



NAVIBULGAR

news

Издание на Пароходство Български морски флот АД

м. август-септември 2011 г.

№9

На практика новоприетият кораб веднага започна да изплаща вложената в него инвестиция.



И "ОСОГОВО" ПОЕ ПО СВОЯ ПЪТ В СВЕТОВНИЯ ОКЕАН

• В БРОЯ •

Представяме ви
**СВИДЕН П.
ДОЙКОВ**

ръководител на
флотилия „С“
➤ 4 стр.

**ДИМИТЪР
ХАДЖИИВАНОВ**
главен
директор
на БМФ
(1963 – 1970 г.)

➤ 9 - 11 стр.

Четвъртият кораб от серията новопостроени 30 700-тонни плавателни съдове извърши първия си рейс с пълнен товар от Китай до Мексико

Ръководителите на корабостроителницата *Shanhaiguan Shipbuilding Industry Co., Ltd., Китай*, често препоръчват на своите подчинени: **“Учете се от българите!”**

Пароходство БМФ АД успешно изпълнява инвестиционната си програма и придоби четвъртия пореден от серията 30 700-тонни кораби, построен в **Shanhaiguan Shipbuilding Industry Co., Ltd., Китай**.

На 19 юли т. г. флотът на компанията

се попълни с моторен кораб "Осогово". Кръстница на кораба стана Милена Керемедчиева – заместник-главен счетоводител на БМФ. Тя приятно изненада китайските корабостроители, като произнесе приветственото си слово на техния роден език.

На "Осогово" определено ще му върви по вода, защото през нощта преди церемонията по именуването му в района на корабостроителницата се е излял проливен дъжд, а в този регион по принцип вали само няколко пъти в годината.

➤ 2 стр.



И "ОСОГОВО" ПОЕ ПО СВОЯ ПЪТ ...



Кръстницата Миглена Керемедчиева приятно изненада китайските корабостроители, като произнесе приветственото си слово на техния роден език.



Техническият директор на Параходство БМФ АД Тодор Даскалов благодари на корабостроителите за качествената им работа.

► 1 стр.

И буквално половин час преди началото на церемонията дъждът спира, небето се прояснява, а бутилката шампанско – успешно разбита о борда на кораба. И екипажът на "Осогово" е ръководен от вече познатия и утвърдил се тандем между капитан Николай Николов и главния механик Павлин Йорданов.

Петият пореден кораб от тази серия – "Беласица", е вече на вода и флагът му ще бъде вдигнат към края на м. октомври, а шестият – "Родопи", ще бъде готов за приемане към началото на 2012 г.

Така Параходството ще разполага с нова флотилия от шест модерни еднотипни кораба, способни да плават и в Големите американски езера,

и в суровите зимни условия на Балтийско море.

Според техническия директор на БМФ инж. Тодор Даскалов приемането на "Осогово" е доказало осъществената вече сработеност между екипа на Параходството и ръководството на китайската корабостроителница.

Четвъртият кораб е приет в образец вид. Разбира се, това до някаква степен се дължи и на хубавото време, докато "Люлин" бе приет през м. януари т.г. при минус 20 градуса по Целзий, което неминуемо уължава сроковете по отношение на външното боядисване и изпитанията на палубните механизми.

Специалистите от Представителството на



Поглед към кърмата на новопостроения м/к "Осогово".

БМФ в завода също изказват своята по-висока удовлетвореност от състоянието на новопостроения кораб. Всичко това дава надежда, че не-

тият и шестият кораб от серията ще бъдат също в отлично състояние при приемането им от страна на нашите екипажи.

► 3 стр.



Минути преди началото на церемонията по именуването на м/к "Осогово" проливният дъжд спря.



Кръстницата на м/к "Осогово" дари капитана Николай Николов с осветена икона на свети Николай.



И „ОСОГОВО“ ПОЕ ПО СВОЯ ПЪТ

► 2 стр.



Снимка за спомен след церемонията по именуването на м/к „Осогово“. Вдясно в част от екипажа на кораба

След приемането му „Осогово“ трябваше да бъде само след няколко дни на назначеното товарно пристанище, отстоящо на 100 мили от завода. Оттам той отплава с пълен товар към Мексико – един добър район за търсене на товари към Европа. Така на практика новоприетият кораб веднага започна да изплаща вложената в него инвестиция.

Делегацията на Паракходството, ръководена от инж. Т. Даскалов, използва случая и след приемането на „Осогово“ да

продължи разговорите с ръководството на **Shanhaiguan Shipbuilding Industry Co., Ltd.**, за разширяване на партньорството между двете компании. И двете страни потвърдиха заинтересоваността си сътрудничеството помежду им да продължи. Отдавна е преодоляно първоначалното недоверие, проявено от китайската страна към новия партньор от България.

Нещо повече, ръководителите на завода често препоръчват на своите подчинени: „Учете се

от българите!“ Представителите на БМФ в корабостроителницата, ръководени от инж. Димитър Тонев, вече са си завоювали авторитета на компетентни професионалисти, които безупречно изпълняват задълженията си и са безкомпромисни по отношение на правилата и изискванията на наблюдаващия корабен регистър.

Опитът от експлоатацията на първите три от тази серия: „Витоша“, „Странджа“ и „Люлин“, показва, че експлоатационните резултати

оправдават заложените в тях показатели. Успешно приключи гаранционният период за м/к „Витоша“.

Претенциите на БМФ към корабостроителницата са минимални и са напълно в рамките на допустимите в тази насока норми. Това показва, че избраното оборудване за серията кораби е надеждно и осигурява сигурната им и безаварийна експлоатация. Затова от сърце можем да пожелаем:

Щастливо плаване, „Осогово“!

Navibulgar News

● Предшественикът ●

ПЪРВИЯТ КОРАБ НА БМФ С ИМЕТО „ОСОГОВО“



Снимка: shipspotting.com

Първият кораб на Паракходство БМФ с името „Осогово“ (IMO 6619712) е построен преди 45 години в Хакодате, Япония. Той е въглевоз с дължина 126 метра, ширина 17,65 метра и газене 7,67 метра (дедвейт 9535 тона). Главният двигател е дизелов, с максимална мощност 3850 к.с., с помощта на който се постига максимална скорост от 13 възла. Корабът е приет във флота на компанията на 26 октомври 1966 г. Първият му капитан е Любен Енев, а първият главен механик – Владимир Райков. „Осогово“ е в състава на БМФ точно четири десетилетия. През есента на 2006 г. корабът е закупен от друг собственик и е в експлоатация и до днес, но под името **NIKKE**.

„Осогово“ е от прословутата „японска“ серия от десет 10 000-тонни въглевози, оставила трайна дупка в историята на Паракходството. От тях „Средна гора“ (1964 г.), „Стара планина“ (1964 г.), „Люлин“ (1965 г.), „Пирин“ (1965 г.) и „Странджа“ (1965 г.) са построени в Шимидзу. Останалите пет: „Хемус“ (1966 г.), „Осогово“ (1966 г.), „Огражден“ (1966 г.), „Плана“ (1967 г.) и „Беласица“ (1967 г.), са построени в Хакодате. Строителството на цялата серия преминава под наблюдението на **Lloyd's Register of Shipping**. Всички платателни съдове имат ледови клас. Снабдени са с модерно за времето си навигационно и комуникационно оборудване. ♦



СВИЛЕН П. ДОЙКОВ *ръководител на флотилия „С“*



Свилен
П. Дойков

Свилен Петров Дойков завършва I езикова гимназия „Хр. Кабакчиев“ във Варна през 1985 г. и ВНМУ „Н. Й. Вапцаров“ през 1990 – специалност „Корабни машини и механизми“. Започва работа в Параходство БМФ като IV механик и плава без прекъсване до 2000 г. Служил е на моторните кораби „Капитан Георги Ге-

оргиев“, „Мальовица“, „Станко Стайков“, „Пионер“, „Пею Яворов“, „Несебър“, „Бургас“ и „Пловдив“. Плава и като III механик в **COSTAMARE**, Пирея, и главен механик в **Zodiac Maritime Agencies Ltd.**, Лондон. От 2000 г. преминава на работа в администрацията на Параходство БМФ като суперинтендант от Направление „Управление на безопасността и качеството“, а от м. юли 2001 г. е назначен за негов ръководител. Плава и като главен механик на корабите „Несебър“, „Пловдив“ и „Бургас“.

През м. май 2004 г.

заминава за Хамбург като ръководител на клона на **Balkan & Black Sea Shipping & Co. Ltd., London**. Освен с общото ръководство, лично се занимава с агентурата на корабите от **BULCON**, СИ проверки, вътрешни **ISM/ISO/ISPS** одити и асистанс на корабите на БМФ, посещаващи немски и северноевропейски пристанища. От

01.10.2009 г. до 31.07.2011 г. ръководи новосъздадения клон на Параходство БМФ АД – **Navigation Maritime Bulgare Zweigniederlassung Deutschland**. Член на **Institute of Marine Engineering, Science and Technology**, Лондон.

Свилен Дойков е второ поколение моряк и служител на Параходство БМФ.

Navibulgar News

Първият кораб, на който започва службата си в Параходство БМФ Свилен П. Дойков, е „Капитан Георги Георгиев“.

Снимка shipspotting.com



ЗАСЛУЖЕНИ НАГРАДИ ЗА ДОКАЗАН ПРОФЕСИОНАЛИЗЪМ НА МОРЕ



Капитанът на м/к „Хемус“ к.д.п. Пламен Ст. Панов бе награден за поддържане на кораба в отлично състояние. След това плаване капитан Панов излезе в заслужен отпущ, като се пенсионира и напусна Параходство БМФ АД с висока оценка за своя професионализъм. Снимка Параходство БМФ АД

За пореден път доказаният професионализъм на море от плавателна бе отличен от ръководството на Параходство БМФ АД. Сред наградените трябва да отбележим капитаните далечно плаване Христо Ант. Георгиев (капитан на м/к „Околчица“, преминал пролива Зунд без пилот); Пламен Ст. Панов (капитан на м/к „Хемус“, за поддържане на кораба в отлично състояние) и Ва-

лентин Д. Денчев (капитан на м/к „Плана“, преминал Босфора без пилот).

Най-голям е списъкът от наградени моряци, участвали в успешната подготовка за отплаване и предаване на м/т „Ропотамо“ на новия му собственик. Това са капитаните Димитър Ал. Димитров и Николаи Ст. Колев, старши помощник-капитанът Иван М. Иванов, третият помощник-капитан Ясен В.

Мирев, главният механик Александър Ив. Даскалов, вторият механик Кристиан Ил. Стоянов, ел. механикът Михаил М. Загорски, боцманът Васил Г. Василев, кърмчиите Калоян Н. Полов и Атанас В. Иванов, мотористите Георги Н. Владимир и Димитър Н. Димитров, фитерът Жечко Д. Филев.

Добросъвестно изпълниха задълженията си като консултанти главни-

ят механик Никола К. Симеонов, вторият механик Александър Н. Негев и ел. механикът Красимир К. Димитров. Те подпомогнаха новия екипаж на бившия вече кораб на Параходството „Смолян“ по време на първия му рейс своевременно да усвои плавателния съд и уверено да премине към самостоятелно изпълнение на задачи в далечни морета и океани.

Navibulgar News



Екипажът на м/к „Хемус“ не посрами своя капитан при последното му плаване.

Снимка shipspotting.com



НАШИТЕ КОРАБИ ПО СВЕТА

Снимки на новото попълнение са публикувани в специализираните сайтове



Корабите от новото попълнение на флота на Параходството все по-често се появяват по специализираните интернет-сайтове. Вече има снимки и на предпоследния новоприет кораб – „Люлин“ (IMO 9498248), в сигнал флаг на 21 януари 2011 г. В сайта www.marinetraffic.com са пуснали снимки от негово плаване до Гданск, Полша, на 9 май 2011 г.



Обновлението на флота след приватизацията на Параходство БМФ започна с кораба „Родина“ (IMO 9404429). Корабът вече успя да прекоси световните океани и да докаже своята мореходност и добри експлоатационни качества. На най-популярния световен сайт за снимки на кораби: www.shipspotting.com, са публикували снимки от натоварването му в пристанището Silvertown, Лондон, на 27 януари 2011 г. „Родина“ и еднотипният с него „България“ (DWT 37851.8 MTS) вече успешно заменят корабите на компанията от серията 38 000-тонници, които постепенно се извеждат от експлоатация.



Първият от серията 30 700-тонни кораби, приети във флота на компанията, бе „Витоша“ (IMO 9564138). Построеният през 2010 г. кораб е най-често сниманият в сайта www.shipspotting.com. Обикновено го фотографират в пристанища на Аржентина и Норвегия. На тази снимка „Витоша“ е заснет, като подхожда към Brevik-bridge, Норвегия, на 27 юни 2011 г.

„Витоша“ (DWT 30692.5 MTS) даде началото на новата флотилия кораби в Параходството, която постепенно подменя старата серия от 25 000-тонни кораби. Заедно със „Странджа“ те доказаха, че решението на ръководството на компанията да заложи на този тип плавателни съдове е вярно. Добрите експлоатационни резултати дойдоха и след първите плавания на „Люлин“, а на море е вече и „Осогово“. В строеж са „Беласица“ и „Родопи“.



„Люлин“ в Гданск, Полша.

© Abach
MarineTraffic.com



© Abach
MarineTraffic.com



„Родина“ в пристанището Silvertown, Лондон.



М/к „Витоша“ подхожда към Brevik-bridge, Норвегия.



МОРЯШКАТА ФАМИЛИЯ ЛЕВЕНОВИ

Част 1 (Капитанска): Бащата и синът

Капитан далечно плаване Костадин Левенов е един от опитните капитани в Параходство БМФ АД. Той работи в най-голямата българска шипингова компания от 21 май 1992 г. до наши дни. Може би затова му е поверен и един от най-новите кораби на компанията – 37 852-тонният бълкер „България“ (ИМО № 9404431). Според капитан Левенов, построеният през 2010 г. кораб е представител на новата концепция в търговското корабостроене. Изцяло е компютризиран, което улеснява експлоатацията му. Екипажът е добре подбран, а отработеното вече добро взаимодействие с главния механик Младен Маринов прави плаването с „България“ надеждно и сигурно. Разговоряхме с мла-



Никола Левенов като капитан в Параходство БМФ.

долияка капитан Левенов, преди да поеме на път, като първият въпрос, който му зададохме, бе как се чувства като второ поколение капитан в Параходството. А той се усмихва:



Капитан Костадин Левенов на мостика на м/к „България“

След като се дипломира, започва като помощник-капитан в ДСП „Океански риболов“. Скоро става най-младият капитан в предприятието – едва навършил 28 години. Правоспособност „капитан далечно плаване“ придобива на 4 ноември 1971 г.

През 1977 г. капитан Левенов попада в ситуация, която досега остава неизвестна за широката аудитория. А си струва да бъде разказана! На 1 октомври срещу двата български риболовни траулера – „Офелия“ и „Аурелия“ аржентински разрушител изстрелва

42 снаряда! Срещу ловуващите в съседство девет съветски траулера такива действия не се предприемат...

Макар да ловуват извън териториалните води на Аржентина и извън обявената от тази държава икономическа зона, акцията срещу българските риболовни кораби е проведена по някакъв предварителен сценарий и има чисто пропагандно-политически характер. Уви, тогава това е нещо „нормално“ в контекста на тогавашната Студена война.

➤ 7 стр.



М/к „България“ на Параходство БМФ АД



Никола Левенов като курсант във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“, 1 май 1965 г.

„Живот и здраве, след някоя година, нищо чудно да разговаряте и с трето поколение капитан от фамилията Левенови...“

Нека все пак започнем с първия капитан Левенов. К.д.п. Никола Костадинов Левенов е роден на 24 май 1941 г. в Разлог. Там фамилията Левенови е известна с това, че мъжете с това име рядко умират от естествена смърт... Гибелта им е свързана със социалните катаклизми, които разтърсват България през последната половина на XIX и първата половина на XX век.

Останал сирак, Никола Левенов първо завършва Нахимовското училище, а след това – ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ във Варна, специалност „Корабоводене“.



Никола Левенов като капитан на траулера „Кондор“



МОРЯШКАТА ФАМИЛИЯ ЛЕВЕНОВИ

► 6 стр.

Капитан Левенов е арестуван, окован във вериги и изпратен за 28 дни в аржентински затвор. Опитват се да го пречупят психически. Съобщават му, че прокуратурата ще иска пред съда смъртна присъда за капитана на траулера „нарушител“. Но не попаднали на подходящия човек... Тогава започнали с друг способ за въздействие: обещават му политическо убежище за него и за семейството му, добра работа и заплата, добро бъдеще в Аржентина. Пак ударили на камък!

Историята обаче се разшумява, а от Съветския съюз изпращат опитен адвокат, който да го

защитава. Безпочвените обвинения не издържат и от тези неприятни перипетии в дома на Левенови пазят 145-милиметров практически снаряд, попаднал в траулера, и, слава Богу, не успял да убие български моряк. Останалите попаднали в корпуса снаряди капитанът дал на членове на екипажа. Да обясняват на своите роднини и приятели, че са „гърмени зайци“ в буквалния смисъл на думата... Очевидно акцията на аржентинския разрушител наистина е преследвала пропаганден ефект, защото ако снарядите бяха бойни... Интересно е обаче защо българската държава потушва историята, не търси възмездие от Ар-



Капитан Никола Левенов проверява състоянието на шурманското оборудване.



На м/к „Плана“ Костадин Левенов започва работата си като моряк, а бащата – Никола Левенов, е бил капитан.



Електрониката е хубаво нещо, но класическата навигация не бива да се забравя, е убеден капитан Костадин Левенов.



Капитан Костадин Левенов и рулевиът Веселин Ралчев. Снимката е направена при отплаването на м/к „България“ от Джаккарта.

жентина и дори едно „Благодаря!“ не казва на абсолютно невинния, безстрашен и достоен капитан Левенов. Но това е тема за друг разказ.

След инцидента край и в Аржентина капитан Никола Левенов плава още пет години по океаните. От 1982 г. е капитан-пилот в Пристанищен комплекс Варна. Децата растат, трябва да е по-близо до семейството... Но не издържа много.

На 26 февруари 1991 г. постъпва като капитан в „Трампово плаване“ на Пароходство БМФ.

Командва моторните кораби „Жеравна“ и „Витоса“. На 25 май 1993 г. в длъжностното разписание на бреговите работници в БМФ е разкрита служба „Пилотска“. Причината – непрекъснати разногласия със съществуващите тогава пилотски формирования по отношение на цените на пилотските услуги. От 1 юни 1993 г. за капитан-пилот на Пароходството е назначен Никола Левенов.

Когато необходимостта от собствена пилотска служба в БМФ отпадна, капитан Левенов отново поема по широкия син път на 3 януари 1994 г. Командва корабите „Плана“ и „Огражден“. На 1 март 1999 г. капитан Никола Левенов

е освободен от Пароходството по взаимно съгласие. А му се плава и още как! Причината за слизането му на брега не е нито в БМФ, нито в капитана. Причината е от семеен характер. Суровият и препатил какво ли не моряк се размеква от една важна причина. Ражда се неговата внучка, която майка ѝ и баща ѝ – студенти-заочници, нямат възможност да гледат... Сбогом, море, здравей, дяго!

Капитан Левенов си отива рано от този свят – през 2008 г., но той вече е щастлив родоначалник на една българска моряшка фамилия – синът му Костадин е вече старши помощник-капитан в Пароходството, дъщерята Мария – корабен механик в БМФ, а внукът Никола – и той гледа към морето.

► 8 стр.



МОРЯШКАТА ФАМИЛИЯ ЛЕВЕНОВИ

➤ 7 стр.

Вярно, старият капитан отначало се опянал на желанието на дъщерята, един моряк-наследник бил достатъчен за фамилията, но накрая отстъпил – кръвта вода не става, ама морската вода е друго нещо!

А и капитан Никола Левенов е осъзнал, че той ги е „заразил“ с тази професия още като деца. Като

сяла плаването и свързани с него неудобства не по-зле от момчетата... Върви след това ги разкангардисвай да не стават моряци!

Капитан Костагин Левенов започва работа в БМФ на 19 години, като моряк на м/к „Плана“. Загърба му остава службата в ШЗО (Школата за запасни офицери) на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“. От Морската администрация му призна-



Капитан Костагин Левенов на мостика на м/к „Йордан Лютибродски“.

капитан на плаващата риболовна база „Златни пясъци“ той взема дъщерята и сина като „пътници“ и така те „навъртвят“ 16 000 мили. На борда са били три момчета и едно момиче, но никой от екипажа не броил Мария за момиче – тя пона-

ват моряшка квалификация, а във ВВМУ го приемат като заочник. Годините като палубен моряк и рулеви са полезни за бъдещия капитан, но когато започва да плава като помощник-капитан, е необходимо да преодолее психо-



„Александър Димитров“ е първият „капитански“ кораб на Костагин Левенов.

логическата граница между изпълнителския и командния състав. Има шанс да попадне на добри професионалисти. На кораба „Миджур“ е при капитана Господин Господинов и при старши помощник-капитана Владимир Господинов. Двамата с желание го подготвят за времето, когато сам ще поеме командването на кораб. Друг добър педагог, с който плава и за който си спомня с благодарност, е капитан Ботьо Цветков (мир на праха му!)...

Когато Костагин Левенов поема командването на своя първи кораб – „Александър Димитров“, той вече е преминал през всички стъпала до мостика. Затова не се поколебава да действа решително в сложна ситуация и заедно с шеф-механика Венци Ива-

нов успяват да направят успешно и своевременно необходимия ремонт и да продължат плаването...

Когато Костагин Левенов тръгва на рейс едва 19-годишен, той остава загърба си не само службата в ШЗО. На брега остава да го чака неговата съпруга. А малко по-късно 20-годишният моряк е вече щастлив баща на син. Сега този син – Никола Левенов, се готви след години да поеме по пътя на бащата и на дядото. Затова тази част от разказа ни за моряшката фамилия Левенови остава отворена към бъдещето. Но в следващия брой ще ви запознаем с дамата, която е не по-малко важна част от фамилията – електромеханика на ферибот инж. Мария Левенова.

Navibulgar News

● Фотофакт ●

„ПЛАНА“ ИЗНЕСЕ 20 467 ТОНА БЪЛГАРСКО ЖИТО ОТ РЕКОЛТА 2011 ГОДИНА

След успешно приключилия ремонт в Корабостроителния и кораборемонтен завод „МТГ – Делфин“ моторният кораб на Параходство БМФ АД „Плана“ (ИМО: 9004176) застана на кей в Пристанище Варна-изток.

Тук той прие на борда си 20 467 тона българско жито от реколта 2011 година. В полунощ на 24 август т. г. „Плана“ отплава за испанското пристанище Тарагона. При маневрите за заставане и отплаване корабът бе подпомогнат от буксирите на Параходство БМФ АД.



На снимката: Моторен кораб „Плана“ и буксирът „Фегда“ в Пристанище Варна-изток.

Снимка Navibulgar News



Безпартиен капитан на мостика: ДИМИТЪР ХАДЖИИВАНОВ главен директор на БМФ (1963 – 1970 г.)

В молба до началника на Параходство БМФ от 24 април 1955 г. Димитър Хаджииванов пише: "От 23 декември бях повикан в редовете на Военноморските сили по призива на Партията и с министерско постановление. От 1942 г. до горната дата съм служил непрекъснато в корабите на БМФ като помощник-капитан. Понастоящем е удовлетворено моето желание, от командването на ВМС, да се завърна към основната си професия. На разпореждане на отдел "Кагри" – ВМС съм, в очакване възможност да се завърна отново в търговския флот. Моля да бъде удовлетворена молбата ми, като бъде приет отново на служба в Параходство Български морски флот като старши помощник на корабите от далечно-крайбрежно и далечно плаване." На молбата е поставена резолюция да бъде издадена заповед за назначаването на Д. Хаджииванов като старши помощник-капитан в резерва.

Към молбата е приложено удостоверение от поделение 20400 – Варна (Щаб на ВМС), с което се потвърждава, че о.з. капитан III ранг Димитър Хаджииванов е уволнен поради преминаване на работа в БМФ с МЗ № УК-0481/12 май 1955 г. и се освобождава от длъжност на 1 юни 1955 г. С Акт за встъпване в длъжност от 4 юни 1955 г. БМФ удостоверява, че от 1 юни с.г. Димитър Хаджииванов е старши помощник-капитан в Параходството. Официалната му заповед за назначаване е № 561 от 3 юни 1955 г. Тя е подписана от "капитан II ранг от Водния транспорт Г. Антонов" (Георги Антонов Георгиев е началник на Параходство БМФ от 1954 до 1958 г.).

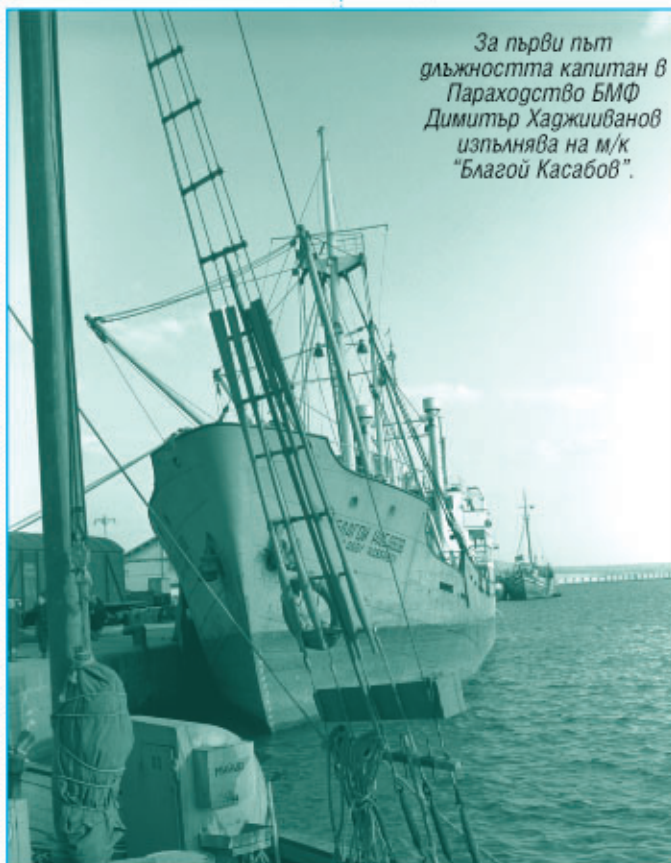
В първия служебен списък на Димитър Хаджииванов е посочено, че дипломата му за висше специално морско образование е с № 3378/11.IV.1944 г. и че владее свободно руски език, а средно добре – френски и италиански език.

Димитър Иванов Хаджииванов е роден на 24 септември 1920 г. в София. Ос-

новното и прогимназиалното си образование завършва в гр. Сливен. През 1936 г. постъпва в Морско-



Димитър Хаджииванов като випусник на Морското на Н.В. училище, 1942 г.



За първи път длъжността капитан в Параходство БМФ Димитър Хаджииванов изпълнява на м/к "Благой Касабов".

то училище, което през този период е в Созопол. Завършва го през 1942 г., когато училището е във Варна, със специалност "Корабоводене". От 1942 до 1944 г. плава на корабите на Българското търговско параходно дружество (БТПД) като четвърти и трети помощник-капитан

и участва във Втората световна война. Тъй като параходите на дружеството са отгадени под наем на германското военно командване, те плават в Черно и в Средиземно море, като са подложени на постоянни атаки от страна на съюзническите подводници и авиация.

След гибелта на кораба "Варна" (20 август 1943 г., пред Севастопол) бащата на Димитър Хаджииванов – Иван, пише гневно писмо до управата на БТПД. Причината е, че синът е бил назначен като помощник-капитан на "Варна" и в последния момент е бил сменен с друг, като само това му е спасило живота. Инж. Иван Хаджииванов задава въпросите защо след като България не е във война



К.г.п. Димитър Хаджииванов (1920 – 2010 г.)

няма да има този късмет? Копия от протестното писмо са изпратени до Дирекция "Водни съобщения" – отдел "Корабоплаване" на транспортното министерство и до отдел "Снабдителен" на Щаба на войската в Министерството на войната. Нито една от институциите не му отговаря...

През 1945 – 1946 г. Димитър Хаджииванов плава като втори помощник-капитан на съветския кораб "Фиолент" на Черноморското параходство – Огеса. От 1947 до 1950 г. плава с корабите на Параходство БМФ, като достига до старши помощник-капитан. За отбелязване е и фактът, че Димитър Хаджииванов е член на първия екипаж на парахода "Родина", получен от БМФ на 15 септември 1946 г. в Копенхаген. След завръщането му в БМФ е командирован за една година (1958 – 1959 г.) да плава като капитан на новопостроения във Варна кораб под албански флаг – "Скендер бег" ("Георги Кастриотис"). Длъжността капитан в Параходство БМФ той изпълнява на м/к "Благой Касабов", на м/к "Христо Смирненски", на м/к "Антон Иванов" (който приема в Угвала – Швеция, през 1960 г.), на м/к "Янтра" и на м/к "Балкан".

На 15 март 1961 г. българският флаг за първи път се развява в териториалните води на Куба. Това става по време на плаването на м/к "Антон Иванов" под командването на капитан Хаджииванов. В кубинското пристанище Нуевитас корабът е посрещнат тържествено лично от братя на Фидел Кастро – Раул Кастро Рус.

➤ 10 стр.



ДИМИТЪР ХАДЖИИВАНОВ...

➤ 9 стр.

Със заповед № 2702 от 24 ноември 1960 г. на началника на Параходство БМФ Стоян Неделчев Димитър Хаджииванов е преназначен от капитан II категория за капитан I категория и е назначен за капитан на моторен танкер "Антон Иванов" от същата дата. На мостика на този танкер е почти година – до 8 ноември 1961 г., когато излиза в 30-дневен отпуск. След това за кратко време е капитан на параход (в заповедта е м/к) "Рила", а от есента на 1962 г. отново е на мостика на танкер – този път "Янтра".

Със заповед на министъра на транспорта и съобщенията Пенчо Кубадински № 65 от 14 февруари 1963 г. се "преназначава капитанът I категория в Параходство Български морски флот – Варна, Димитър Иванов Хаджииванов, за началник на същото параходство". В официалното сведение, издадено от Комитета по труда и

но плаване на Димитър Хаджииванов е издадено на 2 юли 1948 г. и е под номер 1407.

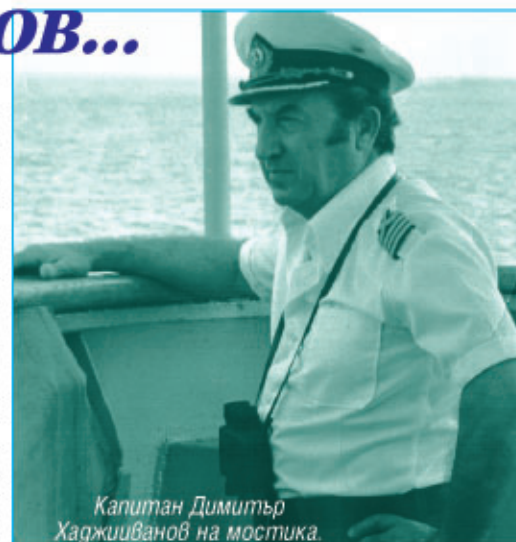
Със заповед № IV-320 от 22 март 1967 г. на заместник-министъра на транспорта Георги Найденев началникът на Параходство БМФ Димитър Хаджииванов е преназначен за главен директор I категория на същото параходство, считано от 1 януари 1967 г. Още през същата година за постигнатите резултати в изпълнението на стопанския план Параходството е удостоено с наивисоки държавни и професионни отличия: орден "Георги Димитров" и знамето на Министерския съвет и на Централния съвет на професионалните съюзи. От организационна заповед по Икономическата групировка "Български търговски флот" и ДСО "Корабоплаване" от 31 януари 1969 г. става ясно кои са били заместниците на капитан Хаджииванов:

– К.г.п. Любен Тодоров

стопански" на ЦК на БКП с молба да даде съгласието си тогавашният директор на Държавното параходство "Български морски флот" капитан Димитър Хаджииванов да бъде изпратен като постоянен български представител в Москва (в писмото не се уточнява в коя точно институция) по въпросите на корабоплаването. Аргументите на Найденев, от една страна, са, че дългосрочните планове за развитие предвиждат търговският флот на България да се разрасне от 1 на 3 милиона тона, като основното попълнение от кораби да бъде преди всичко ново строителство в Съветския съюз.

От друга страна, недостигът на командни кадри и през 1969 г. налага привличането на 20 офицери от търговския флот на СССР. А след получаването на новите кораби ще се наложи привличането на нови офицерски кадри от там. Като препоръка, че именно капитан Хаджииванов е най-подходящият за тази длъжност, Найденев посочва: "Същият владее добре руски език, бивал е многократно командирован в Съветския съюз и има персонални връзки с почти всички отговорни съветски хора от корабоплаването, Плановия комитет, външната търговия и др."

Дали наистина капитан Хаджииванов е бил най-необходим в Москва, или създамата се ситуация е дала възможност на Найденев да прати главния директор на Параходство БМФ в глуха линия, е трудно да се каже. На втория екземпляр от цитираното писмо е поставена резолюция "Към дело". Скоро между "шапката" от ИГ "БТФ" и главния директор на Параходство БМФ припламват искри, от които се разгаря малка административно-управленска война. На 30 май 1969 г. капитан Хаджииванов изпраща



Капитан Димитър Хаджииванов на мостика.

две докладни записки до генералния директор на ДСО "Корабоплаване" съответно за наложени промени в разстановката на капитаните и на главните механици на корабите от БМФ. На 7 юни 1969 г. излиза заповед № 59 на генералния директор на ДСО "Корабоплаване" в ИГ "БТФ" Васил Вълчанов, с която се наказва капитан Хаджииванов със "Забележка" във връзка с "назначаването, уволняването и разместването на командния състав в държавното параходство в системата на Групировката и формалното информиране за станалите вече промени в Държавно параходство "Български морски флот" – Варна.

От преписката става ясно, че Вълчанов вече търси начин да компрометира главния директор на Параходството и през месец август 1969 г. издава заповед № 245, с която наказва капитан Хаджииванов със "строго мъмрене". В текста се посочва, че "той не е добре запознат с икономиката на предприятието, което ръководи". Аргументът е взет от предварителните разчети за изпълнението на плана за второто тримесечие, съгласно които вместо печалба от 5170 хиляди валутни лева Параходството ще реализира 4370 хиляди валутни лева. Но това е само част от атаката срещу главния директор на БМФ.

По същия повод на 12 септември 1969 г. Вълчанов издава заповед за снемане от длъжност на Герго Матов – началник на отдел "Планово-икономически" на Параходството, и заменя тя му с друг икономист.

➤ 11 стр.



Капитан Димитър Хаджииванов в кабинета си като главен директор на Параходство "Български морски флот".

работната заплата на 9 февруари 1966 г., е записано, че капитан Хаджииванов има до момента стаж като помощник-капитан 8 години и 5 месеца, като офицер от ВМС – четири години и пет месеца, като старши помощник-капитан – пет години и един месец, като капитан – две години и седем месеца и като началник на параходство – три години и десет месеца. На гърба на това сведение се съдържа и важната информация, че свидетелството за правоспособност за капитан далеч-

Шейтанов – заместник-директор по експлоатацията на БМФ от септември 1967, през ноември 1969 г. е освободен по взаимно съгласие;

– Христо Димитров Христов – от 1964 до 1972 г. е заместник-директор по техническата част на БМФ;

– Димитър Иванов Димитров ...

Към началото на 1969 г. председателят на Икономическата групировка "Български търговски флот" Георги Найденев пише до отгел "Промишлено-



► 10 стр. **ДИМИТЪР ХАДЖИИВАНОВ...**

Капитан Хаджииванов, който по това време не е във Варна, отговаря незабавно с телекс до Вълчанов, с копия до министъра на транспорта М. Вачков и до първия секретар на градския комитет на БКП във Варна. Войната си е война, но капитан Хаджииванов я води по правилата и опровергава административните актове на прекия си началник "по устав". Ръководителят на Параходството напомня на Вълчанов, че кадрите, които той наказва или издига със своя заповед, са номенклатура на главния директор на БМФ и на ГК на БКП – Варна, а генералният директор е пренебрегнал това положение.

Капитан Хаджииванов напомня на Вълчанов: "още веднъж подчертаваме, че игнорирате напълно правата и авторитета на главния директор и на партийния комитет по въпросите на основните принципи на кадрова политика, поради което аз не съм в състояние да приведа в изпълнение тези Ваши заповеди, тъй като ще изпадна в противоречие със становището на партийния комитет на Параходството"... Васил Вълчанов дори не е подозирал каква беля си навлича на главата с излишното си изхвърляне и дребнави заяждания, най-вероятно породени от лични, а не от служебни мотиви.

Наказанието от Вълчанов служител Герго Матов пише молба до партийния комитет на Параходство БМФ, до ГК на БКП – Варна, до ЦК на БКП и до министъра на транспорта. По този повод партийният комитет на БМФ издава писмена положителна оценка за неговата дългогодишна работа в Параходството (21 години). В свое писмо от 16 септември 1969 г. до министъра на транспорта ГК на БКП – Варна, подкрепя молбата на Герго Матов. Административната война продължава и през следващите дни.

На 30 септември 1969 г. капитан Хаджииванов пуска молба до прекия си началник да му бъде разрешено ползването на 12 дни от полагаемия му се годишен отпуск. Резолюцията е, че му се разрешава ползване-



На 25 февруари 1966 г. капитан Хаджииванов прави първата копка на бъдещата Морска гара – Варна.

то на отпуска след 1 декември "поради предстоящи спрочни задачи за разрешаване".

А разрешаването на конфликта се оказва най-

Иовчев.

По предложение на к.г.п. Николай Иовчев капитан Хаджииванов е освободен от длъжността главен директор на Параходство

преляла чашата, и той скоро е освободен от длъжността, а капитан Хаджииванов напуска след 1 декември, даже след 1 януари 1970 г., но разрешението за това му дава генералният директор на ДСО "Воден транспорт" к.г.п. Никол

1970 г. От 30 декември 1970 г. капитан Хаджииванов е инструктор I степен в кантора "Загранични фирми" на ДСО "Воден транспорт". От 23 януари 1971 г. е завеждащ стокообмен I степен във фирма "Литекс" в Бейрут – Ливан, която е поделение на ОДТП "Интеркомерс".

Вероятно това е чисто бюрократична процедура, защото от 1 март 1971 г. капитан Хаджииванов отново е в системата на ДСО "Воден транспорт", но вече като завеждащ стокообмен I степен в заграничното дружество "Джезаери" – Бейрут, Ливан, собственост на СО "Воден транспорт". Това продължава до м. март 1976 г., когато е назначен за директор на поделение "Материално-техническо снабдяване" на същото обединение.

От м. октомври 1979 г. отново е капитан на кораби в Параходство БМФ. Защо стопански ръководител от сериозна величина отново се връща на капитанския мостик? Заради съшит с бели конци компромат

Димитър Хаджииванов е изключен от състава на БКП и не може да заема повече директорския пост. Обвинен е в какво ли не – от укривателство на рогнини, които живеят в чужбина или пък преди 9 септември 1944 г. са членували в организацията "Бранник", до "нарушения на морала".

Но тъй като партийната организация и партийният комитет не са съдебни органи, обвиненията не се нуждаят от доказателства, а редовите партийни членове лесно се поддават на манипулация, особено когато указанията идват "от горе".

До 1 август 1983 г., когато е пенсиониран, Димитър Хаджииванов изпълнява длъжността капитан на м/к "Гоце Делчев", "Рожен" и "Родопи". Той отплава в отсъствието на 17 юни 2010 г.

Атанас ПАНАЙОТОВ



Капитан Хаджииванов (вляво) пожелава щастливо плаване на екипажа на новоприетия в Параходството м/к „Габрово“ (28 април 1965 г.). Първият капитан на кораба е Стамен Райновски (в средата).

срочната задача в случая и решението на висшестоящите инстанции е в полза на главния директор на Параходство БМФ.

Със своя заповед № 735 от 3 октомври 1969 г. заместник-министърът на транспорта П. Първанов отменя заповедите на Вълчанов за наказанието на Хаджииванов и Герго Матов. Възможно е тази неправомерно издадена заповед на Васил Вълчанов да е била канката, която е

БМФ и е назначен на загранична работа като представител на българското корабплаване в гр. Бейрут – Ливан. Заповедта за освобождаване от длъжност е от 8 октомври 1970 г.

Но скоро след това последва нова заповед, съгласно която срокът за приемане и предаване на длъжността "главен директор" на ДП "Български морски флот" се продължава от 15 ноември до 15 декември



120 години от рождението на контраадмирал
Иван Вариклечков

НЕУМОРЕН РАДЕТЕЛ ЗА ПРОСПЕРИТЕТА НА МОРСКА БЪЛГАРИЯ

Контраадмирал Иван Вариклечков (1891 – 1974 г.) е неуморен радетеел за просперитета на Морска България. Особено заслужено е неговото „Изложение относително необходимостта от създаването в България [на] Морско министерство или самостоятелна морска дирекция (Дирекция на мореплаването)“. Написано е през 1923 г. и не е публикувано, но без съмнение е послужило за база за обсъждане в

тивна подпомага погтовката на кадри за търговското корабоплаване. Участва като експерт в българската делегация на Международната конференция в Монтрьо (1936 г.) и има свой принос в отстояването на българските интереси за осигуряването на свободата на корабоплаването в Черноморските проливи.

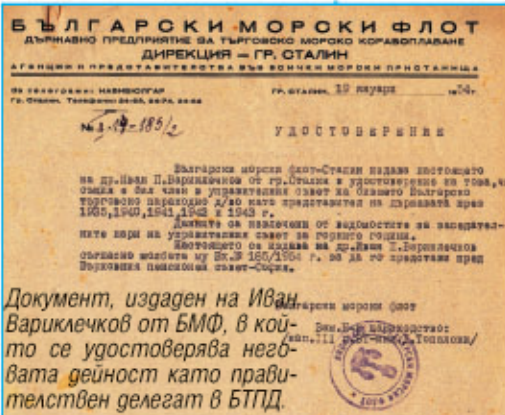
През 1935 г. Иван Вариклечков е правителствен делегат в най-голямото



Капитан I ранг Иван Вариклечков като председател на комисията за купуването на 7000-тонния параход „Родина“ за БТПД.



Портрет на контраадмирал Иван Вариклечков, худ. Светла Косева. Картина е дарена от Параходство БМФ АД на Военноморския музей.



Документ, издаден на Иван Вариклечков от БМФ, в който се удостоверява неговата дейност като правителствен делегат в БТПД.

българско корабоплавателно предприятие – Българското търговско параходно дружество (БТПД).

През същата година той е председател на комисията за купуването на 7000-тонния параход „Родина“ за БТПД. Успехът на сделката се дължи и на познанството му с адмирал Редер, бивш командващ Германския военен флот, започнало от обучението в Германия 1931 – 1932 г., който съдейства за получаването на подходящи оферти. Купеният тогава бивш немски „Айзенах“, получил българското име „Родина“, за момента е най-модерният и най-мореходният кораб на дружеството.

Фактът, че веднага след като влиза българско знаме, параходът е бил поускан да бъде закупен на много по-висока цена от друга немска компания, е достатъчно красноречив

за правилния избор на българския специалист. През периода 1940 – 1943 г. Вариклечков отново е правителствен делегат в БТПД и подпредседател на Управителния съвет. Отстоява последователно и неотклонно своите позиции за стабилизацията и оцеляването на дружеството в тежките години на войната.

През 2011 г. незаслужено negliжираният след 1944 г. морски деец бе напълно реабилитиран пред българската общественост. На 23

ние на неговия гроб, при което бяха отгледени дължимите му от държавата почести. На 7 юли 2011 г., когато се навършиха 120 години от рождението му, на общоградско тържество бе открит негов орелеф (дело на скулптора Кирил Янев) на оградата на Адмиралтейството във Варна. В навечерието на Деня на ВМС – 14 август, и на Деня на Варна – 15 август, се състоя премиерата на биографичната книга „Контраадмирал Иван Вариклечков (1891 – 1974 г.) и неговото

най-масовата българска морска обществена организация – Българския народен морски сговор (БНМС), за изготвяне на изложението му по този въпрос и за формирането на неговата Дейна програма. В това изложение Иван Вариклечков разглежда морските отрасли като национално необходимо, но неоценен потенциал и представя един анализ на морското и речно корабоплаване с акценти на пристанищното дело, формирането на кадри и създаването на специална върховна институция, която да управлява морското стопанство. По-късно, като ръководител на Морските учебни заведения, ак-

раход „Родина“ за БТПД. Успехът на сделката се дължи и на познанството му с адмирал Редер, бивш командващ Германския военен флот, започнало от обучението в Германия 1931 – 1932 г., който съдейства за получаването на подходящи оферти. Купеният тогава бивш немски „Айзенах“, получил българското име „Родина“, за момента е най-модерният и най-мореходният кораб на дружеството.

Фактът, че веднага след като влиза българско знаме, параходът е бил поускан да бъде закупен на много по-висока цена от друга немска компания, е достатъчно красноречив



Орелефът на контраадмирал Иван Вариклечков, 7 юли 2011 г.

февруари 2011 г. – датата на кончината на контраадмирал Иван Вариклечков, беше извършено поклонение

време” с автори Мариана Кръстева, Атанас Панайотов и Георги Антонов.

Navibulgar News



ПОДАРЪЧЕН КОМПЛЕКТ

„Фериботна връзка Варна – Иличевск“ (1978 г.)

Фериботната връзка Варна – Иличевск е тържествено открита на 11 април 1978 г. По предварителна договореност между правителствата на България и СССР, точно в 12 ч. и 55 мин. същия ден, едновременно от фериботния си комплекс в Иличевск в първото си плаване се отправя фериботът „Героите на Шинка“, а от Фериботния комплекс – Варна: „Героите на Одеса“. По-късно по същата линия потеглят от Иличевск „Героите на Плевен“, а от Варна – „Героите на Севастопол“.

И четирите кораба са еднотипни, построени по един и същ проект, предназначени за експлоатация точно по тази фериботна линия, като съответно получават и мобилизационни задачи. Преминала през сложни перипетии, фериботната връзка продължава и днес, свързваща вече независима Украйна и Република България.

По повод откриването на фериботната връзка Варна – Иличевск Параходство „Български морски флот“ поръчва в Монетния двор – София, специален подаръчен комплект, който е връчен на официалните гости на тържеството. Сред тях е и тогавашният държавен ръководи-

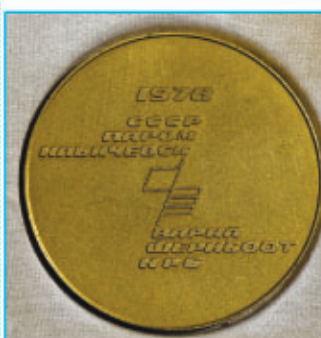
тел на България Тодор Живков.

Комплектът се състои от три основни елемента, за които са оформени съответно и три секции в светлосиня кутия, изработена от неизвестен засега изпълнител, вероятно книговезко ателие във Варна. (Има основание да се предполага, че това е ателието на печатницата на Военноморския флот, което и друг път е правило услуги на Параходство БМФ.)

Първият елемент е настолен медал с диаметър 60 милиметра и дебелина 4 милиметра. Вторият елемент е значка с основа и височина 14 милиметра. Третият елемент е паметна плочка с основа 71 милиметра, височина 52 милиметра и дебелина 4,5 милиметра. Настолният медал и паметната плочка са изработени от жълт метал.

Обединяващият елемент между медала и плочката е значката, която представлява съчетание между съветското и българското знаме (съветския и българския корабен флаг). Важна особеност при съчетаването на знамената (флаговете) играе белият цвят, който изобразява силует на този тип фериботи. Този силу-

Светският ферибот „Героите на Плевен“ във Фериботния комплекс – Варна. Снимката е направена през ноември 1978 г.



Настолният медал (аверс)

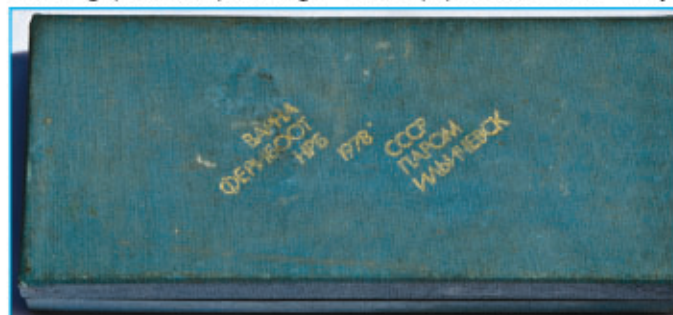


Настолният медал (реверс)

та „съкратената“ версия.) Надписите от аверса са отпечатани със „златни“ букви върху кутията на подаръчния комплект. Реверсът на медала е отново графична релефна разработка на двата флага, но този път изпълва цялата площ на кръга. И тук при съчетаването на очертанията на флаговете се получава силует на ферибот. Аверсът е ограничен



Значката, съчетаваща съветския и българския флаг, по-леко загатва силуета на ферибот със запълненото с бял цвят пространство.



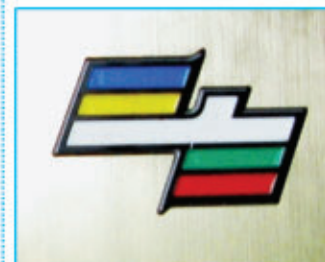
Кутията на подаръчния комплект „Фериботна връзка Варна – Иличевск“, поглед отгоре.



Трите секции на подаръчния комплект.

ет е разработван и в следващите версии на различни отличия, свързани с фериботното плаване в Параходство БМФ. Значката е емайлирана, а начинът на закрепване – с игла.

Аверсът на медала е оформен като своеобразно продължение на разветвите флагове, като под годината „1978“ има оформени два надписа. Продължението на съветския флаг е надписът „СССР – ПАРОМ – ИЛИЧЕВСК“. Продължението на българския флаг е надписът „ВАРНА – ФЕРИБОТ – НРБ“. (По това време думата „ферибот“ навлиза широко в българския език и първият ѝ вариант е „ферибоот“, но след намеса на езиковеди е възприе-



По-късно, във вариант „украинско-български“, силуетът на ферибота е много по-ясен и отчетлив.

от околновръстен ръб, реверсът няма такова ограничение.

➤ 14 стр.



ФЕРИБОТНА ВРЪЗКА Варна – Иличевск...

► 13 стр.

Паметната плочка има аверс, върху който е поместена цялата информация за събитието и за съоръжението, реверсът е без надписи и символи. Под обединяващия елемент (разветите флагове) има надпис, който се състои от две части.

Първата част е „ФЕРИБОТЕН КОМПЛЕКС ВАР-

НА – ИЛИЧОВСК“ (възприет е побългарен вариант на „Иличевск“, вероятно заради руското „е“ с две точки).

писа е обстоятелствена, но пък и изчерпателна: „Транспортна магистрала на вечната и нерушима българо-съветска дружба – открит в чест на 61-та годишнина на Великата октомврийска социалистическа революция – 14 ноември 1978 година“.

Подаръчният комплект „Фериботна връзка Варна – Иличевск“ (1978 г.) днес има колекционерска стой-

Българският ферибот „Героите на Севастопол“. Аерофото Валентин ГЕОРГИЕВ. Снимката е направена след 2000 г.



НА – ИЛИЧОВСК“ (възприет е побългарен вариант на „Иличевск“, вероятно заради руското „е“ с две точки).

Втората част на над-

ност, а самата фериботна връзка вече не е единствена в най-новата история на българското търговско корабоплаване.

И българските, и укра-



Паметната плочка е изработена от жълт метал.

инските фериботи посещават грузинското пристанище Поту, а понякога и Батуми (също в Грузия). На 3 март 2009 г. бе открита нова фериботна линия, свързваща Варна с руското пристанище Кавказ.

Линията се обслужва от два руски еднопалубни кораба: „Авангард“ и „Славянин“, с капацитет да превозват съответно 45 и 50 вагона. М/к „Славянин“ е въведен в експлоатация през септември 2010 г. и освен жп вагони може да превозва камиони, автобуси, леки автомобили, трактори и други колесни и верижни машини. Скоро по линията Варна – Кавказ се

очаква да тръгнат и български фериботи.

Новите фериботни линии, за разлика от „Фериботна връзка Варна – Иличевск“, все още не са оставили следи в българската фалеристика. За съжаление няма данни за дизайнера и за тиража на представения подаръчен комплект.

Може би читателите ни от средите на флотските ветерани ще си спомнят нещо повече по този въпрос и ще ни съобщят повече информация на познатите адреси.

Navibulgar News
Репродукция
Navibulgar News

● Календар ●

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

На 19 август т. г. се навършват 45 години от вдигането на флага на м/к „Русе“. Това става през 1966 г., когато в белгийското пристанище Анверс е вдигнат българският национален трицвет над плавалия дотогава под шведски флаг моторен кораб FALSTAFF. Той е построен през 1959 г. в Норкьолинг, Швеция, с дегауейт 6505 тона. Първ негов капитан е Димитър Свещаров, а главен механик – Иван Цветков. Корабът е дълъг 106,39 м, широк е 15,50 м и има газене от 7,50. Два дизелови двигателя от по 1530 к.с. му позволяват да развива скорост от 13 възла. Предназначен е за пренасяне на генерални товари. Корабът е в експлоатация от Паракходство БМФ до 1987 г.

На снимката: м/к „Русе“ в Ротердам, 30 август 1982 г.



Снимка shipspotting.com

**ОТ МОРЯШКИЯ БЕЛЕЖНИК: ВИЦОВЕ ВИЦОВЕ ВИЦОВЕ**

С капитан Карата (Никола Тодоров) стоим на мостика и аз го питам за най-трудния му ден от четиридесетте и осем години, прекарани на море. Още като се запознахме, той ми бе казал: "Всеки, който е плавал с мене, знае, че най-много мразя три неща на кораба: фиркането, кодошлъка и комара. Разберали, че някой пие на път, че в някоя кабина са играли комар, спукана им е работата! Аз рапорти не пиша. Сам действам. А дойде ли някой да ковлади някого в кабината ми, направо му казвам: "Виж какво, момче, стигнем ли Варна, вземаш си куфарчето и хващаш брега, от тебе моряк не става. Певец можеш да бъдеш, говорител по радиото, но моряк – не!"

Кой е най-трудният ми ден ли? Много са те... Сега си спомням зимата на шейсет и шеста. Пътувахме с кораба "Трявна". Натовашихме над осемстотин тона ябълки от Бейрут за Одеса. Взехме товар и на палубата. До Истанбул всичко вървеше нормално. Но после... Може би много капитани са ти казвали, че най-опасните бури са преживели не другезде, а в Черно море.

Така ще ти кажа и аз. Не бяхме излезли още от Босфора – и едно североизточно време започна да ни мятат! Вълните – къси, напористи, блъскат една след друга. Минахме траверса на Инеада и аз започнах да усещам някакъв сътресения на кораба. Също като при засядане. Гледам картата – не може да бъде, местата тук са дълбоки! Изпращам боцмана да види дали веригата е в ковчезния сандък – може от вълнението да сме изтървали ковчеза. Идва той на мостика и доклажда: веригата си е на мястото.

А тросовете продължават! Вълнението също не спира. Бяхме някъде към устието на Дунав, близо до Сулина. Викам моряка Васкен Киркоров и му казвам: "Васкен, я иди пак провери дали ковчеза си е на мястото!" Промъкна се Васкен към бака. Осветяваме пътя му с прожектор.

Погледна зад борда и щом се изправи, разбрах, че сме изтървали ковчеза! "Колко ключа?" – питам. "Осем" Цялата верига! Влачили сме я толкова време... Вълните, значи, са скъсали стопорите на брашпила,

ковчеза е тръгнала, повлякла е веригата, а шумът от бурята ни е попречил за чуем тракането и по ключа. Когато боцманът е проверявал, все още цялата верига не е била изтекла. Добре че лалите на ковчеза са били обърнати. Ако бяха се забили в дъното, в същото време и ние щяхме да отидем след нея... В Одеса пилотът се чува: "Каква ковчеза имате! Никелирана!" Излъскала се като стъкло, да се оглеждаш в нея и да се бръснеш...

Карата млъква. Да го пие изстиналото вече кафе.

* * *

Тогава карахме бичета за Ливорно. Повечето – в хамбарите на кораба, а другите – вързани на палубата. Едно от животните беше със счупен рог и Текето може би заради това се привърза към него. Текето е стар моряк. Дошъл преди много години от някакво село. Бил председател на ТКЗС. Една година имало суша, след сушата паднал град. Стопанството закъсало. И... освободили председателя. Качил той покъщината и семейството си на един камион – та във Варна. По-далеч от земята! Щом е така обаче, нищо не ти остава, освен да тръгнеш по моретата...

Добър и сърчен моряк беше. Само прякорът му напомняше за онова далечно време – в началото му викали Текезесето.

По няколко пъти на ден той отиваше при своя Егнорогчо. Поеше го. Носеше му хляб, напоен обилно в сол. А когато наблизеше да храним добичетата, вземаше стиска сено и дълго я държеше пред лицето си, сякаш за да погълне отдавна забравения дъх на окосена ливада. След това отиваше при Егнорогчо и със саморъчно направено чесало се грижеше за козината му.

Изтекоха шестте дни – толкова беше пътят от Бургас до Ливорно. Още със заставането на кея дойде получателят на животните. След това пристигнаха докерите. Бичетата заслеха по една широка дъска, работниците ги подкарваха към вагоните. Текето се беше опрял на планицера и пушеше. Когато мина по "трапа", Егнорогчо се обърна. Изрева. Текето му махна и също се обърна...

Михаил МИХАЙЛОВ

Четирима корабкрушеници – руснак, американец, негър и китаец, попаднаха на екзотичен остров. Неуплени още да се зарадвават на спасението си, видели, че насреща им идват диваци. Хукнали да бягат, но островитяните се окаяли по-бързи и започнали да ги настигат. Тогава корабкрушенците решили, че един трябва да се жертва, за да се спасят останалите трима. Продължили да бягат, но теглили жребий – паднал се на негъра. Докато дивациите го ръфали, бегълците успели да вземат преднина – за съжаление за кратко. Скоро човекоядците пак ги настигнали. Наложило се отново да теглят жребий – паднал се на китаеца. И

какъв туземец яде кокосов орех. Питам го:

– Ей, в тая жега как не ви мързи.

– Ама ние не се катерим – чакаме да духне вятър и да ги събори.

– Ами ако няма вятър?

– Е, в такива безветрени години казваме, че реколката е слаба.

◆◆◆

Ленин говори на събрание революционни матроси:

– Другари, революцията се отлага! Феликс Егмундович отиде за риба!

– Не можем ли да минем без него? – питат революционните матроси.

– Без него можем, но без "Аврора" – не!

◆◆◆

В ресторанта клиент

Рис. Петър ПЕТРОВ



това обаче не помогнало. Човекоядците бързо видели сметката на жълтия и отново застигнали бегълците. Тогава руснакът извадил изпод фланелата си един калашник и набързо изпозастрелял всичките човекоядци.

– А бе ти луг ли си, защо не извади автомата още в началото? – креснал американецът.

Руснакът бръкнал отново в пазвата си, извадил бутилка водка, размахал я под носа на американеца и казал:

– А ти нормален ли си, я виж добре, как мислиш, тази водка щеше ли да стигне за четирима?

◆◆◆

Вечерна проверка. Старшината пита:

– Попов?

– Тук!

– Петров?

– Тук!

– Иванов?

– Тук!

– Стоянов... а бе кво ли ви проверявам, къде ще дойдете, на подводница сме...

◆◆◆

Турист на тихоокеански остров. Гледа – ня-

си поръчва риба. Келнерът му я носи, но рибата е безобразно изкривена. Клиентът пита:

– Келнер, защо е така крива тая риба?

– Ами, хванали са я точно на заява на реката.

◆◆◆

Мутра и елегантен господин седят на една маса в ресторанта. Мутрата си поръчва пържола, а господният взема пълстърва. Келнерът донеся поръчките и елегантният господин казва:

– Келнер, рибата иска да плува.

След малко келнерът носи чаша бяло вино.

Елегантна работа, мисли си мутрата и казва:

– Хей, келнер, свинята иска да пие!

◆◆◆

Жена чете вестник и казва на мъжа си:

– Пешо, тук пише, че в африканските държави може да се купи съпруга за 40 долара, при това завинаги! Просто невероятно!

– А, защо? – отвърща мъжът. – Хубава жена като нищо може да струва толкова...



УНИКАЛНА ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ЛЯТНА СЕМЕЙНА

HOTEL BALKAN

Пакетна оферта „Лятна отпуса 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:

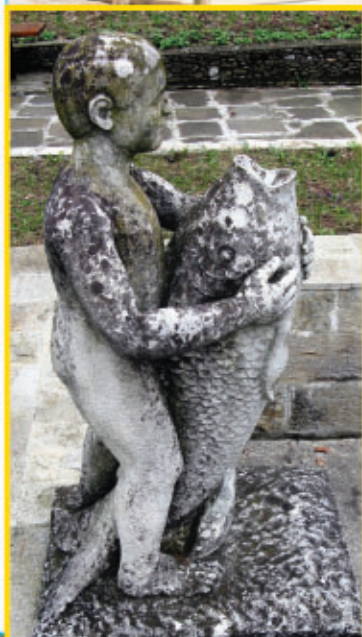
16.05.2011 - 5.09.2011 г.

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

ПОЧИВКА

Специално за служителите на

Параходство БМФ АД

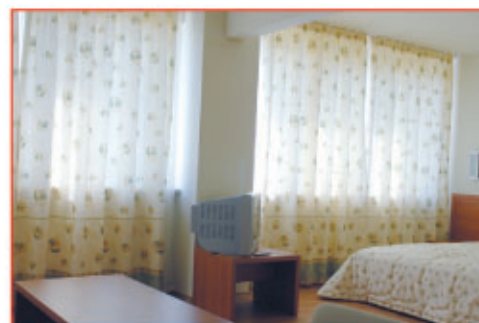


Хотелът разполага с голям двор, открит
басейн, безжичен интернет, безплатен
паркинг, велосипеди под наем, конферентни
зали, кафе-аперитив.

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

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

Bulgaria, Lovech
s. Slivek, hotel Balkan



ОЧАКВАМЕ ВИ!