



NAVIBULGAR

news

Издание на Параходство Български морски флот АД

м. април-май 2010 г.

№4

СЛЕД ФИНАНСОВАТА СТАБИЛИЗАЦИЯ ИДВА РЕД НА ОБНОВЛЕНИЕТО НА ФЛОТА

Втора среща на ръководството на Параходство БМФ АД със старшия команден състав на корабите



Ръководството на Параходство БМФ АД време на срещата

На 7 април т.г. във Фестивалния и конгресен център – Варна, се състоя втората среща на ръководството на Параходство БМФ АД със старшия команден състав от корабите на компанията. Срещата бе открита и ръководена от председателя на Надзорния съвет Кирил Домусчиев. От страна на ръководството участваха още изпълнителните директори к.г.п. Христо Донеv и Йонко Йонков, Тодор Даскалов – директор на Дирекция „Техническа експлоатация“, Александър А. Александров – директор на дирекция „Снабдяване, ИТ и комуникации“, Лъчезар Митев – ръководител на направление „Плавсъстав“.

В своето слово г-н Кирил Домусчиев приветства офицерите и ги увери, че такива срещи ще бъдат организирани и в бъдеще от ръковод-

ството на компанията на всеки три-четири месеца, като това ще става и около някоя значима или празнична дата.

Това се прави с цел да бъдат съчетани деловата и

празничната част под формата на тим-билдинг и по този начин да бъде взаимно полезно начинание.

Председателят на Надзорния съвет съобщи, че направените през последната

година промени и трансформации в администрацията на фирмата са с цел подобряване на ефективността на управлението на компанията и доближаването на бреговите структури до стандартите на големите корабостроители по света.

Без направените съкращения, колкото и болезнено да са те, компанията не би могла да се стабилизира финансово и щеше да има проблемите на БДЖ и на металургичния комбинат в Кремиковци. Стремешт е да се запазят най-добрите професионалисти, а в тези звена, където има липса на такива – да се търсят и нови. На този етап е постигнат оптимален брой на служителите в бреговия персонал спрямо наличните кораби.



Доброто настроение съпътстваше през цялото време на срещата всички участници в нея.

► 2 стр.



К.г.п.
Николай Червенков,
капитан на
м/к „Перелик“:

Благодаря на ръководството на компанията за коректното отношение към заплащането на труда на екипажите през изминалата година. Моят въпрос е, след като говорим за финансовата стабилизация на компанията, предвижда ли се възстановяването на длъжността на третия рулеви в екипажите? Това е човек, който ни трябва. В това се убедих и след двуседмично плаване в Американските езера, където екипажът бе натоварен непрекъснато 24 часа в денонощието. В друг случай получихме повреда в жирокомпаса и половината океан преминахме на магнитен компас. Искахме да използваме хубавото време за текуща поддръжка на кораба и боцманът не можеше да бъде третия рулеви, защото имаше много ангажменти по работата по кораба. Наложих се моряка-камериер да направя рулеви, за да попълня третата вахта. Предлагам, че и останалите колеги ще ме подкрепят за възстановява-



К.г.п.
Валентин Денчев,
капитан на
м/к „Плана“:

Подкрепям предложението за възстановяването на третия рулеви. Радвам се, че ще има нова система за заплащане, но нека се замислим и за това, че възникват ситуации, при които е невъзможно да се покрият изискванията за правилната експлоатация и поддръжка на кораба, изискванията на ISPS-Code, изискванията на пристанищните власти в различните региони и пълноценното участие на екипажа в товарно-разтоварните операции. Затова предлагам да се премахне бройката на моряка-камериер и да се възстанови третият рулеви. Така ще решим и проблема с рулевата вахта, и с вацманството в пристанищата, и с контрола при натоварването на кораба. Имаме казуси, при които на борда се струпват накуп представители на много брегови институции, и тогава се налага да взема човек на шеф-механика, но това нарушава пък неговите планове за поддръжка и ремонт. Така че третият рулеви не е допълнителен, той беше свален заради кризата, а възстановяването на бройката наистина е необходимо за всеки екипаж.

Време е да се замислим и за бройка на човек, който се занимава с контрола върху продуктите, тяхното снабдяване, зареждане, изваждане и т.н. Нашите готвачи не са квалифицирани за това, което сега се изисква от тях. Изисква се да знаят английски, но повечето от тях не знаят и не ползват този език. Изисква се да умеят да работят с компютър, но такива са малцина. От тях се изисква да изготвят заявка по определен образец – ситуацията е същата. И какво се получава – капитанът сяда да прави заявката на готвача... Тези неща не се поверяват преди качването на готвача на кораба и по време на плаване се констатира, че не той отговаря на изискванията. А пък в крайна сметка главната задача на готвача е да готви добре и да поддържа реда и хигиената в камбуза. Нека с контрола и със снабдяването на продуктите се заеме друг член на екипажа.

СЛЕД ФИНАНСОВАТА СТАБИЛИЗАЦИЯ ИДВА РЕД НА ОБНОВЛЕНИЕТО НА ФЛОТА

➤ 1 стр.

Сега всяка дирекция има свой бюджет, разходите се следят много внимателно в отделните флотилии. Използваните модерни софтуерни програми дават такава възможност. Така през пос-

монтен завод „МТГ – Делфин“ – Варна, за строителството на два 17 500-тонни кораба, също ледови клас. Така до края на годината ще бъде договорено закупуването на 7 – 8 нови кораба. По



Момент от срещата в пресцентъра на Фестивалия и конгресен център

ледните шест месеца е постигнат 6000 долара на ден **running cost** за кораб, който е нормален за шипингова компания от този мащаб. А непосредствено преди влизането на новите собственици тази сума е била 10 – 12 000 долара на ден. Другият приоритет, който е важен за компанията, е чартерингът. Над 50 процента от корабите вече се оперират от Параходството. Това дава възможност и на старите кораби да работят за добри пари, защото в настоящата икономическа ситуация никои не иска да вземе на тайм-чартер 30-годишен кораб.

Особено важен момент в непосредственото бъдеще на Параходството е закупуването на нови кораби, за което вече е осигурено необходимото финансиране. А корабите, които са на над 25 години, поетапно ще излизат от експлоатация и ще бъдат заменени с нови. Извършва се внимателен оглед на предлаганите на пазара нови плавателни съдове с ледови клас, построени през 2009 – 2010 г. Прег подписване е договорът с Корабостроителния и кораборе-

този начин ще се осигури не само балансираното поддържане на корабния парк на отделните флотилии, но и запазването на кадрите от плавателния състав.

Качеството на кадрите, тяхното обновление при смяната на поколенията и повишаването на професионалната им квалификация е още един приоритет пред ръководството на компанията. Така ще бъде елиминирана до минимум възможността да бъдат допускани неприятни инциденти от рода на този с м/к „Бургас“, заседнал пред Таранто, Италия. А за добросъвестно изпълняващите задълженията си се предвиждат бонуси в новата система за заплащане, която се разработва за плавсъстава и ще бъде въведена след 1 юли 2010 г.

Изпълнителният директор К.г.п. Христо Донеv благодарно на старшия команден състав на корабите за проявения професионализъм на море, благодарение на който Параходството е постигнало добри резултати през тежката за световната и за националната икономика 2009-а година.

➤ 3 стр.



СЛЕД ФИНАНСОВАТА СТАБИЛИЗАЦИЯ ИДВА РЕД НА ОБНОВЛЕНИЕТО НА ФЛОТА



М. н. м. Светлан Балтаджиев, главен механик:

Липсата на трети рулеви се отразява отрицателно и върху работата на машинната команда. Когато спрем в пристанище, трябва да отделяме мотористи за носене на вахта на палубата, а те са ни нужни за поддръжката на машината. А най-сериозните ремонти ги правим именно в пристанището.



Милко Добрев, старши помощник-капитан на м/к „Перелик“:

Засега се подмладяването и обновяването на плавсъстава. Как стои въпросът с приемането на млади специалисти от ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ и от Техническия университет – Варна, първоначално като стажанти, а след това и в щата на екипажите. Аз съм от 30 години в Параходството, родителите ми също са кадри на БМФ, бих искал и синът ми да работи в компанията.

➤ 2 стр.

Сега е моментът извършеното при реструктурирането и реорганизацията на администрацията да продължи по специфичен начин и сред екипажите, в редовете на които трябва да останат само добрите специалисти. Изпълнителният директор Йонко Йонков приветства присъстващите и посочи, че тези срещи се превръщат в добра традиция, която ще бъде продължена в различни форми. Той заяви, че е приел предизвикателството да бъде изпълнителен директор на БМФ, защото не пред всеки се отваря възможността да работи за мениджмънта на

компания, която има повече от 115-годишна история зад гърба си.

Затова той апелира към капитаните и механиците за тяхната почтеност и професионализъм, за да може тази история да има своето достойно продължение. От своя страна управлението на фирмата гарантира навременното изплащане на заплатите и финансиране на обновлението на флота. Вярно, че компанията сега стои добре на пазара, но ѝ трябва нов имидж, а той се гради и с инвестиции в ново строителство.

Тодор Даскалов потвърди стремежа на Дирекция „Техническа експлоатация“ да не се допускат ника-



Председателят на Надзорния съвет Кирил Домусчиев вдигна на здравица и пожела на старшия команден състав от корабите на Параходството щастливо плаване.



кви разхищения при поддръжката на корабите, при достигането на добро качество на кораборемонта и при експлоатацията на плавателните съдове.

Времето за кораборемонт е съкратено до 15–20 дни, но няма никакво отстъпление при качеството на извършваните дейности. Този успех е постигнат и с помощта на старшия коман-

сти на компанията при снабдяването, логистиката и складовата база, ИТ-услугите за корабите и за администрацията, както и комуникационните системи, софтуерните решения, сервиза на радионавигационното и комуникационното оборудване. Независимо от икономическата криза и първоначално стресовата ситуация при реструктурирането на



Изпълнителният директор на Параходство БМФ АД Йонко Йонков апелира към капитаните и механиците за тяхната почтеност и професионализъм, за да може 115-годишната история на компанията да има своето достойно продължение.

ден състав, и на управляваните от тях екипажи. Важен фактор за мотивацията на екипажа е личният пример на капитана и на главния механик. Това правило е известно отдавна, но не бива да се забравя във всекидневието.

Александър А. Александров изтъкна, че дирекция „Снабдяване, ИТ и комуникации“ покрива всички дейно-

бреговия персонал (от 273 души преди приватизацията екипажът сега е от 42 специалисти), прекъсване в извършването на посочените дейности няма. Промените в процесите са извършвани в движение. Започва въвеждането на новата система Iridium OpenPort – последно поколение в сателитните комуникации.

➤ 4 стр.



СЛЕД ФИНАНСОВАТА СТАБИЛИЗАЦИЯ ИДВА РЕД НА ОБНОВЛЕНИЕТО НА ФЛОТА



Лъчезар Митев (вляво) посочи, че в направление „Плавсъстав“ няма приемни часове и приемни дни – всеки моряк от компанията може да дойде тук по всяко време и да получи необходимата му информация.

➤ 3 стр.

Тя дава и на екипажите възможности за лични комуникации по време на плаване (e-mail, internet, телефон) с предплатени карти и в същото време намалява ек-

зледна точка на разходите, така и от гледна точка на възможността за бързо реагиране при решаване на логистичен проблем. Разбира се, системата не е веднъж завинаги определена, тя търпи развитие и в това



Александър Александров (вляво) изтъкна, че новата система Iridium OpenPort (последно поколение в сателитните комуникации) дава и на екипажите възможности за лични комуникации по време на плаване.



Капитане, капитане...

плоатационните разходи за минута време. След анализиране на състоянието на складовата база е взето решение за поддържането на такава в Ротердам, което е много по-изгодно както от

отношение са много полезни предложенията, които всеки капитан прави в края на контракта.

Лъчезар Митев посочи, че в направление „Плавсъстав“ няма приемни часове и

приемни дни – всеки моряк от компанията може да дойде тук по всяко време и да получи необходимата му информация. Нещо повече, иницират се повече срещи с плавателния състав, за да може да се изясняват евентуални проблеми преди смяната на екипажите.

Обратната връзка е от важно значение за развитието на кадровия потенциал на компанията. Старшият команден състав на кораба е мениджърски екип, който не само управлява активи за милиони долари, но и носи отговорността за живота на членовете на целия екипаж. Едва ли са толкова много мениджърските екипи в България, натоварени с такива отговорности. Затова всички предложения, постъпили от старшия ко-

Майсторите-готвачи дадоха всичко от себе си, за да останат доволни капитаните и механиците.



манден състав за подобряване на работата, се разглеждат и обсъждат с най-голямо внимание. Стажантската програма е в ход, тя ще продължи и през следващия период, с което се ускоряват процесите за подмяна на екипажите.



Втората част на срещата продължи в празнично украсения ресторант „Кристал“.



За морските хора – морски блюда...



Отново стартира

СТАЖАНТСКАТА ПРОГРАМА НА БМФ АД

След период на прекъсване, предимно поради мерки за успешно преодоляване на кризисната ситуация в шипинга, през есента на 2009 г. отново стартира Стажантската програма на Параходство БМФ АД.

Условията, при които се обучават бъдещите офицерски кадри на дружеството, са коренно различни от тези, предлагани в последните години.

В основата на програмата е приетият в кадровата политика на дружеството принцип: обучението на младите специалисти е необходима инвестиция и първа стъпка в подбор на най-подходящите дипломанти на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ и Техническият университет – Варна, доказали желание за

морска кариера, наред с постигнатите добри академични знания по специалността, за която се подготвят.

Стажът на борда на корабите на дружеството е изцяло за сметка на Параходство БМФ АД, като в допълнение са осигурени стипендии за времето на борда в зависимост от степента на завършване на образованието и успеха на студентите.

Подборът на практиканти и стажанти включва студенти след успешно завършен 3-и, 4-и курс на редовно или заочно обучение или завършили студенти от специалностите: „Корабоходене“, „Корабни машини и механизми“ и „Електрообзавеждане на кораба“.

Стажантската програмата осигурява на одобрените стажанти:

- Придобиване на практически знания и опит на море;

- Осигуряване необходимия минимум плавателна практика и стаж за успешно дипломиране и придобиване на свидетелство за правоспособност от Изпълнителна агенция „Морска администрация“;

- Стипендия по време на плавателна практика или стаж;

- Работа с български екипажи;

- Гарантиран безсрочен договор за работа по специалността;

- Условия на труд и почивка, съобразени с последните Европейски директиви

и актуализираното българско законодателство – четиринадесетмесечни договори за работа на море;

- Възможност за бързо кариерно развитие.

Завърнаха се първите стажанти, завършили началния етап от своята морска практика, на море са шестима и се подготвя качването на следваща група заедно с планираните смени на екипажите.

Направление „Плавателна декларация“ декларира друг основен принцип на кадровата политика – предимство при включване в Стажантската програма на студенти, чиито родители са служители на дружеството.

Актуална информация за програмата може да се намери на www.navbul.com

НАГРАДИ ЗА КАПИТАНИ НА КОРАВИ:

За проявен професионализъм по време на плаване, на основание докладни записки на Митко Митев – ръководител на направление „Флот В“, и със заповед на изпълнителните директори на Параходство БМФ АД к.г.п. Христо Донеф и Йонко Йонков, са наградени: **Ангел Цветков Илиев** – капитан на м/к „Каменица“, за преминаване на 12.11.2009 г. на датския пролив Зунд, без пилот на борда; **Димитър Божидаров Сотиров** – капитан на м/к „Рила“, за преминаване на Босфора, северно направление, на 14.01.2010 г., без пилот на борда; за преминаване на Босфора, южно направление, на 12.09.2009 г. и 26.10.2009 г.; **Красимир Димитров Баев** – капитан на м/к „Рила“, за преминаване на Босфора, северно направление, на 7.03 т. г., без пилот на борда; за преминаване на Босфора, северно направление, на 4.04 т.г., без пилот на борда; **Радостин Жеков Жеков** – капитан на м/к „Милин камък“, за преминаване на 14.02.2010 г. на датския пролив Зунд, южно направление, без пилот на борда; **Митко Досев Бонев** – капитан на м/к „Капитан Георги Георгиев“, за преминаване на пролив Босфор, северно направление, на 4.03.2010 г., без пилот на борда; **Харант Саннат Меликов** – капитан на „Верила“, за преминаване на пролив Босфор в двете направления на 7.03, 15.03 и 14.04.2010 г. без пилот на борда; **Делян Михайлов Щерев** – капитан на м/к „Капитан Георги Георгиев“, преминаване на пролив Босфор, южно направление, на 5.04.2010 г., без пилот на борда; **Иван Дончев Чобанов** – капитан на м/к „Милин камък“, за преминаване на 4.04.2010 г. на датския пролив Зунд, южно направление, без пилот на борда; **Дарин Методиев Маринов** – капитан на м/к „Каменица“, за преминаване на 7.04.2010 г. на датския пролив Зунд, южно направление, без пилот на борда.

НАГРАДИХА ЧЛЕНОВЕ НА ЕКИПАЖА НА М/К „ХЕМУС“



Снимка shipspotting.com

По предложение на ръководителя на направление „Флот А“ Александър Христов и със заповед на изпълнителните директори на „Параходство БМФ“ АД к.г.п. Христо Донеф и Йонко Йонков, за отговорно и качествено почистване на хамбарите, събиране и изхвърляне на гънудж и опаковъчен материал от екипажа на м/к „Хемус“ са наградени с парични суми: **Пламен Любомиров Горунски** –

палубен боцман, **Димитър Петков Гайдаров** – корабен кормчия, **Борислав Василев Кюсев** – корабен кормчия, **Александър Христов Петров** – моряк, и **Владимир Магардичев Ованезов** – моряк-камериер.

Добросъвестната работа на моряците е подпомогнала своевременното изпълнение на поредната задача, поставена пред екипажа на м/к „Хемус“.



ЕФЕКТИВНИЯТ КОРАБОРЕМОНТ ПОЗВОЛИ КОРАБИТЕ ДА БЪДАТ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ ПО-ДЪЛЪГ ПЕРИОД

Изминалата 2009 година се оказа емблематична за Параходство БМФ АД. Тя премина в реструктуриране на компанията и в частност на дирекция „Техническа експлоатация“. В условията на тежка финансова криза, обхванала световния фрахтов пазар, беше жизнено необходимо за компанията да се намалят разходите за техническа експлоатация. Разходите за планови ремонти (докови и класови) са една голяма част от тях и те трябваше съществено да бъдат намалени. С тази цел към дирекцията беше създадено ново направление - „Кораборемонт“, под ръководството на инж. Димитър Тонев, чиято дейност е свързана с проучването на кораборемонтния пазар, с договарянето на цени и най-

благодарение на предварителната подготовка и съдействие от страна на екипажите преди и по време на ремонта. За намаляването на разходите за планови ремонти беше използван и друг свободен ресурс, а именно хората от плавателния състав, които бяха на разположение. При прилагането на новата организация на „плаващите бригади“, една голяма част от ремонтните работи бяха поверени на направление „Ремонтни бригади“, което значително намали разходите.

Възникналите проблеми в частта „Автоматика“ бяха решавани от „последните мохикани“ в тази много специфична област, където трудно може да се намери сервизно обслужване - инж. Атанас Наумов и инж. Ста-



Работен момент от ремонта на м/к „Георги Григоров“



Работен момент от ремонта на м/к „Адалберт Антонов“

вече с „близкото“ наблюдение на кораборемонта. Целта е да се плаща само за реално извършена работа.

Възползвайки се от новата конюнктура на кораборемонтния пазар през изминалата 2009 г., а именно намаленото търсене на кораборемонтни услуги (по-малък брой планирани ремонти) и увеличаването на броя на фирмите, желаещи да изпълняват тази дейност, а също и намаляването на цената на материалите, плановите ремонти бяха отпързувани на много добра за компанията цена.

Постигнатото намаление на цените с около 60 % беше особено важно за компанията през тази кризисна година. Намалени бяха и дните за ремонт с 54 %, което пък позволи корабите да бъдат в експлоатация по-дълъг период.

Това стана възможно

мен Стаменов. Работата по спасителните плотове и пожарогасителите по време на ремонтите беше поета от групата на Красимир Томов, което се оказа ефективно решение за допълнителни икономии.

Голяма част от специалистите в направление „Ремонтни бригади“ участваха не само в работите, свързани с тясната им специалност, но и във всички ремонтни дейности. Турбинистите Християн Каракостов и Румен Тодоров показа своята гъвкавост и професионални умения при ремонта на главен двигател, помпи и клапани.

В условията на финансова криза тези мерки доведоха до значително намаляване на разходите за планови ремонти, без да се правят компромиси със сигурността на кораба, регистровите изисквания и експлоатаци-

онната пригодност, което се потвърждава от квалификационните организации след края на ремонта.

инж. ТОДОР ДАСКАЛОВ,
директор на Дирекция
„Техническа експлоатация“

➤ 7 стр.



НЯМАМЕ ЗАДЪРЖАНИ КОРАБИ, ПЛАВАЩИ ПОД БЪЛГАРСКИ ФЛАГ

➤ 6 стр.



М/к „Агалберт Антонов“ по време на доковия му ремонт в ККЗ „МТГ - Делфин“.



Приемането на ремонта на рулевата машина на м/к „Козница“.

През месец януари 2010 г. беше декларирана нова политика по управление на Параходство БМФ по отношение на безопасността и опазването на околната среда. Промяната в политиката на Дружеството е във връзка с желанието на ръководството работата по управление на качеството да бъде съгласно променения стандарт **ISO 9001** и Параходство БМФ АД да бъде сертифицирано съгласно **ISO 9001:2008**. На първо място в целите на политиката е декларирано полагането на необходимите усилия за влизане на флага на Република България в „белия“ списък на Парижкия меморандум за разбирателство по линия на Държавния пристанищен контрол (**Paris MoU**). Целта на Дружеството по отношение на управлението на безопасността е утвърждаването на Параходство БМФ АД като корабособственик и мениджър **High Performance Company** по стандартите на същия Меморандум.

През цялата 2009 г. подготовката на корабите и представянето им по време на проверки по реда на държавния пристанищен

контрол, с цел влизане на България в „белия списък“ на страните от Парижкия меморандум, дадоха положителен резултат. За цялата 2009 година Дружеството няма задържани кораби, плаващи под български флаг.

Доказателство за ефикасността в работата по безопасността, качество и опазването на околната среда са резултатите от проведените годишни одити.

Пог ръководството и контрола на назначеното лице на брега на Дружеството к.г.п. Георги Цветков на 16 и 17 февруари 2010 г. представители на Германския Лоуд и Морската администрация извършиха планирания **ISM**-одит на Параходство БМФ АД за годишна заберка на **Document of Compliance** на сертификата по качество и одит по **ISO Standard 9001:2008** за преиздаване на сертификата по качество. Комбинираният одит премина успешно, като бяха забележени двата документа на Компанията без отбелязване на несъответствия в работата в Дружеството по Кодекса и Стандарта.

Navibulgar News



М/к „Агалберт Антонов“ по време на доковия му ремонт в ККЗ „МТГ - Делфин“.

За проявен висок професионализъм

НАГРАДИХА ДЕСЕТИМА ОТ ЕКИПАЖА НА М/К „ГЕОРГИ ГРИГОРОВ“



Със заповед на изпълнителните директори на Параходство БМФ АД к.г.п. Христо Донеv и г-н Йонко Йонков през м. януари 2010 г. бяха наградени 10 от членовете на екипажа на м/к „Георги Григоров“. Това стана по предложение на ръководителя на направление „Флот А“ к.г.п. Александър Христов.

В заповедта е посочено, че наградите са „за проявен висок професионализъм, съчетан със загриженост при

експлоатацията на кораба“. Награди получиха: к.г.п. Ивелин Иванов – капитан; к.г.п. Валери Чобанов – капитан; м.н.м. Костадин Рибаров – главен механик; Николаи Йорданов – корабен кърмчия; Цветан Цветков – корабен кърмчия; Щилиян Велчев – корабен кърмчия; Румен Бъчваров – моряк-камериер; Красимир Стефанов – моторист-огняр; Стефан Кръстев – моторист-огняр; Иван Калчев – моторист-огняр.

Navibulgar News



„ЛОЯЛНОСТ!“ Е МОТОТО НА НАПРАВЛЕНИЕ „ПЛАВСЪСТАВ“

През изминалите две години дружеството успешно се справя с икономическата криза, като една от най-големите частни български компании. Много усилия се положиха през този период както от бреговите служители, така и от плавсъстава на дружеството.

Освен желанието за справяне с проблемите чрез демонстриран висок професионализъм и увереност в ръководството на компанията, семейството на „Параходство БМФ“ АД удържа на

комфорт при формиране на екипажите на корабите и удържане на организация на 4-месечни рейсове, следвани от 4-месечна почивка – организация на труд, която в сегашните икономически условия е почти непосилна за повечето корабни компании.

В такъв момент в Направление „Плавсъстав“ бе пресечен опит за дестабилизиране на морския състав от страна на нелоялни служители.

Благоустройство на рутинни действия по проверка на

„Смяна на екипажи“ Валентин Проданов за извършване на дейност в ущърб на Параходството, придружена с изнасяне на информация и подтикване на моряци от дружеството да го напуснат, както и координатора по обучение и квалификация Иван Иванов.

Ръководството на Направление „Плавсъстав“ предприема всички законови мерки срещу извършителите на подобни деяния и за недопускането на такива действия в бъдеще.



бъдат безкомпромисни към такива действия и да участват активно в тяхното неутрализиране.

Лоялността към груже-



Капитанът на ферибота „Героите на Севастопол“ Николай Колев обсъжда с ръководителя на направление „Плавсъстав“ Лъчезар Митев предложения за кадрови промени в екипажа.



Експертът по кадрово осигуряване Петър Караиванов (вдясно) беседва с рулевия Димитър Я. Димитров за готовността му за следващия контракт.



Инспекторът по обучение и квалификация на плавсъстава Пламена Александрова никога не губи доброто си настроение в офиса.



Техническият сътрудник в картотеката на сектора „Административна дейност“ към отдел „Брегови ресурс, оценяване и заплащане“ Димитър Тонков е пример за акуратност в своята работа.

атаките на недоброжелатели и конкуренти благодарение на взаимно доверие и силно чувство за ЛОЯЛНОСТ.

Немалко промени бяха извършени за реструктуриране на бреговата организация на Направление „Плавсъстав“, включващи преразпределение на отговорности и задължения с цел постигане на по-голям

вътрешните процеси на бреговото управление се разкри, че част от служителите са обслужвали интересите на конкурентни фирми, вербувайки моряци от плавсъстава за работа извън БМФ и уронвайки престижа на дружеството.

След събиране на категорични доказателства на 17 март 2010 г. Параходство БМФ напусна експерта

Голямо е разочарование то от страна на колегите им, чийто ежедневен много часов труд е подложен на критики и съмнения заради действията на недобросъвестни колеги.

Призоваваме моряците от плавсъстава, които са голямата част от гружеството и са доказали своята лоялност в тежките времена на кризата, да

ството и колегите е едно от най-силните предимства в семейството на БМФ и си струва да бъде укрепвано посредством доверие и безкомпромисно отношение към всеки, който посегне на това безценно качество.

ЛЪЧЕЗАР МИТЕВ
ръководител
Направление
„Плавсъстав“



АДЕКВАТНИ МЕРКИ СРЕЩУ КРАЖБИТЕ И БЕЗОТЧЕТНОСТТА

Въпреки тежката икономическа криза, предприемите от ръководството на Параходство БМФ АД антикризисни мерки и наложената стриктна политика по контрол на наличностите и разходите, за голямо наше учудване все още сме свидетели на груби нарушения по отношение на отчетността и съхранението на активите на дружеството. За голямо съжаление и разочарование горепосочените нарушения са съпроводени и с кражба на активи от материално отговорното лице (МОЛ).

На 4 март 2010 г., при рутинна проверка от охраната на пропуската на централния вход на ПБМФ в края на работния ден, беше констатирано, че Петър Стойков (МОЛ на наличното гориво

в ПБМФ ние констатирахме, че през цялата 2009 г. замърите на горивото за аварийния агрегат не са били акуратно и правилно отчетени (като всички членове на инвентаризационните комисии са се преобладавали единствено на МОЛ П. Стойков), което е и предпоставка за изнасяне на констатирания незабеден излишък от 600 литра.

Взели сме възможно най-строгите мерки не само срещу материално отговорното лице, но и срещу всички членовете на инвентаризационната комисия, които със своето безотговорно и непрофесионално отношение са създали предпоставка за злоупотреба и оцетяване на компанията.

Извършената не на друго място, а в централния офис



Който лъже и краде – акула ще го изяде!

за нуждите на аварийния генератор и котлите за отопление, намиращи се в сградата на ПБМФ) изнася около шест литра гориво, укрито в работна чанта. След извършената проверка в помещението, които П. Стойков завежда, бяха открити още 17 литра, подготвени в туби за изнасяне.

Въпреки сравнително малките количества и ниската стойност, с която ПБМФ е оцетено, това е грубо нарушение, което по никакъв начин не може и няма да бъде толерирано и е изцяло в разрез с разбиранята на новото ръководство. Напротив, с пълна сила ще се приложат всички законово установени мерки за наказване на извършителите на подобни деяния и за предотвратяването им в бъдеще.

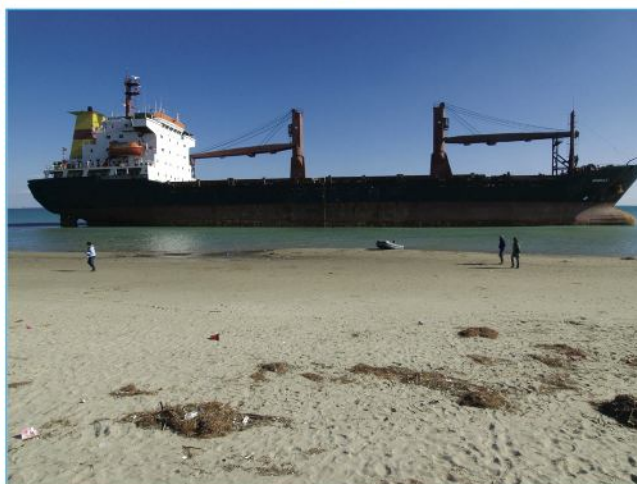
При последваща детайлна проверка на процедурите, инвентаризационните актове и наличностите на горива

на ПБМФ злоупотреба е абсолютно недопустима и е сигнал, въз основа на който трябва да си направим необходимите заключения и поуки, за да се вземат необходимите мерки за предотвратяване на подобни криминални прояви както в бреговите служби, така и на борда на корабите на ПБМФ.

Апелираме към всички служители в ПБМФ за лоялност, коректност и защитаване интересите на Компанията, като не се допускат действия, оцетяващи ПБМФ по какъвто и да било начин, което е важно условие за извеждане на дружеството не само от тежката икономическа криза, но и за преминаването на ПБМФ на челни позиции сред шипинговите компании в Европа.

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

Капитане, морето свърши!



“БУРГАС” ЗАСЕДНА НА ПЛИТЧИНА КРАЙ ТАРАНТО

Корабът “Бургас” на Параходство БМФ АД заседна на пясъчна плитчина край Таранто (Ионийско море) малко след полунощ на 10 март. Корабът е бил на котвена стоянка след разтоварване, в изчакване на направление за ново пристанище. При силен щорм корабът не успява да удржи позицията си и засяда на пясъчна плитчина. Няма сериозни поражения по корпуса и механизмите, няма пострадали сред 19-те членове на екипажа. Преди инцидента корабът е бил празен, без товар, под баласт.

Няма нищо вярно в съобщенията на италиански медии, че кораби на техните ВМС и на тяхната Брегова отбрана са се намесили и са

спомогнали за “овладяване на положението”. Не е вярно и това, че италиански военни кораби ще помогнат за издърпането на “Бургас”

От ръководството на Параходство БМФ АД веднага са предприети мерки за сключване на договор с буксирна компания, която да изтегли “Бургас” от плитчината. Капитан на кораба е Тодор Тодоров. От специализираните органи на Изпълнителна агенция “Морска администрация” и на Параходство БМФ АД се води разследване. След установяването на допуснатите неизпълнения на служебни задължения от съответните длъжностни лица ще бъде потърсена отговорност.

Navibulgar News

“Бургас” е многоцелеви кораб, построен е през 1987 г. в Испания, дедеуейт 8875 т. Дължината му е 123,60 м, широчината 21,0 м, максимално газене 8,0 м. С главен двигател 8L35MC MAN B&WW (построен в Полша) развива скорост до 14,7 възла. Известен период корабът е използван като контейнеровоз, а след закриването на VULCON отново е преустроен като многоцелеви кораб.



Очаквайте подробности по темата за произшествието с моторен кораб „Бургас” и за взетите мерки в следващия брой на Navibulgar News.



К.г.п. Николай Марчев навърши 70 години

К.г.п. Николай Марчев е роден на 25 февруари 1940 г. в с. Стралджа, Ямболско. Завършва ВВМУ "Н.И. Вапцаров" – Варна, през 1963 г. и постъпва в Параходство в "БМФ" като III помощник-капитан. Обстоятелствата налагат през



1967 г. като старши помощник-капитан да поеме командването на м/к "Осогово". Това го прави най-младият капитан в Параходството (27-годишен). През 1968 г. придобива правоспособност "капитан далечно плаване". Длъжността "капитан" изпълнява на корабите "Аргус", "Вола", "Филип Тотю", "Иван Загубански", "Козница", "Любен Каравелов", "Котел", "Родина", "Плиска", "Ловеч", "Георги Григоров", "Бълга-

рия", "Александър Димитров", "Димитровски комсомол", "Йордан Лютибродски". През 1975 г. приема м/к "Иван Загубански" в Херсон, тогава в СССР, а през 1977 г. – м/к "Любен Каравелов". От 15 октомври 1990 г. до 9 септември 1991 г. и от 3 февруари 1992 г. до 28 ноември 1993 г. плава под чужд флаг, след което отново е в плавсъстава на Параходството като капитан на м/к "Богдан" (на снимката долу) и м/к "Йордан Лютибродски". Освободен е от БМФ на 1 януари 2002 г. поради пенсиониране.

Наздраве и за много години, уважаеми капитан Марчев!

Navibulgar News



45 години от вдигането на флага на м/к „Перелик“

На 10 април 1965 г. в Хамбург е приет от български екипаж корабът „Алиот“ (по-късно – „Перелик“), построен през 1958 г. в Холандия. Първото му име е TWEELINGEN. След като е закупен от Държавното търговско предприятие „ТЕКСИМ“, през 1967 – 1968 г. носи името „Рона“. Плавателният съд е рудовоз с дегуейт 14 113 тона. Има пет хамбара с хидравлична система за бързо отваряне и затваряне на люковите закрития (за първи път в българското корабоплаване). Навигационното му обзавеждане е съвременно.

Битовите условия за екипажа са много добри. Дължината на кораба е 144,8 метра,

широчината – 18,4 метра, а газенето – 9,13 метра. С помощта на главния си двигател MAN (4670 к.с.) развива скорост до 15 възла.

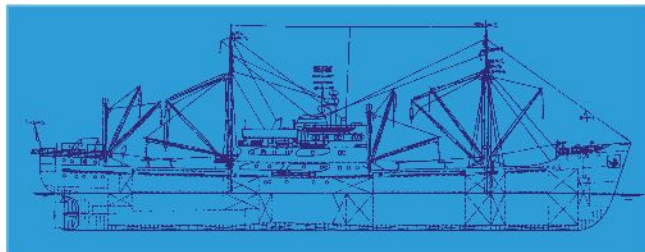
Тъй като и техническото състояние на кораба е много добро, той се смята и „за нещо като флагман на предприятието“ („ТЕКСИМ“), според изследователя Тремол Иванов.

След 1968 г. „Алиот“ („Рона“) е в състава на Параходство БМФ под името „Перелик“. Изключен е от състава на флота през 1987 г. и предаден за нарязване на рециркулацията в Алиага, Турция. През 1998 г. Параходство БМФ отново придобива свой кораб с името „Перелик“.

На снимката: „Перелик“ в Килския канал, снимката е направена на 6 април 1968 г., недалече от Рендсбург. Снимка shipspotting.com



45 години от вдигането на флага на м/к „Габрово“



На 28 април 1965 г. варненските корабостроители предават на Параходство БМФ моторен кораб „Габрово“ – последния от серията 3025-тонни кораби за генерални товари. Негова кръстница е Радка Караколева от Габрово, а първи командни кадри са капитан Стамен Райновски и главният механик Стефан Ковачев. Това е осмият кораб от тази серия, като четри от тези плавателни съдове: „Варна“ (1958 г.), „Бургас“ (1958 г.), „Сливен“ (1963 г.) и „Габрово“ (1965 г.) постъпват в състава на БМФ. „Габрово“ се отличава с останалите обаче по това, че двата главни двигателя SKL (произведени в тогавашната Германска демократична република) са заменени с един бавноходен „Зулцер“, което е голямо подобрение и повишава експло-

атационните качества на кораба. Останалите четри кораба от серията са предадени на Кореиската народна демократична република и на Чехословашката социалистическа република.

Серията 3025-тонни кораби за генерални товари са проект на Конструкторското бюро на КЗ „Г. Димитров“ – Варна, като главен конструктор на проекта 529А/ 529Б е инж. Ж. Тодоров. Корабите са тип двупалубен шелтърдек, едновинтов, с три трюма, бак, средна и кърмова рубка, машинното отделение е в средата на корпуса. Освен за генерални и наиспни товари, корабът е приспособен за превоз на дървен материал върху горна палуба. Районът на плаване е неограничен, а автономността – 100 дни. Люковите му покрития на

горна палуба са тип „МакГрегор“, а на долна палуба – обик-

новено, със сменяеми бимси. Екипажът му е от 32 души.



Ангелина Балтова – първата българка, стъпила на капитанския мостик като втори помощник-капитан на м/к „Габрово“, 1972 г. Снимката е от архива на Параходството.



НАГРАДНИ ЗНАЦИ

Отличия, получавани от служители
на Параходство БМФ до 1990 г.

Уважаеми читатели, **Navibulgar News** започва публикуването на поредица от материали, свързани с моралното стимулиране на служителите в Параходство БМФ в недалечното минало. Доказана практика в големите шипингови компании и днес е афиширането на приноса на техните служители за постигането на успехи в бизнеса и поощряването им далече не само с финансови средства. Притежаването на подобни символи е престижно за всеки морски човек, удостоен с тях, а съхраняването им е дълг на следващите поколения във фамилията. За съжаление през периода след 1989 г. тази практика с десетилетни традиции не бе продължена и е на път да потъне в забрава. А в старите отличия има и много рационални идеи, които могат да бъдат продължени и през XXI век. В този разговор много ще разчитаме на нашите читатели и сред флотските ветерани, и сред тези, които са съхранили отличия от своите родители, роднини и близки.



Започваме със знака "20 непрекъснати години в БМФ". Той е сред малкото отличия, произведени в две емисии, които външно се различават една от друга. Общото е дизайнът, а различното е металът, от който са изпълнени – тъмносив или светложълт. Знакът е кръг с диаметър 31 мм, тъмносив (светложълт) метал, с надпис: "Заслужил работник".

Върху лицевата част е изобразена адмиралтейска котва с въже, в скобата на котвата е поставена петолъчка. На гърба има надпис: "20 непрекъснати години в БМФ". Вдясно от цифрата 20 има петолъчка. Носачът е от светлосив (светложълт) метал, на ли-

цето върху тъмносин (светлосив) фон са изписани буквите "БМФ", а на гърба има запоена безопасна игла за закачане към греха. Дебелината на кръга е около 2 мм, а на носача – около 1 мм.

Знакът "15 непрекъснати



години в БМФ" е с дизайн, който е близък до този на знака "20 непрекъснати години в БМФ". Засега е издирена само една серия, изпълнена от тъмносив метал, което дава основание да се предположи, че и двата знака са били поръчани едновременно, а версията от светложълт метал на знака "20 непрекъснати години в БМФ" е поръчана ве-



роятно по-късно. Различното от предния знак в лицевата част е надписът: "За дългогодишен и доблестен труд", разположен в специално очертано поле от две вътрешни окръжности. Адмиралтейската котва върху



лицевата част е пропорционално намалена, а надписът на гърба се различава само с цифрата "15" вместо "20". Носачът е аналогичен на този, който е и на знака "20 непрекъснати години в БМФ".

Според сведенията на



флотски ветерани и двата знака са връчвани в периода преди 1990 г. в Деня на транспортния работник – 29 юни, по време на многолюдните тържествени събрания, завършващи с концерт по повод на професионалния празник, който се чества и от българските моряци от търговското корабплаване. На този етап няма издирена информация за тиража и за мястото на изработване на почетните знаци, които като правило през този период са поръчвани на Монетния двор в София.

Очакваме вашите информации и допълнения към вече публикуваното за тези и за други отличия, получавани от служителите на Параходство БМФ преди 1990 г. Редакцията благодари на флотския ветеран капитан Стефан Методиев и на служителите от компанията, които веднага откликнаха на нашата молба и ни предоставиха образци и сведения за отличията.

Navibulgar News
Продължава в следващия брой



Сувенир - пясъчен часовник „110 години Параходство БМФ“

Отбелязването на 110-ата годишнина от началото на морското търговско корабплаване у нас, чийто наследник днес е Параходство БМФ, бе съпроводено и с конкурс за морски сувенири, свързани с темата. Сега ви представяме уникален морски сувенир – пясъчен часовник, който не е бил одобрен от комисията, но заслужава вниманието



на колекционерите. За съжаление името на неговия автор не е запазено.

Миниатурният пясъчен часовник е с височина 12,5 см, а квадратните му основи са 7x7 см. Двете основи са свързани помежду си с четири кръгли стойки с диаметър 0,8 см. Всички тези елементи са изработе-



ни от дърво.

Двете „лица“ на пясъчния часовник са декорирани с по един медальон от светлосив метал, чието изображение съчетава стандартното лого на компанията с изписано търговското название на латиница **NAVIGATION MARITIME BULGARE VARNA**, цифри, фиксиращи юбилея – **1892 – 2002**, надпис на английски **110 YEARS**, а под тях – две лаврови клонки.

Интересна подробност са леките вдлъбнатини върху повърхността на медальоните (тип „едра шарка“), които са опит за символизирание на нещо – може би водни пръски върху илюминатор или нещо друго. Тялото на пясъчния часовник е изработено от прозрачно стъкло.

Navibulgar News



Представяме ви поета – капитан далечно плаване Дянко Кънчев ОТ ТОЗИ ОГЪН ВСЕКИ ЩЕ СЕ СТОПИ...

Дянко Кънчев е роден на 4 декември 1938 г. в с. Раданово, Велкопольска област. Баща му е главен технолог в мелница "Балкан", а майка му – магазинерка в "Градска търговия" – Мездра. В основното и в средното училище е отличник, а в тогавашната организация ДОСО завършва курсове по стрелково дело и противовъздушна и химическа защита. През 1956 г. постъпва като курсант във ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" – Варна. И тук е сред отличниците, прави и първите си успешни литературни опити (в тогавашните издания "Народна младеж", "Народна армия", "Народно дело", "Димитровска вахта"), но през м. февруари 1960 г. за закъснение от гарнизонен отпуск е изключен и приведен на военна служба в поделение 20550 на длъжност главен боцман на размагнитващ кораб. През м. май 1960 г. е уволнен в запаса със звание старшина I степен и с право заочно да завърши ВВМУ.

Малко известен факт е това, че веднага след уволнението си от военния флот Дянко Кънчев не започва веднага в търговското корабоплаване, а от 25 май до 15 септември 1960 г. е редактор на многотиражния вестник в с. Приселци, Варненско. На 15 септември 1960 г. е приет на работа в Паракходство "Български морски флот" като матрос II степен. Премъхва през длъжностите кърмчия III и I степен, а от 1 май 1964 г. е вече IV помощник-капитан, след завършването на ВВМУ. На 30 септември 1966 г. става трети помощник-капитан, а на 2 март 1967 г. – втори помощник-капитан на моторен танкер "Чумерна". На 6 юни 1968 г. е назначен за старши помощник-капитан на същия танкер, който е прегаден в състава на "Български танкерен флот" – Бургас. Капитанът на "Чумерна" Динчо Лютов пише в свой рапорт от 5 октомври 1968 г., с който иска повишаване на заплатата на Дянко Кънчев: "Като старши помощник се справя много добре с длъжността. Има необходимата теоретическа и практическа подготовка. Работи непрекъснато за повишаване на квалификацията си. С подчинените си работи добре. Дисциплиниран и изпълнителен. Допринася много за добрата експлоатация на кораба".



Съгласно тогавашните рангове на длъжностите за командния състав на 10 февруари 1970 г. Дянко Кънчев е преназначен от старши помощник-капитан II категория на втори помощник-капитан I категория и е преместен на по-голям кораб – танкера "Дунав". И тук се проявява като добър професионалист, но тези качества му правят лоша услуга. Капитанът на кораба – Стоян Тодоров, за да може да разчита на него винаги, го "пропуска" в графика за отпуски и почивки. Конфликтът е неизбежен. На 6 февруари 1972 г. излиза на брега заедно с останалите членове на екипажа в Ново-

дишна танкерна практика, изпълнява задълженията си като старши помощник-капитан със знание и умение. Има добра практическа подготовка и твърди практически навики. Енергичен, деен в работата си и строго вискателен към подчинените си. Познава основно кораба и специфичните му качества. Изготвените от него карго-планове се отличават с детайлна изработка и прецизност. Владее английски език в степен, позволяваща му свободно да изпълнява задълженията си. Всичко това го прави един желан старши помощник-капитан на всеки кораб." В предложението за издигането му на длъжност капитан (към 1 октомври 1974 г.) на танкера "Чумерна" в графата "Обществена дейност" е записано: "Със своите дарби на литератор и художник е бил пръв във всички мероприятия". От

"Трансимпекс" да плава като капитан на кубейтския танкер ВАНРА. След завръщането си поема командването на моторния танкер "Марица", а през 1987 г. – на танкера "Струма". През 1989 г. се завръща на 100 000-тонния "Хан Аспарух". На 24 януари 1990 г. Паракходство БМФ отново изпраща капитан Дянко Кънчев на плаване под чужд флаг – командва танкера ARARAT на "Зодиак Маритим". След завръщането си последователно е капитан на "Камчия" и "Батова".

Пенсиониран е на 21 февруари 1997 г. Съдбата обаче не му отрежда възможността да се радва на старшини. Капитан Дянко Кънчев отплава във вечността месец по-късно: на 22 март 1997 г.

Поетът – бъдещ морски капитан, издава първата си стихосбирка "Дим на хоризонта" през 1962 г. (ДИ – Варна).

По негови текстове са написани популярни за времето си песни. Желанието му да напише още две книги – една поетична и още една, в която да опише своя моряшки опит от плаването си с различни кораби, остава неосъществено. Посмъртно, през 1998 г., издателска къща "Гebra" издава "Дим на хоризонта" (преговор Александр Велков). Това заглавие, според поета Илия Буржев, е маринистична метафора:

същата година Дянко Кънчев е шурман далечно плаване.

На 1 октомври 1977 г. той е назначен за старши помощник-капитан на големия тогавашните представи мо-

"Тя подсказва за далечина, за морска шир с романтичен привкус" (сп. "Море", кн. 3-4, 1998 г.). Това със сигурност ще усетят и нашите читатели, които ще се запознаят



росийск с разрешение да отсъства от кораба до 24.00 ч. на същия ден. Завръща се на другия ден в 10.00 ч., като не дава никакви обяснения на капитана. Последва рапорт го главния директор на "Български танкерен флот" и заповед за наказание със "строга мъдрене". В обяснението си Дянко Кънчев не отрича закъснението, но посочва и прегората, която го е обхванала, и необходимостта да излезе в почивка, като изрично моли да не бъде назначаван на кораб, чиито капитан е Стоян Тодоров... Наказанието си е наказание, но и желанието на Дянко Кънчев е изпълнено. Завръща се като старши помощник-капитан на "Чумерна". Това става пак през 1972 г., когато успешно завършва ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" като заочник.

В следващата служебна характеристика, подписана от капитана на "Чумерна" – Иван Господинев, се посочва: "Дянко Кънчев е с почти 10-го-



моторен танкер "Осьм". На 17 октомври 1981 г. на него е поверено командването на моторния танкер "Хан Аспарух". От 3 март 1984 до 3 декември 1984 г. е изпратен чрез

или ще си припомнят още веднъж неговите великолепни стихове.

АТАНАС ПАНАЙОТОВ

► 13 стр.



Представяме ви поета – капитан далечно плаване Дянко Кънчев ИЗБРАНО ОТ „ДИМ НА ХОРИЗОНТА“

Изповед

След бурята
вълните ме изхвърлиха на бряг,
безлюден и изпълнен с неизвестност.
Морето ме пожали,
но ме осъди на изгнание.
О, ако на мястото ми беше друг,
Той би изринал хиляди проклетия,
Той би напсувал цялата вселена,
той би разтворил своите обятия,
за да презърне семен път водата
и да не гледа повече пустинята,
която му предлагаше надежди.
Но аз благодарих.
Аз даже се прекръстих,
макар че и до днес не вярвам в бога.
Тъй много се зарадвах, че съм жив!
Течеше времето
и ден след ден
в сърцето ми изгаряха съмнения,
в сърцето ми се раждаха надежди,
копнежите изтласкваха тревогата.
И тази жажда за живот,
с която съм закърмен от детинство –
единствената моя скъпоценност,
с която никога не ще се разделя,
отново надделя и ме накара
ръцете си във мачти да превърна,
сърцето си в мотор,
душата си в платна,
за да направя мъничката лодка,
която да ме върне пак при хората.
Просторите са моите свидетели!
Те знаят как кървяха моите нокти.
Как никнеха от ден на ден мазолите
като брадавици в моряшките ми длани,
как с рани се покриваха гърдите ми,
как бръчките плетяха по лицето ми
въжета за спасителната лодка.

Просторите са моите свидетели!

Аз свърших.
Лодката ми е готова. Отново тръгвам
своя бряг да търся,
приятели, с които ме делят
стоици мили и желания.
Аз тръгвам
и компас ми е надеждата.
Но ако в пътя пак ме стигне буря
и лодката ми на трески превърне,
приятели,
от вас аз малко искам.
Сберете само нейните отломки
и на брега стъкнете огън.
От този огън всеки ще се стопли...



Пролет в морето

Каква ти пролет! Десет тежки дни
над нас небето с мълнии се кръсти
и вместо цвят студените вълни
по палубата сол и пяна пръскаат.

Каква ти пролет! Пролет ще е там,
когато стигнем своя бряг жагуван
и под разцъфналия ябълков таван
едни любими устни разцелуваме.

Откритие

Ако те сравня със звезда,
тя ще е Сириус.
Ако те сравня с птица,
тя ще е чайка.
Ако те сравня с растение,
то ще е жито.
Ако те сравня...
Южен вятър,
далечно море,
бяла нощ,
тиха музика...
Остарели, праисторически символи.
Те лежат покрай мен хаотично
разхвърляни.

Те приличат на бурно море,
изведнъж вкаменяло
и ми пречат да стигна
до моята светла Колхида.
И ми пречеа...
Знаеш ли, аз я достигнах.
Като златно руно
ти лежиш на ръцете ми тръпнещи
и очите ти пълни с нямо учудване
ме сродяват с дълбоката мъдрост.

Прощаване

Недей да казваш:
"Нямам вече син."
Сълзите ти не ще ме върнат, мамо.
Един съм ти,
но няма да се върна,
защото моето призвание ме вика.

Недей да казваш:
"Тук е твоят дом."

Не, моят дом са
пътищата сини
по всички ширини и
дължини,
където белият ми
кораб ще премине.

Не ми е нужно
тихото огнище.
Благословията
ми искам само.
Не ми я даваш.
Нищо!
Тръгвам!
Сбогом, мамо!

Прозорецът

Един прозорец в нощите не гасне.
Един прозорец свети към морето
и неговата бледа светлина
се гони по водата с ветровете.
Един прозорец с вдигнати пердетата,
с отпечатъци от устни и ръце,
с тревогата на любещо сърце
и със едно очакване голямо!
Един прозорец в нощите не гасне.
И може да са черни всички нощи,
да скриват облаци луната и звездите,
на мен ми стига тая светлина,
за да намеря пътя във морето,
да победя вълните
и да избягам от коварната милувка на
скалите.
Моряци,
ако нощем минете
край моя град по пътищата сини,
нагуйте паракорните сирени
и поздравете тая светла обич,
превърнала в маяк един прозорец,
един прозорец, който не угасва!

Признание*

Не ме гледай с такива очи възхитени.
Аз не съм от романите стари излезъл,
нито зная ками да забивам по реите,
нито в чуждите кръчми жени са ме
глезили.

Друг е смисълът, който посея
като семе сърцето ми в синята угар.
Ако жертвах прескъпи неща върху кея,
то не бе за една авантюра.

Просто имах кураж да застана
в тази битка за нашето утре
там, където не стигат и дъгата
и са нужни мъже, а не трупове.

Може би тя е пак романтична
тази нова съдба на моряка.
Ако можеш, затуй ме обичай.
Ако можеш, затуй ме очаквай.

* *Нашият редовен читател к.г.п. Николай Йовчев ни изпрати стихотворението "ПРИЗНАНИЕ" от капитан Дянко Кънчев, което той е прочел през 1963 г. в стенвестника на параход „България“ (тогава под командването на к.г.п. Димитър Свещаров). Всички останали поетични творби, които поместваме, са от стихосбирката „Дим на хоризонта“.*

Navbulgar News благодари на к.г.п. Николай Йовчев и призовава всички свои читатели, които са познавали капитан Дянко Кънчев, да ни пишат – какви спомени имат от него, запазили ли са някакви фотографии или други неизвестни на широката аудитория стихове.



ОТКРИТИЯ ВЪВ ФОТОАРХИВА НА К.Д.П. ДИМИТЪР СВЕЩАРОВ



Уважаеми читатели,
От този брой започваме рубриката „Стар албум“, в която ще поместваме интересни фотографии от живота на екипажите на Параходство БМФ от близкото и далечно минало, от кариерата на изявени капитани и механици. Редакцията на **Navibulgar News** изказва своята благодарност на г-н Пламен Свещаров, който се отзова на нашата молба и ни предостави интересни фотографии от албума на своя баща.

К.г.п. Димитър Георгиев Свещаров е роден на 1 март 1931 г. в Никопол. Завършва Военноморското училище „Н. Й. Вапцаров“ във Варна през 1953 г. В Параходство „Български морски флот“ постъпва през 1954 г. като ста-

жант-капитан. През 1956 г. е капитан на гемията „Угарник“. Правоспособност „капитан далечно плаване“ придобива на 1 юли 1961 г. Длъжността капитан изпълнява на параходите „Христо Смирненски“ и „Шипка“, на моторните кораби „Бачо Киро“, „Русе“, „Христо Ботев“. През 1963 г. приема м/к „Бачо Киро“ в Ротердам, Холандия, а през 1966 г. – м/к „Русе“ в Анверс, Белгия. Освободен е от Параходство БМФ през 1968 г. От същата година е експерт в Държавната инспекция по корабоплаването – Варна, а от 1970 г. – началник на отдел „Сигурност на корабоплаването“ в Стопанското обединение „Воден транспорт“. От 1971 г. е капитан в „Портов флот“ – Варна.

Очакваме вашите идеи и предложения за реализирането на новата рубрика в следващите броеве на изданието.

Navibulgar News



Нептунново тържество на борда на м/к „В. Левски“ при преминаването на екватора, 19 януари 1958 г., 18,30 ч. Кап. Свещаров е вляво.





СПЕЦИАЛНИЯТ СУВЕНИР-КОТВА, ВРЪЧЕН НА ВЕТЕРАНА ОТ БМФ ИВАН САВОВ-ФРАНКОТО

Специалният сувенир – котва, който виждате на снимката, е бил връчен през 1972 г. при пенсионирането на старшия камериер Иван Савов Петров (Франкото). Котвата е масивна, изработена е от бронз (или месинг), височината на щока е 13 см, като неправилният паралелепипед на върха (до шегела) е широк 1 см, а до рога е широк 1,4 см. Двете стени на паралелепипеда (лице и гръб) са правилни правоъгълници с основа 1 см, като върху тях има съответно вдълбан нагпис „БМФ

Варна” и „NAVIBULGAR”.

Котвата се раздвъжва (както рога, така и шегелът). Разстоянието между върховете на рога е 6



см. Разстоянието от върха на рога на котвата до основата ѝ е 7,5 см. Сувенирът е разположен в специално изработена подаръчна кутия (отвън е червена, а отвътре – черна). На лицевата страна на кутията върху стилизирано изображение на флаг са изписани сближените латински букви „N” и „B” (NaviBulgar) и „БМФ Варна”.

Никъде върху котвата-сувенир няма отбелязан по какъвто и да е начин нейни-

ят производител.

Според спомени на флотски ветерани, подобни сувенири по това време са поръчвани на специализирани магазини в Истанбул чрез агента на Параходството там. Нагписът върху тях е слаган допълнително. Най-вероятно у нас е изработвана само специалната кутия за помещаване на сувенира. Според наследници на Иван Савов-Франкото обаче котвата-сувенир е била по-различна от тази, която представяме на снимката. Те твърдят, че котвата е почти същата, но е била или златна, или позлатена. Няколко години след смъртта на Франкото котвата е била взета вероятно от мними представители на БМФ, уж за да бъде използвана като обра-



Почетният знак "Отличен работник на водния транспорт", с който е удостоен Иван Савов-Франкото

КОЙ Е ИВАН САВОВ – ФРАНКОТО?



Иван Савов Петров е роден на 25 август 1909 г. в Русе. Трудовата му биография започва твърде рано – от 1923 г., едва 14-годишен, той вече е работник във фабрика "П. Балевски" – Троян, а по-късно във фабрика "Царевич" – Самоков. През 1925 и 1926 г. е помощник-шофьор, а от 1926 до 1929 г. е шофьор в Ловеч. След уволнението си от Трудови вой-

ски, където отбива военната си служба, през 1931 г. започва работа като помощник-камериер на корабите от Българското търговско параходно дружество. От 23 декември 1947 г. е бюфетчик, а след това старши камериер на корабите от Параходство "Български морски флот". Освободен е от Параходството на 1 ноември 1972 г. – след 41 години стаж на българските търговски кораби.

От запазените архивни документи узнаваме, че Иван Савов Петров, много повече известен като "Франкото", е плавал на различни кораби на БТПД и БМФ, като на повечето от тях се е задържал по няколко години: м/к "Варна" (1960 г.), м/к "Никола Вапцаров" (1962 – 1964 г.). На 25 декември 1964 г. се пенсионира, но още от 5 януари 1965 г. е назначен отново на работа в БМФ. От 1969 г. е на борда на м/к "Афелион", който от 1971 г. е м/к "Враца". Трудо-

вите му характеристики са безупречни, а моралните поощрения са в духа на онова време: многократно е обявяван за ударник и е удостоен с почетната значка "За продължителна работа в Параходството" (така е записано в характеристиките му) и с почетния знак "Отличен работник на водния транспорт".

И тримата му синове: Кирил, Георги и Сава, продължават семейната традиция и също стават моряци от плавсъстава на Параходството. До края на живота си Франкото остава верен на своята любов към морето и на своята принадлежност към голямото семейство на моряците от БМФ. През лятото всеки ден той посреща и изпраща пътническите корабчета на БМФ, които акостират на пирса на тогавашния курорт "Дружба", като доброволно изпълнява задължението на "швартова команда".

Navibulgar News

зец за изработване на други подобни сувенири, а след това им е върната тази. Тя като документи за подобни действия няма, приемаме това сведение само като информация.

Но апелираме към флотските ветерани да ни дадат повече сведения за този и за други паметни сувенири, за които си спомнят или съхраняват.



Редакцията на Navibulgar News изказва специална благодарност на майор Иван Савов – офицер от ВМС и внук на Иван Савов-Франкото, за предоставената възможност да се запознаем с интересния паметен сувенир. Данните за интересната биография на дядо му намерихме в архива на Параходство БМФ АД.



НОВИЯТ КОВЧЕГ И МОРСКОТО ЗАСТРАХОВАНИЕ

Нашият роден морски бизнес вече много пъти е показвал, че може да съществува без най-различни необходими неща: без модерна национална морска политика, без съгласие, мир и любов със софийското началство и т.н., но без застрахователите няма как да се мине. А истинските застрахователи ненапрочно смятат, че разполагат с пълните данни за решително всички корабкрушения, бивали някога под слънцето.

Ето какво е написало неотдавна по този повод украинското специализирано аналитично издание „Морско обозрение“ (със съкращения):

Клиент на застрахователно дружество на шега се обърнал към него с въпрос по случая „Ноев ковчег“. И ето какво получил като отговор:

„Ноев ковчег“, построен в 2488 г. пр. н. е. Място на постройката – Централна Азия. Материал на корпуса – дърво „гофер“, корпусът е обработен със смола. Дължина 135 м (300 лакти); ширина 22.5 м (50 лакти); височина на борда 13.5 м (30 лакти). Две палуби, два отсека, един люк. Товарен кораб, предназначен за превоз на живи животни. Собственост: Ной и синовете. Последна информация – засядане на плитчина, недалеч от планината Арапат.

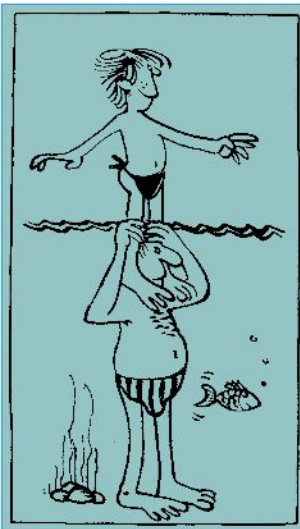
Допълнителна информация: Съгът е построен по специален контракт за пре-

воз на товари по море (Contract of affreightment). В договора не са указани ясно сталийното време, датата на кансейлинга, както и детайли по предполагаемия рейс. След внимателно запознаване с контракта корабособственикът приел да изпълни и задълженията на капитан. Товарът и запасите са натоварени на кораба под наблюдението и талиманския контрол на трима помощник-капитани.

Когато рейсът започнал, капитанът си дал сметка, че макар описанията за кораба и товара в Charter Party да били достатъчно обширни, той нямал представа за продължителността на рейса, а пристанищата за разтоварване не били ясно посочени. В знак на загриженост той изпратил три писма (по един гарван и с два гълъба), след което било номинирано безопасно пристанище и товарът – разтоварен.

От радост, че опасният рейс е приключил успешно, капитанът не се е досещал, че е разтоварил, без да получи разписка за товара и няма достатъчно информация за притежателя му. Тъй като в коносамента (Bill of Lading) също нямало посочени условия за фрахта, капитанът в крайна сметка така и не го получил.

ИЗТОЧНИК: Светата Библия, книга „Битие“.
Издирил: ЯНЧО БАКАЛОВ



МОРЯШКИ ПОГОВОРКИ (Подборка от преди 110 години)



Преди повече от 110 години пасторът на пристанищния град Мариенхафен в Германия – Виард Люпес, започнал да събира моряшки поговорки от езиците, които владеел. Той знаел и романските (латински, френски, испански, италиански, румънски), и германските езици (немски, английски, шведски, норвежки, датски, фламандски). Колекцията на пастора е публикувана в сп. „Марине Рундшау“ („Морски преглед“) през 1899 и 1900 г. През същата 1900 г. списанието издава част от фолклорното богатство на тези народи и във вид на сборник с моряшки поговорки. Предлагаме ви някои от тях.

- За лошите моряци всички ветрове са насрещни.
- Пияният няма кормило.
- Бъди предпазлив с хора, които ти подаряват кораб, а самите те остават на брега.
- Понеже всички се ядат важни, никой не иска да върже логката.
- Каквото мъжът донася с кораб, жената изнася с орехова черупка.
- Корабът зависи повече от кормилото, отколкото кормилото от кораба.
- Не може да се плава там, където всички искат да плават.
- Човек се научава най-бързо да плава тогава, когато водата му стигне до устата.
- Глупците мътят водата, а умните ловят риба.
- Паметта е като рибарска мрежа – едно задържа, друго минава през нея.

ВИЦОВЕ

Спират един кораб за митническа проверка... Качва се митничарят и пита капитана на кораба:

- Наркотици?
- Да, ето, два килограма чист кокаин – отговаря капитана и показва пакет ...
- Митничарят (учудено):
- А оръжие?
- Да – ето два „Калашников“ и един „Макаров“ ...
- Митничарят (ядосан):
- Ами валута?
- Разбира се – отговаря капитанът и вади едно куфарче, пълно с долари.
- Митничарят (шашнат):
- И всичко това е ваше?
- Не – казва капитанът, – това е ваше, моето си е в трюма...

☺☺☺

- Моряк-пенсионер влиза в приемната на доктора.
- Какво ви безпокои? – интересува се докторът.
- Ами тука, нещо, сърцето не ми е наред.
- В какво се изразява проблемът?



– Задъхвам се, губя сили, а на младини, като кръстосвах по моретата... Сега на първата още съм без проблеми, на втората с усиле, а на третата никак не мога да се кача!

- Е-е-е-е, че на вашите 70 години грях е да се жалвате, уважаеми. Аз съм само на 30, а едва за една ми стига. Забивдам ви.
- Докторе, за какво говориш? – изпшква старият моряк.
- За жени, естествено.
- А-а-а, аз за стълбицето бе! ...

