

БЮЛЕТИН



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

Година 2, БРОЙ 4, 2006

Приветствие
на Председателя на АВМУ
по случай празника
на Военноморските сили

Пристанище Варна
навърши 100 години

Приветствие на Президента
до изпълнителния директор
на Пристанище Варна ЕАД

Пристанището
след демократичните
промени 1989-2005

Военноморският „Бриз“
е вече традиция

Участие на фрегата
„Смели“ в активацията
на BLACKSEAFOR
30.07. - 24.08.2006 г.

Редове от вековна история

Годишно отчетно-изборно
събрание на Асоциацията
на възпитаниците
на Морско училище

65 години от героичния
подвиг на екипажа на м/к
„Княгиня Мария Луиза“,
спасил град Пирея от гибел

Сто и петдесет години
от възстановяване
на светенето на фар Шабла

Фар Шабла



БЮЛЕТИН

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

Година 2
БРОЙ 4, 2006



Бюлетин

Издание на Асоциацията на възпитаниците на Морско училище.
Със съдействието на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" и Студентския съвет.

Година 2, брой 4/2006 г.

Съдържание

Приветствие на Председателя на АВМУ по случай празника на Военноморските сили	3
Пристанище Варна навърши 100 години	4
Приветствие на Президента до изпълнителния директор на Пристанище Варна ЕАД	6
Пристанището след демократичните промени 1989-2005	7
Военноморският "Бриз" е вече традиция	11
Участие на фрегата "Смели" в активацията на BLACKSEAFOR 30.07.-24.08.2006 г.	16
Редове от вековна история	17
Годишно отчетно-изборно събрание на Асоциацията на възпитаниците на Морско училище	19
65 години от героичния подвиг на екипажа на м/к "Княгиня Мария Луиза", спасил град Пирея от гибел	20
Сто и петдесет години от възстановяване на светенето на фар Шабла	21
Фар Шабла.	26
Слово и заповед на Началника на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров"	29
Слово пред паметника на поета - моряк	32
Нови книги	34
Издавани книги	36

Адрес за кореспонденция:

Асоциация на възпитаниците
на Морско училище

9026 Варна
ул. "Васил Друмев" № 73
тел. 303 190
GSM 0888 459 254

E-mail: avmu_varna@yahoo.com

Редакционна колегия

кап. Петър Тухчиев, кап. I ранг Станко Станков,
кап. Атанас Панайотов, Светла Тухчиева,
о.р. кап. I ранг Николай Икономов, инж. Владимир Минков

Компютърен дизайн Издателска къща СТЕНО

Copyright © 2005-2006

Издателска къща СТЕНО - предпечатна подготовка

E-mail: stenobg@yahoo.com

www.stenobooks.com



Приветствие на Председателя на АВМУ по случай празника на Военноморските сили

Уважаеми дами и господа,
Уважаеми членове на АВМУ,
Уважаеми гости,

Днес ние тържествено се събираме, за да отчетем големия празник - Деня на ВМС. За нас 2006-та или 125 години от създаването на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" е не само юбилейна, но и година на равностметка. Мероприятията, които проведохме, бяха много, разнообразни и целенасочени. Началото бе поставено на 09.01.2006 г. в гр. Русе, откъдето започва и летието на училището. Останалите чествания на нашите секции бяха в градовете Бургас и Созопол, Ловеч и София, а кулминацията - в гр. Варна. Голяма част от вас бяха непосредствени участници и са възхитени от организацията, високия дух и участието на съответните секции в тържествата. В гр. Варна, където под патронажа на Президента на Републиката се проведеха заключителните тържества, бе дадена висока оценка за ролята на АВМУ в популяризирането на морската идея. Тържественото откриване на Алеята на преподавателя от Министъра на обраната бе ярко доказателство, че всичко, което се прави от нас не само за 125-годишнината, но и за в бъдеще, ще бъде в полза на родната Алма Матер. УС на АВМУ пожелава на всички, които носят в сърцата си морския дух и закалка, преди всичко здраве, висок боен дух, творческо вдъхновение и упорита работа за просперитета на морското съсловие!

С уважение:

Председател на АВМУ:

Петър Тухчиев

09.08.2006 г.

Варна



Пристанище Варна навърши 100 години

Съдържание

На 18 май 1906 г. в експлоатация влиза модерно хидротехническо пристанищно съоръжение, проектирано и построено в съответствие с европейските норми. От тогава до днес пристанището е един от символите на Варна и на България пред света.

Дългата му история, която започва още от VI в. пр.н.е., и пътят му през годините до наши дни категорично доказват, че то се намира на правилното географско място и винаги е имало, има и ще има голямо национално и международно значение.

Част от историческата и стопанска структура на града, днес то успешно се развива на териториите на общините Варна, Девня, Белослав, Аврен и Балчик.

Няма тип товар, който да не може да се обработи в Пристанище Варна. Общата товароподемност на всички подемно-транспортни машини и съоръжения е най-голямата в Р. България. Започнало с първите 3-тонни кранове, през 2005 г. пристанището вече разполага с модерен многофункционален 100-тонен мобилен кран, който обработва контейнери, тежки колети и насипни товари. Тиловата техника постоянно се попълва с нови типове машини на водещи европейски фирми. Пристанището е в търговски взаимоотношения с над 60 страни по света. Успешно се прилагат специализирани и универсални технологии в старите и новите терминали. Пристанище Варна е контейнерната, зърнената и пасажерската врата на България.

Фериботната технология, която свързва Варна с Иличевск, а вече и с Потти и Батуми, е уникалното му предимство пред другите пристанища на Черно море. Само тук железопътните вагони на ОНД могат свободно да преминат през пристанищната територия и след смяна на талигите да поемат през България към Централна и Западна Европа.

От пристанището се изнасят и внасят най-

големите количества масови товари като цимент, клинкер, сода, въглища, руди, торове и др.

За изминалите 100 години Пристанище Варна се превърна във водещо българско пристанище.

Днес то се развива успешно като логистичен и дистрибуторен транспортен център и връзка на европейските транспортни коридори 7, 8, 9 и ТРАСЕКА.

Пристанището успешно работи в съответствие с изискванията на ISPS кодекса и е сертифицирано по ISO 9001:2000.

Човешкият фактор в пристанището през всички години е бил негов специфичен ценен капитал, без който то нямаше да бъде това, което е.

Расте международната популярност на Пристанище Варна. Ние сме търсени партньори и активно участваме в различни международни асоциации и транспортни форуми.

Започналата в Република България пристанищна структурна реформа успешно стартира именно в Пристанище Варна. Точно в навечерието на 100 годишнината се появяват първите акционери - частни пристанищни оператори. Активното сътрудничество на публичния и частния сектор са гаранция за ускореното навлизане на инвестиции за инфраструктурно развитие и технологично обноваване.

Ръководството на пристанището е обърнато с лице към цялата пристанищна общност и към своите клиенти - настоящи и бъдещи.

Пристанищното ръководство и неговият колектив посвещават постигнатия рекорден товарооборот през 2005 г. на всички, допринесли за успешното развитие на Пристанище Варна.

Пристанище Варна започва своето второ столетие с осъзнатата амбиция да бъде ефективен, модерен, безопасен, екологичен

транспортен център на границата на Европейския съюз. Изпълнението на Актуализирания генерален план ще осигури изграждането на модерни терминали за контейнери, зърнени храни, течни химически товари, пасажерски и спортно-рекреативен център и др. в съответствие с конкретните потребности.

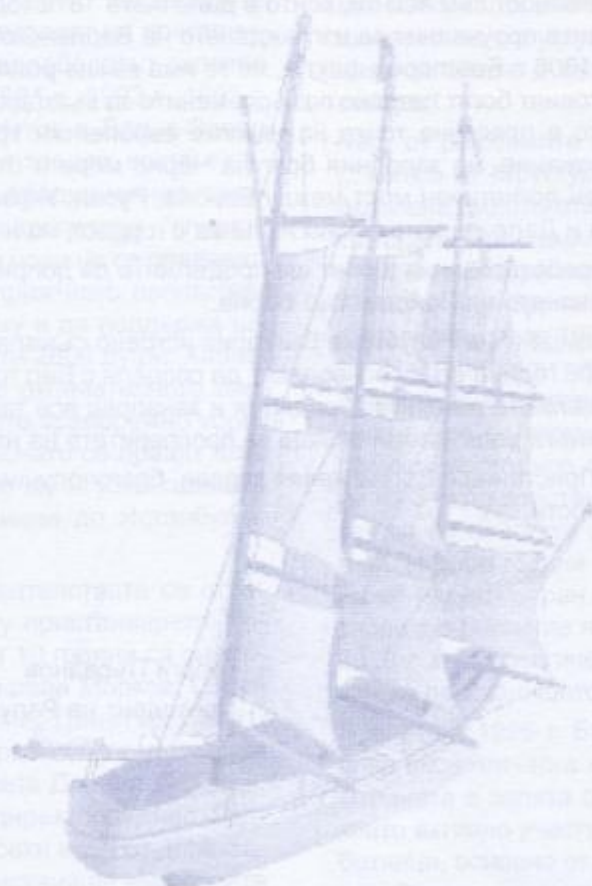
Алманахът, издание на Пристанище Варна, има за цел да подреди основните късове от мозайката на пристанищната история и да даде възможност на бъдещите поколения правилно да разберат трудностите, целите и успехите на няколко поколения мечтатели и

труженици, работили за проектирането, изграждането, експлоатацията, непрекъснатата модернизация и развитие на нашето Пристанище Варна.

Честита 100-годишнина на целия пристанищен екип, на клиентите и партньорите на ПРИСТАНИЩЕ ВАРНА.

Д. Папазов

**Изпълнителен директор
"Пристанище Варна" ЕАД**





Приветствие на Президента до изпълнителния директор на Пристанище Варна ЕАД

Уважаеми господин Папазов,
Уважаеми госпожи и господа,

Приемете моите сърдечни поздравления по случай 100-годишнината от откриването на Пристанище Варна.

Този вековен юбилей респектира със своята значимост и е чудесен повод да отдадем заслужена почит и признателност към всички, които в далечната 1872 година с много ентузиазъм са започнали първите проучвания за изграждането на Варненското пристанище до неговото откриване през 1906 г. Безспорен факт е, че то има важна роля в икономическия живот на страната ни. Неговият богат летопис пази спомените за възходящото му развитие. Не случайно пристанището е пресечна точка на няколко европейски транспортни коридора. Кръстопътното му положение, на западния бряг на Черно море и отличните транспортни връзки го правят удобен логистичен мост между Европа, Русия, Украйна, страните от Кавказкия регион, Близкия и Далечен изток. Това изпълва с гордост, но и задължава.

Вярвам, че със своята работа, знания и опит ще продължите да допринасяте и в бъдеще за развитието и утвърждаването на Пристанище Варна.

В качеството си на Президент на Република България искрено съжалявам, че поетите ангажменти до края на 2006 година не ми позволяват да споделя с Вас това събитие, но искам да Ви пожелаая да продължите вековната традиция и напред все така дейно да изпълнявате изключително важната роля, допринасяща за просперитета на нашата страна.

На целия колектив на Пристанище Варна желая здраве, благополучие и увереност в собствените сили и възможности.

София, 18.05.2006 г.

Георги Първанов
Президент на Република България



Пристанището след демократичните промени 1989-2005

В края на 1989 г. пада Берлинската стена и в социалистическите държави от Източния блок се установяват демократични режими. България не прави изключение, но това води до загуба на традиционните пазари и икономически срив. Започват годините на дългия български преход, свързани с преминаване от планова към пазарна икономика и приватизация на държавната собственост. Естествено, настъпилите промени веднага се отразяват на пристанището. След 1990 г. товарооборотът започва рязко да спада. През 1991 г., 1992 г., 1993 г. Пристанищата Варна-Изток и Варна-Запад обработват под 4 млн. т товари, което е наполовина по-малко от традиционния товарооборот. Старите товаропотоци "спират" или силно намаляват, а нови не се появяват. В същото време предприятието продължава да работи по старому и да поддържа огромен персонал от почти 2800 души. Характерно за този период е окончателното ликвидирание на българското крайбрежно корабплаване, но непрекъснато се правят опити за възстановяването му и установяване на нови пътнически линии до Истанбул и Одеса.

Честата смяна на правителствата се отразява негативно и върху пристанищното управление. За период от 10 години са сменени 5-ма директори - Първан Марков, Стоян Паунов, Румен Несторов, Димитър Димитров, Стоян Щумпф. През 2001 г. последен на ръководния стол сяда Данаил Папазов, който е изпълнителен директор и днес. Редно е да споменем, че всеки един от директорите на варненското пристанище има своите заслуги и прави всичко възможно по време на своето управление за подобряване развитието на фирмата.

Постоянен проблем за всички портови ръководители е и централизираното управление от София - факт, срещу който местният морски бизнес винаги е бил зле настроен.

Основната задача е привличането на нови товаропотоци, въвеждането на по-ефективна организация на работа, промяна на маркетинговата политика и управлението на дейността.

През този период ръководствата на Пристанище Варна насочват усилията си към изучаване на чуждия, приоритетно европейския опит в бранша. На тази основа се разработват материали, които да подпомогнат извършването на структурната реформа. Специално за целта е създадено звеното "Порт-консулт".

Част от реформите започват още през 1990 г., когато от структурата на предприятието е отделена пилотската дейност. От следващата година Пристанищен комплекс-Варна е с нова съдебна регистрация и се превръща в "Пристанище Варна" ЕООД. Въпреки кризисните години през 1995 г. е разработен и приет Мастерпланът на пристанището, който предвижда строителството на нови контейнерен и ро-ро терминал на острова под Аспарухов мост и нов зърнен терминал в района на Сухото пристанище. Планът е разработен от английската фирма "Посфорд Дювие". Четири години по-късно (26.11.1999 г.) е приет Актуализиран генерален план за териториално развитие на Пристанище Варна до 2020 г. и Стратегическа програма за развитие на пристанището.

В края на 1996 г. България е обхваната от нова икономическа криза и хиперинфлация. Страната е залята от политически стачки, в които активно участват и пристанищните работници, основно от силния докерски синдикат. Освен политически искания протестите на докерите имат и чисто икономически характер - от държавата се иска в структурата на варненския порт да бъде върнато пристанището на ТЕЦ-Варна, което по това време е прехвърлено към Националната електрическа компания. Въпреки тежката икономическа обстановка пристанището успява да

осигури относителна финансова стабилност за своите служители.

Същата година се създава "Пристанище Варна" ЕАД, държавната фирма, с която днес се свързва варненското пристанище.

1998 г. е белязана с нови проблеми за пристанището. Заради неуспешна приватизация фалират или силно намаляват работа някои от големите заводи, традиционни клиенти на предприятието - "Химко" - Враца, "Агрополихим" и "Полимери" - Девня и др. Загубите на порт Варна към средата на 1999 г. достигат застрашителни размери (1,5 млрд. стари лева). Вече на всички е ясно, че е дошло време за решителни мерки.

С тежката задача се заема тогавашният директор Стоян Щумпф. В рамките на половин година са съкратени над 500 пристанищни служители. От дружеството като самостоятелна държавна фирма е отделено "Портови флот-99" ЕООД - звеното, което осигурява буксирната и швартова дейност. Преди съкращенията там работят около 450 души. Последователно се отделят дейностите по столовото хранене, поддържането на чистотата и охраната на пристанището.

Доказателството за правилността на болезнената структурна реформа идва още в края на същата 1999 г. "Пристанище Варна" ЕАД излиза на печалба, въпреки че обработените товари са едва 4,65 млн. т. В последвалите години държавната фирма бележи постоянен ръст. През 2005 г. товарооборотът достига рекордните 8,4 млн. т.

С 2000 г. се свързва един важен факт от реформата в българските пристанища. Приет е "Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България", известен още като "Закона за пристанищата". Основните моменти в него предвиждат отдаването на пристанищните терминали на концесия, а земята и недвижимата собственост на пристанищата се трансформира в публична държавна собственост. По същото време е създадена и Изпълнителна агенция "Пристанищна администрация" със седалище София и териториални звена в Бургас, Варна, Русе и Лом. Основна задача на новата агенция е да събира държавните пристанищни такси, да движи процеса на концесиониране и да инвестира в развитие на пристанищната инфраструктура.

От този момент нататък "Пристанище Варна" ЕАД работи като държавен оператор и се издържа единствено от услугите, които предоставя.

Години на растеж

В зората на новото хилядолетие Пристанище Варна е окончателно стабилизирано. Освен успешните реформи заслуга за това има и подобрената икономическа обстановка в страната. От кризата излизат и основните клиенти на пристанището от девненския промишлен комплекс.

Повишаването на товарооброta и подобряването на финансовия баланс на пристанището създават възможности за закупуване на нова специализирана техника. През 2001 г. пристанището се сдобива с първия си ричстакер марка "Фантуци Реджиани" и 4 американски контейнерни влекачи "Capacity", предназначени за по-ефективната работа на контейнерния терминал. Закупуват се нови кофъчни товарачи "Волво" и "Бобкет" - машини, доказали здравината си през дългогодишната експлоатация в пристанището. Ремонтират се складове, цифровизира се телефонната централа на пристанището, обновяват се офисите и се подобряват битовите условия на труд. Политиката за постоянно обновяване на машинния парк се следва неотклонно и до днес.

През 2001 г. за първи път в пристанище Варна започват да навлизат частните инвестиции.

Смесеното дружество между "Пристанище Варна" ЕАД и фирмите "Юнион Миниер" и "Ойлтанкинг-България" изгражда в района на Варна-Запад първия независим терминал за течни химически товари в Черноморския регион. Общият размер на инвестицията е 13 млн. лв. Построени са 3 танка за сярна киселина с обща вместимост 18000 м³. През ноември същата година с помощта на холандското правителство частната фирма "Гифта" въвежда в експлоатация във Варна-Изток нова зърнотоварна машина, която се експлоатира съвместно.

През 2002 г. светът е обхванат от глобална икономическа рецесия, а курсът на американската валута пада до най-ниските си нива. Въпреки това товарооборотът на пристанище Варна отново бележи ръст (6,5 млн. т), но е отчетен 30% спад на приходите. Основна причина за загубите са курсовите разлики - услугите на пристанището се заплащат в долари. За да се излезе от ситуацията, се предприемат мерки за преминаване към заплащане на пристанищните услуги в евро. В началото на 2003 г. новата пристанищна тарифа е вече факт и като резултат от въвеждането и финансите на фирмата са стабилизирани.

Погледнат глобално, периодът 1998-2002 г. е

показателен най-вече с общото нарастване на товарите - за 4 години това са 2 млн. Т, или иначе казано, ръст от 44%.

Липсата на възможност за разтоварване на жп вагони-зърновози е преодоляна с построяването на модерно зърноразтоварище с оборудване на фирмата "Брюшо", Франция. Инвестицията реално създава възможност за икономическа ефективност на транзитната линия Русе-Варна. През 2003 г., съвместно с изпълнителна агенция "Пристанищна администрация" е разширен и оборудван с ново осветление, бариери и електронни везни за теглене на камиони западен товарен път на Пристанище Варна-Изток.

В същото време се регистрира намаляване времето за обработка на корабите и повишаване производителността на труда. Това е резултат както на подобрената организация на труда и ефективно използване на човешките ресурси, така и на въвеждането на нови машини и технологии за обработка на товарите. Закупени са още кофъчни товарачи, елеватори и лентови транспортьори за насипни товари ("Пауър скрийн"), 2 ричстакера и 4 модерни влекачи за контейнери ("Калмар"). Инвестициите в нова техника достигат своя връх през 2005 г., когато за 2,4 млн. евро е закупен нов мобилен многоцелеви кран "Готвалд" - Германия, с товароподемност 100 т. На официална церемония, в присъствието на представители от фирмата-производител и министъра на транспорта, кранът приема пристанищното си име "Тангра". За последните 22 години това е първият нов кран в Пристанище Варна. Въпреки направеното се изпитва остра нужда от модерни складове и кранове. Все още примитивно се обработват зърнените товари.

Усилията не са насочени единствено към подобряване инфраструктурата и внедряване на нова техника, пряко заета в работния процес.

Варна става първото от големите български пристанища, което получава сертификат (2003 г.) за управление на качеството ISO 9001:2000. Като част от мерките за подобряването на сигурността и контрола на автомобилния трафик, в средата на 2004 г. се въвежда компютризирана система за контрол на достъпа в пристанището. На 1 юли 2004 г. пристанище Варна е сертифицирано по новия Международен кодекс за сигурност на корабите и пристанищата (ISPS Code), въведен след атентатите в Ню Йорк през 2001 г.

Усилията за привличане на нови товаропотоци, приоритет за всички пристанищни дирек-

тори, дават резултат и в рамките на трите последни години до днес, в пристанище Варна-Запад се установяват товарите на "Юмикор" и "Бритиш Петролиум". През 2005 г. е отчетен и ръст на транзитните товари (400000 т). В преходните години такива товари почти липсват.

Анализите показват, че през 2005 г. варненското пристанище е посетено от кораби на над 70 страни. Обработени са 70-75 вида различни товари, чиято структура се запазва относително постоянна през годините - 74% насипни, 8% наливни, 5% генерални и 13% контейнеризирани.

Модел за вътрешната комуникационна политика на фирменото ръководство е поддържането на конструктивни и добри отношения с традиционно силните пристанищни синдикати. Полагат се усилия за повишаване квалификацията и езиковите умения. Всички пристанищни служители са информирани и подготвени за последствията от предстоящите реформи в пристанищния сектор в България. С цел подобряване качеството на работата непрекъснато се търси обратната връзка с клиентите и се вземат под внимание техните препоръки и критика.

Връзката между всички съставни пристанища и отдели се осъществява посредством интегрирана комуникационна и компютърна система. Пристанищната инвестиционна политика продължава да осигурява усъвършенстване на прилаганите информационни технологии. Въведена е Системата за контрол на корабния трафик (VTS), която дава възможност за наблюдение движението на плавателните съдове от Босфора до северната морска граница на България. Благодарение на VTS се подобрява планирането на товарните операции и координацията на пристанището с останалите морски служби.

Реформите в управлението на българските пристанища продължават.

В края на 2005 г. е създадена агенция "Пристанищна инфраструктура", която започва стопанисването на пристанищната публична държавна собственост. По същото време Министерството на транспорта и съобщенията отдава на концесия пристанище Балчик, което до този момент е част от "Пристанище Варна" ЕАД. Концесионирането на отделните терминали е финалният процес от реформите в българските портове, което предвижда нови промени за пристанище Варна.



"Пристанище Варна" ЕАД днес

Въпреки че порт Варна е широко понятие, което включва няколко пристанищни съоръжения, разположени във варненския воден басейн, "Пристанище Варна" ЕАД днес олицетворява всичко онова, което определяме като Варненско пристанище.

Причината е ясна: в състава на фирмата влизат двете най-големи пристанища в района - Варна-Изток и Варна-Запад, които имат специализирани кейове и съоръжения за обработка на всички видове товари. Не маловажен е фактът, че строителството на модерни пристанища край Варна започва именно тук, с изграждането преди 100 г. на днешното пристанище Варна-Изток.

Днес "Пристанище Варна" ЕАД е най-голямата българска пристанищна компания, обработваща повече от 8 млн. т товари годишно. Има 32 корабни места, обща дължина на кея 5601 м, открити складови площи 240 800 м², закрити складове 77 500 м² и максимална дълбочина 11,5 м, а също и танкове за съхранение на течни химически продукти с капацитет 28 000 м³. С модерното си оборудване, отличните транспортни връзки, жп ферибот и кръстопътното местоположение пристанището е удобен мост за товаропотоците между Европа, Русия, Украйна, Кавказкия регион, Средна Азия, Средния и Далечен Изток.

"Пристанище Варна" ЕАД се състои от две основни съставни пристанища - Варна-Изток и Варна-Запад.

Пристанище Варна-Изток, разположено непосредствено до центъра на морската столица, е главна врата за българския износ на зърнени храни и оживен контейнерен пункт. Тук е единственият български морски пътнически терминал.

Варна-Запад е най-модерното и перспективно пристанищно съоръжение. Намира се на 30 км от град Варна, на западния бряг на Белославското езеро. Непосредствената му близост до химическите заводи на град Девня, позволява директно претоварване на корабите по схемата завод-кораб. Варна-Запад притежава най-съвременни технологични линии за претоварване на сода, химически торове, цимент, въглища, руди, фосфорити, кварцов пясък и течни химически продукти. В пристанището са разположени най-голямата контейнерна и ро-ро площадка по северното българско крайбрежие.

Днес, със своите специализирани кейове, непрекъснат режим на работа и видеонаблюдение, Пристанище Варна предлага широка гама надеждни услуги на своите клиенти, а с реализираните обеми на сухи товари е безспорен лидер в България. По всичко личи, че тази тенденция ще се задържи и занапред.





Военноморският "БРИЗ" е вече традиция



Когато през 1993 г. националното военноморско учение "Бриз" бе отворено за чуждестранни участници, някои журналисти определиха това събитие като "вятър на промяната". Такова определение бе напълно обосновано. С това и със следващите издания на "Бриз" българските ВМС показаха на дело, че са първопроходци в евроатлантическата интеграция на България. Днес, когато страната ни е пълноправен член на НАТО и

бъдещ член на Европейския съюз, военноморският "Бриз" е вече утвърдена традиция и поредно доказателство за това, че България продължава да бъде фактор на стабилност в региона.

За участие в единадесетото издание на "Бриз" във Варна пристигнаха бойни кораби от Гърция, САЩ, Турция и Франция, щабни офицери от Гърция, Испания, САЩ, Турция и Украйна. В първата част на учението се вклю-

чиха и шест кораба от Втората постоянна група противоминни кораби на НАТО в състав от шест кораба от Германия, Гърция, Испания, Италия и Турция. От наша страна участваха 25 бойни и спомагателни кораби и катери, вертолет и група от специалните части на ВМС. В учението участваха над 1800 офицери, старшини, матроси и граждански лица от девет държави (720 от тях бяха чужденци), акредитирани бяха 95 журналисти.

Добре свършената работа по време на планиращите конференции даде възможност от 29 юни до 8 юли 2006 г. не само да бъдат безупречно изпълнени всички епизоди, но и да бъдат установени както професионални, така и лични контакти по време на многобройните работни срещи, брифинги, конференции, състезания и културни прояви. А това е доказан способ за утвърждаването на взаимните връзки, доверието, военноморското сътрудничество и сигурността в региона.

Всяко голямо военно учение е своеобразно училище за всички участници, които се обогатяват взаимно чрез обмен на информация и фактически съвместни действия. Целта на "Бриз 2006" бе да се подобри оперативната съвместимост и взаимодействието между военноморските сили, участващи в учението чрез разиграване на операция в отговор на криза. Ръководител на учението бе командващият Военноморските сили контраадмирал Минко Кавалджиев, а многонационалното тактическо съединение на море бе командвано от капитан I ранг Румен Николов - командир на Военноморска база Варна. На предишния "Бриз" капитан I ранг Румен Николов бе началник на бреговия щаб на учението.

На какъв тактически фон се развива основните сценарии и епизоди? Беше използван фиктивен сценарий за провеждане на операция "GOOD WIND" в отговор на криза, която е с мандат на ООН. Обстановката по учението бе разработена като продължение и развитие на сценария, отработен по време на "Бриз 2003" и "Бриз 2005". Използван бе въображаемият остров Вити Леву, в района на западната част на Черно море, на около 70 мили източно от нос Емине, на който са разположени двете

държави Грийнленд и Амбърленд. Те са в конфликт помежду си заради опитите на северозападната територия на Грийнленд да се обяви за независима. Благодарение на усилията на ООН и Организацията за сигурност и сътрудничество в Европа се постига временно прекратяване на военните действия. С мандат на двете международни организации се сформират многонационални съвместни обединени сили BZFOR, които за 6 месеца осигуряват примирието. След неговото нарушаване ООН удължава мандата на BZFOR с една година.

Единадесетият "Бриз" се отличи от предшествениците си с възможно най-широкото участие на правителствени и неправителствени организации, институции и ведомства в целия процес на планиране, подготовка и ръководство на учението. Това пролича още в първите епизоди, които преминаха в брегови условия. Влекачът "Кокаб" на Параходство "Български

морски флот" изигра ролята на кораб със специален режим, потенциален обект на терористична атака. След сигнал от Морската администрация за евентуално поставена мина на дъното на корпуса специализирани екипи на Граничната полиция извършиха подводно обследване на влекача. В епизода по оказване



не на помощ на хора в сграда, където бушува силен пожар, се проявиха както специалните екипи на Националната служба "Пожарна безопасност и защита на населението", така и моряци от турските и френските ВМС. Гриките за "пострадалите" бяха поети от доброволците на Българския червен кръст.

Взаимодействието между Военноморските сили и Българския червен кръст бе демонстрирано и по време на учебната евакуационна операция, която се разигра на плажа на варненския квартал "Аспарухово". Тук група бежанци бяха превозени от средния десантен кораб "Сириус" до необорудвания бряг, транспортирани с военни автомобили до изграден базов лагер и посрещнати от доброволците - червенокръстци. В деня на своя национален празник - 4 юли, антитерористи от екипажа на "Нортланд" - кораб от Бреговата

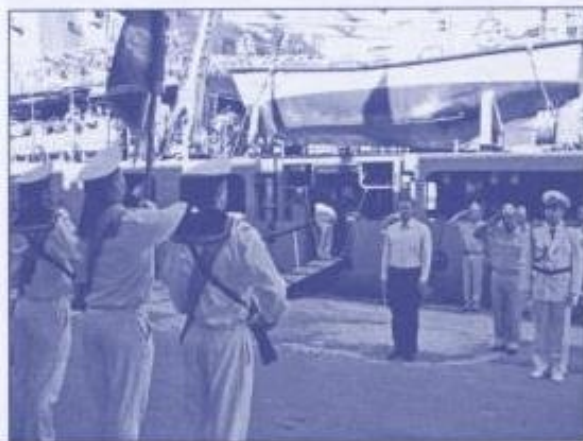
охрана на САЩ, осъществиха показно занятие по проверка и задържане на екипаж със съмнително поведение в района на оживено пристанище. И този път корабът, на борда на който се разигра епизодът, бе на Параходство "БМФ", този път - представителният катер "Атанас Димитров".

След приключването на предпоходната подготовка многонационалното оперативно съединение под командването на капитан I ранг Румен Николов пое курс към открито море. Флагмански кораб, на борда на който започна работа щабът на съединението, бе фрегатата "Смели" с командир

капитан III ранг Георги Пенев. На море тактическите групи изпълниха поредица от задачи. Преходът до полигоните за фактическо използване на оръжието бе извършен с тактическо маневриране, разкриване на надводната обстановка и свързочни учения. След това сериалите започнаха да се редуват с

нарастваща интензивност между отделните епизоди. След като турската подводница "Батрай" успя да "изчезне" от хоризонта, започна противоподводното учение, в което участие взеха българските фрегати "Смели" и "Дръзки", турската фрегатата "Барбарос" и българската корвета "Бодри".

В учението по защита от терористична атака важна роля бе отредена на българските ракетни катери "Светкавица" и "Ураган" и на гръцкия ракетен катер "Плотархис Блесас". Тук пролича и опитът на екипажа на "Норланд". Бординг - група от американския кораб умело взаимодейства с нашата ракетна корвета "Мълния". Много добри резултати бяха постигнати и по време на артилерийската стрелба по въздушна цел. Въпреки неблагоприятното време, планираните нормативи за изпълнението на задачата за приемане и предаване на товари на ход и за оказване на помощ на "авариал" кораб бяха изпълнени. Отличиха се екипажите на фрегатите "Смели" и "Барбарос". На море успешно бе проверена и новополучената във ВМС сили нова комуникационна техника. Тактическите групи на противоминните кораби също изпълниха всички поставени задачи.



Въпреки че отделни елементи от учението на море бяха вече отработени на "Бриз 2003" и "Бриз 2005", управлението на такова разнородно многонационално оперативно корабно съединение и този път се оказа сериозно предизвикателство пред неговия командир и подчинения му щаб. Участието на многонационален военноморски компонент в отговор на криза включва различни варианти на управление на силите. На "Бриз 2006" тези варианти трябваше да се съчетаят и с постигането на стандартите, определени от военните цели за оперативна съвместимост. А тези неща

не се изучават във военноморските академии. Затова няма да бъде преислено, ако се каже, че и на това учение бе написана част от една нова лекция за бъдещите академици, проверена от действията на многонационалното формиране, командвано от капитан I ранг Румен Николов.

Резултатите от такова учение като "Бриз 2006" не можеше и не биваше да останат само затворени между папките на разбора и в архивите на щабовете. Участието на формирования и специалисти от толкова много и различни институции и организации налагаше постигнатото да се покаже пред ръководителите им, за да бъде постигнатото разширено, подобро и усъвършенствано не само по време на следващото учение, но и да се приложи на практика при необходимост. Денят за показ пред официалните гости не бе само протоколно мероприятие, а още по-малко весела морска разходка. Контактите между ръководителите по време на взаимодействието на екипите на море и на брега преодоляват бюрократичните и административните бариери, а присъствието на военните аташета, акредитирани у нас, показва откритостта в действията и намеренията на политическото и на военното ръководство на Българската армия. Съчетаването на всичко това с плаването на 52 акредитирани журналисти е най-добрият начин за информирането на българския данъкоплатец как се изразходват средствата от военния бюджет.

Денят за показ започна в района на Морска

гара - Варна, с военен церемониал по посрещането на министър-председателя Сергей Станишев, придружаван от министъра на отбраната Веселин Близнаков, началника на Генералния щаб на Българската армия генерал Златан Стойков, генерали и адмирали, ръководители на граждански институции и неправителствени организации. По заповед на ръководителя на учението контраадмирал Минко Кавалджиев бе дадено началото на първия епизод. От борда на спомагателния кораб "Капитан I ранг Димитър Добрев" гостите наблюдаваха оказването на помощ на кораб, търпящ бедствие в пристанище. На борда на влекача "Фекда" - собственост на Параходство "БМФ", избухна "пожар". Само след няколко минути към него подходижа противопожарния кораб на ВМС "Ахелой" и влекачът на Параходството "Кокаб".

На брега действаше специализиран екип от НС "Пожарна безопасност и защита на населението". За броени минути "пожарът" бе потушен.

При маневрирането на "Капитан I ранг Д. Добрев" за излизането от пристанището и при прехода му до района на следващия епизод, фарватерът пред него бе проверен за наличие на мини от базовия миночистач "Шквал". Получен бе сигнал, че предстои задържането на "кораб-нарушител на ембарго". Пред официалните гости тактическата група ракетни катери с командир капитан I ранг Красимир Захов спря "нарушителя", чиято роля бе изпълнена от средния десантен кораб "Сириус". "Лоши" метеорологични условия не позволиха прехвърлянето на групата за задържане по море с лодки, поради което бе взето решение това да стане с помощта на вертолет от Военноморската авиобаза. Група от специалните сили на военния флот, водена от капитан Михаил Арабаджиев, и вертолет Ми-14 с командир майор Стоян Пенчев демонстрира бързина и ловкост при неутрализирането на съпротивата на лица от екипажа, нарушил ембаргото.

Веднага след епизода за задържане на кораба, нарушил ембарго, двойка щурмови само-

лети Су-25К от 22-ра авиационна база на Военновъздушните сили учебно атакува надводните кораби. Водач на двойката бе първокласният летец майор Михаил Михайлов. Това бе само прелюдията към най-шумната част от цялото учение - артилерийската стрелба по въздушна цел. Тактическата група надводни бойни кораби с командир капитан I ранг Спас Борисов маневрира за отклоняване от атаките на въздушния противник и се престрои в строй "килватер". Въздушната цел бе имитирана от парашутна мишена "ФЛГ",

изстреляна от патрулната корвета "Бодри". Трасетата от изстреляните снаряди показаха висока точност в стрелбата на артилеристите.

Най-шумната част от учението бе последвана от най-красивата: военноморския парад. Преминавайки на курс, успореден на курса на "Капитан I ранг Д. Добрев", бойните кораби отдадоха почести на

старшите военни началници и на високопоставените гости. Парада поведе флагманският кораб на многонационалното оперативно съединение фрегата "Смели". Втора поред бе турската фрегата "Барбарос" - най-големият боен кораб, участвал в учението. Трета бе наскоро приетата в състава на българските Военноморски сили фрегата "Дръзки" - най-големият наш боен кораб. Екипажът на "Норланд" - кораб от Бреговата охрана на Съединените щати, също дефилира със самочувствие - неговите екипи демонстрираха висок професионализъм както на море, така и на брега. С много добри изяви в няколко сериала се отличи и екипажът на патрулната корвета "Бодри" - най-малкия кораб от тактическата група с командир капитан I ранг Спас Борисов.

Флагман на тактическата група с командир капитан I ранг Красимир Захов бе ракетната корвета "Мълния". След него бе гръцкият ракетен катер "Плотархис Блесас" - активен участник в епизода по задържане на кораб-нарушител. Българските ракетни катери "Ураган" и "Светкавица" недвусмислено показваха с имената си на борда за оръжията, с които разполагат като отговор на евентуален агресор.



И на "Бриз 2006" пролича добрият синхрон между ВМС и Морската администрация. На борда на кораба за високопоставени гости имаше възможност да се види един нов резултат от това взаимодействие: системата за контрол върху корабоплаването бе допълнена с военна информация и подпомогна щаба на учението за вземането на бързи и ефективни решения. Взаимодействието между ВМС и Морската администрация бе демонстрирано и по време

на епизода спасяване на бедстващи хора на море. Тук основните действащи лица бяха екипажите на бързоходния спасителен катер "Тангра 2" на Морската администрация и на водолазния катер № 223 от ВМС. Когато "Капитан I ранг Д. Добрев" пое курс към брега, на борда му се състоя кратка церемония. Министърът на отбраната Веселин

Близнаков връчи плакети на военни аташета, наблюдавали епизодите и на командира на кораба-домакин старши лейтенант Ивайло Шопов.

По-късно VIP-гостите наблюдаваха моторен катер с 15 "чужденци", които са напуснали остров Вити Леву по море и търсят закрила на територията на Република България. При патрулиране в международни води корабите от многонационалното формирование откриха катера и го съпроводи до границите на териториалните води на страната ни. Тук те го предадоха на катерите на Граничната полиция, които прехвърлиха група за проверка на бежанците и съпроводи техния плавателен съд до пункта за първоначален прием на българския бряг.



В приемния пункт се извърши лична проверка, проверка на багажа, медицински филтър, проведе се индивидуална беседа и се оказа психологична помощ, на бежанците се предостави храна и хигиенично-санитарен пакет, осигури им се временен подслон. "Бежанският" епизод приключи с демонстрацията на работата на съвместната военна комисия за помиряване на враждуващите страни.

С изпълнението на поставените към участниците в учението задачи беше постигнат синхрон между взаимодействащите институции и ведомства: ВМС, Държавната агенция по бежанците, Българския червен кръст, изпълнителните агенции "Морска администрация", "Пристанищна администрация", "Рибарство и аквакултури", Пристанище Варна, Параходство

"БМФ", Гранична полиция и НС "Пожарна безопасност и защита на населението".

По сценарий "Бриз 2006" завърши с хелиенд. А дали на практика всичко това наистина би могло да има щастлив край? Положителният отговор на този въпрос може да дойде само тогава, когато всички епизоди и процедури, за които ви разказахме в този филм, станат практика във взаимодействието между институциите и организациите, отговорни за всички аспекти на националната сигурност в нейните морски аспекти. И това със сигурност ще стане, защото, както казахме в началото: "Бриз" е вече традиция.

**Капитан II ранг от резерва д-р
Атанас Панайотов**



Участие на фрегата "Смели" в активацията на BLACKSEAFOR 30.07. - 24.08.2006 г.

Задграничният поход на кораба, под командването на капитан III ранг Георги Пенев, започва на 30 юли с преход до руското пристанище Новорусийск, където корабът застана на 01 август.

Фактическото участие в активацията на BLACKSEAFOR е от 01 август до 22 август и ще протече в следните етапи:

- 01 - 08 август - визита в Новорусийск. Смяна на командващите BLACKSEAFOR. Подготовка на корабите за бойна подготовка на море;
- 08 - 11 август - бойна подготовка на море на прехода към пристанище Севастопол;
- 11 - 15 август - визита в Севастопол;
- 15 - 18 август - бойна подготовка на море на прехода към пристанище Батуми;
- 18 - 22 август - визита в пристанище Батуми. Разбор на активацията;
- На 22 август след парад на корабите ще се разформира BLACKSEAFOR.



Походът ще завърши с прехода Батуми - Варна. Корабът ще застане във Варна на 24 август. Домакин на активацията е Руската Федерация. Командващ на BLACKSEAFOR ще бъде офицер от руските ВМС.

Целта на активацията е да допринесе за добрите отношения между черноморските държави, за укрепване на мира и стабилността в черноморския регион, за успешните бъдещи съвместни действия на кораби на страните участнички.



Регове от вековна история

Навършват се 127 години от създаването на Военноморските сили на Република България

Началото на изграждането на Българския военен флот, който е част от въоръжените сили на Княжество България, е поставено през май 1879 г. Тогава руският комисар в България княз А. И. Дондуков-Корсаков предприема първите стъпки за неговото формиране. Руският черноморски флот дарява на България 3 парахода, една шхуна и 7 парни катера. В Русе е оборудвана ремонтна работилница, а малко по-късно руснаците подаряват на новоосвободената страна още един параход. Военното министерство на Русия дава разрешение на българска служба да постъпят руски доброволци. Командирът на Дунавската флотилия определя за целта 7 офицери, 58 подофицери и матроси. Сред тях са морските офицери кап. лейт. А. Е. Конкеевич, лейт. П. К. Леонтиев, лейт. В. Н. Шишманов, лейт. Д. Маврокордато, лейт. П. П. Федосеев, лейт. М. Я. Бал и инж. механик П. А. Машнин-Батюшкин.

Създаването на Българския военен флот става на 31 юли (12 август) 1879 г. в Русе. При тържествена обстановка корабите заменят руския военноморски флаг с български.

Създаването на военен флот в младата ни държава е едно от големите събития, които доказват, че се възстановява българската държавност. Затова тържеството в Русе предизвиква сред населението силни чувства на патриотизъм и национална гордост.

Създаването на флота е свързано с името на кап.-лейт. Александър Конкеевич

Той първи командва флота от 1879 до 1883 г. Под негово ръководство се разширява материално-техническата база, усъвършенства се организацията и се слага началото на първото техническо учебно заведение в България. Това става на 9 януари 1881 г., когато при флота е открита Машинна школа за подготов-

ка на изпълнителски технически персонал за корабите и Арсенала. Тази дата се счита за рождена на Висшето военноморско училище "Н. Й. Вапцаров", 125-годишнината на което чествахме на 9 януари 2006 г.

Първият началник на школата е руският инженер-механик П. М. Изотов.

От 1879 г. България вече има военен флот. През годините по наша или по чужда воля той се изменя количествено и качествено. Има различни наименования, структура, организация на корабите, бреговите батареи и други части. Развитието му е съпътствано и от успехи, и от разочарования. Създава своя бойна история и опитни професионалисти, всеотдайни кадри за военните и търговските кораби и поделения.

В периода от 126-годишната си история Военният флот на България трябва да преодолява многократно държавни и вътрешноведомствени противоречия на тема "Да бъде или да не бъде"? Но той оправдава съществуването си при охраната на водните ни граници - на Черно море и на река Дунав.

В развитието на военния флот нашата страна винаги е търсела външни сили, които да поемат основната тежест в изграждането му. Затова нашият военен флот от 1879 г. и досега винаги е зависим от други държави. Създаден е с добрата воля и помощ от Русия. По-късно се развива под диктата на Франция и на Германия. От 1947 г. отново се възражда по волята на големите икономически възможности и щедростта на Съветския съюз.

Най-пълноценно е развитието на флота от 1947 до 1990 г.

Условно тези години могат да се разделят на три периода:

За първия период (1947-1958 г.) е характерно безвъзмездното получаване на кораби и въоръжение. С тях се изграждат корабните и

бреговите дивизии, организационно обединени в бази (бригади), полкове и подразделения. С това се полагат основите на съвременния военен флот. Общо са получени 56 бойни единици (ескадрен миноносец - 1, големи преследвачи на подводници - 4, малки преследвачи - 10, подводни лодки - 3, торпедни катери - 20, миночистачи - 6, стражеви кораби - 2, бронекатери - 10). Получени и въведени в строя са 15 брегови батареи, построени са 6 малки десантни кораби.

През втория период (1958-1980 г.) става превъоръжаването на силите на флота с качествено ново следващо поколение въоръжение, нови типове кораби и брегови части. Получени и построени са 62 бойни единици: противолодъчни кораби - 12, торпедни катери - 6, ракетни катери - 6, подводни лодки - 2, миночистачи - 6, противолодъчни вертолети - 5 малки десантни кораби - 24, вертолет за наблюдение - 1. Получен е и първият брегови ракетен комплекс, който през следващия период е заменен с по-нови съвременни мобилни комплекси, видове и типове ракети.

През третият период (1980 - 1990 г.) бойните възможности на военния ни флот се разчитат като част от състава на Обединения черноморски военноморски флот. През този период са получени 23 бойни единици (подводни лодки - 2, средни десантни кораби - 2, малък ракетен кораб - 1, противолодъчни кораби - 2, стражеви кораб - 1, миночистачи - 10, противолодъчни вертолети - 5). Новите кораби пристигат с по-добри зенитни и корабни установки, с нови ракетни системи, реактивни бомбометни установки, самонасочващи се електрически торпеда и други елементи от въоръжението им.

От разгледаните три периода в развитието на ВМС се вижда, че като цяло във времето от 1980 до 1990 г. той е най-голям, модерен, пълен с различни проекти съвременни кораби. Достигнато е равнище на пълно разгръ-

щане на родовете сили и ефективна за ръководството и управлението организационна структура - самостоятелно и в състава на Обединения черноморски военноморски флот. Флотът притежава мощен ракетен и торпеден залп, добра противовъздушна отбрана и пълноценно изпълнение на останалите видове отбрани и защиты в операционната зона.

Този флот е гордост за служителите в неговите редове - адмирали, офицери, старшини и многобройните наборни матроси.

Военноморските сили са гордост за нашата страна

В навечерието на празника на Военноморските сили ние, воините от запаса, дали своята младост и сила в редовете на флота, с радост можем да отбележим, че високият професионализъм и любов към морската служба са се запазили в тези, които служат сега. С интерес следим закупуването и началото на строежа на нови бойни кораби, защото този е пътят за запазване и повишаване боеспособността на Военноморските сили.

Ние, членовете на Съюза на офицерите и сержантите от запаса и резерва, отправяме най-сърдечни пожелания за успехи на нашите Военноморски сили и добрини за личния им състав.

Дълбоко вярваме в бъдещето на нашата татковина Република България, в бъдещето на Военноморските сили. И не само на думи, при визити и в празнични послания "с потупване по рамо", а наистина!

Честит празник!

Вицеадмирал о.р. Илия Попов
Председател на Общинския съвет
на СОСЗР - Варна



Годишно отчетно-изборно събрание на Асоциацията на Възпитаниците на Морско училище

На основание чл. 26 ЗЮЛНЦ АВМУ проведе годишното си отчетно-изборно събрание на 10.07.2006 г. в зала "Вапцаров" на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" при следния дневен ред:

1. Отчетен доклад за дейността на АВМУ за периода 2005-2006 г.
2. Доклад на Контролния съвет на Асоциацията и освобождаване на УС от отговорност.
3. Приемане бюджета на АВМУ за 2006 г.
4. Избор на нов УС и Контролен съвет.
5. Разни.

Тъй като отчетният доклад бе раздаден предварително на всички членове, Председателят, кап. Тухчиев, направи кратко експозе, като очерта най-главните направления в работата на членовете през юбилейната година. Подчертано бе, че е извършена огромна работа, благодарение както на УС, така и на членовете на секциите в градовете Варна, Русе, Бургас, Ловеч и София. Гаранция за това са грандиозните успехи и високите оценки, дадени от Президента на Р България - г-н Георги Първанов, Министъра на отбраната г-н Веселин Близнаков, представители на ГЩ на БА и други високи гости.

В своите изказвания членовете на АВМУ потвърдиха казаното в доклада за съзидателна-

та дейност, свършена през годината. Част от изказалите се направиха конкретни предложения за подобряване работата, които ще бъдат взети под внимание от новото ръководство.

На проведеното гласуване за нов УС бяха избрани:

1. бр. адм. Георги Георгиев - ГлЩ на ВМС
2. кап. Георги Генчев - БМФ ЕАД
3. о.р. вицеадмирал Илия Попов - СОСЗР
4. о.р. кап. I ранг Михаил Йонов - ВВМУ "Н. Й. Вапцаров"
5. к.д.п. Продан Раданов - "Зодиак Мери-тайм"
6. кап. Петър Тухчиев - "Навибул Холдинг" АД
7. кап. I ранг Станко Станков - Началник ВВМУ "Н. Й. Вапцаров"

Бе избран и нов Контролен съвет в състав:

1. к.д.п. Красимир Тодоров - Пилотска станция - Варна;
2. к.д.п. Богдан Богданов - ИА "Морска администрация";
3. к.д.п. Димитър Димитров - БАМК;

На заседание на УС на АВМУ от 25.07.2006 г. за председател на АВМУ единодушно бе избран кап. Петър Тухчиев.





65 години от героичния подвиг на екипажа на м/к "Княгиня Мария Луиза", спасил град Пирея от гибел

В своята история българското морячество има много героични подвизи, но в тяхната поредица открояващ се е спасяването на град Пирея от гибел с цената на живота на по-голямата част от екипажа на м/к "Княгиня Мария Луиза" и неговия капитан Иван Томов.

На 28 май 1941 год. параходът "Княгиня Мария Луиза" под командването на капитан Иван Томов пристига в Пирея и започва да разтоварва боеприпаси и варели с бензин. В 06.30 на 30 май дежурният моряк Васил Илиев забелязва гъст червен дим, който излиза от дъното на един от хамбарите. Екипажът е вдигнат по тревога и се опитва с вода да гаси пожара, но вследствие на това бензинът се разгаря още повече. Напразни са опитите и на гръцките пожарникари да загасят пожара, който се разраства и застрашава да обхване съседните кораби и пристанищните складове, които са пълни с горива и боеприпаси. Взривяването им застрашава с унищожение гр.Пирея. Тогава капитанът на кораба и началникът на пристанището вземат решение горящият кораб да бъде изтеглен в открито море. На борда на кораба "Княгиня Мария Луиза", по заповед на капитан Иван Томов, остава командният състав и по желание трима от изпълнителния състав. С помощта на буксири параходът е изтеглен от пристанището и на собствен ход продължава в Атинския залив до момента, в който започват експлозиите, които потапят кораба. Пристанището и градът са спасени от опустошение, но с цената на геройската гибел на капитан Иван Томов и останалите 6 човека от екипажа:

- Георги Бабев - първи помощник капитан
- Петър Чаръкчиев - втори механик
- Стамен Захариев - радиотелеграфист
- Георги Винаров - масльончик
- Георги Кръстев - масльончик
- Тодор Стойнов - помощник готвач.

Капитан Иван Томов и споделилите участва му български моряци оставят един от най-достоините примери на героизъм не само в морската история на България, а и на европейското и световно морячество.

Аналогичен случай има и през Първата световна война. В залива на град Халифакс, Канада, през м. декември 1917 год., при сформирването на поредния конвой за Европа, поради грешка в действията на пилотите и капитаните на два от корабите същите се сблъскват. Празният кораб потъва, а натовареният кораб с боеприпаси, изоставен от екипажа и полота, горящ се сблъсква в кея на пристанището. Корабът се взривява, а от детонацията се взривяват боеприпасите и горивата в пристанищните складове. Трагедията е неопишуема. Загиват 2 000 човека и изгаря почти целият Халифакс.

Във връзка с годишнината от героичната гибел на екипажа на м/к "Княгиня Мария Луиза" и неговия капитан Иван Томов групата общински съветници от "Коалиция за Варна" на 21 април т.г. предложи на председателя на Общинския съвет г-н Борислав Гуцанов:

1. Да предложи на Председателя на Народното събрание на заседание на 30 май или близка до този ден дата с едноминутно млчание да бъде почетена паметта на българските моряци.
2. Българският парламент да предложи по подобен начин да бъде почетена паметта на българските моряци и от Европейския парламент.
3. Министърът на транспорта и съобщенията да предложи на Правителството 30 май да бъде обявен за ден на морските спасители и издигне паметник в един от градовете Варна или Бургас.

Адмирал Христо Контров

Бивш командващ на ВМС на Р България



Сто и петдесет години от възстановяване на светенето на фар Шабла

На 15 (27) август 1856 година фар Шабла не започва да свети изобщо, а започва да свети като модерно светещо навигационно съоръжение. На кратко този фар може да се опише с няколко най: той е най-северният, най-източният, най-старият, с най-висока кула. Допускат се най-много грешки при датировката на строежа и той е най-експлоатираната тема на морска тематика по Нова година и морски празници. За най-голям ужас на читателите, ние с моя колега и приятел Нанчо Нанев ще започнем историята от Троянската война, защото тя е в основата на нашата история.

Малко предистория

В записията да се издирят колкото се може повече исторически факти за фара се изпускат **ОБСТОЯТЕЛСТВАТА**, поради които малкият залив на юг от фара още в дълбока древност е наречен Карийско пристанище (Карон лимен), а по-късно на брега му се появява и "огнева стража" - предвестник на съвременните фарове. С опожаряването на Троя вече нищо не може да спре гръцката експанзия във все още негостоприемния Понт, но истински колонии се появяват около пет века по-късно. Първата от тях - Истрос, се появява в 657/656 г. пр.Хр. на морския бряг, в сегашното румънско езеро Синое, само на 120 километра от нос Шабла. Десет години по-късно в устието на Днепър е основана и Олбия. Само по северозападния бряг на Понта и Крим са съществували над петнадесет старогръцки града или просто селища. Показателното тук е, че първите колонии се появяват в район, богат на пшеница, пасища и риба, която, колкото и да е странно, много се ценяла в древна Гърция. Античният географ Страбон изрично отбелязва в своята "География" за богатия улов на скумрия и паламуд в Черно море. Всичко това обаче трябвало безопасно, евтино и най-важно бързо да стигне до континентална Гърция. На тези условия отговарял

единствено превозът по море. За натоварения трафик край Карон лимен или нос Шабла ще си послужим отново с данните, оставени ни от Страбон. Според него владетелят на Боспорското царство Левкон (ок. 240-230 г. пр.Хр.) изпратил от подчинения му град Феодосия (Крим) в Атина 2 110 000 медимна пшеница! Един медимн се е равнявал на 52,53 кг, а цялото количество зърно възлизало на 110 313 тона! Пак от Крим към античния свят тръгвали промишлени количества солена риба, която жителите на град Херсонес (дн. Севастопол) отглеждали в специални езера. Дори количество пшеница да е завишено сто пъти, като се има предвид, че тогавашните кораби рядко са били над 10 тона товароподемност, трафикът пред нос Шабла е наподобявал този в Ла манш. Още повече, че навигацията в Черно море тогава е продължавала около 90 дни. Според древните автори през зимата Понта бил като пустиня.

Въпреки благоприятните течения в северозападната част на Евксинския Понт античните мореплаватели от района и от Крим се държали настрани от брега поради плитчините и липсата на ориентири. Поради това за всички, които идвали от север и североизток, брегът на Шабла бил първата суша, която виждали след няколко дни. Това с обратен знак важело и за мореплавателите, идващи от юг и плаващи на север и северозапад. За тях този бряг бил последната суша за следващите 2-3 дни. За мореплавателите, плаващи от Босфора директно към северозападния Понт, Карон лимен бил единствената спирка. Според Л. Божков те били 30-35 часа на море, за да избегнат пиратските свърталища по западния бряг на морето. Произходът на имената на заливите Силистар, Листи, Зигра и Парашкева по нашия бряг говорят недвусмислено за съществуващото крайбрежно пиратство. Дори старото име на залив Болата-Муху лиман (Закътано пристанище) може да се преведе като "Закътано свърталище". Така по силата на географското си положение малкият Карон ли-

мен става най-важното транзитно пристанище на западния бряг на Евксинския Понт. А оттук до идеята за

светеш навигационен знак

не е далеко. Навигационни светлини по този нисък бряг винаги са били от голямо значение за мореплавателите. Според Страбон на север съществувала така наречената кула на Неоптолем. Тя се издигала на морския бряг в устието на река Тира (дн. Днестър). Според руския съветски палеогеограф Михаил Агбунов кулата е построена около V в. пр.Хр. и освен като укрепление се използвала да "носи" огън, служещ през нощта от корабите за ориентир. На около 300 метра пред нос "КП-то" северно от нос Шабла по сведения на водолази на дъното има мраморни колони. Пак оттам е извадена стилизирана мраморна глава на кукумявка, символ на богинята Атина. Според археоложката Горана Тончева през елинистичната епоха тук вероятно е горял навигационен огън. Споменатият нос не е избран случайно - с него завършва рид, издигащ се на близо 20 метра над морето, най-високата точка в района.

По време на римското владичество пристанището продължава да се използва и тогава вероятно е изградена малка крепост, частично разкопана от археолога Сергей Торбатов през 1995 година. Римляните очистили морето от пирати и морската търговия процъфтявала. Маршрутите на корабите си оставали същите и може би целта на крепостта е била точно тази-да осигури от брега Карикус портос, както се е наричало вече пристанището, и вероятно да поддържа "огнева сгража" и да събира такси. Поради сложния характер на навигацията на север и северозапад "фарове" вероятно е имало и на други места, но времето и морето са ги заличили. Нахлуването на варварските народи от север заличава римското присъствие в района, а за останалото се е погрижило морето. Брегът на север от носа се руши със скорост повече от 0.5 м годишно. Пристанището обаче остава, то е използваемо и дошлите тук прабългари, страхувайки се от византийски десант, настаняват на брега конна част от тежко въоръжени бойци, командвани от багатур багаин (стотник). Един инвентарен надпис гласи: "Багатур багаина има ризници всичко 53 и шлемове 45". Заливът продължава да бъде транзитно пристанище, за което говори дребна медна монета на град Херсонес (дн. Севастопол), сечена при император Михаил (842-867). Такива монети не са

били ползвани за международни сделки и вероятно са пренесени дотук от обикновените моряци. Заливът се използва като пристанище до X век, когато носът на север бил "съсен" от абразията и не давал вече достатъчна защита от вълните.

Тези векове от историята на нос Шабла са тъмни в буквален и преносен смисъл, докато проблясва един светъл лъч. В средновековните италиански портулани (лоции), имащи за основа гръцки, се появява пристанище Селуда или Селадико. Наименованието има за основа старогръцката дума "селас" - светлина, лъч, факел, светило. Първата форма е в умалителен вид, докато втората значи "(мястото) със светило, лъч, факел" т.е. "фарово място". Именно това наименование впоследствие става Лаксилутико, Лавелизо, Лозилутико и т.н. и е преведено от "италиано-гръцки" като "Млечна светлина". Според Александър Кузев, археолог от Варненския регионален музей, това наименование се е появило по време на византийското владичество по българските земи и съвсем сигурно показва, че там е имало светещо навигационно съоръжение. Според местните жители "селадико, силутико" се нарича споменатият по-горе нос "КП-то". Следва отново една дълга пауза от около 600 години, когато се появяват данни за

истински фар

с фарова кула, документиран и най-важното, стоящ и досега. Френският пътешественик Шарл дьо Пейсонел, посетил района на Ханлар (Шабла) през 1756 година, не споменава за никакъв фар, докато австрийският офицер Венцел фон Броняр през 1786 година докладва съвсем друга обстановка. Според него тук вече е издигнат фар поради честите крушения, които ставали в района на носа. Тук на преден план излиза отново въпросът с датата на построяването на фаровата кула. Точка на въпроса според нас слага едно съобщение на французина Ксавие Омер дьо Ел от 1852 година, посетил изоставения фар четири години по-рано. Според дьо Ел в сградата бил зидан камък, който носел датата 1182 от мюсюлманското летоброене-хиддра. Тази дата неправилно е приведена от инж. Божков към 1804 година сл.Хр. и се тълкува от изследователите като някакво междинно възстановяване на светенето на фара. Датата 1182 от хиддра се привежда към християнското летоброене по специална формула и отговаря на 1769/70 година. Тази неточност се появява от

разликите на дните в лунарната (мюсюлманска) и слънчева (християнска) година, съответно 354 дни и 365 дни. В една християнска година може да има една цяла мюсюлманска и началото и края на други две -такъв случай имаше след 2000 година. Има данни, че още преди построяването на фара тук е съществувала система от светещи навигационни знаци, означаващи плитчините и рифовете на север от нос Шабла. По брега от Вама Веке в Румъния до Шабла по носове и височини се издигат островърхи могили с надморска височина не по-малко от 20 метра. Могилата край Вама Веке е 49 метра висока, но там брегът е и най-нисък. Най-показателно е името на могилата между селата Крапец и Дуранкулак - "Гемиджия"- "гемиджи" на турски значи "моряк, навигатор". Редицата от могили свършва северозападно от нос Шабла с могилата Сиври юк с височина 36 метра над морето, толкова колкото е сега светлината на фар Шабла. Новият фар най-вероятно е построен заради войната на Русия с Турция от 1786-1774 година за излаз на Черно море. Вероятно след войната фарът е изоставен и така го намира дьо Ел.

Възкръстването

То вероятно става със започването на поредната война срещу Русия - Кримската (1853-1855 година). Варна е главната база на съюзниците, воюващи в Крим, а по време на войната е положен и подводен телеграфен кабел Бапаклава-Варна. Работата на фара е отбелязана в английска лощия от 1855 година. Веднага след края на войната през 1856 година френският морски капитан Мишел Кол създава Compagnes des Phares de l'Empire Ottomane (Отоманска фарова компания), която получила право да строи фарове по българското крайбрежие и да събира фарови такси. Тогава фарът основно е ремонтиран, подменена е оптиката му и е издигната двуетажна караулка от южната му страна. На рисунка от 1844 година последната не е изобразена. Дотогава личният състав на фара живеел в югозападния ъгъл на втория етаж на основата на фара. Още стои таванът на тази стая и личат следите от врата. Датата на всички тези промени е "документирана" на камък - в стената на караулката е вградена тугрита (личен знак) на султан Абдул Меджид (1839-1861). Надписът в превод на Бекир Бекиров, завършил медресе в Истанбул, гласи "Високопоставения по пътя на Мохамед Абдул Меджид". Служителите на фара са били военни или поне са държавни служители.

В района на фара е намерено месингово копче от турска военноморска униформа, правено в Париж, върху което са изобразени котва, преплетена с полумесец и звезда. Оттогава фарът не е преставал да свети. Един надпис от края на 1957 година, оставен ни от дългогодишния служител на фара Иван Хаджиатанасов, гласи: "Спука се мембраната на регулатора и въртях оптиката цяла нощ на ръка". По него време масленият газ за светене се подавал под налягане, завъртал фара и вече с намалено налягане отивал в горелката.

Строежът

В далечната 1786 година фарът е издигнат на около 130 метра от брега. През 1996 година, след две укрепвания на брега, той е на около 13 метра от водата. Кординатите му са все същите: 43°32' с.ш. и 28°36' и.д. Основите му са стъпили на коренната плоча на нос Шабла, на 4 метра под сегашното ниво. Върху тези основи е стъпила основата на фара, която е леко пирамидална, със страна 9 метра при терена и 8.80 метра на върха, височината ѝ е 10 метра. Ориентирана е по четирите посоки на света. Зидарията е от варовиков камък, споен с хоросан, който е розов от керамичния трошляк, ползван за пълнеж. При силен вятър през някои фуги духа и това навежда на мисълта, че бързината на градежа се е отразила на качеството. Дебелината на стената е 1.5 метра, като на местата на зиданите колони-пиластри, държащи купола, стига 3 метра. При строежа на куполи с голямо натоварване монолитните колонии от камък не издържат и се чупят. По същия начин е решен и въпросът с купола на църквата "Света София" в Истанбул. На полупосоците на света натоварването на купола се поема от три четвърти куполи. Това решение е наложено, за да преразпредели още веднъж голямото усилие, което създава кулата, стъпила върху основата. Всички сводове и арки са градени върху кофраж - това личи от камъните на северозападната ниша, изглаждани със специален инструмент, наречен бучарда. Осветлението и проветряването се е осигурявало от множество прозорци и отдушници, много от които сега са зазидани. Височината на купола е 9.20 метра, а на 3.70 метра от пода на основата е оформен вторият ѝ етаж с площадка от релси и дъски. Оттам с метална вита стълба и стълба в самата стена се влиза в осемстенната пирамидална кула, също завършваща с купол. За да се компенсира кухнята от стълбата в стената, северният и южен пиласър са изтеглени на запад с 30 см, а куполът на югозападната

ниша е по-малък с 50 см. Шахтата на кулата е с еднакви размери по височина и в нея е монтирана вита желязна стълба. На всяка основна посока на света има по два прозореца, които са така разположени, че осигуряват равномерно осветление на цялата шахта. От горната площадка на кулата със стълба се влиза във фенерното отделение или се излиза на площадката около него. Върху фенерното отделение още се издига оригинален гръмоотвод - оформен е като полумесец със звезда с удължен горен лъч, който още носи следи от позлата. Височината на осмоъгълната кула е 17.30 метра, а до върха на фенерното има още 2.70 метра, така че кулата на фара като цяло е с височина 31 метра. Огънят на фара е точно 35 метра над морското ниво. При оригиналния строеж постройката е имало два входа - единият служебен и по-широк от запад на нивото на терена, а другият на ниво 2.90 над терена, до който се е стигало със стълба. В основата си осмоъгълната кула има сводеста врата с отдушник, от която се излиза върху основата на фара. В началото на XX век към караулката е пристроена кухня с коридор, а през 1956 е построена и стая за гости. На 31 март 1901 година районът бил разтърсен от земетресение със сила 7.2 по скалата на Рихтер. При това земетресение пада в морето част от нос Калиакра, фаровата кула там се напуква и впоследствие е разрушена, но фар Шабла се отървава само с пукнатини по осмоъгълната кула. Впоследствие тя е стегната в клетка от стоманени планки и шпилки, които стоят там и досега. По тази клетка през 1912 година Илия Василев Андонов се покатерва до върха на фара срещу буре ракия и получава прозвище "Дявола". При друг спор през пролетта на 1944 година Пано Иванов Янчев успява да слезе от върха на фара по клетката. Преди доста години при оглед на основата на фара с бинокъл бе открита интересна подробност. На северозападната фаска се вижда барелефна фигура с височина около 30 см и изпъкваща с около 5 см над лицето на фаската, наподобяваща лъв, изправен на задните си крака. Фигурата е на височина 9 метра над терена и общо взето трудно се забелязва. Каквото и да означава тази фигура, тя вероятно е издялана от българите - строители на фара, защото според нормите на исляма е забранено изображението на всички творения на Аллах. Пак на тази фаска има следи оставени от работниците при многобройните ремонти на фара. В рамка е поставено името "Пачо" с дата 1899 година. Над него има надпис на български

гарски "Танлъ", което в превод от турски означава "Утринен" и вероятно е прякор. Под тези два надписа личи стилизирана човешка(?) глава във вид на ромб, с уши като триъгълници и шапка от обърнат полумесец. Най-ранният надпис е на източната фасада на основата върху циментова замазка на фугите от 1893 година. Личат и други графити, които не могат да бъдат разчетени или датирани. Вероятно по време на войните от началото на века, когато корабната артилерия вече е достатъчно дългобойна, зад фара е изградено укрытие за личния състав, вкопано в земята. Сега то се ползва за склад. При ремонт на кулата през октомври 1996 година бяха свалени прозоречни рамки, изработени с ковашка заварка. Може би те са били съвременници на възраждането на фара?

Най-нова история

След 1918 година фарът е извън границите на царство България. През 1934-1935 година той е ремонтиран основно. Вероятно тогава са монтирани витите метални стълби в основата и в кулата. Един такъв сектор и сега може да се види на територията на фара. По същото време фарът е боядисан в червено и бяло, а оптиката е подменена с по-силна. До този момент тя е била от V степен с далечина на светене 15 мили. Новата оптика е шведска - на фирмата AGA, въртяща се, свети със съгъстен маслен газ и се вижда вече на 17 мили. Променя се и характеристиката на фарата става групово проблясваща с период от 25 секунди - 0.3 с проблясък - 2.8 с затъмнение - 0.3 с проблясък - 10.6 със затъмнение - 0.3 с проблясък - 10.6 със затъмнение. Тази характеристика е уникална за района на Средиземно море, в който влиза и Черно море, и всеки мореплавател, като засече характеристиката на фара, знае, че това е именно Шабла. През 1957 година факелът от светилнен газ е подменен с електрическа лампа от 300 вата, а през 1987 година цялата оптика е подменена със светската АСА-500, при която светлинният сигнал се командва от електроника.

Името

За самото име на фара и носа има много варианти. Още през 1786 година Венцел фон Броняр превежда името Шабла фенер като Пясъчен фенер и оттам се стига до латинската дума "сабулозус" - пясъчен, до острата трева сабица, растяща в района, че и до чувашката дума шабъла - черпак. Може би тя все пак е най-близко до друго, най-правдоподобно

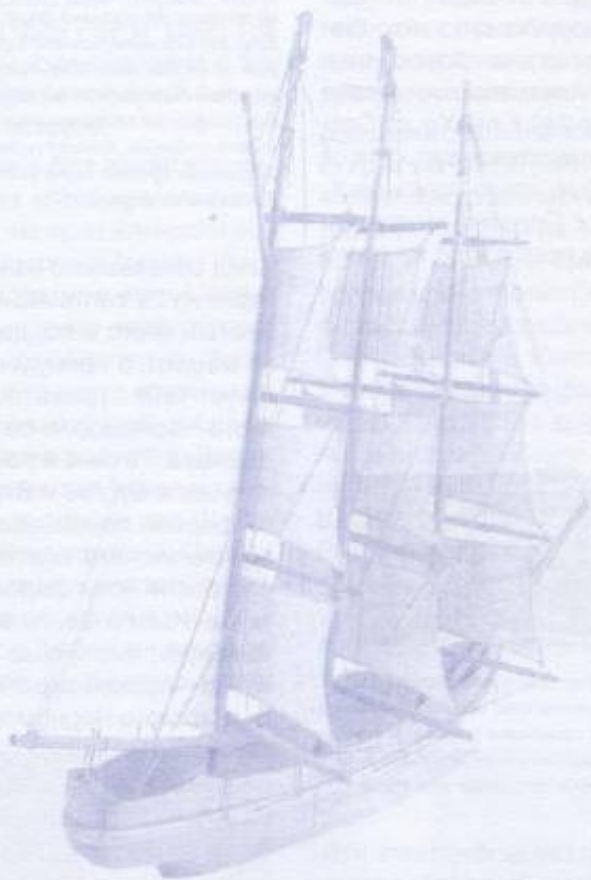
добно от всички допускане на историка Петър Добрев. Според него "шабла" в старобългарския език означава "място, залято от вода" и има сериозни основания за това. Най-напред между Шабленското и Езерецко езера е имало по различно време 5 прабългарски селища, т.е. силна българска говорна традиция. По време на идването на прабългарите тези езера, блатото Тузла, включително и Дуранкулашкото езеро вероятно са били морски заливи. Град Шабелск, със същите хидрогеографски условия, съществува и на брега на Азовско море. Най-накрая езеро Шаблиш с променлива брегова линия съществува в степите на Южна Русия, между Челябинск и Оренбург (бивш Свердловск). Все пак място за спор има.

Бъдещето

Да, бъдеще има. България е подписала конвенцията за опазване човешкия живот на море, съгласно която всяка морска държава трябва да модернизира старите си фарове и да строи нови. Може би истинското бъдеще на фар Шабла е като паметник на културата. Но дори и като такъв той се нуждае от повече грижи, защото конструкцията му е заплашена от разпадане - има сериозни пукнатини по основата и ключовите камъни на някои от сводевете са направо паднали. Иначе какво, хубав фар. Затова, честит празник!

27.07.2006 година

Трифон Трифонов
Нанчо Нанев





Фар Шабла

Сигналните огньове вероятно са се използвали още в зората на морското корабоплаване. Известно е, че в древността се поддържали постоянни или временни огнени стражи по най-важните в навигационно отношение точки на крайбрежието. Може би не първият, но затова пък най-прочутият фар в древността - едно от седемте чудеса на света - е Александрийският, който бил построен на малкото островче Фарос пред входа на пристанище Александрия, тогава столица на Египет, около 240 г. пр. Хр. от Сострат от Книдос. Фарът представлявал кула от бял мрамор, висока 180 м, която просъществувала 15 века, до 1302 г. Подобно внушително съоръжение имало и пред входа на римското пристанище Остия.



Рисука на Александрийския фар. Той е най-знаменитият фар от древността. Внушителната кула била изградена от мраморни блокове, които били захванати с железни скоби, запояни с олово. Във вътрешността имало жилищни помещения, складове за горивото и стълбище към върха.

Но макар нашите представи за фаровете най-често да са свързани с кули, първообразът на фаровете е сигнален огън, който е поставен на колона или стълб, за да се вижда надалеч. Още през 400 г. пр. Хр. такива грамадни колони имало пред входа на пристанище Пирея. Поради простотата на този тип светилата са се запазили до ден днешен като форма за много автоматични фарове.

Фарът на Остия, изобразен върху релеф. От древността са ни познати двацетина фара. Един от най-интересните е фарът на Остия, издигнат върху изкуствен остров - голям кораб бил закаран на мястото и натъпнен с камъни, докато седнал на дъното. Именно върху него бил изграден фарът.



След обявяването на независимостта на България на 22 септември 1908 г. френското дружество, което е поддържало фаровете до този момент, е принудено да се оттегли. От 14 август 1909 г. грижите за фаровете по Българското Черноморие се поемат от българската държава. Тя вече е построила пристанищните фарове в Бургас и Варна, а сега и останалите фарове преминават под управлението на пристанищните власти. През 1910-1914 г. са построени нови фарове на Галата и островите Св. Иван и Св. Анастасия, в 1928 г. се съставя програма и през 30-те години на практика са модернизирани всичките фарове по Българското Черноморие. Румънските власти също модернизират фаровете на Шабла и Калиакра, които по това време са на тяхна територия.

След Втората световна война към техническия отдел на дирекция "Водни съобщения" се създава Морска хидрографна служба, която поема грижата за българските фарове на Черно море. През 1949 г. тя преминава към Министерството на народната отбрана под името Хидрографна служба и стопанисва главните фарове, а входните остават под закрилата на пристанищните власти. По-късно за тях се грижи Управлението за поддържане на морските канали и акваторията на

пристанищата (УПМКАП), а през последните години - Морската администрация. През 1972 г. главните фарове и някои плаващи средства за навигационно ограждане минават на подчинение на новосъздадените хидрографски райони.



Днешното разположение на светилата като средство за навигационно ограждане на Българското Черноморие се оформя в основни линии през 50-те години. По-късно усилията са насочени към модернизиране на някои фарове и поставяне на нови светещи навигационни знаци.

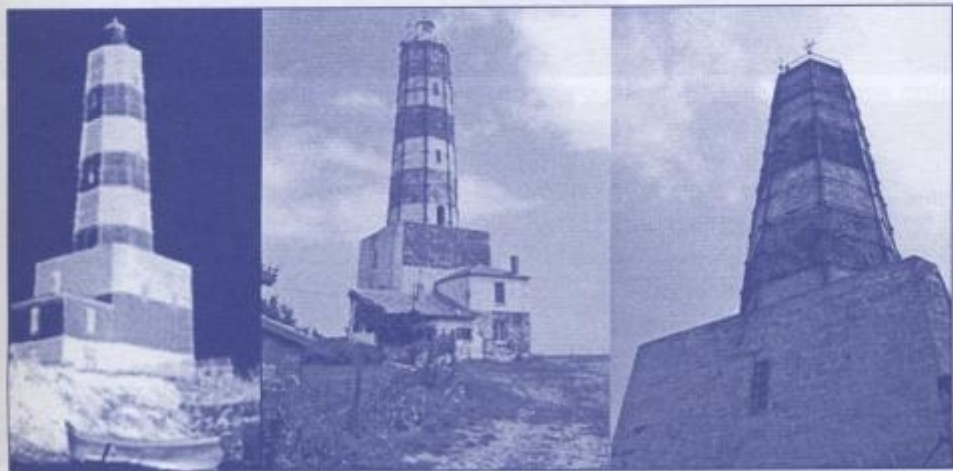


Шабленският фар е не само най-старият, но и най-високият български фар - 32 м, само той е боядисан в два цвята - тъмночервено и бяло - и от същинските фарове той е най-северният и с най-интересна история.

Нос Шабла открай време е бил важен навигационен ориентир по това крайбрежие и повечето учени предполагат, че през елинистичната епоха тук е била поддържана "огнева стража", а в римско време вероятно е имало кула с постоянен огън. За съжаление тези догадки още не са потвърдени документално. Забележително е обаче, че в първите италиански портулани от XIV век селището край днешния фар се среща първоначално под името Лаксипутико, което в превод означава "млечна светлина"! Необходимостта от фар на нос Шабла се предопределя от няколко причини. Още от древността един от основните мореплавателни пътища в Черно море е от устието на река Дунав до Босфора, а нос Шабла е някъде по средата. Освен това той е най-изпъкналата

част от брега по този път, а близо до него има подводен риф, скали и плитчини. В този район и до днес сравнително често стават корабк-рушения с малки плавателни съдове.

Днешният Шабленски фар официално е открит на 15 (27) юли 1856 г., но въпросът кога е построен остава неясен. В един пътепис от средата на XVIII век френският дипломат и консул в Крим Шарл дьо Пейсонел описва впечатленията си от "приморска България", където пребивава от 1750 до 1756 г. Той посещава и Ханлар (Шабла), но не споменава за никакъв фар. Около сто години по-късно, през 1852 г. друг френски пътешественик и географ Ксавие Омер дьо ла Ел вижда на носа "красив, но изоставен фар". Фарът на Шабла е отбелязан и в лощията The Black Sea Pilot от 1855 г. Така става очевидно, че през 1856 г. той само е възстановен, а строежът му трябва да отнесем към втората половина на XVIII век или най-късно в първите години на XIX век.



В подкрепа на тази датировка е описанието на дьо ла Ел, че в сградата бил зазидан камък с дата 1804 г. (ако това не е било друго възстановяване?). Така че прочутата тугра (монограмът) на султан Абдул Меджид, управлявал империята от 1839 до 1861 г., която е вградена в сградата на фара, свидетелства само за голямото значение, което Портата е отдавала на възстановяването на този величествен и до днес фар. Да не забравяме, че това става по времето на Кримската война.

За това, че фарът е възстановен, косвено подсказва и още един факт. Докато строежът на фаровете при Калиакра и Емине (най-скъпите) струва на Compagnie des Phares de l'Empire Ottomane по 15 100 златни лева, то за доста по-големия и масивен Шабленски фар са похарчени 14370 златни лева. В същото време се вижда, че реконструкцията е била основна.

В едно описание на крайбрежието, направено от австрийския офицер Венцел фон Броняр през 1786 г., се подразбира кога е построен Шабленският фар. Той пише: "Тук (край село Калъчбейкьой - М.А.) има падини и пясъчни дюни, предимно натрупани направо върху грунда, които се срещат по единично и на малки групи по целия бряг, но общо взето той е гол. По него не се срещат дървета или някакви други ориентири. Край този бряг могат да застават много тежки военни кораби, но понеже тук ставали много корабокрушения, в края на краищата Портата издигнала на 5 мили от село Калъчбейкьой висока фарова ку-

ла, наречена Шабла фенер или Пясъчния фар, която се издигала направо върху естествения терен и светлината ѝ се виждала отдалече." От тези думи на фон Броняр става ясно, че Шабленският фар е построен между 1756 г. (когато според Пейсонел тук още няма фар) и 1786 г. (когато според фон Броняр фарът вече се е издигал на днешното си място).

През 1901 г. фаровата кула е пострадала от голямо земетресението и се наложило да бъде стегната със специална прътова конструкция, а по-сериозно я ремонтирали, през 1934-1935 г. Дотогава Шабленският фар бил изцяло бял, оптиката му била кръгла, от V степен и постоянната бяла светлина се виждала на 15 мили. През 30-те години, когато тези места били в границите на Румъния, властите се погрижили за укрепването на сградата, боядисали я в червено и бяло, вътре направили вита метална стълба и най-важното - заменили оптиката. Новата оптика, производство на шведската фирма AGA Navigation Aids, била въртяща се, на маслен газ и характеристиката на фара вече станала групово проблясваща бяла светлина с периодичност 25 с и далечина на видимост 17 мили, т. е. такава, каквато я знаем днес. По-късно светлинният източник бил захранван с ацетилен и накрая през 1957 г. го заменили с 300-ватова електрическа крушка. В момента източникът на светлината на фара е кварцова лампа с мощност 1000W, монтирана на автоматичен лампоменител с 6 лампи, който автоматично подменя лампата с нова при нейното изгаряне.





Слово и заповед на Началника на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров"

Господа студенти - випускници на Висшето военноморско училище "Н. Й. Вапцаров",
Господа възпитаници на военноморското училище,
Господа командири и преподаватели,
Уважаеми гости, дами и господа,

Добре дошли на тържественото изпращане на студентите от 120-ти випуск на Висшето военноморско училище "Н. Й. Вапцаров" по специалностите "Корабоводене", "Корабни машини и механизми", "Електрообзавеждане на кораба".

Имам удоволствието да ви поздравя с успешното завършване на обучението във Военноморското училище, което е влязло в историята като първото техническо училище, по-късно първото висше учебно заведение в България с международно признати дипломи и първото висше военно училище с редовна акредитация на основните специалности. От 2001 г. ВВМУ има и редовна институционална акредитация, препотвърдена през тази година. Решение на Народно събрание от 19 юни 2002 г. приведе акта за създаване на училището в съответствие със Закона за отбраната и въоръжените сили на Р България и Закона за висшето образование. Неотдавна училището отпразнува тържествено своята 125-годишнина в присъствието на Президента на Р България и министрите на отбраната и транспорта.

Убеден съм, че вие ще бъдете морски офицери - капитани и механици, достойни за името на нашето училище, което вече 125 години е център на морското образование в България и днес е оценено по достойнство не само от Българското правителство и Международната морска организация, но и от корабособствениците по света.

Уважаеми випускници, по стар обичай, бих желал да се обърна с няколко думи към вас преди морето да се превърне във ваш втори дом. Океанът за нас е вечно предизвикателство и неподкупен съдия на нашия професионализъм. За моряците морската стихия е поле на честта и източник за препитание. За българските моряци далечните пристанища са крайни точки при отплаване и начални точки за завръщане към България и към семейното огнище на западния бряг на родното Черно море.

Ние, командири и преподаватели, заставаме пред вас, за да ви кажем с чувство на гордост за знанията, които сте овладяли и със скрита тъга от раздялата: Честито господа магистри! Бъдете достойни за световното моряшко семейство!

Уважаеми випускници,

Вие носите в себе си частица от нашето военноморско училище. След класната стая и плаца, лабораториите и тренажорите ви очаква тежкия и уважаван труд на морския офицер, очаква ви питащият взор на незнаещите и тежката отговорност за подчинените, за кораба и товара на борда. Ние ви научихме на азбуката. Сега трябва да започнете сами да пишете своята биография по безкрайната шир на океанските простори, с моряшката решителност от капитанския мостик, с уверените курсове на навигационната карта, с грамотното отношение към товара и екипажа и с безбройните рейсове, които капка по капка ще ви превръщат от млади кадети в опитни морски капитани и механици.

Независимо, че вие ще се пръснете по целия световен океан, ние, вашите командири и преподаватели, ще бъдем заедно с вас. Ще се радваме на всеки един ваш успех, а всяка ваша грешка ще бъде за нас притеснение за това, което не сме успели да ви дадем. Вашите успехи са

признание и за нас, че ние сме били полезни на вас, на нашето училище и на морска България.

Ценните дипломи, които вие сте заслужили, са атестат за висококвалифицирано образование. Това не е просто диплома, а популярна запазена марка, извоювана от десетки випуски преди вас. Където и да се намирате, бъдете горди, че сте българи, никога не губете самочувствието си, защото притежавате потенциала да бъдете сред най-добрите. Увереността в знанията, ежедневната и упорита работа за професионално усъвършенстване, личната ви организираност и вътрешна дисциплина, лоялността към фирмата и успешното общуване с екипажа ще бъдат вашите най-силни съюзници, за да достигнете своята мечта - успеха в морския бизнес.

Верни на вековната си традиция, ние не се стремим просто да ви дадем дипломи, а да ви подготвим да бъдете истински моряци. За 125 години ние сме се научили, че морското училище не трябва да е училище за занаят. Морето е стихия и успешно положените изпити са нещо важно, но крайно недостатъчно. За това ние сме ви учили преди всичко на морски начин на живот, започвайки от морския начин на мислене, морските навици, морския морал, желязна дисциплина и разумна толерантност.

Желая ви кураж и успехи в Световния океан, попътен вятър и безаварийно плаване. Нека наученото във Висшето военноморско училище да изпълни живота ви със здрав смисъл и ви донесе удовлетворение и благополучие.

Честит празник!

Заповед

на Началника на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров"

На основание чл. 80, ал. 1 и ал. 4 от Закона за отбраната и Въоръжените сили на Република България и чл. 32, т. 4 от Закона за висшето образование

Заповягам:

1. На основание чл. 74 от Закона за висшето образование зачислявам студентите държавна поръчка и студентите редовна и задочна форма на обучение, успешно завършили курса на обучение във "Випуск 120" на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров".
2. На основание чл. 42, ал. 1, т. 2 от Закона за висшето образование присъждам образователно-квалификационна степен "магистър" на студентите - държавна поръчка, студентите редовна и задочна форма - платено обучение, успешно завършили курса на обучение по специалностите "Корабостроене", "Корабни машини и механизми" и "Електрообзавеждане на кораба".
3. Обявявам първенец на "Випуск 120" на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" Живко Любомиров Петков от специалност "Корабни машини и механизми".
4. Връчвам дипломи на студенти държавна поръчка, както следва:

Специалност "Корабостроене", редовна и задочна форма на обучение

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| 1. Владимир Владимиров Георгиев | 9. Петър Свиленов Модев |
| 2. Венцислав Вълев Тодоров | 10. Момчил Иванов Минчев |
| 3. Иван Сергеев Василев | 11. Ерман Ердинч Ахмедов |
| 4. Симеон Валентинов Вълчев | 12. Николай Тодоров Пенев |
| 5. Никола Иванов Крачунов | 13. Павел Зафиров Павлов |
| 6. Филип Симеонов Симеонов | 14. Мирослав Иванов Костадинов |
| 7. Георги Димитриос Доврис | 15. Емил Стойчев Премянов |
| 8. Венцислав Николаев Ников | 16. Николай Любомиров Неделчев |

17. Виктор Василев Биралчанов
18. Иван Михайлов Янев
19. Димитър Росенов Баръмов
20. Павел Красимиров Петров
21. Константин Цветанов Пейчев
22. Апостол Христов Кръстев
23. Гроздан Дечков Дяков
24. Тони Христов Колев
25. Тихомир Александров Стоянов
26. Велислав Николаев Ерменлиев
27. Атанас Красимиров Атанасов
28. Милен Димитров Радев
29. Мартин Владков Владев

30. Кристиан Станчев Велков
31. Лъчезар Иванов Филипов
32. Пламен Георгиев Минчев
33. Пламен Руменов Панайотов
34. Мирослав Тошков Панчалиев
35. Атанас Илиев Недялков
36. Христо Петров Тухчиев
37. Любомир Валериев Чанев
38. Димитър Чанков Зенгинов
39. Николай Стефанов Стефанов
40. Ивайло Атанасов Иванов
41. Деян Маринов Радев
42. Михаил Атанасов Михайлов

Специалност "Корабни машини и механизми, редовна и заочна форма на обучение"

1. Живко Любомиров Петров
2. Биран Хасан Абил
3. Пламен Мирославов Марков
4. Страхил Михайлов Михайлов
5. Деян Георгиев Ячков
6. Николай Христов Сандов
7. Диян Стойчев Златев
8. Ивайло Руменов Късов
9. Иван Руменов Колев
10. Найден Николаев Ненов
11. Александър Георгиев Георгиев
12. Свилен Здравков Коев
13. Александър Васков Стоянов
14. Светослав Цветков Стоименов
15. Анастас Желязков Анастасов
16. Светломир Иванов Близнаков
17. Георги Атанасов Стоев
18. Красен Стаматов Стоянов
19. Красимир Стойчев Стойчев

20. Иво Петров Ковачев
21. Владислав Венциславов Въчев
22. Николай Тодоров Николов
23. Владимир Христов Младенов
24. Александър Петров Петров
25. Димитър Василев Петков
26. Янко Колев Костадинов
27. Панайот Пламенов Янков
28. Константин Йорданов Боев
29. Димитър Иванов Желязков
30. Христо Славов Иванов
31. Николай Илиев Илиев
32. Пламен Пеев Терзиев
33. Васил Георгиев Вълчев
34. Димитър Петров Комсолов
35. Данаил Юриев Терзийски
36. Свилен Петков Стоянов
37. Бойко Каменов Николов
38. Евгени Борисов Николаев

Специалност "Електрообзавеждане на кораба, заочна форма на обучение"

1. Стоян Йорданов Янков

Заповедта да се прочете пред командно-преподавателския състав на училището и студентите випускници.

Началник на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров"
Капитан I ранг Станко Станков



Слово пред паметника на поета -моряк



Уважаеми чедо на морето,

В 12 часа на 23 юли 1983 г. възпитаниците на "Валцаровския" випуск на ВНВМУ "Н. Й. Валцаров" открихме този паметник в чест на патрона на нашия випуск Валцаров, на мястото където той през 1932 г. произнася паметното слово - протест и начало на неговия двубой с неправдите в живота. Това място е паметно и за възпитаниците на Морското училище, защото тук чествахме първият ден на нашето офицерско призвание да служим на родината.

На 23 юли 1942 г. фашистият

съд осъди Валцаров на смърт. Същата вечер в мрачния тунел оттегна песента на човека, който сам изживя живот-песен до последния си дъх. Залпът на пушките не го довърши, а коварен самотен предателски куршум. Залпът на пушките роди безсмъртието на поета, който искаше "живота да бъде по-хубав от песен".

Песен и вяра на могат да бъдат разстреляни!

Валцаров е от ония редки и необикновени личности в историята на човечеството, чието поетическо слово и живот са слети в недосегаемо единство, постигнато с идивителна сила на духа и вярата за Нов живот. Онази вяра, която разкрива напълно своя смисъл в героичната смърт. Неговите песни, родени от страданията, копнежите и борбите на живота, сами създават живот, защитавайки човешкото в човека, в името на човека в скования от злоба свят. Малцина поети в света са достигнали такава сплав между слово и дело. Тяхното въздействие върху хората не може да се измери с обикновени литературни категории. Те проникват най-дълбоко в потребностите на своите бурни епохи, изразили значимостта на идеите, за които се борили.

Няма моряк, който да не произнася с вълнение стиховете на поета за морето и машините, пълни с лепкав мрак и едрите звезди над Фамагуста. В поетиката на Валцаров блика 12 бала любов, любов към човека, към живота. Неговата поезия го превърна в нововременен Прометей, изправен срещу света на насилията, за което достойно му бе присъдена Световна награда за мир.

Изключително значение за израстването на Валцаров като личност имат шестте години, прекарани в Морското училище във Варна. Нека си припомним, че тогава 15-годишният юноша, влюбен в гордите върхари и хайдушките мури на родния Пирин, тръгва на изток към изгрева на слънцето и свързва съдбата си с родното Черно море.

Сега ние сме на крачки от родното море. Ако се заслушахме в повее на бриза, ще чуем първите му стихове за морето, които и сега ни омайват със своята пейзажност:

Танцуват вълните, в кипежа си бесен
заливат скалистия бряг,
замират отново с нечувана песен
стихийно се пускат във бяг.

Душите ни са буря, ураган
и бурите ще търсим ний во век
в моретата далеч от роден бряг,
във водите на безкраен океан.

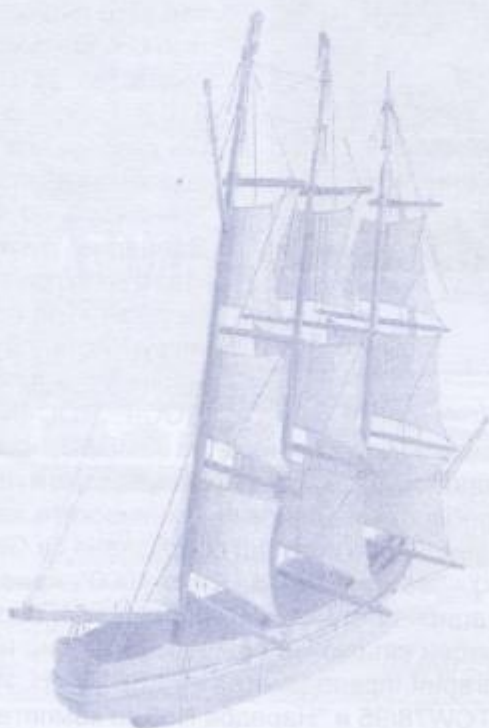
"Ний искаме нещо огромно, далечно,
ний искаме кораби като планини,
ние искаме далечни морета".

Той искаше - ние го достигнахме. Вероятно поколенията отново ще го искат. Дано да го постигнат!

А ние днес, 64 години след неговата кончина, с траур в сърцата свеждаме глава пред паметта на Моряка, на големия син на майка България и си припомняме неговите заветни слова:

"Но в бурята ще бъдем пак със тебе
народе мой, защото се обичаме".

Васил Дачев
Секретар на Инициативния комитет
на 48-Валцаровски випуск





Военно издателство пусна от печат книгата "КОРАБНИ РАДИОСТАНЦИИ" на Гроздю Христов Грозев, преподавател в кат. "Електроника" на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров". След "Наръчник по морски комуникации" на Пл. Петров и Р. Нейчева от Български морски квалификационен център и след "GMDSS за вахтени помощник-капитани" на Ст.

Димитров, Ат. Крушев и Р. Райков от Техническия Университет във Варна, това е третото издание, посветено на средствата и способите за комуникации на море. Първият въпрос, който компетентният читател вероятно ще си зададе, държейки в ръцете си приятното на външен вид и богато-илюстрирано томче е: "Какво е различното в него?". И по-нататък: "Какво е предназначението на книгата?", "Към коя аудиторията е насочена тя?", "Какви са целите?" и "Постигат ли се те след като книгата се върне в библиотеката?". Предполагам, че подобни въпроси си е задавал и самият автор, сядайки зад компютъра с намерението да пише, тъй като под основното заглавие на книгата следва пояснение - Практическо ръководство за работа с тренажор "TGS 4100". Разгръщайки корицата, читателят ще разбере, че целта на тази книга е да подпомогне практическото обучение в тренажора по GMDSS на ВВМУ "Н. Й. Вапцаров" (www.naval-acad.bg/GMDSS) както на курсанти и студенти, изучаващи базовия курс по Морски свръзки, така и на курсисти, обучаващи се в квалификационните курсове по GMDSS - GOC, ROC-I, ROC-II и препотвърждаване. В

книгата липсва раздел, посветен на теорията на GMDSS, няма специално обособено описание на правилата и процедурите, регламентиращи комуникациите на море. Вместо това, с най-големи подробности са описани техническите характеристики и правилата за работа с два вида стационарно корабно оборудване за GMDSS на датската фирма Thorne & Thorne (www.tt.dk) - "Sailor 2000" и "Sailor 4000", приемник Navtex, аварийен радиобуй, активен радиолокационен отражател и преносими радиостанции. На базата на огромния си опит като корабен свързочен офицер, командир на свързочно поделение в рамките на ВМС на Р. България, преподавател във ВВМУ "Н. Й. Вапцаров", корабен радиоелектроник I клас по STCW78/95 и "Наредба No 6 за компетентността на морските лица на Р. България" и сертифициран инструктор по GMDSS, авторът е съумял да включи

Гроздю Грозев

КОРАБНИ РАДИОСТАНЦИИ



ПРАКТИЧЕСКО РЪКОВОДСТВО
ЗА РАБОТА С ТРЕНАЖОР
TGS 4100



