



NAVIBULGAR

news

Издание на Параходство Български морски флот АД

м. септември-октомври 2010 г.

№5

Председателят на Надзорния съвет на Параходство БМФ АД

КИРИЛ ДОМУСЧИЕВ:

Обновлението на флота: ПЪЛЕН НАПРЕД!

Уважаеми колеги,

Отворихме нова страница в историята на най-старата и най-голяма българска корабоплавателна компания. Както вече отбелязах в предишните броеве на **Navibulgar News** и в срещите си със старшия команден състав на корабите, предстоиеше най-важната част от новата страница да бъде изписана

след извършването на реформата в структурите на Параходство БМФ АД.

Тази част от бизнес плана на новия собственик ще обнови лятото на тази година. Закупихме 4 нови кораба, като преговорите и създаването на организацията по придобиването им се водеха още в края на 2009 г.

Общата инвестиция за тези 4 нови кораба е в рамките на 115 miliona щатски долара! Направената спрявка сочи, че от 1978 г. насам (половине от 30 години) такава мащабна инвестиция в рамките на една календарна година не е извършвана.

► 2 стр.



М/к „Родина“ поема в първия
си рейс от Саудитска Арабия
към Бразилия с пълен товар.



БМФ СПАСИ СВОИТЕ МОРЯЦИ ОТ КОРАБА „ПАНЕГА“

**Членовете на екипажа на пленения от сомалийски
пирати танкер са живи и здрави. Никой от тях не
възнамерява да се откаже от моряшката професия.**

► 7 и 8 стр.



ПАРАХОДСТВО БМФ АД ОБНОВИ ФЛОТА СИ С ЧЕТИРИ НОВИ КОРАБА НА ОБЩА СТОЙНОСТ ОТ 115 МИЛИОНА ЩАТСКИ ДОЛАРА

До края на годината Дружеството ще осигури още четири 30 700-тонни кораба, с които инвестицията ще достигне 232 милиона щатски долара през 2010 година

В изпълнение на плановете за развитие на своя флот ръководството на Парагодство БМФ АД подписа договори и придоби четири нови кораба за национални товари: гва с дедуйт 37 850 тона и гва с дедуйт 30 700 тона (DWT).

Двата кораба с 37 850 DWT, които плават под макетски флаг, получиха името "Родина" и "България", с което се възстановяват

планетата.

Дължината им е 190 метра, широчината – 28,5 метра, газенето – 10,6 метра. Развиват скорост на 14 възла и разполагат с най-модерното навигационно и комуникационно оборудване, съобразено с изискванията на действащите международни конвенции в областта на търговското корабоплаване. Далечината им на плаване е над 20 000 морски ми-

"България"



"Витоша"



традицията от края на XIX и началото на XX век български моряци да експлоатират плавателни съдове с тези имена. М/к "Родина" и м/к "България" са четвъртите поред кораби в историята на компанията, именувани с тези имена.

Корабите "Родина" и "България" са едномачтови, построени са в Китай в началото на 2010 г. Те имат ледови клас 1C (корабът може да плава в акватория, покрита с лед с дебелина до 40 см) и всеки от тях разполага с по 4 крана с 30 тона товароподемност, което ги прави универсални за плаване по всички морски пътища на

ли. За първи капитан на кораба "Родина" е назначен к.г.н. Мартин Ив. Йорданов, а за първи главен механик – Симеон Ив. Симеонов.

За първи капитан на кораба "България" е назначен к.г.н. Генчо Хр. Христов, а за първи главен механик – Николай М. Митев.

Още първите рапорти на капитан Мартин Йорданов свидетелстват за проявените отлични мореходни качества на новозакупения кораб "Родина" в условията на плаване в силен щорм в Индийския океан.

"Родина" извърши първия си редовен рейс с български екипаж, като плава от Са-

Обновлението на флота: ПЪЛЕН НАПРЕД!

► 1 стр.

И още нещо много важно: до края на годината предстои да закупим още 4 нови кораба по 30 700 тона дедуйт, от същия проект като новоприобретите "Витоша" и "Странджа". С това ще реализираме едно съществено обновление на Флот "B", в който 25 000-тонните кораби са вече на преклонна възраст. Така ще запазим и ще разкрием нови пазари за Navibulgar. С тези 8 нови кораба очакваме инвестицията ни за 2010 г. да достигне 232 милиона долара, с което БМФ ще изпървани в статистиките всички чуждестранни инвестиции в България през тази година, взети заедно!!! Мисля, че по-ясен знак и по-сериозно отношение за бъдещето на компанията от собствениците и менеджърите не може да има. Но нека

никой не очаква, че ние ще спрем движкът!

Омък нататък размерят на инвестициите трябва да продължи да се увеличава и да чули нови рекорди. Целта ни не е само пълно обновление на Флот "A" и Флот "B", но и значително увеличаване на тонажа и на броя на корабите под флага на Български морски флот. Затова нека команда на капитана на мостика "Пълен напред!" бъде балидна за всички нас. Собственици и менеджърите на БМФ разчитат както на вашия професионализъм, така и на ентузиазма ви в това голямо начинание, което ще изведе нашата компания в нови простори на световния морски бизнес.

С уважение
към всички вас:
КИРИЛ ДОМУСЧИЕВ

"Родина"



"Странджа"



18/08/2010 10:21

дунска Арабия към Бразилия, май за Индия.
а "България" отплата от Ку-

► 7 стр.



Капитанът на м/к "Родина" к.г.н. Мартин Йорданов: КОРАБЪТ НИ Е МОДЕРЕН И НАДЕЖДЕН, А САМОЧУВСТВИЕТО НА ЕКИПАЖА - ВИСОКО

- Капитан Йорданов, какви са Вашите впечатления от първия месец на експлоатация на кораба?

- Корабът е нов, в много добро състояние е предаден от корабостроителня JIANGSU EASTERN SHIPYARD - Китай. Оборудването му е отrenomирани японски и западноевропейски производители. Двигателят е японски: Zulzer Wartsila 6RTA 48 TB с мощност 7368 kW, който е

правен подводен оглед на корпуса и винторулевата група като част от процеса по прехвърляне на кораба. Не бяха установени повреди. На 7 юли беше извършен бункер сърбей на наличните на борда горива и масла. На 8 юли в 12.45 ч. българско време на борда беше подписан приемно-предавателният протокол от нашия суперинтендант и представителя на предишния

верка, без да е имал време да се запознае с оборудването, като сама по себе си търкала проверка във възможността на корабните системи, оборудването и естествено – на знанията на екипажа.

На 11 юли отплавахме от Караки, като се движехме с максимален безопасен ход. Корабът имаше позиция за товарене, договорена от отдела на Флот А още преди га е закупен. Позицията за товарене беше с точно фиксирани дати и имаше реална опасност да я изтървем, при което щеше да се наложи да чакаме и евентуално да се сключи по-неизгоден договор за превоз поради моментния тренд на спадане на наблата. Пристигнахме в Al Jubail, Saudi Arabia, на време – на 14 юли. Изчакахме една седмица на рейда и една седмица товарихме, което ни дава възможност да се запознаем по-добро с кораба. Условията на работа бяха много тежки, като през деня температурата на външния въздух беше над 40 градуса, а в машинното отделение при профилактика на вентилацията – 50 градуса.

На 31 юли отплавахме за Бразилия. Плаваме през Индийския океан, като сме по-възействието на SW мусон възърхът 6 бала и мъртва вълна 4 м на борд, при което корабът се държи много добре. Намеренията на експлоатационния отдел на Флот А са корабът да бъде опериран основно на класическата линия Западна Европа – Южна Америка: изкуствени торове за Бразилия и селекстопанска промисловост за Европа.

След като се подгответе за



к.г.н. Мартин Йорданов

- Като се има предвид как се държи корабът под влиянието на мусона, като бълната изба на борд, което е наистина неблагоприятният вариант, считам, че "Родина" е достатъчно мореходен и надежден модерен кораб.

- Какви са впечатленията от кораба на офицерския състав, които споделят с Вас?

- Всичко на кораба е ново. Битовите условия са много добри, климатиците работят отлично. В кърза на шегата: колегите руснаци не ни оставиха нищо, с което да полеем закупуването на новия кораб... Засега екипажът кара „медин месец“, като проблемите, които изникват, са в кърза на нормалното и се решават от ход. Все още се откриват неща, останали още от корабостроителя, които не са направени точно както трябва. Предишните екипажи са правили неподходящи модификации, за да се справят с тези проблеми. В процеса на работата и на откриване тези неща се изчистват. Поради спешното ни качване с главния механик на кораба няма време за побор на екипажа – палубна и домакинска команда. Офицерският състав се състои основно от млади хора, съвсем нови и достатъчно опит, за което благодаря на Crew Department.

- Какво е самочувсвие на първия екипаж на "Родина"?

- Самочувствието ни е високо, тъй като успешно се справяме с поставените задачи. Също така необходимо е да се подчертава, че със закупуването на тези нови кораби всички моряци от БМФ са чувстват по-сигурно и са оптимисти за бъдещето на компанията.

► 4 стр.

"Rodina"



икономичен, с дълги периоди на обслужване на компонентите. Разходът на гориво за дадения размер на корпуса е сравнително нисък, при добра за бълкер средна скорост – 13,5 възла. Гаранцията, дадена от производителя, е дълга – 2–3 години.

Дизелгенераторите са лицензни Daihatsu, произведени в Китай – работят на мазут.

Рулевата машина е Kawasaki. Навигационното и радиооборудването са основно Furuno – реномирана японска марка. Няма смисъл да изреждам всичко. Пристигнахме с главния механик Симеон Симеонов 12 дни преди предаденето на кораба "Родина" от предишния корабосъственик. Нямахме достатъчно време за разположение за фамилиаризация. В процеса на работата се запознахме с работата на кораба. Предишният екипаж бяха руснаци от Владивосток под командването на капитан Хлебников. Бяха гостоприемни, добре се отнасяха с нас. Мога да споделя, че готвачът им беше добър. Имаха желание да са коректни към нас.

На 3 юли т.г. пристигналият суперинтендант Георги Симеонов. На 4 юли в порт Караки, Пакистан, в негово присъствие и под наблюдението на инспектор от Lloyds Register и подмяна на всички корабни документи.

След като се подгответе за

собственик, след което влязохме във владение на кораба. Едновременно търкала една седмица на рейда и една седмица товарахме, което ни дава възможност да се запознаем по-добро с кораба. Условията на работа бяха много тежки, като през деня температурата на външния въздух беше над 40 градуса, а в машинното отделение при профилактика на вентилацията – 50 градуса.

След като се подгответе за



К.г.н. Мартин Йорданов (вляво) и първият главен механик на "Rodina" – Симеон И. Симеонов.

екипаж се качи на борда, свалихме флага на Маршалските острови и развяхме малтийския флаг. Съжалявам, че не развяхме българския флаг на този хубав, нов кораб, но да се наядваме, че и това ще стане един ден. В следващите дни корабът премина

годишен прееглед/рефлагиране от инспектор на Lloyds Register и подмяна на всички корабни документи.

Искам с гордост да зая

вя, че екипажът се справи

отлично с годишната про

гийски океан, като сме по-възействието на SW мусон възърхът 6 бала и мъртва вълна 4 м на борд, при което корабът се държи много добре. Намеренията на експлоатационния отдел на Флот А са корабът да бъде опериран основно на класическата линия Западна Европа – Южна Америка: изкуствени торове за Бразилия и селекстопанска промисловост за Европа.

Как "Rodina" се държи в щормово време и в други тежки ситуации в океана?



НОВИТЕ КОРАБИ СА ЕСТЕСТВЕНОТО ПРОДЪЛЖЕНИЕ НА ДВЕ ОСНОВНИ СЕРИИ, ЕКСПЛОАТИРАНИ ОТ БМФ В ПРОДЪЛЖЕНИЕ НА НЯКОЛКО ДЕСЕТИЛЕТИЯ

Корабите с 30 000 DWT и с 37 800 DWT са закупени от Параходство БМФ АД след щателен анализ на фрахтния пазар, на очакванията за развитието му, както и на позициите на компанията

за увеличаване на партидността на голяма група товари от 20 – 25 000 DWT през 70-те и 80-те години на миналия век, на 25 – 30 000 DWT в наши дни. От своя страна корабите тип 37 800

нощи за посещения на специализирани пристанища, където се плащат по-високо на вънва, а за сайз 30 000 DWT – и на Великите езера. Проектите са актуални както с размерите, така и със

голяма ефективност на международния фрахтов пазар.

Освен на спом-пазара, корабите 30 000 DWT и 37 800 DWT могат да работят и на контракти в комбинация с наличните към момента кораби 25 000 DWT и 38 000 DWT на Параходство БМФ АД. Този факт е допълнителен плюс за експлоатацията им. В момента се отварят нови пазарни ниши за този тип кораби от страните на Атлантика, както и към района на Персийския залив и Индия. Въпреки световната криза, пазарът ги приема добре, поради факта, че има много пристанища с малки дълбочини, необорудвани с пристанищи кранове, както и поради възможността да посещават пристанища със сравнително дебел лед през зимния сезон.

Освен това анализът сочи, че в този сегмент и сайзъве все още няма насищане на пазара с тонаж. Освен БМФ, макува кораби притежават големи корабосъственици като **Clipper, Fednav, Canfornav, Polsteam**, но в генерален план в повечето конкуренти на Параходството се наблюдава липсата на гореупоменатия нов тонаж (със съответните характеристики).

ЕМИЛ КОЛЕВ,
ръководител на отдел
„Чартьринг“



“България” излиза в открито море.

Във връзка със сключване на контракти за превоз на товари. Корабите тип 30 000 DWT може да се смятат за естествено продължение на серията 25 000 DWT, които БМФ експлоатира от 1972 г. насам. Увеличеният деджейт е резултат от тенденция-

DWT може да се смятат за естествено продължение на серията 38 000 DWT, които БМФ експлоатира от 1978 г. насам.

Новозакупените плавателни съдове са строени целенасочено с определени размери, даващи им възмож-

съвременните системи на борда на корабите. Имат много добра товароподемност в плитки пристанища, както и добра скорост при консумация на възможно най-евтино гориво (мазут марка 380 cst), добър ледови клас, където обуславя и мякната

КОРАБЪТ НИ Е МОДЕРЕН И НАДЕЖДЕН...

► 3 стр.

– Споделете ни, моля, някоя интересна случка от живота на екипажа!

– За работата, освен изучаването на новото оборудване, няма кой знае какво интересно. В Караки нямаше време за излизане, а в Ал Джубайл въобще нямаше възможност за излизане – портът е индустриски и най-близкият град е далеч. Ученен съм от безпроблемния престой в Саудитска Арабия. Следващият порт – Паранауга, предлага много повече възможности. Бразилия е екзотична страна, кухнята е много добра, бразилците са приветливи хора.

В Ал Джубайл корабът беше проведен по реда на държавната промтова инспекция – **PSCI under RIYADAH MOU**. Даже не знаех, че страните от Персийския залив също имат Меморандум за проверка на корабите. Същата мина успешно – без забележки. За повечето кораби и корабосъственици в момента едни от най-големите рискове са в пристанищата при подобни проверки. Корабът може да бъде арестуван, както и да бъде обвинен в замърсяване на водите. Глобите са много високи, като има и персонални, които не се поемат от корабосъственика.

В момента опазването на околната среда е много далече от първонач-

чалната екологична идея и е много добре развит бизнес... Това е част от основния стрес за повечето капитани, като все пак **PSCI** са необходимо зло. Ако всичко зависеше само от корабосъствениците, може би много неща нямаше да са както трябва. В Брази-

лия очакваме също да го дадат да ни проверят по реда на **PSCI Vinia del Mar MOU** (не ви го пиша на български, защото ще е много дълго)...

Пожелавам на себе си и всички други колеги късмет и успех!

Navibulgar News

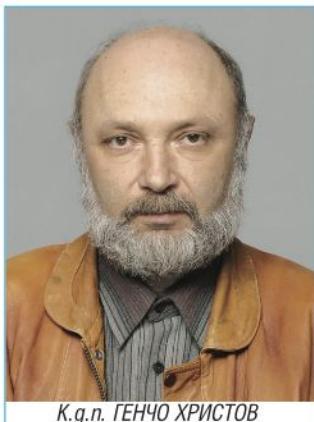
“Родина” в бразилското пристанище Рио Гранде





K.г.п. ГЕНЧО ХРИСТОВ – капитан на м/к „България”

ТОВА, ЧЕ КОРАБЪТ Е НОВ, В НИКАКЪВ СЛУЧАЙ НЕ ГО ПРАВИ “КУОРПТНА ЗОНА” ЗА ЕКИПАЖА



K.г.п. ГЕНЧО ХРИСТОВ

Първите ни впечатления от експлоатацията на м/к „България“ са много добри. Корабът е настроен с електроника и автоматика, процесите са оптимизирани. Условията за живот, работа и почивка са съобразени с

най-новите изисквания. Корабът е конструиран и оборудван значително по-добре от корабите, строени през 70-те и 80-те години. „България“ се държи нормално в щормово време и не ни създава притеснения.

Впечатленията на офицерския състав от кораба са също добри. Естествено възникват и проблеми, но затова сме тук – ги решаваме. Доволни са от условията на труп, от оборудването като цяло. Самочувствието на първия екипаж на м/к „България“ се базира и на това, че моряците са по-спокойни и по-уверени. Това се дължи главно на факта, че корабът е нов, с добър външен вид и интериор. Състоянието на корпуса, механизмите и приборите е добро и те функционират нормално.

Иначе за краткото време



м/к „България“

на експлоатация не сме имали някакви запомнящи се случаи на кораба. Нормално работно ежедневие, малко по-натоварено поради факта, че корабът трябва да се прибие изцяло в съответствие с нормите на компанията и флага. Експлоатацията и поддръжката на кора-

ба са си задължителен елемент в ежедневната работа, а те са доста интензивни. Това, че корабът е нов, не го прави „куортна зона“, гори в някои отношения е по-натоварено за екипажа.

17 септември 2010

**Капитан ГЕНЧО ХРИСТОВ
Порт Ман Та Фут, Тайланд**

K.г.п. ДИМИТЪР СТОЙЧЕВ – капитан на м/к „Витоша“



K.г.п. ДИМИТЪР СТОЙЧЕВ

Екипажът ни прояви добри професионални качества и с висока мотивация се зае за работа при качването на новия „Витоша“. Много

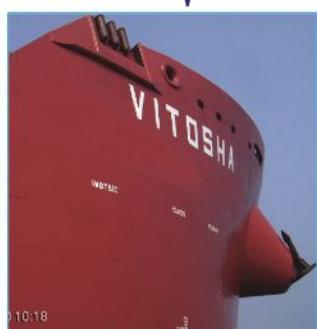
ПЛАВАМЕ С ВИСОКА МОТИВАЦИЯ

бързо успяхме да въведем процедурите на нашата компания по поддръжката и експлоатацията на кораба. Готови сме за плаване във всякаакви хидрометеорологични условия, щормовете не ни плашат. Екипажът има готовност да действа в тежки ситуации съгласно процедурите на БМФ и опита от добрата морска практика. Използвахме времето на комва пред порт Fangcheng за щателна подготовка на екипажа за дългите дни плаване, които са пред нас.

Офицерският състав споделя, че м/к „Витоша“ е един модерен кораб за национални товари, на които операциите се извършват безо-



пасно и се постигат резултати, съответстващи на възприетите международни стандарти. Удовлетворен съм, че екипажът се справя много добре с обслужването на системите и механизми



на кораба, а това от своя страна обяснява и призовигнатото му самочувствие.

**Капитан ДИМИТЪР СТОЙЧЕВ
19 септември 2010 г.
Южнокитайско море**

K.г.п. НИКОЛАЙ НИКОЛОВ – капитан на м/к „Странджа“



K.г.п. НИКОЛАЙ НИКОЛОВ

Първите ни впечатления от новия „Странджа“ са много добри: модерен кораб с оборудване от най-ново по-

УПРАВЛЯВАМЕ МОДЕРЕН КОРАБ

коление и с отлични битови условия.

При първия ни преход нямахме възможност да плаваме в тежък щорм, но при вятър 7 (по Бофорт) и вълна от 3 метра корабът се държа много добре.

Офицерският състав е определено довolen от това, че е на този кораб, мотивиран е и се усеща голямото желание за работа и 100-процентово опознаване на всички възможности, които има оборудването на „Странджа“. Това е и мнението на главния механик Атанас Боеv. Целият ни екипаж е с добро самочувствие и настроение. На 31 август пресякох-



ме INTERNATIONAL DATE LINE, така че се наложи да повторим деня. На 16 септември 2010 г. в 07.45 ч. местно време пресякохме екватора и направихме търже-

ствено кръщение на трима души от екипажа, които го пресичат за първи път.

**Капитан НИКОЛАЙ НИКОЛОВ
19 септември 2010 г.
Южен Тихи океан**



Мнението на техническия директор на ПБМФ АД: ЧЕТИРИТЕ НОВИ КОРАБА СА ПОСТРОЕНИ В ЗАВОДИ С УТВЪРДЕН МЕЖДУНАРОДЕН АВТОРИТЕТ

Прези приватизацията на Параходството компаниите нямаше опит и присъствие на китайския пазар по отношение на корабостроенето и кораборемонта. След приватизацията менеджърският екип и по-специално техническата дирекция насочи вниманието именно в тази посока. С цел намаляване на експлоатационните разходи отначало потърсихме възможности да ремонтираме един кораб, като едновременно с това започнахме и сондажи за възможното ново строителство. Ремонтът на наши кораби не се прие като перспектива, защото те лесно могат да сгният до там и да бъдат качествено ремонтирани, но след това трябва да извършват много дълги неприводими преходи до районите, където най-често са анажирани. Все пак направеният ремонт на един кораб показа, че той може да бъде качествен и на приемливи за нас цени. Това обаче ни окуражи да продължим проучванията за ново строителство, особено след като новият собственик ни постави задачата да актуализираме дейността си по обновлението на флота.

Затова проучихме как стоят нещата на място. Там видяхме различни заводи: от водещи световни корабостроителници до предприятия, в които условията за производство не са от най-добрите – корабите се строят буквално на поляната. След това разглежахме внимателно и кораби, произведени в различни китайски заводи. Разбрахме, че сме се

ориентирали в правилна посока. И гвата завода, към които се бяхме насочили, бяха защитили сертификация по ISO9001-2008. С тях работят всички авторитетни класификационни организации. Единият завод е произвел повече от 150 кораба, а групата – над 300, от които 150 са за чуждестранни клиенти от Канада, Германия, Южна Корея и др. И гвата завода вече са инвестирали по над 100 милиона долара за нови технологии и съоръжения (нови гокобе, кранове, техника за заваряване, специализиран софтуер, внедряване на екологични производ-

обръжения разликите между българския завод и китайските корабостроителници както в бързината на строителството, така и в качеството на произведените кораби. Първият завод се развива под строгия контрол на китайските държавни власти, а вторият е листуван на борсата в Сингапур. Единият завод е Shantou Shipbuilding Industry Co., Ltd., разположен в Северен Китай, западно от Пекин. Изграден е през 1972 г. Върху 2 160 000 квадратни метра производствена площ, има няколко сухи гока, около 3000 работници и



Инж. Тодор Даскалов

тация са много окуражителни – забележките от страна на екипажите и на суперинженерантите са минимални. От опита ми, който имам в предишната компания, за която работих – Zodiac Maritime Agency (там управлявах около 45 кораба, от които 10–15 ново строителство), мога да прецени, че нашите кораби са настани с оборудване, произведено във водещи световни фирми в своите области: като започнем от европейските компании „Ролс Ројс“, „Бурмайстър и Вайн“ и „Мак Грегор“ и също също и японската „Фуруно“ и „Янмар“.

Shantou Shipbuilding Industry Co., Ltd е с повече от 10-годишни традиции в строителството на кораби по модерни проекти и по-специално „laker bulk carriers“, като вече е произвел 12 кораба от типа на нашите „Вимоша“ и „Странджа“. Единствено само главният гвигател е произведен в Китай по лиценз на „Бурмайстър и Вайн“, но основните възли в гвигателя са произведени също от водещи фирми в Япония и Южна Корея. Отзовите от корабосъствениците, а те са големи шипингови компании, са много положителни и това се потвърждава и при експлоатацията на „Вимоша“ и „Странджа“.

Другият завод, в който са построени нашите нови кораби „Родина“ и „България“ – **Jiangsu Eastern Heavy Industries**, е с 20-годишни традиции в производството на различни плавателни съдове. Тук бяхме приятно изненадани от факта, че цеховете за производство на блок-секции, с обща площ над 150 000 квадратни метра, са само закрити. Така какъвто на времето не играят никаква роля, като при това се работи с най-реномираната техника за блатиране и боядисване.

► 7 стр.



Инж. Тодор Даскалов (вляво) по време на поредната си командировка в китайските корабостроителници

съда). За сравнение – по времето, когато бях директор на „Булярг – Корабостроителна индустрия“, за тази цел бяха инвестирани едва 3–4 милиона долара. Това

още около 10 000 подизпълнили. Именно в този завод са построени нашите нови моторни кораби „Странджа“ и „Вимоша“. Първите резултати от тяхната експлоа-



Shantou Shipbuilding Industry Co., Ltd



ЧЕТИРИТЕ НОВИ КОРАБА СА ПОСТРОЕНИ В...

► 6 стр.

Качеството е гарантирано и отговаря на най-новите световни стандарти. **Jiangsu Eastern Heavy Industries** притежава един от най-големите сухи докове в света: 480 метра дълъг и 142 метра широк – феноменално съоръжение!

И в дната китайски завода, където са построени четирите наши нови кораби, работят по строго фиксирани планове, произвеждат по 10 – 11 кораба за година. В нашия „Булярг“ един кораб се произвежда за срок от 18 до 20 месеца, а сега – по време на кризата, и за по-дълъг срок. Лесно може да се направи сметка къде е по-изгодно да се строи – там, където ще доставят кораба след една година, или след почти две. Закъснението носи големи загуби на корабособственика. А навреме произведеният кораб бързо се изплаща и почва да носи печалба на компанията. Това е и причината новият собственик на БМФ да анулира договора за последния поръчан в „Булярг“ кораб – та мой все още не е завършен и едва ли в близките 2-3 месеца ще

име и от главните механизми на новопридобитите четири кораба са наистина много добри. Особено се разбира на факта, че и на четирите разполагаме с голям резерв на корабния пропулсивен комплекс. При построяните в „Булярг“ кораби и при малко обрасяване на корпуса скоростта започва да пада, а построяните в Китай кораби поддържат максимална скорост при оптимален разход на гориво – това помърждават и капитаните, и главните механици. Това прави те-



„Vimota“ преди отплаването от Shanhuaqian Shipbuilding Industry Co., Ltd



„Странджа“ по време на швартовите изпитания в Shanhuaqian Shipbuilding Industry Co., Ltd



бъде готов...

А отзивите от капитана

Всички блок-секции се изработват в закрити цехове.

Според мен през следващите 10 години Китай ще настигне и ще замине Южна Корея, която сега е световен лидер в областа на корабостроенето, както скоро иззврви и Япония в това отношение. Затова и следващите четири кораба топ-менеджмънтьт на БМФ е предложил на собственика да бъдат построени отново в Китай под наблюдението на наши специалисти. Първия от тях очакваме в края на декември т.г., а последният – през август 2011 г. Ако всичко се развиба така, както сме го планирали, ще има и трета серия от четири нови кораба, като първия от тях ще получим още през 2011 г. Идеята е да

създадем една флотилия от 8-10 еднакви кораба, което ще улесни много нашата логистика при поддръжката им. Едно е, когато поръчаш определено оборудване за един кораб, а съвсем друго – когато поръчаш за десет кораба. Намаляват се цените за резервните части. И още нещо важно – напълно еднаквите кораби ще улеснят и работата на екипажите.

Само този, който не се е качвал да плава на голяма еднаква кораба, не може да разбере предимството пред възможността екипажът всеки път да се качва на различни кораби. Няма необходимост от каквато и да е адаптация, а това увеличава сигурността в експлоатацията на корабите.

Ние не сме първата шипингова компания, която се е ориентирана към китайски корабостроителници. В интерес на истината ние гори малко закъсняхме. В **Zodiac Maritime Agency** експлоатирам от 10 години кораби, произведени в Китай, и продължавам да печелят от това. Защо да не печелим и ние?

Инж. Тодор Даскалов,
технически директор
на Парагодство БМФ АД

ПАРАХОДСТВО БМФ АД ОБНОВИ ФЛОТА СИ...

► 2 стр.

В състава на флота се включиха и два нови 30 700-тонни кораба за насипни товари, които също носят традиционни от Парагодството имена: „Vimota“ и „Странджа“. Те са произведени във водеща китайска корабостроителница. Новите „Vimota“ и „Странджа“ са третите кораби в историята на Парагодството с това име.

Те също успешно се включиха в състава на флота и извършиха първите си рейсове. „Странджа“ отплава

от Китай за Перу, а „Vimota“ – от Китай за Аржентина. За първи капитан на „Vimota“ е назначен к.г.н. Димитър Стойчев, а за първи главен механик – Павлин Йорданов. За първи капитан на „Странджа“ е назначен к.г.н. Николай Николов, а за първи главен механик – Атанас Боеv.

Корабите „Vimota“ и „Странджа“ са еднотипни и също имат легови клас 1C. Те са с деджейт 30 700 тона и развиват скорост над 14 възла. Далечината им на плаване е от 14 800 морски мили.

Плавателните съдове са с дължина 186 метра, широчина 23,70 метра и имат газене от 10,40 метра, което им дава възможност да плават и в акваторията на Големите американски езера.

С покупката на нови кораби през 2010 г. на общата стойност от 232 млн. щатски долара предсрочно ще се изпълни обещаната съгласно приватизацияция договор инвестиция за първите 5 години от собственика на „Парагодство Български Морски Флот“ АД – германско-български консорциум

„Кей Джи Маритайм Шипинг“ АД.

С придобиването на новопостроените плавателни съдове мажоритарните собственици на Парагодство БМФ АД не само изпълняват амбициозната си инвестиционна програма, но и правят възможното в условията на кризата да продължат да утвърждават авторитета на компанията като надежден партньор и конкурентоспособен морски превозвач на международния пазар.

Navibulgar News



МОРЯЦИТЕ ОТ „ПАНЕГА“ СА ОТНОВО НА РОДНА ЗЕМЯ

*Заедно със своите семейства те ще почиват по 10 дни в
български курорти за сметка на Парагодство БМФ АД*

**Председателят на Надзорния съвет на
Парагодство БМФ АД КИРИЛ ДОМУСЧИЕВ:**

БМФ СПАСИ СВОИТЕ МОРЯЦИ ОТ „ПАНЕГА“

Ако някой е имал съмнение, че собственикът на компанията и нейният менджърски екип нямат сериозно и отговорно отношение към задачата по спасяването на пленените от сомалийски пирати моряци от танкера „Панега“, той дълбоко се е заблуждавал. За нас са важни всички каузи – и тези, които са в морето, и тези, които са от бреговия персонал. Мисля, че със своите неизвъсмислени, но и внимателно премерени действия по време на това голямо и непознато за нас предизвикателство показвахме морала на нашата компания.

Демонстрирахме не само пред българския народ, но и пред цялата световна морска общественост, че за нас най-ценни са хората и професионалистите, които са основният капитал на БМФ. Корабът, парите, проблемите в такива случаи нямат съществено значение. Най-важни са хората! Върно е, че достойно и бързо се справихме с предизвикателството – нашите моряци престояха в плен по-малко от 4 месеца, а има екиажи, които търпят тези несгоди повече от половин година. Нека все пак да си пожелаем такива беги да не ни се случват повече, а всички наши усилия да бъдат насочени изключително към просперитета на Парагодството!

Благодарение на безупречно организирана и светекавично изпълнена операция от Парагодство БМФ АД, на 15 септември т.г., в 19:26 часа, 15-те български моряци от кораба „Панега“, които беше похищен от сомалийски пирати на 11 май 2010 г., кацнаха на Аерогара Варна. Операцията бе планирана и извършена под ръководството на кризисния щаб на БМФ, оглавяван от председателя на Надзорния съвет на Парагодство БМФ АД Кирил Домусчиев и изпълнителният директор на компанията к.г.н. Христо Донев. Замисленият план бе реализиран изцяло от екипите на Парагодството и моряците от „Панега“ пристигнаха 24 часа по-рано от предвиденото време с военноморски транспортен самолет „Спарман“ (борд № 072) на



Военно-въздушните сили, предоставени от българското правителство.

Екиажът беше посрещнат на перона от министър-

**Министърът на външните работи
Николай Младенов:**

БМФ СВЪРШИ ГОЛЯМАТА ЧАСТ ОТ РАБОТАТА ПО СПАСЯВАНЕТО НА МОРЯЦИТЕ ОТ „ПАНЕГА“

Нека още в самото начало на моето изявление да подчертая, че Парагодство БМФ АД свърши голямата част от работата по спасяването на моряците от „Панега“. Правителството през цялото време беше съпричастно към тази кауза и помагаше според своите възможности. Както знаете, премиерът Бойко Борисов лично разпореди изпращането на военноморски транспортен самолет „Спарман“ до пристанището Салала в Оман.

За мен героите на днешния ден са самите моряци от „Панега“, които устояха на много изпитания преди да ги посрещнем на родна земя.

Специално искам да благодаря за търпението и разбирането, проявено от техните роднини, с които поддържахме непрекъсната връзка. Щастлив съм, че благодарение на общите усилия, които никой от нас не пожали, наше сънародници са отново в България. Пожелавам им бързо възстановяване и повече никога да не им се случват подобни премеждия.

България е страна, която е заинтересована от това как проблемите, породени от пиратството край бреговете на Сомалия, да бъдат решени възможно най-бързо.



к.г.н. Христо Донев, областния управител на Варна Данчо Симеонов и от морякът синдикален лидер Красимир Вълчев. Във VIP салона на 80

ско. При вдигането на надзиращата капитан Христо Донев обяви решението на Надзорния съвет на Парагодство БМФ АД за награждаването на всеки член от екипажа и неговото семейство с безплатна 10-дневна почивка в българските курорти по тяхн избор на място и време.

По време на пресконференцията капитанът на кораба Румян Попов сподели, че най-трудно през целия четиримесечен престой в ръцете на пиратите е било в самото начало, когато „Панега“ е бил останен на рейс пред сомалийско селище. На борда постоянно са пребивавали по над 20 сомалийци, които са се сменяли на определено време, за да пазят екипажа и танкера, в това число и от посегателства от други пиратски кланове.

► 9 стр.



ра на външните работи Николай Младенов, председателя на Надзорния съвет на Парагодство БМФ АД Кирил Домусчиев, изпълнителният директор на компанията

роднини на моряците, членовете на екипажа на „Панега“ (във видимо добро здраве) и официалните лица от българската щастлившия край на премеждято с чаша шампан-



МОРЯЦИТЕ ОТ „ПАНЕГА“ СА ОТНОВО НА РОДНА ЗЕМЯ

► 8 стр.

Често срещано явление било пиратите да имат вътрешни конфронтации. Похитителите не са били особено агресивни към българите с изключение на гваг случаи, посочи капитанът. Още при завладяването на кораба единият от моряците е бил пристрелян в бедрото. За щастие, костата не е била засегната и с наличните на кораба лекарства раните са заздравели за около гвага месеца.

Персонална заплаха получил самият Румян Попов, на когото пиратите наредили да организира срочно ремонта на неработещ изпарител в машинното отделение, за

ратски лидер насочил към капитана зареден автомат „Калашников“, но други сомалийци бързо охладили гнева му.

През целия период на пленничество моряците спели в помещението на закрития мостик. След като свършила храната на „Панега“, екипажът получавал само ярецко, риба, ориз, макарони и спагети, а запасите със сладка вода попълвали от други пленени кораби.

Първия разговор с близките си моряците провели на 24 май. До освобождаването на танкера те съществуваха връзка със семейства си само още веднъж. Въпреки преживения стрес



Усмишката на капитана на „Панега“ Румян Попов (вляво) подейства заразително на официалните лица.

от сомалийския плен: на Бог, на БМФ или на държавата, капитанът отговори негвусмислено, че се е надявал на всички, взети заедно. Няколко дни по-късно моряците от госгезашния екипаж на „Панега“ преминаха подробни медицински прегледи. След това те се срещнаха и разговаряха с ръководителя на направление „Плавсъстлав“ в Параходство БМФ АД Лъчезар Митеев. На срещата бяха обсъдени въпроси от взаимен интерес. След като моряците се възстановят на-



След като получиха дългоочакваната вест за освобождаването на своите близки, роднините на моряците от „Панега“, с които бе поддържана непрекъсната връзка по време на премеждянето, се снимаха по своя инициатива за съпомен с изпълнителния директор на Параходство БМФ АД к.д.н. Христо Донев и с ръководителя на направление „Плавсъстлав“ Лъчезар Митеев.



Най-после всичко съврши!

Добре дошли, татко!



га се попълнят запасите от сладка вода на кораба. След като това не било изпълнено (изпарателям бил сериозно повреден), афектирани

капитан Попов негвусмислено посочи, че ако трябва, отново би се върнал да плава по същия маршрут. Нито един член от неговия екипаж не е

изказал желание да напусне моряшката професия. На журналистически въпрос на кого се е надявал най-много за спасяването на екипажа

цълно, ще им бъдат предложени подходящи длъжности на други кораби от компаниата.

Navibulgar News



МОЖЕМ ДА ПЕЧЕЛИМ ДОБРЕ И ПО ВРЕМЕ НА КРИЗА

Въведена е бонусна система за стимулиране на екипажите на влекачите

Отминалата 2009 г. бе трудна, динамична, почти непредсказуема, но в същото време печеливша година за Спомагателния флот на "Параходство БМФ" АД и в частност за влекачите на компанията, извършващи маневри и услуги в районите под юрисдикцията на Морската администрация - Варна.

След приватизацията на дружеството се наложи коренно различен начин на работа, нови изисквания и параметри, които ни постави новото ръководство.

Бяха проведени разговори, изгответи се анализи, наложихме определени организационни промени и поставихме финансово и бизнес параметри. В основата на всичко това беше гласуваното от страна на ръководството доверие на менджмънта на Спомагателен флот, извършните структурни и организационни промени в администрарирането и практическото осъществяване на дейността от плавателния състав.

Прилагането на нормални пазарни механизми, подобряването на качеството на услугите, намаляването на мяхната себестойност, проявеното старание на членовете на екипажите за поддръжане на механизмите доведе

до добри финансиови резултати, които отчетохме за 2009 г.

Като отчетеме всичко извършено през годината от екипажите на влекачите и като анализира финансовите показатели и резултати, ръководството на компанията ми възложи да изгответя "бонусна система" за стимулиране на членовете на екипажите, показвали добросъвестност, трудолюбие и отговорност.

Такава "бонусна система" бе приета и въведена с разпореждане на изпълнителни директори, след одобрение от председателя на Надзорния съвет на "Параходство БМФ" АД. Същата вече се прилага през 2010 г. месечно на база критерици за оценка на дейността на отдельните екипажи на влекачи, с отчитане на оценките, получавани от пилотите и капитаните на маневрираните кораби, както и мнението на отговорните капитани на влекачите по отношение изпълнението на посочените параметри за оценка.

ВЕСЕЛИН ВАСИЛЕВ,
ръководител
на отдел
"Агенции и
Спомагателен флот"

TUG'S SPECIFICATION

Owner: NAVIGATION MARITIME BULGARE - VARNA

Tug boat's names: "PHECDA", "DUBHE" AND "KOCHAB"

Year Built: 1991 in Singapore.

Type: Fire fighting tug - deep sea

Classification: Bulgarian Register of Shipping

Flag: Bulgarian

L.O.A./B.O.A./Max. Draught:

28.0 m / 8.2 m / 3.5 m

Main Engines: 2 X 1215 BHP

"Detroit Diesel"

Consumption: 6.0 Ts light G.O. with tow, max. 5 knots.

Certified Bollard Pull: 29.5 tons
Towing Wire: 1 drum - 500 m X 38 mm (6X36)

Towing Hook: "Koyo" Electric Hydraulic Hook S.W.L - 30 Ts.

Bow Thruster: 1 "Schotol"

Propellers / Rudders: 2/2 twin fixed nozzles

Fire- Fighting equipment:

Fire system: - Water spray; 4 water/foam monitors; water jet

- Foam system: - STHAMEX-F15 - 10000 L

Firemen's outfit - 1 set including 5 breathing apparatus

Fire equipment: Extinguishers; powder - 5, CO₂ - 3, foam - 7





ЕКИПАЖЪТ НА М/К „СВИЛЕН РУСЕВ“ СПАСИ БЕДСТВАЩ МАРОКАНСКИ РИБАР

На 28 август 2010 г., в 12.47 ч. местно време, по време на плаване в Атлантическия океан (Lat. 23 35.68N Long 020 25.88W) екипажът на плаващия под български флаг кораб на Парахоство БМФ АД м/к „Свилен Русев“ забелязва носеща се по вълните неуправляема стара рибарска лодка. Времето е лошо: силен североизточен вятър, вълнението е 4 бала, а височината на вълните – около 2 метра. В 13.00 ч. капитанът на кораба – к.г.н. Стойчо Георгиев, взема решение да започне спасителна операция и се насочва към рибарската лодка. Тя е с дължина около 6 метра, с дървен корпус, с неработещ извънбордов двигател. В 15.03 ч. започват маневрата за доближаване към лодката.

В 15.20 ч., след като наближаваме малкия плавателен съд, констатираме, че на борда ѝ са гвама душни. Единият във вече е мъртъв, а другият – на възраст около 35 години, все още е жив, но е в неадекватно състояние, предизвикано от обезводняване и хипотермия. В 16.45 ч. видим оцелелия марокански рибар на борда на м/к „Свилен Русев“ и веднага му давам първа помощ.

Опитът да се свържат с MRCC (Maritime Rescue Coordination Centre) DAKHLA завършват неуспешно. Пет минути по-късно обаче устновяват връзка (чрез INMARSAT C) с MRCC TENERIFE, а в 17.10 ч. започват съвместна спасителна операция. В 17.54 ч. получават указание да променят курса към мавританското пристанище Нуадибу (Nouadhibou), където ще ги очаква военен хеликоптер, за да евакуира спасения рибар. Правят снимки и ги изпращат на MRCC TENERIFE, след което дават максимален ход по новия курс. В 19.00 ч. получават и указания от специализирания център за оказване на ме-

дицинска помощ на море в Рим (Telemedical Advice Centre Roma) за продължаване на лечението на рибара, докато той бъде евакуиран. С наличните на кораба лекарства и медикаменти българските моряци успяват да изпълнят тези указания и това се оказва решаващо за спасяването на живота на оцелелия рибар. Едновременно с това времето се влошава още повече и лодката с починалия рибар е изоставена на поради невъзможност да бъде буксирана.

На 29 август сумринта, в 07.05 ч., в точка с координати Lat. 23 44.3N Long 019 37.7W, военният хеликоптер вече е забиснал над палубата на надстройката. Десет минути по-късно рибари са на борда на вертолета. В 08.30 ч. от Нуадибу съобщават на капитана на кораба, че вертолетът е кацнал и живоемът на рибара е извън опасност. От MRCC TENERIFE дават край на спасителната операция и изказват своята сърдечна благодарност на капитана и на екипажа за оказаното професионално съдействие при спасяването на човешки живот на море. „Свилен Русев“ продължава своето плаване към пристанище Монтевидео. Екипажът на българския кораб изпълни достойно своя моряшки дълг и за пореден път защищи авторитета на най-голямата и най-стара българска корабоплавателна компания.

Navibulgar News

Бележка на редакцията: Ръководителят на направление „Флот А“ Александър Христов е предложил на изпълнителните директори на Парахоство БМФ АД капитанът на „Свилен Русев“ Стойчо Георгиев да бъде награден по повод на спасителната операция, извършена под негово командване във водите на Атлантическия океан.



Носещата се по вълните неуправляема стара рибарска лодка



Лодката вече е застанала на борда на м/к „Свилен Русев“, но оцелелият не е в състояние да се движи.



Рибарят все още е жив, но е в неадекватно състояние, предизвикано от обезводняването и хипотермията.

НАГРАДИХА ЧЛЕНОВЕ НА ЕКИПАЖА НА М/К „ХЕМУС“

По предложение на ръководителя на направление „Флот А“ Александър Христов и със заповед на изпълнителните директори на Парахоство БМФ АД к.г.н. Христо Донев и Ионко Ионков, за отговорно и качествено почистване на хамбарите, събиране и изхвърляне на дънни и опаковане материали от екипажа на м/к „Хемус“ са наградени с парични суми Пламен Любомиров Горунски – палубен боцман, Димитър Петков Гайдаров – корабен кормчия, Борислав Василев Кюсов – корабен кормчия, Александър Христов Петров – моряк и Владимир Магардичев Ованезов – моряк-камериер.

Добросъвестната работа на моряците е подпомогната за своевременно изпълнение на поредната задача, поставена пред екипажа на м/к „Хемус“.

Navibulgar News



М/к „Свилен Русев“ по време на ремонта в КРЗ „Флотски арсенал“ – Варна.



**Изпълнителният директор на Парагодство БМФ АД
к.г.п. Христо Донев пред Navibulgar News:**

ВСИЧКО ЗАПОЧНА С ЕДНА КНИГА: „ТАЙНАТА НА КОРАБА „ПИРИН“

На 25 август т.г. изпълнителният директор на Парагодство БМФ АД к.г.п. Христо Донев навърши 60 години – юбилей, достоен и за равносметка, и за поглед към началото – Все неща, които са интересни и поучителни за следващите поколения моряци от най-старата и най-голяма българска корабоплавателна компания. По този повод редакторът на Navibulgar News помоли капитан Донев да даде интервю за нашето фирмено издание.

– Капитан Донев, как започна Вашата кариера в Парагодство БМФ?

– Като завършил ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“, започнах като четвърти помощник-капитан на м/к „Карлово“. След това ме изпратиха за втори помощник-капитан на малкия кораб „Камчия“ (400 тона дедуйт) – там нямаше трети и четвърти помощник-капитан. На м/к „Бола“ почти две години бях трети помощник-капитан. Втори помощник-капитан бях на м/к „Рогони“ – получихме го като нов, от Варенската корабостроителница, през 1978 г. Така постепенно достигах до една от най-отговорните длъжности на кораба – старши помощник-капитан.

Такъв бях на м/к „Капитан Георги Георгиев“, почти година, а след това и на м/к „Плиска“. Този кораб ми хареса, затова се надявах да остана по-дълго време на него. Но през 1983 г. бяхме инспектирани от тогавашния генерален директор на СО „Воден транспорт“ к.г.п. Николай Йовчев. Той провери откога съм старши помощник и разпореди веднага да започна да се подгответ за изпитите за капитан далечно плаване (к.г.п.)...

– От кога капитани сте учили „занаята“, преди сам да победете кораб в открыто море?

– Като помощник-капитан успях да науча много неща от капитантите, под често ръководство плавах. Един от тях бе „кара-капитан“ (така наричахме капитаните-практици, които нямаха висше морско образование) – Станчо Христов. От него знам много неща от лоцията на Средиземно море, които не съм чул в учебниците. Той никога не вземаше пилот при преминаването на Босфора. Познаваше всяка точка от пропива.

Като станах капитан и победох кораба през Босфора, взех пилот по задължение – влизах в турско пристанище, но при една екстремална ситуация той бе обез от паника и ме оставил да се справя сам. Справих

се и повече никога не съм вземал пилот при преминаването през този пролив. Много неща научих от капитан Недялко Кючуков, от капитан Николай Марчев. При тях съм бил старши помощник. Добри суми мога да кажа и за капитан Иван Антонов. Неговият син – Камен Антонов, по-малък от мене, също стана капитан.

От помощник-капитаните, които са плавали с мен, мога да спомена Венцислав Дорелов – сега известен строителен предприемач, бетроходец Иван Греков...



Христо Донев като курсант IV курс във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“

Бях помощник при капитан Райчо Стойнов Райчев, а синът му – Стойно Райчев (сега е капитан), беше помощник при мене... Повече романтика имаше в моряжката професия тогава. Искахме час по-скоро да смигнем до някое пристанище, да видим нещо интересно и различно. А сега капитаните, заради бюрократията и Port State Control не искат да чуят за пристанището...

– Кои бяха първите ви кораби като капитан?

– Първите ми кораби като капитан бяха „Средна гора“, „Поморие“ и „Троян“. Последния избрах (а имах право на избор, защото се класирах в първата петица по успех на изпитите за к.г.п.), защото пренасяше генералини, а не насилии товари. Като всеки малъг човек бях любознателен и исках да



К.г.п. Христо Донев

държахът в състава на флота още няколко години.

– А последният ви кораб в БМФ?

– За един рейс (Западна Европа – Суец – Далечния изток), който продължи почти една година, бях капитан на „Пейо Яворов“. Това беше последният ми кораб в БМФ. Но на него посрещнах промяната, настъпила на 10 ноември 1989 г. Бяхме някъде из Тихия океан, около Марианска лагуна, на път за Япония. Отначало никой не можеше да повярва. След това се появиха първите „революционери“ – единият от камериерите и помощник-готвачът, които искаха да хърълят заг борда помощник-капитана по политическа част (номполита). Наложи се да ги депатират и дъбамата.

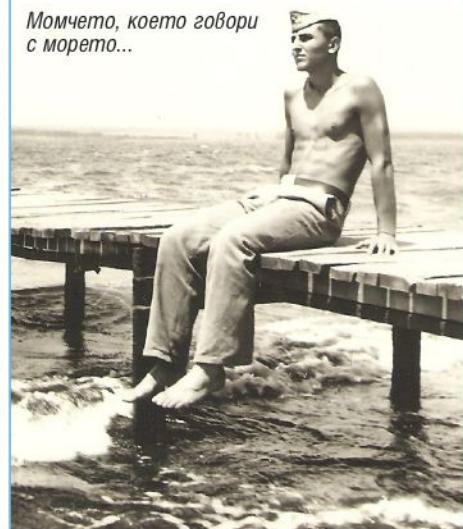
От 1 август 1991 г. започнах да плавам под чужд флаг, а от 14 април 1993 г. се завърнах в Парагодството и започнах работа като механик в отдел „Линейно плаване“. Отговарях за малките кораби – т. нар. финикийски флот. Те бяха тип „Троян“ (шептър-дек, 2200 тона дедуйт), около 20 кораба, които плаваха в Черно и в Средиземно море.

– Има един интересен епизод от Вашата биография, през който сте били капитан на Влекач...

– Да, за кратко време, през 1990 г., бях и капитан на Влекач. Беше по времето, когато генерален директор на БМФ бе капитан Димитър Мавров, а негов заместник по експлоатацията – капитан Иван Борисов.

► 13 стр.

Момчето, което говори с морето...





ВСИЧКО ЗАПОЧНА С...

► 12 стр.

Не зная кой и поради какви причини беше поръчал т.нр. "сингапурски блекач". Колкото и да е било изгодно, голяма част от моточасовете на двигателя отидоха за големия преход. Иван Борисов ми каза, че трябва да се получат едни големи аварийно-спасителни кораби-блекачи. Решили да ми предложат, защото вече съм плавал в региона.

Когато кацнахме в Сингапур, ни посрещна Валентин Русев (мир на праха му!), който по-късно стана и технически директор на Параходството. Той отговаряше за строителството на блекачите. Богу ни с колата в

рите нашите блекачи не се забелязваха. Клатменето беше еднакво и по кила, и по борда. Уж трябваше да разпортуваме на американски те военни кораби в региона, че преминаваме през охранявана от мяк зона, но те така и не уселиха кога сме преминали оттам. Тогава нямаше самолитни комуникации, а вързката с другия блекач – "Мегрец", поддържахме на УКВ.

Дойде времето, когато всеки един от нас трябваше да вземе решение за курса и скоростта, с които да продължи преходът. Имахме различни мнения с другия капитан (мой съвипускник от ВВМУ "Н. И. Вапцаров") и все-



Христо Донев (на преден план, вляво), като старши помощник-капитан на м/к „Плиска“. В дъното се вижда капитанът Недялко Кючуков.

пристанището и аз се чудя къде е този голям аварийно-спасителен кораб. Очаквах, че ще бъде поне нещо като "Перун". Валентин ни сочи: "Ей там!" А това "Ей там!" означаваше една малка мащта, която едва се показваше над кея. Казвам му: "Вальо, аз си тръгвам обратно!"... Не си тръгнах, разбира се, но и сега си спомням за идеята на някой умник да ни пратят с тези блекачи на тайм-чартер на Панамския канал. Да направим преход от Сингапур през Тихия океан и да работим в Панамския канал... Укас! Иначе блекачите са добри, модерни за времето си и фактът, че работят и сеза, е достащично красноречив, но за тях преход през океана...

В Червено море ни хвана много лошо време. На вахта в продължение на повече от 40 часа останахме само свалата с механика. Останали те бяха съборени от морската болест. Механикът се грижеше за мен да имам препечени сандвичи и кока-кола, а аз играех ролята на капитан-рулеви. Вълните бяха толкова големи, че на пага-

ки пое по своя път. В крайна сметка "Мизар" пристигна почти денонощно по-рано прег Суецки канал. Оттам напатък до Варна продължихме заедно.

– Какви бяха първите ви състъпки в частния морски бизнес?

– През 1994 г. започнах работата в "БМ шипина" ("Балкан Машинъри Шипинг"), която бе част от "Балкан Машинъри Холдинг", София. През 1998 г. създах фирмата "БСМ Шипинг" ("Бляк Сий Медитерениън Шипинг") за корабен мениджъринг, агентиране и брокераж.

– Как стана тaka, че бяхте номиниран за генерален директор на Параходството?

– На 10 септември 2003 г. бях назначен за генерален директор



Христо Донев е първият втори помощник-капитан на м/к „Родопи“.

Параходство БМФ. Преди това к.г.н. Лейчо Манолов и к.г.н. Стефан Бузев разговаряха с мен и ми "попалиха чергата". Дадоха ми два дни за размисъл. И вдигната ме познавам добре, а защо са се спрели на мен, трябва да попитате мях. За мен лично предложението бе изненада. За себе си реших бързо, но трябваше да се събере и семейството съмът...

– Но тогава бе тързан труден период от биографията на БМФ...

– Параходството беше пред фалит. На първата си пресконференция гадох дума пред морската общественост, че ще възвърна името на БМФ като добър платец. А на бюрото ме очакваша кучини от неизплатени фактури. Всеки ден с финансовия директор решавахме сложния ребус колко пари са постъпили в банковите сметки и с кого по-напред да се разплатим. Най-напред се извинихме на всички партньори, на които дължахме пари. Благодарихме им за проявеното търпение и ги помолихме да приемат нашия предложение за разсрочено плащане с план за погасяване на задълженията, които имаме към мях. Те

от своя страна също ни благодариха за проявената инициативност и приеха нашиите предложения. Така постепенно си изпълнихме всички финансово задължения и възвърнахме доверието на партньори и контрагенти.

– Кой бе най-големият ъзъг на БМФ?

– Най-големият ни ъзъг обаче бе инсцириран от държавата: 42 милиона лева от данъчна проверка заради неспазване на изискванията на закона за командиръчните пари. Тази сума беше данък върху командиръчните пари, който Националната агенция по приходите бе начислила на БМФ – това го заварих при пристигането ми в Параходството. Още на третия ми ден като директор получих заплашилно писмо от данъчните, че ще арестуват няколко кораба на БМФ. А те не знаеха гори каква е процедурата за арестуване на кораб. Затова се наложи да заложим няколко кораба, за да гарантираме на данъчните власти, че: "държавата гарантира на държавата за плащането на съответната сума" ... Смешна и срамна история!

– А къде не нужно „измичаха“ средство на компаниите?

– Най-голямата напримерна загуба бе от контейнерното плаване. Тя дърпаше БМФ надолу. Затова започнах с отдаването на част от корабите на BULCON на тайм-чартер, защото нямаше как да го закрием изведнъж, нямаше воля от страна на съответните институции за такъв акт. Моято желание бе контейнерното плаване да бъде закрито веднага. Най-доброма му печалба бе всъщност заизубата от два милиона лева. А иначе пет кораба, отгадени на тайм-чартер, имаха печалба от 13 милиона лева за една година (2004 г.). А османалите седем бяха на загуба от два милиона лева. Затова непрекъснато пишах доклади за закриването на тази нерентабилна линия, тъй като иначе корабите си вървяха пълни, но джобът на BULCON беше празен.

► 14 стр.



К.г.н. Христо Донев на мостика



ВСИЧКО ЗАПОЧНА С...

► 13 стр.

Защо? Защото имаше много пристанища, на които трябваше да спирам. Опимахме се да оптимизираме линията, като намалим броя на посещаваните пристанища. Но това беше нож с две остриета. Спряхме посещенията в Генуа и веднага линейният агент забеge дено срещу нас в съда. Затова възобновихме посещенията в Генуа, само дето бяха по-малко, отколкото преди. Така до приватизацията на БМФ контейнерното плаване продължаваше да трупа загуби.

– Какво Включваше тогавашният Ви екшън-план?

– Заедно с изпълнението

построил.

– Поещриха ли Ви от Министерството на транспорта за успешния ход с „Българка“?

– Тогава за пръв път усетих какво значи да си директор на държавно предприятие. Тъй като се очертаваше възможността корабът да бъде завършен около Нова година, а беше и чартиран вече на много хубава ставка за година напред, исках да ускорим нещата и към 15 януари „Българка“ да бъде вече в експлоатация.

Обещах на корабостроителите, които тогава бяха мои подчинени, че ще им дам по две заплати допълнително като премия, ако рабо-

тъм „Средна гора“ е първият кораб, който командва к.г.п. Христо Донев.



га спечелим 250 000 долара, които не могат да се сравнят с онези 85 000 лева.

Дойде обаче денят, в който трябва да си получават заплатата, и получавам някаква символична, направо смешна сума. Защо? Защото съм нарушил лимита на фонд „Работник заплата“... Обяснявайки ситуацията на тогавашния министър на транспорта Николай Василев, тои се съгласи с мен, че съм постъпил правилно и съм взел добро мениджърско решение, но така и не ми оправиша заплатата. Така на практика ме наказаха за това, че съм реализирал печалба, а не загуба за Параходството...

– Нека се върнем отново към „Българка“. Защо решихте да не бъде продаден, а да бъде завършен и включен във флота на Параходството?

– Предисторията на „Българка“ е интересна. Този кораб наистина трябваше да бъде построен и продаден. И „Българка“, и строящият се след него „Трапезица“ трябваше да бъдат продадени, за да покрият дълговете на Параходството. Но още в периода октомври – ноември предложих на министъра на транспорта друго решение. То се оказа правилното. На третата година „Българка“ се изплати напълно.

С „Трапезица“ се получи същото. На път са да приключат и изплащанията на останалите поръчани от БМФ във Варненската кора-

бостроителница (по-късно „Булярг – корабостроителна индустрия“) плавателни съдове. Затова между впрочем аз бях и против продажбата на корабостроителницата. Опонентите ми твърдеха, че по света няма по такова чудо: комбинация между корабоплавателна компания и корабостроителен завод. Отговорих им, че корабоплавателна компания може да се кооперира дори с верига за пиеци, стига това да е изгодно и да носи печалба. И, давам за пример „Доктор Йомкер“ – един от световните гиганти в хранително-вкусовата индустрия. Но едновременно с това „Д-р Йомкер“ е един от най-големите корабни чартерори в света. Ние също си партнираме с тази компания.

А иначе от самото закупуване на корабостроителницата от Параходството ние спечелихме много. Довършването на „Българка“ и на „Трапезица“ ни излезе почти без пари – с един заем от около десетина милиона долара ги достроихме. Имаше и още три корпуса, които продадохме за осем и половина милиона долара. Тези пари ни бяха необходими, защото почти до средата на 2004 г. бяхме „на червено“.

– Какво се случи след приемането на „Българка“ и „Трапезица“?

– След това си гадах сметка, че в време да започнем строителство на още нови кораби. А и в България нямаше груз, освен БМФ, който да забави отново Варненската корабостроителница. Все пак – българска компания сме и можем да изтърпим някои неща, които чуждестранен клиент няма да приеме и да започне да прави рекламиации при възникващите проблеми. А аз вече познавах основната част от кадрите на завода, които тогава бяха мои подчинени. Предложих на тогавашния транспортен министър да започнем строителство на 12 кораба (шест 42 000-тонни и шест 20 000-тонни).

► 15 стр.



К.г.п. Христо Донев като капитан на м/к „Пейо Яворов“

на разсрочените плащания към различните ни партньори и клиенти пазарът започна да се подобрява. Дошъл бях в подходящия момент в Параходството и пазарът започна да ми помага. Какво реших да предприема като спешни мерки?

Първо поисках оборотен кредит от две банки, като срещу това заложа кораби. БМФ нямаше големи задължения към банки, нямаше и употеки на кораби, и това беше правилният ход. С този оборотен кредит трябваше по-скоро да разплатя бълговете на Параходството. Едната от банките се съгласи да отпусне веднага желанията от мен кредит от около 5 милиона долара. С тях покрихме някои от задълженията. Получих и разрешение от Министерството на транспорта да продадем танкерите „Осъм“ и „Хан Аспарух“ за скрап. Оттам получихме около 8 милиона долара, които също помогнаха за покриване на част от задълженията.

В същото време строяхме м/к „Българка“ във Варненската корабостроителница. Това е корабът, който на практика БМФ сам си е

трябва да завърши навреме кораба. Това стана, като допълнителният разход (премиите) бе около 85 000 лв. А ставката за тайм-чартера бе около 25 000 долара на ден. Така че допълнителният разход бе направо символичен в сравнение с това, което започнахме да печелим с „Българка“.

Иначе и влизането на кораба в експлоатация щеше да се забави с около 30 дни, а това тъкъщеше да ни лиши от сериозни приходи. Дори само десет дни да се забави, щяхме да пропуснем

М/к „Българка“ преди изпълването му от доковата камера.





ВСИЧКО ЗАПОЧНА С...

► 14 стр.

С тези две серии можехме да поднемем старите кораби от флота си. Той не възприе това предложение, но в крайна сметка получихме разрешение до поръчаме поне три кораба. Подписахме договорите при много добра на това имахме много добър екип в отдел „Ново строителство“, който наблюдаваше строителството на корабите. Бях ги инструктирали да не допускат никакви компромиси с качеството на работата, като съвсеменно се правят рекламации за забелязаните грешки. И трите кораба: „Пирин“, „Стара планина“ и „Хемус“, се получиха много добри като изпълнение и до-

кораб Втора ръка: „Верила“. Взехме го тогава, когато вече бе почти невъзможно да се купуват кораби. Непрекъснато съм искал от Министерството на транспорта разрешение да закупуваме кораби, защото беше настъпил един момент, в който цените им бяха много добри и гърците корабостроители купуваха като луѓи. Имахме вече достатъчно пари в наличност в сметките на БМФ и те можеха да се използват за придобиване на поне четири кораба, без гори да меглим кредит. Имах преговори и готовност за закупуването на два 18 500-тонни кораба на възраст до пет години, но не получих разрешение. Това бе пет-шест месеца преди да ми разрешат да подпиша договора за „Верила“. И когато ми разрешиха – цената на „Верила“ стана толкова, колкото бе цената на двата 18 500-тонни кораба... Така тогава загубихме една друга възможност да поднемем част от старите кораби на флота.

– Но не се откажте от идеята за ново строителство...

– Не се отказах. Използвах симулацията при смяната на правителството. Предложих на министър Петър Мутафчиев да подпиша договор за още пет-шест кораба.

Оказа се обаче, че повече по тези проекти не можем да строим кораби – излязоха нови международни изисквания и се налагаше да се правят сериозни прецизения. Останал бе само един кораб – строителен номер 426, но по-късно отказах-

М/к „Верила“, закупен като „секънд хенг“ за нуждите на Параходство БМФ



ме и него. Подписахме за два 56 000-тонни, по японски проект. За онзи момент идеята ни беше група – цената им тогава бе добра, но след падането на пазара се оказаха не особено подходящи. Затова новият собственик на Параходство БМФ АД реши, че е по-добре да ги откажем. Това решение са оказа много далновидно, защото с тези пари си купихме побече нови кораби, които вече са в експлоатация, а първият от 56 000-тонните кораби още е в корабостроителницата.

– Какви са Вашите впечатления от новопридобитите кораби във флота на Параходството?

– След приватизацията на компанията обновлението на флота започна ударно – с четири кораба едновременно. Очарован съм от качеството на новопридобитите плавателни съдове. Такива госят в Параходството не сме имали. Компанията, която е поръчала корабите, е знаела какво иска. И вътре китайски корабостроители, от които взехме четири кораба, се ползват с много добро име на световния па-

при следващите четири кораба, които ще поръчаме...

– И един последен въпрос: спомняте ли си какъвто ви накара някога да решите да станете моряк?

– Когато се обърна на мен и си помисля кое ме накара да стана моряк, се сещам за една книга: „Тайната на кораба „Пирин“ (1956 г.) – роман от Петър Стълбов. Още помня обложката на корицата ѝ с един особен нос на кораб... В интерес на истината имаше у мен една вътрешна борба кое да предпочета: военновъздушното или Военноморското училище. Въпросът се реши от самосебе си: не исках да ставам военен, а във военновъздушното училище все още нямаше гражданска профил. Вече бях втори или трети курс в Морското училище, когато откриха специалност гражданска авиация в Долна Митрополия...



С кръстницата на „Тръстница“
Мариана, дъщеря на големия български
футболист Трифон Иванов.

казват това по време на сегашната си експлоатация. Сигурен съм, че ще работят дълги години в състава на БМФ.

– Пак по това време се проучваша възможностите и за закупуване на кораби Втора ръка. Защо на практика бе купен само един?

– Да, купихме само един

К.дп. Христо Донев при изпращането на учебния ветроход „Калиакра“. За пореден път плаването на практикантите е финансирано от Параходство БМФ АД.



зар. На „България“, „Родина“, „Витоша“ и „Санджак“ е обърнато внимание и на най-дребните детайли, нещата при които са изпълнени както трябва. Нагъвам се това да продължи и

И във Варна не ми беше лесно, защото бях принят в специалността корабоводение за гражданския флот, но след това ме убедиха да приемам в класното отделение за ВМС. Затова имам стаж на подводница и на стражеви кораб. В крайна сметка все пак успях да се върна в гражданската специалност и не съжалявам. А иначе кораб „Пирин“ има в Параходството и сега... Радвам се, че принос за това имам и аз.

Интервюто взе
Атанас ПАНАЙОТОВ



Българският учебен ветроход „Калиакра“ представи страната ни в регатата „Исторически морета‘ 2010“ през месеците май и юни т.г. На борда на баркентината бяха 27 практиканти (26 от ВВМУ „Н. И. Вапцаров“ и един от Техническия университет – Варна). 25 от тях бяха стипендианти на Параходство „Български морски флот“ АД. Благодарение на този жест на БМФ рейсът на „Калиакра“ стана възможен и България участва със свой кораб в регатата, която като част от поредицата ветроходни състезания „Тол Шипс Рейсис“ се проведе за първи път в региона на Черно море.



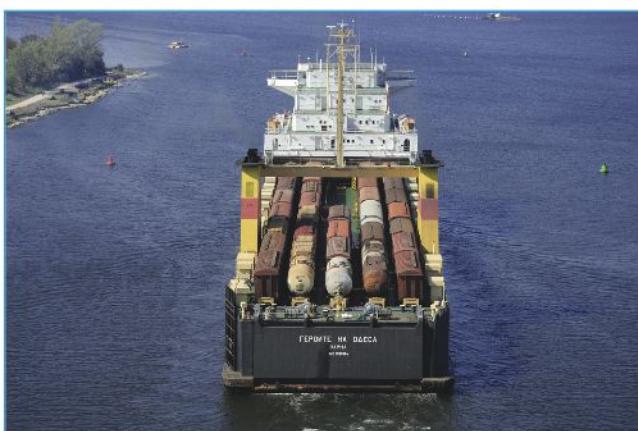
Приключи класовият ремонт на 25 000-тонния кораб на Параходство БМФ АД „Козница“ в Корабостроителния и кораборемонтен завод на МТГ „Делфин 1“. Всички ремонтни дейности бяха извършени под наблюдението на Българския корабен регистър. След приключването им корабът получи допълнителен клас за превозване и на зърнени хани. В средата на юни т.г. на 7-о корабно място в Пристанище Варна-изток застана м/к „Козница“, на който бяха донесени 9000 тона пшеница.



В началото на м. август бе активизиран износът на рапично семе от реколта 2010 г. В износа на тази земеделска култура се включи и корабът на Параходство БМФ АД „Миджур“. Той отплава, натоварен с 16 500 тона.



От 16 до 25 юли 2009 г. в западната част на Черно море Военно-морските сили проведоха учение с международно участие „Бриз/Сертекс 2010“. Американската фрегата „Джон Хол“, която дъва пъти посещава Варна т. г., ползва само услугите на буксири от Слопмагателния флот на Параходство БМФ АД.



Продължава успешната експлоатация на взетите на беър-боут чартър фериботи „Героите на Одеса“ и „Героите на Севастопол“ от Параходство БМФ АД. След основния им ремонт те постигнаха още по-добри експлоатационни показатели. На снимката: „Героите на Одеса“.



В средата на м. август бе отбелзан поредният връх в износа на пшеницата от реколта 2010 г. Корабът на Параходство БМФ АД „МАЛЪВИЦА“ отплава, натоварен с 23 350 тона.



НЕСКОПОСНО МЕНТЕ НА НАЙ-УВАЖАВАНИЯ БЪЛГАРСКИ МОРСКИ НАГРЪДЕН ЗНАК

На неофициалния пазар у нас за пореден път се появява нескопосно менте на най-уважавания български морски нагръден знак: „Капитан далечно плаване“. Не е необходимо да сте професионалист в тази област, за да откриете оригинална от менето. Менето е изработено от „мръсно“-жълт метал, очертанията на детайлите са груби и гори по-смачкани. Колекционери ни информираха, че оригиналът върви към 100 лева екземпляра (в София цената е достигала до 200 лв., но рядко). Менетата вървят много по-евтино, но стойността им е никаква.

Как се появява знакът „Капитан далечно плаване“ („КДП“) у нас? След като се появява в Съветския съюз. Това е факт, който юба ли ще учуши някого. В СССР обаче отличично е част от утвърдена традиция. Първият такъв знак се появява в Руската империя през 1913 г. и оригиналните екземпляри от него днес са с много висока цена. Съчетанието от комба – адмиралтейски тип, сексант и комбена верига от оксидиран бял метал става основа и за следващите знаци, но те не достигат до изящната изработка на първия знак. Той е обявен със заповед по Флота и Морското ведомство от 13 юли 1913 г. Той обаче не е капитански, а се връчва само на щурманските офицieri от I и II разряг, выпускници на Хидроаэрафското отделение на Николаевската морска академия, както и на професорско-преподавателския състав по тази специалност.

В Съветска Русия със заповед на народния комисариат по транспорта и съобщенията № 6619 от 18 февруари 1925 г. са установени нагръден знаци за лица с определена компетентност,



Нагръден знак „КДП“, България – оригинал, изработен в Монетния двор в София през 1965 г.



Нагръден знак „КДП“, България – менте, аверс.

сред които са капитаните далечно плаване и щурманите далечно плаване от търговския флот. Новият знак е като стария, но му отстъпва като естетическо и технологично решение. Вместо адмиралтейската комба (утвърдена от английското адмиралтейство през 1852 г.) е преогочетена комбата на френския инженер Маррел (патентована през 1856 г.), а сексантът е твърде бледо копие на екземпляра от предишния знак. Въпреки това утвърденият през 1925 г. нагръден знак се използва повече от четири десетилетия. През 1925 г. в СССР е утвърден и нагръден знак за корабни търговски механици I разряг.

През 1970 г. в СССР е въведен нов знак, но той не дистига до всички капитани далечно плаване. Знакът се връчвал лично от самия транспортен министър, при това само на уважоените от колегията на Министерството на морската и речния транспорт. Преди това капитанският задължително трябвало да премине успешно през поредица от квалификационни курсове. Знакът

е подобрен в сравнение със своя предшественик – комбата отново е адмиралтейска, а секстантът (отново от жълт метал) се откроява много по-отчетливо. Разбира се, върху комбената скоба (т. нар. рим) е поставено емблематичното за СССР съчетание от сърп и чук. Същото се случва и със знака за корабните механици I разряг.

Съветският знак, но не от 1970 г., а от 1925 г., е използван за изработването на българския нагръден знак „КДП“. Според спомени на флотски ветерани това се случва през 1965 г., когато главен директор на Параходство БМФ е к.г.н. Димитър Хаджииванов. Той получава образец от представителя на Огешкото параходство, чийто офис тогава е бил в сердата на БМФ. Сега личният знак на капитан Хаджииванов се съхранява във Военноморския музей.

Обективността изисква да призаем, че българският знак е по-изчистен като стилистика и по-богат на детайли. След изчерпването на наличните количества в Монетния двор е поръчана нова партида, вече от новия ръководител на Параходство – к.г.н. Атанас Ионков. Справката в Монетния двор в София показва, че последната поръчка е била направена от Пар-

ходство „Български морски флот“ през 1972 г. Знакът „КДП“ през 1965 г. е поръчен заедно със знака „МНМ“ – „Механик неограничени мощности“, който се връчва на главните механици на корабите от БМФ.

Поironия на съдбата, след разпадането на СССР, капитаните далечно плаване от бившите съюзни републики като Украйна, Естония, Литва и Латвия имат своите отличителни знаци, а мези на Русия все още нямат. Така във външната ситуация в България, Варно, в Русия се продават такива нагръденни знаци, които вместо сърп и чук имат новия сърдечен символ – двуглавия руски орел, но пък и досега няма нормативен документ, който да ги узаконява. Независимо от това, знакът има и свой умален вид, който също се продава, но и това трябва да бъде обект на отделна публикация. По същия начин също нещата и за корабните механици в Русия. У нас Българската асоциация на морските капитани прие изображението на знака за свое лого, като премахна от съчетанието „НРБ“ („Народна република България“) буквата „Н“. Така постъпиха и от Клуба на корабния механик.

Апроно, по специализираните руски сайтове има много съобщения, че оригиналният знак „КДП“ от съветската епоха има много менета, които се предлагат на различни интернет-аукциони.

АТАНАС ПАНАЙОТОВ

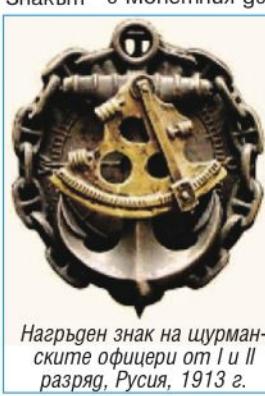
Navibulgar News благодаря на ст.н.с. д.и.н. Тодор Петров, който ни предостави изображението на менето на знака „КДП“.



Нагръден знак „КДП“, СССР – оригинал, 1970 г.



Нагръден знак „КДП“, СССР – оригинал, 1925 г.



Нагръден знак на щурманските офицieri от I и II разряг, Русия, 1913 г.



„ЗА ПРОЯВЕНО СЕБЕОТРИЦАНИЕ И ГЕРОИЗЪМ“

За какво разказва една значка на Паракходство БМФ

Суперинтендантът във „Фериботно плаване“ на Паракходство БМФ Владимир Минчев донесе в редакцията значката, която е получил като IV механик на кораба „Н. И. Вапцаров“ за случай, който е преживял още при първото си плаване. Проучването показва, че тази значка се появява по конкретен повод през м. януари 1977 г.

На 12 януари 1977 г. екипажът на учебно-производствения кораб „Н. И. Вапцаров“ на Паракходство БМФ с капитан Любомир Гъстев извършва операция за спасяването на екипажа на потъващия в Мраморно море съветски кораб „Иван Сеченов“. Гръцкият кораб, който се сблъскал с „Иван Сеченов“ и предизвикал безძествието, избягал от района на произшествието и единственият кораб наблизо се оказа българският.

В условията на буквально непрогледна видимост моряците от „Н. И. Вапцаров“ показват на практика високия си професионализъм и своята колегиална солидарност с безძествието. На борда са взети вдигнатите от леденостудените води 21 души и незабавно са откарани в Истанбул.

По този повод тогавашният главен директор на Паракходство БМФ Димитър Михайлова издава своя Заповед № 31 от 1 февруари 1977 г., с която награждава със значката „За проявено себеотрицание и героизъм“ всички членове на екипажа.

Отделно от това к.г.п. Любомир Гъстев е награден с орден „Гражданска доблест и заслуга – I степен“. С по-ниски степени на това отличие са наградени и състаниалите офицери от екипажа.

По този повод министърът на транспорта на България Васил Цанов е получил благодарствено писмо от министъра на морския флот на Съветския съюз Тимофей Гуженко, в което се казва:

„От името на ръководството на Министерството на морския флот, от името на семействата и на роднините на моряците от кораба „Иван Сеченов“ Ви моля, групирю министър, да препагадете дълбоката ни благодарност на капитан Гъстев и на екипажа на кораба „Никола Вапцаров“ за активните действия, грижите и изключително внимателното отношение, проявено към



Значката „За проявено себеотрицание и героизъм“, аверс



Значката „За проявено себеотрицание и героизъм“, реверс

съветските моряци.“

Впечатлява бързината, с която реагира ръководството на Паракходство БМФ по повод на проявленото мъжество от екипажа на кораба „Вапцаров“. Спасяването на моряците от „Иван Сеченов“ става на 12 януари 1977 г., а заповедта за награждаване е от 1 февруари 1977 г. За малко повече от две седмици значката е проектирана, поръчана и произведена в Монетния двор в София.

Значката „За проявено себеотрицание и героизъм“ е изработена от сив метал, с формата на правилен многоъгълник с основа и височина 3 сантиметра. Носачът е от същия метал, като върху него е изписано „БМФ“, а на гърба на значката: „За проявено себеотрицание и героизъм“. На този еман все още не е изяснено в какъв тираж е била изработена и била ли е връчвана на моряци от Паракходството за други подобни прояви, които не липсват в богатата история на БМФ.

Navibulgar News

СБЛЪСКАНЕТО В МРАМОРНО МОРЕ

На 12 януари 1977 г. с учебния кораб „Н. И. Вапцаров“, на път за България, при влизането в Мраморно море се сблъскава с изключително гъста мъгла. Естествено, веднага влязоха в действие нормалните процедури в такава ситуация – узвояване на вахтата, внимание на машината, подаване на сигнали за мъгла и разбира се – капитанът на мостика. Частьт бе около 1 след полунощ и наближавахме остров Мармарас. Бидејки учебен кораб, „Вапцаров“ бе оборудван с много добри радари. На около 10 мили по носа се появи кораб, който се движеше с нашия курс. На трайверс Харъсъ Ага добромът морска практика изисква да се промени курсът наясно, за да се избегне наблизането в насрещното движение (тогава още нямаше сепарации). Обрнах внимание на помощник-капитаните, че това, което прави корабът пред нас, не е добре, особено в такава мъгла. Междувременно на екрана се появи и насрещно движеш се кораб. Това бе точната илюстрация на това, за което обрнах внимание на помощниците.

От този момент наблюденето на двата кораба водех лично, тъй като те определено се сближаваха, а и корабът пред нас маневрираше неправилно. Съвсем скоро за съжаление моята прогноза се сбъдна и аз бях



К.г.п. Любомир Гъстев

убеден, че има сблъскване. Веднага включихме УКВ-то на 16-и канал (тогава УКВ-то не бе задължително и се използваше основно при похождане към пристанище) и след малко получих потвърждение – руският кораб „Иван Сеченов“ търсеше другия участник в сблъскването.

Тъй като ние най-близко до мястото на сблъскването, веднага се съвзахме с „Иван Сеченов“ и запитахме имат ли нужда от помощ. Убедомиха ни, че положението още е неясно, но е постъпила вода в гва от четирите им хамбара.

Ясно бе, че положението е много сериозно, и замова обявих аврал, като намалихме хода, за да бъдем готови за оказване на помощ.

► 19 стр.



Учебно-производственият кораб „Н.И. Вапцаров“



„ЗА ПРОЯВЕНО СЕБЕОТРИЦАНИЕ И ГЕРОИЗЪМ“ СБЛЪСКВАНЕТО В МРАМОРНО МОРЕ

► 18 стр.



Четвъртият механик на „Вапцаров“ Владимир Минчев

След няколко минути едният кораб изчезна от радара. На повикването на УКВ „Сеченов“ не отговаряше. За мен беше ясно, че корабът е потънал, и въпреки че сигнал SOS не бе подаден, започнах маневра за спасяване. Целият екипаж се включи в операцията, тъй като мъглата продължаваше да бъде непрогледна. Рискът бе, от една страна, и ние да не попаднем в подобна ситуация, а от друга – да не удадим оцелели от екипажа на „Сеченов“. За наша радост

госта бързо успяхме да намерим и вземем на борда оцелелите 22-ма моряци. Останалите 18 и капитанът на кораба не бяха успели да напуснат кораба. Тъй като имаше хора в тежко състояние, ние се отправихме с пълен ход към Истанбул, а извикахме друг руски кораб да пропължи търсениято, макар да бе ясно, че няма надежда, тъй като температурата на Богата бе едва 6 градуса.

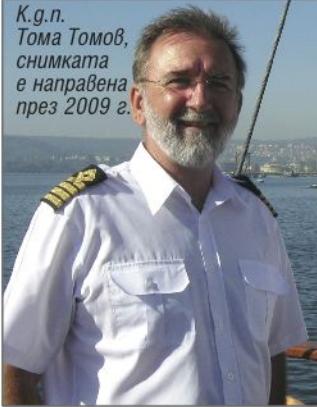
От страна на турски-те власти нямаше абсолютно никаква реакция. Нещо повече – въпреки моите настоячии искания за неизбавна медицинска помощ при пристигането на реяга властите се появиха след два часа за извършване на контрола!

За проявения професионализъм и себеотрицание много от членовете на екипажа бяха наградени с правителствени награди. По този повод Парахосство БМФ учреди награден знак „За проявено себеотрицание и героизъм“, с който бяха наградени всички членове от екипажа на „Вапцаров“.

К.г.п. ЛЮБОМИР ГЪСТЕВ

МОЯ МИЛОСТ БЕШЕ НА ВАХТА НА МОСТИКА

К.г.п.
Тома Томов,
снимката
е направена
през 2009 г.



Случката се разигра около 1.00 часа (българско време) през нощта на 12 януари 1977 г. Като втори помощник-капитан моя милост беше на вахта на мостика. Корабът (гръцки флаг, за съжаление му забравих името), който се движеше на няколко мили след нас, след излизането от меснината на пролива не лежа на обичайния курс към Истанбул (Босфора), а пропължи по североизток, което го извеже в насрещното движение. „Иван Сеченов“, под съветски флаг, се движеше в обратна посока, от Истанбул към Дарданели.

Времето беше тихо, студено, с гъста и непрогледна мъгла. Радарите ни настината бяха нови и модерни за времето си, с много големи екрани и висока разделителна способност. В тихото време без смущение от вълните имахме възможност да контролираме всички обекти в радиус от 48 мили. Доста преди сблъсъка забелязахме, че двата кораба се движат на контракурсове и създават условия за сблъсване. На гистманция около 2 мили руснаките разиграха първи. Като се има предвид критичността на ситуацията, и мази гистманция бе малка за реагиране, но те все пак промениха курса си по правилата наясно.

За разлика от него гръцкият кораб се посуети още минута и тогава реши да промени курса си, но в неправилната посока – наляво. Предположихме, че избайки от запад, не са си сменили корабното време и недооценяването на критичната ситуация е поради суетната при смяна на вахтите в 00.00 часа. Вноследствие това се потърси. Наблюдавахме как светите цели на радара се сближават, как се съединяват в едно при сблъсъка и как след десетина минути бавно се разделят. Никой от тях не дава сигнал за бедствие, никой не си пусна лодките. Вля-

зохме във връзка по УКВ и с двата кораба и на най-малък ход изчакахме в готовност да се отзовем на помощ. Бяхме на около 5 мили от мястото на инцидента. Докато руснаките търсят, че нямат нужда от помощ, и обясняват, че въпреки нахлуваща вода Всичко е под контрол, изведнък УКВ-то замъкна и след минута дъве целта изчезна от радара.

Разбрахме, че корабът „Иван Сеченов“ е потънал. Тогава на пълен ход се отправихме към мястото на сблъсъка и като наближихме, намалихме хода така, че да пазим хората във Богата. Примече се на помощ и един изважда от към Босфора съветски кораб – „Нефтторудовоз 12“. И той пусна лодка, успя да събере част от хората и ги докара при нас. Прибрахме на борда 22 живи от екипажа от 43 човека. Останалите загинаха. До сутринта търсихме за хора във Богата, но намерихме само няколко трупа. Времето беше абсолютно тихо, а обичайното течение към Дарданели беше сравнително слабо. Лодките плаваха сред плаващите останки от кораба. За да се ориентирам към нашия кораб, в мъглата подавахме звукощи сигнали със свирката. Един от последните прибрани от Богата, млад човек на 25–30 години, се качи от лодката на кораба и вече на пубата, колабира. Наблюдавахме Всичко възможно да го спасим, но въпреки усилията не успяхме. Една жена, скачайки от кораба във Богата, беше паднала върху плаващи части или инвентар от потъващия кораб и си беше наринала и натъртила много тежко гърди – умря на сутринта, преги га пристигнем в Истанбул.

Така в Истанбул свалихме 20 живи и няколко мъртви, останалите не знам дали ги намериха. Имаше един руски моряк, който все се смееше, изглежда, от стреса – каза, че за втори път му се случва. Повече от година по-късно, когато пътувахме за Западна Европа, същият мози русчак се обади по УКВ от друг кораб. Видял „Вапцаров“ и го познал, благодарил на екипажа. Пак тръгнал да плава и се наядва, че „... трети път няма да има“.

Виновникът за катастрофата – гръцкият кораб, останал на дрейф, течението полека го отнасяше на запад-юго-запад и остана безучастен през цялата нощ, докато траеше операцията по спасяването на бедствищите.

К.г.п. ТОМА ТОМОВ

ПАРАХОСТВО „БЪЛГАРСКИ МОРСКИ ФЛОТ“ – ВАРНА

ЗАПОВЕД

№ 31

гр. Варна, 1.02.1977 г.

ОТНОСНО: Награждаване на членове от екипажа на м/к „И.И. Вапцаров“ с морални награди

На 12 януари 1977 година при преход за Венеция за Истанбул при гъста мъгла в района на Мраморно море при безупречно носене вахтената служба от екипажа на м/к „И.И. Вапцаров“ установява сблъсване на два кораба и незабавно се отправя към действуващи кораб, който се оказва съветски кораб „Иван Сеченов“.

След усилено търсене в непрогледна мъгла благодарение на умелата операция по спасяването на пострадалите под ръководството на капитан Любомир Иванов Гъстев на борда на м/к „И.И. Вапцаров“ са заети 21 съветски моряци, които незабавно са откарани в Истанбул.

За проявена морска доблест, героизъм и себеотрицание при спасяването на живота на съветските моряци и на основание раздел II фука „а“ т. 7 от Наредбата за управление организациите и ръководство на социалистическите съревнования и решение № 4 от 31 януари 1977 год. на Общофлотския профкомитет,

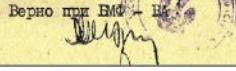
НА ГРАЖДАВАМ:

С морална награда значката „За проявен героизъм и себеотрицание“ членовете от екипажа на м/к „И.И. Вапцаров“, както следва:

1. ДОБОМИР ИВАНОВ ГЪСТЕВ КАПИТАН

Препис от настоящата ми заповед да се връчи на лицата заедно със значката, а на отдел „ОТРЗ“, ОФИК и „Канди“ за свидетие.

ГЛ. ДИРЕКТОР: /п./
/Д. Михайлов/



Верно при ВМФ –

Иванов Гъстев



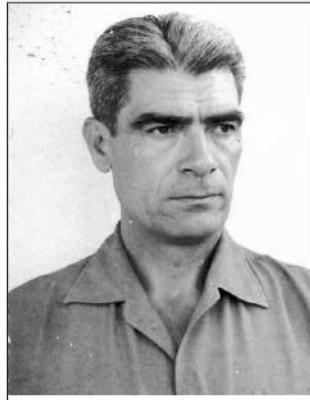
КАК ПРЕЗ 1961 г. „КЮРДИСТАН“ СТАНА „АРДА“ ОТ ПАРАХОДСТВО БМФ

Корабите са като хората, имат възраст и история, оставят и спомени. Корабът „Арда“ бе един от трите, приеми от баща ми през 60-те години на миналия век. За първите стъпки на българите на борда на „Арда“ исках да разкажа тук накратко. Защото, благодарение на писмените свидетелства, всичко (политика, търговия, техника, кадри) намира свое логично обяснение, а отдельните факти и събития като елементи на мозайка изграждат картина на родното корабоплаване. Ако някои от читателите открият сходства със собствените си преживявания и решат, че под слънцето няма нищо ново, това на първо място означава, че Веригата на нашето морячество (в продължение на почти 120 години – от далечната 1892 г.) не се е скъсало.

I. Екипажът, Воден от к.г.н. Славчо Рангелов, при всяка танкера в движение, след като не е бил в експлоатация близо две години.

С танкер „Арда“ започва трагдията на българските танкери да се кръщават с имена на реки. Този голям за времето си и комфортен за моряците плавателен със-

на вода, на 24.02.1950 г. – предаден на фирмата-корабособственик и заявител Common Brothers Ltd. Първото му име е „Кюрдистан“, което подсказва за британските интереси в близкоизточния, богат на нефт район, сериозно засегнати от Суецката криза през 1956/7 г. Танкерът е закупен от Парагодство „Български морски флот“ (ПБМФ) през 1961



К.г.н. Славчо Рангелов (1914–1989 г.), снимката е направена през 1960 г. и е от личния архив на капитана.

главния механик Богдан Проданов. Старши помощник-капитан е Михаил Мортев, II механик – Хаим Леви, боцман – Васил Николов. Първият му рейс е до Туапсе и Варна. Във в. „Маик“, бр. 23/04.08.1961 г., журналистката Ст. Стойкова дава следната крамка информация за този период:

„Екипажът, който положи много труд по привеждане на танкера в движение (не е бил в експлоатация близо две години!), прояви голяма упоритост и по време на прехода. Палубната команда с помощта на няколко души от машинната команда очука от ръждата и приведе в движение всички навигационни съоръжения, освободи скованите от ръжда капаци на танковете, винтовете, брашила и пр.

А когато пристигна радиограмата танкерът да се отправи към Туапсе и напомни газъл, екипажът прояви съръхисия. От Гибралтар насам му предстоеше голяма работа: 24 танка, във всеки от които имаше по 1-2 тона нечистотии, трябващо да бъдат подгответи за товар. Пог ръководството на старпома М. Мортев дни наред хората от екипажа изхвърляха с кофи на ръце ос-

маналия мазут. Работата беше мързна, а водата не достигаше. Затова често пъти работниците си отиваха негуизити, но екипажът изпълни задачата си и обезпечи приемането на 8523 тона гориво, което корабът донесе на нашето родно стопанство.“

Разгледан „с увеличено стъкло“, интервалът от време между отмитането на моряците за Лондон и отварянето на крановете за първия товар (време на къртовски труг, както би могло да се каже) изглежда така:

1. Пътуване до Нюкаслъ (извадки от първото, евва от 03.06.1961 г., писмо на капитан Рангелов до близките му):

... Напуснахме Варна в по-особено, нервно състояние (за мене съвързано и с болестта на мащка ми). От София тръгнахме на 19.05.1961 г. в 7:30 часа. Пътувахме с наш самолет, който пръв откри новата линия за Франкфурт. Имаше фотографи, немски журналисти от Западна Германия, пътници и ние [Сл. Рангелов, Б. Проданов, В. Николов и П. Парушев]. Кореспондентката на „Работническо дело“ ми е позната от м/c „Варна“ и сама ми се обади. В Будапеща кацахме само за 40 минути, за да вземе самолетът бензин... Във Франкфурт (неописуемо кокетна, обширна, обзаведена и механизирана аерогара) от 13:00 ч. до 19:30 ч. чакахме английския самолет за Лондон. Бяхме извънредно горди, когато обявиха по уредбата за излитането на два наши самолета направо за Варна и че всички места са занягажирани. Обслужването в нашия самолет не отстъпваше на това в английския „Комета“, с който проръжихме от Франкфурт за Лондон. Летяхме на голяма височина и под нас беше море от облаци.

► 21 стр.



Танкерът „Кюрдистан“, снимка интернет

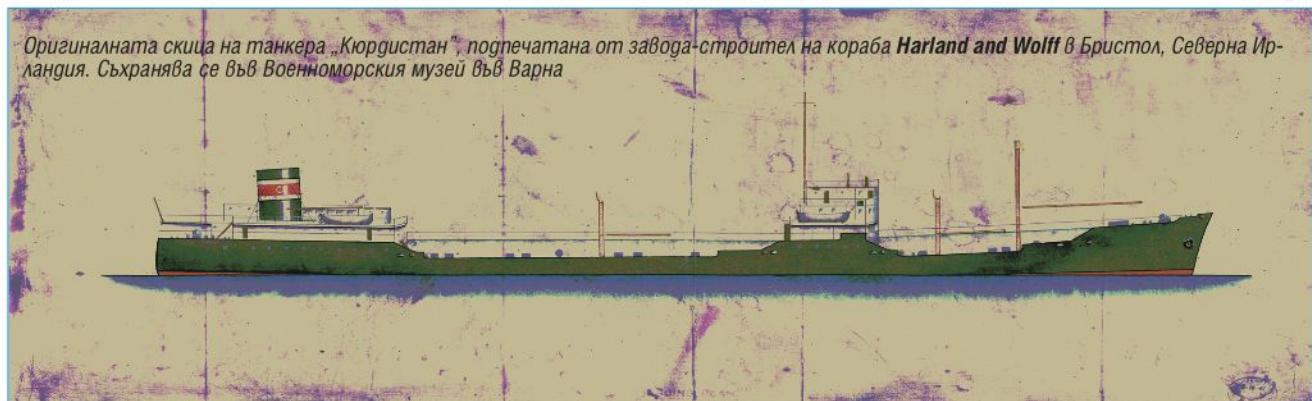
(дължина 148,56 м, ширина 17,82 м, височина на борда 10,66 м, газене 8,38 м, DWT 12 234, BNR 8322, NRT 4820, машина 3200 к.с., скорост 10,5 възла) е построен под номер 1408 в основната през 1961 г. световноизвестна корабостроителница Harland and Wolff в Бристол, Северна Ирландия. (Там през 1911 г. е бил построен злочастният „Титаник“.)

На 26.10.1949 г. е спуснат

г. във връзка с нарасналата нужда от внос на течни горива в България и до 1976 г., когато излиза от експлоатация, пренася главно тъмни горива от черноморските пристанища на СССР, но поради разширения международен пазар прави и рейсове в Средиземно море.

„Арда“ минава под български флаг на 21.06.1961 г. в Нюкаслъ (Англия). Приет е от к.г.н. Славчо Рангелов и

Оригиналната скица на танкера „Кюрдистан“, подпечатана от завода-строител на кораба Harland and Wolff в Бристол, Северна Ирландия. Съхранява се във Военноморския музей във Варна





КАК ПРЕЗ 1961 г. „КЮРДИСТАН“ СТАНА...

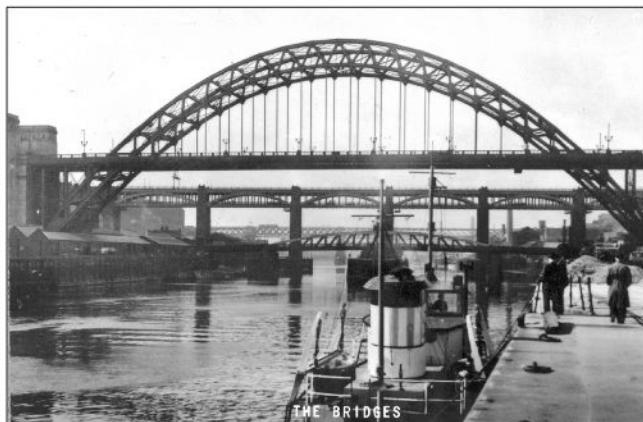
► 20 стр.

На летището в Лондон ни посрещна Терзиев с един друг наш другар от „Техноимпекс“. Тук преспахме 2 вечери, осребрихме чековете, видяхме по забележителните места и в неделя сутринта, 21.05.1961 г., пропъяхихме с влак за Нюкасъл на река Тайн, Северна Англия. Пристигнахме след обяд в 16 часа. Влаковете са електрически, много бързи, разстоянието е 300 мили. Английската земя и пейзаж по пътя, който минахме, са много живописни. Равнина, изключително зелена, цветя, овце, добитък, къщи, гори, шосета, вили. Времето беше хубаво и ясно. Нюкасъл е голям индустриски град – преги всичко корабостроителни заводи и суhi докове за докуване и ремонтиране на корабите. Красив е, но не е Лондон. Ние сме на 8 мили от центъра на града, в квартал Wallsend. [Wall's end, това е античният Сегедунум, където с форм при речното устие завършва пропъжената през 127 г. стена на римския император Адриан, основателя на Огрин.] Живеем на хотел и сме много доволни.

2. Моряшки уикенд на чужък бряг (извадки от писмо от Нюкасъл на капитан Рангелов от 11.06.1961 г.)

Днес е неделя. На кораба не се работи, но ние гоидохме, защото няма къде да отидем и какво да правим. Тук в събота също не се работи, магазините са отворени цял ден и хората правят покупките си. Това правихме и ние четиридесета вчера от 11:30 до 17:00 часа, за която отдохахме до центъра на града. Както вчера, така и днес вали силен, напоителен дъжд, който прогонва чак до костите. Мрачно, неприветливо време, кое то кара и най-големия оптимист да стане меланхолик, да тъгува за всичко и от всичко. С това настроение съм и аз още с пристигането в Англия, то не ме напуска нито за миг, въпреки големата ми заангажираност на кораба... Изглежда, че този път разглаголата ще бъде около 2 месеца, защото по-рано от 20 т. м. не можем тръгна. Ако е здраве и живот, има 15 дни път, та пак ще намерим към 5 юли...

В момента е 12:00 часът, обяд, а дъждът още вали силно, няма намерение да спре. Ние имаме до хотела 20-30 минути пеш, та ще си взема точно път мушамата. Сутринта бях без нея, тя стои на кораба. Ох, колко скучно е всичко, включително самата Англия и англичаните, които не знаят как прекарват времето си. Никакви ресторани, никакви увеселителни заведения, където човек би послушал малко



Нюкасъл на река Тайн през 60-те години на ХХ век, снимка интернет



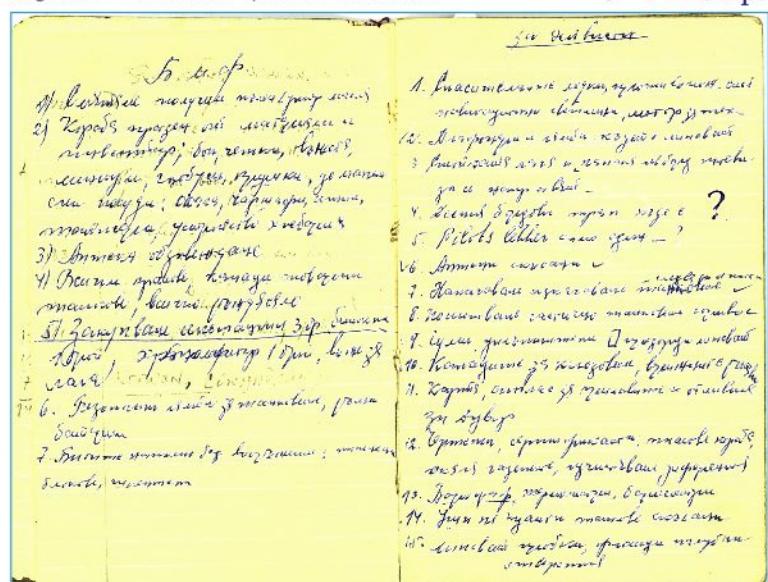
на капитан Рангелов, м/м „Арга“, Нюкасъл, май-юни 1961 г.)

Бележникът има 14 изписани листа с формат 18x11 см. На места се разчита трудно – писано е в крачка, с молив или химикалка; правени са отмечки и задрасквания, някъде и надписвания. Хронологията не е ясна.

Първият лист съдържа моливни бележки на английски капитан при влизане на кораба в сухия гок в Swansea с ползване на пилот и влекачи на 12.08.1957 г. (от 13:30 ч. – началото на подхода, до 15:23 ч. – замварянето на вратите на goka) и при излизането на кораба на 14.08.1957 г. (от 17:20 до 19:00 ч.).

Следват бележките на капитан Рангелов за направени констатации, извършени на работа и предстоящи задачи по ремонта на кораба, за проверка, покупка, подмяна или ремонт на съоръжения, уреди и пособия, за обзавеждане на помещенията, за направени пробы, измервания и настройки, за резервни части, документи, цени, сметки, адреси, поискани срещи и проведени разговори, за командиръвчи; накрая, отвътре на корицата, са записани взетите тонове басас.

► 22 стр.



Страници от личния бележник на к.г.п. Славчо Рангелов, съхранени с приемането на танкера „Арга“ в Нюкасъл. Съхраняват се в семействия му архив.



КАК ПРЕЗ 1961 г. „КЮРДИСТАН“ СТАНА...

► 21 стр.

Първи в бележките – явно за оглед – са противопожарната, климатичната и хладилната инсталация, машината, кухнята, санитарните възли. По-нататък е записано, че корабът е правен от материали и инвентар, бои, чепки, въжета, мицум, осветителни тела, докинска посула, бельо и т.н., устройство за хлебарна. Празна е и аптеката. Трябва да се закупят секстанти, бинокли, хронометър, секундомер, въже за лаза. Има нужда от безопасни лампи за танковете и ръчни батерии. Състоянието на танковете и съоръженията елошо; багажте са напълно без въоръжение (добавено е и „макелаж и шкентели“). С БМФ трябва да се съгласуват пробите за баласта, вземането на пълен бункер масла, финансови въпроси.

За обсъждане с г-н Дейвисон е изгответен списък, в който са упоменати спасителните лодки, отново противопожарната система, навигационните светлини и осветлението, стойката на лага. Голяма въпросителна стои зад въпроса къде е десният бордови трап. Записано е на какачане/изкачване на танковете, частично почистване на танковете за гориво. Липсват или са за подмяна различни части, скъсани са антенните. Изредени са компас, часовници, Pilots Lehrer, барограф, барометри и термометри, list indicator на креномера. Има нужда от атлас на приливи и отливите за Дувър, чертежки, сертификати, плавове на кораба, скала на газенето, изчисляване на диферента и гр.

Следва нов списък от необходими работи и части по преоборудването (щит на бака, отдушници, проектоуни, филистрини, кабели, кранове, решетки и мрежи, капаци на танкове и мерителни тръби, клюзове и верижни ръкави, а също и на офицерската пушалня), точилки за моливи, хартия за самописци на уредите, поправка на експлозометъра, ключове за касемките на капитаните, поправка на чекмеджето,

та, външни и вътрешни врати и брави (отделно е спомената средната надстројка на главната палуба), на комуникационната уредба и кухненските уреди (и зидария на готварската печка), центробъка на щамбая и руля. Друга поредица от 12 точки обхваща недорешени въпроси от предишни списъци. Иска се ускоряване на приемането (подчертано).

С г-н Клеменсън е съвързан списъкът с информация за машината (Coventry Victor), пълна/непълна екипировка, опции за

кранове, пружини, гуми, гарнитури. Трябва да се вземе телефон за връзка за зареждането с хранителни продукти.

Ремонтът върви по предвидения график, боядисването завършва. В бележника вече се споменава евентуална гата за пристигане на екипажа. От Лондон се чака информация за новата лодка (пластмасова), ще

постигне от ремонтната база. В ход са последни огледи по привеждане в изправност на електрическите инсталации. Заводът проверява лодките, изготвят се документи за стойността на всички извършени ремонтни работи. Водят се разговори с Дейвисън и Хогинс, оформят се инвентарните списъци, но все още има проблеми с инсталациите за сладка и морска вода. Приемат се масла и гориво, но закъснява подписът на сървейъра. Пресмятат се окончателните (все предпоследни) стойности на резервните части, инвентара и ремонтните операции, а се налагат нови заварки, спиране на течове, докрепвания. Аптеката трябва да се дообзаведе. Следва последен списък от задачи: регулировка на хладилната машина, на рулевите мотори, маслените филтри, хидрофора, „парланго-то“, щамбайна, фенера на задната мачта и т.н.

Последните страници съдържат данни в две колонки за извършени ремонтни операции и съответните цени (комин, изваждане на винта, подмяна на имената, електрически работи, спасителни лодки, поправка на жилищните помещения, на тръби, помпи, кухня, осветление; очукване на танкове, почистване; противопожарна, вентилационна, навигационна и електрическа система; бои, обработка на подводната част и бордовете, боядисване на полосите; прясна вода и пр.).

► 23 стр.



Танкерът „Арда“ в състава на Параходство БМФ. Снимката е от официален каталог на ДСО „Воден транспорт“, 1969 г.

К.г.п. Славчо Рангелов, сниман на фон на вулкана Стромболи, Тиренско море, февруари 1963 г. Съхранява се в семействия му архив.



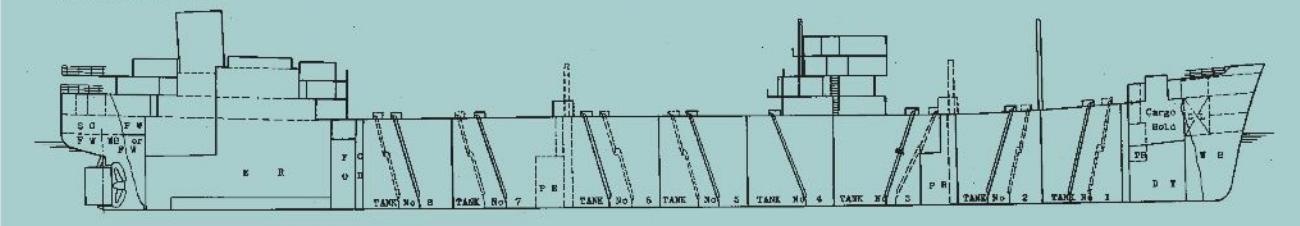
да се направи съответно преизчисляване на стойността им.

Към г-н Хогинс са исканията за транспорти и изимутален кръг. По-нататък са изброени маслени фенери и сертификати за радио и радара, за пуск на ремонтирани помпи. Записани са неудачи с водните и други инсталации. Посочен е необходимият запас от

гойде специалист за жирокомпаса. Въпросът с осигуряването на резервни части приключва – смята се, че цените са напълно лоялни, и се подготвя съответен протокол. Трябва да се оформят командирския, от страна на англичаните се иска приемането на кораба да стане на 21 юни, сряда. Екипажът може да пристигне на 22 юни, отплаването ще е на 24

GENERAL ARRANGEMENT

Скица тип General Arrangement на танкера „Арда“ от официален каталог на ДСО „Воден транспорт“, 1969 г.





КАК ПРЕЗ 1961 Г. „КЮРДИСТАН“ СТАНА...

► 22 стр.

Със старателно изписани букви се напомня за фактури и протоколното „довиждане“. Записани са изтеглените суми за командирски и за екипажа в Нюкаслъ на 24 и 26 юни и в Гибралтар на 7 юли. Направена е рекапитулация на оправдателните документи и квартирните пари за 35 дни и на дневните за 36 дни и на гадените в по-малък размер от София чекове на групата от 4 лица, командирани в Нюкаслъ преди останалия екипаж. На 23.07.1961 г. се съобщава за състояло се събрание във Варна с допълнение и насторене сред екипажа. Все омъкъде парама трябва да избие!

В следващите няколко години „Арга“, заедно с другите, непрекъснато сърбноваващи се по различни показатели, почни и поводи български танкери, транспортира течни товари за България и други дестинации. Екипажите водят борба за пестене не на дни, а на часове, но престоите, особено при ремонти и товарене/разтоварване в черноморските пристанища, са големи и планът се изпълнява с цената на неимоверни усилия, при все че след март 1967 г. за танкеристите се осигуряват и специални материали стимули.

От октомври 1967 г. до 1976 г. танкерите са прехърлени към отделно параходство „Български танкерен флот“ и техният брой се увеличава, включително с новопостроени и много по-големи кораби. За постигнатите резултати през периода 1968–1974 г. новото параходство в Бургас става неколократен носител на преходното знаме на Министерския съвет. След поредната реорганизация танкерите се връщат към ПБМФ, но „Арга“, чиято възраст веч създава сериозни грабобояния и на екипажите, и на ръководствата, е „пенсиониран“.

ЕВГЕНИЯ

РАНГЕЛОВА-ПЕЕВА

Бележка на редакцията:

Navibulgar News изказва своята благодарност към г-жа Евгения Рангелова-Пеева, която се отзова на нашата молба и написа тази статия. Като дъщеря на к.г.п. Славчо Рангелов и внучка на легендарния капитан Васил Филев (Барбата) тя е не само пазител на семейните архиви и спомени, но и обективен изследовател на живота и на детото на двамата известни наши морски капитани.

II. Щрихи към портрета на първия главен механик на танкера „Арга“

Първият главен механик на танкера „Арга“ е Богдан Кирилов Проданов. Той е роден на 28 юни 1908 г. в гр. Кьозо, Франция. Там баща му е изпратен като експерт при приемането на военна техника за нуждите на Българската армия. Богдан Проданов завършва Машинното морско училище във Варна с 25-и выпуск. Постъпва в Българското търговско параходно дружество (БТПД) на 1 юли 1931 г. като стажант-механик на парахода „Княгиня Евдокия“ с месечна заплата от 3000 лв. След две години е трети механик на параходите „България“ и „Кирил“, а през 1934 г. – на „Мария Луиза“.

През 1935 г. е отново на парахода „Княгиня Евдокия“, но вече като втори механик. На същата длъжност през същата година е и на парахода „България“. През 1936 г. е втори механик на парахода „Бургас“. През 1937 г. е втори механик на новополучения параход „Родина“. От 1938 г. е първи механик на „Княгиня Евдокия“ и „Цар Фердинанд“.

През 1940 г. напуска БТПД и до края на 1944 г. последователно е началник на преносната служба на Бургас и началник на пристанището в Кавала, докато този

заг е в пределите на Царство България. От 1945 до 1947 г. е съружник и механик на закупената от група моряци гемия „Витоша“, с която извършват кабомажно плаване по линията Варна – Созопол и обратно, като превозват дърва за огрев и участват в риболов и делфинолов. През 1948 г. (на 1 юни) се завръща в Параходство „Български морски флот“ и е назначен като главен механик. Плава на корабите „Добруджа“ и „Димитър Кондов“. През 1951 г. приема построения в ККЗ „Корбо“ – Варна, м/к „Благой Касабов“. Главен механик е на параходите



Главният механик Богдан Проданов (1908–1978 г.) – тъкъв, какъвто го помнят колеги, близки и приятели.



Богдан Проданов като ученик в Машинното морско училище – Варна, 10 юли 1928 г.

„Христо Смирненски“ и „Шунка“ и на танкера „Антон Иванов“. През 1961 г. приема под командването на капитан Славчо Рангелов танкера „Арга“.

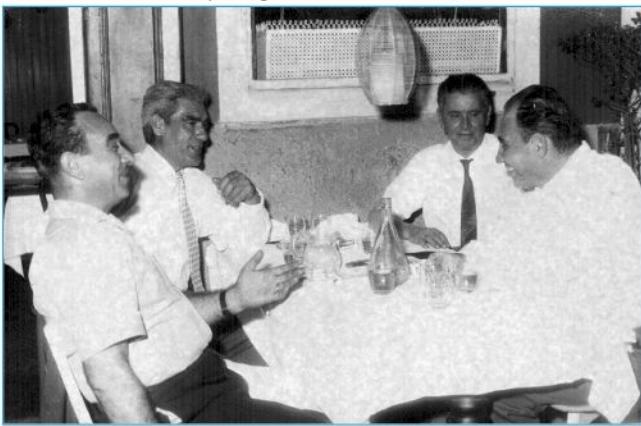
От 1963 до 1967 г. работи като главен механик в ДСП „Тексим“. През 1963 г. приема м/к „Амлас“ в Гьотеборг, Швеция, и м/к „Алмаир“ в Емден, ГДР.

През 1965 г. приема м/к „Алкаид“ в Осло и м/к „Акамар“ в Кристiansen, Норвегия. От 1967 до 1969 г. е групов механик (суперинтендант) на линейно плаване в Параходство БМФ. От 1970 г. до края на 1973 г. е главен механик на танкера „Вит“. Освободен е от БМФ поради излизане в пенсия през 1974 г. Отива си от мози сънят на 11 януари 1978 г. във Варна.

Navibulgar News



Богдан Проданов (вдясно) като началник на пристанище Кавала, снимката е направена на 22 април 1943 г.



Вляво: Главният механик на „Арга“ Богдан Проданов (най-вдясно) в компанията на капитана на танкера Славчо Рангелов (вторият от ляво наясно), снимката е направена на 12 септември 1962 г. във Венеция.

Снимките са от семеен архив на Богдан Проданов и са предоставени на редакцията от неговия син Кирил, за което му благодарим.



НЕПТУНОВО ТЪРЖЕСТВО НА „КАПИТАН Г. ГЕОРГИЕВ”



При пресичането на екватора, на борда на м/к „Капитан Георги Георгиев“ с капитан к.д.п. Делян Щерев, бе организирано традиционното Нептуново тържество. Боцманът Николай бе най-подходящият за персонаж на Нептун, а на ел. механика Николета Назълмова бе отредена ролята на медицинската сестра. Другото се нареди от само себе си: четвъртият механик Наско Славов стана бърснарят, двамата рулеми – Свилен Стоев и Атанас Солаков, се преобразиха като дяволчета, а

старпомът Ангел Цаков и шеф-механикът Борислав Борисов контролираха всичко да бъде в унисон с установените традиции. По време на тържеството вторият помощник-капитан Николай Доков и готвачът Георги Георгиев получиха съответно морските имена Делфин и Калкан. Капитан Делян Щерев пожела на всички здраве, щастливо плаване и още много пъти да участват в такива тържества.

Снимките са предоставени от капитан ДЕЛЯН ЩЕРЕВ

Скъп луксозен ресторант. Клиент Вика келнера и гневно му казва:

– Тази Ваша съомга е пълен боклук! Вземайте си я и я заврете на готвача ви...

Келнерът любезно прекъсва тирагата:

– Желанията на клиента са закон за нас, господине! Въпреки това не можем да изпълня молбата ви – на въпросното място вече са патица по пекински, омар по френски и торта „Фантазия“...



Разговарят трима рибари. Единият се хвали:

– Да знаете какво ми се случи вчера! Ловя си значи аз риба и като изтеглих въдицата, виждам, че на нея се е закачил един ботуш. Оглеждам го и какво, мислите, се оказа – ботуш от Втората световна война...

обобщил дърдоркото.

– А жена ти казва, че е хубаво – отговорил най-сетне мъчаливецът.



На луксозна яхта плават англичанин, американец и евреин. Яхтата получава пробойна и започва да потъва.

– Сър – казва англичанинът на капитана, – ако имате радиовръзка с брега, държа да се обадя на лейди Хамильтън, за да се извиня, че няма да мога да се явя на срещата ни...

– Мистър – казва американецът, – ако имате връзка с брега, настоявам да се обадя на агента ми В Уолстрайт да спре всичкви банкови операции по моите сметки...

– Мой човек – обажда се нетърпеливо евреинът, – ако имаш връзка с брега, не си губи времето, а продавай спешно ях-



– И на мен ми се случи нещо подобно – обажда се вторият рибар. – Ама не беше ботуш, а нальо, и то от времето на Балканската война...

Третият се намесва:

– Нищо не е вашето. Аз улових абсолютно запазен фенер от Руско-турската война...

– Как пък не! – разсмиват се другите двама.

– Да, бе, истина ви казвам. Ама и това нищо не е. Представяте ли си, фенерът светеше!



Двама съседи отишли да ловят риба на реката. Единият бил голям мъчаливец, а другият – още по-голям приказливец. Със замятането на въдиците приказливецът започнал:

– Къде ли, комшу?

Другият мъчаливец:

– Комшу, тебе питам, къде ли?

Другият продължавал да мъчи.

Приказливецът продължи да пита, а мъчаливецът все така мъчил. Накрая дърдоркото не издържал и казал:

– Ей, комшу, хората разпращат, че спиш с жена ми.

Мъчаливецът пак нищо не казал.

– Това не е хубаво, комшу –

тата...



Потънал пътнически кораб. След два дни един от пътниците омаломощен излиза на някакъв бряг. Постреща го жена му:

– Айде бе, корабът откога потъна, какво прави два дни?



Кит плува в кръг около самка и с упрек ѝ говори:

– Колко страни по света, стотици екологични организации, сума ти политически лидери, милиони хора – всички се борят за това нашият вид да прогълъди да съществува, а ти какво ми казваш: „Боли ме главата...“



Жаба седи край реката, цапка с крачета във водата и мечтае. Извън хипопотам и пита:

– Ей, жабо, студена ли е водата?

Жабата се обижда:

– Аз, ако не си забелязал, съм гама, не термометър!



Мъжът отсъства два дни от дома си. Когато се връща, съпругата му го пита:

– Къде беше?

– За риба...

– А къде ти е рибата?

– В язовира.