Бюлетин

ИЗДАНИЕ НА АСОЦИАЦИЯТА НА ВЪЗПИТАНИЦИТЕ НА МОРСКО УЧИЛИЩЕ
СЪС СЪДЕЙСТВИЕТО НА ВВМУ "Н. Й. ВАПЦАРОВ" И СТУДЕНТСКИЯ СЪВЕТ

Година 5, БРОЙ 1 и 2, 2009

100 ГОДИНИ ОТ РОЖДЕНИЕТО НА ПАТРОНА

МОРСКА УЧЕБНА ЧАСТ

СВИДЕТЕЛСТВО
№ 1555

Дадено на Вапцаровъ Никола Поновъ
роденъ на 24 ноември 1909 год.
въ гр. или село Банско
окол. Разложка български поданикъ,
въ удостовѣрение на това, че той е следвалъ въ
морско машинно училище при Морската Учебна
Часть отъ 9 Августъ 1926 год.
до 16 юни 1932 год. при поведение
Примѣрно и е показалъ следния успѣхъ

Обръщение на председателя на УС на АВМУ по повод честванията от 100-годишнината на Н. Й. Вапцаров

Майката – баба Елена Вапцарова

Светлините на Банско (есе)

Внимание – нов закон

25 години от вдигането на флага на УВК „Калиакра“

100 години на бойна служба

53-та Републиканска ветроходна регата „3 март”

Нова парадигма за умората и работоспособността на моряците и корабните екипажи

Нова книга – „Истина е, истина ви казвам“

По примера на големите

Последната учебна година на мореходците от випуск’32

VARNA PILOT STATION

PILOTAGE IS ART OF NAVIGATION

EMPA MEMBER

24 HRS SERVICE VHF CH 9, 14, 16

PASSENGER TERMINAL, VESSEL TRAFFIC CONTROL TOWER

VARNA - 9001 P.O.B. 9

Phone: (+359 52) 602 445/6/7/8; Fax (+359 52) 602 445/6/7
E-mail: varnapilot@varnapage.com

Бюлетин

ИЗДАНИЕ НА АСОЦИАЦИЯТА НА ВЪЗПИТАНИЦИТЕ НА МОРСКО УЧИЛИЩЕ
СЪС СЪДЕЙСТВИЕТО НА ВВМУ "Н. Й. ВАПЦАРОВ" И СТУДЕНТСКИЯ СЪВЕТ

Година 5, БРОЙ 1 и 2, 2009

Бюлетин
Издание на Асоциацията на възпитаниците на Морско училище
със съдействието на ВВМУ “Н. Й. Вапцаров” и Студентския съвет.

Година 5, брой 1-2/2009 г.

Съдържание

Обръщение на председателя на Управителния съвет на АВМУ по повод честванията на 100 годишнината на Н. Й. Вапцаров 3

Майката – баба Елена Вапцарова..... 6

Светлините на Банско (есе)..... 10

Внимание – нов закон 12

25 години от вдигането на флага на УВК „Калиакра“ – интервюта с к.д.п. Тома Томов и кап. Станислав Калудов..... 16

100 години на бойна служба. 20

53-та Републиканска ветроходна регата „3 март“ 22

Нова парадигма за умората и работоспособността на моряците и корабните екипажи..... 24

нова книга – „Истина е, истина ви казвам” 33

По примера на големите 36

Последната учебна година на мореходците от випуск’32 39

Адрес за кореспонденция:

Асоциация на възпитаниците
на Морско училище

9026 Варна
ул. “Васил Друмев” № 73
тел. 303 190
GSM: 0885 517 288
e-mail: avmu_varna@yahoo.com

Редакционна колегия:
кап. Петър Тухчиев,
кап. I ранг Димитър Ангелов,
кап. Атанас Панайотов,
о.р. кап. I ранг Николай Икономов,
инж. Владимир Минков

Издател:
Данграфик ЕООД
dangrafik@abv.bg
ISSN: 1313-1273

Предпечат и печат:
Етикет Принт ЕООД - Варна
office@etiketprint.com

Асоциация на възпитаниците на Морско училище

Уважаеми възпитаници на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров",
съмишленици и симпатизанти,

През настоящата 2009 г. се навършват 100 години от рождението на нашия патрон, поетът Никола Йонков Вапцаров. За нас е чест и гордост, че сме завършили единственото учебно заведение в България, носещо името на свой възпитаник.

Длъжни сме достойно да отбележим юбилея на поета, носител на Световната награда за мир през настоящата година.

По този повод, на 19.02.2009 г., във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров" бе избран организационен комитет за честването на юбилейната стогодишнина от рождението на патрона Никола Вапцаров, в следния състав:

За почетни председатели:

1. г-н Кирил Йорданов - кмет на Община Варна;
2. вицеадмирал Минко Каваджиев - командващ ВМС;
3. г-жа Мая Вапцарова.

За председатели:

1. Кап. 2 ранг Димитър Ангелов - началник на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров";
2. Кап. Петър Тухчиев – председател на Управителния съвет на Асоциацията на възпитаниците на Морско училище;

За заместник-председатели:

1. К.г.п. Андриян Евтимов – председател на Българска морска камара;
2. О.р. адмирал Христо Контров – областен управител – Варна;
3. К.г.п. Христо Донев – изпълнителен директор на БМФ АД;
4. К.г.п. Данаил Папазов – изпълнителен директор на Пристанище Варна ЕАД;
5. Г-н Коста Базидов – заместник-кмет на община Варна;
6. г-н Николай Николаев – корпоративен секретар на ТИМ Холдинг.

Членове:

капитан I ранг Боян Медникаров
капитан I ранг Хари Костадинов
капитан I ранг Асен Кожухаров
подполковник Димитър Титев
професор Илия Пеев
г-жа Николинка Даскалова
г-жа Мариана Кръстева
о.р. капитан I ранг Васил Дачев
о.р. капитан I ранг Румен Тотев
о.р. капитан I ранг Николай Икономов
к.г.п. Борис Халачев
к.г.п. Илиян Славов
к.г.п. Георги Нинчев
о.р. капитан III ранг Николай Филипов
о.р. капитан II ранг Атанас Панайотов
инж. Владимир Минков
м-р Ивайло Александров
студент Николай Джендов

За периода до тържественото честване, което ще бъде проведено на 07.12.2009 г., в отделен план са предложени набор разнообразни мероприятия, които предлагаме на вашето внимание. За изпълнението на мероприятията от плана са ангажирани ВВМУ „Н. Й. Вапцаров", Асоциацията на възпитаниците на Морско училище, държавни и общински ръководители, представители на морския бизнес и изявени випуски на Морско училище, музеи, обществени организации.

ПЛАН
за подготовка и тържествено честване
100 години от рождението на Никола Йонков Вапцаров

No	**Мероприятие**	***Време***
1.	Тържествено общоградско събрание- концерт и отбелязване патронния празник на ВВМУ "Н.Й.Вапцаров"	7 декември
2.	Организиране на изложба посветена на Вапцаров	декември
3.	Издаване на юбилеен бюлетин на АВМУ посветен на живота и творчеството на Вапцаров	декември
4.	Включване на всички произведения на Вапцаров в бюлетините на АВМУ	през годината
5.	Създаване на филм за живота и творчеството на Вапцаров	май-декември
6.	Издаване на пощенска марка посветена на 100 години от рождението на Вапцаров	май
7.	Изработка на юбилеен медал посветен на 100 години от рождението на Вапцаров	май
8.	Представяне на произведения на Вапцаров в окръжна библиотека Варна и организиране музейна експозиция	декември
9.	Гостуване на музейна експозиция "Реликви от наследството на Н.Й.Вапцаров" в гр. Варна и гр. Русе	Април
10.	Организиране музейна експозиция в музея на ВВМУ съвместно с Военноморски музей по време на честване 130 години ВМС посветена на Вапцаров	август
11.	Организиране на спортни мероприятия и регата за купата на Началника на ВВМУ посветена на 100 години от рождението на Вапцаров	май- юни
12.	Изработване и поставяне на паметна плоча посветена на 100 години от рождението на Вапцаров в гр. Варна /гр. Банско/	декември
13.	Реставриране и тържествено откриване на паметната плоча в комплекс "Димят"	декември
14.	Организиране и провеждане на научна конференция „Булмет"	ноември
16.	Организиране и провеждане на научна сесия за курсанти и студенти посветена на Вапцаров	март
17.	Участие в провеждането на научна конференция с международно участие "Човекът в новото време" в обновения музей на поета в София	ноември
18.	Участие във фотоизложба "За него – Живота – направил бих всичко", на каталог и промоционални материали. Представяне на изложбата през 2009 г. в България и в 4 европейски страни и в централния офис на ЮНЕСКО	юли-декември
19.	Издаване на студентски вестник "Вапцаровец" посветен на живота и творчеството на Вапцаров	декември
20.	Конкурс между курсанти и студенти от университетите и учениците в Р.България за подготовка на есе за Вапцаров	декември
21.	Изявление на Началника на ВВМУ по Българска национална телевизия по повод патронния празник на ВВМУ "Н.Й.Вапцаров"	декември

22.	Организиране на тържествени събрания – концерти в градовете София, Бургас, Ловеч, Русе посветени на Вапцаров	ноември декември
23.	Участие на Представители на ВВМУ и АВМУ в тържествата в гр. Банско	декември
24.	Участие в поклонение на гроба на поета	юли
25.	Изграждане надгробна плоча на гроба на Н.Й.Вапцаров	юни
26.	Участие във военни ритуали, с които да се отбележи Вапцаровият юбилей в София и страната от офицери и курсанти на ВВМУ "Н. Вапцаров"	през годината
27.	Организиране екскурзия за курсанти, студенти и ученици по повод 100 години от рождението на Вапцаров до гр. София и гр.Банско	през годината
28.	Организиране и провеждане на плаване за курсанти и студенти с "Калиакра" по пътя на плавателната практика на Вапцаров	през годината
29.	Издаване на юбилеен "Вапцаров лист"	през годината
30.	Изработване на плакет с образа на Вапцаров	през годината
31.	Изработване на диск с произведенията на Вапцаров	през годината
32.	Контакт с Института по история към БАН за провеждане лекции и доклади с курсанти, студенти и ученици за Н. Вапцаров	ноември декември
33.	Издирване чрез пресата на наследници на преподаватели и съвипускници на Н. Вапцаров	през годината
34.	Организиране и провеждане на поетичен рецитал от Драматичен театър Варна посветен на Вапцаров	декември
35.	Обявяване м. октомври за месец на науката посветен на Вапцаров	октомври
36.	Предложение за изготвяне на съгласувано експертно предложение от Националният инициативен комитет до Международната морска организация и Европейската комисия по безопасност на корабоплаването за учредяване на ежегодна Вапцарова премия за морските училища и академии по света	май

За осъществяване на посочените по-горе мероприятия се обръщаме към вас с молба за финансова помощ за АВМУ.

АВМУ – Варна
Ул. "Васил Друмев" 73, 9026
БУЛСТАТ: 103231789 Ю
ДН: 1033106889
SWIFT / BIC код TTBBBG22
IBAN: BG52 TTBB 9400 1506 0527 81 BGN
МОЛ: Петър Христов Тухчиев
Банка: SG Експресбанк, клон Траспортна

Призоваваме всички представители и симпатизанти на морската общественост, които имат спомени или отношение към патрона и културното му наследство, да споделят размишленията си на страниците на „Бюлетин, издание на АВМУ, съвместно с ВВМУ „Н. Й. Вапцаров" и Студентския съвет". Всеки брой за настоящата 2009 г. ще бъде посветен на юбилея на Вапцаров. Разчитаме на вашето съдействие, за да съживим чара на романтичната, но трудна моряшка професия, възпята от поета.

С уважение,
Председател на Управителния съвет
на Асоциацията на възпитаниците на Морско училище
Кап. Петър Тухчиев

МАЙКАТА
Баба Елена Вапцарова

Имала майка, имала син,

„Но възмъжал и хванал Пирин,
тъмното хванал усое..."

Инж.корабоводител Васил Дачев –
„Вапцаровски випуск" на Морско училище,
член на инициативния комитет в град Варна
за честване юбилея на Моряка.

Всяко човешко сърце трепва при споменаване свещеното име майка. В съкровищницата на своята душа тя носи любовта, радостите, грижите и болките с които е откърмила и израстила чедото си. В събирателния образ на Майка България, в амвона на признанието, се извисяват имената на възрожденските майки Баба Илийца, Баба Тонка, Баба Елена и хиляди други, които са готови на саможертва в името на чедата си и идеите, които изповядват. Затова тези имена са вечни и святи като икони в олтар.

Отплава в историята век, когато Пирин роди Никола Вапцаров – Човекът, който написа „Песен за човека" и сам изживя живот като песен, до последния си дъх. Как човешки звучат и сега прочувствените стихове, които той написа на своята майка:

„Колко всички майки си приличат
в света.
И сърцата им как са еднакви".

Има и други свети неща: родолюбие, патриотизъм, любов към идеи и свобода, и личности, отдали живота си за човешко добруване, за реализирането на мечтите си. Те се предават като щафета от поколение на поколение и осмислят живота на хората – така както Вапцаров ни завеща в поезията си.

През 2009 признателната българска общественост ще чества сто годишен юбилей на големия син на Майка България – Никола Йонков Вапцаров. Пророчески се оказаха словата на поета:

„Но в бурята ще бъдем пак със теб,
народе мой, защото се обичаме"

Тази обич вече век озарява уважението, което питаем към достойния син на България. И други векове ще отплават по алеите на незабравата, но завета да се обичаме ще се предава с вярата, „че утре живота ще дойде по-хубав от песен".

В юбилейните дни на Моряка отново препрочитам безсмъртните му стихове :

„Аз паднах, друг ще ме смени и
толкоз...
Какво тук значи някаква си
личност?

Прости ми, поете, но изминалите години доказват, че личности като Вапцаров са значими със своя човешки заряд, извоювали безсмъртност и сега са нужни на хората, които милеят за човешко добруване.

Колко много си приличат в това отношение два колоса от различни епохи – Ботев и Вапцаров, които с цената на живота си озаряват красотата на идеите, за които са се борили и изтлели, за свобода в един абсурден свят, срещу всичко, което вони на антихуманизъм.

„Имала майка, имала син"...
...И нощем, когато звезди
над тъмният хребет горели
тя
вземала в скутите малкия син
и тихом му пела:.."

Отгледала майката син-исполин, роден под върхарите на Пирин. Пяла му вечер тя хайдушките песни на родния Балкан, нашепвала му бунтовните стихове на Воеводата Ботев, разказвала му притчи от Светото писание, за да извае човек с несломимо родолюбие, с готовност за саможертва в името на Свободата, с несломима вяра за доброто на човека.

Майчина повеля, синовен дълг!

Годините ме връщат в далечната 1953 година, когато най-многочисленият випуск в историята на Морско училище завърши своята подготовка и отплава с вапцаровска вяра в живота по морета и океани, скътал в душата си вдъхновените и несбъднати мечти на поета:

„Ние искахме нещо огромно,
далечно,
ние искахме кораби като
планини,
ние искахме далечни морета..."

Какво ли е било прозрението на Моряка, когато с плаването си в „трюмовете пълни с лепкав мрак" на корабагерой, торпедоносецът „Дръзки", когато „...пленен от морската миражна далечност, омагьосан от вечния стремеж към неизвестното" с кораб „Бургас" отплава „под едрите звезди на Фамагуста", за да ни предаде като щафета всички свои мечти и желания, и от повеля ние да ги претворим в реалност.

„Имала майка, имала"... синове. Випуск 48-ми на Висшето военноморско училище „Никола Йонков Вапцаров" завърши с отличен успех подготовката си и пристъпяше към присвояването на първото си офицерско звание. Миг желан, миг тържествен, миг очакван с вълнение и гордост, че щастливо плаване в живота щеше да ни пожелае голямата българска майка Баба Елена. Мълвата се превръщаше в реалност. Група курсанти от нашия випуск отпътува за Банско да придружава до Варна майката на патрона на училището ни.

Обществеността на Варна я посрещна с букет незабравки в памет на делото и подвига на непрежалимия син.

В предшестващите на офицерското ни производство дни, планетата живееше под ореола на събитие извисило авторитета на родината ни на достойно ниво. През 1952 г. Световният съвет на мира удостои посмъртно с Почетна награда на мира Никола Вапцаров – единственият българин носител на престижното звание. Под историческия документ личат имената на Пабло Пикасо, Артур Лундквист, Жоржи Амаду.

На тържественото връчване на голямата награда Баба Елена Вапцарова произнася прочувствено слово, посрещнато с аплодисменти от величия на световно ниво. Нека си припомним някои от нейните хуманни слова:

„...Нека работим така, че никога вече да няма майки с черни забрадки. Защото мъките от войната са големи за всички прости хора. Те са най-тежки за майката. Очите на майката, чието чедо е покосила войната, никога не пресъхват"...

Да си позволим още няколко сърцераздирателни думи:

„Никога няма да забравя свидния ми Никола, когото изтръгнаха от моите

прегръдки, за да го надупчат с куршуми”...

Имало син, имало майка... любвеобилна банскалийка, природно надарена с висока култура, завършила Американски протестантски колеж за библейска учителка, сърцата българка, облечена в черен сарафан, която след разстрела на сина й вълнува обществеността по световни форуми с призива за мир и с черна забрадка приема посмъртната слава на сина си.

Да си припомним още няколко мъдри нейни слова произнесени на Конгреса на привържениците на мира във Варшава:

„...Ние, с майката на Зоя Космедемянская, си дадохме дума, никога вече да няма майки със черни забрадки”.

В жарките августови дни на 1953 г., в лагерът на Морско училище край езерото при село Зорница, цареше празнична обстановка в очакване на видния гост. На мястото на изградените от нас землянки, със стени от плетени клони и глина, в които калявахме суворовската дисциплина, срочно трябваше да издигнем по-представителни кирпичени землянки, съответстващи на порасналото ни самочувствие на бъдещи офицери. Кирпичите заместваxме ние, изпичахме ги край брега на езерото и всяко утро за утринна физзарядка изкачвахме по хълма строителния материал на по-сръчните курсанти, които се изживяваха като архитекти и строители. Лагерът, прегърнат от зеленината на Франга баир, и флаговете на военноморския флот, бе готов да по-срещне скъпата гостенка.

Строени на плаца в парадни униформи, комендантът на лагера капитан III ранг Емил Жечев посрещна с рапорт баба Елена и Бойка Вапцарови, придружени от заместник-началника на Морско училище, капитан I ранг Парашкевов. Баба Елена, облечена в пиринcки черен сарафан, застана пред строят, целуна един от курсантите и строя се разкапа. Обградихме в кръг гостите и в нескончаемия диалог чувахме все по-изненадващи спомени за Вапцаров. Един от отличниците на випуска, курсант Спасов, приветства с пламенно слово знаменитата майка. В отговор, заедно с приветствените слова, на специфичен пиринcки диалект тя цитираше и стихове на своя син. С изключителната си нежност и скромност тази мъдра и сърцата жена остана в паметта ми с думите които и днес не забравям: „учете се, пливайте в морето и в морето на живото”

На нас „пливане в живото” тепърва предстоеше, но „пливане в морето” проведохме същия ден и с гребно-ветроходните лодки проведохме гонки в морето. Най-късметлия от нас се оказа лодката на курсанта Борис Василев, на която „почетен лодководач” бе Баба Елена. Над езерото се стрелкаше пори-вист вятър и в надпреварата нашата лодка по-късно смени халса и замалко не се „целунахме” с лодката на Баба Елена. Това бе първо морско плаване на именитата майка и придружаващата я съпруга на Вапцаров – Бойка. Една от най-ценните ми снимки от курсантския живот бе плаването под ветрила с Баба Елена, както и снимката с нея на брега, с която тя ни призна за „морски вълци”

Тези дни се превърнаха в паметни за курсантите. Понесе се мълва, че Баба Елена ще осинови 48-ми випуск на училището. Решението вероятно бе продиктувано от обстоятелството че над 350 възпитаници завършиха обучението си с общ отличен успех и производството ни бе назначено за 23 август – денят, в който Моряка, поетът, антифашистът Вапцаров „отплава” в океана на незабравата.

Този ден дойде. На плаца на военноморска база Варна, в парадна униформа и карабини „за почест”, с „ура” посрещнахме Баба Елена и Командването на флота, които се качиха на борда на ескадрения миноносец „Георги Димитров”. От мостика на кора-ба, под вдигнатата разцветка, флага и гюйса на кораба, командващият флота адмирал Добрев тържествено прочиташе заповедта на министъра на отбраната за присвояването ни на офицерско звание. От курсанти в миг се превръщахме в лейтенанти. Върховни моменти в живота на възпитаниците на Морско учили-

ще, поемащи на плещите задължения за охрана морските граници на родината, морската ни индустрия и търговско корабоплаване. Още не стихнало командното „ура", когато възгласът ни изригна като гейзер, след думите на командващия флота: *„За постигнатите отлични показатели по учебната, бойната и политическа подготовка, на випуска се присъжда званието „Вапцаровски".*

Първият човек, който ни поздрави с удостояването бе Баба Елена. От простото и слово запомних обръщението и към нас с думата „синко". И до днес, 55 години след производството, ние честваме тържествено мига на осиновяването и гордо носим името „Вапцаровски випуск".

Не само ние честваме този ден. Световната общественост прие поета-мечтател и антифашиста-боец като безпримерен герой на хуманизъм и патриотизъм. При връчването на награ-дата, представителката на Световния съвет на мира – писателката Жермена Ив Фарж, заявява:

„Вапцаров е една от най-чистите, най-благородните фигури в борбата за свобода и мир"

Писателят Арис Диктеул заявява*: „Аз не познавам друга поезия, която да излъчва толкова силна топлота, човечност... И колко вяра в човека и в неговото бъдеще...".* Румънският писател Георге Дину е още по категоричен: *„Вапцаров не е само поет на българския народ, а един от големите поети на нашата епоха..."*

Не бихме могли да опишем словата и хората, които определят Вапцаров като хуманен творец. Неговите стихове са преведени на 90 езика. Ще си позволя отново да цитирам Ив Фарж, която слага венец на световната общественост към образа на Моряка: *„Обожавам го заради всичко, което е бил... За мен той е гениален поет. Поклон!"*

Връщам се отново 55 години назад. На тържествения обяд, по случай завършването на училището, в ресторант „Димят", там, където Вапцаров произнася борбеното си слово при завършването си на училището през 1932 г., обикновенната жена от народа отново ни завеща: *„Вярвайте в живота така, както Никола вярваше. Обичай-те България така, както Никола я обичаше".* При други обстоятелства тя гордо заявява: **„Нека цял свят да ме чуе – Родината на Вапцаров е България"**

На тържествената среща присъства и Мичман Георги Купов – командирът на торпедоносецът „Дръзки", който успешно торпилира турският линеен кораб „Хамидие" край брегoвете на нос Калиакра. Две величия, които като компас определиха верния ни курс в защита границите на Родината и осветиха флага ни по всички океани и морета.

Съдбата определи, че в следващи срещи с брата на Вапцаров, Борис и сестра му Райна научихме подробности за скромния и удивителен живот на Баба Елена, достоен за майка на световен поет. Тя лично подрежда дома си, превърнат в музей „Вапцаров". Оня дом, в който тя е посрещала и гостила цар Фердинанд, цар Борис – техни Височества, които останаха слепи и глухи към нейната молба за справедлива присъда към Човека, който не пожела милост и подписаха указа за неговия разстрел, и то в деня на скалъпената присъда.

„Аз паднах, ... какво тук значи ня-каква си личност?!" Личност, на която световната прогресивна организация „Юнеско" организира чествания по света по повод сто годишнината от рождението му. Юбилей, който Вапцаров наистина заслужава и който българското морячество и признателният народ се готвят да честват.

А наградата, която Вапцаров получава от Световния съвет на мира и от правителството на България, заради убития й син като „кръвнина", Баба Елена изтегля от банката, заедно с личните си спестявания, завързва значителната сума в забрадка и без да ги брои ги изсипва на масата на председателя на кооперативното стопанство в Банско.

Скромно си отиде от живота Баба Елена, която с Баба Илийка, Баба Тонка и плеяди български майки героини с любов отъждествяваме като Майка България.

Светлините на Банско
/Есе/

О.р. кап. I ранг Атанас Кляшев

Банско! Люлката и Меката на българското Възраждане!

Оттук, през мрака на робството тръгна към Атон един монах „непознат и бледен", за да напише в килиите на светата обител, след многолетен труд „История славяноболгарская" – библията на нашето Просвещение. И да отправи яростен и стряскащ укор към задрямалия сънародник:... „поради что се срамиш да се наречеш болгарин?" Това беше искрата, която възпламени пожара на знанието.

В историята няма подобно движение, освен апостолското, да се преписва от ръка на ръка и да се разнася от колиба на колиба, от махала в махала, от село на село, светилника на нашия народ.

Пак от Банско друг монах – Неофит Рилски, със светското име Никола, тачено име в селището, през 1835 г. написа първата наша граматика, за да подрежда българинът словата си. Този книжовник ще съставя българо-гръцки речник, ще превежда евангелие.

В Банско знатни люде ще издигнат една от първите часовникови кули в страната, за да оповестява на банскалии, че времето е в тях и те са във времето.

Предприемчивите и любознателните представители на града ще тръгнат да опознават Европа и по хаджилък.

Непримирим и горд е банскалията. Йонко Вапцаров, като четник многократно е прекосявал границата с Турско, за да буни роба. В сражението в с. Баница, Серско, на няколко разкрача от него пада убит кумирът на македонската революция Гоце Делчев. По ирония на съдбата, а и по логиката на борбата, потерята която преследва четата е водена от юзбашия — съвипускник на Гоце от военното училище в София.

В дома на Йонко неколкократно е отсядал и князът на България, едно признание за родолюбието на стопанина.

Баба Елена, така остана в историята невестата на Йонко Харамията. Интелигентна и скромна девойка, завършила духовен колеж в Самоков.

И проплакалият за пръв път преди столетие младенец Никола ще съчетае в себе си и вярата на майка си, и борбеността на бащата, и чувството за социална справедливост, придобито като „Огняро - интелигентно".

Той ще остане верен на тази трихотомия през целия си кратък, но смислен живот, до зловещите изстрели в тунела на Гарнизонното стрелбище.

Вярата за Вапцаров е всичко. В лепкавия мрак на трюма, където „машината припява и навява топла вяра", тя е тази сила, която го възпира да не пробие своя слепоочник. Защото неговата вяра не е празна химера, а е вярата, че утрешният ден ще бъде „по-хубав от пролетен ден". Ако някой се опита да разбие неговата вяра „в дните честити", той не ще успее даже и с бронебойни патрони, защото „тя е бронирана здраво в гърдите и за нея бронебойни патрони няма открити, няма открити".

И вярата е тази, която трансформира злобата в една клокочеща борба. Тук неговите измерения надхвърлят родното, за да придобият световно звучене и значение. В това отношение Вапцаров се родее с такива знаменити творци като Шандор Петьофи.

Но ако героят на унгарския поет пробива грешната земя до огнената й среда и сипва барут, за да падне тя като узрял плод, то и Вапцаров в борбата няма да се вайка, защото знае, че все пак ще се умира.

„Но да умреш, когато
се отърсва
земята
от отровната си
плесен,
когато милионите възкръсват,
това е песен,
да това е песен!

Изрече това пророчески, като сля живот и дела в едно!

Нашето поколение курсанти за пръв път се срещна с поезията на Вапцаров през пролетта на далечната 1949 г.

В страната имаше чудесна традиция системно да се провежда преглед на художествената самодейност със състезателен характер, между военните училища.

В заключителния концерт участваха първенците. За наша гордост, два състава бяха премирани: хорът на училището, четиригласен с диригент – курсантът от горния курс Христо Генчев и художествен ръководител композиторът Христо Манолов и драматичният състав с ръко-водител курсант Станчо Станев.

Ако хорът откри концерта при препълнен салон на Народния театър „Иван Вазов", в присъствие на ръководителите на страната, то драматичният състав закри концерта при дълго нестихващите аплодисменти на зрителите. Дори някои от държавните лидери дойдоха на сцената и ни благодариха, че с играта си сме им помогнали да разберат по-добре творчеството на Вапцаров.

А постановката беше „Песен за човека" по стихове на Вапцаров от стихосбирката „Моторни песни", със съставител същият този неуморим и талантлив курсант Станчо Станев. В тази постановка ние почувствахме, че се срещаме с нещо ново, много близко до нас, много чисто и завладяващо и много по-различно от дотогавашните ни познати школски поети. Влагахме много емоции, за да изживеем тази поезия. До днес си спомняме отделни картини от драматичния монтаж. „Аз имах другар, добър другар, но кашляше лошо". Когато четецът изричаше този стих, по сцената преплитайки крака с кош въглища на гърба, кашляйки минаваше нашият съвипускник Бояджиев. Прекрасен рецитатор – ст. л-т Владимир Арнаудов в ролята на Вапцаров, който и с физическата си прилика възпламеняваше салона на Народния театър. По подобен начин бяха изградени и останалите картини от монтажа.

За нас, младите възпитаници на Морското училище, до тогава Вапцаров не беше добре познат, но този спектакъл ни подтикна да търсим „Морски песни" и неговата поезия да ни бъде любима.

Днес, когато светът чества вековния юбилей на поета, в България от мрака изпълзяха тъмни сили, които се опитват отново да го „разстрелят" и затъмнят неговия ореол. И се сещам за чудесната басня за „Бухала и светулката" където единствената вина на светулката е, че тя свети!

Вапцаров е наш, Вапцаров е на света, защото е светлина!

ВНИМАНИЕ - НОВ ЗАКОН

В Народното събрание премина успешно процедурата „първо четене" нов „Закон за отбраната и въоръжените сили". В мотивите за разработването му изобилстваха позовавания на новостите в условията – каквото и да означава това, но той съдържа и текстове, които ще променят значимо средата за функциониране на националната система за военно образование, част от която е и нашето Висше военноморско училище.

По повод „реформаторски" намере-ния от средите на Министерството на отбраната, само преди няколко месеца министър-председателят г-н Сергей Станишев се ангажира с изявление във Варна, че самоцелни експерименти няма да се правят и една утвърдена и авторитетна институция, каквато е Морско училище, не бива да се чувства застрашена. Който обаче се е запознал с проекта за новия закон е видял, че поетият ангажимент е спазен само формално – доколкото училището присъства в текста на закона. Внимателен прочит разкрива редица „новости", касаещи една доста по-различна от досегашната роля на „министъра на отбраната" по отношение на военното образование, която следва най-малкото да бъде аргументирана от вносителите.

В сега действащия закон „отбраната" е дефинирана като „част от националната сигурност и представлява система от дейности за укрепване на мира и сигурността, за запазване на националните ценности и за поддържане на въоръжените сили, икономиката и населението в готовност за действия, както и за действия в условия на кризи и във време на война" (чл. 3, ал. 1). В проектозакона (Проект – чл. 3, ал. 1) „отбраната" е „…система от политически, икономически, военни, социални, нормативни и други дейности за осигуряване на стабилна среда на сигурност и за подготовка и осъществяване на въоръжена защита на териториалната цялост и независимостта на страната". Освен това, тя е „част от националната сигурност на страната" (Проект – чл. 4, ал. 1). Повече от очевидно е общото – в идейната насоченост, във формулировките, в нивата на ангажираност на участващите субекти и т.н. Сигурно е също така, че тази материя, обвързана с икономическите, политическите и социалните реалности и с чакащите разрешаване грамадни противоречия, както си е „висяла" досега, така ще е и занапред - със или без нов закон. Но тук „министърът на отбраната" вече е и „орган за ръководство на отбраната" – четвърти елемент, заедно с Народното събрание, Президента и Министерския съвет (Проект – чл. 15), а като такъв се ангажира и с допълнителни правомощия.

В четвърта глава на проектозакона, касаеща Министерството на отбраната, е отделено внимание на военните училища и академии, между които е и нашето Морско. Според новия текст, неговото предназначение е да провежда обучение за придобиване на образователно-квалифи-кационни степени по акредитирани военни и граждански специалности, за повишаване квалификацията на специалисти и за из-вършване на научни изследвания в областта на военноморското дело и отбраната на страната. Дотук – нищо ново. По-нататък обаче става ясно при какви базови условия то ще трябва да функционира, а именно:

1. Функциите на „Общо събрание" ще изпълнява лично министърът на отбраната (Проект - чл. 100, ал. 4).

За сравнение - в „нормалните" висши училища (каквото в момента донякъде е и нашето) Общото събрание е висшият колективен орган за управление, в който имат определено представителство всички структури на академичната общност, включително обучаемите и административния състав. Ако се приеме този абсурден текст, „министърът" лично и по свое усмотрение ще назначава не само началниците, но и академичните съвети! Може би за в бъдеще

ще трябва да ги наричаме „министерски съвет”. Щеше да е смешно, ако не беше толкова жалко!

2. Правилнкът за устройството и дейността на висшето училище ще се приема от Министерския съвет (слава богу, от истинския!), по предложение на министъра на отбраната (Проект – чл. 101, ал. 2).

Но ние знаем, че добрата университетска традиция, отразена в закона за висшето образование (ЗВО), предполага приемането на устройствен правилник да бъде привилегия на Общото събрание. Ясно е, че щом няма такова, това правомощие ще бъде още една „чужда грижа”. Питаме се, какво налага тази „новост” и какво по-добро ще се случи с така нареченото „военно образование”, ако този текст бъде приет!

3. Специалностите и учебните планове ще се утвърждават от министъра на отбраната (Проект – чл. 101, ал. 3).

Който не знае, нека научи, че в близката нам държава САЩ, с нейната знаменита военноморска академия „Анаполис”, всичко това е грижа на академичното ръководство. В Германия за „бакалавър” по военни науки не дават дума да се издума, а организацията на работа, структурата и задачите на т. нар. „военни университети” нямат дори общи допирни точки с нашенските нововъведения.

3. В състава на акредитационните комисии по процедурите за акредитация, по смисъла на Закона за висшето образование (за които специално е създадена Национална агенция за оценяване и акредитация, орган на Министерския съвет, със свой правилник, критерии и бюджет), задължително ще трябва да се включват представители на министъра на отбраната (Проект - чл. 102, ал. 2).

Това изискване е във формално и методологическо противоречие с цялата национална система за висше образование и с обслужващата я нормативна база, осигуряваща легитимни акредитационни процедури за висшите училища, за техните основни звена и специалности. Днес ак-редитацията легитимира и системата за управление, в значителна степен – качеството на извършваната учебна работа, състоятелността на специалностите и учебните програми, по които се подготовят специалисти на научно и на приложно равнище. Нещо повече – нормативите предвиждат едновременното провеждане на процедурите за оценка на професионални направления за всички висши училища, които обучават по сродни специалности („граждански” – както ги наричат само в министерството на отбраната). Нека да си зададем въпроса – какъв е министърът на отбраната и с каква изключителна експертиза разполага, та да налага „свои” представители в комисиите?

4. Деканите на факултетите задължително са военнослужещи (Проект – чл. 103, ал. 3).

Защо тогава да са „декани”? Нека ги нарекат командири, управители, началници – безотговорното и небалансирано ползване на терминология и категории, произтизащи от университетската традиция, само създава излишно напрежение и поражда въпроси, на които трудно може да се намери аргументиран отговор.

5. Условията и редът за присвояване на научни звания и за заемане на научно-преподавателски и преподавателски длъжности на академичния състав ще се определят с правилника за прилагане на настоящия проектозакон (Проект – чл. 103, ал. 5).

В проекта е изрично уговорено, че ако си военнослужещ – можеш да бъдеш назначен на длъжност „асистент” до 47 годишна възраст (сигурно ако министърът благоволи да те уважи). Стремежите да се създават условия от типа „държава в държавата” не са оригинални, но това не ги прави по-малко неприемливи и дори опасни, поради последиците, които пораждат.

6. Генералът, който ще бъде назначен на новата длъжност „началник на отбраната”, е призван да осъществява „методическото ръководство” на дейността на висшето училище (Проект - чл. 91, т. 13).

Очевиден е интересът някъде в министерството да се развива „звено”, което ще може да диктува своите условия на реалните образователни субекти. Свръхцентрализацията от този тип също не е нещо ново и досега май до нищо полезно не е довела. Ако някой има аргументи в обратната посока – нито сме ги виждали, нито този „някой” си е дал зора да ни ги представи.

Всичко това би било в реда на нещата – при условие, че в страната се провежда мобилизация, врагът се тълпи на границите ни и точи зъби как да ни излапа несметното национално богатство, суверенитетът и териториалната ни цялост са застрашени, а с кадрите сме зле и е тук необходима „здрава ръка”. Но кой днес може да твърди подобно нещо? Каква е тази необходимост, която налага да се предлагат солдафонски крачки назад – далеч от добрата традиция, от световния опит, от проверени и доказали ефек-

тивността си модели, от вече извървян път в реформирането на системата за висше морско образование? Така се приближаваме само на една крачка от деня, в който пак ще си говорим за „неконвертируемост" на военните специалности, за проблеми в приравняването на „военната" квалификация към „гражданска" и т. н. Очакваме от ангажираните експерти и от вносителите на законопроекта да отговарят на тези въпроси, да предложат обществено приемливи аргументи за подобни решения.

В проектозакона е направено стандартното уточнение, че висшите военни училища (между тях и нашето Морско) ще прилагат Закона за висшето образование (ЗВО) само в тези негови части, които не противоречат на Закона за отбраната. Налице е обаче старата практика по „военна линия" да се предлагат банално прозрачни предложения за повече власти и повече ресурси „в центъра", в ръцете на могъщата бюрокрация – и всичко това при работещи закони, към който съществуващата национална система за висше образование вече се е адаптирала.

Нека си припомним принципите и идеите за висшето (университетското) образование у нас, отразени в текстовете на ЗВО, и „противоречащи" на визирания проектозакон за отбраната.

1. Функциите на държавата в управлението на висшето образование се заключават в създаването на условия за свободно развитие на системата – посредством разработването на адекватна национална политика, предоставяне на имущество на висшите училища, субсидиране на подготовката на студентите и специализантите и организиране на дейността по национална акредитация на висшите училища, техните основни звена и специалности.

2. Държавата осъществява функциите си чрез Народното събрание и Министерския съвет, като на министъра на образованието и науката (посочен като държавен орган за осъществяване на държавната политика във висшето образование), е възложено да „предлага", „организира", „поддържа", „назначава временно изпълняващи", „упражнява контрол по спазването на този закон".

3. Висшите училища се ползват с академична автономия. В нея намира израз интелектуалната свобода на академичната общност и творческата природа на образователния, изследователския и художествено-творческия процес като върховни ценности. Академичната автономия включва академични свободи, академично самоуправление и неприкосновеност на територията на висшето училище.

4. Университетският тип образование (висшето!) предполага гарантирани свобода на преподаването, свобода на провеждането на научни изследвания и академично самоуправление. Академичното самоуправление императивно обхваща най-малко следните дадености:

А. изборност и мандатност на всички органи за управление;

Б. право на висшето училище да урежда устройството и дейността си в собствени правилници в съответствие с този закон;

В. самостоятелно определяне на научно-преподавателския състав, на условията за приемане и формите на обучение на студентите, докторантите и специализантите;

Г. самостоятелно разработване и изпълнение на учебни планове и научно-изследователски проекти;

Д. избор на специалностите, по които се осъществява обучение;

Е. право за обявяване на конкурси и избор на преподаватели при условия и по ред, установени в специален закон (заб. - за научните степени и звания);

Ж. право за формиране на собствени фондове и самостоятелно определяне на условията и реда за тяхното изразходване.

Всичко това в проектозакона за отбраната, в частта му за висшите военни училища, го няма! Тук са предложени членове и алинеи, които налагат точно обратното. Питаме се – от какво е продиктувано това?

Зад текстовете, касаещи висшето военно образование (и висшето морско– нека не забравяме!), се крие сянката на хипотетичен супермен – министър на отбраната, който по отношение на военните училища получава правомощия лично да се разпорежда, да „избира", да назначава, освобождава, предлага, утвърждава и т.н. Всички други ще трябва само да му козируват и да изпълняват!

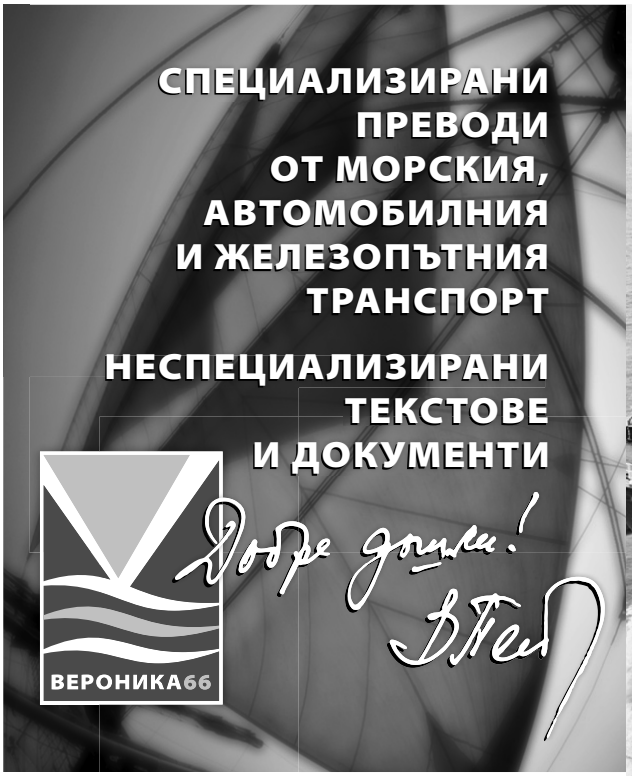
В заключение, нека си припомним ключовите проблеми, касаещи националното морско образование, около които се обединиха представители на академичната общност, на морския бизнес, на министерството на транспорта, на през-денството, на обществеността в морските градове на страната, взели участие в последната национална конференция „BULMET – 2005":

„Знанието в съвременния свят все

повече губи статута си на самоценна и самодостатъчна духовна “игра”, дори не е свързано непосредствено с личностното изграждане и реализация на индивида. Знанието безспорно се легитимира със своята практическа приложимост, с въз-можността да се “консумира” така, както се консумират нещата от пазарния свят... В новата ситуация, в която трябва да функционира съвременният университет, той вече не е място на свободно от практически интерес интелектуално занимание. Той е проникнат от логиката на пазара. Именно промененият статут на знанието определя и съдържанието, структурите на образователните модели, ролята и мястото на преподавателя и студента, и пр.

Към тези доста радикални промени във функциите на съвременното образование, свързани с пазарните императиви, се прибавя и друга тенденция, която следва да се отчита – нарастващата външна регламентация на образователния процес и свързаната с нея бюрократизация. Този момент е най-болезнен за преподавателския състав, тъй като преподавателят от законодател в образователния процес, над който стои единствено науката и нейното практическо приложение, все повече се превръща в изпълнител на изисквания, регламентирани от други фактори. Самите ние сме постоянно обект на тези тенденции. Днес морското образование у нас продължава да изпитва осезаемия негативен ефект от непоследователността на проведените реформи в системата на висшето образование. От това произтичат редица противоречия и ограничения, на които до сега не е намерено адекватно решение”.

Необходимо ли е още да се убеждаваме, че в Народното събрание чака второто си четене проектозакон, който, в смисъла на казаното дотук, прави грамадна крачка назад и „затваря” нормалните пътища за развитие на системата на висше морско образование? Ще се съгласим ли той да „мине”, без да ни бъде предоставена убедителна аргументация на „новостите” и без сериозна експертна оценка на последиците, които неминуемо те ще породят?



9000 Варна • площад Славейков 4-6, етаж 2
тел. 052 655 773, тел./факс 052 655 787
e-mail: veronika66@mbox.contact.bg

Преводната агенция „Вероника 66”ООД се ангажира с качествени писмени преводи от английски, френски, немски, полски и руски език на български език и обратно.

Преводите се извършват в сътрудничество с експерти в областта на транспорта и транспортните услуги. Превежда се документация по организация на превозите.

Нашите преводачи, преводачи от висше учебни заведения, са квалифицирани и опитни в съответните области на превод.

Сроковете, определени от възложителя, се спазват.

Очакваме Ви в нашата преводна агенция.
Гарантираме, че ще останете доволни от резултата.

Доц. д-р Вяра Петкова

„Калиакра” принадлежи не само на варненската или морската общественост, а на цяла България !”

Интервю с к.д.п. Тома Томов, капитан на УВК „Калиакра

К.д.п. Тома Томов, първият капитан на „Калиакра”, е бил на мостика на ветрохода още от вдигането на флага през 1984, до 1990 г. През 2007 г. отново се връща на борда. По повод двадесет и пет годишния юбилей на прославения ни кораб, имахме удоволствието да бъдем топло посрещнати на борда на баркентината, за да вземем интервю.

Как посреща УВК „Калиакра” двадесет и петата си годишнина?

Корабът посреща годишнината си с нов корабособственик – БМКЦ ЕАД, който среща проблеми с финансирането и поддръжката на кораба. За да може ветроходът да си осигури минимум приходи е нужно частично вътрешно преустройство и основен ремонт. По принцип „Калиакра” би трябвало да плава 9-10 месеца в годината. Много частни кораби със същата дейност, с частни и свободни практиканти, плават и работят целогодишно, значи е възможно и за „Калиакра” да се намери начин да се издържа.

Голяма част от чуждите кораби са на сдружения с нестопанска цел, истинските приходи идват само от дейността на кораба. Смятам, че трябва да се намеси държавата, с целево финансиране – не бива товарът по издръжката на „Калиакра” да лежи само на плещите на новия собственик, който тепърва да набира опит в менажирането на ветрохода.

Всички ветроходни кораби като „Калиакра” претърпяват преустройство и подмяна на оборудването на всеки 20-30 г, за да могат да бъдат достатъчно атрактивни и удобни за практикантите. Нашият УВК е вече на 25 години, а такъв ремонт не е имал.

Кои паметни моменти от историята на кораба са останали трайно в паметта Ви?

„Калиакра” със своите 25 години има много паметни моменти в историята си, като се започне с 05.10.1983 г. – залагането на кила, 28.01.1984 г. – спускането на кораба на вода и кръщаването му от кръстницата Лидия Славова, 29.06.1984 г. – вдигането на флага в Гданск, пристигането във Варна на 04.08.1984. През април, 85-та година се качиха първите практиканти. Естествено, 86-та година – регатата „Кати Сарк” – първото участие, представянето; тогава бе срещата с Елизабет II, пак тогава се срещ-

нахме с Тор Хейердал, с германския президент Рихард фон Вайцзекер, с норвежкия крал Олаф V. През 92-ра с кап. Захари Захариев – първото прекосяване на Атлантика за честването на 500 години от откриването на Америка от Колумб. Също, участието в „Трафалгар 200" за пресъздаването на Трафалгарската битка.

Какво очаква „Калиакра" през тази година?

Подготвяме се за участие в Tall Ships Atlantic Challenge – трансатлантическото плаване, но е нужно да се извърши ремонт, а времето тече ...

Как се учвствате на борда на ветрохода двадесет и пет години по-късно? Какви са надеждите Ви за бъдещето?

В момента ситуацията е коренно различна – друг корабособственик, вече нямаме „мощната" подкрепа на Параходство БМФ, да не говорим за СО „Воден транспорт", което много отдавна не съществува. Плюс е, че сега корабът може сам да печели приходите си, стига да се изпълнят необхидмите подусловия. Проблем е връзката между Министерството на отбраната, Министерството на транспорта и ВВМУ „Н. Й. Вапцаров" – тя трябва да се възстанови за да може възпитаниците на ВВМУ да се качват на борда. Смятам, че е възможно да се излезе на положителен баланс. Щом корабът е гордост на българското морячество – българската държава, в частност, Министерството на транспорта, трябва да поеме бремето и отговорността по издръжката. На кърмата на „Калиакра" се вее флагът на Р България – това е гордост, но и отговорност за цялата общественост.

Ще има ли повече курсанти и студенти от ВВМУ „Н. Й. Вапцаров" на борда на ветрохода в следващите плавания?

За практикантите от ВВМУ – лесно се дават съвети, но има административни и бюрократични пречки. Пак казвам, може да се излезе от положението, но трябва да се вземат мерки, за да се намерят средства за практиката им. Като сравнявам преди и сега, курсантите и студентите от ВВМУ са все същите – любознателни, трудолюбиви и сърцати млади хора с амбиции за кариерата си на море. Много сме доволни от последните практиканти от ВВМУ през 2007 година, но през миналата, 2008 имахме само трима. Надявам се в бъдеще да стават все повече. Нашата задача е да научим бъдещите офицери от ВМС и търговския флот на „А–Б"-то на морячеството – корабния ред и начин на живот в малкото затворено пространство на кораба, взаимоотношенията в екипажа, да ги мотивираме за работа в екип, да ги запознаем с такелажното дело, ветрилното стъкмяване, правилата за безопасна работа и как с общите усилия на целия екипаж на борда от кораба да се „изтиска" максимална скорост и безаварийно плаване. На море се разчита на човека до тебе. Няма добър капитан, ако той не може да внуши това на екипажа си и екипажа му да работи като един.

Товарно дело, навигация, тактически прийоми на използване на оръжието се учат другаде, нашата задача е да създадем базовите навици и да запознаем младежите с традициите на корабоплаването у нас.

Вашият коментар за дейността на Асоциацията на възпитаниците на Морско училище и пожелание към членовете й ?

Асоциацията на възпитаниците на Морско училище – самото ВВМУ „Н. Й. Вапцаров" и българското морячество й дължи доста. АВМУ поддържа моряшкия дух, държи живи традициите и спомените за хората, допринесли за историята на българския флот. АВМУ прави такава информация достояние на обществеността. Бих поддържал тази кауза до край.

Общественото мнение е мощен инструмент за всяко начинание. Асоциацията може да използва възможностите си в подкрепа на „Калиакра", за да се достигне до обмислено решение, как да се развива бъдещето на кораба.

Ще повторя казаното по-горе – корабът принадлежи не само на Варна и морската общественост, а на цяла България.

Въпросите зададоха:
о.р. кап. I ранг Николай Икономов
и инж. Владимир Минков

„Плаването на „Калиакра” е приключение не само за практикантите, но и за екипажа”

Интервю със Станислав Калудов – старши помощник-капитан на УВК „Калиакра”

Как се разви съдбата Ви след завършването на „ВВМУ „Н. Й. Вапцаров” и как стигнахте до борда на „Калиакра”?

След дипломирането от ВВМУ „Н. Й. Вапцаров” през 2002 г. постъпих на работа в Параходство БМФ ЕАД, където работих до 2008 г. като помощник-капитан – на бълкери, твиндечни кораби и контейнеровози. До „Калиакра” стигнах случайно – в края на август, 2008 г., мой колега, с когото сме плавали заедно, ми се обади и каза, че е нужна спешна смяна на старши-помощника на ветрохода. Първоначално предложили на него, но тъй като той нямал тогава необходимата степен, се сетил за мен. Отидох до БМКЦ, където ми предложиха да заема длъжността и аз приех без да се замислям много. На скорост оправих багажа и необходимите документи и след два дни бях в Бремерхафен, където корабът беше за Фестивала на ветрилата.

Какви са задълженията и отговорностите Ви на борда на кораба?

В общи линии, отговарям за поддръжката на кораба, организацията на работата на палубната и домакинската команди, работата с практикантите – организацията на обучението им, носенето на навигационната вахта.

Какъв е досегашният Ви опит на борда на „Калиакра”?

С „Калиакра” до момента имам само едно плаване – два месеца – участието в регатата Funchal 500.

Какви са впечатленията Ви от кораба и работата на него?

Прекрасни. Впечатлен съм от плаването с кораба, непосредствения допир с морето и природните стихии, предизвикателствата, които те поставят. Много по-различно е от търговския кораб... Най-голямата разлика е работата с практикантите, която за мен е и най-удовлетворяваща. Говорил съм с колеги от други учебни кораби, които също споделят, че няма по-голямо удовлетворение от работата с практикантите.

Какви са предимствата и недостатъците на „Калиакра” спрямо корабите от търговския флот, на които сте плавал?

„Калиакра” е по-малък кораб, с по-малки удобства. Но напълно компенсира с удовлетворението от работата, естествено и със самото плаване. Плаването е приключение не само за практикантите, но и за екипажа.

Съвместната Ви работа с екипаж?

С екипажа кооперираме без проблеми – дойдох като „новобранец”, а трябваше да ръководя действията им. Въпреки това, те ми помогнаха да навляза в работата, за което съм им много благодарен !

Плавате с к.д.п. Тома Томов – който е и първият капитан на Калиакра – какви са впечатленията Ви от съвместната Ви работа?

От к.д.п. Тома Томов имам само най-доб-

ри впечатления, сработваме се, той обяснява и помага. Снабди ме с необходима литература, винаги при нужда откликва и съдейства. Радвам се, че имам възможността да се уча от най-опитния ветроходец в България в момента!

Какви са очакванията Ви занапред ? Какви перспективи стоят пред „Калиакра" и пред Вас самия?

Имам известни притеснения за перспективите пред кораба, особено на фона на световната икономическа криза, но се надявам да направим добро плаване тази година. За себе си – очаквам да натрупам по-голям опит, да работя с повече млади хора.

В заключение, какъв досег имахте на борда с „по-младите" поколения възпитаници на ВВМУ и как кооперирахте?

За съжаление, на последното плаване имахме само един стажант от ВВМУ – Августин Христов, но сме с прекрасни впечатления от него. Останалите практиканти, които плаваха с нас бяха чужденци. Надявам се на борда да се качват повече български курсанти и студенти, тъй като, в крайна сметка, имено обучението на бъдещите морски офицери на България е основната функция на Учебния ветроходен кораб „Калиакра" !

Въпросите зададе
инж. Владимир Минков

Global Maritime Services Ltd.

Global Maritime Services отговаря на клиентските изисквания в областта на международния контейнерен превоз с високо качествени, надеждни, ефективни решения, с широкия спектър на своите автомобилите, които могат да превозват 21 различни типа контейнера. Тази ефикасна мрежа от услуги обслужва и общи товари и доставя различни контейнерни услуги за типове стоки, които изискват специален транспорт.

От създаването през 1998 Global Maritime Services се развива, за да стане една от важните компании в контейнерите превози в България. Нашата компания притежава вещина и има повече от 7 години опит в областта на обслужването на нашите клиенти.

От началото на морския превоз на контейнери като официален агент на Hapag Lloyd за България, нашата компания е разнообразила обхвата на своите дейности и сега предлага на нейните клиенти корабно агентиране, чартиране, агентско обслужване на кораби, сухоземен контейнерен транспорт на територията на България, освобождаване на стоки от митница и други услуги.

Варна - централен офис:
ул."Цар Симеон I" 32,
Варна 9000, България
global@gmsvar.com

Управител
Димитър Добрев 052/ 681180
dd@gmsvar.com

клон София
ул."Позитано" 9, вх.А, ет.6, офис 20
София 1000, България
sofia@gmsvar.com
Надежда Христева 02/ 9503530
Владимир Шишманов 02/ 9803075

100 години на бойна служба

Днес е трудно да си представим войната на море без масовото използване на минното оръжие. Поставянето на мините на позиция преди началото на бойните действия и активирането им в хода на въоръжения конфликт, открива нови възможности както за използването им, така и за масовото прилагане на различните образци и типове за предотвратяване действията на противникови военноморски сили и транспортни кораби в районите с минна постановка.

Малцина знаят, че съществуват твърде големи запаси от мини, наследени от приключилата студена война. В складовете на редица морски държави, наред със съвременните образци, достойно място заемат и мини-ветерани, приети на въоръжение преди десетки години.

Класически пример за това е мината „Образец 1908-39 г." – тя е конструирана значително по-рано, но през 1908 г. е приета на въоръжение в руския флот. Едва ли конструкторите на заводите „Г. А. Лесснер" в Санкт Петербург са предполагали, че тяхната продукция ще бъде 100 години в състава на бойните средства на флота. България с право може да се гордее, че по същото време започват изпитанията на аналогична котвена морска мина, конструирана от лейтенант Евстати Винаров. Положителните ре-зултати потъват в дебрите на военната ни бюрокрация, съчетана с корупционна схема, с която са доставени от Франция поскъпите и по-ненадеждни мини „Соте Арле", които са върнати обратно за доработка. В Русия постъпват далновидно – утвърждават за производство спечелилия конкурс проект на мина "Образец 1906 г.". Две години покъсно, след незначителни усъвършенствания, е възприета и утвърдена за серийно производство мина „Образец 1908 г.". Тя се утвърждава като най-успешната морска мина в света. Базирайки се на показаните качества по време на Първата световна война 1914–1918 г. и след незначителна модернизация, командването на военния флот на СССР я поставя сред важните морски бойни средства под названието „Образец 1908-39 г.".

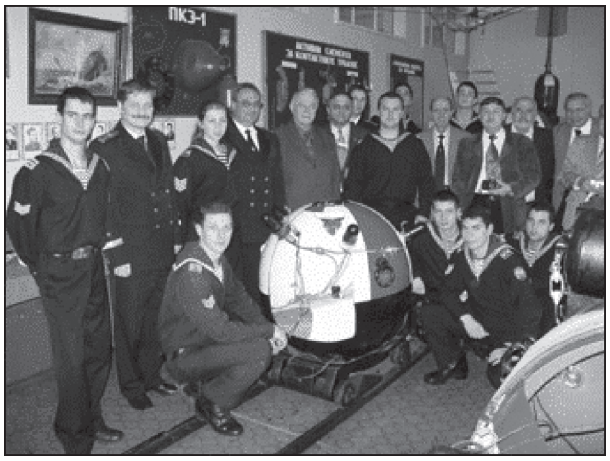
Гл. ас. Димитров разказва за мината

Под това име, със заповед на командващия на ВМС на България Бранимир Орманов от 22.08.1957 г., мината „Образец 1908-39 г." е приета у нас на въоръжение заедно с минния защитник „МЗ-26". Но във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров" бъдещите морски офицери изучават мината много по-рано – устройството и действието на същата са включени в секретния тогава учебник на капитан-лейтенант С. А. Стоянов от 1955 г. "Минно оръжие".

Какво обуславя дълголетието на тази мина? Може би нейната универсалност, надеждност или простото устройство, изис-

кващо минимални разходи за обслужване в мирно време ...

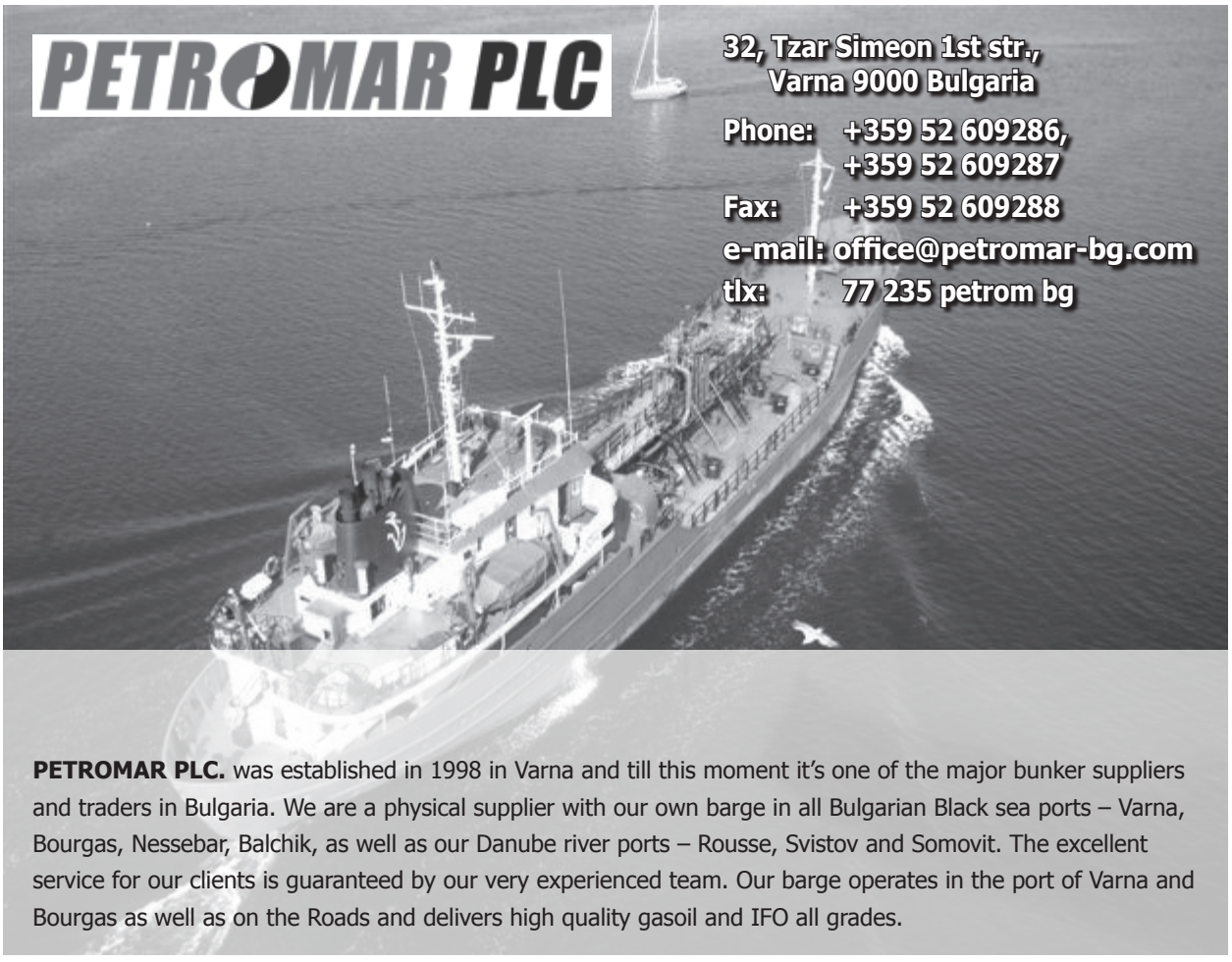
На 22.12.2008 г. в минно-тралния кабинет на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров” се състоя кратко тържество за отзнаменуване на кръглата годишнина на мината-ветеран. На него присъствуваха началникът на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров” капитан I ранг Димитър Ангелов, началникът на катедра “Организация и управление на тактическите подразделения от ВМС” капитан I ранг Асен Кожухаров, доцент, доктор, преподаватели-оръжейници и курсанти.. В непринудена другарска и весела атмосфера бяха обменени мисли за миналото, настоящето и бъдещето на минното оръжие. Например, курсантите научиха, че последната (засега) жертва на мината „Образец 1908-39 г.” е десантният вертолетоносен кораб-док „Триполи”, който на 18.02.1991 г. край о-в Байлака (Персийски залив), в хода на операция „Пустинна буря” получава пробойна от 30 м^2. Въпреки отделените 20 000 000 $ корабът не влиза в строя ...



Част от участниците в тържеството

Така или иначе, мината „Образец 1908-39 г.” е вероятен кандидат за книгата с рекордите на Гинес, при това не само сред останалите образци мини, използвани през XX век. Тя няма аналог и сред останалите бойни средства на флота – артилерия, торпеда, подводни бомби, ракети и противоминни оръжия с подобен стаж.

Главен асистент Христо Димитров
Доктор Атанас Панайотов



53-та Републиканска ветроходна регата „3-ти март”

От 28 февруари до 3 март 2009 година в акваторията на Варненското езеро се про-веде 53-та Републиканска ветроходна регата „3-ти март”. Домакин на проявата бе спортен клуб „Черно море Бриз”, организатори – клубовете „Приятели на морето” и „Лазур”, а интерес към състезанието имаше както от страна на известни фирми в морския бизнес, така и от страна на медиите, ТВ канал 1, bTV, телевизия Варна и др. ВВМУ „Н. Й. Вапцаров” участва с един студентски, един курсантски и екипаж от УК-421. Общо в надпреварата се впуснаха 21 лодки с представители от градовете Силистра, Шумен, Търговище, Бургас, Поморие, Варна, Балчик и София.

Сред шкиперите на лодките ЯЛ-6 се откроваха имената на Михаил Копанов, Петър Ганев, Явор Колев, постоянни претенденти за първото място и победители от предишни регати. За първи път след много години отсъствие от подобни събития, в надпреварата се впусна и известният варненски ветроходец, възпитаникът на ВВМУ, Иван Греков. За оспорвания характер на регатата говори класирането в отделните гонки, като по едно първо място спечелиха екипажите на Петър Ганев, Явор Колев и Иван Греков и единствено победителят в крайното класиране Михаил Копанов успя да се класира два пъти на първо място. За популярноста на регата „3-ти март” говори и фактът, че най-младият участник е едва на 10 години, а най-възрастният – над 60.

Екипажът на УК-421 единствен участва с ветрилно стъкмяване използвано все още във ВМС, което отстъпва на състезателните качества на новите дакронови платна, разрешени от тази година за състезания. Въпреки това, благодарение на майсторството на шкипера си Петко Петков, успя да изпревари няколко лодки и в крайното класиране се нареди на 17-то място.

Призьорите бяха наградени с предметни и парични награди, като морски GPS, спасителни жилетки, яхтени принадлежности и сувенири, комплект дакронови платна и др. от фирмите, подпомогнали осъществяването на тази проява.

Изминалата регата показа, че майсторите във ветроходството имат достойни наследници сред младите, учениците, студентите и курсантите от ВВМУ. Участието на 21 лодки от 8 града показва и волята за все повече изяви и организиране на повече състезания. Необходимо е да се подпомогне желанието за спорт на много други деца и младежи чрез закупуване на лодки ЯЛ-6, гребла и платна. Правят се опити и за уеднаквяване на критериите за използваните ветрила и гребла, очаква се да се издаде правилник за състезания с ЯЛ-6.

капитан III ранг Веселин Митев

ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС

Ние се грижим за Вашите товари!

НОВА ПАРАДИГМА ЗА УМОРАТА И РАБОТОСПОСОБНОСТТА НА МОРЯЦИТЕ И КОРАБНИТЕ ЕКИПАЖИ

проф. д.пс.н. Илия Петров Пеев,
капитан I ранг о.р.
ВВМУ „Н. Й. Вапцаров, Варна

ВЪВЕДЕНИЕ

В средновековния църковен текст „Дезидерата" (лат. desiderata – желания) е записано: „Много страхове се раждат от умора и самота.".

Текстът е открит в стара църква в Балтимор и датира от 1692 г. (Списание Арка, Брой № 3, 2003 г.).

Науката по-късно доказа, че в състояние на умора не само се пораждат множество страхове, но и значително се ускорява възникването на паника при екстремални ситуации, когато нервно-психическото напрежение на човека е много високо.

Това трябва да го имат предвид капитаните на кораби и морските офицери и да знаят, че осигурявайки на екипажа условия за отдих, те едновременно правят превенция на умората, страха и паниката.

Целта на това изследване е да се оцени умората като непосредствена заплаха за живота и здравето на корабните екипажи, за безопасността на корабоплаването и за околната среда, като се разкрие потребността от нов подход към умората и работоспособността на моряците. Другата цел, която авторът си поставя е, на страниците на списание „Бюлетин на Асоциацията на възпитаниците на Морско училище", опитни капитани и механици да споделят своя личен опит от дългогодишната си практика и да направят предложения за ефективна превенция на умората и по този начин да се способства за повишаване културата на безопасността в корабоплаването и по-пълноценно обучение на възпитаниците на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров".

Статията се явява част от 15-годишно фундаментално изследване за умората и работоспособността на корабните екипажи, умората на плавателния състав и безопасността на корабоплаването.

В проучването се оценяват реални случаи от морската практика и се използват действащи ръководни документи на Международната морска организация (ИМО), издадени след приемането на Конвенцията STCW' 78/95 през 1995 година.

Използвани са следните методи на изследване: анализ на литературни източници и ръководни документи на Международната морска организация на ООН в Лондон (ИМО), беседи с корабни офицери, оценяване на корабната практика, наблюдение, фокус-групи, психологически тренинги, обобщаване на опит, синтез, прогнозиране.

Проучването е ограничено в рамките на Търговското корабоплаване. Излед-вания във Военноморските сили по темата не са правени. За пръв път умората във Въоръжените сили при бойни действия намери научноизследователски и практико-приложен израз по време на втората война на САЩ и коалиционните партньори в Ирак през 2003 година. В тази война за пръв път бяха сформирани изследователски екипи за проучване

на умората в резултат на продължителното безсъние и високо нервно-психическо напрежение (главно сред офицерите) като причина за т.н. „дружески огън", в резултат на който в Ирак загинаха много коалиционни партньори, в т.ч. и български военнослужещи.

По време на изследването се разкри, че умората на плавателния състав предизвиква основателна загриженост сред моряците и корабните ръководства от управленското ниво. Умората може не само да причини аварии и инциденти на море, тя може да доведе до гибелта на моряците и корабните екипажи. Умората е невидимата смъртоносна опасност на борда на всеки кораб – тя е коварна и настъпва неусетно.

ЗА УСЛОВИЯТА НА КОРАБОПЛАВАНЕТО НЕ Е ДОСТАТЪЧНО УМОРАТА ДА СЕ РАЗБИРА САМО КАТО ФИЗИОЛОГИЧЕСКО ИЗТОЩЕНИЕ СЛЕД ПРОДЪЛЖИТЕЛНО ФИЗИЧЕСКО НАТОВАРВАНЕ, А МНОГО ПО-ШИРОКО И ЗАДЪЛБОЧЕНО.

Международната морска организация в Резолюция А.772 (18) „Факторът умора при комплектоване на корабите с екипажи и осигуряване безопасността", приета на 4.11.1993 г., определя умората като „влошаване дейността на човека, забавяне на неговите физически и умствени рефлекси и/или влошаване способността за рационално мислене" (13, т. 2.1.). Умората се предизвиква от такива фактори като продължително време на умствена или физическа дейност, недостатъчен отдих, отрицателни фактори на въздействието на околната среда, физиологически фактори и/или стрес и други психологически фактори (13, т. 2.2).

Тревогата от сегашното състояние в корабоплаването, свързано с работоспособността на моряците и корабните екипажи се споделя от Международната морска организация, която инициира редица иновации, издава нови ръководни документи за повишаване на безопасността на корабоплаването.

Отношението на корабоплавателните компании към изискванията на Между-народната морска организация обаче е твърде неоднозначно и противоречиво. Контролът на Международната морска организация на този етап е твърде слаб (за Европейските страни е под 25%), поради което над 40% от корабите извършват т.н. субстандартно корабоплаване, което носи рискове и нещастия за моряците и техните семейства и съществено се разминава с по-високите стандарти и завишените изисквания и към безопасността в морската дейност.

За опасността от субстандартното корабоплаване говори и фактът, че Международната морска организация избра за тема на X международен семинар „Субстандартното корабоплаване – проблеми и пътища за решаване чрез сътрудничество", който се проведе в Санкт Петербург от 17 до 18 октомври 2007 година.

Работното натоварване в корабо-плаването продължава да бъде много високо, а същевременно попълването на корабите с екипажи е крайно недостатъчно, което се явява една от основните причини за умората на моряците.

За сравнение: съгласно изискванията на Международната организация за гражданска авиация ICAO летците нямат право да летят повече от 100 часа на месец, докато сегашните правила в корабоплаването, в разрез с изискванията на ИМО, допускат до 100 работни часа на седмица. Поради тази причина Международната морска организация бие тревога сред корабособствениците и морската общественост. Тревогата на Международната морска организация за умората в корабните екипажи намери материализиран израз в многобройните научни конференции, теоретични семинари, работни срещи, конвенции и резолюции, засилен контрол, интензивна превантивна дейност и др.

I. ДЕФИНИРАНЕ, ДИАГНОСТИЦИРАНЕ И КЛАСИФИКАЦИЯ НА УМОРАТА

Все още не съществува общопризнато определение на умората. Българският тълковен речник определя умората като „отпадане на сили, изтощение, слабост след дълга и тежка работа" (1, с. 1003).

Дефинирането и диагностицирането на умората се съпровожда с определени трудности, част от които са свързани с разграничаването ѝ от някои други състояния, субективните усещания за умора и нейните обективни признаци, неясни граници между локалната и общата умора, адаптивността на човека, тълкуването на промените при умора. Това предопределя и различията в определението за умора.

В съвременната психофизиология на труда умората се определя като „временно и обратимо понижение на възможността на организма да извършва физическа, умствена и психична дейност в резултат на предхождаща работа" (4, с. 105).

Умората (англ. fatigue) се определя и като „неспособност да се посрещне някакво изискване" (3, с. 1298).

За условията на морската дейност представлява интерес определението на умората като „процесуално обусловено вътрешно състояние, което възниква при определена форма на отрицателни последици от натоварване чрез труд, учене или други дейности или пък е във връзка с биоритмични процеси

в рамките на фазово протичащите периоди на бодърстване и сън." (6, с. 624). Носенето на корабна вахта пряко води до промяна в биоритмичните процеси и изменението в периодичността „бодърстване-сън".

Умората се определя също така и като „усещане за неразположеност и за намаляване на способността за действие, което се появява след значително усилие." (7, с. 301-302). Умората е нормална реакция, но тя е и сигнал за тревога и мобилизация на защитните сили на организма. Острата умора бързо изчезва, докато хроничната умора се натрупва в организма вследствие на ежедневното повтарящо се усилие и има продължителен ефект, което й придава патологичен характер.

Едно по-пълно и по-сложно определение характеризира умората като „състояние на временно понижена работоспособност, т.е. способност за действие, на клетки, тъкани, мускули, органи или на целия организъм, съпроводено с усещане за неразположение, което възниква закономерно след работа със значителни усилия на субекта на дейността и се основава върху последователно задържане поради започналото изтощаване най-вече на клетките на мозъчната кора" (2, с. 612-613).

Класификацията на умората се извършва по различни показатели (4, с. 106-107). В зависимост от характера на извършваната работа и мястото на умората се подразделя на физическа (обща и местна), умствена (нервно-моторна, умствена в т.см. на думата, нервно-сензорна, емоционална, психическа), зрителна, слухова и др.

Формите под които протича умората са три: обективна, субективна и физиологична.

Освен това умората се подразделя на преходна, комулативна и хронична.

При хроничната умора се наблюдава частична дезинтеграция, промени в поведението, невроза, неврастения, тремор, свръхчувствителност, гадене, тахикардия, др.

Умората влияе както върху тялото, така и върху психиката на човека.

Комплекс от признаци, които характеризират умората:

В двигателната област умората се изразява в намаляване на мускулната сила (доказва се при динамометрия), бързината и точността на реакциите, влошаване координацията на движенията. Най-характерните признаци на умората се явяват в сензорната област, изразяващо се в намаляване чувствителността на анализаторите.

Умората засяга емоционално-волевата сфера на личността и се изразява главно в генерализирана астения, тревожност, нерешителност, раздразнителност, песимизъм, изтощеност, депресия, отпуснатост, отпадналост, побледняване кожата на лицето, потъмняване на погледа, блуждаещ поглед, пасивност, съмнение и мнителност, отчаяние, раздразнителност, влошаване на комуникацията.

В интелектуалната област умората се проявява в стесняване на умствената дейност и интензивността на вниманието, усложняване разпределението и превключване на вниманието, нестабилност на вниманието, влошаване качествата на паметта и затрудняване на запомнянето, забравяне, разсейване, трудно концентриране, увеличаване грешките и пропуските при работа.

Умората има и сложно психо-соматично проявление: води до появата на стомашна язва, високо кръвно налягане, отслабване на пулса по сила и ускоряване на честотата, главоболие, повърхностно и аритмично дишане, кръвотечение от носа, психически разстройства, бучене в ушите и виене на свят, зрителни смущения, поява на илюзии, смущения в апетита и съня, запек, спазми в жлъчката и червата, болки в корема, изпотяване, тремор, безсъние, др.

Съпътстващи признаци на умората са още: честото прозяване, затваряне на очите, трудно удържане главата изправена, замъгляване на зрението и парене в очите, разсейване и отклонение от вахтените задължения, нетърпеливост и прибързаност при вземане на решения, изпотяване на ръцете и тялото, усещане на глад и жажда, усещане на шум в ушите, не се забелязват промените в хоризонта и на работното място, не се забелязват промените в показанията на уредите, зачестяване на грешките, забавяне на реакциите и говора, влошаване способността за слушане и разбиране, влошаване паметта, снижаване чувствителността на обонянието, на вкуса и на осезанието, пр.

Промените на човека при умора се делят на две групи:

а) Субективни – усещане на уморяемост и потиснатост;

б) Обективни - физиологични и психологични показатели, производствени показатели (намаляване на количеството и качеството на продукцията, влошаване изпълнението на функционалните задължения, увеличаванте злополуките и травматизма, увеличаване на заболяемостта, промени в мотивацията, закъснения, отсъствия, нарушенвия на организацията и дисциплината, др.).

II. УМОРАТА В КОРАБОПЛАВАНЕТО

Разкритите от Международната морска организация фактори за умората при комплектоване на корабите с екипажи и осигуряване на безопасността придобиват силата на задължителен за изпълнение нормативен

документ – това е Резолюция № А.772 (18), издадена на 4.11.1993 г. (13). От 1993 година насам Международната морска организация също така в редица други документи разкрива ролята на умората и влиянието на човешкия фактор върху безопасността на корабоплаването (8,9,10,11,12,14,15,16).

Целта на Резолюция А.772 (18) е да се подобри разбирането за сложния характер на състоянието умора и да се стимулират всички хора, участващи в експлоатацията на корабите да отчитат тези фактори при приемане на решения, свързани с корабоплаването, да се пре-достави общо описание на умората, да се изяснят експлоатационните фактори на корабите, които могат да се явят една от основните причини за умора, а също да се класифицират тези фактори на по-широки категории, така че да се разкрие степента, в която тези фактори могат да бъдат свързани (13, т. 1).

Умората води до влошаване дейността на човека, забавяне на физическите и умствените рефлекси и влошаване на способността за рационално мислене. Умора могат да предизвикват такива фактори, като: продължително време за умствена или физическа дейност, недостатъчен отдих, отрицателни фактори на въздействието на околната среда, физиологически фактори и/или стрес и други психологически фактори.

Една от най-общопризнатите и документирани причини за умората сред моряците се явява лошият отдих, извънредното работно натоварване, шумът и взаимоотношенията между хората. За това способстват многобройни и разнообразни фактори на корабната среда и морската професия. Значението на тези фактори в качеството им на причини, водещи до умора е различно в зависимост от условията на работа. Някои от факторите се поддават в по-голяма степен на управление от други.

Най-голямото достойнство на Резолюция А.772 (18) е, че разкрива в пълнота целия спектър от фактори, които причиняват умората на моряците и корабните екипажи, като ги систематизира и класифицира в четири групи, които са взаимно свързани помежду си (13, т. 3):

I група: Управление на брега, на борда на кораба, а така също и задълженията на администрацията:

- съставяне на график за работа и отдих;
- степен на попълване на екипажите;
- определените задължения;
- осигуряване и връзка на брега с кораба и на кораба с брега;
- стандартизация на реда за органи-зацията на работата;
- планиране на рейса;
- ред за носене на вахтата;
- принципи за организацията на управлението;
- операциите в пристанището;
- възможност за отдих на плавателния състав и възстановяване на здравето;
- административни задължения.

II група: Фактори, отнасящи се до кораба:

- ниво на автоматизация;
- надеждност на оборудването;
- характеристики на движението;
- ниво на вибрации, топлина и шум;
- качество на работните и жилищните условия;
- свойства на товара (изисквания към товара);
- конструкцията на кораба;

III група: Фактори, отнасящи се до екипажа:

- пълнота на подготовката;
- опит;
- състав на екипажа;
- сплотеност;
- компетентност и ниво на подготовката;
- взаимоотношенията между хората;

IV група: Фактори на въздействието на околната среда:

- времето (като сезон, природа и денонощие);
- условия в пристанището;
- ледова обстановка;
- интензивност на движението на корабите;

Другият голям успех на Резолюция А.772 (18) се състои в това, че не само са систематизирани и класифицирани факторите на умората, а се прави тълкуване на тези фактори и се дават конкретни препоръки и предложения за намаляване на умората (13, т. 4):

I група: Управление на брега, на борда на кораба, а така също и задълженията на администрацията:

Предотвратяването на умората в областта на планирането на часовете за работа и отдих на борда на кораба, степента на попълване на екипажа, реда за носенето на вахтата и назначените задължения може да бъде осъществено в значителна степен чрез разумни методи на управление на брега и на борда на кораба.

Признава се, че администрацията играе в равна степен важна роля относно законодателството, водещо до приемане, прилагане и осигуряване изпълнението на изискванията в тези области, върху които се разпространява действието на международните конвенции.

Ръководствата са длъжни да отчитат

взаимната връзка между часовете за работа и отдих с цел осигуряване на надежден отдих. Тези съображения трябва да отчитат и продължителността на рейса, продължителността на престоя в пристанищата, трудовия стаж и професионалния опит на отделните членове на екипажа, времето за изпълнението на задълженията и реда за носене на вахтата.

Крайно необходимо е управлението да предвижда ясно, съставено в кратък текст писмено ръководство за принципите на организацията на управлението с цел екипажът да бъде запознат с реда за организацията на експлоатацията на кораба, свойствата на товара, продължителността на рейса, назначените пунктове, реда за осъществяване на вътрешна и външна връзка и да са информирани за реда за такова запознаване.

Управлението трябва да признава, че на екипажа, връщащ се на борда на кораба, е необходим достатъчен отдих, преди да пристъпи към изпълнението на своите задължения.

Практиката потвърди мъдростта и силата на тези препоръки, отправени както към корабните ръководства, така и към корабособствениците и администрациите. Между тях е необходимо да има единодействие и единомислие, основани на еднаквото отношение към морското законодателство.

Морската практика многократно доказва и показва, че онова, което причинява инцидентите на море най-често е сътворено на брега.

Бившият Генерален секретар на Международната морска организация г-н Уйлям О' Нийл, за когото признателната морска общественост казваше, че създаде „Епохата О' Нийл" в безопасността на корабоплаването, наред с огромното интелектуално наследство, което остави след себе си, завеща на моряците две свои фундаментални открития:

Първо: Г-н Уилям О' Нийл с тревога споделяше, че между интересите на екипажите и интересите на корабособствениците има голямо противоречие. Свидетели сме на аварии, в т.ч. и гибел на кораби и екипажи, както чуждестранни, така и български, при които основната причина за инцидентите се крие на брега, при това много добре маскирана, прикривана и потискана.

Достатъчно е да спомена гибелта на корабите с български екипажи „Хера" и „Ванеса", убийството на двама офицери на моторен кораб „Елена" и най-новият трагичен случай в близост до българското крайбрежие с моторен кораб „Толстой", на който е плавал екипаж от украински и руски моряци, за да се убедим, че корабособствениците са склонни да изпращат на рискови рейсове „субстандартни кораби" и грубо да се намесват в работата на капитана на кораба, като го командват с мобилните си телефони от брега. По такъв начин капитанът на кораба, който по стара морска традиция на море е „Първият след Бога", става заложник заедно с екипажа и кораба на частнособствените интереси на фирмата, за която работи.

В тази област Международната морска организация има какво още да направи в интерес на безопасността на корабоплаването и корабните екипжи. Необходимо е да се вземат законодателни мерки с цел корабособствениците да не оказват натиск върху капитаните на кораби в ущърб на безопасността и сигурността. Предпоставки за това виждаме и в новите документи, които издава ИМО.

Второ: Г-н Уилям О' Нийл настоя-ваше след всеки инцидент да се разкрива истинската причина и да се вземат мерки за недопускане на подобни произшествия. По негова инициатива се въведе принципа за оневиняване при разследване на морски инциденти с цел да се способства за намиране на истинските причини за авариите. В интерес на тази идея той изискваше морските аварии да стават публично достояние и да се правят изводи, защото се ръководеше от разбирането, че когато медиите не разкрият пред обществеността авариите и причините за тях, корабособствениците ги прикриват. От това страдат корабните екипажи и техните семейства, защото не могат да се набележат изводи и да се вземат мерки за повишаване на сигурността и безопасността на корабоплаването.

II група: Фактори, отнасящи се до кораба:

При проектирането или преоборудването на корабите следва да се отчитат съответните изисквания, препоръки, стандарти и публикации на ИМО, отнасящи се към причислените фактори за умората на корабните екипажи. При проектирането на кораби следва да се вземат под внимание използваните методи на ергономиката с цел предотвратяване на умората в резултат на въздействието на изброените вече фактори.

III група: Фактори, отнасящи се до екипажа:

Пълнотата на подготовка на екипа-жа се счита за важен фактор за предотвратяване на умората. Готовността за носенето на вахтената служба, включвайки добро състояние на здравето, достатъчен опит, квалификация и ниво на подготвеност на членовете на екипажа, също се считат за важни в корабни условия.

Управлението трябва да отчита, че при плаване в състава на многонационални екипажи може да възникнат езикови бариери, а

така също социална, културна и религиозна изолация. Всеки един от тези фактори може да бъде причина за възникване на проблеми относно безопасността на корабоплаването.

Имайки предвид малочисления състав на преобладаващата част от корабните екипажи, трябва да се отделя по-голямо внимание на взаимоотношенията между хората, възникването на самота, социална обособеност и изолация, повишената работна натовареност на моряците. Като една от съществените причини за умора по време на плаване може да яви скуката, затова е необходимо да се предвиждат съответните стимулатори за психо-емоционалното състояние на екипажите.

Съвременната психофизиология дава редица предписания и препоръки за превенция и борба с умората, които най-общо могат да се сведат до три основни групи (4, с. 108-110):

1) Дейности за подобряване на условията и организацията на труда – подобряване условията на работната среда, оптимизиране на трудовото натоварване, подобряване на организацията на труда, оптимизиране на режима на труд и почивка, внедряване на ергономическите изисквания към работното място, др.

2) Средства за подобряване на работоспособността – рационално хранене, физическа тренировка, повишаване на психическата устойчивост и стресоустойчивостта, закаляване, правилно производствено обучение, подобряване на социално-психическия климат и стила на работа и ръководство, др.

3) Терапия на умората – психотерапия, релаксация, автогенен тренинг, дълбоко диафрагмено дишане, прогресивна мускулна релаксация, медитация, фармакологични стимулатори, неврогенни стимулатори. За повишаване на работоспособността, устойчивостта към стрес и защитните сили на организма през последните години нараства употребата както на традиционни стимулатори (кафе, чай, шоколад, какао, витамини, др.), така и на нетрадиционни за нашата страна стимулатори като: корен женшен (Panax Ginseng C.A.Mey), корен елеутерокок (Eleuterococcus Senticosus), корен левзея сафлоровидна (Rhaponticum carthamoides) или „еленов корен”, Розова родиола (Rhodiola rosea) или златен корен, екстракт катуаба (Erythroxylum Catuaba), др.

IV група: Фактори на въздействието на околната среда:

Международната морска организация предупреждава, че факторите на въздействието на околната среда могат да се явят една от причините за умората. Практиката показва, че неблагоприятните условия на плаването, силното вълнение на морето, плаването в условията на мъгли, теснини, интензивно движение на кораби и пр. води до интензивно нарастване на умората на моряците.

Международната морска организация търси начини да трансформира концепциите за умората на моряците и корабните екипажи в практически ръководства (9, 17). В подобни практически ръководства и в другите документи на ИМО (8,10,11,12,13,14,15,16) се разкрива ролята на човешкия фактор за повишаване безопасността на корабоплаването и превенция на умората. Практическите ръководства и останалите документи, разработени от ИМО, способстват за придобиване на знания и умения от командния и изпълнителския състав за справяне с умората.

Представяме една малка част от оригиналните разбирания и практически подходи към умората сред корабните екипажи (9,17), които ИМО свежда до морската общественост за реализация:

Навиците за работа на море се разглеждат като важни елементи на морската индустрия;

Взаимодействието между моряците и корабната техника се изучават като интерфейс „Човек-Машина”;

Човешкият фактор причинява до 80% от всички инциденти на море;

Да се вижда в моряка човека с неговите психически и физиологически проблеми и потребности по време на плаване;

Човешките грешки се разбират като грешки на хора, живеещи в съседство и по този начин те могат да се мултиплицират;

Проведените изследвания върху умората сред моряците са недостатъчни;

Необходимо е да се отделя по-го-лямо внимание на физиологическите и психологическите фактори;

Повишаване на културата на безопасността чрез издигане ролята на човешкия фактор;

Бреговият персонал може да отреагира на стреса, внасяйки изменения в околната среда, докато моряците не могат да изменят основните условия на работната среда;

При моряците по време на плаване се проявява и ефекта на „психологическото пребиваване на море”, в резултат на въздействието на комплекс от фактори: личностното пресищане, психическата депривация, сензорната изолация, ограничена сензорна информация, продължителното пребиване в затворено социално и физическо пространство, носталгия, постоянна публичност и др.

По време на плаване се проявяват редица конфликти, сред които и конфликти между човешките и организационните (корабните)

ценности, затова безопасността се разглежда от ИМО като основа на системата от ценности.

В Ръководството за намаляване на умората са диференцирани следните девет модула (9,17):

Модул 1 – Умора

Модул 2 – Умора и редови състав (изпълнителско ниво)

Модул 3 – Умора и команден състав (управленско и оперативно ниво)

Модул 4 – Умора и капитан на кораба

Модул 5 – Умора и учебни заведения, умора и ръководен състав, отговарящ за обучението на моряците

Модул 6 – Умора на кораба и корабособственика (оператор, управляващ)

Модул 7 – Умора на кораба и инженера-корабостроител

Модул 8 – Умора и морския лоцман

Модул 9 – Умора и персонала на буксиерн кораб

Такова детайлно вглеждане в умората сред корабните екипажи стана възможно благодарение на системните усилия и последователността на Международната морска организация към издигане културата на безопасността на корабоплаването.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Морската индустрия в настояще време се стреми към използване на принципа „нулева толерантност" по отношение на авариите.

Съвременната автоматика и новите технологии изискват сложната социотехническа система (Кораб-Екипаж) или „Човек-Машина" да се управлява от човека, поради което непрекъснато нарастват грижите за неговата подготовка и неговото благополучие. За пръв път морската индустрия и респективно Международната морска организация се обръщат към разглеждане на въпроси, влияещи на човешкия организъм и се анализират свойствените му силни и слаби страни.

Тенденцията на бъдещето е, че човешкият фактор в корабоплаването ще се изучава с нарастващ интерес, а това отваря и нови хоризонти пред научноизследователската, развойната и внедрителската дейност.

ИЗВОДИ

1. Умората оказва комплексно влияние върху човешкия организъм и предизвиква съществени промени в индивидуалното и груповото поведение.

2. До деветдесетте години на XX век социалнопсихологическите фактори в корабоплаването и в частност умората и работоспособността на моряците и корабните екипажи бяха предмет единствено на специализирани научни изследвания, семинари и конференции. Възприетият от Международната морска организация нов подход към човешкия фактор с влизането в сила на Конвенцията STCW 78/95 доведе до промяна на мисленето и породи нарастващ интерес към психо-физиологическите характеристики на моряците и корабните екипажи и тяхното влияние върху безопасността на корабоплаването, а това даде тласък на морската психология и на морската медицина.

С новия подход към умората и работоспособността на моряците и корабните екипажи морската индустрия и Международната морска организация дават пример на обвързване на науката, образованието и производствената област – един съвременен повик на европейската общност.

3. Създават се благоприятни условия и се формира потребност от изграждане на съвместни научноизследователски екипи от ВВМУ „Н. Й. Вапцаров", Медицински университет „Проф. д-р Параскев Стоянов", Военномедицинската академия, Военноморската болница и други заинтересовани учреждения за продължаване изследванията върху работоспособността и умората сред корабните екипажи. Целесъобразно е новият подход на ИМО да се пренесе и върху Българската армия и Военноморските сили, като се организират научни изследвания върху работоспособността и умората на военните моряци при продължителни плавания и изпълнение на мисии в многонационални военни формирования.

Съюзът на учените във Варна може да активира нови научни изследвания и в тази област като обеди усилията на научните общности.

4. Европейската общност активира нови концепции за развитието на морския транспорт и морската политика, при това за откроява подхода от проблеми към цели.

Предстои разработването на морска стратегия в рамките на Европейския съюз и разработването на национални морски стратегии. В някои от европейските страни като Норвегия например вече са разработени подобни доктринални документи, а през 2009 година предстои България да внесе в Европейския съюз нашата национална морска стратегия. Новите морски стратегии и доктрини ще способстват за развитието на морската индустрия, повишаване качеството на корабоплаването и издигане ролята на човешкия фактор и повишаване престижността на моряшката професия.

ВВМУ „Н. Й. Вапцаров" съвместно със Съюза на учените може да инициира идеята за внасяне на повече наукоемкост в разработваните доктринални морски документи чрез

включването на научни екипи в този процес.

5. Започна разработването на нови международни стандарти по безопасността на корабоплаването за XXI век, предотвратяване на замърсяването и опазването на морето, условията на труда и отдиха на моряците, опазването на човешкия живот на море, грижите за лицата на борда на кораба, в т.ч. и медицинските грижи, а така също разпростиране влиянието на вече приетите стандарти върху други необхванати до сега типове кораби и намаляване на т.н. субстандартно корабоплаване.

В тази връзка голям интерес предизвикват и новите намерения на Европейския съюз да засили още през 2009 година четири пъти контрола върху корабоплаването и пристанищната дейност. Според сегашните нормативи е необходимо да бъдат проверявани едва 25% от корабите. В бъдеще този коефициент ще бъде увеличен на 100%. Така ще се затворят всички вратички за амортизирани субстандартни кораби, които са основните причинители на гибел на травматизма сред моряците и гибелга на корабни екипажи.

Европейската комисия подготвя пакет от мерки, наречен „Ерика" и включващ седем стъпки за повишаване на сигурността в корабоплаването.

6. Нов тласък за развитието и внедряването на иновациите в морскса професия и водния транспорт даде Резолюцията на Европейския парламент от 28 май 2008 година за интегрираната морска политика на Европейския съюз и т.н. Синя книга на Европейската комисия.

България разработва националната си стратегия за интегрирана морска политика именно в съответствие с европейските политики, свързани с т.нар. Синя книга на Европейската комисия.

Основните цели на националната интегрирана морска политика могат да станат и основни направления на научноизследователската работа, които ВВМУ „Н. Й. Вапцаров" съвместно с Медицински университет „Проф. д.р Параскев Стоянов" и Съюза на учените могат да инициират:

- Допринасяне за устойчивото развитие на крайбрежните региони за постигане на по-високо качество на живот в тях;

- Опазване на околната среда и превенция на рисковете от бедствия и аварии;

- Създаване на по-добри условия за инвестиране и развитие на крайморската икономика;

- Превенция на конфликтите на интереси между различните секторни дейности;

- Поддържане високо ниво на конкурентоспособност в интегрирания морски сектор;

- Изграждане на база от знания и иновации и насърчаване на научно-техническото сътрудничество;

- Постигане на синергия в политиките на крайбрежните държави за устойчиво използване на Черно море.

БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Български тълковен речник. Доп. и прер. Д. Попов. "Наука и изкуство". С., 1994.

2. Десев, Л. Речник по психология. "Булгарика".С., 1999.

3. Енциклопедия по психология. Под ред. на Р. Дж. Корсини. "Наука и изкуство". С., 1998.

4. Психофизиология на труда. Второ основно преработено издание. Под ред. Н. Цанева. „Медицина и физкултура". С., 1988.

5. Речник на чуждите думи в българския език. Отг. ред. С. Илчев. "БАН". С., 1993.

6. Речник по психология. Превод от IV нем. изд. "Наука и изкуство". С., 1989.

7. Силами, Н. Речник по психология. Изд. „Larosse". Плевен, 19965.

8. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978/1995. Adoption 7 July 1995.
http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=651&topic_id=257#1995

9. MSC/Circ.1014. Guidance on fatigue mitigation and management. (12 June 2001).
http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D2476/1014.pdf

10. Resolution A.481 (XII). Principles of Safe Manning. Adopted on 19 November 1997. [Resolution A.890 (21)]
http://imo.amsa.gov.au/public/resolution-titles/12th-assembly.html
http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic_id=877

11. Resolution A.890(21). Principles of safe manning. Adopted on 25 November 1999.
http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D9047/890.pdf
http://imo.amsa.gov.au/secure/assembly-21/890.pdf

12. Resolution A.955 (23). Adopted on 5 December 2003. (Agenda item 17). Amendments to the principles of safe manning. (Resolution A.890(21).
http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D9048/955.pdf

13. Resolution A.772 (18). Fatigue factors in manning and safety. Adopted on 04 November 1993. (IMO Assembly Resolution A.772(18)).
http://imo.amsa.gov.au/secure/Assembly-18/772-18.pdf
http://www.imo.org/HumanElement/index.asp?topic_id=285&doc_id=1130
http://imo.amsa.gov.au/public/resolution-titles/18th-assembly.html

14. Resolution A.850 (20). A human element vision, principles and goals for the organization. Adopted on 27 November 1997.
http://www.directemar.cl/dai/dai-esp/r-omi/asamblea/A.850.pdf

15. Resolution A.947(23). Human element vision, principles and goals for the organization. Adopted on 27 November 2003. (A 23/Res.947 26 February 2004).
https://www.ccaimo.mar.mil.br/secimo/Circulares/Resolutions/A23/947-23.pdf
http://imo.amsa.gov.au/secure/23rd-assembly/947.pdf

16. Resolution A.884 (21). Amendments to the code for the investigation of marine casualties and incidents (Resolution A.849 (20). (A 21/Res.884 4 February 2000. Adopted on 25 November 1999).
http://www.emsa.eu.int/Docs/marine_casualties/resolution_a884_21.pdf

17. Substandard Shipping – Solution Through Partnership. International Initiatives: Time for Breakthrough. - X International Seminar. Presentation: Human Factor. By Captain Hartmut G. Hesse, Senior Deputy Director, Sub-Division for Operational Safety and Human Element, Maritime Safety Division, IMO. Saint-Petersburg, 18 October 2007.
http://www.rs-head.spb.ru/en/iseminars/is10_files/Hesse_eng.ppt

SHIPREPAIR YARD

ODESSOS VARNA

Guaranteed Quality and Timely Delivery at Reasonable Prices

www.odessos-yard.bg

НОВА КНИГА

„ИСТИНА Е, ИСТИНА ВИ КАЗВАМ”

Братството на запасните ВМС-чинове, изкушени от заниманието да редят думите в изречения, а изреченията – в литература, се увеличи с още един самобитен и интересен разказвач. Може и да е симптоматично, че книгата на капитан I ранг о.р. Янчо Бакалов „Дружина прашни дивии” излезе току в навечерието на 1 април. В нея хумор – колкото щеш, при това – морски, интелигентен и не(особено) злоблив. Пък ако на някого (ще има и такива) се стори злоблив, това е положението – кой както се е „прославил” във флотския фолклор.

За тези, които познават автора, неговото остроумие не е никаква новост, новост е смелостта и умението му да го излее върху хартията. Защото думите отлитат, а написаното остава. А ще останат 140 страници, на тях 45 кратки разказа, обособени в два раздела – „Лица отблизо” и „Страшки и смешки”, започващи с едноименни, както после става ясно – кратки, но необходими въведения. Малка „кръпка” към монолитната флотска фабула са само 4 разказа в битово-мемоарния фарватер, чието включване в книгата има само една полза – да ни убеди, че Янчо Бакалов е сред далечните следовници на йорданйовковия литературен терк. Което никак не е малко...

Съвременниците на описваните събития ще потвърдят тяхната автентичност, поколението след тях ще разшири кръгозора си по посока „чак пък толкоз”, момчетата, които днес прекрачват в марината ще открият, че е имало стражи, адми-ралски час, ескадри, партийни комисии и пр. чудесии с изненадата, с която авторът навремето е открил Робинзон Крузо или остров Тамбукту. Със събитията – ясно, с лицата обаче, било отблизо, че и по-отдалеч, работата е по-сложна. В миманса, като кадър в епизода или в съвсем едър план са споменати ни повече, ни по-малко, а точно 106 имена, някои по много пъти (моето четири, от които само веднъж „по подразбиране”). Регистърът е пълен – от салагата до министъра, от пионките, през средния ешалон до флотоводците, барабар с техните жреци, велможи и шерпи. Някои авторът е увековечил с имена, звания и длъжности, на други е променил само една буква от кръщелното, колкото да не плаща на адвокати, някои е завоалирал снизходително, но не толкова, че да кажат „това не съм аз”. Флотските акашови записи знаят всичко. Вярна на тях, книгата е мъжка и честна, допустимо жаргонна, компресирано – изказна.

Широка е и географията на по-

вествованието – „родните балкани", варненската база, „жълтите павета", московската академия, созополската бригада; по брега и във водите на Черно и Средиземно море т.е. навсякъде, където 25-годишна офицерска служба е отвела автора на сборника. Първите 10 от тях той е малко колелце на Системата, която днес иронизира. Както казва обаче Анатол Франс (французин естествено) „иронията е последен стадий на разочарованието". Янчо Бакалов дори надхвърля този стадий – в „смешките" има и сатира, има и сарказъм. Заедно с това, те са и „страшки", защото се оказва, че и новата Система си е ... Но ако днес не се надсмееш над „вчера", няма „утре".

В книгата времето е „разпъвано" между принципи и конюнктура, а личностите – описвани с човешко и професионално уважение, с дружески шаржове или гневни филипики. Според случая... Няма как Янчо Бакалов – завършил специалност „Военна педагогика и психология" в Москва, преподавател в Техническия университет – Варна, сътрудник на още два университета и на още две учебни заведения, доктор и доцент по същата тази психология, да не си дава сметка какъв „таралеж в гащи", да не кажа харакири, е неговата книжица. Нали както казва индийската поговорка „като сочиш някого с пръст, другите четири пръста сочат към теб". Обяснението на смелостта може да е само едно – чистата съвест, а самоиронията – нейно алиби.

P.S. Към всеки разказ има къде по един, къде по два P.S.-а (Post Scriptum т.е. послеслова). Не че авторът нещо се е сетил, след като е завършил съответното парче. Дописаното е контрапункт, допълнение или паралел на горния сюжет. Интересно... В този дух и ние нещо ще допълним. „Дружината..." има един голям кусур – бутиковият й тираж. За кого по напред – колкото книжки, почти толкова герои в нея. Има само едно спасение – Интернет му е майката...

P.P.S. И като го похвалихме толкова Янчо Бакалов, защо да не прочетем една от неговите „смешки"? Ето я – следва...

Кап. 1 ранг о.р. Валентин Димитров
Съвместна публикация
със списание „Клуб ОКЕАН"

Zodiac Maritime Agencies Ltd London

Zodiac Maritime Agencies Ltd London is managing a fleet of vessels of different owners. The vessels under Zodiac management are containers, bulk carriers, car carriers, reefers, oil and chemical tankers and LPG vessels. Presently Zodiac operates 139 vessels and 39 new buildings will be included in the fleet by the end of 2010.

Toward 15th Jan 2007 fleet breakdown as per type of vessels is:

- 44 containers (1400-6500 TEU)
- 54 bulkers (DWT 27000-211000)
- 9 car carriers (2800-4800 cars)
- 12 reefers (Dwt 8000-10000)
- 11 chemical tankers (DWT 9000-39000)
- 8 LPG (DWT 13000-18000)

Zodiac is on the Bulgarian seamen market since 1989 and aprox 2400 seamen are employed by the company.

Zodiac is running cadets programme since 1991 and aprox 400 students started their sea service on company vessels. In 2005 following frame contract signed with Naval Academy's management, Zodiac is arranging prior graduation sea service for deck and engine cadets who have decided to devote themselves to sea career.

The Company is in very good relations with the management of "Nikola Vaptsarov" Naval Academy. In the last 8 years Zodiac is constantly offering sponsorship and support in terms of Academy's accreditation.

Besides giving good opportunities for making progress in the sea hierarchy, the Company has given chance to many of her ex-seamen to start shore-based jobs in the London head office and in her branch office in Varna.

Zodiac Maritime Agencies Ltd London
Local Representation Varna
119 Primorski Blvd
Varna 9000

Tel: +359 52 667100 (667 111 - 667 115)
Fax: +359 52 667105
e-mail: office@zodvarna.com
web: www.zodvarna.com

ТРАНСПОРТ И СПЕДИЦИЯ, ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО, ДЪРВООБРАБОТВАНЕ, ТУРИСТИЧЕСКИ УСЛУГИ, АРТ ГАЛЕРИЯ, ОХРАНИТЕЛНИ УСЛУГИ

За информация и контакти:
тел: 052 601 900, 601 999
факс: 052 601 150
e-mail: office@navibul.com
www.navibul.com
9000 Варна, ул. „Хан Крум” 23

ПО ПРИМЕРА НА ГОЛЕМИТЕ

„Жираф большой – ему видней”!

Висоцки

о.р. кап. I ранг доц д-р Янчо Бакалов

Имали ли сме флот преди да дойде Пол Пишон от Франция да го командва, нямали ли сме? Навремето Петко Каравелов тъй се е произнесъл: „Колкото за флотилията, говори се тук, и ние видяхме каква е тя. Тя е за увеселителни работи и желателно е съвършено да се премахне.”

Но дошли войните и се оказало, че „флотата” я има! Къде с „подвижна” отбрана, къде с „неподвижна” – отсрамили са се нашите дядовци и пример са ни дали! Повечето за добро.

И не дотам за добро е имало примери, обаче. Колко пъти на най-високо място са хвърчали искри за далавери във флота – за цената, платена за прословутата морска мина „Соте Арле”, за покупката на въглища от Англия, за „столовите” пари на корабните офицери – за какво ли не! За дълги години остава несправедливо очернено и името на капитан Станчо Димитриев, уж наследник на злоупотребите на Пишон. По едно време самият военен министър, генерал Николаев, герой на Съединението и кръстник в православната вяра на Княза-Престолонаследник, е трябвало да дава обяснения в Народното събрание. Негов е достойният пример, за който първо искам да припомня.

Опозиционен народен представител поискал от военния министър обяснения по “аферата с каменните въглища и други доставки във флотата”. Оказало се, че „флотата си доставя въглища, но заедно с флотата се ползува и доставчикът и той да си доставя въглища и тези свои въглища намерил за добре да не ги дели от флотските, а да ги тури на едно място и захванал да продава въглища. Продава въглища, а въглищата се не свършват”. Разчуло се за този вълшебен извор на далеч и дори „военният министър е ходил на местото във Варна, и сега ще чуем, какво е намерил там”… „Господата от флотата дали един банкет на г-н. министра...”, а това сочело, че “...има “вака”, има съгласие между едната и другата страна”.

Обяснявал генерал Николаев на депутатите, какви пропуски са били допуснати по кюмюра и какви строги мерки ще предприеме, но ето що е казал по повод на банкета, на който уж го били хранили и поили:

- И за банкетите, които Вие сочите, ще Ви кажа....военният министър не приема банкети, а дава. Аз съм във Варна, аз давам банкет и не мога да приема да ми дават угощение.

Проумяхме ли какво ни е казал, какъв пример ни е дал? Аз, старшият, мога да ви почерпя, но вие, моите подчинени, не можете! Май чудо невиждано, утопия някаква, нито е бивало такова нещо, баш пък в епохата на бай ви Ганя, нито ще го бъде!

Имало е обаче и от после такива началници, и аз съм виждал някои от тях с очите си. Чуйте сега за един.

Тече годишната проверка на тиловото поделение на „Карантината”, командвано от капитан Джамбазов. На флота вече не му трябват въглища, но горива и масла лапа като хала, и те се разпределят от тук. Комисията ръководи контраадмирал Емил Станчев. Инспекторски преглед, ревизия, изпити, разчети всякакви се правят – проверка. Джамбазов още няма бял косъм на главата си, но си знае работата. Членовете на комисията са тук от няколко дни, зачислени са за обяд и си го плащат в касата на поделението, както си му е редът.

Очертава се много добра оценка и след предварителния разбор командирът на поделението предлага, като за последно да обядваме „навън”. На петдесет метра от портала има бирарийка някаква, със сенници, с пържена рибка – и студена бира сигурно ще се намери. Та за да можем да пием на обяд по една бира, нека да седнем там. Сядаме, с нас е и адмирал Станчев. Разговаряме приятелски, всички на една жар се печем, проверявани и проверяващи. Дойде време да платим

и Джамбазов настоя, че иска той да почерпи. Станчев се засмя, с неговата си усмивка и каза:

– Аз вас мога да ви почерпя, всичките, вие обаче мен – не можете. Нали съм ви началник, забравихте ли?

Примерът на стария генерал, за който ви припомних по-напред, бил захванал поне едно коренче, с очите си го видях!

Ама къде се стопиха после пустите му издънки из мижавата ни държавица, къде?

P.S.

Предлагам ви за прочит щатната ведомост на учебния крайцер „Надежда" при приемането му в България – такава, каквато са я видели и народните представители: (за сравнение – командир на пехотна рота, капитан, е имал годишна заплата 4800 лева, а по това време, по думите на Ал. Стамболийски, за един обяд в софийска гостилница „два лева стигат").

1) годишна заплата на командир, капитан II ранг ... 18.000 л.

2) столови (за храна) на същия командир, по 10 л. на ден за всяко негово престояване на парахода ..... 3.600 л. годишно

3) 1 помощник на командира, капитан лейтенант .....6.000 л.

4) 3 мичмани I разред, по 2.700 л.

5) 1 санитарен капитан ..... 4.800 л.

6) капелмайстор ..... 3.300 л.

7) 1 машинист (инструктор) ... 7.200 л.

8) 1 рулевой (инструктор) .... 6.000 л.

9) 1 минен машинист (инструктор) .....5.400 л.

10) 1 минен маневрист (инструктор) … 4.200 л.

11) заведующ домакинството, капитан лейтенант .. 6.000. л.

12) адютант, мичман I р. .... 2.700 л.

Дори само порционните пари на командира на кораба са повече от заплатата на „мичмана първи разред". Такъв началник не ще можеш да занасяш с кьор софри!

P.S.

Доблестният воин, хетеецът Урия, отвърнал на поканата на библейския цар Давид добре да си отпочине с думите: "Господорят ми Йоав и слугите му са на стан в открито поле, а аз ли да ида у дома си, да ям и да пия, и да спя с жена си? Не направям аз това нещо."

За награда му дали да занесе на Йоава "онова писмо", в което пишело. "Поставете Урия там, гдето сражението е най-люто... за да бъде ударен и да умре"! Имала глава да пати, харесал си царят неговото чердже и намерил чалъм как да му го дръпне изпод краката!

Защо все така става?

Tel: +359 52 692 286; Fax: +359 52 649 587; e-mail: portfleet_99varna@mail.bg

ПОСЛЕДНАТА УЧЕБНА ГОДИНА НА МОРЕХОДЦИТЕ ОТ ВИПУСК'32

Курсантите, приети през август 1932 г. в Морското училище във Варна, са общо 36 на брой (впоследствие петима ще напуснат по различни причини). Разпределени са в два отдела: технически и мореходен. Навигаторите по-късно са разделени според собственото им желание на морски и речни. Мореходците от випуск'32, успешно достигнали до последния, шести курс, са:

– Васил Вълчанов от Пловдив (р. 17.06. 1915 г.);

– Димитър Цанев (по фамилия Атанасов) от Враца (р. 14.03.1915 г.);

– братята Димитър (р. 24.07.1914 г.) и Спас (р. 01.06.1916 г.) Радулови от Габрово;

– Славчо Рангелов (по фамилия Цветков) от София (р. 29.10.1914 г.).

В съответствие с учебния план теоретичното и практическото обучение на петимата курсанти в последната учебна година трябва да се проведе на кораб на Българското търговско параходно дружество (БТПД). Планът предвижда два семестъра:

1. зимен – практически, през който се водят занятия, които ще подготвят бъдещите капитани правилно, безпогрешно и уверено да прилагат своите теоретически познания при изпълнението на сложните функции на параходната служба.

2. летен – приложен, през който всеки бъдещ капитан ще се упражни самостоятелно, под зоркото наблюдение и отговорност на командата, да изпълнява службата на III помощник-капитан в парахода.

Така замислен, разработен и организиран, курсът съдържа всички елементи на академична учебна програма (график, лекционни теми, практически занятия, начин на ръководство, начин на оценяване, актуалност и т.н.) и дава ясна представа за процеса на обучение на курсантите. Освен това показва, че по отношение на подготовката на кадри реформираното през 1929 и 1931 г. Морско училище и БТПД - при съвместни усилия - са поставили началото на похвална традиция.

1. Зимният семестър

Според програмата, този семестър "обхваща времето от 16 октомври 1937 г. до края на м. март 1938 г. и преминава по параходите от континенталната и александрийската линии. Курсът е практически, обаче не трябва да се забравя, че за успешното му провеждане е необходимо теоретическите познания по материята безусловно да бъдат добре и напълно усвоени, за което да се изисква курсистите, ако се чувстват слаби по някои отдели, да използват свободното си време, за да ги повторят. Главното ръководство и контролът по провеждането на плана се възлага на командата на парахода. Той поверява занятията на първия си помощник, който съставя седмичните програми и лично провежда занятията. Много малка част от занятията може да се възложи и на други офицери, но ако те са специалисти по материята и много добре подготвени. В случая тия

офицери трябва да бъдат използвани само като асистенти на първия помощник.

Във всеки параход първият помощник лично води дневник за занятията, в който вписва:

а) Плана на занятията;

б) Всяка седмица съставяната седмична програма, която командантът парафира с датата и подписа си.

Стажант-капитаните от випуск'32 (клекнали, отляво на дясно: Сл. Рангелов, В. Вълчанов, С. Радулов, Д. Радулов; прав – Д. Цанев, първият вляво) с команданта на п/х "Кн. Мария-Луиза" кап. Д. Фурнаджиев (до Д. Цанев), пом.-кап. Альов и мех. Д.Н. Димитров на гроба на принц Хамлет (Amleo) в гр. Рандерс (Дания), ноември 1937 г.

Програмата трябва непременно да бъде изпълнена през седмицата. Ако по някои наложили се причини не е била напълно мината, то след нея, преди вписване на следващата, се описват причините, които са повлияли за нарушението й, а също и какво не е било преминато.

в) Отчет за дневните занятия, какъв резултат е достигнат, като се поставя оценка на кандидата. Резултатите от подготовката се степенуват от оценките добър, среден и слаб.

За кандидатите се водят атестации по специални инструкции.

След привършване на семестъра в дневника се написва отчет за занятията. Дневникът за занятията, заедно с атестациите на кандидатите, се представят в Дирекцията на БТПД."

За бъдещите морски капитани плаващ университет през зимния семестър на учебната 1937/8 г. става п/х "Кн. Мария-Луиза", поддържащ континенталната линия Варна/Бургас-Западна Европа. (Корабът е под български флаг от 1933 г. Построен е през 1919 г. във Франция. Има товароподемност 5075 т и 64 пътнически места. Развива скорост до 10 възли. Дълъг е 107.75 м, широк – 14.20 м.) Облечени в униформа на офицери от БТПД, курсантите се качват на борда на кораба, за да отплават към далечни морета и пристанища. Очакват ги о-в Малта, Гибралтар, Биская, Ла Манша, поредица от черноморски, близкоизточни, средиземноморски и западноевропейски пристанища – чак до порт Кайзер Вилхелм при Килския канал. Командант на кораба е кап. Димитър Фурнаджиев (1895-1988), високоинтелигентен и родолюбив българин, който има славата не само на отличен навигатор, но и на талантлив преподавател. (Роден в семейството на хлебари в полите на величествената Рила, той попада непреодолимо под влиянието на своя сродник – морския офицер Никола Фурнаджиев, участник в руско-японската война. Красивата униформа на отпускаря грабва очите на самоковлийчето, а разказите за морски битки и пътешествия запалват съдбоносната искра, която ще го отведе към морето. Димитър Фурнаджиев завършва Морското училище през трудната за България 1920 г. и специализира две години в Германия. След завръщането си за кратко време е командир на военен кораб, после постъпва в БТПД. Известно време е и преподавател в Морското училище.) Старши помощник на п/х "Кн. Мария-Луиза" е роденият в Габрово през 1909 г. кап. Иван Станчев. (След четвърт век, през 1963/64 г., като капитан на 10000-тонния м/к "Раковски" той ще стане първият български Магелан!) Втори помощник на "Кн. Мария-Луиза" е кап. Й. Альов, трети помощник – кап. Г. Заяков от випуск'31.

Съгласно утвърдената от команданта програма, по време на плаванията стажантите по цикличен разпис се придават на отделните помощник-капитани, като изпълняват съответните им функции, но без носене на самостоятелна вахта. Вечер всички се събират за теоретични занятия. По заповед на кап. Фурнаджиев офицерите разработват и изнасят пред стажантите лекции на определени теми. После на свободна дискусия се подлагат практически въпроси. В съответствие с изискванията на програмата се правят и упражнения, като се решават задачи. Подробно се обсъждат точността и възможните грешки при астрономическите наблюдения и при различните изчислителни методи в областта на навигацията и товарно-разтоварните операции.

Така описано, ежедневието (и духовният мир) на тогавашните стажант-капитани ще добие "цвят и плът", ако се надникне в пожълтелите от времето листове.

Планът за практическите занятия на стажант-капитаните в периода 16 октомври 1937 г. – 30 март 1938 г. включва следните раздели и теми:

1. Навигация и астрономия (60 полудни).

Определяне девиацията (минимум 80 задачи) и унищожаването й. Определяне мястото на кораба по навигационен, астрономичен и радиотелеграфни способи (минимум да се решат по 30 задачи със слънцето и със звездите). Прочертаване и назначаване курсовете на парахода. Определяне поправката на хронометъра. Уреди в парахода за астрономическо, навигационно и радиотелеграфно определяне. Ползване от тях и поддържане. Пълно познаване кърмилното приспособление в кораба, разглобяване, почистване и ползване.

2. Лоция, океанография и метеорология в районите на плаването (15 полудни).

Прокарване курсовете във връзка с подробното проучване на районите. Избиране най-икономичния курс във връзка с времетраенето, таксите, които биха се платили, и сигурността на плаването.

3. Сигнализация (15 полудни).

Международен кодекс, морзова и ръчна сигнализация. Прибори – познаване, ползване и поддържане. Брегови сигнални средства. Правила и сигнали за избягване сблъскванията на море, в теснини, канали и пр. Радиопредаване и радиоприемане.

4. Корабни разписания (между другите занятия).

Подробно изучаване на приборите и инсталациите в парахода, които го предпазват от аварии, пожари и пр. Проверяването им, ползването от тях и поддържането им в готовност за действие. Упражнения по корабните разписания.

5. Поддържане парахода в материалната му изправност (14 полудни).

Корпус, прегради, помещения, палуби, машини, механизми, инсталации, котви, вериги, танкове, лодки, мачти, биги, такелаж, капаци, мушами, кухни, мебели, храни, спасителни средства, материали горивни и смазочни, карти, архива и пр. Корабна материална и инвентарна отчетност, материални и инвентарни книги, искания, рапорти, актове, ремонти, поръчки и др.

6. Администрация на нашите параходи (10 дни).

Управление и йерархия. Длъжности и права, общи и частни, във време на плаване, в наши води, в чужди и в международни води, в наши и чужди портове, във време на товарене и разтоварване, през време на ремонт, в док и пр. Закон за търговското корабоплаване, Закон за морската търговия, Наредба и Правилник към тях. Правилник на БТПД, който регулира службата. Рапорти, записки, окръжни, нареждания, предписания и пр.

7. Товарене и разтоварване на кораба (през време на товаренето и разтоварването).

Отчетността, която се води от капитаните при тези операции. Съображения за разпределяне и настаняване на стоките във връзка с вида им и особените им качества, с относителното им тегло, с месторазтоварването, със запазване мореходността и стабилитета на парахода през целия му рейс и пр. План за товара на кораба. Грижи за безопасността на хората през време на товаренето и разтоварването.

8. Хранене на екипажа (6 полудни).

Как е организирано и оклади. Хигиена в кораба, чистота на кораба, жилищни помещения, кухни, камбузи, чистота на хората и пр.

9. Санитарна служба на кораба.

Лекуване на болните в кораба и на брега. Корабни аптеки. Набавяне на медикаменти и съхранението им. Отпускане на медикаментите за лекуване в кораба. Актове за злополуки. Медицински съвети по радиото.

10. Етика.

Държание при разговор с високопоставено лице, с началника, с равни, с пътници на кораба, с работници на кораба, на маса като поканени, на маса с другари, в театър, общество, ресторант и пр.

Първата тема е отразена в стажант-капитанската тетрадка по следния начин:

“21.10.1937 г., Варна-Бургас. Определяне девиацията по звезда.” За звездата Castor са решени 3 случая на задачата. С червен молив са направени отметки и корекции с подпис на кап. Д. Фурнаджиев от 22.10.1937 г. Следват решения с формули и изчисления от 30-и и 31 октомври 1937 г. и т.н., и т.н. (Тук трябва да се каже, че в предходния семестър курсантите вече са преминали неумолима школовка при кап. Ангел Симеонов от випуск’21, който след околосветско плаване с английски кораб и служба в БТПД е преподавател по навигация в Морското училище). Що се отнася до първия учебен рейс на “Мария-Луиза”, графикът е: 19.10.1937 г. - разтоварване кокс и чугун във Варна, после – товарене храни в Бургас, връщане обратно във Варна за донатоварване, отплаване за Дания. Рейсът ще завърши във Варна на 10.01.1938 г. Ще премине без произшествия, въпреки тежките зимни условия и неспокойната обстановка в Средиземно море заради Гражданската война в Испания. (През ноември 1937 г. п/х “Родина” е бил спрян за проверка от националистите.)

По раздел 7 в стажант-капитанската тетрадка има 84 страници записки със следните заглавия:

30.10.1937. Товарни приспособления.

02.11.1937. Винчове. Телени и манилови въжа. Сапани.

06.11.1937. Сапани (продължение). Товароспособността на палубата и отворите.

09.11.1937. Личен състав при товаренето. Хамбарджии.

11.11.1937. Хамбарджии (продължение). Дезбаркатори или нареждачи.

13.11.1937. Дезбаркатори или нареждачи (продължение). Товарене и разтоварване.

15.11.1937. Осветление и опасност от пожар. Кражби на кораба.

17.11.1937. (Текстът липсва.)

22.11.1937. Нещастни случаи при товарене или разтоварване.

27.11.1937. Готови за товарене. Приемане на стоката.

01.12.1937. Получаване товара в добро състояние.

03.12.1937. Броене на товара. Особени товари. Използване обема на хамбарите.

07.12.1937. Използване обема на хамбарите (продължение).

16.12.1937. Свободен обем на товарене.

18.12.1937. Използване работоспособността на кораба.

22.12.1937. Товари за различни пристанища.

24.12.1937. Товари за различни пристанища (продължение).

25.12.1937. Нареждане на стоката. Скариране. Товарене.

27.12.1937. Зебла и рогозки. Изпотяване на хамбарите.

03.01.1938. Изпотяване на хамбарите (продължение).

05.01.1938. Разтоварване на стоката. Предаване на товара.

11.01.1938. Предаване на товара (продължение).

13.01.1938. Жив добитък.

В целия текст прави впечатление акцентирането върху необходимостта от бдителност, предвидливост, съобразителност и старание при изпълняване на офицерските функции: офицерът е длъжен лично да се увери, офицерът е лично отговорен, офицерът трябва да показва с личен пример. Изобилстват примери какво в никакъв случай не трябва да се допуска: рискове, грешки, кражби, снижаване на отговорност поради липса на контрол, неспазване на предписанията и от това произтичащи щети и злополуки; работа при лошо осветление и опасност от пожар, с неизправна или неподходяща материална част, с недобре изготвен документ, с хора в нетрезво състояние. “Трябва зорко да се внимава, щото нито едно място да не се претоварва,..., всеки инвентарен предмет да е на мястото си... Никога да не се излиза от пристанището с незакрепена стока, защото може да последва голяма несигурност за кораба... Не е достатъчно само неколкократно напомняне, а е необходим контрол дали необходимото се провежда. (Подчертано в оригинала.) Всеки помощник-капитан трябва винаги да има пред вид, че желанията и молбите на агента и товарача нито на косъм не намаляват отговорността му. Ако той отстъпи на тези молби и последва някое нещастие, той трябва да знае, че никой няма да му помогне, а цялата отговорност остава лично върху него. Самият товарач, на когото е повреден колетът, най-напред ще представи иск да му се заплатят вреди и загуби... В пристанища като Кюстенджа, Пирея, Малта, Анверс и др. да се поставят особено вечер по двама пазачи и корабът да е добре осветен... На товарачите да се гледа като на клиенти, които – ако не са доволни от отношенията – втори път няма да дадат стока на парахода. Товарачите често пъти имат възможност да избират между няколко параходни дружества и ще предпочетат това, в което както в канцелариите, така и на кораба са се отнесли най-вежливо... Особено за пътническите кораби, на които престоят е много къс, за да се спази часът на тръгването трябва всичко своевременно да се приготви, защото за пътниците няма по-отегчително време, след къс престой да чакат закъснение на тръгването. На брега всички пътници бързат, много интересни неща разглеждат повърхностно или отминават и задъхани тичат на кораба, за да не закъснеят, а тук са принудени с часове да чакат тръгването, защото работниците не са свършили товаренето – това с право поражда незадоволство в тях.”

Сложната задача за съставяне на товарния план (за който “е необходимо да се вземат в съображение много въпроси практически и теоретически”) е разгледана в пълнота и с примери за разпределение на различни стоки в нееднаквите по обем хамбари на п/х “Мария-Луиза” (I хамбар – 1411 куб. м, V хамбар – 858 куб.м, II хамбар – 1210 куб.м, VI хамбар - 529 куб. м). В начало-

то е максимата “Времето е пари. Никъде другаде тази поговорка не се потвърждава така, както на кораба”. В края е заключението, че “нареждането на стоката в кораба е голямо изкуство, което трябва основно да се разучи и добре усвои. От голямо значение е при всеки случай да бъдат използвани както личният, така и чуждият опит.” Стажантите трябва да запомнят, че “само ако всички необходими мерки добросъвестно са взети та при нормални условия стоката да не се повреди, то и в случай на форс-мажор или нещастие за кораба при повредени стоки корабът не е отговорен”.

В учебния план има един пропуск, който курсантите усещат още от първите дни на плаването – чуждите езици. По лична инициатива на кап. Д. Фурнаджиев един час всяка вечер се отделя и за изучаване на английски език - като абсолютно необходим за всеки морски навигатор. Командантът със собствени средства е набавил учебници самоучители по програмата на радио Виена и, седнал в салона редом със стажантите си, той самият усвоява и усъвършенствува езика. Необходимостта идва и от боравенето с морска терминология, от контактите с представители на чуждоземните власти, с агенти, клиенти и пътници, даже и от разговорите с обикновени местни хора. Вежливият кап. Фурнаджиев държи екипажът му да оставя похвално впечатление където и да се намира, защото дълг на всеки моряк е да представя достойно своята страна! През ноември 1937 г. в гр. Рандерс (в източната част на Дания, тогава очаровала всички български моряци от континенталната линия) отегченият от бавното и примитивно разтоварване на кюспето кап. Фурнаджиев решава да посети отстояща на 5-6 км извънградска забележителност и веднага отправя покана към стажантите: “Господа, хайде с колелетата да отидем до гроба на Хамлет!” Макар и да ги нарича “Господа”, към тях той се отнася по-скоро бащински, тъй като разликата във възрастта е двадесет години. А момчетата, попаднали под благотворното влияние на големия педагог, усещат желание да научат все повече и повече – личният му пример е заразителен. При все това, на командanта няма да бъдат спестени и някои огорчения, които младежите със свойствения за възрастта им буен нрав и с възпитанието в патриотичен и спортсменски дух ще причинят. В малкото румънско пристанище Килия Векия в устието на Дунав корабът товари жито за Англия. Цяла седмица стотина работници пренасят чувалите - от ръка в ръка - от магазията на брега до хамбарите на кораба. Скуката е невъобразима! След смрачаване стажантите могат да отидат единствено в кръчмата, където свирят липованци. Една вечер, развеселени и подпийнали, стажантите си поръчват музика – марша “О, Добруджански край”, и докато пригласят (а те всички са добре школувани и в хоровото пеене!), правят маймунска стълба, за да залепят българския герб от кутията цигари на крайно неподходящо място върху стената. Лудорията продължава и когато заведението затваря: с все същата песен на уста, униформените съвипускници посягат към клонките на новопосадените дръвчета по улицата към пристанището. А наоколо са кметството, общината... Следва арест в полицейския участък. Случайността (началникът е от българско потекло) и дипломатическите умения на кап. Фурнаджиев помагат случаят да приключи само с изплащане на глоба. И с добре поднесена лекция по морал и достойнство - на борда. Младежите ще се покаят искрено, а любовта и уважението си към командanта като към началник и учител ще запазят до края на живота си. (Нещо повече – ще я предадат и на собствените си деца, които, срещайки белокосия господин из варненските улици, ще го поздравяват с почтителност като “учителя на татко” и “последния командант на потопения пред Евксиноград през септември 1941 г. п/х “Шипка”. През април 1979 г. Морското училище ще покани капитаните Димитър Фурнаджиев, Славчо Рангелов и Любомир Милков –

ветерани от две поколения - на среща с поредния випуск. Ще ги посрещнат тържествено и ще ги аплодират още докато се изкачват по парадната алея – "както се полага на хората, отдали сили и дръзновение, посветили десетилетия за утвърждаване името и традициите на българските моряци и флот", по думите на дописника курсант П. Стоянов. Споделяйки своя опит и спомени, трупани няколко десетилетия, морските вълци ще отправят напътствия към новото попълнение. С множество примери из личните си одисеи ще призоват към висока отговорност и всеотдайност, дори и с цената на жертвоготовност – в името на любимата професия и родината… И в последните години на дългия си живот кап. Фурнаджиев, с разклатено здраве и измъчващи го крака, но със свеж ум, ще бъде винаги желан събеседник на своите възпитаници. Ще разговарят за морето, за корабите, Параходството, колегите, за стара Варна - толкова общи спомени ги свързват.)

2. Летният семестър

Според програмата, този семестър "обхваща времето от м. април 1938 г. до м. септември (включително) на същата година. Ръководството по подготовката лежи изключително на команданта. Той поверява кандидата на едного от помощниците си като негов подръчен или, когато намери за добре, възлага му самостоятелно изпълнение на корабната служба, но за последвалите грешки носи лично отговорностите. За кандидатите през този период се продължава водене на атестационния бележник, в който се отбелязват всичките му прояви. Към 30 септември командантът представя в Дирекцията атестацията и листа за удостояване или неудостояване на кандидата за повишение."

След последното съвместно плаване през пролетта на 1938 г. настъпва час за раздяла на петимата неразделни другари от мореходния випуск'32. В съответствие с учебната програма на последния им семестър всеки от тях ще поеме функциите на стажант-капитан със самостоятелна вахта на един от корабите на БТПД. На п/х "Кн. Мария-Луиза" остава само Васил Вълчанов. Димитър Цанев е разпределен на п/х "Цар Фердинанд", Димитър Радулов – на "Бургас", Спас Радулов – на "Родина". Славчо Рангелов е на "Балкан" (континенталната линия) и с него през м. май 1938 г. стига до брегoвете на Северна Ирландия. В Белфаст заедно с десет от по-младите членове на екипажа представя българския футбол - в мач срещу местен отбор. (Не трябва да се забравя, че физическото възпитание в Морското училище не е второстепенна дисциплина. Напротив - плуването, гребането, ветроходството, а и другите спортове, в т.ч. футбол, волейбол, атлетика и пр., са ежедневно занятие и занимание.)

От това време ще остане една много ценна (по думите на кап. Вълчанов) снимка, направена в деня, в който корабите на петимата съвипускници се случват едновременно във Варна. Срещата е вълнуваща, но твърде кратка – само след часове предстои отплаване. Затова, едва здрависали се, младежите се устремяват към близкото фотоателие – всеки в облеклото, с което е: лятна или зимна униформа или цивилен костюм. Притихват за момент пред обектива – сериозни, стегнати, млади и хубави. После скачат във файтон и по шосето за летовище "Св. Константин" се отправят към ресторантчето на Траката – на гуляй с пържени пилета и вино. Конските копита затропват по китона, купето се заклаща като лодка в тихо море, а приятелите говорят и говорят – как ще им стигне времето?! (Тази снимка беше част от експозицията на Музея на морското стопанство в залата на сп. Акациите.)

През октомври 1938 г. приключва 6-годишното обучение на випуск'32. Съгласно инструкциите стажант-капитаните трябва да бъдат оценени по следните показатели:

1. Здравословно състояние. Физическа структура и издържливост. Издържливост на море.

2. Характер. Деятелност и от какви вътрешни подбуди е ръководена. Постоянство, твърдост, самостоятелност, самообладание, самонадеяност, предприемчивост, прямота, откровеност, благост и веселост. Поемане на отговорност.

3. Нравствени качества. Стремеж към нравствено съвършенство. Честност, правдивост, добросъвестност, проявени чувства на дълг и отговорност. Пороци и страсти: пиянство, разврат, хазартни игри, дружба с порочни хора, користолюбие, скъперничество, разточителност, завист, злоба, клеветничество, лъжа, манкьорство, притворство, ласкателство и пр.

4. Умствени способности. Естествен здрав разум. Придобита разсъдливост. Памет, методичност, впечатлителност, въображение и творчество.

5. Морска култура. Пълнота на теоретическите и практическите познания по специалността, умение да ги прилага лично, а също и насажда в подчинените. Правилно, икономично и разумно поддържане и съхранение на инвентарната част и материалите на кораба. Акуратно приемане, предаване, умело подреждане и пазене стоките в хамбарите. Поддържане на познанията и следене новостите по специалността.

6. Морски добродетели. Дисциплина, любов към службата, почтителност и разумна послушност към началниците, другарство, честолюбие, съзнание за собствено достойнсто, хладнокръвие, безстрашие. Издържливо понасяне трудностите и несгодите на морската служба. Личен пример. Разумна взискателност от подчинените; грижи за тяхното здраве, морално, интелектуално и специално повдигане; справедливост и любов към тях. Спретнатост, чистота, точност, акуратност.

7. Обща култура. Широта на общите познания. Стремеж към самообразование, знание на езици.

8. Общественост. Съгласуване на личните, семейните и материалните интереси с изискванията на службата и обществото. Такт и авторитет в обществото. Отзивчивост към събитията в Дружеството и Отечеството. Държане пред и с високопоставени лица, с началници, с равни, с пътници в парахода, с работниците в парахода, на маса като поканен, на маса с другари, в театър, в увеселителни и въобще в публични заведения между обществото.

Атестационните бележници и цялата останала документация, подредени в шест еднакви сини папки, върху лицевата страна на които още през октомври 1937 г. кап. Д. Фурнаджиев е написал с червен молив трите имена на всеки курсант, са предадени на кап. Д. Фичев, навигационен инспектор в БТПД. Този отличен специалист с големи заслуги за дейността и нормативната база на БТПД, в частност и за изготвянето на учебните програми, ще обобщи резултатите в следната много кратка

ПРЕЦЕНКА

ОТНОСНО ПОДГОТОВКАТА НА СТАЖАНТ-КАПИТАНИТЕ ОТ ВИПУСК'32 НА МОРСКОТО УЧИЛИЩЕ

През практическия курс, който преминаха при нас стажант-капитаните от 15 октомври 1937 г. до 15 октомври 1938 г., констатира се, че изобщо теоретичната подготовка, която им е дадена от училището, е пълна и добре усвоен материалът по различните изучавани предмети.

Практическата подготовка също им е дадена в нужния размер, за

да могат бързо и вярно след само тримесечно практическо плаване да получат пълното доверие от страна на командантите от параходите ни за тяхната положителна работа.

Единствен недостатък при службата им на нашите параходи се почувства от слабото владеене на чуждите езици, особено на английския език, който никак не е застъпен в училището. Този недостатък затруднява силно стажантите при ползването от лоцията, картите и при сигнализация.

Би било много полезно, ако на учениците се даде поне една основа по английски език, върху която те впоследствие да изградят по-нататъшното изучаване на езика.

Прави силно и отрадно впечатление насадените здрави морални и нравствени качества в учениците. Те се проявиха напълно дисциплинирани – почтителни, послушни, добросъвестни към изпълнение на служебните задължения и с пълно желание да усъвършенстват още повече тия качества.

Всички с любов и преданост носят морската служба и дават основание да вярваме, че ще станат добри и надеждни капитани, които с достойнство ще носят морската служба не по-зле от капитаните от големите и старите морски нации.

Горната преценка се отнася за стажант-капитаните, но тя е и атестация за Морското училище: за голямата отговорност, непрекъснатите усилия и неизтощимата енергия на онези ерудирани и родолюбиви българи, които в качеството си на преподаватели, офицери и възпитатели през 1932 г. са поели в ръцете си 15-16-годишните момчета и в продължение на пет години с високо съзнание за дълг към институцията и Родината са им дали не само знания и умения, но са ги и възпитали и изградили като личности.

Шестгодишният труд на мореходците от випуск'32 и амбицията им за успех ще бъдат увенчани със свидетелство за завършено специално образование и получена квалификация. След признаването на Морското училище за висше училище - със закон от 20 април 1942 г., когато съвипускниците са вече преминали в по-горна помощник-капитанска степен - дипломата, издадена от Военно-морското на Негово Величество училище, Мореходен отдел, ще удостоверява вече с по-късна дата, че съответното лице от 32-и випуск е получило висше специално морско образование.

По-нататъшният житейски път на петимата мореходци от випуск'32 ще бъде сложен и белязан от Втората световна война, но всеки от тях ще го извърви достойно.

Среща на курсанти с капитани ветерани (в средата отляво надясно: Сл. Рангелов, Д. Фурнаджиев, Л. Милков), ВНВМУ „Н. Й. Вапцаров", Варна, 29 март 1979 г.

Кап. Васил Вълчанов, напуснал БТПД след стачката в 1940 г., ще оцелее при торпилирането на италианския танкер "Джирарди" в Егейско море през юни 1941 г. През 1947/8 г., във връзка със случая с кораба "Пирин", ще съумее да излезе благополучно от гръцки съдебен процес След 1963 г. ще остане на брега и ще достигне до поста Генерален директор на ДСО"Корабоплаване" (1967/9 г. – период, в който България заема първо място в света по темп на развитие на

търговското корабоплаване). През 1969 г. ще бъде избран за президент на Комитета по корабоплаване към ООН в Женева. Ще стане отново подсъдим в т.н. Тексимски процес. Ще получи три български държавни отличия, а също и юбилеен златен медал от президента на Алжирската република за оръжейните доставки с п/х "Хр. Ботев" през 1963 г. Ще надживее съвипускниците си и ще бъде ангажиран с работа дълги години. През лятото на 2008 г. ще публикува в София първата част на спомените си под заглавие "Бурни времена. Секретни доставки на оръжие".

Кап. Димитър Цанев също ще мине през много критични ситуации на милитаризираните български параходи. След войната като командващ втория п/х "Родина" ще достигне през 1952 г. до Коломбо на о. Цейлон, после – след жестока битка с тропически циклон – до Читагонг в Бенгалския залив. Това ще е първото посещение на български кораб в Индия. Пак под негово командване български кораб (м/к "Балкан") през 1956 г. за първи път ще заобиколи Африка, пътувайки от Мадрас за Генуа. През 60-те години ще закара на ремонт чак в Корея кораба "Мир'. За тези си заслуги ще бъде награден с ордени. Ще завърши жизнения си път на мостика на п/х "Хр. Смирненски" на 01.02.1970 г., по време на плаване в Средиземно море. От випуск'32 той единствен ще остави наследник в професията – кап. Веселин Цанев.

Кап. Димитър Радулов, отличникът на випуск'32, добър музикант и художник, ще преживее тежки моменти. Заради активно участие в стачка през 1940 г. ще бъде уволнен, но приет обратно след половин година. След взривяването на "Варна" през 1943 г. ще премине по собствено желание към военноморския флот и отново след половин година ще се върне в БТПД. След края на войната ще командва десетина търговски кораби (с м/к "Вежен" през 1968 г. ще посети Балтимор в САЩ и поради докерски бойкот ще тръгне недонатоварен), през 1964 г. ще приеме презокеанския товаро-пътнически кораб "Несебър" в Марсилия. Ще се прояви и в администрирането – като началник на Плановия отдел ще разработи редица нормативни документи, регламентиращи експлоатацията на търговските кораби.

Кап. Спас Радулов ще изгори в огъня на Втората световна война – при взривяването на п/х "Варна" пред Евпатория на 20.08.1943 г. (Там ще загине и Димитър Н. Димитров, механик на п/х "Мария-Луиза" по време на учебното плаване през 1937/8 г.) С благородното си сърце най-младият курсант от целия випуск'32 ще остане завинаги в паметта не само на близките си, но и на приятелите си. А и на началниците си, които двукратно са го предложили за награда "като отговорен, примерен и забележително хладнокръвен моряк". (Випуск'32 дава още 4 жертви – четирима авиатори.)

Кап. Славчо Рангелов, най-буйният от съвипускниците си, сирак от Първата световна война и бежанец от Горна Ерма след Ньойския договор, ще оцелее при потъването на п/х "Балкан" край о. Лемнос през декември 1943 г., през повратната 1949 г. ще бъде уволнен и ще премине през няколко морски служби на брега и на крайбрежни съдове докато през 1958 г. отново отплава като капитан далечно плаване. От 1961 г. ще се качи на танкерите и през април 1963 г. с м/т "Янтра" ще посети Куба. През януари 1966 г. в Осака ще приеме новопостроения м/т "Искър". С него през февруари с.г. за първи път ще развее български флаг край западното крайбрежие на Канада и от порт Ванкувър през Панамския канал ще се отправи за Европа. Пак на "Искър" в края на 1967 г. ще направи рекордно кратък рейс Европа-Персийския залив през н. Добра надежда и обратно, за което ще бъде награден с орден. Ще завърши жизнения си път на 13 март 1989 г.

Евгения Рангелова-Пеева

PORT OF

VARNA

Everyone is welcome

www.port-varna.bg

NAVIGATION MARITIME BULGARE

- Diverse fleet - wide range of services
- Full container service to Mediterranean, NW Europe and Black Sea destinations according to weekly sailing schedule
- Regular conventional line to/from NW Europe
- Regular ferry line between the ports of Varna, Ilichevsk, Poti and Batumi
- Carriage of wagons, containers, trailers, cars, trucks and passengers across the Black Sea
- Worldwide network for door-to-door transportation of goods
- Well-developed agency and forwarding services
- Large fleet of bulk carriers sailing round a world
- Tankers & chemical carriers for transportation of oil and chemical products

ISM Code &
ISO 9001 accreditation

SAFETY,
PROMPTNESS,
QUALITY,
COMPETITIVE PRICES!

NAVIAGENT

BC BULCON

FERRYSPED

FOR CONTACTS:
Tel: +359 52 633 100
Fax: + 359 52 633 033
Tlx: 77351
E-mail: office@navbul.com
WEB: www.navbul.com