

11.2.7. Моите плавания с курсанти

Много добре помня моите плавания с УПК „Вапцаров“ и с пасажерските кораби „Г. Димитров“ и „Г. Кирков“.

Първото ми задгранично плаване беше през 1981 г. с УПК „Вапцаров“. В плаването участваха курсантите от III курс, специалност „Корабоводене“ за гражданския флот и 10 ръководители. Заедно с нас плава и един аспирант от Виетнам – Чан. Освен старшия ръководител имаше и заместник по политическата част – Тодор Кунев, лекар – доктор Йордан Йорданов, готвач – Недко Тодоров, офицер от специалните служби – Цеков, и командира на ротата Любомир Петков. Това бяха хора, които пряко не провеждаха занятия с курсантите. В групата на ръководителите бяха още четирима преподаватели: Васил

Йорданов от катедра „Морска практика“ и Стоян Павлов, Цвятко Йочев и Огнян Младенов от катедра „Корабоводене“. Броят на преподавателите зависи от специалностите на курсантите и курса, в който се обучават.



*Капитан далечно плаване
Любомир Горунски*

Капитан на кораба беше капитан далечно плаване Любомир Горунски. На кораба имаше и помощник – капитан по учебната част. Такъв по време на плаването беше офицерът от запаса кап. I ранг Никола Михайлов. Той беше дълги години флагмански щурман на ВМС. Известно време служи и в Морско училище като началник на факултет. През 1976 г. за кратко време в Училището беше създадена факултетна организация.

Плаването беше от 8 май до 14 юни 1981 г. Маршрутът на плаването беше: Бургас – Дюнкерк – Хамбург – Имунден (Холандия) – Пирея – Солун – Бургас.

Учебната практика включваше носене на денонощна вахта от курсантите под ръководството на преподавател на учебния мостик. На капитанския мостик се носеше вахта като дубльор на рулевия от един курсант. По време на тези вахти се изпълняваха задълженията на вахтения помощник на кораба. Преподавателите – ръководители на вахти помагаша на курсантите за изпълнение на тези задължения и контролираха действията им.

През деня се провеждаха занятия по морско дело и други практически въпроси. През определен период от време екипажите на курсантите сменяха вахтите, а също центровете за различните видове подготовка.

В пристанищата курсантите се включваха като вахтени на кораба и в дейността по товарене и разтоварване на кораба като талимани.

Свободните от вахти и дежурства курсанти и ръководители се пускаха в отпуск в града, където се намира пристанището, до точно определен час в зависимост от обстановката. Имаше определени правила за поведението в чужди пристанища, които се напомняха преди напускане на кораба. Съгласно тези правила се определяха групи от трима курсанти със старши, които трябваше да бъдат заедно по време на отпуска. Ръководителите, доколкото си спомням, трябваше да излизат по двама. При завръщането на кораба се докладваше дали е имало някакви проблеми. Тези правила се спазваха най-строго. Още повече, че както посочих, в състава на ръководителите на практиката винаги има офицер от специалните служби. Независимо от всичко, старшият ръководител на практиката отговаря както за курсантите, така и за ръководителите на практиката, в това число и за този офицер. Аз лично винаги съм смятал, че най-важно е да се опази здравето на курсантите, защото както на ход, така и в пристанищата има потенциални опасности за всеки.

На кораба за всичко и за всички на борда отговаря капитанът на кораба. Не случайно има една сентенция, че „на кораба първият след бога е капитанът“.

Началото на плаването ни започна от Бургас. В 01.15 ч. на 8.05.1981 г. корабът се снесе и без товар започна преходът до първото пристанище Дюнкерк, Франция.

На другия ден преди обяд преминахме през Босфора. Това, което ме впечатли, беше новият изглед на Истанбул в сравнение с първия път, когато плавах с ескадрения миноносец „Г. Димитров“ преди близо 25 г. Наред със старите забележителности, особено на азиатския бряг вече имаше високи модерни сгради, които привличаха вниманието. Новият облик на града не ми хареса. По принцип плаването през Босфора винаги е интересно не само заради града, но и затова, че постоянно кръстосват малки кораби, които осъществяваха връзката между двата бряга, а също и различни кораби, плаващи обратно към Черно море.

Разбира се, най-интересната забележителност за мен при това преминаване през Босфора беше мостът, който свързваше двата бряга, а заедно с това и двата континента, Европа и Азия. Мостът е висящ, т.е. няма подпори между бреговете, дълъг е 1500 м и широк 39 м. Това е забележително инженерно съоръжение.

След Босфора плаването продължи през Мраморно море, Дарданелите и Егейско море и след преминаване покрай най-южната точка на Гърция, нос Матапан, навлязохме в Средиземно море.

Това, което прави впечатление на всеки, който за първи път плава в Средиземно море, е цветът на водата. При слънчево време е в различни нюанси на синьо в зависимост от височината на слънцето. Водата е силно прозрачна, с наситено син цвят. Прозрачността на водата достига до 50 – 60 м. Такъв цвят на морска вода не бях виждал. Другото забележително беше, че почти през цялото плаване през Средиземно море корабът беше съпровождан от делфини, които много красиво скачаха над водата, като се забавляваха и като че ли разбираха, че това е забавно и за моряците от кораба, които ги наблюдаваха и им се радваха.

В западната част на Средиземно море корабът плаваше сравнително близо до Северна Африка – Тунис, Алжир и Мароко. Често се виждаше брегът и поголеми градове. През нощта се виждаха светлините от тях.

При приближаване на Гибралтарския проток, вдясно по курса на кораба, привличаше вниманието Гибралтарската скала, която е задморска територия на Великобритания. Скалата е стръмна, островърха и е висока 426 м. Свързва се с Пиренейския полуостров с пясъчен провлак. Гибралтарската скала има важно стратегическо значение за контрол на протока. Там има разположени английски войски.

Преминаването през Гибралтарския проток, съединяващ Средиземно море с Атлантическия океан, предизвиква особени емоции от факта, че напускаш затвореното Средиземно море и навлизаш в обширния Атлантически океан. Емоции предизвиква и фактът, че виждаш едновременно земята на два континента – Африка и Европа.

Освен това, океанът веднага ни даде да разберем, че вече не плаваме в море. След като корабът измени курса си на север покрай бреговете на Ибе-

рийския полуостров, значително се увеличи клатенето. Вълната беше от запад и се разбиваше в левия борд на кораба. Още повече че корабът беше без товар. Усетих, че вече може да очакваме по-осезаема среща с океана. И наистина, когато корабът завършваше плаването покрай брега на Португалия и приближаваше брега на Испания, вълнението стана много силно и плаването с курс на север не беше безопасно. Невъзможно беше да се задържиш прав, без да си се хванал за нещо. През нощта капитан Горунски измени курса на кораба към северозапад, за да атакува вълната под ъгъл. Плаването продължи така в посока към Южна Англия, може би половин денонощие, и тогава изменихме курса към Бискайския залив, за да продължим към Дюнкерк.

По време на вълнението на кораба беше абсолютно забранено да се излиза на палубата. При крайна необходимост това може да разреши само капитанът на кораба, и то при строги мерки за безопасност, например завързване с въже. Спането и даже само лежането в леглото бяха почти невъзможни. Моето легло беше разположено перпендикулярно на борда на кораба. Вълнението беше главно бордово и затова при накланяне на кораба на левия борд главата ми се удряше в преграда, а при накланяне към десния борд се смъквах надолу и краката ми опираха в преградата на леглото. Всичко в помещенията на кораба трябва да е закрепено добре, иначе може да падне на пода или да започне да се премества в каютата. При силно вълнение, особено когато корабът плава срещу вълната, носът му (бакът) се вдига високо над водата и след това бързо пада обратно, като водата залива палубата на кораба и понякога достига до мостика. В тези случаи се появяват и много силни вибрации на корпуса на кораба. Имаш чувството, че морето или океанът си играе с кораба като с детска играчка.

Независимо от трудните условия носенето на вахта от курсантите продължава. На някои им става лошо, но след „облекчаване“ трябваше да продължават да изпълняват задълженията си. Това се отнася за всички на кораба.

Аз силно се безпокоях как ще се справят курсантите с тежките условия. Няколко пъти през нощта проверявах вахтите. Само едно момче беше в невъзможност да носи вахта и на него му разреших да се прибере в каютата.

По принцип няма човек, на когото да не оказва влияние силното клатене на кораба, но то е различно за всеки. Едната крайност е напълно неспособен да се изпълнява някаква работа, а другата – дори с малко приповдигнато настроение изпълнява задълженията си. Има и такива, на които им става лошо, но това не пречи да си вършат работата.

Много силно психическо влияние оказва силното вълнение и клатене на кораба, струва ми се, на всички. При много силно вълнение започва да се прокрадват мисли дали ще оцелеем. В тези случаи човек вижда колко е безсилен пред природната стихия. Мислил съм в такива случаи, че човек е като една песчинка пред морската стихия.

Опитът в такива случаи е много важен и позволява на основата на знанието за морето и кораба да се преодоляват всякакви ситуации, като се намерят правилните решения. Това се отнася най-вече за капитана на кораба, но и за всеки член на екипажа и всеки, който се намира на борда на кораба.

Курсантите по време на плавателните практики освен знания и професионални умения и навици получават солидна физическа и психическа закалка и самочувствие на хора, преодолели трудностите на моряшкия живот.

Плаването през Бискайския залив този път не изглеждаше толкова трудно след преживяното през предишното денонощие. Плаването през Ла Манша (Английския канал) беше интересно с това, че срещаме много кораби, плаващи главно от Северно море към Атлантическия океан.

Корабът пристигна на рейда на Дюнкерк сутринта на 17 май 1981 г. и към обед след преминаване през шлюз, застанахме на един от кейовете на пристанището. Впечатление ми направи преминаването на кораба през шлюза. Използването на шлюзове преди влизане в пристанищата в тези райони е свързано с големите приливи и отливи на морето.

Дюнкерк е на брега на Северно море, на границата между Франция и Белгия. Това е третото по големина пристанище на Франция след Марсилия и Хавър. Дюнкерк е известен с проведената през Втората световна война, от 26 май до 4 юни 1940 г., операция за евакуиране на 338 226 английски, френски и канадски войници от окупираната от хитлеристите Франция.

Градът е с около 70-хилядно население.

Това беше първото ми посещение на страна от „западния свят“. Всичко правеше впечатление и неволно сравняваш с това, което знаеш. От ден на ден започваш да възприемаш нещата по различен начин от преди.

В Дюнкерк за първи път видях прилив и отлив на морето. Понеже дълбочините на плажа не бяха големи при максималния отлив водата се отдръпва на 400 – 500 м от брега.

Всички с интерес посетихме града. Аз останах с приятно впечатление от чистотата и реда в града и в пристанището. Ние бяхме там през седмицата, в която предстояха избори за президент, и правеха впечатление огромните плакати на кандидатите, особено на Франсоа Митеран, който след няколко дни беше избран за първи път за президент.

Друго, което ми направи впечатление, е, че след 20.00 – 21.00 ч. по улиците през делничните дни почти няма хора, освен нас и някои други, вероятно моряци.

На 20 май завърши товаренето на кораба и отплавахме за Хамбург. Хамбург е вторият по големина град и най-голямото морско пристанище в Германия. Пристанището на Хамбург е третото по големина (по площ и корабни места) в Европа след Ротердам и Антверпен. Градът се намира на повече от 100 км от устието на река Елба в Северно море, така че времето за плаване по река Елба до пристанището е няколко часа. Естествено в такива случаи на кораба се качва лоцман, който познава добре условията за плаване по реката.

Курсантите излизаха в града два пъти. Всичко премина нормално.

По времето на пребиваването на кораба в Хамбург имаше една много интересна изложба, за която имаше широко разгласяване. Даже при пристигането на кораба ни уведомиха за тази изложба. Става дума за изложба на експонати от Египетския музей в Кайро.

Аз си помислих, че това е голям шанс да се видят интересни експонати от музея, който е малко вероятно да посетя някога. Мислех си, че то ще бъде интересно и за курсантите и ръководителите. Оказа се, че не е така. Пожела само един от ръководителите и няколко курсанти. Може би една от причините беше, че входът беше скъп за нас. Така че една малка група посетихме изложбата, която се оказа наистина много интересна.

Най-интересният експонат беше позлатеният ковчег и златната маска на Тутанкамон. Изложени бяха предмети от неговата гробница и експонати от музея. Изложбата не беше голяма, разположена беше в 3 – 4 зали при изключителна охрана. Лично на мен ми беше изключително интересно да видя неща, за които само бях чел.

Направи ми впечатление и организацията на изложбата. Ходил съм в много музеи, но там за първи път срещнах такъв начин на представяне на експонатите.

При входа в изложбата всеки посетител получава малък касетофон със слушалки. На касета има запис на информация за всеки експонат в последователност, в която са изложени експонатите. Записите са на различни езици. Нямахме на български език и затова взехме касета със запис на руски език. Може да чуеш записа за даден експонат колкото пъти искаш, да спиращ, да се връщаш назад. Това е изключително удобен начин за представяне на експонати на такива изложби. Това ми даде възможност да науча много неща за древната египетска цивилизация и за изложените експонати. Дълго разглеждах ковчегата и златната маска на Тутанкамон. Мина много време от тогава, но още помня тази първа среща с Тутанкамон. Всички бяхме много доволни и възхитени от видяното.

В Хамбург ми направиха впечатление старинните сгради, особено около пристанището, и новите модерни „стъклени“ сгради в града. Другото, което привлече вниманието ни, беше една демонстрация на „зелените“ с множество плакати и скандирания и една демонстрация на проститутките, които отстояваха своите права. И двете демонстрации се охраняваха от полицията и не видяхме никакви ексцесии. За нас това в онези времена изглеждаше необикновено.

От Хамбург корабът отплава за холандското пристанище Имунден (Ijmuiden), където натоварихме стока (пакети метални листове) за Гърция. Имунден е малко пристанище в Холандия. Корабът беше застанал на кей близо до голям металургичен завод.

Недалече имаше малко населено място, до което ходихме пеш. Правеше впечатление зеленината и чистотата навсякъде. Освен това любопитни бяха къщите за живеене, особено покрай пътя за населеното място. Зад къщата, която е до пътя, има двор с насаждения. Най-често на първия етаж има просторна стая с големи прозорци към пътя и към двора. Вечерно време стаята е силно осветена и на прозорците няма пердета, така че всичко се вижда, както в стаята, така и на двора зад къщата. Друго, колкото и незначително да е, но там срещяхме мъже, които, разхождайки се по улиците, свиреха с уста. Така както тогава можеше да се види и в България.

Преходът от Имунден до Пирея, което беше следващото пристанище по маршрута на плаването, премина без особени събития. Океанът беше благо-склонен към нас и практиката премина нормално в носене на денонощна вахта и провеждане на занятия през деня.

При влизането от Атлантическия океан в Средиземно море имах чувството, че се върнахме „у дома“.

В Средиземно море времето беше много хубаво и през свободното време на палубата вече някои се препичаха на слънцето и дори се разхлаждаха в малкия басейн на кораба.

При плаването в Средиземно море, освен провежданите досега занятия, проведохме и няколко общокорабни учения: спускане на спасителната лодка и използване на спасителен плот, отработване на действия при команда „човек зад бода“, още един път отработване на организацията за напускане на кораба и др.

На 9 юни пристигнахме в Пирея, където имахме възможност да посетим столицата Атина. За организиране на посещение на някои от забележителностите няхахме възможност, тъй като престоят беше кратък.

На 11 юни вече бяхме в последното чуждо пристанище Солун. Тук вече наистина бяхме почти у дома. Струваше ми се, че външно и по поведението си хората много приличаха на нас. Освен това срещаха се хора, от по-възрастните, които говореха на български език, особено на пазарите и в магазините.

Един ден преди пристигането в Бургас, на 13 юни се проведе заседание на така наречения Корабен учебен съвет, в който участваха капитанът, старшият помощник-капитан и учебният помощник-капитан, и ръководителите на практиката. Такова заседание беше проведено в началото и около средата на практиката. На последното заседание беше отчетено как са изпълнени задачите на практиката и бяха направени препоръки за бъдещите практики на курсантите на УПК „Вапцаров“.

Капитан Горунски изказа благодарност към курсантите за доброто поведение на кораба и участието в поддържането на кораба. На ръководителите благодари за добрите отношения и взаимодействието с екипажа на кораба. Аз от своя страна благодарих за помощта в провеждането на практиката и доброто отношение на капитана и целия екипаж на кораба към нас. Това не бяха размяна на формални любезности, а наистина практиката премина много добре, въпреки сложните условия в отделни периоди.

Тази форма на взаимодействие според мен беше много ефективна и тя беше въведена в началните години на провежда на практика на УПК „Вапцаров“.

На 14 юни 1981 г. корабът застана на кея в Бургас и след граничен контрол и митнически проверки заминахме за Варна. Курсантите бяха пуснати няколко дена в домашен отпуск, след което продължиха учебните занятия. За тях учебната година не беше завършила.

На УПК „Вапцаров“ вече 4 – 5 години се провеждаше практика на курсантите от Морско училище и беше създадена и отработена организацията и провеждането на практиката, ежедневната организация на кораба на ход и в пристанищата, отношенията с екипажа на кораба и др. Въпреки това една от задачите,

които си бях поставил на това първо за мен плаване, беше да се запозная с всички въпроси на практиката, с документите и непосредственото изпълнение на задачите от курсантите и ръководителите и да се опитам да видя какво може да се направи за подобряване качеството на подготовката на курсантите.

Мога да кажа, че за мен ръководството на тази първа практика на УПК „Вапцаров“ беше много полезна и за работата ми като Началник на Учебния отдел и лично за мен като човек, за първи път посетил западни страни, или както тогава по-често употребявахме израза „капиталистически страни“.

След това плаване аз гледах по друг начин на организацията и провеждането на практиката на кораба, на задачите на ръководителите на практиката, на мястото и ролята на практиката в подготовката на курсантите. По време на практиката виждаш както ръководителите, така и курсантите в друга светлина. Условието на кораба и плаването позволяват да се видят както положителни, така и някои негативни страни в работата и поведението на курсантите и ръководителите. Сигурно и те са видели мен в по-друга светлина – с плюсове и минуси, в сравнение с ежедневието в училището.

По отношение на първото ми запознанство със западните държави, Франция, Германия, Холандия и Гърция, макар и кратко и незадълбочено, мога да кажа, че то оказва определено влияние за изменение на някои свои предишни виждания за тези страни. По време на работата ми в Морско училище по-късно проведох още няколко плавания, които затвърдиха мнението ми, че не трябва да приемам безкритично всичко, което се пише и говори за западния свят.

Второто ми плаване се отличаваше много от плаването с УПК „Вапцаров“. То започна с пътническият кораб „Г. Димитров“ и продължи с „Г. Кирков“.

Основните данни на 96-местния (в кабини) пътнически кораб „Г. Димитров“ са: дължина – 62,72 м, широчина – 9,32 м, височина на борда – 5,82 м, и газене – 2,82 м (брuto вместимост 898 регистър тона). Двигателят на кораба е с мощност 1000 конски сили. Скоростта на кораба в зависимост от товара е 10 – 12 възела.



Капитан далечно плаване Янчо Калчев (вляво) и неговият син капитан далечно плаване Александър Калчев, 2016 г.

Капитан на кораба беше капитан далечно плаване Янчо Калчев.

Учебна практика на пасажерските кораби провеждаха курсантите от специалност „Корабоводене“ за гражданския флот след завършване на II курс. С тях основно се отработваха въпросите на организацията на кораба в пристанищата, на котва и на ход, усвояваха се практически дейности по морската практика и по корабоводене, главно лоцията в районите на плаване, астрономия, плаване в теснини и др. Изучаваха се и въпроси от морските връзки.

Освен мен като старши ръководител в плаването участваха още: заместник по политическата част Боян Бонев, лекар-доктор Жечко Златарев, офицер от специалните служби – Данчо Симеонов, командир на ротата – Байрактаров, готвач – Тодор Михайлов; ръководители на практиката: Стоян Генчев и Желязко Илиев от катедра „Морска практика“, Стоян Тодоров и Любен Дянков от катедра „Корабоводене“ и Ангел Димитров от катедра „Морски свръзки“.

Предварителният маршрут на плаването беше: Варна – Ялта – Сочи – Одеса – Варна, Варна – Митилини – Патрас – Дубровник – Венеция – о. Корфу – о. Родос – Пирея – Солун – Варна. Връщането във Варна след посещението на черноморските пристанища беше с цел зареждане на кораба с гориво и продукти. Корабът може да продължи плаването си и без връщане във Варна. Както се вижда, маршрутът на плаването беше избран така, че да се осигури изпълнението на целите на учебната практика. Преходите по море не бяха много продължителни, а престоят в пристанищата се определяше само от целите на практиката. Наред с получаването на необходимата практическа подготовка плаването позволяваше и запознаване на курсантите с исторически и туристически забележителности, което способстваше за културното и духовното им развитие. Плаването започна на 26 май 1986 г. в 18.00 ч. По това време Черно море беше спокойно и подходящо за първо продължително плаване на курсантите. Както винаги, в първите дни на плаването се отработиха действията за безопасно поведение на кораба и организацията за напускане на кораба при необходимост. Създадена беше и организацията за провеждане на практиката чрез разпределяне на курсантите на екипажи и определяне на центровете за подготовка. Определена беше организацията на дежурствата на море и в пристанищата. Винаги в началото на плаването трябва да се решат множество въпроси от организационен характер, но след това животът и работата на кораба влизат в своето нормално русло. Необходим е само контрол и помощ за спазване на изискванията и изпълнение на задачите. Тези въпроси са също важни за достигане на целите на практиката, защото са свързани с изграждане на такива качества като организираност, изпълнителност, чувство за отговорност и др.

На 28 май пристигнахме в Ялта. Тогава Ялта беше известен черноморски курорт на Кримския полуостров в Съветския съюз. Известен беше и с проведената от 4 до 11 февруари 1945 г. Ялтенска конференция на ръководителите на страните от Антихитлеристката коалиция през Втората световна война Франклин Рузвелт, Уинстън Чърчил и Йосиф Сталин.

Организирана беше екскурзия във Воронцовския дворец, построен през 1848 г. Архитектът на двореца е англичанин, затова външно дворецът прилича на английските замъци от онези времена. В двореца има интересна музейна експозиция. По време на Ялтенската конференция дворецът е бил резиденция на английската делегация начело с Чърчил.

Вечерта беше организирано посещение на цирк.

Излизането в посетените съветски пристанища беше като че ли много по-спокойно от това в западните страни в онези времена. За това способстваше и знанието на руски език от всички. Тогава руски език се изучаваше

в прогимназията и гимназията. В Морско училище в първи курс също се изучаваше руски език.

На 29 май в 08.00 ч. отплавахме за Сочи и там пристигнахме в 8.00 ч. на другия ден.

Сочи е най-големият руски град на черноморското крайбрежие на Русия, с повече от 300 000 жители. Намира се в Краснодарския край на Русия. Той е основан през 1838 г. Морски курорт с уникална природа и живописна местност, с множество полезни за здравето минерални извори и други забележителности.

През деня организирахме екскурзия до балнеолечебния център „Мацеста“. Наистина природата в района на Сочи е уникална.



Пред сградата на операта в гр. Одеса

На другия ден, 31 май, в 12.00 ч. отплавахме от Сочи за Одеса. Това беше най-продължителният преход при плаването ни в Черно море – 44 ч. Корабът пристигна в Одеса в 8.00 ч.

На 2 юни курсантите и ръководителите бяха в „отпуск“ в града.

По същото време в Одеса беше и УК „Вапцаров“. До 1958 г. корабът беше ветроходен, а след това беше основно преустроен и е монтиран помощен дизелов двигател. На кораба провеждаха учебна практика школници от Старшинското (Мичманското) училище във Варна. Старши ръководител на практиката беше моят приятел Божидар Недялков, който беше заместник-началник на училището.

Много е приятно да срещнеш познати и приятели зад граница.

На 3 юни от сутринта валеше дъжд и въпреки това курсантите бяха пуснати в града до 11.00 ч. В 14.00 ч. отплавахме за Варна и на другия ден в 12.00 ч. пристигнахме. По план на другия ден трябваше да продължим плаването, но ни очакваха неприятни изненади.

Известно е, че на 26 април 1986 г. се случи най-тежката авария в ядрената енергетика – взривява се реакторът на четвърти блок на Чернобилската атомна централа в Украйна. Последствията от аварията са много сериозни – радиоактивно заразяване на огромни площи в Съветския съюз, Скандинавските страни, Западна Европа. Все още не са напълно известни последствията за България, но и тук почти над цялата територия има заразяване по-високо от нормата.

Ще вмъкна само, че в Българската армия бяха взети строги мерки и по отношение на храната и за контрол на радиационната обстановка. Помня, че дежурният по училище трябваше да измерва радиацията на през 2 – 3 часа на няколко места в района на училището и да ги докладва на оперативния дежурен на ВМС. Тези мерки и замерванията се изпълняваха и на Летния лагер на

„Червенка“. Спомням си, че после се говореше, че там радиацията е била висока, отколкото в района на училището.

Съветските черноморски пристанища също са били сериозно заразени. Във връзка с това в западните държави беше забранено на кораби, посещавали тези пристанища, да посещават техни пристанища. Това правеше невъзможно продължаването на плаването с „Георги Димитров“. Още при пристигане на кораба във Варна специалисти от Химическата служба на ВМС извършиха щателно замерване на радиацията на различни места на кораба. Оказа се, че заразяването е над нормата почти навсякъде на кораба. Най-силно заразяване имаше на палубата на кораба. Палубата беше дървена, като между дъските имаше черна смола. Колкото и невероятно да беше, на отделни места заразяването беше 200 пъти над нормата!

След аварията на 26 април корабът „Г. Димитров“ три пъти е посещавал Одеса, на 1 май, на 9 май и още един път, преди да започне нашето плаване.

Началникът щаба на ВМС контраадмирал Дамянов ме извика при него и ми предаде заповедта на Командващия флота. Курсантите и ръководителите веднага да напуснат кораба и да се прехвърлим на пътническия кораб „Г. Киров“, с който ще продължим плаването с малки изменения в маршрута.

По първоначалния замисъл трябваше да посетим две пристанища в Италия – Бари и Венеция, но заради активизиране на пропагандата в Италия против България във връзка с агентата срещу папа Йоан Павел II Бари отпадна от маршрута и остана само Венеция. Освен това, излизането във Венеция да става по групи от 3 – 4 курсанти и един ръководител и да се внимава, тъй като са възможни провокации. През месец април 1986 г. година Сергей Антонов, който беше обвиняем, заради липса на доказателства беше освободен и се завърна в България. Това беше една от причините за антибългарските настроения в някои кръгове в Италия.

Преди да продължи с плаването, няколко думи за пътническия кораб „Г. Киров“. Построен е в Корабостроителния комбинат „Г. Димитров“, Варна и е по модифициран проект на корабите от серията „Г. Димитров“.

Максималната дължина на кораба е 68,10 м, а широчината – 10,10 м (водоизместимост при пълен товар – 1125 тона). Газене (при пълен товар) – 3,15 м. Два дизелови двигателя с мощност от по 600 к.с. при 300 об./мин. дават възможност на кораба да развива скорост от 13 възела. Екипажът е от 42 души. Има 94 места в кабините (каютите). Навигационното и комуникационното оборудване е съветско производство.

Условията за плаване и живеене на кораба бяха по-добри от тези на „Г. Димитров“. Капитан на кораба беше капитан далечно плаване Георги Нихризов.



Капитан далечно плаване
Георги Нихризов

Поради задържането ни във Варна от предварителния план за плаването отпадна пристанище Митилини на гръцкия остров Лесбос. Корабът отблъсна от кея пред Морска гара Варна в 14.00 ч. на 7 юни 1986 г. за гръцкото пристанище Патра.

Преминаването през Босфора беше през нощта. Интересно беше преминаването през Коринтския канал. Коринтският канал съединява Сароническия залив на Егейско море с Коринтския залив на Йонийско море. Построен е през 1893 г. Преминаването през канала спестява 700 км на малки кораби, които не трябва да заобикалят Пелопонеския полуостров. Дължината на канала е 6343 м, широчината – 21 – 25 м, а дълбочината на водата – 8 м. Височината на стените достига 75 метра, най-ниската точка на мостовете е 63 метра над морското равнище.



Коринтският канал

*Преминаване през Коринтския канал
с кораб „Георги Кирков“*



Преминаването през канала беше много интересно. Стените на канала бяха на 4 – 5 м от борда на кораба. Над канала преминават няколко моста. Усещането, когато корабът плава между две високи стени, беше особено.

На 9 юни в 21.30 ч. застанахме на котва в залива на Патра, а на другия ден, 10 юни, застанахме в пристанището на Патра. След обед от 14.30 до 22.00 ч. курсантите бяха в града.

Патра е третият по големина град в Гърция, а пристанището осигурява връзките по море с Италия и Западна Европа. Градът е с около 170 000 жители. Патра е древен град с много исторически забележителности.

*Патра. Вдясно е
кап. лейтенант Стоян Тодоров*



Направи ми впечатление, че всички сгради имаха климатици, които по това време бяха рядкост в България, а също наличието на слънчеви панели на покривите почти навсякъде за загряване на вода.

На 11 юни до 12.00 ч. имаше отпуск за курсантите и ръководителите, а в 14.50 ч. се снемме и започна преходът до Дубровник.

Плаването до Дубровник беше при малко по-трудни условия. Вечерта се появи вълнение няколко бала, което се случваше за първи път от началото на плаването. Предприети бяха всички необходими мерки за предотвратяване на инциденти. Част от курсантите почувстваха по-осезаемо клатенето на кораба и затова бяха предприети предпазни мерки. Едва сега някои от тях разбраха, че плаването на море дори през лятото в тези райони, дори на пътнически кораб не винаги е приятно и лесно.

Всичко мина нормално и на 12 юни в 20.30 ч. застанахме на котва в големия залив на Дубровник. Трябваше на другия ден сутринта да влезем в пристанището. Докато бяхме на котва, някои си опитаха късмета в риболова. Оказа се, че тук, в залива, това било много лесно.

Плаването в залива до пристанището продължи 6 часа и това беше удобно време за провеждане на изпити преди смяна на учебните центрове. След изпитите направих отчет пред курсантите и ръководителите за първата половина от времето на учебната практика.

На 13 юни в 14.00 ч. застанахме в пристанището на място, удобно за посещение на града. Преди излизане в града беше обърнато внимание на поведението на курсантите, особено за това да не коментират неща, които биха

засегнали местните жители. Така както ние разбираме смисъла на това, което говорят на родния си език, така и те разбират какво говорим ние. Помним, че отношенията между България и Югославия по онези времена не бяха много дружелюбни.

За Дубровник може много да се говори, но наистина това е „перлата на Адриатическо море“. Древен град с много забележителности, крепости, църкви, манастири, музеи. Там всеки камък е история. Интересни улички, по които трудно се разминават двама души, и други, пълни с магазини и кафенета. В едно малко кафене с 3 – 4 маси пихме кафе, ръчно приготвено, каквото не бях пил досега. Природата е забележителна. Градът от север е защитен от доста стръмен висок хълм. В залива има множество малки острови, които могат да се посещават. Крепостите са с високи и широки стени. Някъде ширината на стените достига 25 м и по тях са разрешени разходки. Градът има разнообразна растителност.



*В една от тесните улички
на Дубровник*

*Крепостна стена
в Дубровник*



Курсантите бяха в града и на другия ден (14 юни) до обед, така че имахме възможност да разгледаме много от забележителностите на града.

В 15.10 ч. се снемме и отплавахме за Венеция. Беше направена смяна на центрoвете за втората част на плаването.

На 15 юни в 18.00 ч. застанахме на котва пред Триест и там премина нощта. На 16 юни в 8.00 ч. се снемме от котва и в 13.00 корабът застана в пристанището на Венеция.

Мисля, че няма човек, поне в Европа, който да не е чувал за Венеция. Първата асоциация с името Венеция е за множеството канали, гондоли, дворци, площад „Сан Марко“ и др.

*На площад „Сан Марко“
във Венеция*



Наистина това е един уникален град с древна история, с много архитектурни паметници. Градът е разположен на повече от 100 малки острови в плитката лагуна в Адриатическо море, наречена Венецианската лагуна. След построяване на мост между островната част на града и континента градът се разширява в тази част. Тя заема около 1/3 част от 260 000 град.

Уникалността на града е и в това, че сградите са построени върху дървени пилони във водата.

*На мостче над един от
каналите. Не помня името
на курсанта*



Да се види всичко това и да се почувства макар и малко духът на историята, е незабравимо преживяване.

Във Венеция бяхме две денонощия и имаше достатъчно време да видим много неща в този забележителен град.

Предварителните опасения за възможни провокации в Италия не се оказаха истина. Ние спазихме всички указания за посещението на Венеция, но всичко мина много спокойно. Имах чувството, че никой не ни обръща внимание. Аз излизах в града с трима курсанти и ми беше много приятно да се движим заедно и да общуваме помежду си. Не знам на тях дали е било така приятно както на мен?

Всички заедно влязохме в едно малко кафене и си поръчахме нормално кафе еспreso от машина. Това, което ми направи впечатление, беше, че, първо, чашките са много малки, и, второ, че кафето е малко на дъното, няколко глътки. Такова ароматно и силно кафе не бях пил дотогава. Тук малко се повтарям с посещението в Дубровник, но това са неща, които са останали в паметта ми.

Ще добавя още нещо. Предварително бях решил през това плаване във всяко пристанище да опитвам местните вина. Аз не съм бил никога любител на пиенето, но не съм и въздържател. Предпочитам виното пред по-силните напитки. Купувах във всяко пристанище бутилка вино, която изпивахме заедно с някои колеги и обсъждахме качеството му.

Друго интересно беше, че във Венеция станахме милионери. Италианската лира беше толкова обезценена, че разполагахме с милион лири. Никой не получи толкова лири, но имаше натрупана за времето на плаването валута за милиони лири.

Като стана дума за валутата по време на плаването, ще поясня, че на всеки курсант на ден се полагаха задгранични по 3 долара на ден, а на ръководителите – 5 долара на ден. Тези пари, както и парите за цялата издръжка се осигуряваха от ведомствата, за които се готвят курсантите.

Това бяха, така да се каже, „джобни пари“, но те за нас не бяха малко. Както курсантите, така и ръководителите си купувахме, особено в Западна Европа, електроника, козметика, уиски и други дребни неща. Мисля, че имаше случаи, в които един ръководител си купи лека кола, разбира се, на старо от някаква автоморга. После като се върна, имаше проблеми. Основният проблем беше как може български офицер да купува кола от автоморга?! Това не беше по време на мое плаване.

Времето на престоя във Венеция мина неусетно и на 18 юни в 15.40 ч. се снемме от Венеция и започна плаването ни за остров Корфу.

Плаването продължи около 45 ч. Практиката на курсантите се провеждаше по обичайната вече отработена организация.

На остров Корфу корабът пристана в 12.30 ч. на 20 юни 1986 г. Тук трябваше да останем едно денонощие. Общо взето обстановката на острова беше доста спокойна и всичко премина много добре.

*Работа на курсантите по
поддържане на кораба*



Корфу е гръцки остров в Йонийско море. Той е вторият по големина от Йонийските острови и се намира близо до брега на албанския град Саранда, от който го дели проток с широчина между 3 и 23 км. Бреговете на острова се докосват до три морета: на запад – Йонийско море, на север – Адриатическо море, на юг – Средиземно море. Островът има площ от над 600 кв. км, дълъг е 58 км и е широк 27 км в най-широката си част. Най-големият град на острова се казва също Корфу.

Растителността на острова е уникална благодарение на невероятния климат.

*Изглед към част от
остров Корфу*



Самият остров има уникална история. Островът се споменава още в древногръцката митология. За острова са водени множество битки. У нас е известна блокадата и превземането на острова от руско-османската ескадра, командвана от известния руски адмирал Феодор Ушаков. Тогава островът е бил френски.

Островът е бил владение на Рим, Византия, Неапол, Венеция, Австрия, Франция, Русия и Англия. През 19-и век Англия доброволно отстъпва Корфу на Гърция.



Преди пристигане на кораба на о. Корфу. Снимка с капитана на кораба к.д.п. Георги Нихризов. Не помня името на мъжа вдясно

Освен многото исторически забележителности крепости, църкви и др. ме впечатли къщата, в която е живял английският писател Джером Джером (Джерълд Даръл) като дете. По-късно прочетох една от известните му жизнерадостни книги „Моето семейство и други животни“. С нея преживях още един път много от видяното на острова.

На 21 юни в 15.00 ч. се снемме от пристанището на о. Корфу и започна плаването до не по-малко интересния остров Родос. От Адриатическо море, обратно през Коринтския канал и до о. Родос, само на 18 км западно от Турция в Егейско море. Плаването до Родос премина нормално. Морето беше спокойно.

Заставахме на котва пред Родос в 16.00 ч. на 23 юни. Следобед използвахме времето да направим традиционното кръщаване на курсантите. Те за първи път извършваха толкова продължително плаване извън Черно море. Беше много забавно.

Докато бяхме на котва, се виждаше много добре островът. Направи впечатление кацането и излитането на самолети на пистата на летището, която беше на брега на морето, като крайбрежен булевард. Освен това даже като бяхме на котва се усещаше, че е много горещо. Това се потвърди, когато на другия ден в 9.30 ч. заставахме на кея в пристанището. Не помня колко градуса беше температурата на въздуха, но, струва ми се, не по-малко от 35 градуса.



Изглед към о. Родос от борда на кораба

*Към входа на пристанището
на о. Родос*



Много интересно беше влизането в пристанището. Както е известно, на входа на пристанището е била скулптурата на „Родоския колос“ и корабите са преминавали под паметника (между краката на колоса). Скулптурата е била бронзова статуя на бога на слънцето Хелиос. Тя се издигала на височина от около 34 метра и е била една от най-високите статуи в древността. Статуята е една от Седемте чудеса на света. Статуята е построена в периода между 292 пр.н.е. и 280 пр.н.е.. Колосът е построен за 56 години. През 226 пр.н.е. статуята била разрушена от силно земетресение. Не са правени опити за възстановяването ѝ.

Най-големият град на острова е Родос. Той е разположен в най-северния край на острова, като включва антична част и модерно търговско пристанище.

По същество ние посетихме именно град Родос. Половината от населението на острова живее в гр. Родос, около 60 000 души.

Направиха ни впечатление многото археологически и исторически забележителности. Основа на икономиката на острова е туризмът. Остров Родос е една световноизвестна туристическа дестинация.

Когато човек се докосне до такива древни исторически и културни забележителности, изпитва някакво удовлетворение и гордост от това, че е имал възможността да ги види и почувства в някаква степен тяхната значимост. Такива чувства съм изпитвал много пъти при това и още други плавания и при посещенията ми на забележителни места по света.

Усещаха се вълненията и на курсантите, за които това бяха първи срещи с древността, с паметници на културата и историята.



*Родоският колос. Входът на
пристанището в древността*



Една от крепостните стени на острова

Оттук нататък плаването като че ли представляваше връщане към България.

На 25 юни в 15.00 ч. отплавахме от Родос за пристанище Пирея, където пристигнахме точно след 48 ч., в 15.00 ч., на 27 юни. Плаването премина нормално, без никакви забележки по изпълнение на задачите на учебната практика.

Пристанище Пирея е основното пристанище на Атина и едно от най-големите пристанища в Европа. Град Пирея се намира на брега на Егейско море, близо до столицата на Гърция Атина. До столицата има бърз и удобен превоз.

През първия ден следобед курсантите бяха в отпуск, както е прието по групи 2 – 3 души, до 22.00 ч. Естествено, че всички бяха в столицата. Всичко мина нормално. Вече бяха привикнали да се движат в непознати градове. Разбира се, Атина е огромен град и основно се посещава централната част на града.

През втория ден на посещението от сутринта организирахме екскурзия за курсантите и ръководителите до Акропола. Това е едно от най-популярните места за екскурзии в Атина. Мисля, че всички курсанти и ръководители, без тези, които имаха задължения на кораба, участвахме в екскурзията.

Автобусът, с който пътувахме, ни закара в подножието на хълма, а оттам изкачването до върха е пеш. Беше доста трудно, още повече че и температурата на въздуха беше висока, а и всичко наоколо беше само камъни и скали. Височината на хълма е 150 м.

Преводът на гръцката думата „Акрополис“ означава „град върху хълм“.

Най-голямата постройка на Атинския Акропол, е Партеонът. Партеонът е храм на богинята Атина. Историята на Акропола е доста дълга и не е нужно тук да се разказва.

Ще кажа, че когато се намираш на такова важно не само за историята на Гърция, но и за човешката цивилизация място, изпитваш особени чувства за вечното и непреходното, за историята и достиженията на древна Гърция. Малко е трудно всичко да се възприеме и проумее, когато виждаш с очите си такива величествени и безценни свидетелства на историята. На върха има и малък музей, в който са изложени интересни експонати от древността.

*Колоните от храма на богинята Атина.
Клекналият е Боян Банов,
а имената на курсантите
не помня*



От Акропола се вижда голяма част от столицата, а при добра видимост и морето. На юг в подножието на хълма се намират и се виждат много исторически забележителности, като например Дионисиевия театър, с 15 000 места. С този театър от древна Гърция е свързана появата на едно ново изкуство – драматургията и театъра в Европа.

*Изглед към столицата
от Акропола.
Вляво е Боян Банов*



Екскурзоводката ни каза един любопитен факт, свързан с посещението на Акропола. Традиция е всеки да си вземе камъче от Акропола и затова периодически се изсипват не малки количества чакъл. Аз също реших да спазя традицията и си взех 2 – 3 камъчета.

На другия ден – 29 юни, се снемме от Пирея за последното чуждестранно пристанище Солун. С този преход може да се каже, че започна заключителният етап на учебната практика. Предстоеше да се проведат заключителни изпити и оценка за придобитите знания и умения по време на плаването.

На 30 юни в 9.00 ч. корабът застана в пристанището на Солун. Следобед и на другия ден (1 юли) курсантите бяха в отпуск в града.

Солун е вторият по големина град на Гърция след столицата Атина. Населението му е повече 350 000 жители, а с предградията е близо 1 млн. Солун е античен град с богата и често пъти трагична история. Неговата съдба се пре-

За да продължите натиснете ТУК