



NAVIBULGAR

news

Издание на Пароходство Български морски флот АД

№3

м. декември 2009 г.



До всички екипажи
на корабите
от Пароходство БМФ АД,
До служителите
от бреговия персонал

**УВАЖАЕМИ МОРЯЦИ,
ДАМИ И ГОСПОДА**

Ръководството на Пароходство БМФ АД най-сърдечно ви поздравява с настъпващите коледни и новогодишни празници и ви желае много здраве, късмет и благополучие през настъпващата 2010 година. Радостни сме, че имаме всички основания да потвърдим пред вас, че най-голямата и най-известната българска корабна компания, с история, която е истински фарватер през три столетия, вече уверено плава и ще плава във водите на финансовата стабилност. Марката NAVIBULGAR отново е фактор на международния пазар и с общи усилия ние ще успеем не само да възвърнем старата слава на Пароходството, но и ще дадем своя принос за утвърждаване и за развитие на нашите 120-годишни традиции в търговското корабоплаване.

На всички, които са на море – щастливо плаване, първата наша поздравница в новогодишната нощ ще бъде за тях! На тези, които са на брега – весела Коледа и щастлива Нова година!

КИРИЛ ДОМУСЧИЕВ,
председател
на Надзорния съвет
к.г.н. ХРИСТО ДОНЕВ,
изпълнителен директор
ЙОНКО ЙОНКОВ,
изпълнителен директор

Председателят на Надзорния съвет на Пароходство „Български морски флот“ АД Кирил Домусчиев: **БМФ Е И ЩЕ БЪДЕ ФЛАГМАНЪТ НА БЪЛГАРСКОТО ТЪРГОВСКО КОРАБОПЛАВАНЕ**

В края на декември 2009 г. се навършват 120 години от първото събрание на акционерите на Българското търговско параходно дружество във Варна. Продължителят на традициите на тази компания днес – Пароходство „Български морски флот“, в наши дни отново е акционерно дружество и отново е най-голямата българска корабна компания, чиято история е своеобразен фарватер, преминаващ през три столетия.

От месец август 2008 г. досега новото ръководство на дру-



жеството положи големи усилия да го стабилизира, да възвърне неговия авторитет в световния шипинг и да увеличи доверието към марката NAVIBULGAR.

Равносметката в навечерието на тази 120-а годишнина показва, че е избран правилният път. Постигнатите резултати са обнадеждаващи и дават основание на мениджмънта да насочи своите усилия от финализиране на структурните реформи към подготовка на перспективни инвестиционни проекти.

➤ 2 стр.

ВЕСЕЛА КОЛЕДА!

ЧЕСТИТА НОВА

2010 ГОДИНА!





БМФ Е И ЩЕ БЪДЕ ФЛАГМАНЪТ НА БЪЛГАРСКОТО ТЪРГОВСКО КОРАБОПЛАВАНЕ

► 1 стр.

Разбира се, основно внимание и грижи и в бъдеще ще се полагат за развитието на най-големия капитал на компанията – корабните екипажи, които и днес продължават да поддържат реномето на моряка от българското търговско корабоплаване по всички морета и океани по света. Пазарът е този, който показва необходимостта от това с какви кораби трябва да опе-

питал са и ще бъдат нашите кадри. Инвестициите за тяхното професионално израстване ще са неотменен приоритет и залог за по-нататъшното утвърждаване на БМФ на международните пазари.

Бяха положени много усилия в периода след приватизацията компанията да се съхрани и да се запази. Известно е, че сродни такива компании в съседните ни черноморски държави Румъ-

два пъти международните стандарти. През зимата и пролетта на 2009 г. приходът на ден на кораб падна до порядъка от 3000 до 5000 щатски долара, а към корабите с над 20-годишна възраст никой не проявяваше интерес за наемане. Това важеше и за всички контейнеровози. Огромните загуби – става въпрос за милиони долари, породени от ниските приходи и изключително високите разходи, можеха

не в Малта, Кипър или някъде другаде. Най-голямата ни победа е тази, че от 1 януари 2010 г. данъците на моряците падат от десет процента на символичния един процент. Нашите усилия в тази насока продължават и аз се надявам, че скоро България ще има нормативна база за развитие на морската индустрия, която ще я постави наравно с развитите морски държави в Европейския съюз.



Част от участниците в срещата

рира Параходството, но без висококвалифицирани и опитни капитани, механици и изпълнителски състав тези плавателни съдове, дори и от най-ново поколение, си остават само хиляди тонове метал. Тези кораби трябва да бъдат управлявани на море от компетентни кадри, да бъдат мениджирани она брега от инициативни ръководители. Затова и занаятчийското разбиране на ръководството на компанията ще е, че най-големият ни ка-

ния и Украйна не успяха да оцелеят. При нас обаче тези усилия се увенчаха с успех. Вярно, това бе постигнато и с някои непопулярни мерки – трябваше да се разделни с много хора, но друг вариант просто не съществува. Когато поехме компанията през август 2008 г., навластта бяха такива, че един кораб можеше да печели, независимо от изключително високите дневни „running cost“ (11 000 щатски долара на ден на кораб), надвишаващ повече от

На състоялата се на 15 декември 2009 г. среща с капитаните, главните механици и техните първи заместници от Параходство „Български морски флот“ АД участваха (от ляво на дясно): ръководителят на направление „Плавателен състав“ Лъчезар Митев, директорът на техническа дирекция Тодор Даскалов, изпълнителният директор к.д.п. Христо Донеф, председателят на Надзорния съвет Кирил Домусчиев, изпълнителният директор Йонко Йонков, директорът на дирекция „Снабдяване, ИТ и комуникации“ Александър Александров.

да доведат компанията до фалит. Взетите от нас мерки преустановиха тази отрицателна тенденция, но вече можем да заявим, че през последните пет-шест месеца Параходството не само че се стабилизира, но вече излиза и на печалба от своята дейност.

Успоредно с това с участието си в Асоциацията на корабоприемателите положихме много усилия да спечелим доверието на сегашното правителство и партньорството на синдикатите, за да тръгне най-после процесът на нормализация на нормативната база за българския шипинг. Нашето желание е българският флаг да бъде атрактивен, а българският корабособственик да бъде заинтересован да остане в България, а

Извървеният път досега в това отношение никак не беше лек. Предходните правителства не само не проявяваха европейско мислене, а виждаха в Параходството единствено начин да попълнят някоя дупка в бюджета, без да отчитат това, че по този начин могат да ликвидират един от най-големите български работодатели и една компания, резултатите на която определят до голяма степен и икономическото развитие на един от най-важните региони на страната. Това бе демонстрирано буквално дни след приватизацията на БМФ, когато данъчните власти предряха искане за 42 милиона лева неплатени данъци от Параходството за периода от 2004 до 2008 г.

► 3 стр.



БМФ Е И ЩЕ БЪДЕ ФЛАГМАНЪТ НА БЪЛГАРСКОТО ТЪРГОВСКО КОРАБОПЛАВАНЕ

► **2 стр.**

Претекстът бе, че това са обложените с данъци командировъчни пари на моряците, които според властите са трудови доходи. И тъй като е много по-лесно да се приберат тези пари от Параходството, отколкото да се издирват няколко хиляди

плата към декември 2009 г., ще продължим доброволно да ги внасяме за наша сметка в партията на съответния моряк в НОИ. Така осигуровките за пенсия на нашите моряци ще бъдат гарантирани от нас. Оттук нататък всеки един от тях може да си реши с колко свои

вършен, за да бъде настанен фронт-офисът на администрацията, обслужваща плавателния състав и личния състав на бреговите служби. Осигурихме съвременни нормални условия за работа, за да се чувстват нашите моряци комфортно и да бъдат обслужени бързо и с

екипажи и удържахме завоювани вече позиции на пазара. Сега, след като вече изведохме Параходство „Български морски флот“ АД да плава във водите на финансовата стабилност, нашите планове естествено се насочват към обновлението на флота. Водим сериозни раз-



К.г.п. ДИМИТЪР СОТИРОВ: *Приветствам ръководството на Параходство БМФ АД за осъществяването на тази среща. Идеята е много добра и се нуждае от продължение. Защото и в нашата работа проблеми има, но те не са нерешими, ако е ефективна обратната връзка при тяхното решаване. Необходими са срещи между нас – командният състав на корабите, и флиит-мениджърите, операторите, суперинтендантите. Съвременните комуникации са нещо много хубаво, но не винаги могат да заместят контактите на живо, когато могат обстойно да се обсъдят вариантите за по-бързото решаване на възникналите проблеми.*



Главен механик СИМЕОН СИМЕОНОВ: *Избраната форма на тази среща е добра. По-тесният контакт позволява обмен на повече полезна и за двете страни информация. Такива срещи могат и трябва да се организират по-често, например веднъж на три месеца, защото през този период голяма част от нас вече ще са на море, а тези, които не са участвали на предишната среща, ще са на брега. Така ще се чуе и тяхната гума. Това, което пожелавам и на ръководството на Параходство БМФ АД, и на командния състав на корабите, е: На следващите срещи да бъдем по-усмихнати! Това за мен, а мисля и не само за мен, означава много.*

моряци, бе предприет този ход. Ние платихме тези пари и няма да търсим някакво възмездие от нашите моряци – това е против разбиранията ни за работа с кадрите. Тогава държавната администрация показа недвусмислено, че не мисли за подкрепа на българския предприемач и на българския моряк. Този урок ни накара да предприемем необходимите инициативи за разговори с финансовото, социалното и транспортното министерство, както и със синдикатите, като първият резултат – падането на моряшките данъци от десет на един процент, е налице.

От 1 януари 2010 г. всеки един български моряк, съгласно новото законодателство, е самоосигуряващо се лице. Всеки може да се осигурява на сумата, която той иска. Ръководството на Параходство БМФ АД взе важно решение, което ще влезе като част от финансовия пакет за нашите моряци.

И то е: сумите, които досега са внасяни от нас като работодател за социално и здравно осигуряване за всеки един от екипажите на база основната работна за-



На срещата, която се състоя в пресцентъра на Фестивалния и конгресен център – Варна, участваха повече от 150 капитани, главни механици и техни първи заместници.

средства може да увеличи тази гарантирана от нас сума. Това е един от важните елементи на социалната политика на компанията.

Грижите за кадрите ще продължат да бъдат наш основен ангажимент. Това показахме и с факта, че независимо от кризата, дори и на загуба през пролетта, корабите на Параходството плаваха. Целта беше екипажите да продължат да получават своите доходи. С грижата за кадрите бе и първият сериозен ремонт в административната сграда, из-

уважение към тях. И в бъдеще ще бъдем безкомпромисни към тези служители от администрацията, които не изпълняват задълженията си към плавсъстава акуратно и с нужно уважение.

Отиващата си 2009 г. бе не само период на реструктуриране и стабилизация. Успяхме да ремонтираме и да вкараме в експлоатация и много от по-старите кораби, за които по време на криза обикновено няма друго решение освен закотвяне на рейда. С това поддържахме готовността на нашите

говори и преговаряме с няколко корабостроителници и с финансиращи институции. Целта ни е да започнем подмяна на остаряващите 25 000-тонни кораби с модерни и по-големи плавателни съдове.

Успоредно с това ще продължим усилията си и за обновяване на плавателния състав, следвайки естествения път на смяната на поколенията. Сериозно работим съвместно с българските морски учебни заведения за нови попълнения, имаме идеи за подобряването на квалификацията на вече приетите кадри. Това ми дава основание да вярвам, че и през 2010 г. ще следваме първия курс за ускорено развитие и утвърждаване не само на марката NAVIBULGAR, но и на Морска България по света.

Защото Параходство „Български морски флот“ е било, е и ще си остане флагманът на българското търговско корабоплаване, по които се равняват останалите. Затова ще продължим да правим необходимо всеки, който е на борда на флагмана, да се гордее, че е член на неговия екипаж.



15 декември 2009 г., Фестивален и конгресен център - Варна СРЕЩА С КАПИТАНИТЕ, ГЛАВНИТЕ МЕХАНИЦИ И ТЕХНИТЕ ПЪРВИ ЗАМЕСТНИЦИ ОТ КОРАБИТЕ НА ПАРАХОДСТВО „БЪЛГАРСКИ МОРСКИ ФЛОТ“ АД

На 15 декември 2009 г. в пресцентъра на Фестивалния и конгресен център – Варна, се състоя среща на ръководството на Параходство БМФ АД с капитаните, главните механици и техните първи заместници от корабите на най-голямата българска шипингова компания. Срещата бе открита и ръководена от председателя на Надзорния съвет Кирил Домусчиев. В своето експозе той приветства представителите на командния

състав на корабите няма да престанат. Подготвя се финансов пакет, в който техният труд се оценява по достойнство. В близко бъдеще част от тях ще бъдат назначени на нови плавателни съдове, които ще заменят досегашните 25-хиляди тонни кораби, чиито експлоатационен ресурс постепенно се изчерпва.

Свои изказвания по конкретни въпроси направиха изпълнителните директори

съдове. Бяха представени доводи „за“ и „против“ саморемонта, като в крайна сметка надделя становището, че на този етап най-ефективна форма са „плаващите бригади“ на ОКТОФ, за които ви разказваме на отделна страница в този брой на **Navibulgar News**.

Цитирани бяха примери за ненужно презапасяване, които при новите схеми на снабдяване стават напълно излишни. Обсъдени бяха възможности за разширява-

най-активните участници бяха капитаните Димитър Сотиров и Красимир Баев и главният механик Симеон Д. Симеонов, част от чиито изявления поместваме отделно.

След срещата изявления пред **Navibulgar News** направиха и други участници:

Капитан ИЛИЯ СТАМОВ:

Във възторг съм от тази идея на ръководството на Параходство БМФ АД. Безспорно е, че такива срещи са необходими и трябва да се



Капитан КРАСИМИР БАЕВ: Срещата е начинание, достойно за имиражи. Изказаха се интересни и много добри идеи, които обаче искат и своята реализация. А това зависи от работата и на двете страни – и на ръководството на компанията, и на командния състав на корабите. Според мен един от най-належащите въпроси е не само за обновлението на кадрите – този естествен процес е неминуем, но и за тяхната квалификация. Подкрепям всички идеи, свързани с по-тесните контакти с българските морски учебни заведения като обратна връзка за реализацията на подготвяните от тях кадри. Законодателната база сега позволява издигането на длъжност трети и втори помощник-капитан на кадри и със средно образование, но моите наблюдения сочат, че това не винаги е удачно. Повечето от тях нямат необходимата езикова и компютърна подготовка, липсват им лидерски качества. А вахтата на втория помощник-капитан е изключително отговорна: от 00.00 до 04.00 часа. Кого тогава да дублира капитанът: третия помощник ли, който е най-неопитен (каквато е установената практика), или втория помощник, ако той няма необходимите качества?

състав на корабите и им благодарим за положените усилия при постигането на добрите финансови резултати през отиващата си 2009 г.

Председателят на Надзорния съвет определи капитаните като мениджъри на големи компании. Колко са в България ръководителите на фирмите, чиито активи се оценяват на милиони долари и носят отговорност за толкова средства, за живота на своите подчинени 24 часа в денонощието? Г-н Домусчиев посочи, че въпреки трудната ситуация на пазара, грижите за състоянието, развитието и квалифи-

на Параходство БМФ АД к.д.п. Христо Донеv и Йонко Йонков, директорът на техническа дирекция Тодор Даскалов, директорът на дирекция „Снабдяване, ИТ и комуникации“ Александър Александров, ръководителят на направление „Плавателен състав“ Лъчезар Митев.

В състояния се колегиялен разговор бяха повдигнати редица въпроси, които са свързани с експлоатацията, поддръжката и ремонта на корабите, възможностите за осъществяване на ефективна обратна връзка между ръководните звена на брега и командния състав на борда на плавателните



Част от участниците в срещата

не на правата на командния състав за стимулиране на положените усилия от страна на отделни членове на екипажа при осигуряването на безаварийната експлоатация на поверената техника и безупречно изпълнение на функционалните задължения.

Беше представена информация за нова комуникационна техника, с която чувствително се подобряват възможностите за връзка както между капитана и ръководството на компанията, така и между членовете на екипажа и техните семейства. На тази новост също отделяме страница в този брой на **Navibulgar News**.

Създадената атмосфера на добър диалог между ръководството на компанията и участниците в срещата даде възможност да се обсъдят редица възможности за подобряване на организацията на ремонтните дейности и снабдяването, както и на ефективността на обратната връзка между кораба и брега. Логично продължи последователно въпросите за по-нататъшната квалификация и за подмладяването на кадрите, за приемствеността между поколенията, за униформите, за отличителните знаци. Сред

организиран по-често. Ясно е, че на първата среща не можем да споделим всичко, което ни вълнува. Такива контакти могат да бъдат не само по празничен побед, а и по конкретни делови въпроси. Има ли пряк контакт между ръководството на компанията и нас – има и по-голяма сигурност за работата на командния състав на корабите.

Капитан ГЕОРГИ Б. КОСТОВ: Много добро начало, нямам гуми да изкажа задоволството си! Този първи разговор поражда и очаквания, и надежди за по-добри дни в нашата работа. Такива срещи са необходими и е добре те да се съобразяват с ротацията на екипажите, в смисъл – когато сме на брега, да имаме повече контакти с ръководството, за да сме по-уверени в своята работа, когато сме на море.

Срещата завърши с празничен предколеден и предновогодишен коктейл в ресторант „Кристал“ на Фестивалния и конгресен център, за който сме подготвили отделен фоторепортаж на следващата страница. Редакцията на **Navibulgar News** очаква и други ваши мнения по повдигнатите на срещата въпроси.

NAVIBULGAR NEWS



ПРАЗНИЧЕН ПРЕДКОЛЕДЕН И ПРЕДНОВОГОДИШЕН КОКТЕЙЛ С КАПИТАНИТЕ, ГЛАВНИТЕ МЕХАНИЦИ И ПЪРВИТЕ ИМ ЗАМЕСТНИЦИ В ПАРАХОДСТВО БМФ АД



Председателят на Надзорния съвет на Паракходство БМФ АД Кирил Домусчиев вдигна назграбница и пожела на командните кадри и на екипажите на корабите щастливо плаване през настъпващата 2010 година.



От ляво на дясно: капитан Илия Стамов, капитан Георги Костов, капитан Димитър Сотиров, председателят на Надзорния съвет на Паракходство БМФ АД Кирил Домусчиев и старши помощник-капитанът Евгени Стамов в непринуден разговор.



Капитан Делян Щерев (вляво) и капитан Румен Попов подкрепиха идеята срещите между ръководството на БМФ и командния състав на корабите да станат постоянни. Те могат да се организират не само по празничен повод, а и на определен период от време, за да се използва ротацията на екипажите.



Старши помощник-капитаните Иван Иванов (вляво) и Емил Хараланов са от младото поколение командни кадри в Паракходство БМФ, които ще имат възможността да плават на нови кораби.



Домакините от ресторант „Кристал“ се бяха постарали да не липсва нищо на празничната трапеза.



Празните чаши се напълниха не само с изискани питиета, а и с надеждите за по-добро бъдеще пред най-голямата българска корабна компания.





Лъчезар Митев: ръководител на направление „Плавателен състав“

НАШИТЕ КОРАБИ РАБОТЯТ, НЯМА ЗАСТОЙ НА КАДРИТЕ



Като числен състав направление „Плавателен състав“ в Параходство БМФ е колкото един футболен отбор на терена (без резервите), като един от „състезателите“ е председател в Бургас. Сред членовете на екипа са и две дами, на които е поверена работата по подготовката и придвижването на документи от различно естество. Всички са със значителен опит зад гърба си и не само познават работата в детайли, но се справят успешно и с постоянно възникващите новости в нея. Отскоро направлението се премести в нов, супермодерен фронт-офис, разположен на първия етаж на централата на Параходството на бул. „Приморски“ № 1 във Варна. Луксът и авангардните дизайнерски решения впечатляват от пръв поглед. Обстановката е спокойна и делова. Такова е и настроението и поведението на посетителите от плавсъстава. Усвояването на новия фронт-офис е повод да се срещнем и разговаряме с ръководителя на направление „Плавателен състав“ Лъчезар Митев.

– Каква е числеността на плавсъстава в Параходство БМФ АД сега, г-н Митев?

– Числеността на плавсъстава е над две хиляди души общо от задгранично и крайбрежно плаване. Това е оптимизиран вариант на щата, който влезе в сила в началото на лятото на 2009 г. след съответните процедури. Този щат съответства на броя на корабите, с които оперира Параходство БМФ АД. Има известно текучество, което е напълно нормално за една голяма шипингова компания, но основният брой на напусналите е след навършване на пенсионна възраст. На тяхно място се назначават нови кадри.

– Налага ли се подмладяване на плавсъстава?

– Подновяване и подмладяване винаги е необходимо

поради естествени причини – всяко поколение моряци постепенно отстъпва мястото си на следващото. От една страна, всяка фирма различава на опитните си специалисти, но едновременно с това на определен етап трябва да се отчита и тяхната физическа дееспособност. Пазарните условия се променят и това съответно изисква и промяна в политиката на компанията спрямо развитието на плавсъстава. Още преди приватизацията в Параходството нивата на заплащане на моряшкия труд бяха изравнени с тези на компанията, които набират кадри за кораби, плаващи под друг („чужд“) флаг. В определени нива при нас заплащането е и по-добро.

– Всяка компания прилага свой подход при подбора и развитието на кадрите си. Какво е характерно за подхода на ръководеното

ствомо?

– Наблюдява се такова явление, особено на определени длъжности при изпълнителския състав. Всеки ден имаме молби за постъпване на работа в различните екипажи. Откровено сме с тези хора и им казваме каква е реалната ситуация и перспективата за тяхното назначаване. Ние ценим своите добре подготвени кадри и различаваме предимно на тях. Препочитаме да се разделяме с тези кадри само след тяхното пенсиониране.

– Има ли опити от дру-



В приемната

какво друго се подобри работата на направление „Плавателен състав“? Има ли нови моменти в мениджиранието на кадрите?

– Обликът на офиса напълно отговаря на мечтаните от много фирми западни стандарти за условия на труд. Той осигурява директен достъп и комуникация на плавателния състав със съответните инспектори, експерти и специалисти. Не може да става и дума за сравнение със старите условия. Няма никакви опашки. Тази обстановка подпомага административните ни кадри по-ефективно да си вършат работата, което е и в интерес на плавсъстава. Нови моменти в мениджиранието на кадрите има и те се отнасят до работата с погравстващите морски специалисти в различните учебни заведения. Примерът с осигурения през това лято от Параходство БМФ плавателен стаж на осем студенти от ВВМУ „Н. И. Вапцаров“, обучавани за нуждите на гражданското корабоплаване от специалността „Корабодене“, „Корабни машини и механизми“ и „Електротехника и електрообзавеждане на кораба“ на учебния ветроход „Калиакра“, е само един от тези моменти. Такъв ще бъде нашият подход и в бъдеще.

NavibulgarNews

Снимки

Имнатк Пресеруп



Посетителите в офиса имат възможност да се запознаят с последния брой на Navibulgar News.

от Вас направление?

– Както вече посочих, щатът на плавсъстава съответства на това с какви кораби сега оперира Параходството. Нашите кораби работят, което означава, че няма и застой на кадрите ни. Това до голяма степен улеснява и нашата работа.

– Има ли обратен поток – кадри, които са напуснали някога БМФ, да се завръщат отново в Параход-

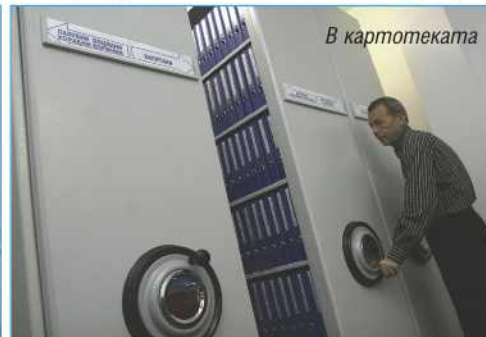
ги фирми да привличат кадри на Параходството?

– Да, има опити от други компании да привличат наши кадри срещу по-високо заплащане, но на този етап това не ни притеснява. Ние сме на пазара не само на фрахта, но и на труда на морските кадри, подготвени сме да реагираме при различните възможни ситуации.

– Освен с изключително модерния интериор, с



Кът от офиса



В картотеката



ИЗЦЯЛО ОБНОВЕН БЕ ФЕРИБОТЪТ „ГЕРОИТЕ НА ОДЕСА“

Така бе осигурено безаварийното плаване и експлоатацията на кораба през следващите 24 месеца

През август и септември т.г. бе извършен доковият ремонт на моторен ферибот „Героите на Одеса“. Съобразно експлоатацион-

телните профилактики и ремонти, изискващи се от класификационната организация, сериозно внимание и средства бяха отделени за

сификационна организация започна дефектовка и ремонт на всичко, съгласно приетите правила и норми.

В началото на септември т.г. м/ф „Героите на Одеса“ застана в единия от плаващите докове в Корабостроителния и кораборемонтен завод „МТГ Делфин 1“. Там бе извършен пълен оглед и веднага започнаха както предвидените ремонтни работи, така и тези, които установихме при изплаването на кораба в дока. В средата на месеца корабът завърши ремонта и ден след това представители на Морската администрация извършиха пълен преглед на кораба, като констатираха много добро му техническо състояние, а също така и пълното му съответствие с всички действащи правила и разпоредби.

Корабът беше готов за

Под негово наблюдение и ръководство бяха извършени финалните диагностички, настройки и проверки. След този ремонт корабът беше тестван при високи експлоатационни натоварвания, като при тях той показва отлични технико-навигационни показатели. Ремонтът на ферибота „Героите на Одеса“ и добрата му техническа поддръжка осигуряват безаварийно плаване и експлоатация на кораба през следващите 24 месеца. Този ремонт е още един щрих към утвърждаващата се добра организация и съвместна работа между екипажа, кораборемонтния завод, плаващите бригади и ръководството. Благодарение на това постигаме качествени ремонти, извършени в приемливи срокове и в периода на криза, и най-важното – на добра цена.



Фериботът „Героите на Одеса“ преди обновлението.



„Героите на Одеса“ потегля на път след основен ремонт.



Поглед към горната палуба на ферибота.

2009/09/29

ните ангажименти на кораба ремонтът условно беше разделен на две части – кейова и докова.

Още преди формалното начало на обновлението, по време на експлоатацията на кораба, започнаха подготовката и част от ремонтните работи. Бяха осигурени необходимите материали и резервни части, а екипажът и командировани специалисти оползотворяваха времето до влизане в ремонт, като по предварително определен план извършиха необходимото.

Със заставането на ферибота на кея бяха командировани фитери от направление „Ремонтни бригади“, които започнаха работа по основните позиции от предвидените в ремонтната ведомост. Наред със задължи-

рентата и преоборудването на жилищните помещения. Специалистите от направление в кратък срок и при отлично качество основно реконструираха пасажерската част. Трябва да подчертаем, че всичко в тази област беше извършено само от служители на Пароходство „Български морски флот“ АД. Сега корабът посреща придружаващия товарите персонал с напълно подновени и модерно оборудвани помещения, осигуряващи необходимите удобства за почивка и работа по време на престоя на кораба. Паралелно с това на кея на Фериботния комплекс се извърши цялостна профилактика на релсовия път на кораба, на машините и механизмите в машинно отделение и под наблюдение на кла-



Поглед към изцяло реновираните пътнически кабини.

18/09/2009 03:43 pm

експлоатация, като в първия му рейс на борда беше и отговорният суперинтендант.

ИВАН КАРЧЕВ,
главен инженер
на Пароходство БМФ АД



ПЛАВАЩИТЕ БРИГАДИ НА ОКТОФ В ДЕЙСТВИЕ

Структурната единица „Отдел за комплексно техническо обслужване на флота“, или накратко известна в морските среди ОКТОФ, е преминала през много структурни и организационни промени. Последното съществено реорганизиране беше извършено преди около година и в момента направление „Ремонтни бригади“ е

тифицирани от няколко морски класификационни организации. Те преминават периодични курсове и изпити за поддържане на нужната квалификация.

Основният метод на работа от около година е в така наречените „плаващи бригади“. За всеки конкретен случай се формира група от специалисти, които се

зар извън БМФ с постигането на високо качество и със съкратените срокове при изпълнението на различните специфични кораборемонтни задачи. Отзивите от корабните екипажи, суперинтендантите и от външните клиенти са за добре свършена работа, за навременна и неочерна работа.

лага диференциран подход на заплащане на служителите от звеното. Не са единични случаи на персонални награди и стимулиране за добре свършена работа. За изминалата почти една година от формирането на направление „Ремонтни бригади“ специалистите в него доказваха ефективността и бъдещето на тази форма на



неразделна част от бреговия състав на Параходство Български морски флот АД.

В съответствие със съвременните тенденции в морския бизнес направлението включва в себе си специалисти от различни категории, като тяхната основна задача е осигуряването на техническата поддръжка на флота по време на експлоатация и ремонт. Фирмата е инвестирала и разполага със специалисти в почти всички области: корпусници, тръбари, заварчици, монтажори, хидравлици, турбинисти, ултразвукова диагностика, спасително и противопожарно оборудване, дърводелци, тапицери. Всички работещи в звеното притежават необходимите квалификации, правоспособности, трудов опит и са сер-

командирват на кораба с точно определена задача и за предварително лимитиран срок. Те изпълняват поставените задачи, без да се налага излизането на кораба извън експлоатацията. Масова практика е съществени ремонтни работи да се реализират по време на морски преходи, откъдето и названието на метода на работа – „плаващи бригади“.

Част от състава, който е на брега или изчаква кораб, се включва в плановите и аварийни ремонти. Това са групите, поемащи една съществена част от ремонтните дейности по време на класовите и доковите ремонти. Не са единици случаите, когато тези специалисти са търсени за услуги на външни клиенти. Звеното се налага на специфичния па-

Благодарение на плаващите бригади на ОКТОФ ремонтът на м/к „Пловдив“ също бе извършен качествено и в срок.



В съответствие с новата организация и резултатите от работата ръководството на компанията при-

работа в съвременния динамичен морски бизнес.

ИВАН КАРЧЕВ
главен инженер на ПЕМФ



ДИРЕКЦИЯ "СНАБДЯВАНЕ, ИНФОРМАЦИОННИ ТЕХНОЛОГИИ И КОМУНИКАЦИИ"

Вследствие на приета на 12.03.2009 г. нова структура на Параходство БМФ АД го този момент отделно съществуващите направления "Снабдяване" и "Информационни технологии и комуникации" (ИТК) са обединени в дирекция "Снабдяване, ИТ и комуникации".

Схематично новата структура на дирекцията изглежда по следния начин:

те в снабдяването и в сферата на ИТК.

Основните промени, въведени в снабдяването през последните месеци, са свързани с подготовката на специален софтуер за корабно снабдяване, който не само ще редуцира административната тежест, но и ще направи прозрачен целия процес на снабдяване, ще го опрости и модернизира.

логистични услуги. Водеща тенденция в развитието на направлението е целенасоченият и пълноценен процес на планиране, реализация и контрол над движението на стоки и услуги от изходната точка до крайния потребител. В областта на информационните технологии и комуникации са реализирани следните по-значими подобрения: Оптимизирани са разходите

експертна помощ винаги, когато е необходимо.

С цел търсене и осигуряване на по-добри комуникационни решения за компанията в момента се извършват тестове на комуникационната система **Iridium OpenPort**, чиито положителни резултати ще доведат до коренна промяна в подхода на компанията към решаване на комуникационните ѝ нужди.



Политиката на дирекцията е фокусирана приоритетно върху оптимизиране на дейността на служителите, свиване на необосновано големите разходи и стриктен подбор на доставчици, предлагащи най-изгодните за Параходство БМФ АД цени, качество и условия за съвместен бизнес.

Сформираният екип е силно мотивиран да реагира максимално бързо и адекватно в комплицирани ситуации, да взема правилни стратегически решения и да съдейства активно за подобряване на финансовите резултати на компанията като цяло. Намаленият, съгласно структурата на Дирекцията, нов състав вече показва ефективност. Отчитането на резултатите от дейността на новата дирекция сочи над 40 % намаляване на разходи

Във всеки един от създадените 5 флота е назначен организатор снабдяване (buyer), който осъществява зареждането на корабите с масла, бои, резервни части и консумативи, съгласно политиката и процедурите на Дирекцията. Сключени са дългосрочни договори за доставка на масла и бои с доставчици, предлагащи икономически най-изгодните за ПБМФ условия и гарантиращи необходимото качество. От м. декември 2009 г. провизионното снабдяване е възложено на капитаните на кораби, съобразно новите инструкции и процедури, въведени в Параходство БМФ.

Постигната е много добра координация между отделните звена в направлението, което е от полза и за постигане на по-изгодни цени за транспортни разходи и

за корабни и брегови комуникации (интернет, стационарни и мобилни телефони). Закрити са морално остарели звена (телексна служба), а всички останали са реорганизирани в съответствие с поставените нови изисквания и цели на направлението. Открит е нов сектор "Програмно осигуряване" с цел осигуряване на софтуерните нужди на дружеството.

Съвместно с направлението "Снабдяване и логистика" бе разработен специализиран софтуер за осигуряване на корабното снабдяване. Софтуерът работи успешно вече на 1/3 от корабите в експлоатация. Извършена е промяна в организацията на техническата поддръжка по радионавигационното оборудване - тя е възложена на суперинтендантите, като направлението осъществява

Новата концепция на Дирекция "Снабдяване, ИТ и комуникации" – гъвкава, стегната и ефикасна, е изцяло подчинена на всички най-съвременни международни изисквания и тенденции за управление, което дава своя принос и положителен ефект върху цялостното оперативно и финансово състояние на компанията.

Използвайки ноу-хаута и лидерската позиция на Параходство БМФ в България и на международната сцена, нашата цел е не само да усъвършенстваме системата за управление, поддържайки я на едно от водещите в световен мащаб места, но и да осигурим максимално оптимизиране и редуциране на разходите.

АЛЕКСАНДЪР А. АЛЕКСАНДРОВ,
директор на дирекция
„Снабдяване, ИТ и комуникации“



IRIDIUM - ЗА ПЪРВИ ПЪТ НА БОРДА НА КОРАБ ОТ ПАРАХОДСТВО БМФ АД

В резултат на проучване и анализирани на промените, които революционизираха корабните комуникации, и благодарение на партньорските взаимоотношения с Iridium (и един от най-големите им дистрибутори в световен мащаб), най-новото поколение сателитни апарати Iridium OpenPort вече е инсталирано експериментално на борда на кораб на Пароходство БМФ АД (м/к „Каменница“). С това решение БМФ се нарежда редом до малкото корабни компании в света, дръзнали да тръгнат по пътя на новаторството в сферата на корабните комуникации, отчитайки необходимостта тези услуги да бъдат използвани по възможно най-ефективния и рентабилен начин с цел да се постигне максимална полза за нашите кораби и за бреговия персонал.

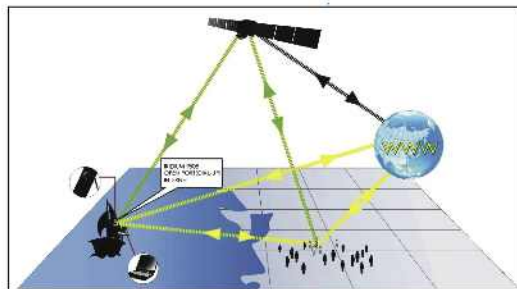
През последните години технологията

лични. Спътниците на Iridium работят на ниска кръгова орбита (LEO) и осигуряват 100 % покритие на цялото земно кълбо – океани, морета, острови, континенти и полярни области. Мрежата от спътници на Iridium представява най-голямата в света плеяда апарати за мобилни комуникации. Последната модификация Iridium



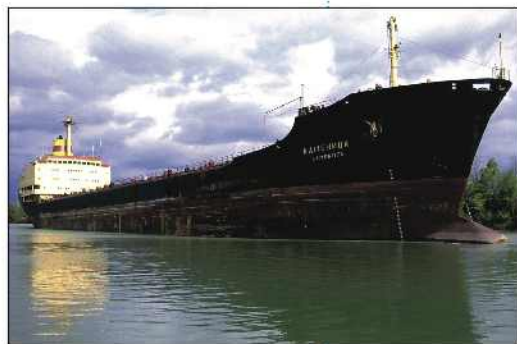
щение, предназначено само за лични комуникации на членовете на екипажа, което включва телефонни разговори и и-мейл.

Това е една от основните стъпки за осъществяването на идеята корабите да се разглеждат като изнесено звено на бреговата администрация ("ships – as extension of the office"), което от своя страна допълнително би оптимизирало управ-



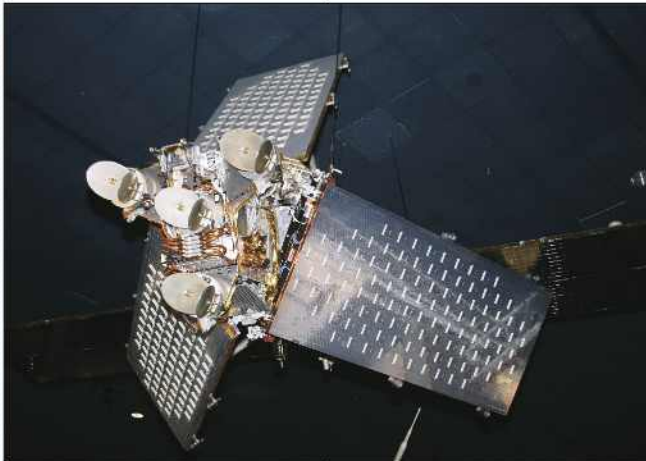
OpenPort се отличава с висока надеждност, конкурентност с Inmarsat, при значително ниска цена на апаратурата и на комуникационния трафик.

Iridium OpenPort ще позволи едновременно провеждане на телефонни разговори и предаване на данни със скорост до 128 kbps. В



на Iridium претърпя изключително бързо развитие, като броят на потребителите по света многократно се уве-

същото време, за първи път в историята на БМФ корабът ще има и достъп до интернет – услуга, която до



скоро беше налична само на пасажерските кораби, използващи скъпо струващо оборудване и тарифи. Корабът ще използва и нов софтуер за кореспонденция по електронен път, разработен според най-съвременните тенденции, с възможности за дистанционен контрол и администриране. С инсталирането на новата апаратура се предвижда и поме-

лението им.

Приложението на **Iridium OpenPort** предоставя много добра перспектива, която се очаква да осигури надеждни комуникации с висока скорост и в същото време и намаляване на разходите.

АЛЕКСАНДЪР А. АЛЕКСАНДРОВ,
директор на дирекция
„Снабдяване, ИТ и комуникации“



ИЗ ИСТОРИЯТА НА КОМПАНИЯТА

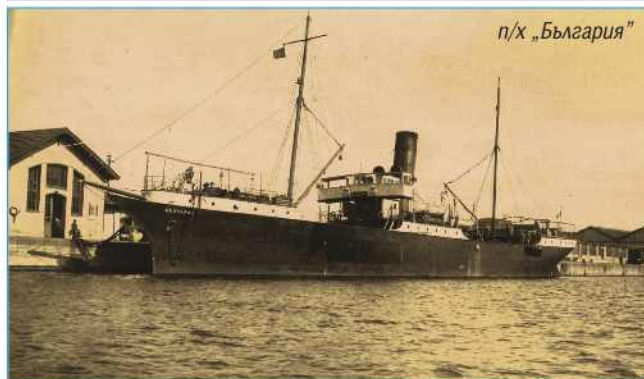


На 17 септември 2009 г. се навършиха 30 години от вдигането на флага на третия пореден 38 510-тонен кораб за насипни товари „Агалберт Антонов“ (на снимката вдясно), построен във Варненската корабостроителница (тогава КК „Георги Димитров“). Първите командни кадри на

кораба са капитан Стоян Ковачев и главният механик Енчо Пъръв. Първите два кораба от серията – „Петимата от РМС“ и „Йорданка Николова“, са приети в състава на Параходство БМФ съответно на 15 януари 1979 г. и на 14 юни 1979 г. Корабите разполагат с главен дизелов двигател с мощност 13 700 к.с. Корпусите са с най-голяма дължина 201,56 метра, широчина – 27,80 метра и имат газене от 11,19 м.



м/к „Агалберт Антонов“



п/х „България“

Преди 55 години, на 28 септември 1954 г., в Генуа, Италия, отново вдига български флаг параходът „Шипка“ – изваден от морските дълбини край Варна и изцяло възстановен и обновен. Командването на кораба е поверено на капитан Георги Кулински и на главния механик Тодор Кавалов. На 15 декември 1978 г. във Варна тържествено е спуснат флага на парахода „Шипка“ – един от ветераните на търговското ни корабплаване. Още на следващата година името „Шипка“ е дадено на построения във Варненската корабостроителница 24 070-тонен кораб за насипни товари.

Първият кораб с името „Шипка“ е построен през 1938 г. в „Нептунверфт“ – Рошок, Германия. Има товароподемност от 3010 тона. Има пътнически кабини за I класа, където могат да бъдат приети до 10 души. С помощта на парната си машина с мощност от 1635 к.с. корабът развива скорост от 12 възла. Най-голямата дължина на корпуса му е 98,73 метра, широчината е 13,30 метра. Обемът на хамбарите му е 5234 куб. метра. На 15 септември 1941 г., при извършването на преход от Варна за Балчик, пред Златни пясъци параходът



п/х „Шипка“, 1954 г.

Преди 50 години, на 3 октомври 1959 г., варненските корабостроители от КК „Г. Димитров“ предават на Параходство БМФ втория (след „Георги Димитров“) 100-местен пътнически кораб „Васил Коларов“ (на снимката вдясно). Командването му е поверено на капитан Васил Атанасов и на главния механик Иван Андреев. С помощта на дизелов двигател с мощност 1000 к.с. корабът развива скорост до 13 възла. Корпусът му има дължина 62,99 метра, широчина – 9,34 метра и газене 3 метра. Корабът е изваден от състава на Параходство БМФ през 1980 г., когато е предаден на УП-МКАП (Управление „Поддържане на морските канали и акваторията на пристанищата“).

Снимката е от архива на Параходство БМФ.

На 21 септември 2009 г. се навършиха 115 години от тържественото издигане във Варна на българското знаме на товаро-пътническият параход „България“ (на снимката вляво), построен в Нюкясъл, Великобритания, по поръчка на акционерното Българско търговско параходно дружество. Параходът е с товароподемност 1270 тона. Тогаващата му цена е 568 000 златни лева (27 000 английски лири, или близо 17 милиона следвоенни лева). Разполага с пътнически места: I класа – 20 бр.; II класа – 24 броя; III класа от 30 до 40 бр. Парната му машина е с мощност 1167 к.с. С нейна помощ корабът развива скорост от 12 възла. През 1941 г. Корабът е мобилизиран от българския военен флот като минен заградител, а по-късно предаден на германците и използван като спомогателен кръстосвач. Торпедиран е от английска подводница през есента на 1943 г. Тогава на борда му е бил изцяло германски екипаж.

Снимката е от фонда на Военноморския музей.



Част от екипажа на „възкръсналия“ български кораб

се натъкна на поставено от съветска подводница мина и потъва. Ескортът му е бил от един торпедоносец, а на практика е бил нужен и миночистач.

1. Обновеният параход „Шипка“, 1954 г., Генуа
 2. Част от екипажа на „възкръсналия“ български кораб
- Снимките са от фонда на Военноморския музей.



м/к „Васил Коларов“



ИЗ ИСТОРИЯТА НА КОМПАНИЯТА

Преди 45 години, на 29 септември 1964 г., в Шимизу, Япония, е вдигнато държавното знаме на първия от серията вълевози за нуждите на Параходство БМФ с името „Средна гора“ (на снимките долу и вдясно). Командването на 9609-тонния моторен кораб е поверено на капитан Васил Атанасов и на главния механик Георги Апостолов. Корабът има главен дизелов двигател с мощност 3850 к.с., с помощта на който развива скорост до 13,5 възла. Корпусът му е с най-голяма дължина 126 метра, широчина 17,65 метра и газене – 5,12 метра. Тази серия вълевози остава трайна дупря в историята на Параходство БМФ.

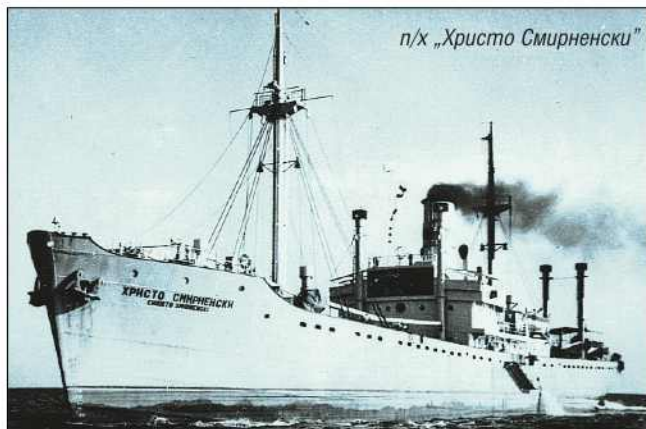
Снимките са от фонда на Военноморския музей.



м/к „Средна гора“

Преди 60 години, на 16 октомври 1949 г., на кея в Бургаското пристанище пристига параходът „Христо Смирненски“ (на снимката по-долу), построен през 1946 г. в корабостроителницата „Йозеф Боел“ в Тамизе – Белгия, под името „Скалдис“, с товароподемност 3025 тона. Параходът извършва прехода под командването на капитан Димитър Андронов и на главния механик Атанас Илиев. Предназначен е за превоз на генерални товари. С помощта на парната си машина с мощност от 1200 к.с. развива скорост до 11 възла. В състава на Параходство БМФ параходът „Христо Смирненски“ е до 1977 г.

Снимката е от фонда на Военноморския музей.



п/х „Христо Смирненски“

Преди 35 години, на 18 октомври 1974 г., във Варна е вдигнат българският флаг над първия от серията 13 500-тонни многоцелеви моторни кораби „Капитан Петко Войвода“ (на снимката вдясно), построен в Херсон (тогава в СССР, а днес – в Украйна). Първ капитан на кораба е Стефан Царков, а първи главен механик – Светослав Юрекчиев. Корабите от серията (наречани „Войводите“) имат мобилизационно назначение и затова разполагат с мощен дизелов двигател „Бурмайстер и Ваин“ – 10 600 к.с., поради което развиват високата скорост от 18,6 възла. Корпусите им са с най-голяма дължина от 162,32 метра, широчина – 22,24 метра и газене – 9,17 метра.

На 4 декември 2001 г. Съветът на директорите в Параходство БМФ взема решение за поетапното извеждане от експлоатация на корабите от популярната серия на „Войводите“.

Снимката е от архива на Параходство БМФ.



90 години от рождението на капитан Васил Ефтимов Атанасов

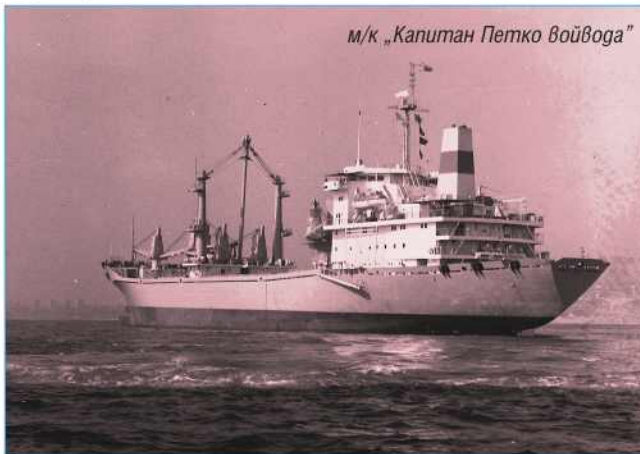
ПЪРВИЯТ КАПИТАН НА „СРЕДНА ГОРА“ И НА „ВАСИЛ КОЛАРОВ“

Първият капитан на пътническият кораб „Васил Коларов“ и на м/к „Средна гора“ **Васил Атанасов** е роден на 7 октомври 1919 г. във Варна. Завършва Военноморското училище във Варна през 1942 г. и до 1945 г. работи в Морското крайбрежно плаване. В Параходство БМФ е приет през 1947 г. като старши помощник-капитан. Правоспособност „капитан далечно плаване“ придобива на 15 февруари 1950 г. През 1960 – 1962 г. е капитан-пилот в Пристанище Варна, след което отново е в плавсъстава на БМФ като капитан. Изпълнява тази длъжност на пътническият кораб „Васил Коларов“ (приема го в Корабостроителния и кораборемонтен завод – Варна, през 1959 г.), на м/к „Рила“, на м/к „Средна гора“ (приема го в Шимизу – Япония), моторен танкер „Пионер“, м/к „Плана“ и на парахода „Христо Ботев“. Осво-



боген е от Параходство БМФ на 24 септември 1968 г. Синът му Ефтим Атанасов служи като офицер от ВМС и капитан от Параходство БМФ.

Снимката, направена през м. април 1980 г., е от личния архив на Васил Атанасов – младши.



м/к „Капитан Петко Войвода“



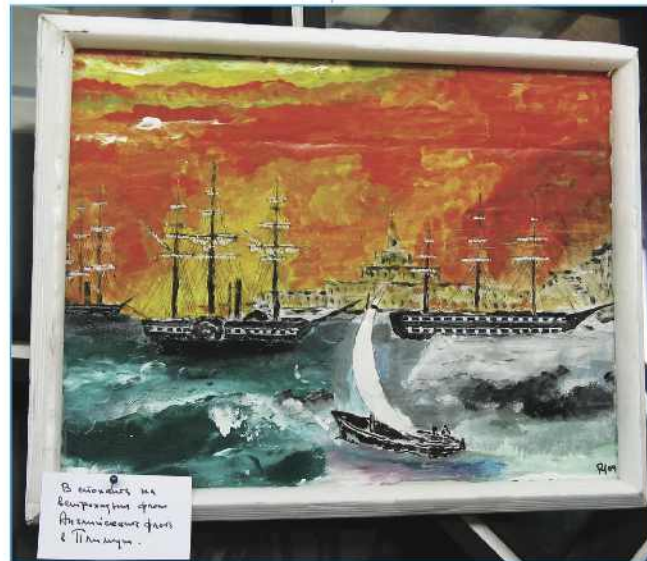
Ветеран от БМФ подреди изложба в памет на Зъбата

Докторът по икономика Кръстю Тодоров започва да рисува, след като излиза от клинична смърт и от 25-дневна кома ● Само за шест години е нарисувал повече от хиляда картини



Неотдавна ветеранът от БМФ – 76-годишният Кръстю Тодоров, доктор по икономика, подреди изложба на Морска гара Варна в памет на известния български

Ако някой все пак настоява да купи негова картина, изобщо не се пазари – да даде толкова пари, колкото има на сърце... Първата поредица от 58 картини е батална серия, посветена на 66-ата годишнина от началото на Великата отечествена война на Съветския съюз. Подарява ги на посолството на Руската федерация в София. Втората поредица от 28 картини (14 плюс 14), посветени на Втората световна война, подарява на посолствата на САЩ и на Великобритания у нас. Всички са приети с благодарност. Логично след това следва и изложба в известната столична галерия „Шунка 6“. Творецът предпо-



Стела Благоева обаче е на друго мнение. Тя спира вниманието си върху трима души, които изпраща в морското инженерно училище: варненец Кръстю Тодоров, бургазлията Стефан Цанев и свиленградчанина Борислав Стоянов. Единият (Цанев) по-късно става професор, доктор на техническите науки в Московския енергетически институт, а другият (Стоянов) – завършва кариерата си като главен механик на траулера от позабравения вече „Океански риболов“, но става варненски жител.

На 3 август 1957 г. Кръстю Тодоров започва работа като старши диспечер в отдел „Оперативно планиране“ на Паракходство БМФ. Прекъсва само за три месеца, през които трябва да отбие военната си служба –

отначало новобранец в учебен център на ВМС в местността Карантината, а след това като моторист на пралчик (миночистач) във Военноморска база Варна. След като се завръща в Паракходството, през февруари 1959 му се обаждат тогавашният директор на Пристанище Варна Лазаров (Бучката) и му предлага да започне работа там. Преминува през длъжностите технолог, началник на складово-експедиционно стопанство, заместник-началник на пристанището по търговската част и по експлоатацията. Случва се обаче така, че към Паракходство БМФ биват прилагани всички морски пристанища. Тогава се създава дирекция към Паракходството, в която се премества на работа и Кръстю Тодоров.

► 14 стр.

маринист Иван Георгиев – Зъбата, също ветеран от Паракходството, известен още и като първи механик на учебния ветроход „Калиакра“. Двамата са били приятели и съученици. Кръстю Тодоров изплазва Седмицата на морето, когато през Морска гара преминават много граждани и гости на морската столица, за да нареди своите картини на морска тематика. Това негово начинание бе подпомогнато от изпълнителния директор на Пристанище Варна Данаил Папазов и от Българската асоциация на морските капитани в лицето на нейния главен секретар капитан Коста Костов.

Ветеранът е нарисувал стотици картини, но прави това само за удоволствие, като в повечето случаи ги подарява, а не ги продава.

чита не маслените, а темперните бои. Импонират му стилът и подходът на известния пътешественик, художник, учен, мислител и хуманист Николай Ръорих (1874 – 1947 г.) – където и да е пътешествал, той носел със себе си темперни бои, закупени от Франция.

Кръстю Тодоров е завършил Висшето морско инженерно училище „Адмирал С. О. Макаров“ в Ленинград (днес Санкт Петербург) през 1957 г. със специалност „Експлоатация на морския транспорт“. Когато завършва средното си образование, научава, че има квота от близо 500 места за българи в различни висши учебни заведения в тогавашния Съветски съюз. Мечтата му е да запише радиоинженерство. Тогавашният посланик на България в Москва





Ветеран от БМФ.

► 13 стр.

По-късно, когато в София започва създаването на Стопанско обединение „Корабостроене и корабоплаване“ начело с генералния директор Начо Симеонов, там е поканен и Кръстю Тодоров

лянето“ му, през 1980 г. преминава на работа в СО „Воден транспорт“ като ръководител на дирекцията, която се занимава със задграничните дейности и представителствата на обединението в чужбина. Междувременно през 1977 г. защи-



Селски пейзаж (част от „Венеция“)

на длъжност главен инженер. Развитието на кариерата му достига до експерт в Съвета за икономическа взаимопомощ (СИВ) в Москва.

След второто му завръщане от СССР е привлечен на работа в екипа, който започва проектирането на плавателния канал „Дунав – Черно море“, но след „защик-

тава дисертация на тема, свързана с пакетните превози между СССР и България по море, река и суша.

Към края на активната си професионална кариера се оказва в Кипър, в българо-английското дружество (с участието на СО „Воден транспорт“) „САКУБА“, но длъжността и дейността на фир-



Васпруги „Катамаран“ на път

мата не му харесват и се връща в България. В София отново е на работа в Парастроителство БМФ, но в дъщерна-

ца. Кръстю Тодоров спонтанно си поръчва четки, бои и кадастрон. Още същия ден започва преустройствата в се-



Астронавт



Д-р Кръстю Тодоров и капитан Коста Костов по време на изложбата, подредена във фойето на Морска гара Варна.

та фирма на „Болкън енд Блек сий Шипинг“ – Лондон. По това време, през 1996 г., го връхлита заболяване, по време на което се налага да премине през клинична смърт и 25-дневна кома. Постъпва в една болница, а се събужда седмици по-късно в друга...

Няколко години по-късно с него се случва нещо невероятно. През 2003 г., когато заедно със съпругата си поема към банката, където си получава пенсията, се спират да надникнат какво продават в близката книжарни-

мейното жилище, като едната от стаите се превръща в ателие. Започва да рисува – отначало миниатюри, по-късно преминава на по-големите мащаби.

До този момент никога през живота си той не е проявявал такива наклонности! Изчита много неща за Николай Ръорих и се спира върху температурата – не само подвижна, но и почти вечна (след запечатване с лак) боя. Досега е нарисувал над хиляда картини.

Атанас Панайотов
Снимки авторът



Ветроходът Amerigo Vespucci гостува във Варна

От 14 до 17 август т.г. на посещение във Варна бе италианският ветроходен кораб **Amerigo Vespucci** от състава на италианските Военноморски сили. При заставането му на Морска гара Варна и при отплаването му маневрирането бе осигурено от

ри 1931 г. Кръстница на кораба е госпожа Елена Церюо.

На 26 май 1931 г. „Америго Веспучи“ влиза в състава на ВМС и започва служба като учебен кораб на 6 юни, в подчинение на Корабния отдел на Военноморската академия под командването на адми-

декорациите на носа и арабските на кърмата, изработени от позлатено дърво. Покритието на корпуса е от стоманени листи с различна дебелина (12–16 мм), занети към шпангоутите, които заедно с бимса и кила съставляват „скелетът“ на кора-

мана, а третата от дърво. Реше следват същата философия – най-долните три са от стомана, а горните две – от дърво. Много от частите на кораба са изработени от различни видове дърво, в зависимост от желаните характеристики:

Маневрирането на „Америго Веспучи“ в Пристанище Варна бе осигурено от буксирите на Параходство БМФ АД.



буксирите на Параходство БМФ АД. Командирът на кораба капитан I ранг Клаудио Конфалониери се среща с командира на Военноморска база Варна комодор Емил Ефтимов, а след това извърши протоколни визити при областния управител на Варненска област Данчо Симеонов и при кмета на града Кирил Йорданов.

Италиански курсанти от кораба **Amerigo Vespucci** участваха в церемония по полагането на венци и цветя пред паметника на приморци, загинали по време на Сръбско-българската война (1885 г.). На борда на кораба се проведе пресконференция. На 15 и 16 август корабът бе отворен за посещение на граждани и гости на град Варна.

За читателите на вестника подбрахме най-интересното от биографията на този забележителен ветроход, определен от някои журналисти като най-красивия в света плаващ университет.

Корабът и неговите характеристики

Учебният кораб „Америго Веспучи“ е най-старият военен кораб на служба във ВМС на Република Италия. Изцяло построен и оборудван в Кралската корабостроителница „Касталамаре ди Сабия (близо до Неапол), ветроходът е пуснат на вода на 22 февруа-

рал Каванари, присъединявайки се към три години по-стария учебен кораб „Христофор Колумб“. При завръщането си от първото учебно плаване, на 15 октомври 1931 г., в Генуа, корабът получава Кралски боен флаг, връчен от местната секция на Асоциацията на офицерите от резерва. Девизът на кораба е „Важно е не да започнеш, а да достигнеш до край“. Този девиз е избран през 1978 г., като първоначалният девиз е бил „За родината и за Краля“ – девизът на предишния кораб „Америго Веспучи“. От техническа гледна точка „Америго Веспучи“ е ветроходен кораб с помощен двигател: има три вертикални мачти (фокмачта, гротмачта, бизанмачта) и бушприт.

Корпус

Корпусът е съставен от три основни палуби и няколко частични и две основни надстройки. Характерното боядисване на кораба в черно и бяло представлява своеобразна препратка към миналото: белите линии по протежение на корпуса маркират местата на двата реда оръдия, които са имали корабите от XIX век, от които се е възхновил дизайнерът.

На носа на кораба е разположен торс на Америго Веспучи от позлатен бронз. Характерни за кораба са и



Този прекрасен модел на ветрохода „Америго Веспучи“ украсява кабинета на председателя на Надзорния съвет на Параходство БМФ АД г-н Кирил Домусчиев.

ба. Подобна изработка гарантира гъвкавост, а непроницаемостта се гарантира от здравият контакт между отделните листи. Всички мачти, включително бушпритът, са съставени от три части – първите две от сто-

тик – за главната палуба; махагон – за перилата и шурвалата; тик и бакаутово дърво – за оборудването; бял дъб – за мебелировката в каютите; махагон и орех – за засега-телната зала.

➤ 16 стр.



„Америго Веспучи“ на Морска гара Варна



Ветроходът Amerigo Vespucci гостува във Варна

► 15 стр.

Дължината на кораба по водолинията е 70 метра, но пълната дължина, мерена от бушприта до кърмата, е 101 метра. Максималната ширина на кораба е 15,56 метра, която стига до 21 метра с отчитане на спасителните лодки, висящи от фалшборда, и 28 метра с отчитане на дължината на най-дългата рея. Максималното газене е 7,5 метра.

Корабът е оборудван с 11 лодки: четири моторни лодки, една от които е запазена за командира на кораба, два катера, четири гребни лодки (оборудвани с гребла и платна), използвани за подготовка на курсантите, както и китоловна лодка, традиционно използвана от командира. Пълното водоизместване на „Америго Веспучи“ е 4100 тона.

Задвижване и спомагателни системи

Задвижването на кораба е дизел-електрическо: оборудван е с два дизелови двигателя и електродвигател. Дизеловите двигатели са на „Фиат“ с максимална мощност 3000 к.с., а електродвигателят е „Марели“, който осигурява максимална скорост 150 оборота за минута, което отговаря на приблизително 12 възела. Гребният винт има четири лопатки. Електрозахранването на кораба се осигурява от 4 дизел-генератора **Isotta Fraschini/Ansaldo**, всеки с мощност 500 kW. „Америго Веспучи“ може да се управлява от три различни места: от рулевата рубка – при плаване на платна (електрохидравлично или ръчно, като за ръчно се използват четири големи шурвала, за забъртането на които са необходими осем души); от носовия мостик и от кърмата.

жен и неподвижен такелаж). Височината на мачтите е 50 метра на фокмачтата, 54 метра на гротмачтата и 43 метра на бизанмачтата. Бушпритът е дълъг 18 метра.

Всяка от трите вертикални мачти е снабдена с пет реи. При плаване под ветрила и при подходящи климатични условия на вятъра и морето корабът може да достигне значителни скорости, имайки предвид водоизместването му: рекордът е 14,6 възла (27 km/h). Общата площ на всички 24 ветрила е 2635 м². Те са изработени от конопени влакна с дебелина от 2 до 4 мм. Закрепването на ветрилата се извършва посред-

оборудването за плаване под ветрила включва и 400 дървени и 120 железни макари.

Екипажът

Истинският двигател на „Америго Веспучи“ е неговият екипаж от 278 души – 16 офицери, 72 старшини и 190 матроси, разделени в следните секции: оперативна, навигационна, човешки ресурси, артилерия, инженерна, административно-логистична и медицинска. По време на учебните

Военноморската академия. В Генералния щаб е взето решение, че въпреки предприетото развитие на корабите за ВМС, ориентирано към въвеждане на нови технологии, най-добро взаимодействие с морската среда може да се постигне на борда на традиционен ветроходен кораб, който най-пълно се влияе от морето



и вятъра и следователно изисква по-дълбоко познаване на морската наука. Още от 1893 г. подготовката на курсантите от Военноморската академия се извършва на борда на кораб с име „Америго Веспучи“ – крайцер, който започва службата си през 1885 г. и по-късно е пригоден за учебен кораб. Впоследствие, през 1925 г., когато срокът на експлоатация на „Америго Веспучи“ достига своя край, по инициатива на военноморския министър започва строежът на нови два учебни кораба. Дизайнът на кораба е поверен на подполковник Франческо Ротунди от Инженерния корпус на ВМС, който се насочва към корабите от края на XVIII и началото на XIX век.

Първият от двата кораба – „Христофор Колумб“ – е пуснат на вода през 1928 г., а „Америго Веспучи“ – на 22 февруари 1931 г. На 4 юли 1931 г., под командването на капитан I ранг Аугусто Рикарди ди Марморито (последният командир на предишния „Америго Веспучи“), корабът поема на път за първото си учебно плаване в Северна Европа.

Деятности на кораба

От постъпването си на служба корабът е провеждал учебни плавания всяка година (с изключение на 1964, 1973 и 1997 поради ремонт), основно с курсанти от Военноморската академия. Също така в тези плавания се участвали ученици от Военноморското училище „Моросини“, старшини от ВМС и млади членове на няколко ветроходни асоциации.

► 17 стр.



Мачти и платна

Мачтите са закрепени стабилно благодарение на стоманени проволки (подви-

жлив проволки (подвижен и неподвижен такелаж) с различни размери и обща дължина 20 км. Освен всичко друго

плавания екипажът нараства до 480 души поради присъствието на курсантите и допълнителния личен състав от Военноморската академия в Ливорно.

Заслужава си да се отбележи, че плаване с използване на всичките ветрила е възможно само по време на учебно плаване с използване на курсантите на борда, които традиционно се назначават да работят на главната мачта и на бизанмачтата.

Име и история

През втората половина на 20-те години на XX век ВМС на Р. Италия се сблъскват с проблема за обновяване на корабите, предназначени за обучение на курсантите от



Именуваха новия ветроход „РОЯЛ ХЕЛЕНА“

Новият учебен ветроход **Royal Helena**, собственост на българската компания „Топ Сейл“ ООД с управител капитан Иво Лазаров, в края на м. август т.г. премина ходовете изпитания в открито море. На 31 август на Морска

ска област Данчо Симеонов, народният представител Свилен Крайчев, изпълнителният директор на ККЗ „МТГ Делфин 1“ инж. Светлин Стоянов, изпълнителният директор на Пристанище Варна Данаил Папазов, началникът

своето слово благодари на всички, които са подпомогнали проектирането, финансирането и строителството на първия учебен ветроход, произведен в България. По-късно „Роял Хелена“ отплава под командването на капитан Георги Тодоров към Несебър. На борда на първото му официално плаване бяха множество журналисти и приятели на корабостроителите.

периодично студенти от различни специалности да преминават част от плавателния си стаж именно по ветрилата на „Роял Хелена“.

Navibulgar News



Носовото украшение на баркентината „Роял Хелена“ е дело на скулптора Благовест Апостолов.

гара Варна се състоя тържеството по случай именуването на новопостроената в ККЗ „МТГ Делфин 1“ баркентина. Кръстницата Михаела Лазарова му даде името „Роял Хелена“. Отец Любомир Попов отслужи водосвет. Церемонията уважиха областният управител на Варнен-

на Щаба по подготовката на ВМС контраадмирал Пламен Манушев, много общественици, морски бизнесмени, флотски ветерани, ветроходци. Директорът на Българския корабен регистър инж. Владимир Фелдманов връчи регистровите документи на капитан Иво Лазаров, който в

своето слово благодари на всички, които са подпомогнали проектирането, финансирането и строителството на първия учебен ветроход, произведен в България. По-късно „Роял Хелена“ отплава под командването на капитан Георги Тодоров към Несебър. На борда на първото му официално плаване бяха множество журналисти и приятели на корабостроителите.

Новата баркентина вероятно скоро ще започне да плава в района на Карибските острови. Корабостроителите обаче вече водят разговори с ръководството на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“



Учебният ветроход „Роял Хелена“ по време на ходовете изпитания

► 16 стр. Ветроходът Amerigo Vespucci...

Учебните плавания се провеждат през лятото и продължават средно по три месеца, по време на които се посещават основно пристанища в чужбина, поради което основната задача за подготовка на курсантите се съчетава с всички аспекти на доброто представяне на Италия.

По отношение на учебната подготовка курсантите научават основните правила на живот в морето, както и специфични умения в следните области: мореплаване, навигация (плюс използване на секстант за определяне на мястото по звездите), управление и поддръжка на задвижващите и спомагателни системи, логистично осигуряване, административни и медицински проблеми. За да се постигне това, освен практическите мероприятия се провеждат и семинари и лекции, като резултатите се проверяват чрез устни и писмени тестове.

Освен няколко кратки плавания в Средиземно море (превеждани основно през пролетта и есента), „Америго Веспучи“ до момента е провел 74 учебни плавания с курсанти I курс на Военноморската академия: 39 около бреговете на Северна Европа; 14 в Средиземно море; 5 в източната част на Атлантика; 5 в Средиземно и Черно море; 7 в Северна Аме-

рика; по 1 в Южна и Централна Америка и 2 околосветски плавания (през май 2002 г. и септември 2003 г.), по време на участието на кораба в мероприятията от програмата на Кулата на Америка в Нова Зеландия. Най-дългото плаване без спиране в пристанище продължава 28 дни, през 2000 година, по време на Регатата на века от Кагис (Испания) до Бермудските острови.

„Америго Веспучи“ има за цел не само да формира бъдещи морски офицери, но и да играе ролята на посланик на италианската култура и морски традиции, като участва в различни събития в цял свят. Най-известните сред тях са: коронясването на кралица Елизабет Втора в Лондон през 1953 г., празненствата по повод завръщането на Триест в Италия през 1954 г. (и в 50-ата годишнина през 2004 г.), празненствата през 1976 г. по повод 200-годишнината от създаването на САЩ, както и тържествата през 1989 г., отбелязващи избухването на Френската революция. „Америго Веспучи“ взема участие и в честването през 1992 г. на 500-годишнината от отбелязването на Деня на Колумб. Сред най-скорошните събития, в които „Америго Веспучи“ се включва, са първенството за Американската купа през

2002–03 г. в Нова Зеландия, Олимпийските игри в Атина през 2004 г., отбелязването на 200-годишнината от битката при Трафалгар през 2005 г. в Портсмут и на 90-годишнината от края на Първата световна война в Чивитавекия (пристанище на Рим) миналата година. През 2007 г. корабът е определен за „Посланик на добра воля“ от УНИЦЕФ в Женева. По време на последния си преход корабът взема участие в „Армада“, събитие, което се провежда в Руан (Франция), заедно с други ветроходи и бойни кораби от цял свят, част от празненствата по повод Националния ден на Франция. Освен това ветроходът по време на своя живот повече от 100 пъти преминава Гибралтарския проток, около 20 пъти Килския канал, около 10 пъти Босфора и Дарданелите и само веднъж Панамския, Суецкия и Коринтския канал. Корабът пресича Екватора 4 пъти. Моретата, в които е плавал, са: Средиземно, Черно, Северно, Балтийско, Арабско, Червено море, както и в Атлантическия, Тихия и Индийския океан. Като обобщение, т. нар. „най-красив кораб в света“ е проплавал повече от 400 000 морски мили в разстояние на повече от 7000 дни на море (т.е. приблизително 20 години). „Америго Веспучи“ е

посетил 62 страни. Други интересни факти за кораба са: за 78 години той е посетил повече от 1300 пристанища, а е бил на котва пред 240 различни пристанища. Корабът общо е бил в 62 държави, като само в Испания е бил в пристанище 101 пъти, във Великобритания – 56, а във Франция – 55 пъти. Най-посещаваните чужди пристанища са Гибралтар и Лисабон (18), следвани от Амстердам и Кагис (17).

Учебно плаване 2009

Тази година „Америго Веспучи“ напуска родното си пристанище в Ла Специя на 3 юни, за да вземе участие в отпразнуването на Деня на Военноморските сили на Италия на 10 юни в Чивитавекия, заедно с кораба **Cavour**, по повод издигане на бойното знаме на кораба. По-късно, от 12 до 16 юни, корабът участва във Фестивала на морята в Ла Специя, като е посетен от над 16 000 граждани. Ла Специя е и отправната точка на предварителната плавателна подготовка, предначинена за младите кагети от Военноморското училище във Венеция: 82 момчета (на възраст между 16 и 18 години), които са подготвени на море. Следващото пристанище е Сан Ремо, Италия, на 18 юни, последвано от Савона, Италия, от 20 до 22 юни 2009 г.

Navibulgar News



НИКУДЕНСКИ РЕЦЕПТИ

НИКУДЕНСКИ ШАРАН

Продукти: 2000 г шаран; 100 мл олио; 300 г лук кромид стар; 50 г ориз; 2 чаени лъжички червен пипер. **Приготвяне:** Ситно нарязаният кромид лук се запързва в мазината до златисто оцветяване. Прибавя се оризът и също леко се запързва, след което се разбърква с червения пипер и сол на вкус, залива се с топла вода и се изсипва в тавичка. В средата на сместа се слага предварително изчистеният, измит и посолен шаран. Пече се в немного гореща фурна.

НИКУДЕНСКИ ШАРАН ПО БОЛЯРСКИ

Продукти: 1500 г шаран; 400 г дребна риба; 300 мл вино бяло; 80 мл зехтин; 10 бр. черен пипер на зърна; 2 бр. дафинов лист; 4 скилидки чесън стар; 1/2 връзки магданоз пресен. **Приготвяне:** Почистеният, измит, отцеден и подсушен шаран се поръсва със смлян черен пипер и сол и се поставя в емайли-



ран съд в хладилник. Отделно в сгорещената мазнина и малко вода се задушават нарязаният на ситно лук до златисто оцветяване заедно със счукания чесън, почистената дребна риба (кленчета, кротушки, мренки), ситно нарязания магданоз, смления черен пипер, дафиновите листа и сол на вкус. Сместа се разбърква и с нея се пълни шаранът, който е бил в хладилника 1 – 2 часа, и след като бъде напълнен, се зашива. Поставя се в намазана с олио тавичка, залива се с виното, останалия зехтин и малко вода и се пече в умерена фурна до готовност.

НИКУДЕНСКИ ШАРАН ПО СЕЛСКИ

Продукти: 1500 г шаран; 250 г лук кромид стар; 80 г ориз; 80 мл олио; 2 чаени лъжички червен пипер. **Приготвяне:** В сгорещената мазнина и малко вода се задушават на слаб огън ситно нарязаният лук. След получаване на златисто оцветяване, при непрекъснато бъркане, се прибавят почистеният, измит и отцеден ориз, червеният пипер и солта. Продуктите се заливат с топла вода (250 мл) и след 5 – 6 минути се изсипват в тавичка. В средата се поставя изчистеният, измит и отцеден шаран, посолен от вътрешната страна. Пече се в умерена фурна до готовност.

КОЛЕДЕН ШАРАН ПО АВСТРИЙСКИ

Продукти: 1500 г шаран; 120 г моркови; 80 г лук кромид стар; 2 бр. магданоз корен; 1 глава целина; 3 скилидки чесън стар; 12 бр. черен пипер на зърна; 2 бр. дафинов лист; 1 чаена лъжичка мащерка; 1 супена лъжица оцет; 250 мл бира.

Приготвяне: Магданозът, морковите и целината се нарязват на дълги и тънки ивички (жулиени). Лукът се нарязва на кръгчета и се слага да се вари с корените в 750 мл гореща вода и бирата. В тенджерата се слагат и увити в марличка подправки: чесън, стрък мащерка, дафинов лист и черен пипер на зърна. След 1 час варене се изважда марличката с подправките. В ароматния бульон се добавят оцет, сол и шаран - цял, или ако тенджерата не е достатъчно широка, нарязан на парчета. Върху рибата се сипват 5-6 супени лъжички олио. Тенджерата се захлупва плътно. Ястието се вари на слаб огън 45 мин.

ШАРАН ПО ФРЕНСКИ

Продукти: 1500 г шаран; 200 г ориз; 50 г стафиди; 100 г лук кромид стар; 40 г галета; 20 г захар; 1 връзка магданоз пресен; 1 чаена лъжичка сол; 1/2 лимон; 1/2 пакетче канела на прах; 20 мл олио. **Приготвяне:** Шаранът се почиства, измива и посолява. Приготвя се пълнка, като се загрее олиото и се прибавят лукът и магданозът, нарязани на ситно. Добавя се галетата и се бърка непрекъснато до съгъвяване. Прибавя се почистеният и измит ориз, стафидите, канелата и захарта. С тази пълнка се пълни шаранът, рибата се зашива с конец, който предварително е бил потопен в гореща вода. Шаранът се слага в тава, намазана с масло, поръсена с лук, малко магданоз и сол. Покрива се с кръгчета домати. Поднася се, украсен с магданоз и лимон.

ШАРАН ПЛАКИЯ С ЧУБРИЦА

Продукти: 700 г шаран; 250 г лук кромид стар; 250 г гъби; 80 г домати; 1 скилидка чесън стар; 40 мл зехтин; 3 бр. лимон; 50 г масло. **Приготвяне:** Разполовете рибата откъм гърба със специален нож и почистете от вътрешностите. Измийте я със студена вода и я подсушете. Обелете лука и го нарежете на ситно, задушете го в зехтина. Почистете и нарежете гъбите на малки парченца и ги прибавете към лука и изсипете горната смес в дълбоко плато. Добавете нарязаните на четвъртинки домати, мащерката и чубрицата и чесъна, обелен и накълцан. Посолете и поръсете с черен пипер на вкус и запечете за 30 минути във фурна на 180 градуса. Нарезете един лимон на фини кръгчета, запържете ги от двете страни в олио. Отворете джобове под кожата на рибата и подмажете отвътре с мас. Сложете рибата върху задушната зеленчукова смес, посолете и поръсете с черен пипер. Покрийте с фолио и върнете ястието за 5-6 минути на 200 градуса във фурната. Прибавете към зеленчуковото канале лимон и лимонена кора, нарязана на малки парченца. Украсете рибата със запържените лимонови кръгчета и ароматизирайте с останалите подправки.

ШАРАН, ПЕЧЕН НА ФУРНА С МОРСКА СОЛ

Продукти: едър за пълнене шаран с тегло не по малко от 2,5 – 3 кг, морска сол 2 пакета, парчета лимон, шепа-две ориз, гъби, чаша

вино, масло, топено сирене, малко стафиди, ситно нарязано и почистено от семето люто чушленце.

Подправки: сол, черен пипер, рибена подправка. **Приготвяне:** Почистваме шарана от вътрешностите и измиваме под течаща вода. Подсушаваме с мека домакинска кърпа. Отвън и отвътре натриваме с малко сол, черен пипер и рибена подправка. Оставяме така да престои 30 – 40 мин. През това време на котлона в съд стопяваме маслото и към него добавяме ориза, гъбите, топеното сирене, стафидите, лютата чушка. Всичко това разбъркваме добре и наливаме виното. Оставяме така, докато виното се поизпари и остане на аромат. С получената пълнка напълваме шарана и го слагаме в тава, на чието дъно сме сложили парче домакинско фолио. Върху него слагаме два три пръста морска сол. Поставяме рибата да легне и я покриваме с парчетата лимон а след това посипваме останалата морска сол, така че да се получи купчинка. Печем на предварително загрята фурна 220 градуса до готовност. Към края на печенето намаляваме фурната на 170 градуса. Вадим ястието от фурната и разчупваме солената кора. Сервираме със салата от задушени в масло и копър картофи, които ще ни послужат като канале. Бира или вино по избор.

ШАРАН, ПЪЛНЕН С ОРЕХИ И ГЪБИ

Продукти: 2000 г шаран; 1 вр. лук кромид пресен; 300 г домати; 100 г орехови ядки; 100 г гъби; 100 мл вино бяло; 125 г масло; 10 бр. черен пипер на зърна; 1/2 връзка магданоз пресен. **Приготвяне:** Шаранът се почиства, измива се и се поръсва със сол и счукан черен пипер. Нарязаните на ситно кромид лук и гъби се задушават в част от мазината. След това към тях се прибавят 3/4 от домоатите, нарязани на ситно, смлените орехови ядки, ситно нарязаният магданоз, няколко зърна черен пипер, виното и сол на вкус. С тази смес се напълва шаранът, зашива се и се поставя в намазана с масло тавичка. Покрива се с нарязаните на кръгчета останалите домати и се полива с останалото масло и 1/2 чаша вода. Пече се в умерена фурна.





Съхранено във фондовете на Държавен архив - Варна ИЗ РАЗВЛЕКАТЕЛНАТА ХРОНИКА НА КУРОРТНА ВАРНА В ПЪРВАТА ПОЛОВИНА НА МИНАЛИЯ ВЕК

За любознателния читател историята на курортна Варна започва задължително от колорита и навиците, но и от искрени усилия и новаторските идеи на малцина всеотдайни варненци, спомогнали за осъществяването на своите стреления да превърнат българската морска столица в „един специален морски кът“.

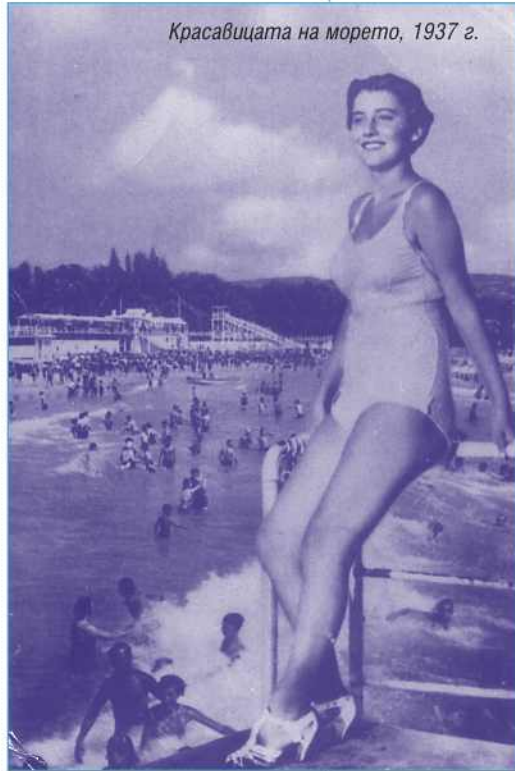
ЗА НАЧАЛОТО НА ПЛАЖУВАЩИТЕ ВАРНЕНЦИ 1900 г.

... мъжете се къпят с дълги до коленете трикотажни или платнени черни гащи. Жените рядко използват баните, като се появяват там с дълги бели ризи или с блузки с високи яки и

морските бани се препичат на пясъка, са изложени на погледите, когато минават треновете.” Следва общинска заповед: "Посещаващите

други се къпят с прилепано по тялото им трикотажно „майо”. Носят се аксесоари – сламени шапки и цветни чадъри.

Казиното и Морските бани, целящи да разнообразят живота на летовниците. Последователно се представят национална вечер, вечер на



дълги ръкави, съчетани с дълги тъмни гащи, пристегнати с ластички около глезените.”

След като през 1906 г. се изгражда новото Пристанище на Варна, се създават и условия за „правене на слънчава бани”. В началото плажът се е посещавал само от варненци. Любопитни са някои бележки в местните вестници: "Много от лицата, с цел да правят слънчава и пясъчни бани, остават съвършено голи ... жените на бедните граждани, които извън

плажа да бъдат с гащи!" И наредба на Общинския съвет: „Не ходете по нужда из шубраците и пътеките. За естествени нужди по брега на морето са направени нужници.” През 1916 – 1918 г. е забранен и достъпът до пясъка и водата край пристанището.

След края на Първата световна война отново настъпва оживление. Жените започват да се явяват на плажа със собственооръчно шити костюми от памучен плат с презрамки на раменете и крачолки до коленете, а

ПЪРВИ ОПИТИ ЗА РАЗВЛЕКАТЕЛЕН ТУРИЗЪМ 1933-1939 г.

От 10 до 30 август Курортната управа във Варна организира ежегодно поредица от увеселителни тържества в Морската градина,

българската народна песен, на битово танцово изкуство, бал комунион, венецианска вечер, варненска ферична вечер с ракети, илюминации, водни бомби, бенгалски огньове и др. С най-голяма популярност са конкурсите за най-красив бански костюм, най-красива пижама, най-красиво дете, избор на „Аполон” и царица на плажа (10 август). Своя връх празненствата достигат на 26 август, когато е вечерта на морето с нептунов празник, карнавал и различни забави.

ЕКСПУРЗИИ ПО МОРЕ

През лятото на 1926 г. е закупено от Цариград „малко паракходче” от членовете на основаното „Българско Корабостроително Кооперативно Д-во

„България” за превоз на пътници – летовници от Морската градина до летовището „Св. Константин”. Какво научаваме за него от публикациите в местния печат?

➤ 20 стр.



Съхранено във фондовете на Държавен архив - Варна ИЗ РАЗВЛЕКАТЕЛНАТА ХРОНИКА НА КУРОРТНА ВАРНА В ПЪРВАТА ПОЛОВИНА НА МИНАЛИЯ ВЕК

► 19 стр.

Пощенска картичка,
разпространявана през 1914–1915 г.



Царицата на плажа, 1939 г.



• 2 август 1928 г. – на варненското пристанище е именувано корабчето „Кооператор“ и над него е развято българското знаме;

• Построено е в Кобрирон (Англия) през 1887 г., с брутна вместимост 83,8 регистър тона, чиста вместимост

48 тона; полезна товароподемност 45 тона;

• „Кооператор“ има два хамбара и няма никакви пътнически помещения, единствено на горната палуба на открито може да се превозват и пътници;

• Дължината му е 25,0 м, ширината – 4,45 м;

• Парната му машина има 42 конски сили и с нейна помощ корабчето развива скорост от 7–8 мили;

• Има потвърждение от френското класификационно дружество „Бюро Веритас“, че „Кооператор“ е напълно годен за близко крайбрежно плаване;

• Екипажът се състои от 12 души, сред които са капитанът и механикът.

БТПД СЕ АКТИВИЗИРА ПРЕЗ 1936 Г.

От публикации през 1936 г. узнаваме, че Българското търговско параходно дружество (БТПД) ще даде възможност на гостите да се полюбуват на морските красоти, като на Ивановден ще постави на тяхно разположение най-големите и луксозни параходи „Родина“ или „Балкан“ за посещение при уреден бюфет, музика и пр. При благоприятно време ще устрои с

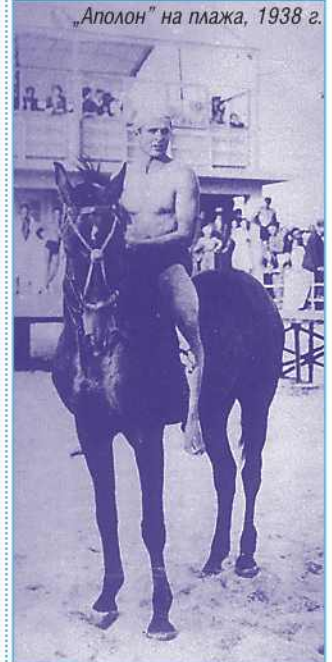
парахода „Евгокия“ излети по крайбрежието, до румънската граница и до устието на р. Камчия.

ДОКЛАД НА ТУРСКИ ДИПЛОМАТ ОТ 1937 Г.

От запазен в архива доклад на турския дипломат Р. С. Атабинен имаме информацията, че: „... точно в 6 часа на 14 август 1937 г. българският параход „Цар Фердинанд“, принадлежащ на Българското търговско параходно дружество, потегли от Галата. Този малък параход от 1500 тона, имаше на борда си 160 души от Централна Европа и 25 други пътници или всичко 185 души. Освен че нямаше празни кабинети, но и на палубата всичко бе заето.

Екипажът и прислугата наброяваха 70 души. Почти всички морски офицери говорят французки и немски, последните, водейки разговори с пътниците, правеха по този начин национална пропаганда.

Аз се видях с някои от пътниците. Повечето бяха



„Аполон“ на плажа, 1938 г.

град и обратно, всичко възлиза на 20 турски лири...”

VARNY

KRÁLOVNY ČERNÉHO MOŘE

NA

4 týdny za Kč 1.400

3 týdny za Kč 1.200

včetně cestovního a plně pensie ve Varně

Reklamná stránka
na kurortní pláži
v českém časopise
přes 30-leté
historii na XX. století

Tyto zájezdy koná

BULHARSKÁ informační kancelář

VARNA

Praha, Národní třída 18 schod.-E (Palač. Metro);
Informace ochotně a zdarma. (Za technického vedení cest. kanc. Globus) Tel. 328-18

чехски студенти. Храната, напитките, пътните за отиване и връщане на петдневно пътуване от Варна до Цари-

За Navibulgar News
подбора направя
Румяна Димитрова,
Държавен архив Варна