е претърпѣла авария подводната лодка „Рено“. Лодката е отведена благополучно въ пристанището и предадена за прегледъ и ремонтъ.

Бръговата отбрана на Франция презъ последно време е предметъ на особено внимание отъ страна на морското управление, което си е турило за цель да я усилъ значително. Главните морски бази се въоръжаватъ съ бръгови ордия отъ 41 см. и 25 см. За сега е обърнато най-голъмо внимание на работите по създаването и укрепяването

на базите по островъ Корсика, а именно: Аячио, Бонифачо, Порто-Векио и Бастия.

**Италия.** — Споредъ новата корабостроителна програма въ Италия се строятъ: 3 подводни лодки и 12 ескадрени миноносци по 2,000 тона водоизмъщение всъки (скоростъ 33 възела и въоръжение 6—12 см. ордия и 6 торпедни апарати). Въ най-скоро време ще бъдатъ заръчани още 6 подводни лодки и 4 кръстосвача по 5,000 тона водоизмъщение.

Въ състава на италианския флотъ съм влъзли новопостроените ескадрени миноносци отъ типа „Francesco Crispi“. За главни двигатели тъм иматъ турбини италианска система „Belluzzo“, които споредъ последните известия, иматъ голъмо преимущество предъ всички други останали системи турбини. Главните данни на ескадрените миноносци отъ типа „Francesco Crispi“ съм следните: водоизмъщение 1150 тона; дължина 84.4 метра, широчина 8.6 метра; газене 3 метра; скоростъ 35 възела; артилерия — 3—12 см. ордия и 5—4 см. противоаеропланни; торпедно въоръжение — 5 двойни 53 см. апарати; районъ на действие 2750 морски мили при економиченъ ходъ 15 възела.

Въ новия бюджетъ на италианския флотъ съм предвидени специални суми за организиране курсове за офицерите, които подлежатъ на производство отъ лейтенанти въ старши лейтенанти. Къмъ тия курсове е прикомандирована една флотилия отъ 14 мининосаца. Главната целъ на курсовете е — да се обучатъ бъдещите командири на корабите въ отлично управление на бързоходни кораби, като се има предвидъ, че при съвременната обстановка, много голъмата скоростъ на нѣкои отъ корабите се явява като активно оръжие.

**Швеция.** — Съгласно приетия новъ законъ за флота и утвърдения бюджетъ на сума 8,160,000 круни Швеция има възможностъ да пристъпи къмъ изпълнение на първата част отъ корабостроителната си програма. На първо време ще бъдатъ поръчани: 1 хвърчилоносачъ (4,500 тона водоизмъщение), 2 ескадрени миноносци (всъки по 974 тона), 4 стражеви кораба и 3 подводни лодки (500—700 тона водоизмъщение).

(Изъ „Морски Сборникъ“, 1927 г. кн. 7). С. Н. И.

**Най-голъмата скоростъ на аеропланите.** Напоследъкъ се чуватъ все нови и нови данни за скоростта на аеропланите. Последното известие гласи, че моноплана на француза Бернаръ е осъществилъ скоростъ 515 километра въ часъ. За да си съставимъ понятие за тази грамадна скоростъ на движение, ще изтъкнемъ, че при урагана вътъра духа съ скоростъ отъ 120 до 200 километра въ часъ.

С. Ч.

**Въ 1922 год. въ цѣлия свѣтъ** е имало около 100 морски желѣзобетонни кораба съ общъ тонажъ около 150,000 нето регистъръ тона. Освенъ това трѣбва да се прибавятъ нѣколко стотици шлепове и малки корабчета, плаващи въ пристанищата и по вътрешните водни пътища.

С. Ч.



**Александровъ, С. С.** — „Излетъ на Видинския Спортенъ Легионъ при Б. Н. М. С. до островъ Чифтилеръ.“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 7, Варна IX. 1927 год., стр. 13—14).

**Боевъ, К.** — „При устието на р. Искъръ.“ (в. „Миръ“, год. XXX II, брой 8141, София 22.VIII.1927 год., стр. 3).

**Бълчевъ, Ю.** — „Василиковското пристанище.“ (в. Черноморска Камбана, год. II, брой 24 и 25, Варна 22.VIII. 1927 год., стр. 3).

**Bauer, G.** — „Der Schiffs maschinenbau“. — Zweiter Band, umfassend Theorie und Konstruktion der Dampfturbinen, sowie einen ausgewählte Kapitel enthalten den Anhang. Mit 500 Abbildungen und 70 Tabellen. Druck und Verlag von R. Oldenburg. München und Berlin 1927. Цена 58 зл. марки)

**Връщане на река Тунджа през града Ямболъ.** — (В-къ Тунджанецъ, год. I, брой 3, Ямболъ 25.VII. 1927 год., страница 2).

**Голъмтѣ състезания на Б. Н. М. С..** (в. Трибуна, год. II, брой 52, Видинъ 20.VIII 1927 г., стр. 2).

**Г. П.** — „Голъмтѣ състезания на Дуниава при Видинъ. (сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 7, Варна, IX. 1927 год., стр. 14 и 15).

**П. Г.** — „Морскитѣ състезания въ Варна.“ (Също, стр. 14).

**Илиевъ, Г.** — „Месемврийскитѣ пътъсъчи и морски бани.“ (в. Прѣпорецъ, год. XXIX, брой 173, София 5.VIII.1927 г.).

**Икономовъ, Н. Ил.** — „Варненски плажъ.“ (Хумористиченъ Листъ, издаденъ въ курорта „Св. Константинъ“ при Варна, августъ 1927 г.).

**И. К. Д.** — „Износътъ на български стоки по море и Българското параходно дружество.“ (в. Търговско промишлене глашъ, год. V, брой 518, София, 17.VIII. 1927 год., стр. 1).

**Ivanov, Sava N.** — „Les courants superficiels de le Mer Noire.“ (La Bulgarie, V-ème année № 1243 et 1244, Sofia IX. 1927, p. 1)

**Ивановъ, Сава Н.** — „IV-я редовенъ съборъ на Б.Н.М.С..“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 7, Варна IX. 1927 год., стр. 1—4).

**Карайновъ, Т.** — „Борбата за свѣтовно надмошне по море.“ (в. Македония, год. I, брой 253 и 254. София 16 и 17.VIII.1927 год., стр. 2).

**Корбетъ, Ю.** — „Операции англійскаго флота въ мировую войну.“ Томъ I. — Перевод М. Л. Бертенсона съ предисловиемъ М. А. Петрова. — (Издание РИО В.-Мирскихъ сил РККА, Ленинград 1927 г.; 436 стр. съ 3 картами въ текстѣ и 12 картами въ приложенияхъ. Цена 3 р. 50 к.).

**Корабъ Калиакра.** — (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 7, Варна IX. 1927 год., стр. 5—7).

**К. Я.** — „Състезания на Дуниава при Русе.“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 7, Варна IX. 1927 год., стр. 14).

**Моровъ, Д-ръ Т** — „Стопанското значение на Дуниава въ риболовно отношение.“ (Сп. на Българското Икономическо Дружество, г. XXIV, кн. 3 и 4, София 1927 г.).

**Маноловъ, Ал.** — „Дока пристигна.“ (в. Варненска Поща, год. XI, брой 2767, Варна 26.VII.I. 1927 год., стр. 2).

**Морскитѣ и пътъсъчи бани.** — (Вестникъ на жената, брой № 293, София 9.VII.1927 год.).

**Междудународниятѣ трафики презъ Русе—Варна.** (в. Дунавска Трибуна, год. I, брой 80, Русе 12.VI.I.1927 г., стр. 2)

**Малъевъ, Д-ръ Ив.** — „Зашо се кѣпеме?“ (в. Прѣпорецъ, год. XXIX, брой 186, София, 30.VIII. 1927 год., стр. 1).

**Михайловъ, Н.** — „Богоявление въ В.-Търново.“ (Списание Морски Сговоръ, год. IV, брой 7, Варна IX. 1927 год., стр. 12—13).

**Нашиятѣ съседи въ военно отношение.** — Турция, Гърция, Сърбия и Ромния. (Приложение на в. „Народна Отбрана“, за 1927 год.).

**Наумовъ, Н. Ю.** — „По Дуниава до Янтра.“ — Съ Русенска клонъ на Б.Н.М.С. на 8.V.1927 год. (Сп. Морски Сговоръ, г. IV, брой 7, Варна IX. 1927 г., стр. 11—12).

**Правилникъ за състезанията на вода и суша.** Варна 1927 г.

**Първия наученъ конгресъ на Българското Инженерно-Архитектно дружество.** (Сп. на Бълг. Инженерно-Архитектно Д-во, год. XXVII, брой 17, София, септемврий 1927 год., стр. 379—383).

**Резолюциите на I-я Наученъ конгресъ на Българското Инженерно-Архитектно Д-во.** (в. Варненски Новини, год. XV, брой 1102, Варна 12.VIII.I. 1927 год., стр. 2).

**Скорчевъ, Д-ръ П. Д.** — „Морски етимологии.“ (в. Варненски Новини, год. XV, брой 102, Варна 12.VIII. 1927 год., стр. 2).

**Скорчевъ, Д-ръ П. Д.** — „Морски етимологии“ № 2. (в. Варненски Новини, год. XV, брой 1126, Варна 5.IX.1927 год., стр. 2).

**Стоенчевъ, Ив.** — „Машинно-техниченъ наржчникъ“ Варна 1927 год. (Собствено издание на автора, 416 страници, цена 100 лева предплатени — адресъ Ив. В. Стоенчевъ, кв. 697, № 12 гр. Варна).

**Стефановъ, С.** — „Учебникъ по Електротехника“ частъ II. Динамомашини и дв. гатели за постояненъ токъ — Варна 1927 г., Издание на фонда за „Попълване кабинетъ“ при морската учебна часть, 244 страници, 277 фигури, цена 80 лева).

**Славяновъ, Г.** — „Вътрешнитѣ водни пътища въ Германия.“ (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 7, Варна IX.1927 г.. стр. 8—11).

**С. Н. И.** — „Изъ военнитѣ флоти на чуждитѣ държави. (Сп. Морски Сговоръ, год. IV. брой 7, Варна IX. 1927 год., стр. 15—18).

**Х. С. Я.** — „Бургазското пристанище и неговото значение.“ (в. Бургаски Фаръ, год. X, брой 1565, Бургасъ 1927 г.)

**N. Pelle das Forges** — „Le Danube international.“ (La Bulgarie, V-ème annéée, № 1215, Sofia, 5.VIII.1927, р. 4).

**Чорни, Федя.** — „Варна“ — фейлетонъ. — (в. Слово, год. VI, брой 1562, София, 26.VIII.1927 год., стр. 1).

**Машинно-техниченъ наржчникъ,** наредиль Ив. В. Стоенчевъ, преподавателъ въ Морската Учебна Часть. (Издание на автора, Варна 1927 г., 416 страници, джебенъ форматъ, цена 100 лева предплатени; адресъ : Ив. В. Стоенчевъ, кв. 697, № 12, Варна).

Току-шо излѣзлата джебна справочна книжка подъ горното заглавие, предназначена за нашите машинисти и техници, е единствена по рода си у насъ въ България. Тоя трудъ е посветенъ на началниците, директорите и преподавателите отъ техническите училища и на всички техници, вложили сили за културния и стопански напредъкъ на България. За съставянето му автора му се е ползвалъ главно отъ богатата руска литература по въпроса. На чисто бѣла хартия, въ 416 страници джебенъ форматъ (добре подреденъ, чисто и ясно отпечатано) съставителя на „Машинно-техническия наржчникъ“ — Ив. В. Стоенчевъ, е съумѣлъ да вмъкне всички данни и упътвания, които биха били необходими за практическата работа на машинно-техническия персоналъ. Това е едно необходимо всекидневно помагало за бързо преуспѣване въ работата. Малката цена на наржчника (100 лева) при значителна дебелина (416 страници) и богато съдържание, го правятъ пълно общодостъпенъ за всички работници въ полето на машинното дѣло и техниката.

Ний горещо препоръчваме тая книжка на членовете отъ Б. Н. М. С., които се занимаватъ съ машинно дѣло и техника.

# ПРИХОДО-РАЗХОДЕНЪ БЮДЖЕТЪ

НА ГЛАВНОТО УПРАВИТЕЛНО ТЪЛО НА Б. Н. М. С. ЗА 1928 ГОД.

(Приетъ на 16. VIII. 1927 год. въ гр. Плѣвенъ отъ IV редовенъ съборъ на Б. Н. М. С.)

№ по редъ	ПРИХОДЪ	лева	№ по редъ	РАЗХОДЪ	лева
1	Членски вноски (4500 членове по 90 лв.) . . . . .	405,000	1	За издаване на сп. „Морски Сговоръ“ въ досегашното му съдържание, видъ и форма; 10 книжки съ тиражъ 4500 до 4700 броя. . . . .	230,00
2	Абонати на сп. „Морски Сговоръ“ (не членове) . . . . .	10,000	2	Позиви, изложения и др. . . . .	2 000
3	Реклами . . . . .	1,000	3	Джебни календарчета . . . . .	8,000
4	Специални (отдѣлни) издания . . . . .	5,000	4	Книги и списания за библиотеката . . . . .	5,000
5	Джебни календарчета . . . . .	18,000	5	Шкафове за библиотеката, подвързия и др.. . . . .	4,000
6	Картички, картини и др. . . . .	1,000	6	Пътни и дневни за делегати, беседчици и др. . . . .	24,000
7	Предмети отъ склада . . . . .	2,000	7	Канцеларски . . . . .	14,000
8	Входъ и дарения въ Морския музей . . . . .	12,000	8	Материали за склада . . . . .	2,000
9	Субсидии и волни пожертвования . . . . .	10,000	9	За морския музей . . . . .	12,000
10	Стари дългове на клоновете . . . . .	12,000	10	Наемъ за канцеларията . . . . .	12,000
11	Непредвидени . . . . .	2,000	11	За чиновници въ канцеларията	48,000
			12	Пазачъ на морския музей и библиотеката . . . . .	18,000
			13	Погасяване на дългове . . . . .	54,00
			14	Вноски въ фондъ „Лѣтни морски колонии“ . . . . .	5,000
			15	Вноски въ фондъ „Воденъ спортъ“ . . . . .	30,000
			16	За конкурси . . . . .	5,000
			17	Непредвидени . . . . .	5,000
		<b>Всичко:</b>			<b>478,000</b>

**Забележка I.** Евентуалните излишъци, следъ приключване на бюджета отиватъ за погасяване дълговете на Г. У. Т., а ако тѣ сѫ погасени, то за образуване на резервенъ фондъ при Г. У. Т.

**Забележка II.** Годишните членски вноски се опредѣлятъ:

- a) За възрастни членове — 100 лева, отъ които за клона 10 лв., а за Г. У. Т. 90 лв. Ако клона се нуждае, обаче, отъ по-вече средства, може да увеличи членския вносъ, което увеличение състава всецѣло въ негова полза.
- b) За вторите членове на семейството 20 лв., отъ които за клона 10 лв., и за Г. У. Т. 10 лв.
- c) За учащи се и легионери (съ списанието) — 70 лв. изцѣло за Г. У. Т.
- d) За легионери (безъ списанието) — 20 лв. изцѣло за клона.

ЧЕЛЕНІИ ВАХА

До

Радеко библиотека

Въ

Радека

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Черноморски вечери отъ Ник. Вас. Ракитинъ; 2) Спасяване на вода отъ Сава Н. Ивановъ; 3) Първиятъ наученъ конгресъ на инженерно-архитектното дружество отъ Г. Славяновъ; 4) Морска болестъ отъ Иосифъ А. Мановъ — Берлинъ; 5) Раздвоения орѣхъ отъ Добринъ Василевъ; 6) Курсъ за учители по плаване при Българския Народенъ Морски Сговоръ отъ А. Друмевъ; 7) Трениране на плувци отъ Г. Пецовъ; 8) Официаленъ отдѣлъ; 9) Морски новини; 10) Морски книгописъ. : : :

Отпечатаха се и се пуснаха въ продажба:

## Метеорология Океанография

отъ Сава Н. Ивановъ

съ 136 страници || съ 162 страници  
и 30 фигури || и 30 фигури  
Цена 25 лева. Цена 30 лева.

Книгите сѫ издание на  
Б. Н. Морски Сговоръ.

ГАБОТЯ ЧУДЕСНИ СНИМКИ отъ  
КРАСИВАТА ВЪРНЕНСКА ПРИРОДА  
ИЗРАБОТВАМЪ ДИАПОЗИТИВ  
ЧВЕЛИЧАВЯМЪ ПОРТРЕТИ

Фото-Етюдъ  
К. Г. ТЕРЗИСТОВЪ  
Върна

## До нашите постоянни и случайни сътрудници.

Редакцията на сп. Морски Сговоръ съобщава на своите постоянни и случайни сътрудници да иматъ предвидъ следните нареджания:

- 1) Статиите и съобщенията да се пишатъ само на едната страна на листа и по възможность съ пишуща машина. Нечетливите статии, а сѫщо така и тия съ много поправки и зачерквания не се преглеждатъ.
- 2) Статиите трѣбва да бѫдатъ кжси и въ никой случай по-дълги отъ  $2\frac{1}{4}$ , печатни страници отъ списанието. Дългите статии се оставятъ непрегледани.
- 3) Ръкописи назадъ не се повръщатъ въ никой случай.
- 4) Редакционния комитетъ не е длъженъ да дава обяснение на сътрудниците си защо статията му не е удобрена, или защо не е помѣстена веднага следъ удробренето ѝ.

Отъ редакцията.

## Въ склада на Гл. Упр. Тъло на Б. Н. М. С. се намиратъ следните печатни издания:

Морска библиотека № 1 цена 3 лева  
Морска библиотека № 2 цена 4 лева  
Морска библиотека № 3 цена 5 лева  
Морска библиотека № 4 цена 6 лева  
Морска библиотека № 5 изчертана  
Морска библиотека № 6 изчертана  
Морска библиотека № 7 изчертана  
Морска библиотека № 8 цена 11 лева  
Морска библиотека № 9 цена 11 лева  
Морска библиотека № 10 цена 15 лева  
Морска библиотека № 11 цена 10 лева  
Морска библиотека № 12 цена 5 лева  
Сп. „Морски Сговоръ“ год. I- изчертано  
Сп. „Морски Сговоръ“ год. II цена 100 л.

Всички поръчки се изпълняватъ само следъ предварително внесена сума и се отпращатъ на адресъ: Б. Н. М. Сговоръ Книжовно-Просвѣтенъ Отдѣлъ — Варна.

Сп. „Морски Сговоръ“ год. III цена 120 л.  
Гребане и вѣtroходство . . изчертана  
Правилникъ за морските и  
рѣчни спортни легиони цена 2 л.  
Черно море (общодостъпни  
студии) отъ С. Н. Ивановъ цена 30 л.  
Практически указания за  
предсказване на време-  
то отъ Сава Н. Ивановъ цена 8 л.  
Метеорология отъ Сава Н.  
Ивановъ цена 25 л.  
Океанография отъ Сава Н.  
Ивановъ цена 30 л.  
Плаване отъ А. Друмевъ цена 15 л.