



NAVIBULGAR

news

Издание на Параходство **Български морски флот АД**

№11

м. май-юни 2012 г.

ПАРАХОДСТВО БМФ ВЕЧЕ ПРИТЕЖАВА НОВА ФЛОТИЛИЯ ОТ ШЕСТ ЕДНОТИПНИ БЪЛКЕРА

В строя влезе още един ново- построен 30 700-тонен кораб

• В БРОЯ •

**НАШИТЕ
КОРАБИ ПО
СВЕТА**

➤ 5-6 стр.

**СТРАДАТА НА
Параходство
БМФ АД
НАВЪРШВА
75 ГОДИНИ**

➤ 7 стр.

**В НОВАТА
ЕКСПОЗИЦИЯ
НА ВОЕННО-
МОРСКИЯ
МУЗЕЙ**

➤ 11 стр.



ГИБЕЛ БЕЗ SOS

➤ 12-15 стр.



На 11 април 2012 г. в корабостроителницата на Шанхайгуан, Китай, екипаж на Параходство БМФ АД прие шестия пореден 30 700-тонен кораб, построен в този завод. Кръстницата на кораба Гергана Маркова – отговорен счетоводител в Дейност „Кредитен контрол“ към Дирекция „Финанси“ на компанията, му даде името „Родопи“ (RODOPI - IMO 9498274).

Първи капитан на кораба е к.г.п. Николай Николов, а първи главен механик – м.н.м. Павлин Йорданов. Николай Николов бе първият капитан на „Странджа“, а Павлин Йорданов – първият главен механик на „Витоша“. След това тандемът от

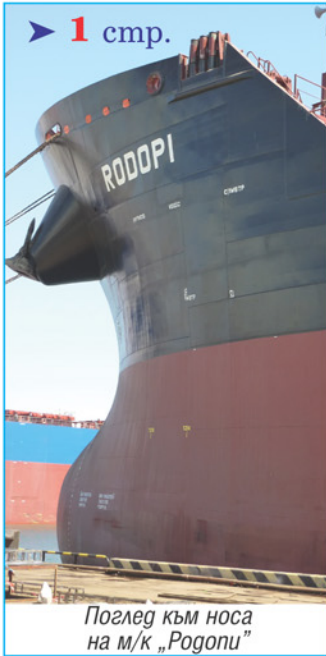
двамата доказали се професионалисти прие останалите четири кораба от серията.

Така на практика Параходство БМФ АД вече притежава нова флотилия от шест еднотипни бълкери: VITOSHA (2010 г.), STRANDJA (2010 г.), OSOGOVO (2011 г.), BELASITZA (2011 г.), LYULIN (2011 г.) и RODOPI (2012 г.). Всичките са с ледови клас, което позволява на компанията да оперира с тях в тежките зимни условия на северните морета, и са тип „Лейкър“, (оборудвани за плаване във Великите езера). Това улеснява експлоатацията, поддръжката и плановете профилактични ремонтни дейности.

➤ 3 стр.



Кръстницата на кораба
Гергана Маркова





ПАРАХОДСТВО БМФ ВЕЧЕ ПРИТЕЖАВА НОВА ФЛОТИЛИЯ ОТ ШЕСТ ЕДНОТИПНИ БЪЛКЕРА

➤ 1 стр.

В строителството на 30 700-тонните кораби от м. октомври 2010 до м. април 2012 г. ръководството на Паракходство БМФ приложи нова форма за непрекъснато прецизно наблюдение и контрол в района на чуждестранната корабостроителница върху бъдещото изпълнение във флота на компанията.

В корабостроителницата действаше изнесен екип (сайт тим) от експерти, ръководен от инж. Димитър Тонев. Това дава възможност в ход да се решават възникващите проблеми и да се избират най-подходящите за бъдещата експлоатация конструктивни решения. Изградените добри партньорски взаимоотношения с ръководството на китайската корабостроителница също подпомогнаха всичко това да премине без излишни усложнения и разходи.

Този подход позволи изискванията на чартеринг-департаментта, където непрекъснато следят за състоянието на пазара, да бъдат реализирани във финалния етап в строителството.

А това от своя страна даде възможност всеки новопостроен кораб успешно да бъде осигурен с товар в своя първи рейс още в региона на корабостроителницата. Така се случи и с м/к „Родопи” – той пое с пълен ход и с пълен товар от Китай за Западна Европа.

Щастливо плаване, „Родопи”!

Navibulgar News

Фоторепортажът е на служители на Паракходство БМФ АД.

Поглед към мостика и димохода на м/к „Родопи”



Кръстницата на кораба Гергана Маркова, инж. Тодор Даскалов, к.г.п. Николай Николов и м.н.м. Павлин Йорданов на мостика на „Родопи”

КОРАБИ С ИМЕТО „РОДОПИ” В ПАРАХОДСТВО БМФ АД

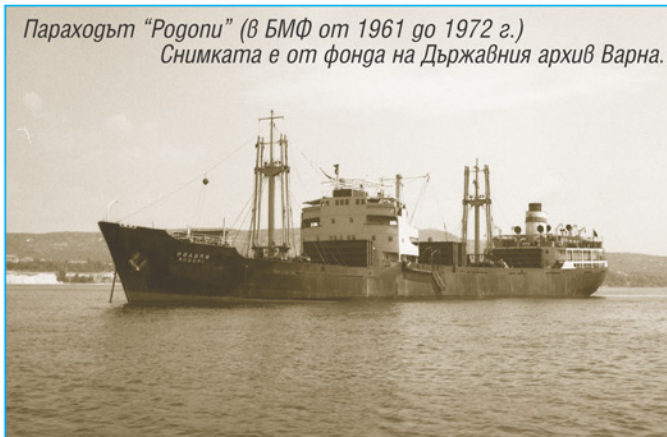
Приетият в състава на Паракходство БМФ АД моторен кораб „Родопи” е третият в историята на най-старата и най-голяма българска шипингова компания с това име. Първият е закупен „втора ръка” на 5 февруари 1961 г. в Анверс, Белгия. Тогава е вдигнат българският флаг над първия наш специализиран кораб за насипни товари – парахода „Родопи” (ex RUSWOOD), построен през 1953 г. в Лондон, Великобритания, с дегуейт 7945 тона. Първи капитан на въглевоза е Славчо Рангелов, а първи главен механик – Тодор Кавалов. Параходът „Родопи” плава във фло-

та на БМФ до 1972 г., когато е преустроен в плаваща учебна база към СО „Воден транспорт”.

Вторият „Родопи” е приет на 30 март 1978 г. Тогава във Варна е вдигнат българският флаг над моторния кораб „Родопи”, построен в Корабостроителния комбинат „Георги Димитров”, с товароподемност 24 354 тона. Ръководството на кораба е поверено на капитан Иван Антонов и на главния механик Георги Нейков. М/к „Родопи” е в експлоатация до 17 юни 2011 г.

Снимката долу вдясно е на Валентин Георгиев.

Параходът „Родопи” (в БМФ от 1961 до 1972 г.)
Снимката е от фонда на Държавния архив Варна.



М/к „Родопи” (в БМФ от 1978 до 2011 г.)



СИСТЕМА ОТ МЕРКИ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА РАЗХОДА на гориво при продължителните преходи на корабите по море

Специалисти от Параходство БМФ АД разработиха система от организационни и инженерно-технически дейности, благодарение на която се реализира намаляването на разходите за гориво по време на продължителните преходи на корабите по море. Направен бе подробен анализ на съществуващите практики във водещи шипингови компании, като едновременно с това бяха осъществени и консултации със съответните производители на главни корабни двигатели. Въведените допълнителни режими на работа на главните двигатели с минимални, но устойчиви и безопасни обороти дават възможност



да се намалят разходите на гориво с 2 – 3 тона на денонощие. По данни на някои от специализираните издания на Lloyd's Register, MAN Diesel, MAERSK и гр. тези режими са и по-екологични по отношение на околната среда. Освен това в тази насока вече има гласувани няколко резолюции на Международната морска организация (IMO) и циркулярни писма на нейния специализиран орган The Marine Environment Protection Committee.

Като принцип на работа това не е новост в експлоатацията, но прилагането на тези режими става за първи път на корабите на Параходство БМФ АД. Разбира се, подобни

мерки се прилагат в контекста на договора със съответния чартьор и посоченото в него разписание за посещения на назначените пристанища.

Постигнатите резултати са окуражаващи и за тази цел бъдещите кораби на компанията ще бъдат оборудвани с главни двигатели с широк диапазон на плаваня, в това число и използването им в различни икономични режими при съответните условия на плаваня. Другият резерв – подобрения в корпусната конструкция на бъдещите кораби, също може да го принесе за постигането на икономии на горива от 3 до 10 %.

Navibulgar News

ЗАВЪРШИ ПЛАНОВИЯТ РЕМОТ НА М/К „КОМ“

В Корабостроителния и кораборемонтен завод МТГ „Делфин“ приключи плановият ремонт на м/к „Ком“ и под командването на капитан Георги Д. Марков и на главния механик Иван П. Генов отплава от Варна.

Благодарение на добрата координация между Дирекция „Търговска експлоатация“ и Дирекция „Техническа експлоатация“ м/к „Ком“ веднага бе изпратен за натоварване в черноморско пристанище и пое курс към Западна Европа.

Navibulgar News

В ЗЪРНЕНАТА КАМПАНИЯ

В този брой на Navibulgar News ви показваме как моторният кораб „Царевец“ на Параходство БМФ АД плава в трошения лег на река Сейнт Лорънс, Канада. По-късно той направи преход през Атлантика и пристигна в Черно море.

След като на 20 февруари т. г. напусна румънското пристанище Констанца, TZAREVETZ (IMO: 9145229) пристигна на 12-о корабно място в Пристанище Варна-изток, където донатовари 6826 тона слънчоглед насипно. Построеният през 1998 г. във Варненската корабостроителница българек (DeadWeight: 21470 t)

М/к „Царевец“ в Пристанище Варна-изток



продължава да показва добри експлоатационни качества независимо от районите на плаване.

В кампанията по износа на зърнената реколта от 2011 г. се включи и корабът на Параходство „Български морски флот“ АД „Миджур“ (MIDJUR – IMO: 9015656). В Пристанище Варна-изток през м. февруари т. г. той прие на борда 10 887 тона слънчоглед. М/к „Миджур“ (MIDJUR – IMO 9015656) по-късно премина Босфора и пое курс към Амстердам, където достави товари си на 26 февруари. През тази година е предвиден доков ремонт за този кораб, който е в състава на Параходството от 1991 г.

Navibulgar News

М/к „Миджур“ в Пристанище Варна-изток





НАШИТЕ КОРАБИ ПО СВЕТА

Корабът на Параходство БМФ АД „Люлин“ (LYULIN – IMO: 9498248), който влезе в експлоатация през миналата година, извърши труден преход през заледеното Балтийско море и пристигна в една от крайните му източни точки – литовското пристанище Клайпеда.



На снимката, направена от Гена Анфимов на 5 февруари т.г. и поместена от shipspotting.com, се виждат парчетата лед по корпуса на кораба. След приемане на пълен товар „Люлин“ започна преход през Северния Атлантик към канадското пристанище Сорел, където отново форсира ледовете по река Сейнт Лорънс. Корабът, под командването на капитан Венцислав Господинов и с главен механик Тодор Димов, пристигна там на 22 февруари т.г. По данни от специализираните интернет-сайтове преходът е извършен на максимална скорост между 13 и 15 възла.

Моторният кораб „Ком“ (КОМ – IMO: 9132480) на Параходство БМФ АД е построен през 1997 г. във Варненската корабостроителница.

Снимката, направена на 4 февруари т.г. и поместена в <http://shipspotting.com>, ни показва как „Ком“ разбива леда в Миелинския канал (Mielinski Canal) на полското пристанище Швиноуйшче (Swinoujście, Poland).

По-късно „Ком“ прекоси Северния Атлантик и по курс към мексиканското пристанище Altamira. Там, под командването на капитан Стефан Хубенов и с главен механик Георги Банов, „Ком“ пристигна на 26 февруари т.г.



Един от новите кораби на Параходство БМФ АД – „Странджа“ (STRANDJA – IMO: 9564140), отново се появи в популярния сайт shipspotting.com. Този път го виждаме в трошения лед на канадското пристанище Квебек. Фотографът Marc Voucher е направил снимката на 4 февруари т.г. По-късно „Странджа“ напусна Квебек и по курс към Северния Атлантик, при това – със скорост, близо до максималната за кораба: 13,1 – 13,4 възла. Това позволи на кораба с капитан Бончо Бонев и главен механик Кирчо Иванов да пристигне в пристанище Тунис на 23 февруари т.г.



НАШИТЕ КОРАБИ ПО СВЕТА

Моторният кораб „Царевец“ (TZAREVETZ – IMO: 9145229) на Параходство БМФ АД бе сред първите през тази година, които плаваха в трошения лед на река Сейнт Лорънс.



Капитан на „Царевец“ по това време бе Росен Нешков, а главен механик – Николай Станков. Снимката, поместена в shipspotting.com, ни показва как корабът под пълен товар форсира появилото се пред носа му ледено поле. Фотографията е от 5 януари т. г. и е направена в района на канадското градче Сорел-Треси в провинция Квебек. Градчето е с интересна биография. Според някои публикации тук за първи път в Северна Америка се появяват празничните елхи – в навечерието на Рождество Христово през 1781 година. По-късно „Царевец“ прекоси Северния Атлантик и пристигна във Варна.

Един от най-новите кораби на Параходство БМФ АД – „Осогово“ (OSOGOVO – IMO: 9498250), плава през заледеното Балтийско море, а след това прекоси последователно Северния и Южния Атлантик. Корабът пристигна на 19 февруари т. г. в аржентинското пристанище Несосеа. По данни от специализирани интернет-сайтове „Осогово“ е извършил по-голямата част от прехода в Северния Атлантик при максимална скорост от 14 възла. Капитан на „Осогово“ по това време бе Румен Ж. Попов, а главен механик – Радослав Трендафилов.

Автор на фотографията е Гена Анфимов.

На снимката, поместена в <http://shipspotting.com>, виждаме „Осогово“ в литовското пристанище Клайпеда на 21 януари т. г.



Една интересна снимка на „Витоша“ (VITOSHA – IMO 9564138).



Благодарение на специализирания сайт shipspotting.com имаме възможността да ви покажем как този кораб плава в трошения лед на река Сейнт Лорънс (Saint Lawrence River) край град Троя Ривиер (Trois-Rivieres). Снимките са направени на 22 януари 2012 г. Температурата на въздуха по време на снимките е била минус 25 градуса по Целзий. Тогава по течението скоростта на кораба е била 14,4 възла. Автор на снимката е Jacques Gauthier. По-късно „Витоша“ прекоси с пълен ход Северния Атлантик, за да пристигне на 18 февруари т. г. в Тунис. Капитан по това време на „Витоша“ бе Димитър Стойчев, а главен механик – Пламен Пешев.



СТРАДАТА НА ПАРАХОДСТВО БМФ АД НАВЪРШВА 75 ГОДИНИ



NAVIBULGAR



На 12 юни 2012 г. се навършват 75 години от осъществяването на сградата на Паракходство БМФ АД, която и днес е сред архитектурните паметници на морската столица. Сградата е проектирана от известния варненски архи-

тект и общественик Стефан Венедикт Попов (23.01.1889 – 2.09.1956 г.). Неговите проекти оставят трайни следи в историята на Варна. Заедно с арх. Дабко Дабков през 1933 г. изграждат внушителната сграда на Търговско-инду-

Сградата през 1959 г.



стриалната камера (днес Адмиралтейство). А в периода 1940 – 1943 г. съвместно с инж. Веселин Савов преустройват покривната конструкция и кубетата на катедралния храм „Свето Успение Богородично“ и пристрояват камбанарията.

Сградата на Паракходство БМФ АД, проектирана да бъде точно срещу входа на Пристанище Варна и на Варненската митница, първоначално заема пространството само

... през 1985 г.



върху ъгъла между бул. „Приморски“ и гаровия площад. По-късно многократно е престороявана и реновирана, но винаги е спазван стилът, наложен преди 75 години от арх. Стефан Венедикт Попов.

Navibulgar News

Осветената на 12 юни 1937 г. сграда на Паракходството



Красимир Райчев – помощник-капитан в Параходство БМФ АД: **НАЙ-ВАЖНОТО ЗА МОРЯКА Е СЕМЕЙСТВОТО!**

*Момчето, което не си е и мислило да „говори с морето на някакъв странен език“, или как от палубен моряк се става помощник-капитан * За това, как се живее с две жени вкъщи. Какво му даде и какво му взе професията? * За чудото, наречено съседни * Капитаните с голямо „К“ в неговото професионално изграждане*



Красимир Райчев по време на приемането на м/к „Беласица“



Красимир Райчев (вдясно) след поредния тест на навигационното оборудване на м/к „Беласица“ в Shanhaiguan Shipyard – Китай

– Как избра тази професия?

– Не знам дали аз я избрах или тя мен. Не съм потомък на моряшка фамилия (да ме извинят аристократите в тази област – смее се...). Изборът да уча в Техникума по корабостроене и корабоплаване (ТКК) „Кирил Халачев“ – Варна (днес Варненска морска гимназия „Св. Николай Чудотворец“), беше продиктуван от желанието на родителите ми да уча в реномирано средно училище. По това време, а надявам се и в момента, техникумът беше сред най-добрите учебни заведения във Варна. Винаги съм бил отличник и не беше проблем да постъпя в училището. Горд съм, че техникума също завърших с отличие. След това завърших и ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“.

– Първото ти плаване беше...

– ... с учебния ветроход „Калиакра“, когато бях във втори курс. За мене беше неописуемо преживяване. Едва шестнайсетгодишен посетих Светите места – Божи гроб и Витлеем... По време на плаването осъзнах какво е това да си моряк. Видях други държави, култури... Усетих мириса и бурната прегръдка на морето...

– ...и тогава избра професията си?

– Тогава едва ли съм осъзнавал, че наистина

това ще е бъдещата ми професия, но със сигурност съм усетил какво може да ми даде и какво може да ми вземе тя. Едно от най-ценните неща за мен като професионалист в тази област е развитието. Моряшката професия предоставя тези перспективи. Имах възможност да се развивам стъпка по стъпка.

– Началото започна от...

– Моторен кораб „Мусала“ през 1998 г. като палубен моряк. Седем години по-късно вече бях втори помощник-капитан.

– Какво се случи през тези години в професионален и личен план, защото едното е неизменна част от другото?

– Хронологията е след-

ната: м/к „Персенк“ – рулеви, м/к „Пейо Яворов“ – рулеви, „Героите на Севастопол“ – стажант помощник-капитан, м/к „Гео Милев“ – трети помощник-капитан, и втори помощник-капитан на: м/к „София“, м/к „Русе“, м/к „Плана“, м/к „Люлин“, м/к „Беласица“.

Заг тази суха статистика обаче се крие всекидневното усъвършенстване и придобиване на умения, особено когато преминаваш от длъжност в длъжност. Успоредно с това узаконих връзката си с жената до мен. Заедно сме от 1997 г. И както тя обича да казва, че: „Любовта ще спаси света“, така тази любов ни доведе до олтара. Оженихме се на 4 януари 2001 г. и се оказахме първата двойка, сключила

граждански брак за новото хилядолетие в България. Не бяхме го планирали така, но животът на моряка е непредсказуем – кръстникът ни Константин трябваше да тръгне на рейс на 5 януари. Тогава взехме едно от най-важните и бързи решения – да преместим датата на сватбата напред...

И този момент не остана без емоции. За един ден трябваше да подготвим документите (4 януари е първият работен ден след празниците – бел. на рег.), а вечерта да сключим брак. Косъо пристигна с куфарите на тържеството и оттам в полунощ потегли за пристанището. Моменти като този се запечатват в съзнанието за цял един живот. Когато се роди дъщеря ни, я кръстихме на него. Не е лесно с тази професия да си близко до семейството си. Пропуснах много важни моменти от развитието ѝ. За всичките тези години само два пъти съм бил на рождения ѝ ден. Нямахме ме за първата ѝ стъпка, когато проходи. Не си бях вкъщи, когато тръгна на детска градина. Не бях и когато я завърши. Първият ѝ учебен ден мина пак без мен. Загубих твърде рано майка си и още тогава осъзнах, че най-важното нещо за човека е семейството му, а за моряка още повече.

➤ 9 стр.



Красимир Райчев на нощна ходова вахта като втори помощник-капитан

Представяме Ви:

„БМФ Порт Бургас“ ЕАД

*** През следващите 35 години
„Параходство Български морски флот“ АД
е концесионер на Пристанищен терминал
„Бургас Изток 2“**

С Решение № 421 от 13.06.2011 г., Министерският съвет на Република България определи „Параходство Български морски флот“ АД за концесионер на Пристанищен терминал „Бургас Изток 2“, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас.

„БМФ Порт Бургас“ ЕАД е учредено от „Параходство Български мор-

ски флот“ АД, гр. Варна на 23.06.2011 г. „БМФ Порт Бургас“ ЕАД е регистрирано в Търговския регистър, воден от Агенция по вписванията, на 29.06.2011 г. Дружеството е със седалище и адрес на управление в гр.

Бургас, бул. „Княз Александър Батенберг“ № 1. Изпълнителен директор на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД е Жорж Дерелиев, който е бил директор на пристанище Бургас до декември 2001 г.

На 8 септември 2011

г. между „БМФ Порт Бургас“ ЕАД и Министерският съвет на Република България, представляван от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията беше сключен договор за предоставяне на концесия на Пристанищен терминал „Бургас Изток 2“, част от пристанище за об-

Бизнес-информация за
„БМФ Порт Бургас“ ЕАД
можете да намерите на интернет адрес:

<http://navbul-portburgas.com>

На стр. II



Пристанищен терминал „Бургас Изток 2“



„БМФ Порт Бургас“ ЕАД

← От стр. I

ществен транспорт с национално значение Бургас. Концесионният договор влезе в сила на 01.01.2012 г., като срокът на концесията е 35 години, считано от тази дата.

Пристанищен терминал „Бургас Изток 2“ (цифри и факти)

| КЕЙОВИ МЕСТА | | |
|--------------|-------------|---------------|
| Кейово място | Дължина (м) | Дълбочина (м) |
| 16 | 60 | 5.00 |
| 17 | 180 | 11.00 |
| 18 | 180 | 11.00 |
| 19 | 180 | 11.00 |
| 20 | 180 | 11.00 |
| 20 а | 170 | 6.50 |
| 30 | 195 | 11.20 |
| 31 | 230 | 14.30 |
| 32 | 280 | 14.60 |
| 33 | 87 | 15.50 |

точна Европа, Средна Азия и Далечния Изток.

Терминалът е с площ от 419 468 кв.м. и на него са разположени 10 кейови места. Общата дължина на кейовия фронт е 1 592 м., а максималната дълбочина е 15.50 м., което позволява акостиране на крупнотонажни кораби. Пристанищният терминал е в защитен от вълнолом с дължина 1 260 м., което позволява извърш-



Пристанищен терминал „Бургас Изток 2“ е разположен в акваторията на Бургаския залив, България, на брега на Черно море.

Пристанището експлоатира многофункционални кейове и специализирани терминали.



Пристанищен терминал „Бургас Изток 2“ е разположен в акваторията на Бургаския залив, България, на брега на Черно море. Град Бургас е крайна точка на железопътната линия София Пловдив Бургас, която е част от Транс-Европейски транспортен коридор VIII и чрез коридора ТРАСЕКА (Транспортен коридор Европа-Кавказ-Азия) се явява връзка между Централна и Из-

ването на пристанищни услуги независимо от неблагоприятните атмосферни условия.

Услугите, които предлага „Пристанищен терминал Бургас Изток 2“:

„Пристанищен терминал Бургас Изток 2“ предлага индивидуални решения на своите клиенти, включващи услуги с

На стр. III →

„БМФ Порт Бургас“ ЕАД

← От стр. II

високо качество на всеки етап от транспортирането и обработката на товарите.

Съществуващите пристанищни мощности дават възможност да се обработват практически всички видове насипни и генерални товари, контейнери и трейлери и някои течни химически товари на специализираното корабно място № 20А.

Товаро-разтоварните услуги включват разтоварване и товарене на плавателни и съхопътни транспортни средства. Пристанището експлоатира многофункционални кейове и специализирани терминали. Допълнителни и съпътстващи обработката услуги са укрепване и разкрепване, теглене, сортировка, опушване на ваго-

Товаро-разтоварните услуги включват разтоварване и товарене на плавателни и съхопътни транспортни средства.



ни, отваряне и затваряне на корабни товарни помещения, сепарация, палетизация и депалетизация, контейнеризация и деконтейнеризация, измитане, измиване, покриване, поставяне на противозамръзващи средства.

„Пристанищен терминал Бургас Изток 2“ извършва

също:

- транспортно-спедиционни услуги по издаване и оформяне на документи;
- електро-захранване, приемане и третиране на битови отпадъци и отпадъчни масла от кораби, отдаване под наем и ремонт на пристанищна подемно-транспортна техника и швартови фендери, снабдя-

ване с вода, инсталиране на телефон и гр. От две години в пристанището е инсталирана и работи модерна изцяло компютризирана станция за приемане и преработка на сантинни води от кораби;

- технически, проектантски и консултантски услуги, разполагаме с опитен и квалифициран персонал от стифагори, докери, механизатори, талимани и гр.;

Поглед в бъдещето

За преобразяването на Пристанищен терминал „Бургас Изток 2“ в модерен, многофункционален терминал за обработка и съхранение на различни видове товари: генерални, насипни, контейнери и наливни, планираните инвестиции през следващите 5-6 го-

На стр. IV →

Терминалът е с площ от 419 468 кв.м. и на него са разположени 10 кейови места.



„БМФ Порт Бургас“ ЕАД

← От стр. III

дини са повече от 60 млн. евро, а за целия срок на концесията повече от 115 млн. евро. Предвидено е изграждането на изцяло нови съоръжения като:

- Специализиран закрит склад за съхранение на меден концентрат, свързан с механизирана товаро-разтоварителна система;

- Автоматизиран комплекс (депо с резервоари) за обработка и съхранение на сярна киселина, с капацитет 22 000 тона;

- Силозен комплекс за съхранение и обработка на зърно с капацитет 60 000 тона.

Ще бъдат извършени инвестиции в изграждането на нови покрити складове и допълнителни железопътни коловози, полагането на нова пътна настилка и дренажни системи, както и в раз-

ширение на съществуващите открити складови площи за обработка на генерални товари. Ще бъде закупено ново оборудване, включително кари с висока товароподемност и тежкотоварни кранове, което ще намали значително времето за обработка на товарите, престоят на корабите в пристанището и следователно логистичните разходи на товародателите.

Предвидени са инвестиции и в комплекс за обработка на контейнери изграждане на нова откритата площадка за стифиране на контейнери, закупуване на ново оборудване, включително специализирани контейнерни кранове с висока товароподемност и др.

„БМФ Порт Бургас“ ЕАД е сертифицирано по Международния кодекс за сигурност на кораби и пристанищни съоръже-

Съществуващите пристанищни мощности дават възможност да се обработват всякакви насипни и генерални товари,



ния (ISPS Code).

Цели на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД

Основните цели и насоки за развитието на „Пристанищен терминал Бургас Изток 2“ са:

- Намаляване времетраенето за обработка на товарите, за товаренето и разтоварването на корабите;

- Намаляване на замърсяването на околната

среда;

- Подобряване условията на труд на работниците и служителите на Терминала;

- Увеличаване на товарооборота;

- Намаляване на транспортните разходи на потребителите директни и индиректни;

- Намаляване на загубите и повредите на обработваните товари.



Общата дължина на кейовия фронт е 1 592 м., а максималната дълбочина е 15.50 м., което позволява акостиране на крупнотонажни кораби.





НАЙ-ВАЖНОТО ЗА МОРЯКА Е СЕМЕЙСТВОТО!

▶ **8 стр.**

– Как се справяш с две жени вкъщи, каква е ролята ти в житейския спектакъл „Женско царство“?

– Питате ли ме? (смее се). Правят каквото си искат! Дъщеря ми е наследила от майка си темперамента и емоционалността. Двете винаги държат контролния пакет от гласове, когато трябва да се вземе едно или друго решение. За мен остава да съм в (конструктивна) опозиция или да се съглася. Но не си мислете, че се давам лес-

гам едно пораснало дете.

– Един въпрос ми се върти в главата от самото начало на интервюто и не мога да не те попитам. Защо остана да живееш в малък град като Каспичан, а не предпочеете голям град като Варна, както много твои колеги?

– Заради съседите!

– Нима?!

– Да! Имаме страховити съседи. Представи си – има такова чудо. Не си мисли, че не сме обсъждали въпроса за това къде да живеем. Но жена ми категорично

ни по магистралата се изминава за много по-малко от час.

– В личен план разбрах, че семейството е на първо място. А в професионален?

– В досегашната си работа съм плавал с изключителни професионалисти. Взаимствал съм опит и знания от всеки свой колега без значение на ранга му. Не знам дали е постижение, но помня имената на всички от капитана до моряка. Изградил съм много приятелства. Изживял съм много незабравими мо-

ген не съм се чувствал като наемник в моята компания. За мен съчетанието на 120 години традиция и иновативност е формулата за успех в шипинга. Погход, който ще поддържа конкурентоспособността на фирмата. Обновяването на флота е един от показателите за развитието на компанията. За мен беше особена чест да участвам в реализирането на проекта в Shanhaiguan Shipyard – Китай. Бях в екипа за въвеждане в експлоатация на новопостроените м/к „Люлин“ и м/к „Бела-

Красимир Райчев по време на контрол върху товарно-разтоварния процес в поредното пристанище



На почивка със съпругата

но! Винаги се водят дебати.

– Сега Константина е на 10 години. Какви са нейните мечти и с какво се занимава извън училище?

– Когато беше на 4 годинки (аз бях на рейс и тогава), двете с майка си решили да участва в конкурс за красота – така на шега, както те разказаха покъсно. Не само участва, а и спечели конкурса, който ѝ даде право да се яви на Малка Мис България. Тогава, по случайност, и аз си бях вкъщи. Какви емоции преживяхме около подготовката! Конкурсът беше в Св. Влас, а Косето – вече 5-годишна. Спечели и този конкурс и я изпратиха на Малка Мис Вселена в Египет. Сега играе тенис и танцува спортни танци, пее във вокална група. Мечтите ѝ са големи, като на всяко дете. Като че ли не ми се иска да расте толкова бързо. Може би защото не я виждам често, всеки път, като се прибера, виж-

отказа да се мести където и да е. Тези хора са винаги „на разположение“ и винаги са били част от нашия живот.



В помощ на дъщерята при подготовката ѝ за училище

Нали знаеш, че за хубаво и лошо – все при сегатичаш! Спокоен съм, че съпругата и дъщерята има на кого да разчитат, когато съм на рейс. А във Варна можем да бъдем винаги, когато си поискаме – пътят

ментни. И все пак особено място в професионалното ми развитие заемат – к.г.п. Светослав Цонков и к.г.п. Николай Николов.

Повече от 14 години съм в Параходство БМФ. Изграждал съм се и като човек, и като професионалист. Започнал съм от найниското стъпало, за да стигна дотук и да продължа напред. В нито един

сица”.

Интервюто се проведе в един от моловете във Варна. Всъщност написаното дотук не е съвсем „чисто“ интервю с Красимир Райчев. Това бе безкрайно интересна за мен среща с него, със съпругата му и с дъщеря му. И тримата са мои съавтори – казвам го с удоволствието на човек, който се е заредил с позитивизма от общуването с едно истинско българско моряшко семейство. От планираното първоначално време за нашия разговор – половин-един час, неусетно се изтърколи половин ден. (Кръстникът Константин търпеливо ни изчака...)

И понеже Краси преди дни се беше завърнал от приемането на новопостроения в Китай м/к „Беласица“, се сетих за една китайска поговорка: „Лесно е да събереш пари, трудно е да намериш добър дом“. А семейство Райчеви не е търсило този дом – то си го е създало!

Дани НИКОЛОВА

Снимките са от архива на семейство Райчеви.



„СПАСЕНИЯТ ГРАД“ – ФИЛМ ЗА ГЕРОИЧНАТА САМОЖЕРТВА НА ЕДИН БЪЛГАРСКИ ЕКИПАЖ ...

На 4 април т. г. във Фестивалния и конгресен център – Варна, се състоя премиерата на историко-документалния филм „Спасеният град“. Той е прогукция на Българската национална телевизия, осъществена със съдействието на Параходство „Български морски флот“ АД. Сценарист е Матей Тодоров, режисьор – Явор Бобев, а в ролята на капитан Иван Томов – Симеон Лютаков.

„Спасеният град“ ни връща към една позабравена дата – 31 май 1941 г. Тогава част от екипажа на парахода „Княгиня Мария Луиза“, воден от своя капитан Иван Томов, не се поколебава и изпълнява докрай своя моряшки дълг. Шепата смелчаци отвежда опожарения си кораб, натоварен с авиобензин и авиобомби, възможно по-далече от пристанището на Пирея. Защо? За да спаси от последствията на предстоящата опустошителен

възрив един град, неговото население и наследството от елинската култура. Това е саможертва без аналог в световната морска история!

Пирея оцелява, но и днес никъде в града няма да срещнете гори и една скромна паметна плоча в чест на този безпримерен подвиг. Гърците обясняват това с факта, че „Княгиня Мария Луиза“ е пренасял своя товар в интерес на германската армия, но не споменават, че поради глупостта на своите атенатори са могли да останат и без Пирея... А у нас една-единствена уличка от няколко десетки метра носи името на капитан Иван Томов.

Работата на творческия екип, създал „Спасеният град“, продължи (на приливи и отливи) цели шест години. Снимките бяха направени във Военноморска база Варна (на борда на аварийно-спасителния ко-



раб „Протео“), на плаващата учебна база „Петър Берон“, в Музея за история на Варна, на варненския вълнолом, в студиото на фотографа Гаро Кешишян и разбира се – в Пирея. Във възстановките на различните сцени участва само един професионален актьор – Симеон Лютаков. Всички останали роли се изпълняват от матроси –

доброволци от Военноморска база Варна. Момчетата се справят много добре!

А доколко са се справили останалите, ще преценят зрителите!

„Спасеният град“ ще представя Българската национална телевизия на европейски фестивал на документалното кино.

Navibulgar News



Във възстановките на различните сцени участва само един професионален актьор – Симеон Лютаков, в ролята на капитан Иван Томов.

ПРЕМИЕРА „СПАСЕНИЯТ ГРАД“



ФИЛМ РАЗКАЗ ЗА ШЕПАТА БЪЛГАРСКИ СМЕЛЧАЦИ
ОТ ЕКИПАЖА НА ПАРАХОДА „КНЯГИНЯ МАРИЯ ЛУИЗА“
ОСТАНАЛИ ЗА ВИАГИ В ПРЕГРЪДНИТЕ НА МОРЕТО
ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МОРЯШКИЯ СИ ДЪЛГ
НА 30 МАЙ 1941 ГОДИНА, ЗАДА Я ИМА
И ДНЕС ПИРЕЯ!

ЕВРОПЕЙСКО ДОКУМЕНТАЛНО КИНО
BDF

04. 04. 2012г.
10:00ч.

ФЕСТИВАЛЕН
И КОНГРЕСЕН ЦЕНТЪР





ИСТОРИЯТА НА ПАРАХОДСТВО БМФ В НОВАТА ЕКСПОЗИЦИЯ НА ВОЕННОМОРСКИЯ МУЗЕЙ

След четиригодишно прекъсване, направено за основен ремонт на сградата и за обновление на експозицията, Военноморският музей във Варна отново отвори врати на 23 април т. г. В новата експозиция е отделено подобаващо място на историята на националното ни търговско корабоплаване, важен акцент в която заема 120-годишната биография на Параходство БМФ АД. Създадено през 1862 г. първо българско „паралупно“ търговско дружество „Провиденце“ е представено с модел на единствения му параход „Азис“, с поименна акция и с уникалната колекция от личните печати на Петър Атанасов Попов – един от най-изтъкнатите радетели за развитието на търговското ни корабоплаване преди и след Освобождението.

Богата и разнообразна е експозиционната площ, посветена на предшественика на БМФ – Българското търговско параходно дружество, БТПД (1892 – 1947 г.). Впечатлява моделът на първия параход на дружеството – „Борис“, създаден в корабостроителницата на „Ричардсън и Сие“ в Нюкясъл на р. Тайн, Англия. Там е построен и параходът „България“. Също от завод-строител е и моделът на парахода „Цар Фердинанд“ („Братя Орландо“ – Ливорно, Италия). Този модел е изложен още в първата експозиция на музея (1923 г.). Две картини на небезизвестния капитан Антон Пругкин (в част от своя живот той е капитан в БТПД) представят потъването на парахода „Борис“ на фаталния 13 октомври 1920 г. и парахода „България“ в открито море.

Заедно с множество фотографии на различни теми е представена и част от колекцията на Военноморския музей от оригинална посуда за сервиране в салоните на корабите от БТПД. Тук е и бюстът на капитан I ранг Негелчо Негев, ръководил БТПД от 1932 до 1941 г. Можете да се запознаете с разписанието на товарнопътническия параход „Евдокия“ по крайбрежната черноморска линия през 1937 – 1938 г., с няколко устава на БТПД (от различни периоди), с различни моряшки докумен-

ти за правоспособност. Златни пясъци на 15 септември 1941 г. По-късно той е вдигнат от морското дъно и на 28 септември 1954 г. отново вдига български флаг, като плава до 1978 г.

Отличия и униформи (в т.ч. и сако на к.г.п. Димитър Хаджииванов) на служители от водния транспорт (в т.ч. и на БМФ), снимки на различни теми и оригинални атрибути (най-вече навигационни прибори) от корабите на Параходството „Чумерна“ и „Никола Й. Вапцаров“, колекцията от преносими корабни лампи на к.г.п. Любомир

Давидов – цялото това малко море от интересни експонати завършва логично с флотилия от модели на м/к „Стефан Караджа“, на химикаловоза „Кастор“, на фербота от типа „Героите на Одеса“, на 250-местен пътнически кораб от типа „Димитър Благоев“ – всички те са били в състава на БМФ. Интерес предизвикват пощенските пликове и марки, изработени по проект на к.г.п. Иван Сакъзов и подпечатани с печата на м/к „Васил Левски“, попаднал в капана на арабско-израелския конфликт през 1967 г. и престоял почти седем години в Горчивото езеро на Су-

екция канал. Музеят притежава и колекция от печати на кораба „Васил Левски“. Особено място е отделено на един от служителите на Параходство БМФ – героя на България, ветрохододеца капитан Георги Георгиев (1930 – 1980 г.). Скулптурният му портрет (автор Стефан Танев), моделът на яхтата „Кор Кароли“, бинокълът, лулата му, снимките му – всичко това кореспондира хармонично с един от най-екзотичните експонати – Златния глобус „Кор Кароли“ – наградата, която едноименната фондация връчва всяка година за най-добро българско постижение във ветроходството.

Всяка година на 20 декември, когато се навършва годишнина от историческото плаване на капитан Георгиев с „Кор Кароли“, този експонат напуска за няколко часа музея, за да бъде връчен на победителя в класацията. След това той се връща отново тук, като победителят получава копие от наградата. В тази част от вътрешната експозиция е и мястото на модела на бягщата по вълните българска морска принцеса – учебната баркентина „Калиакра“, която бе в състава на БМФ от спускането ѝ на вода през 1984 г. до приватизацията на Параходството през 2009 г.

Атанас ПАНАЙОТОВ,
доктор по история



Модел на парахода „Азис“

ти за правоспособност.

Моделът на парахода „Княгиня Мария Луиза“ ни напомня за подвига на неговия екипаж, воден от капитан Иван Томов в Пирея на 30 май 1941 г. От най-големия кораб на БТПД – „Родина“, потънал след попадане в минно поле срещу н. Св. Агалина на 19 септември 1941 г., са изложени извадените от водолаци част от рулевата машина, секстант от мостика на парахода и обувки от капитанската кабина. Преходът от БТПД към Параходство БМФ е направен символично със спасителен пояс от парахода „Шипка“ – потънал след натъкване на мина през

Давидов – цялото това малко море от интересни експонати завършва логично с флотилия от модели на м/к „Стефан Караджа“, на химикаловоза „Кастор“, на фербота от типа „Героите на Одеса“, на 250-местен пътнически кораб от типа „Димитър Благоев“ – всички те са били в състава на БМФ. Интерес предизвикват пощенските пликове и марки, изработени по проект на к.г.п. Иван Сакъзов и подпечатани с печата на м/к „Васил Левски“, попаднал в капана на арабско-израелския конфликт през 1967 г. и престоял почти седем години в Горчивото езеро на Су-

Navibulgar News поздравява екипа на Военноморския музей, ръководен от г-р Мариана Кръстева, за проявения професионализъм при подготовката на новата експозиция и желае на колежите по пътен вятър в тяхната дейност!



Модели на кораби от състава на Параходство БМФ



Част от колекцията корабни лампи на к.г.п. Любомир Давидов и пощенските марки, изработени от к.г.п. Иван Сакъзов.



40 години от гибелта на танкера „Лом“ и на 9 членове от екипажа

ЗА ИСТИНАТА НЯМА ДАВНОСТ

Датата 13 януари 1972 г. е една от най-тъжните в българската морска история. И може би поради това – рядко забравяна и пренебрегвана. А не бива! Защото на тази дата българското морячество понася тежка загуба: загиват девет души от екипажа на танкера „Лом“ – капитанът (Анани Бончев), старши помощник-капитанът (Янаки Бараков), вторият помощник-капитан (Жеко Овчаров), третият помощник-капитан (Георги Кожухаров) и неговата съпруга Юлияна, рулевият Иван Лакков, а така също помполитът, радистът и старши камериерът...

За този случай ни напомня публикацията в алманаха „ФАР 76“ на Васил Евтимов (к.г.п. Васил Евтимов Вълчев). Предлагаме я на нашите читатели, защото тя е отпечатана само четири години след гибелта на танкера „Лом“ (IMO 5170068) и на деветима членове от неговия екипаж. В нея капитан Вълчев се е опитал да ни предаде обективно картината на морската катастрофа, но не споменава (по напълно разбираеми причини) какви са резултатите от разследването на инцидента.

Годината е 1976-а, когато България е най-верният съюзник на СССР, и на автора не му е оставало нищо друго, освен с публикацията си да почете паметта на жертвите. А с



Уникална репортажна снимка, съхранила последните мигове преди потъването на „Лом“ и „Моздок“.

припомнянето на неговата публикация Navibulgar News почита и паметта на самия капитан Васил Вълчев, който на 24 септември т. г. щеше да навърши 80 години.

Истината за катастрофата бе публикувана едва през 2001 г., когато в бр. 3 на списание „Судоходство“ к.г.п. Николай Чигренко написа: „Гибелта на екипажа на „Лом“ предизвика тежко ехо в България. По това време правителствена делегация от тази държава, оглавявана от министъра на външните работи, бе на посещение в Москва и поиска да ѝ бъдат предоставени материа-

лите от предварителното разследване.

В Одеса с тази работа се занимаваха службата за мореплаване в паракходството (А. Третяк) и капитанът на пристанището В. Водолянов. Предварителните изводи на комисията изопачаваха истината и прикриваха неправилните действия на капитан Макеев (Алберт Макеев – капитан на съветския моторен кораб „Моздок“, виновен за катастрофата – бел. рег.) по време на маневрирането преди сблъскването с „Лом“. Прокарваше се идеята за мнимата радиолокационна рефракция”...

Не можем да се съмняваме в компетентността на к.г.п. Николай Чигренко – по това време той е началник на поста за регулиране на движението в Одеското пристанище, а по-късно е водещ конструктор в периода на разработването на проекта за вдигането от морското дъно на потъналия моторен кораб „Моздок“. Затова се връщаме към гибелта на „Лом“ и на деветимата членове на неговия екипаж не само по повод на 40-ата годишнина от това тъжно събитие, а и защото за истината не бива да има давност.

Navibulgar News

ГИБЕЛ БЕЗ SOS

Второ денонощие 20 000-тонният танкер „Лом“ стоеше на котва пред външния рейд на Одеското пристанище.

Вахтеният трети помощник-капитан се взираше в светлината на воронцовския фар с надежда, че зад вълноломната стена ще се покаже катерчето с червен и бял огън на мачтата си – пилотският сигнал. Водата беше станала оловносива, вятърът се усилваше, а температурата на въздуха падаше все по-бързо. Наближаваше полунощ. Вятърът духаше с ураганна сила и носеше непоносим студ. Оставаха минути до идването на новата смяна. Помощникът включи радара, провери мястото на кораба и с изне-



Още една снимка на танкера JANOVA (по-късно „Лом“), поместена в shipspotting.com. Неин автор е Morten Bjordalen.

нада отбеляза, че той много се беше доближил до брега. Котвата и веригата бяха започнали да дрейфуват. Котвата вече не

можеше да задържи празния корпус срещу напъните на вятъра и вълните. Над морето се носеха гъсти водни изпарения, превеля-

ваше ситен сняг, светлината на входния фар едва се забелязваше. Трябваше незабавно да извика капитана.

► 13 стр.



ГИБЕЛ БЕЗ SOS

► 12 стр.

Капитан Бончев почиваше облечен на кушетката и само няколко минути след позвъняването беше на мостика. Той беше прочел още в обедната прогноза за очаквано засилване на вятъра и спадане на температурата, но не можеше да допусне, че стихията ще се развихри с ураганна сила.

Последваха команди, звъняха телефони, шамбайнът напевно издрънча за готовност на машината. Целият екипаж беше на крак. Подвеждаха пара за брашпила, размразяваха и раздвижваха всички механизми. Бързаха с отоплението на главния двигател. Температурата в машинното отделение беше спаднала до +5°С. Корабът всеки миг можеше да се окаже на брега. Подготвиха за отдаване и втората котва. Работеха и двата радара, помощник-капитаните непрекъснато следяха разстоянието до брега. В машинното нещо се бавах. Вероятно големият стюд пречеше бързо да бъде подготвен за ход двигателят.

Ето че шамбайнът отново запя и стрелката застана на "готова машина". Последва "вирва котвата" и на бака затракаха звената на котвената верига. Едно след друго те се отделяха от леглата си в барабана на брашпила и побелели от скреж, политаха към верижния санджък. Плачевно звучаха в нощта ударите на корабната камбана, съобщаващи за числото ключове останала верига. Прозвучаха и дългоочакваните чести удари за "станала котва" и веднага следва команда "малък напред". Машината се позабави, но след миг стрелката на оборотомера трепна и застана на 60 оборота. Корабът беше готов да се пребори със стихията. Да се отдава отново котвата беше безсмислено. Трябваше да се шурмува до спадането на вятъра. Определиха мястото, начертаха курса. Вятърът духаше откъм вървата и ловещото му свирене по мостика намаля. Помощ-



Моторният танкер „Лом“ (ex HIDROFANE, ex JANOVA), е построен през 1953 г. в Белфаст, Северна Ирландия. Дължината на кораба е 174,84 м, широчината – 22,24 м, газенето – 9,36 м, дедеуейт 19 414 тона. Приет е от ДТП „Балкантранс“ през 1965 г., като екипажът му е осигурен от Параходство БМФ. Снимката на танкера (под името JANOVA) е поместена в shipspotting.com. Неин автор е Michael Neidig.

ник-капитаните се редуваха да следят движението по екрана на радара, докладваха обстановката. Танкерът пореше непрогледната бяла пелена на мъглата и снега, тласкан от мощния си двигател. Нищо не се виждаше. Всеки две минути сирената надаваше вой, за да известява на всички, че коработ е на ход и положението е опасно. Разсъмваше. Видимостта беше по-малка от два кабелта. За кораб с дължина 175 метра движението в тези условия беше опасно, но друг изход нямаше.

Беше 08,00 часът. Третият помощник отново се качи на вахта. За него този рейс беше необичаен. Оженил се беше преди няколко седмици и сега пътуваше заедно с младата си съпруга. Този беше сватбеният им рейс. Погледна навън, после се върна на шурманската маса и се надвеси над картата.

Легнаха на обратния курс. Вятърът отново зашвири по мостика, а гизантския корпус се раз-

трисаше от ударите на вълните. Свързаха се по радиотелефона с брега. Дагоха им надежда, че при спадането на вятъра ще ги приемат на кея. Настроението на всички се повиши. Започнаха преглед и подготовка на товарната магистрала. Един след друг следваха докладите. Няколко кораба продължаваха да стоят на котва пред външния рейд. Силуетите им се отразяваха в екрана на радара. Отразяваха се и вълноломните стени на пристанището. В екрана се появи сигналът на кораб, излизащ от южния вход на пристанището. Някой смелчага тръгваше на път.

Съветският кораб "Моздок" се беше отправил в далечен рейс с 10 000 тона товар. Взеха му пеленг и дистанция, нанесоха ги на планшета за маневриране по радара. Минутите мечаха. Взеха втори пеленг и дистанция. Определиха курса и скоростта му. Коработ се движеше на изток и опасност от среща още нямаше.

Беше 10,50 часът местно време. На м о с т и к а всички работеха спокойно, без напрежение. Следяха обстановката, водеха визуално, слухово и радарно наблюдение, докладва-

ха, изпълняваха командите. Никой не предполагаше, че след по-малко от половин час ще настъпи най-страшното в моряшката професия – гибелта на техния кораб.

Точно единадесет часа. Силуетът на движещия се кораб се загуби в екрана на радара. Къде изчезна той? Застана на котва и се сля с някой друг кораб или попадна в мъртвия сектор? Очите напразно се въртеше в екрана за малкото светло петънце на "Моздок". Минутите минаваха, а в екрана се виждаха само корабите на котва и вълноломните стени. Никой не можеше да предположи, че коработ е сменил курса си и върви срещу тях, а гъстите водни изпарения пречеха на радарите да го открият.

Единадесет часа и петнадесет минути. В мъглата внезапно изплува силуетът на товарен кораб, движещ се на пресичащ курс. Картината беше страшна. Всички на мостика изтърпнаха. Да се спре коработ едва ли беше възможно – имаше голяма инерция. Изходът беше само в маневрирането. Капитанът се подвоуми за секунда, след това твърдо изкомандва "ляво на борг". Рулевият отривисто отговори и сърчно завъртя шурвала. В същия момент от другия кораб се чува три къси изсвирвания: "Мотивите двигатели работят на заден ход".

► 14 стр.



Палубната команда на „Лом“ през лятото на 1971 г.



ГИБЕЛ БЕЗ SOS

➤ 13 стр.

Другият капитан беше решил да спре кораба си. Неговата инерция намаляваше, но той продължаваше да се движи напред. Сблъскването беше неизбежно... "Стоп! Пълен назад!" И преди още машината да е заработила на заден ход, последва ударът.

Единадесет частът и седемнадесет минути. Носът на танкера се удари в десния борд на товарния кораб под ъгъл от около 30°, след това се увлече от инерцията надясно и се връза под прав ъгъл в средата на кораба. Последва силен взрив и пламъци. След него втори, трети... пети взрив... От "Лом" ос-

Никой не мислеше за големия стуг. Мнозина пипаха с голи ръце замръзналите възжета и метал. Кожата залепваше, ръцете кървяха, но те бързаха. От 42-ма души екипаж бяха останали живи 33-ма. Сега единствената им надежда беше лодката. Успяха да я спуснат на вода и започнаха да слизат в нея по поставения на борда щормтрап. Вълните яростно вдигаха лодката, блъскаха я в борда и можеха да я разбият. Главният механик ръководеше слизането, а вторият механик, вече в лодката, се мъчеше да пуне в действие замръзналия двигател. Палубният боцман от кърмата разпределяше хората равномерно по двата борда. Бяха се качили само 19 души, когато се скъсаха носовото и кърмовото възже и вятърът отнесе малката лодка далеч от останките на танкера. След няколко минути лодката беше сама срещу вълните, вятъра и мълата. Моторът отказваше да заработи. Лодката се носеше безпомощно, подхвърляна наляво и надясно. Започнаха да гребат с шест гребла, но не можеха да я насочат срещу вълните. Вълна удари силно кърмата, откачи руля и го отнесе. Един от моряците потопи във водата резервното гребло и сръчно започна да управлява лодката. Трябваше да търсят брега. Извадиха компаса. Той беше покрит с лед. Един започна да го чисти, но премръзналите ръце го изтърваха и стъклото се разби. Нямаше вече и компас, никой не знаеше къде е брегът. Всички премръзнаха. Да се гребе вече не беше възможно. Под ръководството на боцмана започнаха да изпращат мачтата. След едночасов труд ветрилото беше закрепено. Леко наклонена по посока на вятъра, лодката се бореше с вълните, направ-



Курсовете на двата кораба преди сблъскването.

лявана от умелите ръце на двама силни мъже: морякът, изправен на кърмата, държеше в ръцете си гребло вместо рул, а го него боцманът, навил около ръката си шкотите на ветрилото, отбиваше поривите на вятъра...

В това време на плаващата полупотопена кърмова част от танкера бяха останали 14 човека. Лодката на левия борд беше повредена от взривовете. Всичко излеждаше безвъзвратно загубено. Най-старши от групата беше главният механик. Той стоеше неподвижен, хванал с голи ръце перилата, вперил поглед към изчезващата лодка. Ръцете му постепенно се вкочаняваха, но той не забелязваше нищо. От вцепенение-

малко от комина завистях бялата пара, пусната на свобода от ръцете на човека, преготвратил следващия взрив. Събраха се в моряшката столова. Всички мълчаха, никой не можеше да предложи нещо разумно. Един поиска да скочи в морето заедно с голям празен санджак. Разубедиха го. Та сега не беше юли месец, за да се скочи в Черно море! Температурата на морската вода беше около 0° С, а на въздуха – минус 20° С. Потопянето в морето значеше сигурна смърт. Пожарът от разлятото гориво продължаваше.

Дочу се шум на самолетни мотори. След малко над тях направи кръг хеликоптер. Всички змахаха с голи ръце. От хеликоптера



Единият от оцелелите от екипажа на „Лом“ – рулевият Ангел Монеv, на ходова вахта през 1971 г.

тана само кърмата. Хората не вярваха на очите си. Грамадният танкер се разкъса на три части. Носовата част, връзала се в корпуса на другия кораб, висеше безпомощно. Средната част заедно с командния мостик веднага след взривовете изчезна под водата, а кърмовата, наведена напред и наклонена надясно, продължаваше да плава и покрай нея гореше разлятото гориво.

На оцелялата кърма останалите живи членове на екипажа безмълвно видяха как морската бездна погълна капитана, всички помощници, радиста, рулевия... Нямаше връзка с брега, нямаше "SOS". Какво да се прави? Първ се окопиха вторият механик. Извика палубния боцман, поговори малко с него и последва командата: "По места за спускане лодката на десния борд!" Всички излязоха от вцепенението.

Раздвижиха се, събираха завивки, припаси, дрехи.

ката беше сама срещу вълните, вятъра и мълата. Моторът отказваше да заработи. Лодката се носеше безпомощно, подхвърляна наляво и надясно. Започнаха да гребат с шест гребла, но не можеха да я насочат срещу вълните. Вълна удари силно кърмата, откачи руля и го отнесе. Един от моряците потопи във водата резервното гребло и сръчно започна да управлява лодката. Трябваше да търсят брега. Извадиха компаса. Той беше покрит с лед. Един започна да го чисти, но премръзналите ръце го изтърваха и стъклото се разби. Нямаше вече и компас, никой не знаеше къде е брегът. Всички премръзнаха. Да се гребе вече не беше възможно. Под ръководството на боцмана започнаха да изпращат мачтата. След едночасов труд ветрилото беше закрепено. Леко наклонена по посока на вятъра, лодката се бореше с вълните, направ-



Година и половина след престоя му на морското дъно „Моздок“ е вдигнат и изваден на док, но възстановяването му е определено като нецелесъобразно и корабът е предаден за скрап.

то го извади един от моряците.

– Механик, котлите са под налягане, водата се покачва, може да експлодира. Разрешете да пусна парата във въздуха...

Механикът го погледна и кимна одобрително. След

също им махнаха. Настроението мигновено се повиши. Стана ясно, че на брега вече знаят за тях и спасителите всеки момент може да пристигнат. Раздвижиха се, затърсиха дриехи и лични вещи.

➤ 15 стр.



ГИБЕЛ БЕЗ SOS

► 14 стр.

Към двата борда приближиха спасителни кораби и с мощни струи вода угасиха огъня. Единият влекач прилепи нос до борда и оцелелите започнаха един по един да скачат на заледената му палуба, посрещани от съветските моряци.

Те бяха спасени, но не забравиха за другарите си от лодката. Научил за това, капитанът на влекача бързо изветси бреговия център и не след дълго от брега повикаха имената на пет кораба с краткото нареждане: "Лодка с 19 човека на борда се е отделила от танкера. Търсете я!" Включиха се в търсенето и двата хеликоптера.

Минаваше час, втори, но известие от лодката не идваше. Спасените четирнадесет седяха на топло в люлеещия се влекач, пиеха руски чай и непрекъснато поглеждаха към вратата с надежда, че ще влезе някой и ще съобщи

крак. Много хора, цивилни и военни, сновяха по брега и оглеждаха всеки квадрантен метър. Прибойт беше силен и с големи рискове можеше да се доближи лодка от морето. Можеха да загинат пред самия бряг. Хората премръзваха, но продължаваха да наблюдават морето, да търсят изпадналите в бедствие. Дежурни коли и санитарни линейки кръстосваха по крайбрежния път.

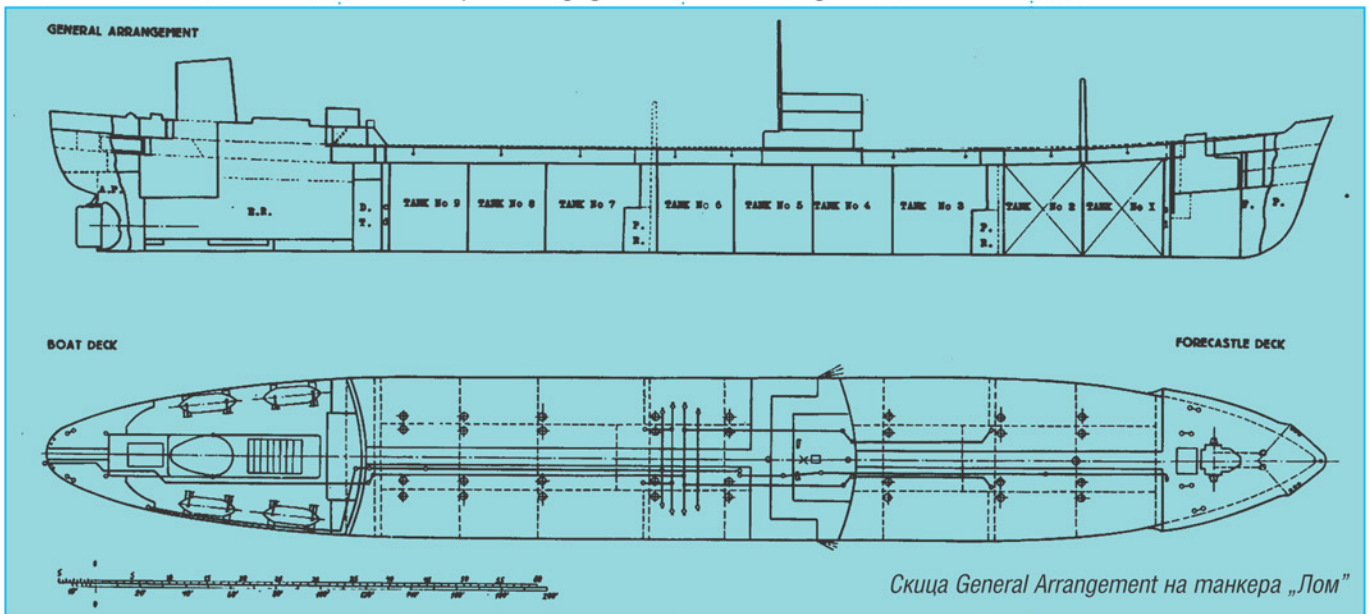
В това време в лодката отчаянието беше обхванало почти всички. Може би само морякът на руля и боцманът нямаха време да мислят от напрежение. Вторият механик продължаваше да се мъчи над замръзналия двигател. Още в първите минути след влизането в лодката всички премръзнаха. Дрехите им се намокриха и бързо се обледиха. Всяка капка вода, паднала върху тях, веднага се втвърдяваше. Лодката с вдигнато оранжево ветрило им гадеше мал-

ше. И ето го щастливия миг. Седящите на носа едновременно извикаха: "Бряг!" Да, това беше брегът, към който се стремяха. Чул вика, механикът остави мотора, грабна стоящия наблизо флаг, изправи се на бака и въпреки болките и силния вятър, замаха ритмично, без спирание. От брега никои не отговаряше, а лодката идваше все по-близо до зоната на прибой. Дали да се доближат? Ще могат ли да минат между скалите? Те още не знаеха, че съветските хора ги бяха видели, че крайбрежието се наблюдаваше от стотици хора. След малко на покрива на една от постройките се изправи човек и размаха червен флаг. Разбрал, че от лодката го виждат, той започна да ги насочва към мястото, където можеха да излязат на брега. Флагът говореше с езика на морето: "наясно", "така дръж", "още малко наясно", "така"...



Поглед към нефтеното пристанище на Одеса. Снимката е направена от борда на танкера „Лом“ през 1971 г.

кера, силно накренена. На няколко кабелта от нея другият кораб с вклинена носова част на танкера увеличаваше крена си наясно и бавно потъваше. Спасителите бяха снели и неговия екипаж, от който беше загинал един моряк, намирал се вероятно по време на удара на палубата.



Скица General Arrangement на танкера „Лом“

радостната вест. Уви, от лодката нямаше и следа. Тези, които доскоро се смятаха обречени, са спасени, а тези, на които доскоро завиваха, сега са обречени.

Търсенето продължаваше. Корабите ритмично си разпределяха района за търсене, съобщаваха за срещнати предмети. Целият бряг от Нефтеното пристанище до Большой фонтан беше вдигнат на

ка сигурност, но големият студ безпоощадно ги омаломощаваше. Единствената им надежда беше, че ще успеят да стигнат до брега, преди да настъпи бялата смърт. Там ги очакваше прибойт, но те бяха готови да се преборят и с него.

Бяха минали повече от два часа. Никои вече не чувстваше крайниците си, с мъка си разтриваха носа и лицето. При най-малкото движение тялото ги бо-

Ето че лодката заби носа си в пясъка. Веднага към тях се спуснаха няколко души с високи рибарски ботуши и смело нагазиха във водата, поемаха ги като деца и ги отнасяха на сушата.

Късният зимен ден бързо угасна. Вятърът продължаваше да духа, студът сковаваше земята, а над морската повърхност се носеше полупотопената кърма на тан-

По-късно край стърчащите над водата два корабни комина минаваха кораби, уписани в ежедневие то, бързаци с товари. От мостиците им вахтените с почит и любопитство разглеждаха стърчащите останки, които напомняха за суровия моряшки живот и борбата на човека с природната стихия, която не винаги може да се преодолее.

Васил ЕВТИМОВ



УНИКАЛНА ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ЛЯТНА СЕМЕЙНА

HOTEL BALKAN

Пакетна оферта „Лятна отпус­ка 2012”

Хотел „Балкан” – Сливек,
предлага отлични условия
за семейна почивка и
специални пакетни
оферти:

Пакетна оферта при минимум 5 нощувки:

5 нощувки с включена
закуска и вечеря
Цена за едно лице в двойна
стая: **30** лв. с ДДС на ден,
Цена за дете до 6 год.:
15 лв. с ДДС на ден

Пакетна оферта при минимум 3 нощувки:

3 нощувки с включена
закуска и вечеря
Цена за едно лице в двойна
стая: **35** лв. с ДДС на ден,
Цена за дете до 6 год.:
17.50 лв. с ДДС на ден

Период на валидност на офертата:

04.06.2012 – 31.08.2012 г.

Настаняване – всеки
понеделник, с предварителна
резервация поне 3 дни преди
датата на настаняване, без
сезонен договор.

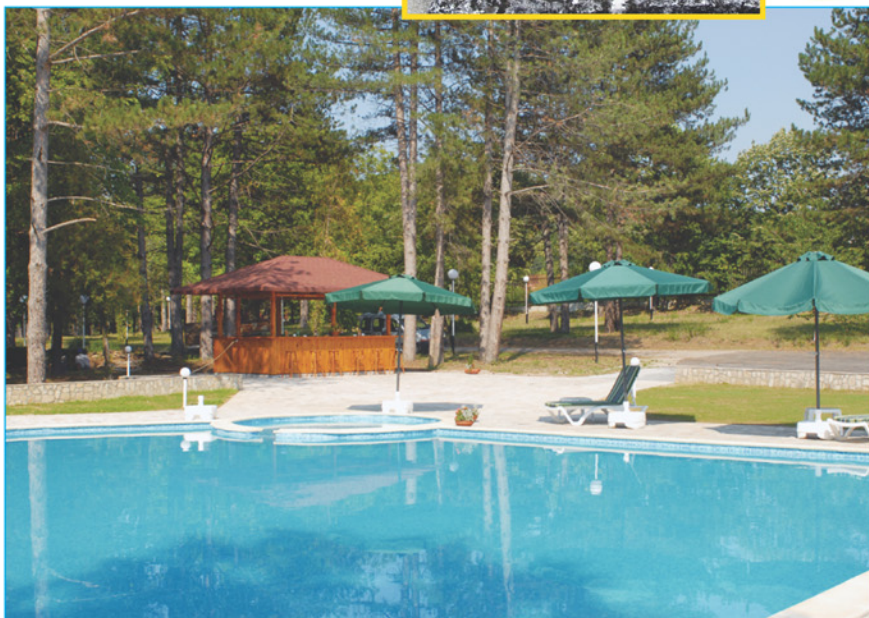


Хотелът разполага с голям двор, открит басейн, безжичен интернет, безплатен паркинг, велосипеди под наем, конферентни зали, кафе-аперитив.

За допълнителна информация и резервации телефон **068 603528**
Управител г-жа Миглена ГАНЧЕВА

tel. +359 68 603528
e-mail: office@balkan.bg
www.hotel-balkan.bg
www.balkan.bg.Hotel

Bulgaria, Lovech
s. Slivek, hotel Balkan



ОЧАКВАМЕ ВИ!