



# NAVIBULGAR

## news

Издание на Параходство Български морски флот АД

м. юни 2011 г.

№8

## НОВА УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА

• В БРОЯ •

## В ПАРАХОДСТВО БМФ АД



**ФЕРИБОТНОТО ПЛАВАНЕ:**  
стабилизиране и развитие

**КОРАБО-РЕМОНТЪТ В БМФ ПРЕЗ 2010 г. - само в български заводи!**

➤ 4 стр.

**ДАРЕНИЕ...**

➤ 10 стр.



От 2 май 2011 г. в Параходство БМФ АД – Варна, е в сила нова управленска структура. Промяната се наложи от необходимостта за подобряване на организацията на мениджмънта по такъв начин, че компанията да функционира максимално ефективно, както показва опитът на водещите компании в света на шипинга.

Промените включват създаването на нова дирекция: Дирекция "Търговска експлоатация". Нейната цел е упражняването на пълен контрол върху търговската експлоатация на корабите: от сключването на договори за превоз на стоки до приключването им във всички аспекти – навига-

ция, товаро-разтоварни дейности, финанси. В дирекцията са обособени две направления: Направление "Чарٹرинг", което отговаря за търговските договори на корабите на БМФ, и Направление "Оперативно", което обезпечава изпълнението на сключените договори. За директор на Дирекция "Търговска експлоатация" е определен Емил Колев. Направление "Чарٹرинг" се оглавява от Росен Костурков, а Направление "Оперативно" – от Димитър Попов. В изпълнение на своите цели Дирекцията е в непрекъснат контакт със Заграничните гружества на БМФ.

В Заграничните гружества на БМФ също на-

стъпиха кадрови промени. Новият директор на BBSS London е Анжел Динков, а на Navibulgar Deutschland е Борислав Михайлов.

Дирекция "Техническа експлоатация" с директор Тодор Даскалов създава структурата от три флотилии ("А", "В", "С") за техническа експлоатация и обслужване плюс Направление "Поддръжка" и Направление "Корабостроене". Флотилиите се оглавяват съответно от Иван Карчев, Митко Митев и Свилен Дойков. Остава Направление "Ново строителство", оглавявано от Димитър Тонев, и Направление "ОКТОФ", оглавявано от Зарко Христов.

➤ 2 стр.



След ремонта в завода на МТГ „Делфин“ АД м/к „Свилен Русев“ се отправя за извършването на поредния рейс.

Снимка ПРЕСИЯН ПАНАЙОТОВ





# ЗАСЛУЖЕНИ НАГРАДИ ЗА ДОКАЗАН ПРОФЕСИОНАЛИЗЪМ НА МОРЕ

От началото на тази година повече от 60 морски лица от Параходство БМФ АД бяха отличени с награди за доказан професионализъм на море. Сред тях са капитаните далечно плаване: Николай В. Станев (м/к „Верила“), Георги М. Щерев (м/к „Вола 1“), Младен Зл. Тодоров (м/к „Варна“), Светослав Н. Цонков (м/к „Витоша“), Николай Ал. Иванов (м/к „Йордан Лютибродски“), Ангел Ян. Ангелов (м/к „Козница“), Николай Д. Николов (м/к „Люлин“), Светлозар Д. Тенев (м/к „Милин камък“), Лъчезар Л. Дойчинов (м/к Муджур“), Димчо Й. Димов (м/к „Околчица“), Валентин Г. Кацарски (м/к „Персенк“), Камен П. Пенев (м/к „Персенк“), Валентин Д. Денчев (м/к „Плана“), Огнян Ас. Николов (м/к „Рожен“), Виктор Здр. Кушев (м/к „Рожен“), Илья Н. Кожухаров (м/к „Родопи“), Иван Г. Господинов (м/к „Родопи“), Ивайло Ал. Иванов (м/к „Родина“), Здравко М. Христов (м/к „Славянка“), Пламен Ив. Петков (м/к „Странджа“), Делян М. Щерев (м/к „Странджа“), Тодор М. Милев (м/к „Стара планина“), Красимир Д. Баев (м/к „Свилен Русев“), Константин П. Димитров (м/к „Тетевен“), Детелин Н. Стоянов (м/к „Царевец“).

Сред наградените главни механици са: Павлин К. Йорданов (м/к „Люлин“), Борислав М. Борисов (м/к „Рожен“), Тошко Г. Тонков (м/к „Родина“), Пламен Р. Кожухаров (м/к „Стара планина“). Награди получиха старши

помощник-капитаните Любомир Л. Манчев (м/к „България“) и Николай П. Атанасов (м/к „Свилен Русев“), вторият помощник-капитан Красимир Ем. Райчев (м/к „Люлин“), вторият механик Руслан Кр. Кръстев (м/к „Люлин“) и ел. механикът Николай Ат. Атанасов (м/к „Свилен Русев“).

Най-голям е списъкът на наградените от екипажа на м/к „България“: Боян Хр. Николов (палубен боцман), боцмана Веселин Сл. Масларев, корабните кормчици Веселин М. Ралчев, Андрей Н. Андриев, Димитър Ф. Того-

ров, Георги Ив. Танчев, Спас М. Грозданов, Светослав Й. Василев, корабните мотористи Тошко Г. Карастайков, Румен Й. Кръстев, Светослав Н. Василев, Георги Р. Василев, моряците Красен Ив. Панов, Александър Авр. Станев, Христо Николов Купенов и кораборемонтчика Георги Р. Василев.

Заслужени награди получиха също членове на екипажа на м/к „Свилен Русев“: боцманът Ивайло Ст. Иванов, корабните кормчици Стефан Ил. Иванов, Веселин Ж. Чикъкчиев и Павлин М. Токушев, морякът Живко П. Иванов и кораборемонтчикът Илия Д. Терзиев.

Navibulgar News



На снимката:  
Ръководителят на Флотилия „С“ Свилен Дойков (вляво)  
и главният механик на м/к „Царевец“ Николай Станков

## НОВА УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА В ПБМФ АД

► 1 стр.

Запазва се структурата в Дирекция „Снабдяване, ИТ и комуникации“ с директор Александър Александров, както и тази на Дирекция „Финанси“ с директор Златина Ангелова.

Остава в сила принципът хората, които обслужват един и същи кораб, да стоят на съседни работни места за осъществяването на по-добра координация.

Ръководството на компанията е убедено, че новата структура ще допринесе за налагането на по-добра организация на дейностите в Параходството, което ще има положителен ефект както като финансов резултат, така и като поддържане на вече изградения добър имидж пред партньорите на БМФ.

Navibulgar News

## Връчиха нагръден знак на главния механик Николай Станков

Ръководителят на Флотилия „С“ Свилен Дойков връчи нагръдния знак „Механик неограничени мощности в Параходство БМФ АД“ на главния механик на м/к „Царевец“ Николай Стефанов Станков и му благодари за постигнатите резултати в неговата дейност.

Знакът му се връчва за проявени през последните години професионализъм, инициативност и находчивост по време на експлоатацията на кораба.

Николай Станков завършва ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ през 1995 г. Започва като четвърти механик на корабите на Параходство БМФ и през 2006 г. достига до главен механик. От 2008 г. е главен механик на м/к „Царевец“. Преди това е бил на моторните кораби „Родина III“, „Александър Димитров“, „Димитровски комсомол“, „Йордан Лютибродски“, „Агалберт Антонов“, „България III“, „София“, „Вола 1“ и „Булпрайг“.

Navibulgar News





# ФЕРИБОТНОТО ПЛАВАНЕ В ПАРАХОДСТВО БМФ АД:

## стабилизиране и развитие, насочено към нови линии

Известно е, че нашите фериботни кораби обслужват търговията между държави с недобре развити икономики, в които световната икономическа криза не само дойде със закъснение, но и все още е в разгара си.

Въпреки това успяхме да доведем резултатите от експлоатацията им до трайни положителни стойности. За постигането на тези резултати спомогнаха на първо място усилията на висшето ръководство на Паракходство БМФ АД, както и подкрепата на държавата.

От друга страна, като важен фактор за постигнатите добри резултати бих посочил заслугата на екипа на направление „Фериботи“ и правилната маркетингова политика, водена от страна на направлението, изразяваща се в презентирание и популяризиране на извършваните фериботни услуги и приличането на допълнителни товари.

Въпреки това успяхме да доведем резултатите от експлоатацията им до трайни положителни стойности. За постигането на тези резултати спомогнаха на първо място усилията на висшето ръководство на Паракходство БМФ АД, както и подкрепата на държавата.



ГЕРОИТЕ НА ОДЕСА  
ВАРНА  
IMO 702894



### BLACK SEA REGULAR FERRY SERVICES

VARNA - POTI - VARNA - NEW  
ILYICHEVSK - BATUMI - ILYICHEVSK  
ILYICHEVSK - DERINCE - VARNA - ILYICHEVSK  
KERCH - POTI - KERCH



С цел оптимизиране на разходите и отчитайки факта, че дейността е обща с украинския ни партньор СК „Укрферри“, взехме решение всяка страна да представя и другата при участия в международни панаири и изложения. Като пример за това са последните участия на международното изложение в Москва „Trans Russia 2011“, където участваха украинските ни партньори, а ние представяхме обща дейност в Мюнхен, Германия, на световното изложение „Transport Logistic 2011“.

От м. март 2011 г. за по-добро обслужване на товаропотока между България и Грузия и с цел привличане на допълнителни товари започнахме да извършваме преки рейсове по линията Варна – Потие – Варна. Целта ни е да привлечем транзитни товари от Европа към кавказките

републики и Средна Азия.

Откриването на тази линия беше забелязано и от Европейската комисия в Брюксел, тъй като тя е част от коридора ТРАСЕКА и съществуват европейски проекти „Кратки морски маистрали в Черно море“ за развитието ѝ. Бяхме поканени на организирана среща от Европейската комисия в Брюксел, на която презентирахме цялостната ни дейност по фериботни превози в Черно море пред представители на европейски транспортни асоциации.

Идеите ни за развитие на бизнеса не са изчерпани и продължаваме да мислим както за оптимизиране на разходите, така и за работа в нови пристанища и да правим преки и косвени инвестиции в разработването на нови линии.

**Иван ВЪЛЧЕВ,**  
ръководител  
направление „Фериботи“





# КОРАБОРЕМОНТЪТ В БМФ ПРЕЗ 2010 г. е извършен само в български заводи!

Продължава работата на специалистите в Дирекция „Техническа експлоатация“ под ръководството на директора инж. Тодор Даскалов за намаляване на разходите за техническа експлоатация на корабите. Това се извършва, без да се правят компромиси със сигурността на корабите, регистровите изисквания и експлоатационната пригодност. Повишената ефективност в работата на корабните ремонтници (фитери) от Направление „Ремонтни бригади“ също спомогна за добрите финансови резултати.

През 2010 г. бяха извършени седемнадесет планови ремонта на кораби, от които шестнадесет на кораби – собственост на Параходство БМФ АД: на м/к „Лиляна Димитрова“, м/к „Козница“, м/к „Адалберт Антонов“, м/к „Варна“, м/к „Бургас“ и м/к „Гео Милев“, м/к „Тетевен“, м/к „Околчица“, м/к „Добруджа“, м/к „Ком“, м/к „Миджур“, м/к „Богдан“, м/к „Трапезица“, м/к „Пирин“, м/к „Сакар“ и м/к „Вола 1“. Ремонтът на м/к „Бургас“

те за планови ремонти са се увеличили със 108 %. Това се дължи на по-големия брой извършени ремонти през 2010 г. (17 ремонта) в сравнение с 2009 г. (9

чита извънредният труд в делнични и почивни дни по време на докуването на корабите. Имайки предвид и намалението на средносписъчния му състав с 25

За 2010 г. се отчита и значително намаление (с 24 %) на разходите за непланови ремонти в сравнение с 2009 г. Това пък е доказателство, от една страна, за по-добрата експлоатация от екипажите, а от друга страна, за това, че извършените ремонти дават гаранция за тази ефективна експлоатация при проявени грижи и старание. Приходите от услуги към външни клиенти за Параходство БМФ АД през 2010 г. са основно от освигетелстването на спасителни плотове и противопожарно оборудване, които са с 21 % повече спрямо 2009 г.

За отбелязване е и фактът, че всички ремонти на корабите са извършени само в български корабостроителни заводи:

*През 2010 г. често в Корабостроителния завод на МТГ „Делфин“ АД, Варна, имаше по няколко кораба на Параходство БМФ АД едновременно.*



ремонта) и на по-големия обем ремонтна работа. Спрямо предвидения бюджет са изразходени с 9 % по-малко средства. Тези добри финансови резултати са постигнати благодарение на практиката, доказала своята ефективност през 2009 г., а именно: част от ремонтните ра-

*Момент от обновлението на м/к „Димитровски комсомол“ в КРЗ „Одесос“ АД.*



по застрахователно събитие беше комбиниран с плановия ремонт и част от разходите бяха поети от застрахователя. Беше ремонтиран планово и фериботът „Героите на Севастопол“, като част от разходите бяха поети от собственика на кораба – Българският квалификационен център ЕАД, Варна. На корпуса на м/к „Стара планина“ беше извършен погледен оглед.

Спрямо 2009 г. разходи-

боти да се поемат от Направление „Ремонтни бригади“.

Специалистите (корабни ремонтници) от това направление извършват ремонтни дейности по време на докуване на корабите и по време на тяхната експлоатация. Отработените часове през 2010 г. в Направление „Ремонтни бригади“ са с 23 % повече в сравнение с 2009 г. Реално отработените часове са повече, тъй като не се от-

*Част от ремонтните дейности бяха извършени по време на експлоатацията на корабите.*



% в звеното, се вижда, че в резултат на новите управленски решения се е увеличила ефективността на работата в това направление.

Техническите услуги, които извършва това направление, са и на кораби в експлоатация (непланови ремонти), но те са значително по-малко. Въпреки това тези дейности спестяват на компанията значителни допълнителни разходи. Предварителната подготовка и оказаното съдействие от страна на екипажите преди, по време на ремонта и след него също доведоха до значителното намаление на разходите.

МТГ „Делфин“ АД, КРЗ „Одесос“ АД и ТЕРЕМ КРЗ „Флотски арсенал“. Това е трайна политика на ръководството на Параходство БМФ АД – приходите от корабостроителен да подпомагат оцеляването и развитието на българската морска индустрия. И през

2011 г. ремонтът на корабите от компанията продължава да бъде само в български заводи. Това в крайна сметка е и сериозен принос на БМФ за постепенното преодоляване на негативите от световната икономическа криза в един от важните отрасли в българската икономика.

Navibulgar News

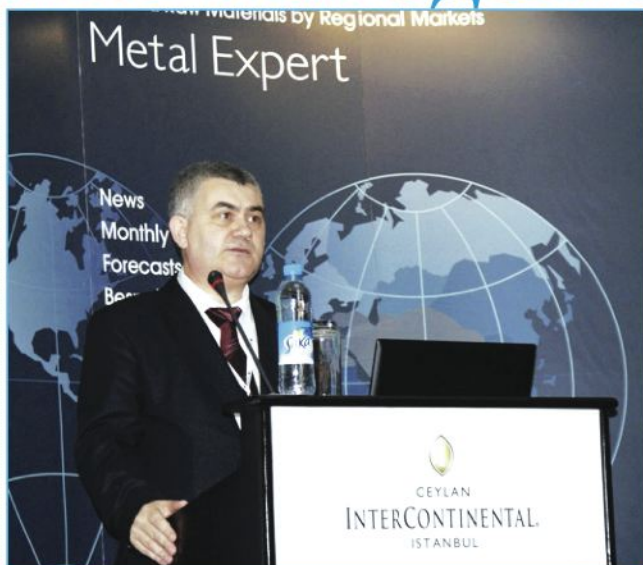




Новият директор по търговската експлоатация:

# ЕМИЛ КОЛЕВ – ТРЕТО ПОКОЛЕНИЕ СЛУЖИТЕЛ В ПАРАХОДСТВО БМФ АД

Емил Колев завършва ВВМУ "Н. И. Вапцаров" – Варна, специалност "Корабоводене за БМФ" през 1985 г. Започва работа в Параходството като помощник-капитан и плава на корабите до 1993 г. Бил е на борда на моторните кораби "Родина", "Лугогорец", "Мургаш", "Каварна" и "Созопол". След това е технолог в "Трампово плаване" на БМФ. Достига до длъжността флийт мениджър на флот "Б", а от м. април 2009 г. е назначен за ръководител на отдел "Чартъринг". От м. април 2011 г. е директор по търговската експлоатация на Параходство БМФ АД. Работата му е динамична и напрегната, свързана с преодоляването на проблемите, произтичащи от световната икономическа криза, и отстояването на авторитета на компанията като надежден партньор и силен конкурент на международ-



ния пазар.

Под ръководството на Емил Колев екип от специалисти полага много усилия за уържане и за разширяване на позициите на Параходство БМФ АД. Компани-

ята посрещна кризата подготвена за тежките изпитания и с подписани договори за гарантиран поток от товари.

Според Емил Колев, една от причините за тези

стабилни позиции на Параходството е процесът на сериозно обновление на корабния парк след приватизацията на БМФ.

И досегашните, и новите партньори на компанията определят новоприетите кораби като много подходящи за техните товари. Процесът на сключване на нови контракти продължава и това утвърждава търговската марка на компанията.

Самият Емил Колев е трето поколение потомствен моряк и трето поколение служител в Параходство БМФ. Баща му Николай Колев и чичо му Младен Марков са били главни механици, а дядо му – Манчо Манчев, е бил капитан в най-старата и най-голяма българска шипингова компания. Техните биографии са неотделима част от историята на Параходство БМФ АД и чрез тях можем да проследим и моментите от неговото развитие.

## Дядото: Капитан МАНЧО ХРИСТОВ МАНЧЕВ

Роден е 17 ноември 1908 г. в семейството на изселници от Беломорието. Става доброволец – моряк във военния флот, и служи от 1 март 1926 до 1 октомври 1928 г. Там завършва кандидат-подофицерска школа. Започва работа като моряк в Пристанище Варна и това продължава цяло десетилетие: 1 октомври 1932 до 28 ноември 1942 г. Изпълнявал е различни длъжности на всички плавателни съдове на Морската строителна секция. През 1941 г. е командирован за четири месеца в Беломорието – в Кавала (15 април 1941 – 7 октомври 1941 г.). През 1943 г. отново е командирован там и отново в Кавала, като капитан на морски риболовен кораб (за 1 месец).

Официално, по документи, Манчо Манчев е старши моряк в Морската строителна секция от 29 ноември 1942 до 31 декември 1944 г. Но от 10 март 1943 г. е в Морското крайбрежно плаване, което е също в състава на Дирекция "Водни съобщения" към транспортното министерство. След 9 септември 1944 г. е командирован

с моторния катер „Аспарух“ за един месец в разпореждане на съветското флотско командване във Варна.

От 1947 г. е приет на работа в Параходство БМФ – Варна, като стар-

ши кърмчия, по-късно – палубен корабник (боцман). През 1950 г. отново е в Морското крайбрежно плаване, което вече е в състава на БМФ. През 1952 г. е старшина на пътнически катер, а от 1955 г. е капитан на малкия пътнически кораб „Максим Илиев“. Известно време е капитан и на м/к „Калиакра“.

На 22 септември 1966 г. капитан Манчо Манчев подава молба за напускане по здравословни причини. Освободен е на същата дата. Труговият му стаж е

32 години и 11 месеца, от които по специалността – 21 години. Но на 9 юни 1967 г. се чувства здрав и отново подава молба за постъпване в БМФ като капитан на м/к „Шабла“. Молбата му е подкрепена със



свидетелство за „капитан местно плаване“ № 2282 от 30 януари 1954 г. Назначен е веднага – на 10 юни 1967 г. В края на декември 1967 г. капитан Манчев сдва „Шабла“ и поема командването на м/к „Обзор“. Сдва „Обзор“ на 28 октомври 1968 г. и на 12 ноември 1968



г. го поема отново за около месец. От 5 март 1969 г. е капитан на м/к „Созопол“ до 13 май 1969 г. След това за кратко е старши помощник-капитан на м/к „Вихрен“. На 15 декември 1969 г. отново е капитан на „Обзор“. На 10 февруари 1970 г. окончателно излиза в пенсия.

Капитан Манчев е утвърден морски специалист. В личното му дело има редица документи, които свидетелстват за проявяването от него професионализъм в различни критични ситуации на брега и на море.

► 6 стр.





## ...ТРЕТО ПОКОЛЕНИЕ СЛУЖИТЕЛЯ В БМФ

► **5 стр.**

През зимата на 1954 г. екипажът на „Максим Илиев“ влиза на ремонт в ремонтната база в Бургас и извършва голяма част от обновлението на плавателния съд със собствени сили. Благодарение на това корабът е готов за експлоатация още на 5 март 1955 г. През летния сезон на 1955 г. с „Максим Илиев“ постигат надплатови приходи за 12 306 лв.

През 1955 г. началникът на навигационния отдел на Параходството капитан Георги Дюлгеров пише за него: „Справа се напълно със заеманата длъжност. Познава много добре крайбрежието. Спокоен, съобразителен, сериозен. Притежава отлични моряшки качества... Обичан и уважаван от подчинените, началниците и колегите си.“

На 10 септември 1960 г., при отблъскване от при-

стана на курорта „Дружба“, дава заден ход, но след изминаването на около 50 метра се скъсва бремзата на реверсивната муфа и по неустановени причини муфата зацепва на преден ход.

Капитан Манчев иска аварияен заден ход по машинния телеграф, но корабът се устремява с още по-голяма скорост напред. Капитанът решава да погоди по-близо до мостчето и с помощта на швартовчи-

те да преустанови нежеланото движение на преден ход.

Подадените възгъта обаче се късат, затова той решава да заседне с носовата част на кораба в пясъчния район на брега и да задържи кърмата му мористо. Това решение успява да осъществи и по-късно с помощта на м/к „Антон Иванов“ съумяват да изтеглят „Максим Илиев“ и да го отбуксират до Пристанище Варна...

### **Бащата: Главен механик НИКОЛАЙ ГЕОРГИЕВ КОЛЕВ**

Роден е на 30 март 1931 г. в с. Ковачевец, Поповско. През 1950 г. завършва механотехникума в Русе и постъпва във Военноморското училище (технически отдел) във Варна. Дипломира се през м. юли 1953 г. и постъпва на работа в Параходство БМФ.

След 4-месечен курс е назначен като стажант-



Правоспособност „механик I степен“ придобива през 1964 г. Тогава е назначен за старши механо-корабен инспектор в Параходството, а след това – главен механик на п/х „Шипка“.

От 1969 до 1974 г. работи в ДСП „Океански риболов“ като технически ръководител и като главен механик. Прави три рейса с



*М/к „Родина III“,  
на който Николай  
Колев е бил  
главен механик.*

механик, а след това и като IV механик на п/х „Родина“. През 1956 г. е III механик на п/х „Шипка“. Още тогава става автор на две рационализаторски предложения – за въвеждането на допълнителен филтър в хранителната система на котлите и за аварийно обезвъздушаване на циркуляционната помпа.

През 1958 г., като III механик на м/к „Варна“, е обявен за ударник. На тази позиция е и на „Димитър Кондов“, „Преслав“, „Христо Смирненски“. През 1959 г. е назначен за старши механик на м/к „Калиакра“. В края на 1962 г. държи приравнителни изпити във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“.

риболовните траулери и един – с хладилния кораб „Златни пясъци“.

От 1974 г. е отново в състава на Параходство БМФ и плава като главен механик на п/х „Родина“, м/к „Оборище“, м/к „Хемус“, м/к „Люлин“, м/к „Беласица“, м/к „Георги Бенковски“, м/к „Осогово“ и м/к „Странджа“. От 13 март 1975 г. е групов механик в отдел „Технически“ на Морския пътнически флот и главен механик на „Комета 4“. От 1 октомври 1976 г. отново е в плавсъстава на БМФ. Николай Колев си отива рано от този свят – на фаталния за него 13 ноември 1988 г., като главен механик на м/к „Оборище“.

### **Чичото: Главен механик МЛАДЕН ГЕОРГИЕВ МАРКОВ**

Роден е на 11 февруари 1935 г. в село Ковачевец, Поповско. Завършва Техникума по механо-електротехника в Русе през 1953 г. и започва работа ка-



става при тежки метеорологични условия в Атлантическия океан. Спасени са корабът, екипажът и товарът. След това М. Марков е главен механик после-

*М/к „Рила II“,  
на който Младен  
Марков е бил  
главен механик.*



то шлосер в Русенската корабостроителница. От 8 ноември 1955 г. до 29 октомври 1957 г. отбива военната си служба във ВМС като корабен моторист. На 12 март 1958 г. постъпва на работа като моторист в БМФ. Първият кораб, на който е назначен, е Танкер № 102. Още през 1960 г. е вече IV механик на параход „България“, през януари 1962 г. е III механик, а през декември с.г. – II механик на същия кораб. През 1966 г. е II механик на парахода „Христо Ботев“. От 1 януари 1967 г. е вече главен механик на същия кораб.

На 15 ноември 1970 г. капитанът на парахода „Родина“ Веселин Черкезов издава заповед за награждаване на отличили се членове на екипажа начело с главния механик Младен Марков за проявен професионализъм при ликвидирани на последствията от спукан шев на борда. Това

дователно на м/к „Русе“, „Плана“ и „Веслец“, а през 1979 г. приема във Варна новостроения м/к „Черни връх“. За високи резултати при експлоатацията на корабите е награден с „Народен орден на труда“ – златен (1975 г.) и с орден „Червено знаме на труда“ (1983 г.). Последният кораб, на който М. Марков дълги години е главен механик, е „Рила“. На 19 юли 1996 г. напуска БМФ след прослужени 38 години.

*Така от 1947 г. до днес в Параходство БМФ АД служат три поколения мъже от една фамилия. Служат добросъвестно, изявяват се като добри моряци и ръководители, с делата си подпомагат издигането на авторитета на компанията. Така създават и поддържат една традиция, достойна за подражание от днешните поколения български моряци.*

**Атанас ПАНАЙОТОВ**





# ДИМИТЪР К. ПОПОВ *ръководител на направление „Оперативно“*

От м. април т. г. ръководител на направление „Оперативно“ в Параходство БМФ АД е Димитър Кирилов Попов. Той е кадър на компанията, натрупал опит в работата и на други фирми в областта на шипинга. Завършил е Математическата гимназия „Д-р Петър Берон“, Варна (юни 1986 г.), и ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ (август 1991 г.) – специалност „Навигация и експлоатация на търговския флот“. Владее английски (писмено и говоримо) и руски език (говоримо). Започва работа в Параходство БМФ като четвърти и трети помощник-капитан на кораби-контейнеровози и на кораби за насипни товари (октомври 1991 г. – октомври 1993 г.). От ноември 1993 г. до юли 1996 г. е трети и втори помощник-капитан на модерни кораби-контейнеровози в немската компания **Reederei „NORD“ Klaus E. Oldendorf Ltd., Hamburg**. От август 1996 г. до декември 1997 г. е корабен оператор, брокер и агент във фирмата „Б.М. Шипинг“ Варна и е отговорен за търговската експлоатация на три многоцелеви кораба, опериращи в района на Черно и Средиземно море. След това е отново в **Reederei „NORD“ Klaus E. Oldendorf Ltd., Hamburg**, където от януари до септември 1998 г. е втори помощник-капитан на кораб-контейнеровоз.

Натрупал опит на море (достига до старши помощник-капитан) и на брега, Димитър Попов се връща в Параходство БМФ и от октомври 1998 г. до март 2003 г. е корабен оператор в Сектор „Корабно оперативното управление“, БУЛКОН. Тук е отговорен за оперативното управление на пет контейнеровоза, поддържащи фиксиран седмичен сервиз между Великобритания/Западна Европа и Средиземно/Черно море.

На тази своя позиция той решава широк кръг оперативни въпроси от различен характер, оптимизира ротацията и разписанието на корабите, поддържа ежедневен контакт с корабните линейни агенти, с посещаваните контейнерни пристанищни терминали и с корабните капитани, контролира изпълнението на сключените



*Димитър К. Попов, ръководител на направление „Оперативно“, manager. operations@navbul.com*

агентски и пристанищни договори.

От март до октомври 2003 г. Димитър Попов е технолог в сектор „Маркетинг“ на Контейнерния сервиз БУЛКОН на БМФ. Тук е отговорен за търгов-

ска експлоатация на линейен контейнерен сервиз от 12 контейнеровоза, поддържащи различни линии между Великобритания/Западна Европа и Средиземно/Черно море. Оферира цени за превоз на линейните агенти, както и на големи международни спедиторски компании. Договаря терминални контакти с пристанищните оператори. Договаря агентски и терминални договори за посещаваните пристанища. Предлага промени и оптимизация на съществуващите линии, както и разработване на нови линии.

*Димитър Попов започва своята кариера в Параходство БМФ като четвърти помощник-капитан на контейнеровоза „Варна“.*



ска експлоатация на линейен контейнерен сервиз от 12 контейнеровоза, поддържащи различни линии между Великобритания/Западна Европа и Средиземно/Черно море. Оферира цени за превоз на линейните агенти, както и на големи международни спедиторски компании. Договаря терминални контакти с пристанищните оператори. Договаря агентски и терминални договори за посещаваните пристанища. Предлага промени и оптимизация на съществуващите линии, както и разработване на нови линии.

От август 2003 г. до октомври 2008 г. Димитър

Попов е ръководител на сектор „Чарٹرинг“ в направление „Контейнерни превози“. (През този период успешно завършва **Lloyd's Maritime Academy, London - Time Charterparties Masterclass**, октомври 2007 г.). Ръководи и носи отговорност за цялостната търговско-експлоатационна дейност на пет контейнеровоза, оперирани на тайм-чартър.

Основни негови отговорности и задължения са поддържането на всекидневен контакт с международни и български корабни брокери и чартъри, следенето на състоянието на тайм-чартърния пазар за кораби-контейнеровози, включително краткосрочните и дългосрочните тенденции и перспективи. Това изисква широко познаване на английското морско право и запознаване с

и техническата експлоатация на корабите от „Флот Д“, включващ в състава си 20 кораба за генерални товари, многоцелеви, контейнеровози и танкери с дегауейт между 5000 и 17 000 тона.

Основни отговорности и задължения тук са организацията, контролът и ръководството на работата на служителите от направление и разпределението на корабите по оператори, суперинтенданти, икономисти, асистент-оператори и организатори по снабдяването. Ръководи изготвянето на бизнес плана и бюджета на флота. Отговаря за планирането, договарянето и изпълнението на чартърните договори. Ръководи и лично осъществява пазарни проучвания и контакти на фрахтовите пазари.

Преди да заеме последната си длъжност, Димитър Попов е технолог в направление „Флот Б“ на Параходството (юни 2010 – април 2011 г.). Сега той ръководи определената политика на дружеството (респективно дирекцията) относно дейността на корабите на БМФ в частта и

за направление „Оперативно“. Контролира изпълнението ѝ. Ръководи, организира и извършва оперативната дейност на корабите на БМФ, включително оперативните ангажименти на БМФ за наемите от гружеството кораби. Организира, контролира и ръководи работата на служителите от направление и разпределението на корабите по оперативните технолози, постфиксчъри и икономисти. Отговаря за пълното и навременно събиране на всички вземания. Анализира финалните резултати от изпълнените чартърни договори.

От септември 2008 до април 2010 г. Димитър Попов е флийт мениджър (ръководител на флот) в БМФ. Ръководи и носи отговорност за търговската

нови съдебни и арбитражни решения, изучаване и прилагане на нови проформи на тайм-чартърни договори и нови клаузи, разработени и публикувани от утвърдени международни морски организации. Ръководителят на сектора провежда преговори за сключване на тайм-чартърни договори, организира изпълнението на сключените тайм-чартърни договори и изготвя писмени инструкции и разпореждания до корабите.





## РОСЕН КОСТУРКОВ *ръководител на направление „Чартъринг“*



*Росен Костурков,  
ръководител на отдел  
„Чартъринг“*

От м. май т.г. ръководител на направление „Чартъринг“ в Параходство БМФ АД е Росен Костурков. Той е завършил Английската езикова гимназия – Варна (1980 г.), и ВВМУ „Н. И. Вапцаров“ – специалност „Корабоводене за гражданския флот“ (1985 г.). По-късно (1989 – 1992 г.) завършва задочно магистратура по мениджмънт на транспорта и логистиката в Университета за национално и световно стопанство – София, където защитава дипломна работа на тема: „Развитие и перспективи пред „Трампово плаване“ на Параходство БМФ“. През периода 1993 – 1997 г. завършва задочно магистратура по

мениджмънт на търговията в Икономическия университет – Варна, където защитава дипломна работа на тема: „Търговски възможности за снабдяването по море с въглища на ТЕЦ „Варна“. През периода 1998 – 2000 г. следва задочно и завършва Института за корабни брокери в Лондон.

Първите крачки в своята професионална кариера (от 1985 до 1992 г.) Росен Костурков прави като четвърти, трети и втори помощник-капитан трампови и многоцелеви кораби в Параходство БМФ. През периода 1992 – 1998 г. той е техник в тогавашното „Трампово плаване“ на БМФ.

Постигнатите от него високи резултати дават основание на ръководството на компанията да го изпрати на задгранична работа като директор на **Chartering and Ship Management** в дъщерната компания **Balkan and Black Sea Shipping Co., Ltd., London.**

През периода 2000 – 2003 г. съче-

тава работата си като брокер в **SHINC** с преподавателска дейност във ВВМУ „Н. И. Вапцаров“. Благодарение на неговите усилия във флотската алма матер се създава център за дистанционно обучение на **Institute of Chartered Shipbrokers**, на който той е член.

През август 2003 г. Росен Костурков е изпълнителен директор на Параходство БМФ, след което отново е в Лондон, за да бъде в продължение на почти осем години изпълните-

лен директор на **Balkan and Black Sea Shipping Co., Ltd.** На тази си позиция активно участва във всички търговски и финансови операции, които утвърждават името на Параходство БМФ като сериозна шипингова компания на световния пазар на морските превози. След приватизацията на Параходството успешно продължава и развива дейностите на **Balkan and Black Sea Shipping Co., Ltd.** в столицата на Великобритания.

**Navibulgar News**



*Моторен кораб „Захари Стоянов“, на който Росен Костурков започва кариерата си в Параходство БМФ. Снимката е от фотоархива на Параходство БМФ АД.*

### • Фотофакт •

## БУКСИРЪТ „КОКАБ“ АСИСТИРА НА ТУРСКИ ВОЕННИ КОРАБИ

Снимка Пресиян ПАНАЙОТОВ



От 8 до 11 април 2011 г., на посещение във Варна бе група кораби от ВМС на Република Турция – ракетните камери **TCG ATAK (P-337)**, **TCG MELTEM (P-334)**, танкерът **TCG YZB. I. TULUNAY (A-572)** и подводницата **TCG DOLUNAY (S-352)**. Посещението бе част от провежданото от ВМС на Турция учение „Морска звезда 2011“ (**Starfish 2011**). И при това посещение на турски военни кораби във Варна бе потърсено партньорството на буксирите на Параходство БМФ АД. На снимката виждате буксира „Кокаб“ след приключване на маневрата по заставането на танкера **TCG YZB. I. TULUNAY (A-572)**.





# 14th European manning and training conference BLACK SEA CREWING 2011 – Istanbul



**ПРЕДСТАВЯМЕ ВИ:**  
К.г.п. Александър Калчев –  
ръководител на сектор  
„Обучение и квалификация“ в направление  
„Плавсъстав“

Капитан Александър Калчев е роден 11.06.1975 г. във Варна. Отраснал на борда на корабите на Параходство БМФ АД и закърмен по морски (баща му – Янчо Тодоров Калчев, е дългогодишен капитан в ПБМФ). Първия си рейс, до Мурманск, прави на борда на м/к „Ген. Владимир Заимов“ през 1981 г., когато е едва на 5 години. Това плаване го свързва с морето завинаги. От 1983 г. е активен и успешен състезател по ветроходство в яхт-клуб „Кап. Георги Георгиев“ – Варна (в класовете „Оптимист“, „Кадет“, „Фин“, „Петерсон 25“). През 1994 г. завършва с отличен средното си образование в Техникума по корабостроене и корабоплаване – Варна, специалност „Морско корабоводене“. Кандидатства и е приет едновременно във ВВМУ „Н. Й. Вацаров“, специалност „Корабоводене за ПБМФ“, и в ТУ-Варна, специалност „Корабостроене и морска техника“. Записва редовно обучение в ТУ-Варна, като паралелно учи и във ВВМУ. През 1999 г. и съответно 2001 г. капитан Калчев се дипломира като магистър и по двете специалности. От април 2002 г. служи като помощник-капитан на корабите на ПБМФ (м/к „Александър Димитров“, м/к „Стойко Пеев“, м/к „Славянка“, м/к „Пловдив“, м/к „Варна“). От 2003 г. е активен преподавател в различни морски квалификационни курсове. От 2008 г. е удостоен за капитан в компанията. От началото на 2009 г. до февруари 2010 г. е начело на „Български морски квалификационен център“ ЕАД, като няма да бъде пресилено да се каже, че на практика го спасява от гибел. От средата на 2010 г. капитан Калчев е отново в плавсъстава на Параходството (капитан на м/к „Вола 1“), а от април 2011 г., в рамките на направление „Плавсъстав“, приема да се занимава с обучението и квалификацията на моряците на 120-годишната ни компания.

Navibulgar News



К.д.п. Александър КАЛЧЕВ

На 12–13 май 2011 г. представители на Параходство БМФ АД взеха участие в 14-ата европейска конференция по проблемите на менинга и тренинга на морските лица. Тази година форумът се състоя в Истанбул, Турция, и бе насочен към възможностите, перспек-

та си в следващите пет години. Русия и Украйна, които и към момента са в топ 6 по брой на моряци, работещи на световния претенция за устойчиво изкачване в тази класация.

Като основна характеристика за България и Румъния бе изтъкната липсата на интерес към моряшката професия и подрастващото поколение и най-вече за корабни механици и електромеханици.

Последните изменения (Манила 2010) на Конвенция **STCW**, а именно повишаването на изискуемия стаж преди първа морска правоспособност и въвеждането на спорна и не толкова ясна система при изпитване за по-висока квалификационна степен, са нещата, които допълнително ще ограничат

Параходство БМФ АД е модерна компания, която се стреми да развива своите кадри и да ги пази, като им осигурява отлични условия на труд и почивка. Ръководството е решено и полага усилия за запазване на имиджа на компанията като такава, залагаща на труда на българския моряк.

Само от началото на 2011-а бе изготвена и въведена стипендиантска програма, която цели да мотивира повече български средношколци да изберат морска професия. Компанията разкри нов сектор в направление „Плавсъстав“, който има за цел да следи новостите и да организира необходимите специални и допълнителни подготовки, така че моряците да поддържат върхов професионален стандарт.

Регулярно се провеждат подготовки **Bridge Team Management** и **Engine Team Management**. Предстои да бъдат организирани и стартирани опреснителни курсове по **Security** и **S a f e t y Familiarization**, както и цялостна подготовка на навигационните офицери по **Ice Navigation**. Обмисля се компания по **ECDIS** и допълнителни възможности за офицерите от машинната команда.

Компанията участва

дейно и подпомага с предложения Изпълнителната агенция „Морска администрация“ във връзка с разработването на новата „Наредба 6 – за компетентността на морските лица на Р. България“.

**К.г.п. Александър КАЛЧЕВ**

**Повече за конференцията може да научите на: [www.manningandtraining.com/europe](http://www.manningandtraining.com/europe)**



Стипендиантската програма цели да мотивира повече български средношколци да изберат морска професия.

тивите и проблемите на страните от Черноморския басейн.

От докладите, представени от Турция, Украйна, Русия, Румъния и България (к.г.п. Андриян Евтимов), стана ясно, че Турция ще бъде новият „голям“ на пазара на морски специалисти. С държавна подкрепа морските училища на южната ни всегика планират да увеличат близо два пъти капаците-

интереса към морските специалности.

Интересни бяха и дискусии, отнасящи се до въвеждането на Морската трудова конвенция, начините за изграждане и запазване на кадрите и използването на тренажори за изпитване на моряците по отделните компетентности.

Участието на наши представители е продиктувано от факта, че днес





# РАДЕТЕЛИ НА БЪЛГАРСКАТА МОРСКА

## ИДЕЯ



През тази година предстои да отбележим 20-ата годишнина от създаването на Сдружение „Национален морски музей“ – Варна. То е неправителствена организация, чиято цел е създаване на един морски музей със статут на културно и научно учреждение от национален мащаб на базата на Военноморски музей – Варна, и чрез дарения от учредителите и членовете на Сдружението и други радетели на морската идея от цялата страна.

Съдейства на единствения до момента морски музей в България – Военномор-

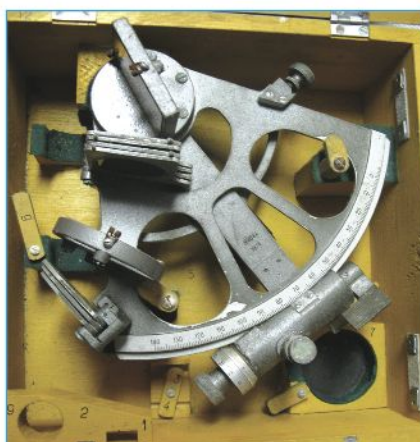
ския музей във Варна, в неговата разностранна дейност по обогатяване на фонда, изграждане на експозиции, исторически проучвания, издателска работа. Поддържа контакти с морските фирми, обществени организации и частни лица с цел издирване и съхраняване на веществени и документални свидетелства на морската ни история.

Параходство БМФ АД е сред учредителите на сдружението и през цялата му история активно е съдействало за изпълнението на неговата мисия.

**КОНТАКТИ:** гр. Варна, 9000, бул. „Осми приморски полк“ № 128  
тел.: 052/ 301 453; 052/301 396; факс: 052/ 301 838  
sdrmmvarna@abv.bg <http://morskimusey-bg>



Секстант, произведен от известната германска фирма С. PLATH – Хамбург.



Секстант, произведен в СССР през 1974 г.



Корабен бинокъл

## Дарение за Сдружение „Национален морски музей“

Параходство БМФ АД направи по редното си дарение на Сдружението „Национален морски музей“. По предложение на флотския ветеран Стайко Стайков – дългогодишен главен механик, Параходството дари на сдружението, на което е учредител и член от две десетилетия, различ-

ни навигационни прибори.

Сред тях са различни системи секстанти (сред които и един на известната германска фирма С. PLATH – Хамбург) и бинокли, звезден глобус, лодъчен компас, барограф, корабен часовник. Всички те са с определена историческа стойност, тъй като са

част от навигационното оборудване на кораби от Параходство БМФ, които постепенно излизат от експлоатация. Дарението бе прието от сдружението и предадено на Военноморския музей за съхранение в неговия фонд.

Navibulgar News



Звезден глобус, произведен в някогашната Германска демократична република

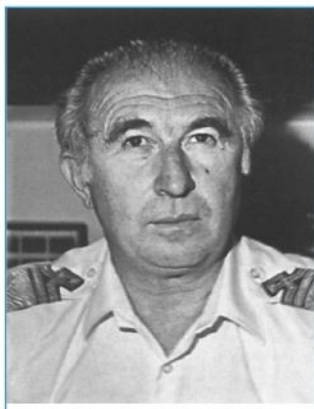


Корабен часовник, произведен в Япония



Лодъчен компас, произведен в СССР





К.г.п. Николай ЙОВЧЕВ

Колкото са забавни, толкова са и досадни, защото не винаги решението на ребуса води до отхвърляне и непонасяне на санкции от капитана на съответния кораб. Случи се преди половин век - през 1961 г., когато преминах на работа в ръководния екип на Параходство БМФ. Не бяха минали десетина дни от встъпването ми в длъжност, когато в кабинета ми влезе Сашо Станкович - служител в счетоводството, гържейки в ръце купчина папки, и директно заяви, че трябва да се приключат: натрупали се карго-рекламации, трябва да се плаща и да се търси отговорност или да се отхвърлят и водят дела, ако противната страна не е съгласна. Предложих му да се заемем с най-неотложната и най-тежката, според него, карго-рекламация.

Разрови се из папките, отдели няколко листа и заяви, че това е казусът с парахода „Бреза“: рейс Червено море - Агриатика, товарен пункт Абу Имама (Египет) за разтоварен порт Риека (Югославия), пълен товар - руда. Капитан на кораба бе Георги Ненчев (Бат Жоро) от випуск 1939 г. на Военноморското училище.

Параходът „Бреза“ имаше пълна товароподемност от 2200 тона, построен бе в Норвегия през 1922 г. и беше вторият пореден кораб, доставен от ДСП „Булет“ през 1960 г. извън системата на транспорта, под претекст покупката на бракувани кораби за старо желязо и тяхното по-нататъшно нарязване и претопяване в нашата металургия.

За целта „Булет“ използваше БМФ със съответен договор за екипаж и

## КАРГО-РЕКЛАМАЦИИТЕ СА ЗАБАВНИ РЕБУСИ!

експлоатация до момента на ликвидацията на плавателния съд. Нарязването обаче все не се осъществяваше и се налагаше мъчителна техническа експлоатация от екипажите и труген мениджмънт в търговски аспект.

За този рейс в рапорта на капитан Ненчев беше отбелязано, че Абу Имама е товарен пункт от една дървена скеля, заобиколена от север и юг с рифове. Затова е застанал на нея с маневра на заден ход с левия борд, за да може при лошо време бързо и безопасно да отблъсне измежду рифовете.

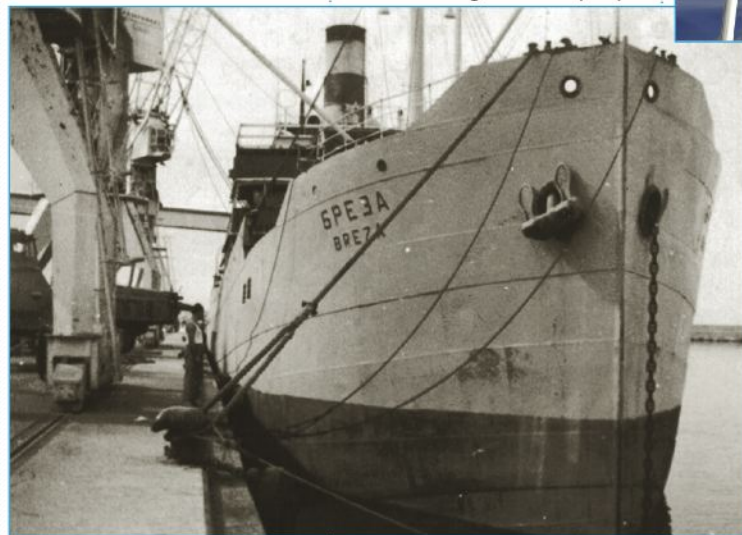
Капитан Ненчев беше много добър маневрист, тъй като доста дълго беше работил на влекача „Левски“ в провлачване на шалани с камъни и павета

товарачът е обявил. Преди подписването на коносамента капитан Ненчев е заявил на товарача, че съгласно товарната скала (таблица) на кораба количеството на товара не е това, което се обявява. Той напомня на товарача, че още преди да започне товаренето, му е обърнал внимание, че струпаната руда на бреговата товарна площадка е малка част от товара по чартър, и предположил, че това е личност за предварителна подготовка на товаренето. Но поради настояване на товарача в това опасно рифово място се съгласява и подписва коносамента с количество, което обявява товарачът - собственик на товара.

И за да излезе от положението и да има маркира-

мент и действително разтоварения товар.

Отхвърляхме рекламацията на основата на обявеното газене в коносамента, макар че съзнавахме: това не оправдава капитана, защото с документа, който е подписан, е дал възможност да се реализира сумата на акредитива за цялото количество. А това може да се трактува като съучастие в измама и не може да се покрие от условията на коносамента за количество и качество, което е меродавно за малки отклонения



в рамките на плюс-минус 1-2 процента.

Както очаквахме, получателят незабавно реагира с остър протест, но в същото време в този отговор прихваща, че изпращачът и получателят са съвместна фирма. Използва тази информация и отново отхвърля рекламацията, вече на база на факта, че това е техен вътрешен проблем и тъй като са едно

покрай нашето крайбрежие.

Даже бих казал, че всеки друг капитан би отказал да товари в този опасен пункт или би приел само при снемане на отговорност от страна на Параходството. Рекламацията беше от получателите на стоката - че корабът е доставил товар, по-малко от половината количество, обявено в коносамента, което беше 1800 тона.

От рапорта се виждаше, че коносаментът е подписан за 1800 тона без забележка по съображения за стандартните положения в него, че корабът не е отговорен за количеството и качеството на товара и се приема това, което

не на данните от товарната скала, капитанът записва газенето на носа и кърмата и резултатното средно газене върху коносамента, така както е записано в хоговия журнал при приключване на товаренето, и отблъсва за плаване до Риека.

След завършване на разтоварването в Риека корабът веднага тръгва за ремонт в Триест и с това се разминава с арест, обявен час след заминаването му, защото тогава се установила липсата на половината товар. Очевидно получателите на товара са загубили време, за да проумеят, че е налице такава необичайна разлика в количеството по коноса-

и също юридическо лице, трябва да уредят взаимоотношенията си, тъй като не са възразили срещу вписването на газенето на кораба в оригиналния коносамент и са го считали за чист коносамент без забележки. След повторното отхвърляне на рекламацията повече не се обадиха. Вероятно са съжалявали, че са ни подали информация, която ги е поставила на място.

Така че първият занимателен ребус беше решен в полза на капитана и Параходството, а това ни помогна да въведем ред за своевременно разглеждане и приключване на останалите карго-рекламации.

К.г.п. Николай ЙОВЧЕВ





## КАКВО ЗНАЕМ ЗА ПАРАХОДА „БРЕЗА“?

В спомена на к.г.п. Николай Йовчев „Карго-рекламациите са забавни ребуси!“ става дума за казус, в който се споменава параходът „Бреза“. Този кораб е за кратко време в търговския ни флот, но експлоатацията му е свързана с интересни събития, което ни дава основание да си зададем въпроса: какво знаем за парахода „Бреза“?

Според норвежкия сайт <http://www.warsailors.com/oddsvar/oddsships.html> параходът „Бреза“ е построен през 1922 г. в **Stavanger Stoberi & Dok, Stavanger**, Норвегия, под името **Herdis**. До 4 април 1960 г., когато е приет от български екипаж, е експлоатиран от компанията **Bachke & Co, Trondheim** (оттам и буквата „В“ на димохода му) и плава под името **Gudrid** (ID No 5505168). Загива се от парна машина с тройно разширение. В началото на Втората световна война участва под името **Gudrid** в три конво

<http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=34010>. Там пък не фигурира първоначалното име на парахода **Herdis**. А иначе **Herdis** е популярно женско име в скандинавските държави.

На 4 април 1960 г. построеният през 1922 г. па

*Параходът Gudrid, сниман в Лондон през 50-те години на миналия век. Снимка [www.shipspotting.com](http://www.shipspotting.com)*



раход **Herdis** е прогаден на ДСП „Булет“ (Bulet-State Economic Enterprise, Sofia), с регистрация в Пристанище Варна и под името „Бреза“ (**Breza**). Първи капитан на кораба е Васил Вълчанов, а екипажът е от Параходство БМФ. През 1964 г. „Бреза“ е „прогаден“

„Джила Джузене Рикардо“ за 13 800 английски лири. За тази цел пристига в италианското пристанище **Vado Ligure** на 5 октомври 1965 г., когато е изключен от списъка на корабите на Параходство БМФ. На практика **Herdis** (**Gudrid**, „Бре-

те, нито от другите. Буквално месец след закупуването му той, под командването на капитан Васил Вълчанов, при строга секретност извършва превоза на първата голяма пратка от българско оръжие, което е доставено за алжирската освободителна армия, воюваща на източния фронт на войната с французите. Тази доставка включва четири зенитни установки със съответното количество боеприпаси, голям брой минохвъргачки и мини за тях, голямо количество взривни материали и друга военна техника.

В спомените си Васил Вълчанов пише: „За първи път от началото на въоръжената борба на алжирския народ, започнала на 1 ноември 1954 г., на един от фронтите се изпращаше такова голямо количе-

*Параходът „Алгенев“, докаран за нарязване на скрап в италианското пристанище Vado Ligure с екипаж от Параходство БМФ. Снимката е от фонд на Военноморския музей.*



*Параходът Herdis, възстановка на цветовете: Jan Goedhart, Holland, снимка <http://www.warsailors.com>*



като военен транспорт в състава на съюзническите сили. След германското нахлуване в Норвегия се оказва в норвежки води и преминава под контрола на немско командване, което също го използва като военен транспорт. Потопен е на 30 март 1945 г., след атака на съюзническата авиация в пристанището на **Menstad, Porsgrunn**. В края на същата година е вдигнат от морското дъно и провлечен до **Nylands mek. Verksted**, където преминава продължителен възстановителен ремонт. Влиза в експлоатация чак през 1948 г. Данни за тази част от биографията на парахода могат да бъдат открити на сайта:

(преотстъпен) на българо-етиопското дружество **Red Sea Development Corp, Massawa, Ethiopia**, (известно в нашата специализирана литература като „Реседко“) под името **Harar**. През 1964 г. е „закупен“ (прехвърлен по документален път) от Параходство БМФ (Navigation Maritime Bulgare) и преименуван на „Алгенев“ (**Algenev**). На 24 август 1965 г., във връзка с безвъзвратното влошаване на техническото му състояние, той е прогаден от българо-алжирското дружество „Имекстраком“ (фирма на „Тексим“, регистрирана в Лихтенщайн) за нарязване на скрап от италианската фирма

Всичко това обаче едва ли прави биографията на парахода чак толкова интересна, дори и за изследователите. Всъщност „Бреза“ влиза в историята на българското търговско корабостроене почти веднага след като е закупен. Може би той наистина е закупен, за да бъде нарязан от нашата металургична промишленост. Факт е, че някои от корабите, закупени от „Булет“, много скоро отиват за нарязване – такъв е параходът „Явор“ (построен през 1919 г. в Дания), закупен през 1960 г. и изведен от експлоатация през 1961 г. Други изкарват сериозен „стаж“ в българското търговско корабостроене – такъв е танкерът „Антон Иванов“ (построен през 1945 г. в Швеция), закупен през декември 1960 г. и изведен от експлоатация през 1978 г. „Бреза“ не е нито от едни-

ство оръжие и боеприпаси. Задачата, която получих, бе да доставя строго секретно натовареното на кораба оръжие в едно малко либийско пристанище, разположено източно от град Триполи... Така в края на май 1960 г. на източния фронт на алжирските бойци бяха доставени над 2000 тона съвременни оръжие и солідно количество боеприпаси, достатъчни, за да може алжирската съпротива да премине в настъпателни действия.“

Всичко това остава само един въпрос без отговор: дали „Бреза“ е закупен, за да извърши само този рейс, като в случай на евентуален неуспех да не бъде нанесена сериозна загуба за търговския ни флот, или само съвпадението на обстоятелствата изпраща екипажа му на това сериозно изпитание?

**Атанас ПАНАЙОТОВ**





# НАСТОЛЕН МЕДАЛ “90 години БЪЛГАРСКИ МОРСКИ ФЛОТ”

Настолният медал “90 години Български морски флот” представлява кръг с диаметър 60 мм, изработен от метална пласина с дебелина 4 мм и тъмножълто покритие. Върху лицевата част е изобразен фирменият знак на Параходство БМФ, а върху гърба е надписът “90 години Български морски флот”, като между цифрата и буквите е вмъкната петолъчка.

Надписът е поместен върху стилизирано огледално изображение на цифрата 90, като краят на “9” и началото на “0” преминават в стилизирано изображение на котва.

Настолният медал е изработен в голям тираж през 1982 г. в Монетния двор – София, по повод 90-ата годишнина на най-голямата и най-старата българска корабоплавателна компания. Част от него е връчена на официалните гости по време на тържествата във Варна по повод годишнината, а друга част – на служителите от Параходство БМФ.

За официалните гости е изработен специален футляр в морскоин цвят, в който се поставя медалът. Върху капака на футляра е залепена една от фирмените значки на БМФ. Този футляр не е изработен в България, за разлика от самия настолен медал.



Настолният медал “90 години Български морски флот”, аверс



Настолният медал “90 години Български морски флот”, реверс

Изработен е в бившия Съветски съюз, като на долната му част освен неясното лого на производителя има и надпис: „ц 2 р 00 к” (Цена 2 рубли 00 копейки).

Горната част на футляра представлява сплескана правилна четириъгълна пирамида, като върху тази част, под която е разположено копчето за отваряне на кутията, е залепена една от популярните тогава фирмени значки на Параходство “Български морски флот”. Тя е с неправилна форма, като долната част на правоъгълника е под формата на лека извивка, наподобяваща част от морска вълна.

На тъмносин фон е поставен надписът с търговското название на

компанията **NAVIBULGAR**, а в долната част, асиметрично, върху извития национален трикоълор е поставена със златистожълти цифри годината на основаването ѝ: 1892. Тази значка трябва да бъде обект на друга публикация, защото е известен и друг неин вариант.

Напълно възможно е футлярът да е произведен и специално за настолния медал “90 години Български морски флот”, защото самият той много добре ляга върху леглото от тъмносиво кауифе. Но това би ни подсказало и за голям тираж на самия настолен медал в комплект с кутията. А сред колекционерите това съчетание не е много известно.

Разбира се, възможно е и футлярът да е закупен точно с тази форма и да не е произведен специално за случая. През това време подобни настолни медали са много популярни в СССР. Най-вероятно е второто допускане, защото комбинацията значително осъществява отличието и може би тя е била предназначена наистина само за официалните лица и гости на тържествата по повод 90-ата годишнина на Параходството.

Така или иначе побългареният футляр и допълнително залепената фирмена значка правят този комплект уникален и оригинален, което повишава и колекционерската му стойност.

Navibulgar News



Вид на футляра отвътре с настолния медал в него (аверс). В долната част добре си личи копчето за отваряне на кутията.



Вид на футляра отгоре със залепената върху него фирмена значка на Параходство БМФ.



Вид на футляра отвътре с настолния медал в него (реверс). В долната част добре си личи копчето за отваряне на кутията.





# „Комисар“, „Малък напред!“

## Спомен за случка отпреди четвърт век

Беше в началото на лятото на 1986 или 1987 г. Случи се на един от легендарните 16 500-тонни танкери на Параходство БМФ. Един ден с обедната лодка на рейда във Варна пристигна нов човек, така да се каже, не човек, а направо помполит (помощник-капитан по политическата част, наричани още „комисари“ по руски термин). Здравеняк, на около 42–43 години, със строг сериозен поглед. След бърза разведка се оказа, че е от Бургас и че е завършил Морското училище, но не е плавал, а е работил на брега, защото специалността му е била такава. А сега решил и той да позахлеби, както се казва, пък и шарен свят да оплакне очите му.

Бяха сменили директора, а новият му бил съученик или роднина и както се казва: „вързал му зара“. Казваше се Банко Бодев и естествено веднага бе прекръстен на Головодев, демек – „гола вода“. Както и да е, представи се човекът, каза си своето на набързо свиканото събрание.

Ние, ехалето, както обикновено посумтяхме, покимахме с глави и всеки по свои си работи. Беше време в началото на „Перестройката“ и Средиземноморските рейсове позамряха. Започнахме по-често да посещаваме съветските пристанища в Черно море, само че се обърка валутно-левовият баланс. Но както е казал она неизвестен български моряк: „Варна-Каварна да плавам, пак ще намеря „марфа“ да правя, стига редовно да ходя там“.

Плавахме си, Головодев си правеше събрания чатпат, но и пишеше отчети, затворен продължително в каютата си, а сутрин някак си дълго кашляше с раздирателна кашлица на стар тютюнджия, все едно някой се мъчи да запали стар мотоциклет марка „Ява“. И явно са били тежки отчети, защото камериерът, дето чисти кабината, сподели, че намирал стъклени 500 и 700 мл опаковки от високоградусови огнени стимулатори. Ние си пренасяхме амбулантни стоки до съветския бряг и търговийката, макар и слаба, си вървеше. Както казват филипинците, правехме „маймунски“, т.е. дребен бизнес.



Михаил АВРАМОВ.

В разгара на лятото, по време на поредния „руски рейс“, някой сподели, че смята да вземе детето си на рейс на една от почивките за по цигарка. Помполитът бе там и също изяви такова желание. До края на рейса се включи и капитанът в групата с придружаващи лица. И така, следващия рейс до Батуми на кораба се събраха 5–6 деца на различна възраст.



Случи се на един от легендарните 16 500-тонни танкери на Параходство БМФ.

„Детето“ на помполита се оказа хубава 17–18-годишна девойка, на която всичко си и бе на място и с разветви руси коси, което пък накара по-младите членове на екипажа да хвърлят многозначителни погледи и да коментират туй-онуй, защото момето бе бая надарено за възрастта си, но предпазливо, защото все пак – дете на Партията. А всеки знае, че с Партията шега не бива.

Но както и да е, рейсът започна. Отидохме до Батуми, натоварихме и на връщане корабното ръководство реши да организира за придружаващите лица „Морско кръщение“. То по принцип се организира на други места, но както казват: „Като няма риба, и ракът е риба“. Важното е не

мястото като географско понятие, а самата обстановка, тоест на истински кораб и в морето, където се вижда само вода и небе.

Веднага дежурната бригада измъкна екипировката за такива случаи: изкуствени бради и мустаци за Бог Нептун и свитата му, направени от кълчища и стари въжета; женски одежди за съпругата му, тризъбец, кофа и четка за сапунисване, черна грес и спасителен пояс. По трансляцията всички бяха поканени да се явят при корабния басейн. Малък, но истински басейн с дървени скари около него, боядисани в зелено. Въобще обстановка – лукс. Почнаха шегите и закачките, толяхме децата в басейна, прекарвахме ги през спасителния пояс, мажехме ги с пяна и грес, доктор „Ох Боли“ ги прелъщуваше дали са в рег по гърдите и гърба, смях и закачки...

Само помполитската щерка беше извън подробни

та страна имаше диван, а от другата – място за столоче. Само единият край бе плътно до борда, точно под филострина. Както и да е, масата бе заредена с шопски и вълчи салати и всичко друго както си му е редът, вратата се затвори и какво е ставало там, само приближените да присъстват могат да разкажат.

Някъде около 03.00 часа сутринта по гадното парланго прозвуча команда.

– Целият екипаж да се събере в морския салет!

Размърдаха се всички, сънени и мърморещи недоволно хора. Какви са тези нощни сбирки и какво се е случило? Не чакахме дълго. Доиде капитанът и с госта сърдит тон каза:

– Другари (тогава все още това бе обръщението), липсва паспортът на помполита. При подготовката на документите за предстоящата контрола в Бургас третият помощник установи липсата, така че докато не се намери, никой няма да напусне кораба.

Настъпи тягостно мълчание и наведени глави. Не е шега работа, изчезнал паспорт, и то на баш Партията, кофти работата! Изведнъж някъде отзад се чу глас:

– Другарю капитан, ами той ако плува някъде около Созопол, докога ще го чакаме?

Всички погледнахме вцепенени назад. Беше Ицо Пинчера. Дребничък, но жилав и

здрав симпатяга. Той бе един от софрата на помполита. Не че беше певец, но явно случайно в разгара е попаднал там и е видял ситуацията.

Докато са яли и пили, неизвестно по какви причини паспортът на помполита се оказал в единия край на масата. Може би е бил в джоба му, тъй като се е страхувал някой да не го пребра от общите документи, или е забравил да го върне в Батуми на кораба.

Вероятно по някое време му е попречил да се врътка на стола и го е поставил на масата. След приключване на запоя решил да почисти и събрал четирите края на скривката и запокитил всичко барабар с паспорта в морето през отворения филострин. ➤ 15 стр.





# „...Малък напред!“ ВИЦОВЕ ВИЦОВЕ ВИЦОВЕ

➤ 14 стр.

Капитанът веднага разпусна събранието, като привика Ицето при себе си. Повече нищо не се спомена за паспорта, а ние започнахме да се готвим за маневра и за дома, който бе на ред да си ходи. Към осем сутринта застанахме на кея Отманли и веднага след контролата помполитът отпраща с първата група към Бургас. До вечерта казаха, че новият му паспорт бил готов, а на другия ден - и визата. Това Партията е голяма работа, ей, нема лавао, и се грижи за своите майчински и всеотдайно.

Но всяко чудо за три дни, а нашето даже и за по-малко се забави, но когато на някой му тръгне на обратен, спирание няма. Разтоварихме танкера-легенда, както го възпя в мерена реч един созополия с буйни коси, и отпращихме пак за Батуми.

Там в порта имаше един влекач, който се казваше „Комисар Квачантирадзе“ и винаги участваше в маневрите за заставане и отплаване, тъй като бе сравнително нов и мощен.

На маневрите, спретнат с морска униформа и лампази, на мостика, бе неизменно и помполитът Головодев, нали Партията трябва да е навсякъде, зер може да се наложи съвет, защото само там я биваше Партията, за работа си имаше съответните хора и длъжности.

Та натоварихме пак и на отплаване, както си му е редът, всички по места за маневра - и нашият там. Започва маневрата и тъй като името на влекача е много дълго, плотът обикновено използва само званието без името, т.е. само „Комисар“. Отдават се швартовите въжета и трябва да се дръпне носът малко напред, за да се отделим от кея. Пилотът подава команда по радиото.

– „Комисар“, малък напред.

В това време Головодев, който се намира близо до машинния телеграф на десния борд, тъй като и на двата борда има такива, без много въпроси, мислейки, че командата е към него на руски, дава ход на машината на кораба. Докато се усети капитанът, от машината вече подали ход. Крясъци: „Стоп машина!“ и подскоци от четвъртия помощник: „Не съм аз, не съм аз!“

В следващите секунди става ясна цялата ситуация и Партията е натирена от мостика за вечни времена, поне в лицето на Головодев, без всякакви надежди за амнистия. Уж ограничен кръг хора са били там, ама представителките на най-древната професия почивен ден имат ли, та и нашите зевзеци... Веднага се разнесе случката по кабините и палубата и даде повод вместо с „добро утро“ да се поздравяваме сутрин с „Комисар, малък напред!“ цяла седмица. Откъдето и да го погледнеш, никак не е малко даже. Цяла седмица нов лаф!

Михаил АВРАМОВ  
(Бележка на автора: Имената на някои герои са преиначени, но случката е истинска.)

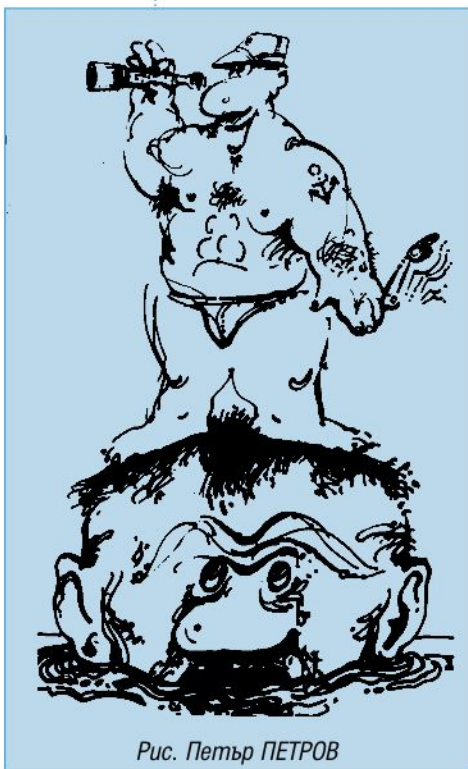


Рис. Петър ПЕТРОВ

След корабкрушение на необитаем остров попадат двама мъже и една жена. Година по-късно ги откриват и наред с другото ги питат:

– А как си поделихте жената?

– Много лесно: три дни в седмицата единият ѝ беше съпруг, а другият – любовник. Следващите три дни – обратното.

– А на седмия ден?

– На седмия ден я пердасехме за това, че непрекъснато изневерява и на двамата ни.

Наша митница. Служителите на закона имат информация, че завръщач се от Африка моряк носи в багажа си сто малки палми.

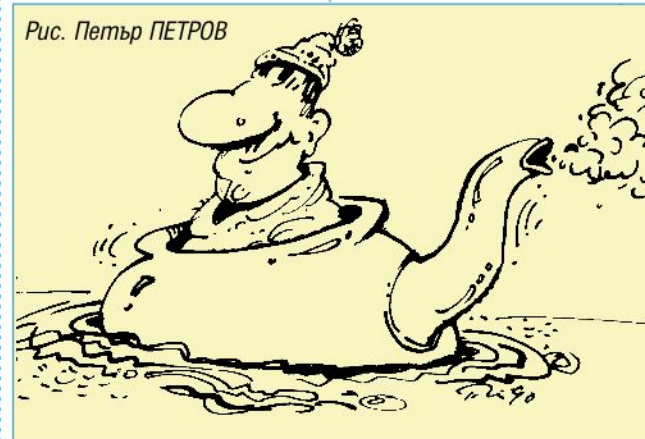


Рис. Петър ПЕТРОВ

Митничарите предвкусват приятно изживяване – все пак това са сто дръвчета, няма как да бъдат минати в графата „за лично ползване“. Въпросният пътник влиза в залата и старшият митничар ехидно го пита:

– Е, уважаеми, какво точно сме докарали от далечна Африка?

Морякът мълчаливо подава попълнената митническа декларация. В нея пише: „Палмова горичка – 1 брой“.

На една изложба на компютри рекламират компютър който знае всичко. Заядлив зрител казва:

– Е, щом знае всичко, нека каже къде е в момента баща ми.

След кратка пауза компютърът отговаря:

– Бащата на господина лови риба в Канада...

– Да, бе – репликира подигравателно посетителят. – Баща ми отдавна е починал.

– А, не така – намесва се рекламният агент. – Вие задавате въпроса неправилно. Трябваше да попитате ето така:

– Къде се намира съпругът на майката на господина?

Компютърът отговаря:

– Съпругът на майката на господина е починал преди 6 години, а бащата на господина лови риба в Канада!

Към капитана на презокеански лайнер се приближава млада дама и пита:

– Сър, какво ще се случи, ако корабът ни срещне по пътя си айсберг?

– Айсбергът ще прогълти пътя си...

Капитан на военен кораб подозира, че отдолу ги дебне вражеска подводница, и изпраща водолаз да провери. След 2 – 3 минути той изплава и докладва:

– Има, японска е!  
– Как разбра?  
– Ами някакви йероглифи видях.

– Провери пак!  
След няколко минути водолазът се появява отново и докладва:

– Английска е, чух ги да говорят на английски.

Командирът пак не вярва:

– Половината свят говори английски. Провери още веднъж!

Водолазът далгисва трети път и като изплава, категорично заявява:

– Подводницата е на чукките.

– Как разбра?  
– Почуках и те ми отговориха!

## ВИЦОВЕ ВИЦОВЕ ВИЦОВЕ





# УНИКАЛНА ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ЛЯТНА СЕМЕЙНА

## HOTEL BALKAN

### Пакетна оферта „Лятна отпускатка 2011

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

#### Пакетна оферта при минимум 5 нощувки :

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

#### Пакетна оферта при минимум 3 нощувки :

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

#### Период на валидност на офертата:

**16.05.2011 - 5.09.2011 г.**

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

Специално за служителите на  
Парасходство БМФ АД

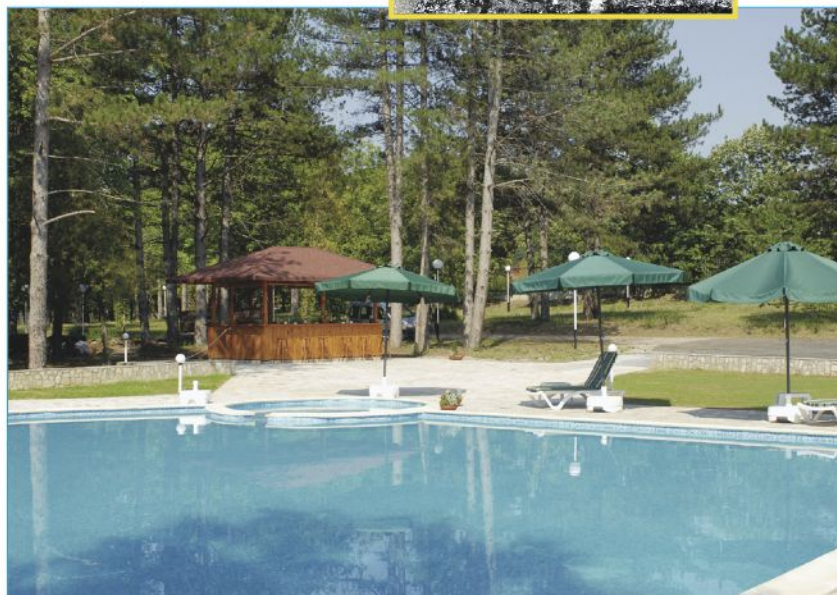


Хотелът разполага с голям двор, открит  
басейн, безжичен интернет, безплатен  
паркинг, велосипеди под наем, конферентни  
зали, кафе-аперитив.

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

tel: +359 68 603528  
e-mail: [office@balkan.bg](mailto:office@balkan.bg)  
<http://www.balkan.bg/hotel/>

Bulgaria, Lovech  
s. Slivek, hotel Balkan



**ОЧАКВАМЕ ВИ!**