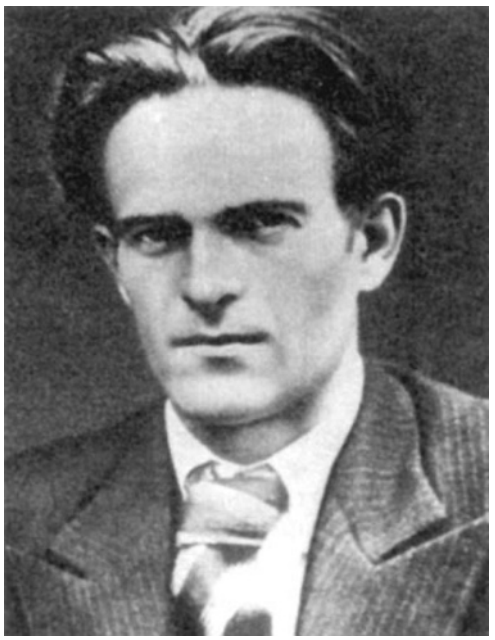
Бюлетин

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

Юбилеен брой, 2009 г.

100 ГОДИНИ ОТ РОЖДЕНИЕТО НА ПАТРОНА



Слово на президента Георги Първанов на тържественото събрание-концерт по повод 100 години от рождението на Никола Вапцаров

Никола Йонков Вапцаров – Моряка

Неизвестни страници за „Моторни песни“

След третия прочит на Вапцаровите импресии

Какво значение има за Вас примера Вапцаров?

„... ЗАЩОТО СЕ ОБИЧАМЕ“

VARNA PILOT STATION



PILOTAGE IS ART OF NAVIGATION

EMPA MEMBER

24 HRS SERVICE VHF CH 9, 14, 16

PASSENGER TERMINAL, VESSEL TRAFFIC CONTROL TOWER

VARNA - 9001 P.O.B. 9

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

Бюлетин

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

Юбилеен брой, 2009 г.



Бюлетин

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

Юбилеен брой 2009 г.

Съдържание

Слово на президента Георги Първанов на тържественото събрание-концерт по повод 100 години от рождението на Никола Вапцаров 3

Никола Йонов Вапцоров – Моряка 5

Неизвестни страници от „Моторни песни" 23

След третия прочит на Вапцаровските импресии 30

Какво значение има за Вас примера на Вапцаров? 47

„...ЗАЩОТО СЕ ОБИЧАМЕ" 48

Адрес за кореспонденция:

Асоциация на възпитаниците
на Морско училище

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

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

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

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

Слово на президента Георги Първанов на тържественото събрание-концерт по повод 100 години от рождението на Никола Вапцаров

07-12-2009 18:00
Варна, Фестивален и конгресен център

Уважаеми представители на държавните институции,
Уважаеми граждани на Варна,
Скъпи сънародници,

Заставам пред вас с респект и вълнение, търсейки думите, които да произнеса за един поет и хуманист, достоен да бъде не само в пантеона на безсмъртието на своето Отечество, но и който се вписва така убедително в мащабите на цялото човечество.

Никак не е случайно, че в календара на световната културна организация ЮНЕСКО като личност на 2009 година е записан именно Вапцаров.

Не е случайно и това, за което стана дума преди малко – през 1952 година Световният съвет за защита на мира посмъртно го удостои с почетната си награда.

Когато връщаме лентата назад, стигаме до 1949 година, когато академичната общност на Морското училище приема за свой патрон най-достойния си възпитаник Никола Йонков Вапцаров и предлага да бъде учредена международна морска премия на неговото име.

Важно е да припомняме тези неща, защото трябва да признаем, че поетът Вапцаров си отиде неразбран.

Може би без дори да има самооценката, без да има самочувствието, че творчеството му ще живее след него.

Това е важно да се припомня, трябва да го кажем сега, защото и след смъртта на великия поет имаше жалки опити той отново и отново да бъде разстрелван, обезценяван, отричан.

С многобройните тържества в цялата страна ние отдаваме заслужена почит към яркото поетическо наследство на поета Вапцаров, на неговата силна гражданска и политическа позиция, на неговия живот.

Жизненият му път приключи в подножието на христовата възраст. Шест от тези непълни 33 години Вапцаров живя, учи и твори тук, в морската столица на България, във Варна.

От 1926 до 1932 година негов дом беше Морското училище. Тук той се образова, оформя като личност, гради духовните си устои и вдъхновено написва повече от 150 стихотворения.

Тук в неговото битие се съчетават строгият ред и дисциплина, усилие и труд за усвояване на техническите умения и разбира се, тук се ражда, развива и утвърждава неговата политическа вяра.

Тук съдбата го свързва с легендарния торпедоносец "Дръзки", чието огнено сърце тупти не без помощта на поета-огняр. Тук той намира своите най-верни, най-сигурни и добри другари.

Тук той пише най-искрените си и блестящи строфи, които начаса стигат всеки ъгъл на морския град.

Тук той написва своя възторжен патриотичен марш на 26-и випуск на Морското училище.

И най сетне, тук той произнася знаменателната си реч при завършването на випуска.

Това е един документ, който всеки от вас, млади приятели, трябва да прочете. Това е една равносметка на времето, един искрен диалог с учители и началници, това е реч, която разсича бариерите, която показва характера на бъдещия голям поет, способността му да поема риска, да става изразител на волята и на стремежите на другите.

Това е социална роля, която е близка до подвига и саможертвата. От тази реч през 1932 година той тръгва по трудния, опасен, но единствен за неговите разбирания път.

Път, който ще го отведе до мрачното гарнизонно стрелбище на 23 юли 1942 година и в крайна сметка ще го доведе до подвига и безсмъртието.

В тези десет години, от 1932 до 1942 година, които са болезнена концентрация на воля, сила и дух, Вапцаров е разпънат, образно казано, между битие и мечти, между романтиката и тежката битка за хляба, между обичта и студенината на ежедневието. Тези десет години са един непрекъснат двубой, сурова и жестока схватка, ако трябва да ползваме метафората на неговите стихове. Схватка, която той печели все с незабравимата си усмивка и своите стихове.

И днес, уважаеми дами и господа, Вапцаров утолява ежедневния ни глад с черния делничен хляб на своите поетични послания.

Неговите съдбоносни прозрения смущават съня ни, будят съвестта ни.

Поетът на една епоха, поетът на една идея имаше сетива за доброто и за злото. Можеше да раздели тъмнината от светлината. Сля в едно съдба и творчество в името на един голям идеал, който днес не може и не бива да бъде отричан.

Беше влюбен докрай в живота и заплати с него за една голяма кауза. Беше му съдено да остане в историята с една-единствена стихосбирка, която нарече "Моторни песни".

На това културно явление, появило се на бял свят през 1941 година времето отреди живот непреходен.

Позволявам си едно малко лирично отклонение. Изданието на "Моторни песни" от 1941 година е завещано от моя дядо на баща ми, който го стави на мен и което аз ще оставя на моите синове и внуци.

И както често се случва в нашето кризисно, преди всичко за духа, време, ние имаме неотменимата потребност от творчеството и примера на поета и хуманиста Вапцаров.

Кой, ако не титан на мисълта и чувствата като него, би могъл да ни убеди, че има път в безпътицата, че идеалите не са и не могат да бъдат мъртви, че търсенето на изгубените по пътя ценности трябва да продължи.

Убеден съм, че дълбоко в сърцето на всеки един от нас живее вапцаровата вяра в бъдещето не като блян, а като истина, която историята преоткрива.

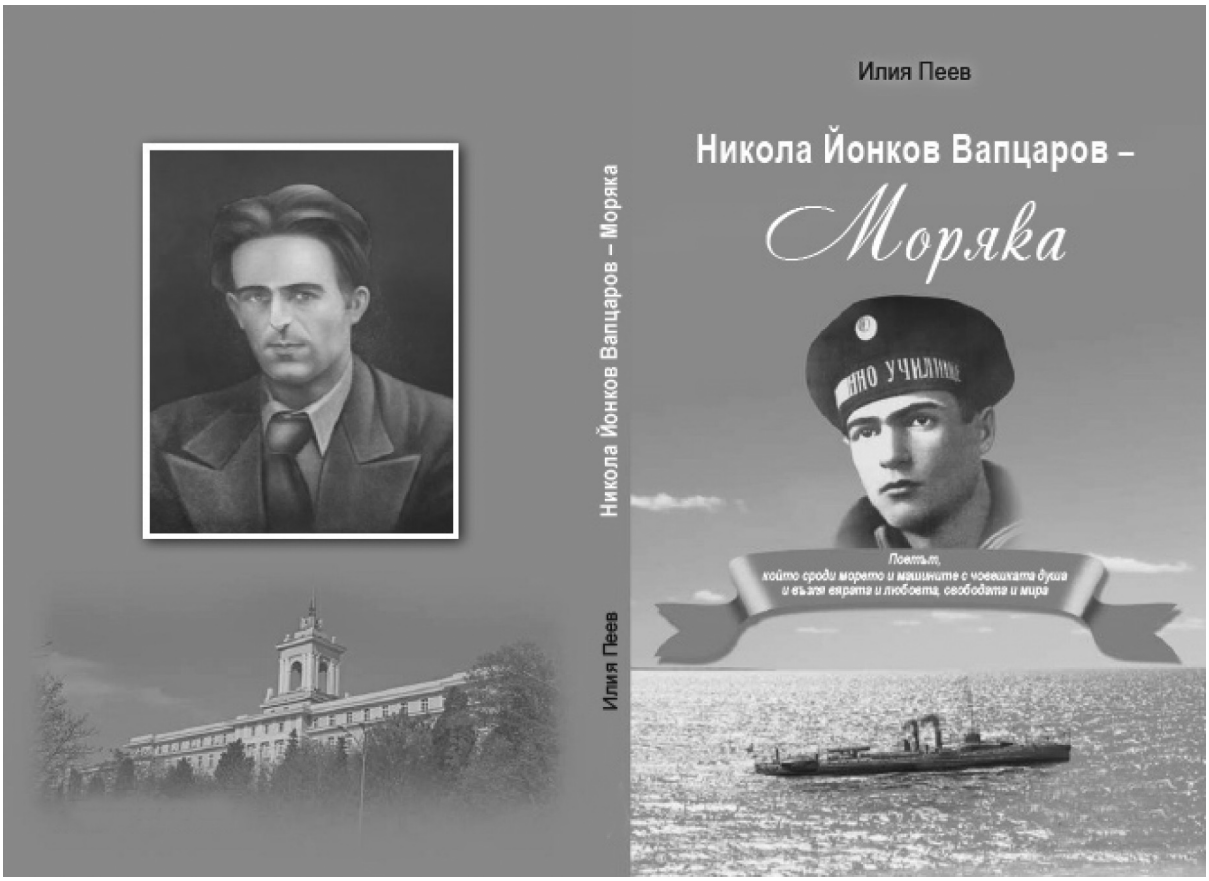
Поклон, дълбок поклон пред светлата памет на великия поет, на големия революционер, на изключителния българин Никола Йонков Вапцаров.

На многая лета.

НИКОЛА ЙОНКОВ ВАПЦАРОВ – МОРЯКА

Поетът, който сроди морето и машините с човешката душа и възпя вярата и любовта, свободата и мира

Професор д.пс.н. Илия Петров Пеев, капитан I ранг о.р., представя най-напред на любезните читатели на Бюлетина на Асоциацията на възпитаниците на Морско училище част от своята монография, посветена на 100-годишнината от рождението на патрона на Висшето военноморско училище – Никола Йонков Вапцаров, която излезе от печат през ноември 2009 година от варненското морско издателство „Стено”.



Книгата има следното съдържание: въведение, три глави, заключение, десет приложения, архивни документи за Никола Вапцаров, библиография.

Книгата е носена десетки години в душата на автора и е плод на многогодишни изследвания върху живота и творчеството на Никола Вапцаров – Моряка, както и на огромното влияние на поета върху курсантите, студентите и офицерите, възпитаници на Морско училище.

Рецензент на монографията е професор д.ф.н. Милена Георгиева Кирова, ръководител на катедра „Българска литература” към Славянския факултет на Софийския университет „Св. Климент Охридски”, член на Специализирания научен съвет по литературознание при Висшата атестационна комисия.

Във **въведението** се разкриват основните движещи мотиви, които са ме водили по време на изследователската дейност, а те са свързани най-вече с привързаността ми още от ученическите години към поезията на Никола Вапцаров. Участвал съм в литературен кръжок „Никола Вапцаров”, писал съм стихове и есета, посветени на поета.

Ако перифразираме древната сентенция, че до всеки успял мъж стои една

жена, то бихме могли да кажем, че до всеки успял ученик стои един учител. До днес нося големия енергиен заряд, който ми дадоха моите любими учители по български език и литература: учителката от първи клас Елена Цветанова Игнатиева, на която дължа четмото и писмото си, учителите по литература в основното училище Тодор Андреев и Георги Андреев, литераторките в средното училище Катя Томова, Иванка Енева и София Антова, класният ръководител Велко Чолаков.

По-късно като курсант в Морското училище съм участвал със свои творби и редакционна дейност в списването на училищния вестник „Вапцаровец". Лично бях подкрепян и стимулиран да пиша от моите преподаватели и командири.

Като офицер от Военноморските сили още повече осъзнах и почувствах силата на Вапцаровския дух, който живее сред хилядите офицери от ВМС и Търговското корабоплаване, възпитаници на Морското училище.

Това, което носех в себе си през всичките тези години, реших да отразя в монографията, която предлагам на моите многоуважаеми читатели.

Първата глава „Развитие на личността и поетическото дарование на Никола Вапцаров в Морското машинно училище (1926-1932)" се състои от три параграфа:

– Защо Никола Вапцаров постъпва в Морското машинно училище?

– Никола Вапцаров в спомените на неговите съвременници, близки, съратници и съученици от Морското машинно училище (1926-1932) – психографски етюди и творчески портрет.

– Тефтерчетата и тетрадките с ръкописното наследство на Никола Вапцаров – феномени на световния литературен процес.

Втората глава разкрива „Духовната връзка между хората, морето и машините в поезията на Никола Вапцаров – Моряка".

Третата глава изследва „Личността и поезията на Никола Вапцаров в световната култура".

В **заключението** се представят изводите и обобщенията от монографията.

Книгата съдържа общо **10 приложения**, в които са включени малко известни морски творби на Никола Вапцаров и предложение до Международната морска организация за учредяване на международна Вапцаровска премия.

Монографията е богато илюстрирана с архивни документи за Никола Йонков Вапцаров, което я прави още по-жива и достъпна за читателите, които след запознаването с книгата остават с чувството, че са посещавали родния град на поета Банско, Варна и Морското училище, както и други места, където той е живял и работил и където се съхраняват неговите литературни творби и архиви.

Богатата **библиография** съдържа оригинални произведения на поета, десетки книги писани за него, спомени от негови съученици, командири и преподаватели, множество архивни материали, оценките на български и чуждестранни писатели за поезията на Никола Вапцаров, юбилейните издания на Морското училище и др.

През краткия си живот – непълни трийсет и три години – Никола Вапцаров прекарва близо шест години във Варна. По време на обучението си в Морското училище Вапцаров разширява и завършва своето общо и специално образование, усвоява техническа професия, а чрез усиленото четене обогатява своя душевен мир, съзрява духовно и се насочва стремително и уверено към обществения и литературния живот.

Като обобщение професор Димо Минев – един от най-големите събирачи на Вапцаровото творчество, пише: „Варненският период от живота и дейността на Вапцаров е време на усилен труд, с който се образова, подготвя и оформя неговата личност. Тогава се изгражда духовно, калява се физически и се посвещава на революционното учение. Ето и признанието на самия Вапцаров пред другарката му Бойка: „Там имах добри другари. Морето със своята красота и безбрежност ме успокояваше."

По достойнство трябва да се оцени и признае приносът на Бойка Григорова Вапцарова (1913-2003) – любимата и съпругата на поета Никола Йонков Вапцаров – Моряка, която със своята системност, последователност, настойчивост, упоритост, огромна любов и мъка е успяла да създаде в буквалния смисъл на

думата енциклопедични трудове за неговия живот и творчество, включително и за неговите години в Морското училище във Варна.

Бойка Вапцарова в създадения от нея летопис за живота и творчеството на Никола Вапцаров и неговото ръкописно наследство, пише: „След години, когато вече бяхме женени, намерих няколко тетрадки и бележници, които показваха, че като ученик в Морското училище той се е занимавал с поезия, написал е **около 150 завършени и незавършени стихотворения**. Особено продуктивен е бил през 1927-1930 година, после все по-рядко пише. В тези ръкописи се вижда една характерна черта у поета Вапцаров – чувството за голяма взискателност към литературния труд. Той е преработвал почти всяко стихотворение на няколко пъти, даже и тези, които са минали през опитен редактор при отпечатването им в младежките вестници и списания „Глобус", „Българска реч", „Родина" и др.

Шестте години, през които Вапцаров учи и живя във Варна, са цяла школа и ключ, чрез който проникваме в неговия душевен мир и ясно разбираме как тоя прекрасен човек и поет се подготвя за великата борба, в която – както своя учител Хр. Ботев – изгоря, за да обезсмърти името си на борец-герой и класик на българската литература.

В продължение на шест годишното обучение в Морското училище във Варна Никола Вапцаров, както и повечето от неговите съученици, укрепва физически и психически, калява своята воля, изгражда своя характер.

Освен строгостта и дисциплината, които са характерни за Морското училище, силно влияние върху развитието на Никола Вапцаров като личност и поет оказват морето и корабите, интелектуалната среда на Варна.

Морското училище внушава респект не само с прусашкия суров ред и казармените взаимоотношения, а и с **високата морска култура и духовност**, които са характерни за възпитаниците на училището и за варненската общественост.

Много точно влиянието на морската култура и морския дух на Варна върху Никола Вапцаров е доловил известния варненски професор, социолог и историк, професор д-р Петко Близнаков. В своето изследване „Формиране на варненската интелигенция (1879-1939). Историко-социологическа типология" професор Близнаков разкрива възникването и развитието на варненската интелигенция, чиито основи се полагат от нейните **първи три поколения интелектуалци**, които условно именува:

– Първо поколение (1879-1900) – възрожденско, еклектично и инициативно;

– Второ поколение (1900-1918) – възторжено, енциклопедично и самонадеяно;

– Трето поколение (1919-1944) – стремително, професионално и организирано, неговият поглед е отправен към бъдещето.

Между третото поколение варненски интелектуалци и Никола Вапцаров по време на обучението му Морското машинно училище се създава силна синергетична връзка. Видна част от третото поколение варненска интелигенция е **морската интелигенция** с нейните институции и издателства, чийто ярки представители са интелектуалния заряд на Морското училище и даровития млад поет Никола Вапцаров – Моряка.

Професор Петко Близнаков описва това по следния начин:

„Морска култура излъчва военноморското училище, офицерския корпус на военните и търговските кораби. Преподавател по български език и литература в училището от 1915 до 1925 г. е писателят Стоян Загорчинов, който оставя следи в литературния вкус на курсантите. На върха им скоро застава Никола Вапцаров.

За морето и културата на Варна говори и фактът, че между двете световни войни в града излизат 22 издания с морски названия. Морето събужда поетическата дарба и на Никола Вапцаров."

Морето не само събужда поетическата дарба на поета, но я мотивира, направлява, развива и усъвършенства!

Връзките на Никола Вапцаров с варненската морска интелигенция, нейните представители, структури и институции продължават и след завършване на Морско училище.

За това свидетелстват много факти, но един от тях е особено силен и впечатляващ. Местната организация на

„Български морски сговор" в Горна Джумая (Благоевград) през 1932 година възлага на Никола Вапцаров да разработи и изнесе реферат (доклад), посветен на морето, който става едно от най-ярките маринистки произведения в нашата и световна литература.

Със своята природна доброта, скромност, общителност, чувство за хумор и висока култура Никола Вапцаров става скъп другар на своите съученици, включително и на учениците от другите курсове в Морското училище. Преподавателите и командирите също не крият симпатиите към талантливия поет на България, с който Морско училище законно и силно се гордее.

Това най-убедително се вижда в спомените на неговите съвременници, близки, съратници и съученици от Морското машинно училище. Затова в монографията избрахме следния **подход** – чрез разказите на другите, неговите съвременници и съвипускници от Морското училище, да съставим личностния и творческия портрет на Никола Вапцаров, който всички с любов наричали **Моряка**.

Така обича да го нарича и съпругата му Бойка Вапцарова, която в спомените си често се обръща към него с вълнуващото „**Моряк**".

Така го наричат и Вапцаровци в Морското училище във Варна!

Многобройната кореспонденция на Никола Вапцаров – Моряка е не по-малко ценна от неговата поезия и хвърля обилна светлина върху неговия живот в Морското машинно училище и целия му жизнен път, върху неговата ценностна система и гениалното му поетично дарование!

Ето какво е отношението на Никола Вапцаров към Морското училище, отразено в едно от писмата му до приятел от Разложката гимназия, който се интересува от реда за кандидатстването в училището и правилника за конкурсния изпит, писано на 19.6.1927 г., т.е., когато Вапцаров завършва първата година от теоретичното си обучение:

„Нека ти кажа преди всичко нещо за училището и живота в него, та след това да не кориш, че не съм ти казал самата действителност. Знай, че „Машинно училище" дава най-солидни познания от всички други технически училища в България, самия възпитаник на това училище излиза човек дисциплиниран, човек годен да посрещне живота.

Училището се смята като средно учебно заведение.

Машинно училище се ползва с особено реноме на всякъде. Свършилия него му се признава и военна служба.

Обаче има и едно друго положение. Мнозина дохождат тука само заради хубавата му униформа. На такива в последствие им се вижда тежка дисциплината, вижда им се неописуем живота в училището.

Имай предвид, че ти ще бъдеш принуден да работиш умствена работа по 16 часа денонощно. Така също няма да бъдеш далеч и от физическата работа. В знойните летни дни ти ще извиваш чука край разжареното огнище.

После ти ще се простиш за 6 години от свободния си живот, от най-хубавите романтични години. Виде мъчнотиите, които се изпречват, за да се свърши Машинното училище, ето защо завършилия го извършва цял подвиг."

В монографията образът на Никола Вапцаров и неговото поетично творчество оживяват чрез спомените на десетки негови съученици, командири и преподаватели в Морското училище: Халей Чушков, Димитър Ив. Моллов, Кольо Г. Василев, Георги П. Георгиев, Тремол Иванов, Георги Куршумджиев, Атанас Шалапатов, Иван Чучков, Христо Минев, Панко М. Найденов, Лазар Сапунджиев, Петър Александров Клечков, Йосиф Живков Рангелов, Емил Попов и др.

Следващият феномен в живота и творчеството на Никола Вапцаров е неговият неповторим начин на създаване на художествените творби. Вапцаров твори навсякъде – в клас, по време на самостоятелна работа, по време на занятия, в гарнизонен или домашен отпуск, по време на плаване, при работа с машините, при излет в планината, в затвора. Нещо повече – последните часове в затвора преди да го разстрелят той също твори и създаде двете си предсмъртни творби – Прощално и Борбата е безмилостно жестока, които обезсмъртиха поет, разкривайки величието на неговия дух.

Своеобразни феномени на световния литературен процес се явяват теф-

терчетата и тетрадките с ръкописното наследство на Никола Вапцаров! Те са общо 29 и са грижливо подредени от Бойка Вапцарова с подкрепата на Магдалена Шишкова в уникалния научен и художествен труд – ръкописното наследство на Никола Вапцаров.

Първото тефтерче е подарено на поета от неговата майка. Когато през лятото на 1926 година Никола Вапцаров тръгва за Морското машинно училище във Варна, на раздяла с майката си, я моли да му напише нещо в едно тефтерче, за спомен – това, което продиктува майчиното сърце. Елена Вапцарова написва следното послание към сина си – бъдещия ученик в Морското училище: „Бъди крепък и мъжествен, нищо светско да не срути основата на характера ти, в който вярвам, че е добър! Майка ти Елена Вапцарова."

Това тефтерче, известно като **най-ранното тефтерче**, заедно с тетрадките, на които Никола Вапцаров е пишел стиховете си още от ученическите години, стават другия **голям символ** в творческата биография на великия поет.

Всички тези тефтерчета и тетрадки се съхраняват като ценни реликви в Института за литература към БАН, къщата-музей „Никола Вапцаров" в Банско, къщата-музей „Никола Вапцаров" в София.

Тефтерчетата и тетрадките на Никола Вапцаров са предизвикателство към читателското любопитство и научния интерес на изследователите, което поражда потребността от един нов прочит на тези свещени реликви. За тази цел нека да изброим тези 29 литературни феномени:

1) Най-ранното тефтерче
2) Тетрадка по смятане
3) Тетрадка с разказа „Лудата"
4) Малкото тефтерче, Банско
5) Розовата морска тетрадка
6) Кафявия бележник
7) Голямата тетрадка
8) Синята морска тетрадка
9) Малката тетрадка
10) Зелената тетрадка
11) Синята тетрадка с надпис „Морска учебна част"
12) Тетрадка с речта, произнесена при завършване на Морското машинно училище във Варна, 1932 г.
13) Тетрадка с реферата „Морето"
14) Тетрадка с доклада „Романтизъм"
15) Тетрадка с „Вълната, която бучи"
16) Тетрадка от формуляри
17) Розовата малка тетрадка
18) Розовата тетрадка
19) Сивата тетрадка
20) Карираното тефтерче
21) Първи бележник
22) Втори бележник,
23) Ключът на Суец. Градът на южните красавици
24) За силно впечатлителните – вход забранен
25) Червения бележник
26) Кафявата тетрадка
27) Синята тетрадка
28) Тетрадка „Сампа"
29) Синия бележник „Байер"

Името на Никола Вапцаров е вдъхновявало много курсанти от Морско училище да пишат стихове за своя патрон. Във вестник „Димитровска вахта" и във вестник „Вапцаровец" са публикувани десетки стихотворения, посветени на любимия на моряците поет Никола Вапцаров.

Силната **Вапцаровска вяра** се е предавала и продължава да се предава от поколение на поколение възпитаници на Морското училище, които с гордост наричат себе си **Вапцаровци**. За съхранение и развитие на тази прекрасна традиция са допринасяли и продължават да допринасят преподавателите и командирите в Морско училище, които са истински сърцеведи, по израза на полковник Борис Драгов.

На Никола Вапцаров са кръщавани кораби и улици, читалища и училища. Един от випуските на Морско училище (1948-1953) носи неговото име – Вапцаровски випуск, който е и най-активен за увековечаване името на поета Моряк!

За популярността на Никола Йонков Вапцаров – Моряка и значимостта на негово литературно творчество говори и фактът, че за увековечаване на неговата памет на Антарктида е кръстен връх на неговото име – Вапцаров Връх (410 м, координати 62°37'15" ю.ш., 59°54'25" з.д.) – разположен върху планинската верига

Тангра, остров Ливингстън от архипелага Южни Шетлъндски острови [Указ на Президента на Република България № 243 от 6 юли 2004 г. за наименуване на географски обекти на остров Ливингстън от архипелага Южни Шетлъндски острови, Антарктика; Държавен вестник, бр. 64, 23.7.2004 г.].

Глава втора на монографията съдържа изследване върху темата за духовната връзка между хората, морето и машините в поезията на Никола Вапцаров – Моряка.

Вапцаровата поезия е немислима без идеите за морето и машините, които са част от вътрешния психологически свят на поета Моряк, от неговата духовна същност. В тази глава от книгата се спираме на онези неоткрити, неописани и нови страни от литературното наследство на Никола Вапцаров, които до сега не са разработвани достатъчно в нашата и чуждестранната литература и хвърлят нова светлина върху отношението на човека към машините и връзката, която направи поета между хората, морето и машините.

Като се започне от най-ранните творби, премине се през създаваните в Морското машинно училище произведения и се завърши със зрелите творби на Никола Вапцаров, в неговите тетрадки и бележници, които са вътрешното огледало на творческия процес и творческата натура на поета, заедно съжителстват както формулите и техническите чертежи, така също стиховете и дневниците, които си е водел. Когато изучаваме литературното наследство на Никола Вапцаров и неговия принос за световната наука, като че ли най-подходящо е да са опрем на **принципа на Леонардо**: Изучавайте науката като изкуство и изкуството като наука!

Морското техническо образование на Никола Вапцаров го прави новатор в световната поезията, той успява да улови ритъма на новото време, на машините. Вапцаров става носител на нова романтика – свързана с постиженията на техниката.

Съчетанието на безспорната поетическа дарба, огромните литературни познания и придобитото елитно техническо образование за първата половина на XX век, който светът определи като век на научно-техническия прогрес и век на информационното общество, са онази **синергетична сплав**, която позволи на Никола Вапцаров да прозре силата и бъдещето на машините, да одухотвори машините и да свърже човешкия дух с духа на машините, а от там да прозре и новият етап в развитието на човешкото общество!

Влечението към морето и машините е доминиращо за талантливия възпитаник на Морското училище Никола Вапцаров, който създава за тях по-голямата част от своите даровити творби:

– Спомени от миноносците;

– Импресии от параход „Бургас" (Александрия, В открито море, Митилин (Лесбий), о-в Марма, Черно море);

– Ключът на Суец;

– За силно впечатлителните – вход забранен!;

– Реферата „Морето";

Никола Вапцаров по един вълнуващ художествен начин свърза морето и машините с човешката душа, като придаде на машините **духовна същност**. Това е особено важно да се подчертае, защото векове наред научно-техническата и художественотворческата интелигенция твърде едностранчиво е разглеждала проблема „Човек-Машина", без да го види и като **социален проблем**, като отношение на **Човек към Човека, като Духовен проблем**!

Във втората половина на XX век се наблюдава засилен интерес на научните изследвания върху системите „човек-техника", операторите в системите „човек-машина" и „човек-техническа среда". Разкриват се сложните инженерно-психологически и ергономически проблеми в сложните „социо-технически системи".

В първото десетилетие на XXI век науката достигна до психологическите основи на духовността и културата на безопасността на Човека летящ (Homo Volans), Човека космически (Homo cosmicus, Homo Cosmodromo) и Човека мореплавател (Seaman), Човек-амфибия (Homo aquaticus), Човек подводен – акванавт (Merman).

В уникалното теоретико-приложно изследване „Безопасността на полета – болка на авиацията", създадено през 2007

година не само с помощта на ума, но и на сърцето, световно известният учен генерал-майор, академик, доктор на медицинските науки, Владимир Александрович Пономаренко (род. 03.01.1933 г. – Мелитопол, Украйна) пише:

„Духът, ако го разбираме като исторически приемствен опит в живота, душевно се проявява в състоянието на одухотвореност. Одухотвореността възниква в процеса на постигане на смисъла на живота, на своето предназначение и ни дава истината за себе си, довежда ни до състояние на откровение. Именно Духът хармонизира психическата дейност, учи ни нравствено да различаваме доброто и злото. А за летеца главното е това, че Духът утвърждава в човека самодостатъчната и самобитната личност.

Духът на летеца като професионалист е представен в неговата любов към Небето. Това особено, възвишено психическо състояние, в процеса на което се открива смисъла на живота в Небето – съпричастността към Вселената.

Летците, а не църквата, ме изведоха на пътя на познанието на вътрешния свят на душата. В полета има и Дух!"

За наша национална гордост Никола Вапцаров е сред първите в света поети, които възпяха и одухотвориха машините. С литературното си творчество Никола Вапцаров през първата половина на XX век свърза духовно хората, морето и машините, вдъхна на машината Душа. По този начин Вапцаров с помощта на художествените методи изпревари с повече от половин век, онова, което модерните изследователи на XXI век разработиха с научните методи – Теорията за духовността на професионалистите с опасни професии (летци, моряци, космонавти) и разкриха същността на Душата на летеца, на моряка и на космонавта.

Считаме, че това е един уникален принос на Никола Вапцаров в световната литература, който следва още по-пълно да се оцени и популяризира.

Никола Вапцаров възпя машините като прогрес на човешкия ум и като източник на вяра и надежда за човека в борбата му за свобода и по-добър живот – стихотворението „Писмо" (стихосбирката „Моторни песни" – Песни за човека):

Сега е нощ.
Машината ритмично
припява
и навява топла вера.
Да знаеш ти живота как обичам!
И колко мразя
празните
химери...

За мен е ясно, както че ще съмне –
с главите си ще счупим ледовете.
И слънцето на хоризонта
тъмен,
да, нашто
ярко
слънце
ще просветне.
И нека като пеперуда малка
крилата ми
опърли най-подире.
Не ще проклинам,
няма да се вайкам,
защото все пак, знам,
ще се умира.
Но да умреш, когато
се отърсва
земята
от отровната си
плесен,
когато милионите възкръсват,
това е песен,
да, това е песен!

Ако приемем, че наистина времето е съдник на човека и на плодовете на неговия труд, трябва да кажем, че с течение на времето стойността на Вапцаровата връзка на човека с одухотворените машини постоянно нараства и придобива нова ценност.

Защо?

Така ли е в действителност и ако е така, тогава настана времето да се направи нещо ново в световен план, за да се оцени научния и художествен принос на Никола Вапцаров за изграденото от него ново отношение към одухотворените от него машини!

За това ново отношение на Никола Вапцаров към одухотворените от него машини в книгата се прави предложение до Международната морска организация на ООН (IMO) за учредяване на **Международна морска премия** по случай 100 годишнината от рождението на Никола

Йонков Вапцаров – патрон на Висшето военноморско училище в гр. Варна, която да се връчва на преподаватели и морски университети за най-високи резултати в подготовка на новите морски командни кадри с висше образование – лидерите на моретата и океаните на XXI век!

В монографията се изтъкват редица **аргументи** в подкрепа на потребността от учредяване на Международна Вапцаровска морска премия:

Според най-смелите научни прогнози, около 2050 година, т.е. малко повече от век, след като Никола Вапцаров написа незабравимите стихове „ти помниш ли морето и машините" и „машината ритмично припява и навява топла вера" човечеството ще има нужда от качествено нови специалисти, които да управляват новите машини, защото тогава компютрите ще са по-умни от хората.

Тези машини на бъдещето, по-умни от хората, ще бъдат от ново поколение, но те ще носят същата онази душа, която им вдъхна Никола Вапцаров, ще носят същата онази свещена одухотвореност като машината на миноносеца „Дръзки" например, грижливо и любовно обслужвана от стажанта на Морското училище, поета Моряк и така вълнуващо възпята от самия него в есето „Спомени от миноносците", писано през 1931 г. за юбилейния сборник по случай 50-та годишнина на Морското училище (1881-1931).

„*Ний дойдохме тука, за да пречистиме душите си чрез радостта и страданието, и в сърцата ни ще звучи вечно твоят ритъм, о, машина.*"

„Влязох в машината на „Дръзки". През илюминаторите проникваше твърде малко светлина и яркият отблясък на медните и латунени части като че ли включваха в себе си някаква мистичност, която трябваше рано или късно да отмахна, да разгадая. Пред мене е тя, машината, спокойна и невъзмутима, а около нея някак по-скромно и страхливо, сякаш малки при-служнички, които се стараят да задоволят капризите на своята господарка, лежат, всяка върху своята рама, три помпи. Три помпи. Тогава още не знаех предназначението им.

Тогава още не познавах нуждите на тази властница, която сега разбирам, чувствувам всяка нейна клетка, в която има и заповед, и заплаха. Помня само, че в главата ми се въртеше теорията за трансформацията на енергиите, но все пак аз не можех да проследя нишката на трансформирането – от слънцето до тези 260 оборота."

„Вие познавате ли шума на машината? Не, това не е само шум, някак грубо е да се каже, че е шум. Тогава и аз така го наричах, но сега не си позволявам такива грубости. Защото това е душата на машината, това е нейният пулс, а ако тези сравнения ви се виждат много сантиментални, кажете тогава, че това е нейната диаграма."

„Помня как след като свършвах някоя работа, аз заставах до поправената част и чаках с трепет. И аз не го правех от маниерност, о, не, тука имаше дълбоки психически подбуди --в поправената част ме гледаше въплътената ми мисъл, вътре в клетките й течеше моята кръв, в нея трепташе моят темперамент.

Есето „Спомени от миноносците" разкрива една много характерна черта на литературното творчество на Никола Вапцаров, в което машините играят пречиства роля за човешката душа! Когато той е усетил това свойство на машината, тогава е бил едва 23 годишен стажант на Морското училище.

Младият поет Моряк гали нежно машината като своя любимка, а когато тя се задвижва, в него бликва възторгът на творчеството.

Световната литература трябва да отдаде дължимото на Никола Вапцаров за неговата гениална проницателност, научна прозорливост и поетичното откритие за душата на машината. През периода на обучението си в Морското училище (1926-1932), а и след това в продължение на целия си жизнен път, поетът Моряк разкри духовността на машината и нейното въздействие върху душата на човека, духовната връзка между човека и машината. Това одухотворяване на машините, което Вапцаров направи в поезията си чрез емоционалното и поетичното си прозрение, в края на XX век беше направено в много страни по пътя на рационалното прозрение, научната фантастика и футурологията.

В **заключение** по втора глава се прави една актуална социална заявка: нужно е обществото да промени в позитивна посока отношението си към инженерно-техническия персонал като към хора, които са в основата на техническия и технологическия прогрес и просперитет на държавата.

За намаляване на техногенните катастрофи и повишаване на техническата безопасност и сигурност, в т.ч. сигурността на водния, авиационния и автомобилния транспорт, трябва да се формира нова ценностна система, в която безопасността е част от новата култура на хората. Първообраз на тази нова култура и нова духовност я виждаме в поезията на Никола Вапцаров, който одухотвори машините и ги свърза с душата на човека и морето.

Това е симбиозата на XXI век!

Третата глава на книгата е посветена на отразяването и значението на личността и поезията на Никола Вапцаров в световната култура. Изследването разкри много нови и малко известни факти и доказателства в тази сфера, които доказват, че Никола Вапцаров е поет не само на България, но и на целия свят. Именно поради това той бе удостоен и с най-високото отличие – Международна награда за мир, което е най-убедителното доказателство за жизнения подвиг и литературния талант на Никола Вапцаров.

Международната награда за мир е учредена на Първия конгрес на Световния съвет на привържениците на мира през април 1949 г. Присъжда се от Световния съвет на привържениците на мира на дейци на науката, културата и изкуството за най-добри произведения на литературата и изкуството, научни работи и кинофилми, способстващи за укрепването на мира. Целта на тази награда е да се отдава почит на най-изтъкнатите в световен мащаб борци за мир, творчеството на които е неразделно свързано с тяхната борба за запазване на мира в света.

През лятото на 1952 г. Конгресът на народите за защита на мира заседава във Виена и тогава става известно решението на журито за международните премии на мира. Журито единодушно предлага Почетната награда за мир да бъде дадена посмъртно на световно признания български национален герой, поет и революционер Никола Вапцаров, паднал в борбата срещу фашизма.

На 19 юни 1953 г. Световният съвет на мира по време на неговата Будапещенска сесия потвърждава решението на журито за международните награди. Ето и текста на самото решение:

„Световният съвет на мира, като взема пред вид изключителния принос в делото на мира и дружбата между народите на българския поет и национален герой НИКОЛА ЙОНКОВ ВАПЦАРОВ, решава да му присъди за 1952 г. Почетната награда на мира.

Председател на Световния съвет на мира: Фредерик Жолио Кюри

Председател на журито на международните награди на мира: Пиетро Нени

Будапеща, 19 юни 1953 г.”



За Вапцаров са се изказвали или са го превеждали десетки световноизвестни поети и писатели, включително **двама носители на Нобелова награда за литература** – италианският поет Салваторе Куазимодо (20.8.1901 – 14.6.1968) и полската поетеса Вислава Шимборска (род. 2 юли 1923), която преведе стихотворението на Вапцаров „Прощално" още през 70-те години на 20 век.

Ето и някои извадки от книгата, които показват нагледно онези високи оценки, които световната литература дава за Никола Вапцаров:

Арис Дикгеос, Гърция. Вяра в човека. Из предговора към „Антология на българската поезия":, изд. „Додони", 1971 г., Атина:

Без риск да сгрешим, можем да кажем, че разстрелян от колаборационисткото правителство на своята родина, Вапцаров се роди със своята смърт. Удивени, непосредствено след войната съотечествениците му откриват сред себе си „едно почти неизвестно до този момент поетическо чудо".

Аз поне не познавам друга поезия, която да излъчва такава силна топлота, човечност, близост и честност, поезия, която да е толкова убедителна в изискванията си за хуманна справедливост и мир, каквато е поезията на Вапцаров. И колко вяра в човека и в неговото бъдеще, колко копнеж за живот изразява тази поезия.

Разстрелът на Вапцаров, след многомесечните изтезания, се превръща в официално потвърждение на неговата правда, каквото и съдържание да се влага в нея.

Питър Темпест, Англия. Вдъхновен поет. Слово на тържествена вечер, посветена на 50 годишнината от рождението на Никола Вапцаров, София, 1959 г.:

Нашето познанство с Вапцаров е могъщо средство за разчупване на бариерите от невежество и неразбиране, които хора изправиха срещу хората.

Какво знаехме за България в дните, когато Вапцаров вървеше по софийските улици, работеше между вас, четеше ви стиховете си по кафенетата, гонен и следен от тайната полиция?

В Англия познавачи на луксозните парфюми оценяваха вашето розово масло; търговците се възхищаваха от финия български тютюн, който им носеше огромна печалба.

Вестниците ни осведомяваха за машиниста-любител с бели ръкавици цар Борис III, който караше локомотиви от каприз. „Колко комично! Ах, колко любопитно, колко демократично!" – говореха във великосветските кръгове.

Но вестниците не ни казваха нищо за скромния огняр Никола Вапцаров, който „пренасяше с коша кюмюр, изхвърляше сгур дванадесет часа на нощ". Те не ни казваха нищо за „неизвестните хора", с чиито труд и пот забогатяваха английските и българските търговци. Не ни казваха, че по същото време същият цар Борис свалляше белите си ръкавици, за да подпише с престъпно равнодушие към историята и българската литература, смъртната присъда на един от най-големите български синове.

Днес и царят, и приближените му са в коша за смет. Но неизвестният работник, поетът, героят на нашето време е обичан от милиони.

Днес работниците в Ланкашир носят стиховете му в джобовете си. Аз слушах Вапцаров от устата на един работник в Манчестър. Чух обикновена тъкачка да говори с ентусиазъм за стихотворението „Завод". „Да, тъкмо така е в живота" – казваше тя.

Струва ми се, че много от нас, поетите и писателите, днес са задрямали твърде дълбоко. Велики и жизнени теми ни гледат в лицето, но ние не пишем за тях със същата напрегната грижа и неуморно участие, както някога правеше Вапцаров.

В някогашното жилище на поета, на ул. „Ангел Кънчев" 37, съм виждал стар, овехтял будилник, който е събуждал Никола Вапцаров всеки ден за черна и безпощадна работа. Нека неговият будилник пак зазвъни силно и високо, за да държи будно нашето съзнание на писатели и борци за мир и щастие на човечеството.

Жермена Ив Фарж, писателка от Франция, член на Световния съвет на мира, връчва дипломата и медала от наградата на академик Георги Наджаков, а той я предава на майката по поета Елена Вапцарова:

„В борбата за свобода и за мир, която днес е най-неотложната задача на

всички народи в света, Никола Вапцаров ще остане една от най-чистите и благородни фигури. През своя кратък живот, в който поетът и борецът са неразривно свързани и който показва така ясно единството на неговите политически убеждения и на неговите лични чувства. Никола Вапцаров възпя и защити принципите на свободата и човешкото щастие.

Италианският поет Салваторе Куазимодо:

Никола Вапцаров, разстрелян на 32-годишна възраст от българските фашисти, е един от мнозината разстреляни поети по времето на съпротивата в своята страна. Той ни е оставил два завета: самата своя поезия, написана с „думи прости", от която завинаги са изтръгнати корените на европейската абстрактна поезия и на формализма, и завета, включен в стихотворението „История", което ще остане да живее в бъдещето.

В него е обрисуван и моралният лик на идващите поколения, тяхната съдба, съдбата на елементите, които – както в природата – създават света, неговата цивилизация.

Испанският писател и поет Мануел Муньос Идалго, автор на поема за Никола Вапцаров и на театралната пиеса за Никола Вапцаров „Кървавата бразда":

Преди много години имах честта и щастието да публикувам в Испания поезията на Никола Вапцаров. Това е едно от най-стойностните неща, които съм правил през живота си. И от Вапцаров тръгна голямата ми любов към България.

Никола Вапцаров е сред поетите, които ще останат в световната литературна съкровищница с непреходното си творчество, неповторимо по хуманност и идейно звучене. Той е един от най-големите поети на всички времена.

В **заключение по трета глава** естествено се поражда следния **изводпожелание** към всички български граждани у нас и по света: честването на 100 годишнината от рождението на поета Никола Йонков Вапцаров да послужи като катарзис в нашата национална душевност, народопсихология, бит и култура. Да стигнем до разбирането, че трябва да се очистим от омразата, враждата, отрицанието, очернянето, агресията, злобата, клеветата и завистта, които забавят нашето постъпателно развитие. Личността и поезията на Никола Йонков Вапцаров заслужено заеха трайно място сред най-високите достижения на световната култура и получиха огромна почит и признателност както за неговия живот-подвиг, така и за майсторството и новаторството на поетичното му творчество.

Да се поучим от света и по-силно да тачим нашите национални светини.

Да се отнасяме един към друг позитивно, добронамерено, с доверие и градивно.

Да имаме уважение един към друг и да обичаме народа си както Вапцаров го обичаше.

Да се борим с Вапцаровска вяра и дързост за свободата, независимостта, просперитета и благополучието на народа.

Вапцаровци оставаме за цял живот!

Вапцаровският дух живее не само в нас, възпитаниците на Морско училище. Той гори в нашите семейства и нашите наследници, в нашият град и в нашата държава.

Поезията на Никола Вапцаров и възпитаниците на Морското училище разнасят Вапцаровския дух и Вапцаровската вяра сред всички страни по света, той ги крепи по морета и океани в морските и житейските бури. Възпитаниците на Морското училище с името Никола Йонков Вапцаров са и първите дипломати на България и първите пратеници на мира по света!

Така както корабите устояват на атаките на морската буря, управлявани от възпитаниците на Морско училище, така и Морското училище и Никола Вапцаров са съединени в едно и отправят своя завет към бъдещите поколения:

„Но в бурята ще бъдем пак с тебе народе мой,
защото те обичахме!"

ДО АДМИРАЛ ЕФТИМИОС МИТРОПУЛОС
ГЕНЕРАЛЕН СЕКРЕТАР НА МЕЖДУНАРОДНАТА
МОРСКА ОРГАНИЗАЦИЯ (IMO)
ЛОНДОН

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

За учредяване на ежегодна Международна морска премия
по случай 100 годишнината от рождението
на Никола Йонков Вапцаров (7.12.1909 – 23.7.1942)
патрон на Висшето военноморско училище в гр. Варна

На 7 декември 2009 година се навършват 100 години от рождението на патрона на Висшето военноморско училище в гр. Варна, България, поета – Никола Йонков Вапцаров, когото неговите съвипускници, преподаватели и командири наричаха Моряка.

Организацията на Обединените нации по въпросите на образованието, науката и културата (ЮНЕСКО) обяви 2009 г. за година на Никола Йонков Вапцаров.

Никола Йонков Вапцаров е роден на 7 декември 1909 г. в гр. Банско. Мотивиран от любовта към техниката и морето и по волята на своя баща Йонко Вапцаров, през 1926 г. той постъпва на обучение в най-старото техническо училище на България – Морското училище, основано през 1881 г.

В продължение на 6 години – до 1932 г., Никола Вапцаров изучава теоретическите основи на морското дело и овладява корабните машини и системи по време на плавателната практика на военните и търговски кораби.

Благодарение на голямата му любов към литературата, наследена от майка му Елена Вапцарова, и вродения поетичен талант, Никола Вапцаров бързо спечелва любовта на своите другари, командири и преподаватели, които подкрепят развитието на неговата поетическа дарба.

Никола Вапцаров се влюбва в морето и машините, посвещава им първите свои литературни творби – стихотворения, есета, пътеписи, разкази. Като израз на признание за дарбата му на поет-маринист, неговите съвипускници от училището започват да го наричат ласкаво Моряка, което най-добре отразява неговия харизматичен моряшки характер и дарование на знаменит млад талант.

Литературните произведения на Никола Вапцаров са не само един висок връх в световната поезия за морето и моряшкия живот. Никола Вапцаров внася нещо ново в световната литература – той сродява човешката душа с морето и машините!

Никола Вапцаров като личност и поет се отличава със смелост и борбен дух, воюва срещу социалната несправедливост, със слово и дело се бори за свободата на своята родина и своя народ. Както много български и световни поети и писатели, борци за свобода и независимост, той е съден от официалните власти за своите прогресивни идеи. Поетът е разстрелян на 23 юли 1942 г. в гарнизонното военно стрелбище в София.

Десет години по-късно, Никола Йонков Вапцаров получава най-високо национално и международно признание! През 1952 г. Световния съвет на мира му присъжда най-престижното отличие – Международната награда за мир, която през 1953 г. е връчена на неговата майка на многохилядно тържество, на което участват поети и писатели от десетки държави.

Произведенията на Никола Йонков Вапцаров са преведени на над 80 езика и се четат по всички континенти на Земята.

На името на Никола Вапцаров са кръщавани учебни и товарни кораби, училища, читалища и театри. Десетки паметници са издигнати в негова чест, улици и площади носят неговото име.

В памет на великия поет Моряк Никола Вапцаров на Антарктида е кръстен връх на неговото име – Вапцаров Връх (410 м, координати 62°37’15” ю.ш., 59°54’25” з.д.) – разположен върху планинската верига Тангра, остров Ливингстън

от архипелага Южни Шетлъндски острови [Указ на Президента на Република България № 243 от 6 юли 2004 г., Държавен вестник, бр. 64, 23.7.2004 г.].

Особено популярни сред моряците са неговите произведения за морето и корабите, за моряшкия живот: есето „Морето", есето „Спомени от миноносците", импресии от параход „Бургас" (Александрия, В открито море, Митилин (Лесбий) – островът на Сафо, О-в Марма, Черно море), пътеписите „Ключът на Суец" и „За силно впечатлителните вход забранен", стихотворенията „Рибарски живот", „В кубрика", „Жажда", „Марш на 26 випуск на Морското училище", „Моряци" и мн. др. Като ярко и изключително смело литературно произведение можем да оценим и неговата реч, произнесена при завършване на Морското училище през 1932 г.

Морското техническо образование на Никола Вапцаров и големите му познания по литература го правят новатор в световната поезия, успявайки да улови ритъма на новото време, на машините, на техническия прогрес. Вапцаров става носител на нова романтика – свързана с постиженията на техниката и технологиите.

Съчетанието на безспорната поетическа дарба, огромните литературни познания и придобитото елитно техническо образование в Морско училище през първата половина на XX век, който светът определи като век на научно-техническия прогрес и век на информационното общество, са онази **синергетична сплав**, която позволи на Никола Вапцаров да прозре силата и бъдещето на машините, да одухотвори машините и да свърже човешкия дух с духа на машините, а от там да прозре и новият етап в развитието на човешкото общество!

Това художествено творение и откритие на Никола Вапцаров е нов връх в световната поезия и нова витка в спиралата на познанието!

През 2009 г., в която цялото прогресивно човечество отбелязва по вълнуващ начин 100 годишнината от рождението на Никола Йонков Вапцаров – Моряка, настъпиха редица **знаменателни събития** във водния транспорт и морското образование в целия свят, които свидетелстват за **ново мислене и нова визия към безопасността на корабоплаването**:

Първо: В Санкт Петербург от 19 до 21 септември 2009 г. в Държавната морска академия „Адмирал Степан Осипович Макаров" се провежда Десетата юбилейна асамблея на Международната асоциация на морските университети (IAMU).

Асамблеята си поставя достойни цели – да развива и поддържа високите стандарти в морското образование, да осигурява корабоплавателната индустрия с квалифицирани кадри на международно ниво, да съдейства за безопасността на корабоплаването. В рамките на Асамблеята за представителите на морските администрации и корабоплавателната индустрия се проведе Международен форум – Кръгла маса на тема: „Морските кадри: качество, количество и кариерен ръст. Формиране на единно образователно пространство за подготовката на моряците като ответна стъпка на процесите на глобализацията на XXI век".

Десетата юбилейна асамблея ще способства за по-успешното изпълнение на **основните задачи на IAMU**:

– Създаване и поддържане на високи стандарти на морското образование в света;

– Решаване на проблемите по практическата подготовка на курсантите и студентите на учебните, търговските и военните кораби;

– Осигуряване на световната корабоплавателна индустрия с квалифицирани кадри от международно ниво;

– Способстване за безопасно корабоплаване от екологическа, техническа и хуманитарна гледна точка.

Второ: В съответствие със своите основни цели и приоритети Международната морска организация разработи нова концепция за безопасността на корабоплаването, основаваща се на нова култура на морската безопасност. Този качествено нов възглед има редица аспекти: политически, географски, геополитически, научно-технически и технологически, социални, психологически, ценностни, морални, духовни, икономически, кадрови, правни и др.

Новата концепция за морска безопасност се базира на качествено нови принципи:

– Висока морска култура;

– Добра морска практика;

– Поддържане на кораба в изправност и чистота;

– Акуратност и висок професионализъм;

– Култура на общуването;

– Психо-физическа устойчивост и издръжливост на екипажа;

Новата култура на морска безопасност беше специално обсъждана през 2000 г. по време на Третия международен семинар от поредицата семинари на тема: „Субстандартното корабоплаване: проблеми и пътища за решаване чрез сътрудничество".

Основната идея на тази концепция се заключава в разбирането, че всички аварии в крайна сметка могат да бъдат преодолени!

Преодоляването на авариите чрез внедряването на културата на безопасността е свързана и с осъзнаването на „културата на оцеляването", т.е. изпълнение на действия за опазване човешкия живот на море и ограничаване щетите от авариите, а също така и с управление на риска и кризите, което лежи в основата на безаварийната работа на флота.

В изпълнение на тези цели е насочен и предстоящия XII Международен семинар, организиран от Руския морски регистър по корабоплаване (РС) на 21 и 22 октомври 2009 г., също в Санкт Петербург, на тема: „Качественото корабоплаване: стандартите на XXI век. Безопасност и защита на морската среда – бъдещи предизвикателства".

Трето: Парламентът на Европейския съюз на 11 март 2009 г. прие Пакет Erika III, предназначен да регулира корабоплаването в европейски води, състоящ се от 8 предписания и директиви. Те са породени от това, че в международното и националното мореплаване се изпитва остър недостиг от квалифицирани морски специалисти, което е свързано с редица негативни тенденции в глобалната и националните икономики.

Главната стратегическа задача на пакета е повишаване безопасността на мореплаването в европейски води, недопускане на катастрофи, подобни на гибелта на танкерите Erika и Prestige. Приемането на този пакет е голяма победа за Европарламента и за световното корабоплаване.

Тези три знаменателни събития бяха предшествани от приемане на два фундаментални документа от Европейския съюз за издигане ролята и безопасността на корабоплаването:

– На 10 октомври 2007 г. Европейската комисия прие **Синята книга**, предлагаща Интегрирана морска политика за Европейския съюз (ИМП) и подробен план за действие. На 14 декември 2007 г. Европейският съвет одобри Интегрираната морска политика (ИМП) и плана за действие;

– На 7 юни 2006 г. Комисията на Европейската общност прие **Зелената книга** „Към бъдещата морска политика на Евросъюза: Европейска визия за океаните и моретата".

Целта на тези стратегически документи е:

– Издигане конкурентоспособността на морската индустрия;

– Оставане върху острието на познанието, науката и технологията;

– Развиване на европейските морски умения и разширяване на трайната морска заетост;

– Издигане ролята на човешкия фактор в корабоплаването.

Изброените знаменателни събития и новите предизвикателства пред корабоплаването в края на краищата се фокусират в **човешкия фактор в мореплаването**.

XXI век изисква нова визия за подготовката на морски управленски кадри с висше образование. Освен традиционното опиране на разума, съзнателността, дисциплината, отговорността и интелигентността на морските специалисти, вниманието се насочва и към формиране на нова ценностна система, нова духовност, висока емоционална интелигентност, социална компетентност и управленска култура на морските кадри.

За решаването на тази предизвикателна задача за морското образование на XXI век, освен науката, положителна роля ще изиграе литературата, поезията, музиката и изкуството.

В този смисъл поезията на маниста Никола Йонков Вапцаров ще способства за формиране на нова духовност и

нова професионална култура у моряците от всички страни.

Никола Вапцаров по един художествен начин свърза морето и машините с човешката душа, като придаде на машините **духовна същност**. Това е особено важно да се подчертае, защото векове наред научно-техническата и художественотворческата интелигенция твърде едностранчиво е разглеждала проблема „Човек-Машина", без да го види и като **социален проблем**, като отношение на **Човек към Човека, като Духовен проблем**!

Морето изисква духовни сили! Новата култура на безопасност е възможна само при нова ценностна система на моряците и корабните екипажи!



Сложният свят на моряците, на летците и космонавтите настойчиво изисква да привлече към себе си не само инженерите, конструкторите, проектантите, технолозите, лекарите и психолозите, но и писателите, поетите, драматурзите, живописците, скулптурите, композиторите.

Мощният научно-технологичен и психологичен заряд, натрупан през XX век, даде нов тласък в развитието на човешката цивилизация в началото на XXI век, който стартира с разработването на нови, още по-сложни нравствено-психологически проблеми на моряците, летците и космонавтите.

В първото десетилетие на XXI век науката достигна до психологическите основи на духовността и културата на безопасността на Човека летящ (Homo Volans), Човека космически (Homo cosmicus, Homo Cosmodromo) и Човека мореплавател (Seaman), Човека-амфибия (Homo aquaticus), Човека подводен – акванавт (Merman).

Никола Вапцаров е сред първите в света поети, които възпяха и одухотвориха машините. С литературното си творчество през първата половина на XX век той свърза духовно хората, морето и машините, вдъхна на машината Душа. По този начин Вапцаров с помощта на художествените методи изпревари с повече от половин век, онова, което модерните изследователи на XXI век разработиха с научните методи – Теорията за духовността на професионалистите с опасни професии (летци, моряци, космонавти) и разкриха същността на Душата на летеца, на моряка и на космонавта, откриха съдържанието на емоционалната и духовната интелигентност.

Това е един уникален принос на Никола Вапцаров в световната литература, който следва още по-пълно да се оцени, популяризира и внедрява в учебно-възпитателната дейност на морските университети!

Отчитайки всички тези обстоятелства, знаменателни събития, мотиви и аргументи, целесъобразно е Международната морска организация на ООН (IMO) **да учреди** ежегодна индивидуална и колективна **Вапцаровска морска премия**, която да се връчва на преподаватели и морски университети за най-високи резултати в подготовката на новите морски командни кадри с висше образование – световните лидери на моретата и океаните през XXI век!

Вапцаровската морска премия да съдържа грамота, медал (вимпел, статуетка, плакет) и парична премия.

При оценката на номинираните кандидати от морските университети, акцент да се постави върху техния принос за формирането на духовността и развитието на ценностната система на морските специалисти и тяхната духовна връзка с морето и машините!

Статутът на **Вапцаровската морска премия**, регламентът за връчването ѝ, определяне на журито, степените и размерите на премията да бъдат определени допълнително.



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



ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС



Ние се грижим за Вашите товари!

SHIPREPAIR YARD

ODESSOS VARNA



Guaranteed Quality and Timely Delivery at Reasonable Prices

www.odessos-yard.bg

НЕИЗВЕСТНИ СТРАНИЦИ ЗА „МОТОРНИ ПЕСНИ”

Приживе Н. Вапцаров издава една книга: Ник[ола] Йонков. Моторни песни. Стихове. София, 1940, В издателското каре е отбелязано: „Книгата Моторни песни, стихотворения от Никола Йонков се отпечати през хилядо деветстотин и четиридесета година от печатница Андреев & Йотов в хилядо и петстотин бройки.” Изданието е платено със средства от самия автор. На практика е самиздатска книга. Името на заглавната корица е по бащино име, не по фамилията на автора, което се обяснява от съвременниците по следния начин: „Йонков – от малкото име на баща си – беше турил за пред полицията, понеже по това време бе на служба в софийския екарисаж” Интересен факт е, че част от текстовете на „Моторни песни“ „пробиват“ два пъти „царската“ цензура – когато някои от тях са публикувани в печата и за втори път – когато се подготвя книжното й тяло. Благодарение на стратегията на приятеля Караславов да се представят отделните текстове един по един, а не в целостта на стихосбирката, институцията практически е надхитрена. Така „Моторни песни“ излизат неосакатени в бунтарските си послания. С малки изключения: стихотворението „Испания“ е свалено изцяло, отпадат финалните стихове: „в боя ни за хлеб и свобода“ от „Огняроинтелигентска“. Показателен обаче е фактът, че авторът си позволява да „отцензурира“ финала на „Огняроинтелигентска“, когато подарява книгата си с автограф на доверени хора! Върху половината от 10-те запазени в софийския музей екземпляри с автографи на с.49 поетът саморъчно е дописал опасната дума „**свобода**“. Сред „доверените“ му читатели са: „тета Катеринка Петканчина“, „инж. Кефалов“, „колегата Кекевски“, „добрия ми приятел Ваньо Керезиев“...

Корицата на „Моторни песни” е дело на художника Борис Ангелушев. Съществували са още три проекта за оформление – от художниците Александър Жендов, Николай Шмиргела и Стоян Сотиров. Оригиналите на техните творби, плод на своеобразния конкурс, обявен между Вапцаровите приятели, днес са в неизвестност. В годините на тоталитаризма, след изключването на Ал. Жендов от БКП, приятелското му съучастие с проект за корицата се премълчава, дори в специално написаните предговори към фототипни издания на „Моторни песни”. Коректорската работа върху текстовете е извършена от поета Христо Радевски, каквато е била волята на автора.

В рубриката „Книгопис” на вестник „Литературен глас”, № 460, 30 ян. 1940, се появява съобщение за новоизлязлата книга: „Ник.Йонков – „Моторни песни”. В централния литературен печат стихосбирката не е рецензирана.

През 1940 г. за „Моторни песни” излизат 3 отзива в софийски вестници и 3 в провинциални трибуни, от писатели и критици като Георги Караславов, Петър Мирин, Ангел Жаров (Михаил Сматракалев), Димитър Митрев, Александър Муратов, както и от машинния техник Кирил Филипов. С днешна дата едва ли трябва да приемем безкритично снизходителната констатация (под формата на апология) от Хр. Радевски, която (в цитирания предговор) настоява: „Явиха се няколко приятелски рецензии, но широк отзвук в литературната критика тя не получи”.

Разбира се, мнозина са очаквали авторитетният Тодор Павлов да напише за „Моторните...”, още повече той е посветил на поезията на Венко Марковски цяла книга... Не се случва – политическото положение е натегнато, може би влияят и други съображения... Факт е,

че В. Марковски не възприема възторжено Вапцаровите стихове, нарича ги „хубавички"... Запознати твърдят, че в това има и ревност към предпочитания от съкръжочниците им в МЛК поет... На снизходителните оценки поетът отговаря със силата на своето благородство, с моралното си превъзходство. Когато чул мнението на Марковски, отсякъл: „Той е голям поет!", вместо на свой ред да му потърси кусури...

Десетилетия вниманието на литисториците неизменно бе съсредоточено върху обзорната рецензия на Георги Караславов във в. „Дъга" и тази на Ал. Муратов... Това са удобните текстове! (В контекста на социополитическата действителност след 1944). А през цялото това време е съществувала една потулена рецензия за културната книга: Петър Мирин (Петър Семерджиев). „Моторни песни" от Никола Йонков". В. „Правда". Сливен. XXIII. № 941, бр. 28.II.1940 г. Прочее, кой е нейният автор?

По времето, когато я пише, той е в нелегалност, затова публикува текста си под псевдоним! Интересен факт е, че рецензията на П. Мирин не е включвана в нито едно от досегашните издания, дори и в академичните. Не е споменавана и в публикациите, посветени на ранната рецепция на „Моторни песни", например в изданието „Българската критика за Никола Вапцаров". БП. С., 1969. (Разделът „Първи отзиви" включва текстовете на Георги Караславов, Михаил Сматракалев и Александър Муратов. Рецензиите на Димитър Митрев и П. Мирин липсват). В „Никола Вапцаров. Летопис на живота и творчеството му", 1978 г., на с. 269 откриваме пространен откъс от половин страница за отзива на Караславов, а за аналитичния текст на Мирин, явяващ се първа самостоятелна оценка на новопоявилата се книга – само краткото изречение: „Рецензия се появява и във в. „Правда", Сливен". Беглото споменаване е без посочване на данни за автора и броя на вестника, където е публикувана рецензията, така че на практика няма библиографска стойност и не може да послужи за ползване. Така дадена, тя подвежда, че става дума за редакционна бележка, а не за авторски, при това сериозен литературнокритически текст. И макар през 90-те години Светлозар Игов да разказа на страниците на „Литературен форум" драматичния социокултурен сюжет как е открил „неизвестния" рецензент на „Моторни песни", тя остава все още неизвестна за изследователите и почитателите на Вацаровото творчество. Красноречиво свидетелство за това е фактът, че сега, когато идеологическите табута божем са преодолени, името му в препоръчителната библиография към книгата „Страници за Никола Вапцаров". Творчеството на писателя в българската литературна критика". ИК „Андина". Варна, 1992, е посочено грешно като П. Маринов...

Под псевдонима П. Мирин се крие известният дисидент на тоталитаризма Петър Семерджиев(1917-2008) , журналист и автор на книгите: „Кризата в българската компартия и изходът от нея", „БКП, македонският въпрос и ВМРО", „Нищожество в доспехи на величие", „Народният съд в България 1944-1945" и на първите две издадени досега части на трилогията „Руската империя и Съветският съюз в съдбата на България". Роден. в Ямбол, още като гимназист П. Семерджиев се включва в младежкото комунистическо движение, заради което е изключен от училище през 1932 г. Продължава образованието си през 1935 г., когато му е дадена възможност да се запише в Сливенската мъжка гимназия. В Сливен той се утвърждава като ръководител на младите комунисти и партийната им организация. Левите убеждения на П. Семерджиев обясняват факта, че той е първият рецензент на „Моторни песни". През 1941 г. П. Семерджиев е арестуван и заточен в лагера „Гонда вода" край Асеновград, след това прехвърлен в новия лагер „Кръсто поле" до гръцката граница, където отава до разтурянето му през 1943 г. 9.IX.1944 г. го заварва нелегален, временен пълномощник на ЦК, действащ в района на отряда „Хаджи Димитър". На 9 септември П. Семерджиев възстановява окръжния комитет на БКП в Сливен и го оглавява. По времето на процеса срещу Трайчо Костов е обвинен за „враг с партиен билет". Осъден е като трайчокостовист на 12 години и 6 месеца затвор, които излежава в единична килия във Варненския затвор (в отделението на смъртниците), по-късно е преместен в Шумен, откъдето с група затворници е

изпратен за повече от година в лагера в Белене. Следва наказателният затвор в Пазарджик, откъдето през 1956 г. е освободен, но попада в пълна изолация и без право на работа. През 1973 г. заедно със съпругата си – проф. Ема Герон заминава на научен форум в Испания и двамата емигрират в Израел, където получават редовно гражданство. Там П. Семерджиев започва своята публицистична дейност, с която разкрива като жив свидетел и участник, „отвътре" истинската история на БКП и руши изградените от партийната пропаганда митове... Според разследващия журналист Христо Христов „новоразкрити документи на бившето Първо главно управление на ДС (ПГУ, разузнаването) показват, че Петър Семерджиев е набелязан да бъде убит още преди писателя Георги Марков. През 1975 г. ПГУ образува дело за оперативна разработка срещу Семерджиев под кодовото име „Ренегат" за дискредитацията и ликвидирането му. Опитите на ПГУ да извърши операцията в Израел обаче не успяват..." Световната реакция след убийството на Г. Марков е „спасителна" за живота на дългогодишния политически коментатор на Би Би Си и „Свободна Европа"[1] и автор на книги из историята на БКП, имперска Русия и Съветския съюз в политиката им по отношение на България.

Тази биографична справка на П. Мирин, (ако приемем, че е напълно достоверна), красноречиво обясн защо едва днес, почти 70 години след публикуването на „Моторни песни", можем най-накрая да прочетем една от малкото рецензии, проникновено и критично посрещнали появата на първата и единствена книга на Огняроинтелигента... Ето прочее и самата рецензия:

„Моторни песни". Стихове от Никола Йонков.

Познаваме Никола Йонков от страниците на „Кормило", „Заря" и др. Днес ни поднася една спретната сбирка, стихове под оригиналното име „Моторни песни", която обхваща няколко цикъла: „Песни за човека", „Песни за родината", „Песни" и „Песни за една страна". Характерно за песните на Ник. Йонков е сливането на човека с трудовия процес. Сам трудящ се, той внася в поезията силата на човека, вживян с машините:

Моторът, който пее горе
е труд от моите ръце.
А тази песен на мотора
е кръв от моето сърце.

И неговата увереност, че

Ще изградим, със много пот
един живот
желан
и нужен
и то
какъв живот.

Целият цикъл „Песни за човека" е едно художествено потвърждаване на логическата аксиома, че човекът е „съвкупност от обществени отношения".

Верен син на своето време, Ник. Йонков не отбягва от съвременните събития. В кръга на неговото вдъхновение намират място хищническите прояви на хората и борбата на болшинството за хляб и свобода; смущенията на жената, която е изпратила своя любим и оправданието за неговата смърт намира израз с героическите думи:

Майко, ти не го кори,
че отиде да се бие.
Фернандес бе прав, дори
мисля, че грешиме ние.
Само той от нас прозре
истина една в живота –
по-добре е да умреш,
вместо да живееш скотски.

Значително място е посветил на своята изстрадала родина зад Пирина, на която желае съдбата на страна без тегло и робия.

Ник. Йонков има изразителен език и жив, динамичен стих. Това, което можем да желаем от него, е да внесе по-голяма образност в своите работи. Тогава ще бъде и повече убедителен. Не трябва да забравяме, че стойността в изкуството е в неговата непосредствена художествена сила. По-убедителен ще бъде поетът, когато не изказва направо своите мисли и разбирания, а умее да ги въплъти в свеж художествен образ. По тоя път именно е тръгнал Ник. Йонков, но ще трябва да работи за по-големи постижения. Безспорно, работите му се четат и увличат.

Петър Мирин

1 в. „Дневник", 2008 г.

Днес може би звучи неправдоподобно, но е факт, че съществува и още една – ако не напълно неизвестна, то малкопопулярна ранна рецензия за Вапцаровата книга. Удивителното е, че тя е може би най-добрата от наличните: **Димитър Митрев. „Моторни песни" от Никола Йонков". В. „Завой", 1940, бр. 30**. Обширният и аналитичен текст е публикуван на първа страница на вестника с редактор-стопанин Стоян Дичев.

Броени дни след разстрела на Вапцаров Д. Митрев пише писмо до Константин Цапев, уредник на в. „Литературен критик", от което съдим за дълбоката му приятелска привързаност и високата оценка за творчеството на поета, с която критикът пръв (и по онова време единствен) поставя името му във високия литературен ред, започващ с Христо Ботев! Привеждам писмото и като важен документ за времето. Публикувано е в: Б. Вапцарова. „Вапцаров сред събратята си по перо". С. , БАН, 1989, с. 264-270 (заедно с факсимиле). **Гриша** е псевдонимът, с който Вапцаров е бил познат сред приятелите си, **Дончо** е Антон Попов, **Иванка** – Иванка Димитрова, **Роман** – Атанас Романов.

Търговище. 31. VII. 1942 г.

Драги Цапе,

Ето вече два цели дни от получаването на твоето писмо, което ми донесе страшната вест за нашия незабравим Гриша. Не искам да се размеквам, не искам да изпадам в сантименталност и безутешност. По-скоро един гняв, една злоба ме кара да стискам зъби. ,,Да хапя по гърлото" не тия, които отнеха живота на Гришата, защото погледнато обективно, те не могат да постъпват иначе, но тия „наши приятели" — подлеци и мижитурки, които разнасяха легенди и се опитваха да очернят името на най-светлия човек и другар.

Колкото и силен да е гневът ми, чувствувам, че не мога да прогоня болката, която ето два дни вече не ми дава спокойствие, което ми е необходимо да се помиря със станалото. Би трябвало много по-спокойно, много по-твърдо, без сълзливост, да се погледне на всичко това. В тия дни на жесток двубой, на битка, която е решителна и последна, тия неща са обикновени, все едно, че отиваш да си вземеш хляб с купоните си. Това е така. Но това „така" ще го изречем само като бездушна декларация, ще го изречем само като хора на суров разум.

Нима може, нима има сила, която да изригне страшен глас и да каже: отмини, не обръщай внимание на това, което трови сърцето ти. Щастливци са тия, които са глухи за сърцето си, по право тия, за които думата сърце значи разум. Но дали ги има, дали ще се намерят някъде. Вероятно, щом като има толкова подлеци.

Аз знам, аз вярвам, аз съм убеден в правдата, неизменен закон са жертвите, които се дават. И все пак, всичко сякаш се смалява, отделя се, за да израсне нещо, което ти е така скъпо, за да израсне, драги Цапе, образът на светлия Гриша. Бъдните дни, които идат[2], ще ни дадат възможност, впрочем за нас отдавна е ясно това, по-право ще дадат възможност на днешните неверници да проумеят, да прогледнат като слепци от дълга тъма и да видят какво е изгубила българската поезия на 24 юлий 1942 г.

Аз никога не съм се колебал по отношение на Гришата. За мен той е там, където са имената на Ботев, Смирненски, Ясенов и Гео Милев. Най-новото, най-светло знаме след тях. И както ти писа, легенди и песни ще се разнасят и пеят от уста на уста, от поколение на поколение.

Но страшната истина, жестоката болка е, че ние осиротяхме. Най-добрият между нас, идеалният другар, до крайност честният човек си отиде. Но Цапе, аз свивам здраво ръце, аз ще притъпя болката си, защото съм горд, че имах за близък приятел човек като Гришата. За мен той не е мъртъв. За нас, които бяхме предани негови приятели, които с най-чиста обич се отнасяхме към него, Гришата ще бъде винаги жив. Неговият личен подвиг ние няма да достигнем. Но винаги неуклонно ще се стремим към него. И, ако до сега сме били сред блатото на малодушници и подлеци, то занапред ще се покажем достойни за славната саможертва на хора като Гришата и Дончо. Борбата ни срещу подлеците и мижитурките сега почва. С цената на всичко ние трябва да провалим, да разкрием същинския им лик.

2 Вапцаров е разстрелян на 23 юли – грешката е на автора

Да омъртвим подлостта, кариеризма, маниящината и олимпийството на жалки герои, на евтини борци. .. И, ако някой майчин син се опита да злослови за Гришата, ти сам трябва да знаеш какво да направиш. Сигурен съм, че и Филип ще бъде с теб. Да бъдем впрочем честни, предани и всеотдайни като Гришата, а в отношението си към подлеците и кариеристите, нека вземем поука от ония моменти и случаи, когато прекрасният Гриша биваше подвеждан от търгашите.

Сега ще те моля много да ми пишеш веднага за следното: подавал ли е Гришата молба за помилване, на колко са осъдени Роман, Киро и Стоян Сотиров, как са се държали в съда Младен и Иванка. Всичко това и около това ме живо интересува.

Тук прилагам едно писмо до Бойка, пиша й няколко реда по случай краят на Гришата. Ще те моля да й го предадеш, още същият ден.

Поздрави нарочно бай Тотю, Герката и Йончето. Сега ше пиша и на Филип, кажи му, че не прави добре като не ми пише.

На теб ти желая да бъдеш все така открит, честен и смел. От нас се иска да се покажем достойни за подвига на Гришата и Дончо.

Чакам писмото ти.

Сърдечни братски привети

твоят Митри."

Как е станало така, че рецензията на автора на подобно писмо-апология да бъде малко тиражирана в литературната ни история? И то по отношение на книга, която считаме несправедливо незабелязана от критиката? Обяснението се крие в биографията на Димитър Митрев (1919, Дедеагач, Егейска Македония, днес Гърция – 1976, Охрид, Р Македония). Литературен критик и теоретик, историк и есеист. Учи в София и Скопие. Член на МЛК в София (1938-1941). В началото на 1941 г. е сътрудник на в. „Литературен критик". Пише обзорни рецензии за творчеството на Никола Вапцаров, на Коле Неделковски и Кочо Рацин. Основател и редактор на списанията „Нов ден" и „Современност" в Македония след 1944 г., където става професор по теория на литературата във Философския (Филологическия) факултет, както и ректор на Скопския университет „Св. Кирил и Методий". Член е на МАНУ (Македонската академия на науките и изкуствата) от самото й създаване през 1967. Един от седемте основатели на Дружеството на писателите на Македония (13.II.1947 г.) Привърженик на художествения реализъм, без обаче да приема „изкуство за самото изкуство". Противопоставя се на догматичния соцреализъм и утвърждава реализма като отражение на обективната действителност. Поклонник е на психологическото портретуване на личността с акцент върху индивидуалната й неповторимост. По-известни от книгите му са „Пиринска Македония в борбата за национално освобождение" (1950), „Вапцаров"(1953), „Критерии и догматизъм (1956), „Тенденции в развоя на македонската литература" (1972), „Македонският литературен кръжок" (1977). През 1970 г. са издадени събраните му съчинения в 7 тома. Носител е на национални награди, а в негова чест Дружеството на писателите на Р Македония е учредило годишна награда за есеистика и литературна критика „Димитър Митрев" .

Привеждам текста на рецензията, като считам, че тя не е никаква заплаха да причислим и ние като автора й (години след написването й), Никола Вапцаров към т.нар. „македонска литература". Тук тя ни интересува като важно свидетелство за рецепцията на „Моторни песни" непосредсвено след нейното излизане. И така:

„Моторни песни" от Никола Йонков

Бурното и нестройно, но трескаво и динамично съвремие, със своята широка разновидност и конкретни изисквания, се използва от немалко писатели за обект на творческо възсъздаване. По моя начин се отговаря и на едно основно предназначение на художествената литература, както и на всяко изкуство, да отражава, да пречупва през формата и съдържанието си реалната действителност на епохата.

И докато мнозина писатели все още не са успели да дадат пълнокръвен реалистичен израз и правдив художествен образ на действителния живот, някои, дори и от по-младите литературни творци, имат вече едно определено и вярно изградено отношение към целите, начините и средствата на идейно-художественото изобразяване.

Напоследък излезе първата стихотворна сбирка „Моторни песни" на младия поет Никола Йонков. Макар и първа стихосбирка, „Моторни песни" се налага на читателя, най-вече с правилното идейно-художествено отношение на нейния автор към типичните прояви на действителността и проблемите на конкретния политико-обществен момент.

През стройния стих на „Моторни песни" е пречупена моторната и динамична романтика на съвремието. Йонков наблюдава всестранния прогрес на нашето време не с погледа на смаян и учуден зрител, а като съвременник, който чувства и разбира трескавия ход на днешната романтика:

„Моторът, който пее горе
е труд на моите ръце.
А тази песен на мотора
е кръв от моето сърце"

Има и нещо друго, което издига Йонков като поет на новото време и прави поезията му бодра и прогресивна – неговата светла вяра, „че утре ще бъде живота по-хубав". Тая вяра блика направо, напира през стиха и ни кара да гледаме с възторг към светлите дни на бъдещето. Йонков чувства загиването на една действителност и затова с пламенна радост пее за утрешния ден:

„Тогаз,
на твойто място,
дружно
ще изградим, със много пот,
един живот
желан
и нужен
и то
какъв живот!"

Но възторгът и вярата на младия поет не са гола патетичност, без конкретно съдържание. Той е чужд на общите и неясни възклицания, които не означават нищо, а само прикриват бездарността и идейната неукрепналост. Авторът на „Моторни песни" добре знае, че новата, съвременна поезия налага най-вече яснота, конкретност и правдивост в изразните средства и образите. Затова и във възторга си, в смелата готовност за подвига, той влага реален смисъл:

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

В художествено отношение най-сполучливо изображение Йонков е дал в „Песни за Родината". Те са една сърдечна изповед на човек, когото суровите закони на една нестройна действителност са принудили да напусне свиден бащин край, в който „и мурите в буря илинденски приказки пеят".

„Спомням си само.
И ето нахлува кръвта
в сърцето, което
топи се от някаква нежност...
Моя страна! Моя прекрасна страна!...
Поена с кръв
и разлюляна в метежи.
По Беласица телени мрежи!.."

Но образът на родината не е даден в груб, шовинистичен вид. Йонков вижда в друга светлина родината:

„Аз пак те обичам
Родино на Гоце и Даме,
защото израснах,
защото закрепнах във Теб.
И нося в същето си младо
тревожното знаме
и вечния устрем
на всички без покрив и хлеб."

Непълно би било, ако, разглеждайки макар и накратко „Моторни песни", не подчертаем един факт, който е от немалко значение за всестранното творческо укрепване на младия поет: свободното и разнообразно овладяване на формата и новия строй на стиха. Облицовайки актуалното и прогресивно по дух и значение съдържание на своята поезия с нова форма и модерен строй, Йонков отговаря на един основен закон в изкуството, който при днешното развитие на художествения реализъм добива особено значение: единство между форма и съдържание.

От друга страна, трябва да се

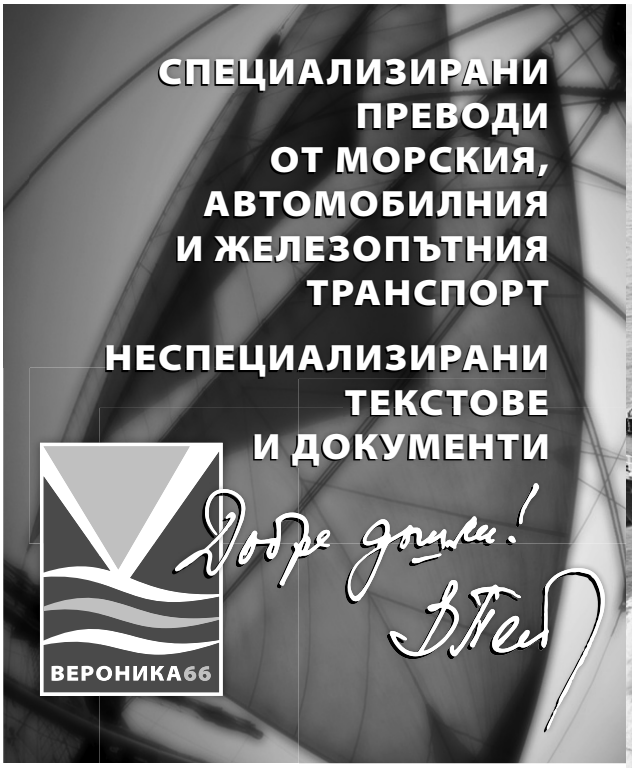
посочат и някои отрицателни страни в творчеството на Йонков, които пречат на поезията му да добие завършен и пълнокръвен свой вид. В повечето негови песни проличава едно не съвсем слабо влияние от Яворов, Маяковски и Радевски. Също така, той употребява и някои изрази: „разнищи", „нещо се счупи, „ и „ресто" и др., които са съвсем непоетични и неудачно оригинални. Налага се, младият поет да очисти поезията си, както от чужди влияния, така и от някои ненужни изразни средства и маниерности, за да изгради един сполучливо очертан във всяко отношение, собствен творчески индивидуалитет.

С първата си стихосбирка, Никола Йонков бележи един творчески път с явни възможности за по-задълбочено и продуктивно развитие. „Романтика", „Двубой", „Писмо", „Песен за човека", „Земя" и „Родина" са указания за това.

Димитър Митрев
(В. „Завой", 1940, бр. 30)

Днес си мисля, че ако беше останал жив, Никола Вапцаров вероятно би застанал на другия полюс на впримчения в академичната си кариера (и сепаратизма) Д. Митрев. Защото в бележките на поета към неазавършената поема 'Илинден" и стихотворението „Доклад" се долавят явни нотки на непримиримост с Куминтерновските предписания по „Националния въпрос. Дори вътрешна опозиционност спрямо каноничните и малодарни писания на „колегите" му от Македонския литературен кръжок. Обяснението на тази подмолна позиция на родения бунтар е в родовата му „обремененост" да е син на воиводата от ВМРО както и в патриотичнат обсебеност, недвусмислено заявена в ранните му творби сред които е и неговият великолепен моряшки „марш" на випуск двадесет и шести на „ММУ" Варна

Катя Зографова
Директор на къща-музей
„Н. Й. Вапцаров" – София



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



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

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

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

Сроковете, определени от възложителя, се спазват.

Очакваме Ви в нашата преводна агенция.
Гарантираме, че ще останете доволни от резултата.
Доц. д-р Вяра Петкова

СЛЕД ТРЕТИЯ ПРОЧИТ НА ВАПЦАРОВИТЕ ИМПРЕСИИ

Евгения Сл. Рангелова - Пеева

На 8 септември 2009 г. – стотната от рождението на Никола Йонков Вапцаров – откриха повторно паметна плоча на мястото, където на 16 юни 1932 г. се е състояла прощалната вечеря на випуск 1926-1932 г. на Морското училище. Тогава морякът поет от Банско е произнесъл „пламенно слово – протест и начало на двубой„. (Мястото доскоро беше прохладна сянка в градината на стария варненски ресторант „Димят“, сега е лехичка в подножието на луксозен едноименен хотел.)

Тържеството събра официални лица, представители на ВМС и ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“, ветерани от флота, граждани. Изреченото развълнува присъстващите, но вероятно всеки е почувствал събитието по различен начин – според възрастта, професионалния път и личната си философия. Мене ме накара да препрочета написаното от Вапцаров. У дома намерих само неговите *Избрани стихотворения* (*Антология* и *Моторните песни*, които наизустявахме в училище), под редакцията на Б. Делчев и Н. Шмиргела, издание от 1948 г. Останалото открих във всезнаещия Интернет. Принтирах *Импресии от параход „Бургас“* и *Ключът на Суец* [1]. Много години след направения от Вапцаров рейс и аз бях пътувала по същите места – на товарния м/к „Варна“, с баща ми. През лятото на 1960 г. И сега споменът се беше раздвижил, заедно с глождещият въпрос дали Вапцаров не е плавал с дядо ми, кап. Васил Филев.



Капитан Васил Филев (1880 – 1952)

Прочетох с интерес почти забравения текст. С времето написаното се възприема различно, самите ние не сме същите.

Прочит първи. За припомняне. Пътеписни бележки на стажант от плаването му по Александрийската линия през пролетта на 1932 г. – заключителен етап на 6-годишно обучение в Морското машинно училище във Варна. Практика в машинното отделение на български търговски кораб, очи в очи с пулсиращата машина – това гениално изобретение на човека, а иначе некомфортно работно място, тясно и тъмно, шумно и горещо. И все пак, за Вапцаров това е голямата среща с простора, освежителна глътка въздух по моретата и бреговете на античния свят. Преди да навлезе в следващия 10-годишен етап на краткия си, динамичен и сложен живот.

Прочит втори. Чудесни импресии! Всяка дума намира точен отзвук в душата ми – като образ и емоция. Импресии – като акварели. Писани от талантливото перо на впечатлителен и интелигентен младеж. С усет към красивото в света, но и към тъжното в живота. Само

няколко седмици след завръщането си във Варна – на прага на цивилния живот – Никола Вапцаров ще произнесе наистина прощално (и много смело!) слово. Синът на Елена Вапцарова (възпитаничка на Американския протестантски колеж в Самоков и на младини учителка) и на комитата Йонко Вапцаров („пиринския цар“) вече е открил своята романтика в борбата за хляб и друг обществен ред и е готов да се принесе в жертва на този си избор. (В началото на 1934 г. в сграда на територията на Осми пехотен приморски полк, където е и Морското училище, Русенският военно-полеви съд ще проведе съдебен процес срещу т.н. конспиратори. Свидетелите са над сто. Обвиняеми са 66 военни моряци, много от тях – възпитаници на Морското училище. Произнесени са 12 смъртни присъди [2]. През лятото на с.г. Морската алма-матер ще бъде преместена на остров Св. Кирик в Созополския залив, въпреки протестите на варненското гражданство и неодобрението на част от преподавателите.)

Прочит трети. Четене „между редовете”. С кого, всъщност, е плавал Вапцаров? От съвипускниците си – с Халей Чушков, роден, когато на небосклона е пробляскавала Халеевата комета. (След време той ще открие техническо ателие във Варна.) А другите на борда – щатен корабен екипаж? Отговорът е в старите документи [3], [4].

През 1932 г. 3575-тонният товаропътнически параход „Бургас“ е най-големият плавателен съд на създаденото през декември 1892 г. Българско търговско параходно дружество (БТПД). Построен е в Триест през 1900 г., собственост е на италианската компания Lloyd Triestino. Под български флаг минава от април 1928 г., след основен ремонт. (Сменени са дори и емайлираните табелки – всички надписи трябва да са на български език.) Корабът е дълъг 96.10 м, широк – 12.43 м, висок – 6.55 м. Обемът на хамбарите му е 4200 куб. м. Има 40 първокласни пътнически кабини, 17 второкласни и 80 третокласни. Намират го за много мореходен. Развива скорост 11 възли, мощността на машината му е 2000 к.с., консумацията – 24 тона въглища. Новост е бордовата му радиостанция Маркони – първата от този тип на наш параход. Покупката му дълго време предизвиква разгорещени, та и ожесточени спорове: не е ли твърде стар; изгодна или неоправдано висока е цената му; не са ли много пасажерските кабини; наистина ли товарните помещения (хамбари и коридори) са достатъчни и удобни и за стоки, и за жив добитък; икономичен ли е и може ли да работи и с балкански въглища; и т.н., и т.н. Но още през 1928 г. п/х „Бургас“ е единственият, донесъл значителната печалба от 44 лв./миля, при проплавани 17339 мили, превозени 4729 пътници и 13122 тона товари (включително 1049 глави едър добитък и 1377 глави дребен добитък – добре пласирана стока на Близкоизточния пазар). Неслучайно правителственият делегат Ц. Каракунев е определил новата придобивка като щастлива сделка. През 1932 г., когато плава Вапцаров, пазарната конюнктура не е така благоприятна. Дружеството е загубило втори параход (след „Борис“ през 1920 г., е потънал и „Варна“ – през 1929 г.). Печалбата вече не удовлетворява акционерите, между тях започват яростни борби, разцепва се Общото събрание. Неясен е и бъдещият статут на параходството – раздорите работят в полза на намеренията за одържавяване на дружеството. При все това, корабите са надлежно осигурени със: застраховки, прегледи и класифициране при английския Lloyd (от 1933 г. – при френския институт Bureau Veritas); широка мрежа от корабни агенции (между тях – на авторитетните в Близкия изток агенти Zehil, Meshoulam и Van der Zee); заплати съобразно отговорностите и допълнителни възнаграждения съобразно прослужените години и семейното положение; ремонти и докуване; снабдяване с материали, горива и хранителни продукти – родно и чуждо производство; портови и т.п. права. За поикономично, от м. май 1932 г. „Бургас“ е с едногодишен абонамент за фарови права и карантина в гръцките пристанища – сумата се покрива с 5 плавания. Докуван и боядисан е преди година в Стения – Цариград (новият док на завода “Кораловаг” във Варна не може да го вдигне), следващото докуване ще е през декември 1932 г., пак на Босфора. Сега, в Порт Саид, е поредната поправка на винча – сумата е изплатил агентът ни Theodossiades. От

юни 1932 г. параходът ще бъде спрян за ремонт, включително за подмяна на три лодки – такова е решението след прегледа, извършен от Техническата служба. След бракуването ще последват търгове – за направа на нови лодки и за продажба на старите.

е изложено на толкова рискове". И през външен поглед този разнороден от всяка гледна точка колектив е достоен за възхищение: през м. май 1932 г. голяма група макавеи, пътували с "Бургас" до Палестина и обратно, изказват публично своята благодарност за "голямото старание, добрия ред и чистота" на парахода.)



На път за Пирея с п/х „Бургас", 17. 09. 1931 г.
Прав в средата е командантът В. Филев

Що се отнася до личния състав на „Бургас", екипажният списък (както е на всеки кораб) се изменя от рейс на рейс. Броят на моряците е по-голям през летните месеци, когато за организираните екскурзии има нужда от повече обслужващ персонал. (Летният щат на "Бургас" за 1932 г. е 43 души, плавсъставът на параходството – около 140 моряци.) Най-голямо е текучеството при младиците – не всеки издържа на морското вълнение, на суровите условия, на строгата йерархия, на ограниченото пространство, в което е принуден да работи и съжителствува денонощно с много хора. Средната възраст на екипажа е 34 години, стажът – от почти три десетилетия (за старите моряци, морските вълци) до няколко седмици. (През 1932 г. Съюзът на българските моряци отправя искане до Министерството на финансите моряците да се пенсионират с по-малък изискуем стаж, тъй като "няма друго съсловие, което да

На борда на „Бургас" са се събрали мъже от различни краища на страната (и извън нея): от крайбрежието на Черно море и Дунава, от Балкана, Странджа и Родопите, Делиормана, Добруджа, Тракия и Македония. Има родени в Русия, Турция, Румъния. Най-много са варненците, следват ги балканджиите. Командният състав е завършил Морското училище във Варна, по-възрастните – в чужбина (Русия и Италия). Някои от моряците имат стаж и на чужди ветроходи и параходи – руски, френски, италиански и английски. Останалият екипаж е с образование от средно специално или гимназиално до начално. Някои са придобили опит, квалификация, подофицерско звание във флота или армията. (Ньойските клаузи и икономическата криза са насочили много бивши военни, безработни и бежанци към Варна, която – макар и с променлив темп – се развива успешно като транспортен, промишлен, културен и курортен център. Като лятна

столица.) По-възрастните моряци са участвали в Балканските и Първата световна войни. По-младите ще участват в транспортните операции при връщането на Южна Добруджа през есента на 1940 г., когато българското население от Северна Добруджа се разменя по вода със заселилите се в Южна Добруджа румънци. (Самият п/х "Бургас", в качеството си на товаро-пътнически, още от първия ден ще се включи най-активно в осъществяването на това национално въжделение.) Двама от екипажа вече са преживели морска катастрофа в мирно време, в края на 1929 г. На други (дузина!) предстои да се срещнат с най-лошото на море по време на война – поразяване от противник (през 1941-1944 г., когато нашите търговски кораби, милитаризирани със специален закон, заедно с екипажите им са наети като германски военен транспорт). Шестима от "Бургас" ще загинат вследствие потъването на параходите „Мария-Луиза", „Родина", „Варна"– втората, „Балкан". Самият ветеран п/х „Бургас" заедно с „Цар Фердинанд" ще бъдат последните оцелели български кораби. В сложната обстановка в началото на септември 1944 г. по заповед от високо ниво те ще бъдат напуснати от своите екипажи в Солун и оставени на произвола на съдбата – обречени на потъване...

Командантът на „Бургас" (чийто глас, според *Ключът на Суец*, кънти в разговорната тръба при пристигането в Александрия) е русенецът Васил Евтимов Филев – Барбата, роден през 1880 г. Завършил е Морско училище в Русия, в БТПД е от 1903 г., от 1906 г. е командант. (Ще се пенсионира с 42 години непрекъснат стаж на море и с два ордена за заслуга – гражданска и военна.) Говори руски, турски и италиански. През Балканската война е командвал п/х „Борис" – кораба ангел-спасител на нашата IV армия, бедстваща в зимните виелици по Булаирските позиции. През Първата световна война също е изпълнявал военни задачи – такава клауза има в договора за взаимоотношенията между БТПД и държавата. Плавал е под френско разпореждане по време на реквизицията на българските кораби (1918-1920 г.). Пренасял е военнопленници – българи и чужденци. На „Бургас" кап. Филев е четвърта година – бил е командирован с влак до Триест през февруари 1928 г., за да приеме новозакупения италиански кораб още докато е на ремонт. В началото на април с.г. го е докарал в Бургас, където в присъствието на официални лица от най-висок ранг, депутати, министри, кмета, началниците на местния гарнизон и флота, Управителния и Проверителния съвети на БТПД и хилядно множество е извършено освещаването. Градът, уважен с името, е ликувал.

Първият помощник-капитан Борис Михайлович Бачински, руснак, е роден през 1888 г. в Петербург, където е завършил Морско училище и Политехнически институт. След 7-годишна служба в руския флот през 1920 г. постъпва в БТПД. За проявено хладнокръвие като I пом.-капитан при потъването на п/х „Родина" от мина край н. Агалина в Бургаския залив на 19 септември 1941 г. ще бъде награден с орден. Ще се уволни през 1944 г.

Вторият пом.-капитан Найден Якимов Найденов (р. 1904, Ябланица – Ловешко) след завършване на Морското училище през 1927 г. постъпва в БТПД. По тогавашната практика относно завършващите навигатори стажува една година на френски и английски кораби, после отново се връща в БТПД. На „Бургас" е от април 1930 г. След 1937 г. ще остане на брега, ще завърши инженерство в Мюнхен, а след 1944 г. ще играе важна роля в морското стопанство на България и в изграждането на новото, държавно Параходство „Български морски флот" (ПБМФ), за което ще получи високи награди. Високообразован и много амбициозен, като морски специалист ще напише няколко книги.

По времето, когато стажува Вапцаров, потъването на п/х „Варна" (първият с това име) в Мраморно море в нощта на 25 срещу 26 декември 1929 г. е все още пресен, болезнен спомен за морските хора – загинали са 22 моряци (во главе с командантът Никола Бабев и главният механик Марин Пиперков) и 5 придружители на добитък. За двама от екипажа на „Бургас" случаят е лично преживян кошмар: II пом.-кап. Н. Найденов и кърмчията Георги Д. Русев са двама от спасилите се 5 души. (Успели са в драматичните и решаващи минути да се прехвърлят на връхлетелия гръцки кораб „Хрисис", който е побързал да даде заден ход и да напусне местопроизшествието,

ускорявайки по този начин нахлуването на вода в пробойната на „Варна“. Спасителните лодки на пострадалия параход са останали неспуснати – поради деформациите при сблъсъка.) През февруари 1930 г. в гр. Бургас екипажът на п/х „Бургас“ е изразходвал 1539 лв. за панихидата за 40 дни от гибелта на останалите без гроб колеги. През юни с.г. на командата Филев е било наредено да изпрати двамата свидетели от Хайфа в Цариград, за да бъдат разпитани от експерти по делото срещу афретьора и пияния екипаж на „Хрисис“. Процесът приключва в края на януари 1932 г. с пълно оневиняване на българите и със сделка (споразумение с гърците по обезщетението, за да се ускори покупката на нов кораб). На адвоката Кемал бей в Цариград БТПД изпраща благодарствено писмо. Предстои съдът да определи дяловете на наследниците на жертвите, но от волни пожертвувания във Варна вече е била събрана сума от почти 15000 лв., която е разпределена на глава от засегнатите семейства. Пак по инициатива на частно лице от Варна е основан и фонд за издигане паметник на загиналите моряци от търговския флот. Във Варна и до момента няма такъв паметник! Остава само прекрасната елегична Вапцарова импресия *О-в Марма* („...не излизат ли те със зелени светещи очи, устните им не целуват ли малкия флагщок, много ли са тъжни, много ли скърбят за своето родно море?“...)

Третият пом.-капитан Георги Теохаров Боев (р. 1907, Варна) е постъпил в БТПД през 1930 г., след завършване на Кралския мореплавателен институт в Палермо. (Всъщност, преди да следва, като кандидат-младик в БТПД е плавал почти две години на „Цар Фердинанд“). Назначен е за кандидат-капитан на „Евдокия“, от есента на 1931 г. е утвърден за III помощник на „Бургас“. Ще се уволни по болест през 1942 г., ще се назначи отново през 1948 г. През януари 1957 г. ще бъде издигнат за зам.-началник по експлоатацията на ПБМФ. В следващите години ще бъде много респектираща фигура в морския свят.

За кандидат-капитана Димитър Маринов Андронов (р. 1909, Влашица – Горнооряховско), завършил Морското училище през 1931 г., „Бургас“ е първи кораб. През 1934 г. ще бъде изпратен на едногодишна специализация във Франция. След завръщането си в БТПД ще плава до 1944 г. От 1948 г. до пенсионирането си ще командва кораби на ПБМФ.

Радиотелеграфистът Тодор Иванов Чернев (р. 1903, Гозница – Ловеч) е завършил Телеграфо-пощенското училище в София през 1927 г. (като отличник на випуска) и най-напред е практикувал на „Перун“ – учебния кораб на Държавното рибарско училище. В БТПД постъпва през 1928 г. – на п/х „Бургас“, където временно (до 1930 г.!) е задължен да изпълнява и длъжността завеждащ прехраната. Наричат го българския Маркони. Ще преживее потопяването на п/х “Шипка” от мина пред Евксиноград на 15 септември 1941 г. Ще се уволни от Параходството като радиотелеграфист I степен през януари 1944 г.

Димитър Благоев Ичков (р. 1900, Варна), бивш чиновник, е в БТПД като завеждащ прехраната на „Бургас“ от началото на 1930 г. Награден е с едно военно отличие и с орден за гражданска заслуга. Ще бъде уволнен през 1944 г.

Палубен боцман на „Бургас“ е балчиклията Димитър Милев Пенчев (р. 1880). Минал е през дърводелство и рибарство, от 1902 г. служи в БТПД като младик и кърмчия. От 1920 г. е боцман на п/х „Кирил“; на „Бургас“ е от получаването му в Триест и ще остане на борда му до 1933 г. Ще се уволни през 1937 г. поради напреднала възраст.

Офицерите от машинната команда на „Бургас“ са лицата, с които Вапцаров е имал пряк контакт при работата си. Те са му били и началници, и учители, и колеги.

Главният механик Борис Иванов Апостоловски (който в *Ключът на Суец* дава нареждания от горната решетка) е роден в Шумен през 1882 г. в семейството на учител от Костур – Македония. Говори италиански, руски, турски и гръцки. Оправя се и на арабски. След Морското училище във Варна (1904 г.) е завършил задочно Висшето държавно индустриално училище в Триест. При промоцията на випуска през 1906 г. деканът на Факултета по парни машини и котли е заявил пред присъстващите в залата: „Господа, тази година един българин е нашият първенец!“ Служил е на учебния

крайцер „Надежда“, от 1904 г. е в БТПД – като II механик на „София“, от 1909 г. е I (главен) механик. Изкарва Балканската война на мобилизирания „Борис“, заедно с кап. Филев. Този двуметров синеок бълга-



Борис Апостоловски (1882– 1965), главен механик в БТПД

рин притежава две реликви, с които не се разделя: красива икона на покровителя на моряците св. Никола (дар от бащата, когато е чул за съдбовния избор на сина си) и масивен дървен кръст от Божи гроб (дар от възрастна поклонничка, пътувала със свито сърце през целия рейс). Ще се уволни през 1936 г. по собствено желание, поемайки отговорност за тежко прегрешение на свои подчинени.

Вторият механик Йордан Цачев Генов (р. 1904, Варна), завършил Морското училище, е бил назначен за и.д. III механик в БТПД през 1925 г. От 1929 г., вече като II механик, служи на „Бургас“. През ноември 1932 г. ще остане на лечение в Италианската болница в Александрия. (Лекар на английската колония в Александрия, но и на българските моряци е коприщенецът д-р Дойчин Шулев, швейцарски възпитаник. За него акостиращите в Александрия кораби на БТПД са живата връзка с Отечеството. За нашите екипажи той пък е една от забележителностите за огромния средиземноморски град.) През 1942 г. Й. Генов ще се уволни по болест.

Третият механик Герасим Иванов Старчев (р. 1904, Чепеларе), завършил Морското училище, през 1929 г. е постъпил в БТПД. На „Бургас“ служи от края на 1931 г. до 1933 г., когато вече като II механик е преместен на „България“. Ще оцелее при потъването на „Балкан“ от английско торпедо край о. Лемнос на 23 декември 1943 г. Ще се пенсионира в ПБМФ през 1969 г.

На „Бургас“ служат четирима кърмчии.

Стойчо Петков Дренчев (р. 1893, Малко Търново) е постъпил в БТПД през 1919 г. като камариер. От 1921 г. е кърмчия, на „Бургас“ е от 1928 г. Ще се уволни през 1940 г.

Георги Димитров Русев (р. 1892, Малко Търново) е един от спасилите се при потъването на „Варна“ през 1929 г. Служил е на руски и италиански кораби, а през 1918 г. е постъпил в БТПД като младик, от 1919 г. е кърмчия. На „Бургас“ служи от 1930 г. до 1934 г. Ще се уволни през 1937 г.

Кърмчията от софийското село Дивотино Боян Петков Богданов (р. 1902) е постъпил в БТПД като младик през 1928 г. Преназначен е като рулевой на „Бургас“ през 1929 г. За проявено хладнокръвие и безстрашие при потъването на „Родина“ през 1941 г. ще получи сребърен медал с корона. През 1943 г. ще излезе в полагаемата му се почивка два дни преди взривяването на „Варна“ (втория), на новото си назначение няма да се яви на указаната дата, ще бъде уволнен и даден под съд за самоотлъчка!

Четвъртият в списъка кърмчия е Никола Пандов Ставрев (р. 1905, Ресен). Може би защото е македонец, този човек с характер, с добри дърводелски умения и с рекорден брой наказания е любимец на главния механик Б. Апостоловски. В БТПД е назначен през 1927 г. На „Бургас“ служи от 1928 г. до 1936 г. (там през 1931 г. от младик е преназначен за рулевой). В началото на септември 1944 г. той ще преживее изоставянето на „Цар Фердинанд“ в

солунското пристанище и заедно с целия екипаж ще се завърне по суша във Варна. Ще служи и на първите кораби на ПБМФ.

Варненците Христо Филипов Христов (р. 1900) и Петър Стойков Дишлийски (р. 1902) са масльончици на „Бургас“ от м. май 1931 г. И двамата са работили на брега, после – от началото на 20-те години – като въглищари и огняри в БТПД. От 1935 г. до уволнението в 1936 г. Филипов ще служи като машинен боцман. Дишлийски ще има шанса да бъде откомандирован от „Варна“ два дни преди взривяването на кораба през август 1943 г., но ще загине при потъването на „Балкан“ в края на декември с.г.

Димо Георгиев Житаров (р. 1907, Варна), ефрейтор от Бреговата артилерия, е назначен в БТПД като въглищар на „Бургас“ през юни 1930 г., от юли 1932 г. ще бъде повишен в огняр, ще служи на няколко кораба, ще достигне до длъжността машинист II степен и ще загине на „Варна“ през август 1943 г.

Въглищарят на „Бургас“ Димитър Стойчев Петков (р. 1908, Варна) служи в БТПД от октомври 1931 г. През февруари 1933 г. ще бъде съкратен.

Опитвалият различни занятия Иван Радулов Паунов (р. 1904, Силистра), въглищар на „Бургас“ от март 1932 г., ще бъде уволнен през февруари 1933 г., но след време ще служи и в ПБМФ.

Младиците въглищари Димитър Стефанов Генчев (р. 1908, Каспичан), бивш ученик музикант в Морската учебна част и за кратко III камариер на „Бургас“, и ефрейторът от Бреговия укрепителен пункт Неделчо Темелков Гайдаров (р. 1905, Приселци – Варненско) през пролетта на 1932 г. също са с твърде малък стаж в Параходството. По-нататък ще служат съответно като огняр и машинист и като старши кърмчия, а след войната ще плават и на корабите на ПБМФ.

Огнярите варненци Георги Иванов Винаров (р. 1896) и Тома Ортодоксов Антонов (р. 1901) и добруджанецът Христо Петров Щерев (р. 1896, Касапкьой – Кюстенджанско) са със сходен професионален път, но с различна съдба.

Кандидат-подофицерът от Осми пехотен полк и локомобилен машинист Г. Винаров постъпва неколкократно в БТПД



Параход „Бургас“ на кей в Ориента
В средата, в бяло – гл. механик Б. Апостоловски

от 1921 г. – като въглищар, масльончик, огняр. На „Бургас“ е въглищар от ноември 1929 г., от декември с.г. – огняр. Като машинист ще загине на 31 май 1941 г. при експлозията на „Мария-Луиза“ в Пирея.

Тодор Ортодоксов постъпва в БТПД като въглищар през 1922 г., през 1925 г. е повишен в огняр, след две уволнения е отново огняр – на „Бургас“, от септември 1930 г. По-късно ще бъде повишен в масльончик, машинист и машинен корабник на други параходи. След 1944 г. ще служи на корабите „Маршал Толбухин“ (бивш немски, през 1945 г. плаващ под съветски флаг, но с български екипаж), после на „Първи май“ (поправения потънал п/х „Евдокия“) и на пътническия м/к „Емона“.

Христо Петров Щерев е назначен в БТПД като въглищар през 1923 г., през 1928 г. е уволнен. Като огняр на „Бургас“ служи от септември 1930 г. до август 1936 г., когато ще бъде уволнен повторно. Ще постъпи отново през военната 1942 г. и ще бъде един от петимата оцелели (все българи) при потъването на п/х „Варна“ пред Евпатория през август 1943 г. (Тогава ще загинат стотици: превозвани към фронта чужди войници отпускари и 32 души от българския екипаж.)

Огнярът Страшимир Стефанов Господинов (р. 1889, Разград), от 1918 г. до 1931 г. машинист в техническия участък към Варненското окръжно инженерство, е назначен в БТПД – на „Бургас“, през март 1932 г. Уволнен е през есента на с.г. в интерес на службата.

Магазинерът Илия Петров Радев (р. 1896, Варна) е бил кърмчия и боцман в БТПД от 1919 г. до 1925 г., после е бил повишен в магазинер и е служил предимно в каботажа. На „Бургас“ е от февруари 1931 г. През 1933 г. ще бъде съкратен, но ще придобие степен капитан от близко крайбрежно плаване и през 1934 г. ще бъде отново назначен, вече като III пом.-капитан. През войната ще служи като II пом.-капитан, но ще се уволни по болест през м. март 1944 г. През 1948 г. ще бъде преназначен на длъжност капитан и ще служи и в ПБМФ.

Броят на камариерите в екипажния списък на товаро-пътническия п/х „Бургас“ не е малък, изискванията към тях – също.

Стоян Петков Дренчев (р. 1885, Малко Търново), I камариер, е учил в Одринската гимназия. От 1919 г. до 1930 г. на два пъти е служил в БТПД като камариер и бюфетчик. На „Бургас“ е от септември 1930 г. до май 1934 г. През декември 1943 г. ще оцелее при потъването на „Балкан“. Ще се уволни по болест през юни 1944 г.

Старши-подофицерът от Осми пехотен полк Гавраил Стефанов Стойчев (р. 1895, Жеравна) е работил като камариер във варненския хотел „Преслав“ преди да постъпи като II камариер на „Бургас“ през 1928 г. На корабите ще плава и през войната, и след нея – докато бъде съкратен през 1946 г.

Помощник-камариерите на „Бургас“ са от две възрастови групи.

Груд Атанасов Чорбаджийски (р. 1884, Граматиково – Малкотърновско) постъпва в БТПД като пом.-камариер на „Бургас“ през декември 1931 г. и ще остане на тази длъжност до август 1933 г. До уволнението си по болест през ноември 1943 г. ще служи като II и I камариер почти на всички наши кораби.

Варненецът Васил Николов Павлов (р. 1892), служил като моряк във флота, е в БТПД като пом.-камариер на „Бургас“ от 1931 г. Ще служи като бюфетчик до уволнението си по болест през април 1944 г.

Христо Николов Лагариев (р. 1904, Станимака/Асеновград), бивш кандидат-подофицер от Девети пехотен пловдивски полк, е в БТПД от 1930 г. до 1937 г. (когато се уволнява) – като пом.-камариер на „Бургас“. От 1940 г. е отново в БТПД – като салетен камариер. Като бюфетчик ще загине на „Варна“ през август 1943 г.

Константин Стефанов Киряков (р. 1908, Цариград) е постъпил в БТПД като пом.-камариер на „Бургас“ през юни 1930 г. и се е уволнил по собствено желание през септември с.г. Отново е постъпил, но вече като III камариер на „Бургас“ от март 1932 г.; в края на 1935 г. ще бъде уволнен и отново назначен през 1936 г. – отначало като надничар, а после като салетен камариер. Той ще оцелее два пъти през войната: през май 1941 г. на „Мария-Луиза“ и през септември с.г. на „Родина“. На „Цар Фердинанд“ ще служи до началото на септември 1944 г., когато корабът е изоставен в Солун. Ще служи на „Маршал Толбухин“ през 1945 г, после – на новото попълнение кораби на ПБМФ.

Корабната кухня е в ръцете на пом.-готвача Тома Иванов Гичев (р. 1889, Костур), който е на „Бургас“ от края на 1931 г. В БТПД тази длъжност изпълнява с прекъсвания от 1921 г. до август 1943 г., когато загива при взривяването на „Варна“.

Кухненски прислужник е Кальо Тодоров Баев (р. 1880, Ловеч), от 1919 г. постъпвал и напускал неколкократно като младик и пом.-готвач в БТПД. На „Бургас“ служи от април 1928 г. до юни 1933 г., когато е уволнен. По-късно ще служи и в ПБМФ.

Младикът Панайот Михайлов Брашнаров (р. 1901, Варна) от 1919 г. е постъпвал в БТПД (и се е уволнявал) като пом.-готвач, въглищар и камариер в продължение на години. Едва след назначаването на „Бургас“ през март 1932 г. ще се задържи на служба. Като старши кърмчия през 1956 г. заедно с двама колеги ще получи специална награда в новото ПБМФ за голямо майсторство и умение и за постигнат висок икономически ефект при изработването (от отпадъчен материал) на много качествени такелажни прибори, спасителни кръгове и ризи.

В екипажния списък на „Бургас“ фигурират още трима ученици младици, назначени в края на есента на 1931 г., но те не се явяват при заминаването на парахода през април 1932 г. и са заличени като служители на Дружеството.

В тогавашния щат длъжност матрос няма.

Изброените по-горе 40-ина моряци от екипажа на п/х „Бургас“ изпълняват своите служебни задължения на мостика или в машината, на палубата и в хамбара, в радиорубката, в кухнята и столовите. Карат вахта – в делнични и празнични дни, денем и нощем, в буря и мъгла, в пек и мраз, в открито море, в порта или на рейда. Изпълняват нареждания на по-високо стоящия в йерархията, контролират работата на подчинените си, на докерите и ремонтните работници, посрещат агенти и представители на властите в пристанищата, минават през митници. В чуждестранните градове посещават консулства, агенции, забележителности, различни заведения и пазари (понякога и медицински кабинети) – в зависимост от ранга, интересите, възможностите и нуждите си. Споделят радости и тревоги, търпят несгоди, по мъжки преживяват страхове и аварии. Получават повишения и награди. И наказания: за обида или дръзко държание с колеги и пътници; за небрежно носене на службата; за закъснение или неявяване на кораба, на вахта, на водна тревога; за напускане, заспиване или застъпване в нетрезво състояние на вахта; за липси и преразход на материали, горива и продукти; за недобра подръжка на корабните помещения; за повредени или изчезнали товари; за контрабанда (тя се вихри най-вече в Александрия; в ръцете на местната морска полиция – която, според *Ключът на Суец,* бди за интересите на голямата империя – попадат и наши моряци); за уронване престижа на Дружеството и националния трицвет. Неспазването на законите, Правилника и корабния ред се стоварва върху нарушителя с адекватна санкция: забележка, мъмрене, глоба, понижение, уволнение, даване под съд. Понякога, наред с провинилия се подчинен, потърпевш става командантът или главният механик (понякога и двамата едновременно) – за недостатъчна бдителност. Корабното началство трябва да е всевиждащо и неумолимо, защото носи цялата отговорност за съдбата на екипажа и пътниците, за сигурността на товара и плавателния съд. Всички те трябва да достигнат невредими в поредното пристанище, та при завръщането си в базата командантът да може да напише в корабния дневник, че плаването е преминало без авария. Само тогава сънят на моряка – гост в собствения си дом, е наистина спокоен.

А сега, след като сме научили с кого е плавал стажантът Вапцаров, нека тръгнем по Александрийската линия. С добри очаквания. Маршрутът е описан в *Импресиите*...

Ползвани източници:

1. Вапцаров Н. Й. www.slovo.bg

2.Огнище на морската наука и култура. Сто години морско образователно дело в България. Сб. статии, ВИ, София, 1981.

3.Българско търговско параходно дружество. Фонд 3к, Държавен архив – Варна.

4. Български морски флот. Фонд 75, Държавен архив – Варна.



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

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



ДЕЙНОСТИ:
Морско посредничество
Корабно оперираване
Консултантски услуги

За контакти:
м-ст Св. Никола 1-967,
9010 Варна, България
тел. 052/ 387 500,
факс 052/ 387 559,
E-mail: vst@vstvarna.com



PETROMAR PLC. was established in 1998 in Varna and till this moment it's one of the major bunker suppliers and traders in Bulgaria. We are a physical supplier with our own barge in all Bulgarian Black sea ports – Varna, Bourgas, Nessebar, Balchik, as well as our Danube river ports – Rousse, Svistov and Somovit. The excellent service for our clients is guaranteed by our very experienced team. Our barge operates in the port of Varna and Bourgas as well as on the Roads and delivers high quality gasoil and IFO all grades.

Ключът на Суец

Н. Й. Вапцаров

Ние излязохме преди шест дни от Черно море, където виеше студен мартенски вятър. Хората от първа класа, които се разхождаха по палубата, сменихa шест пъти облеклата си през тези шест дни.

Долу, в машинното отделение, хвърляхме дочените си куртки, оставахме само по моряшки фланелки и зеехме като жаби срещу ветролозите.

Но и оттам не идеше почти никакъв хлад. И изведнъж по тръбата капитанът вика:

– Долу, машинно!

– Йес, машинно – отговарям лениво.

– Приготви се, след половин час приставаме.

– Йес, след половин час приставаме.

Умората изчезва. Не усещам нито потта, нито машинното масло, които лепнат по тялото ми. След половин час приставаме! Изпушвам подред няколко цигари, наливам в лубрикаторите цилиндрово масло, опитвам лагерите – само и само по-скоро да се мине този проклет половин час.

– Намали 20 – вика капитанът в разговорната тръба.

– Йес, намали 20.

– Намали още 20!

– Йес, намали още 20.

– Стоп!

– Йес, стоп.

– Пълен заден!

– Йес, пълен заден.

Ръчагът на кулисата, която променя хода на машината, се търкаля ту наляво, ту надясно.

– Стоп!

– Йес, стоп.

– Първа машина вахта свободна – вика от горната решетка старши механикът.

Изкачвам се бързо по железните стълби на машинното отделение. От потните ми и омаслени дочени дрехи се вдига пара.

На палубата слънцето жари. Мъхът по краката на дамата, чийто мъж остана в Цариград, златее. Корабът е долепен до кея. Значи, това е Александрия? Това е градът, през който текат богатствата на просторната Нилска долина? Това е ключът на Суецкия канал? Градът, в който е кипял някога културен живот? Градът със 700 000-томната библиотека? Градът, който създаде някога свой стил, свое изкуство, своя наука? Градът на Александър Македонски? Градът, за който мечта Бонапарт, но не можа да го задържи. Покореният град през 1881 година от английската империя. Морският град без флот с египетско знаме. Египет – почти без войска.

По пристанището – огромни складове, магазии и фирми на параходни компании. Нашият кораб се губи в гора от мачти. Кръглите прозорчета страхливо гледат туловищата на морските гиганти.

Искам да почувствувам сърцето на този град с едно пиpване и меря

очертанията на големите постройки. Искам да хвана нещо типично – извън палмите, извън смесицата от арабски и модерни стилове, извън стила на търговския утилитаризъм, който се шири по пристанището. Не, всичко това аз съм го виждал и другаде, макар може би не така завършено.

Край мене минава с малка пътническа чанта дамичката, чийто мъж остана в Цариград.

– О ревоар, мосю. – И намига. – Приятна забава в Александрия.

Защо намигна? Може би си мислеше, че по този начин улавя най-добре атмосферата на града?

И изведнъж – чувам картечница. След това една моторница издигна носа си над зелената вода и се стрелна към отвора на залива. На около петстотин метра се вижда друга моторница. Тя криволичи насам-натам, а около нея водата възвира от куршумите. Оттам вдигат бяло знаме, но се вижда как хората изхвърлят нещо от борда й. Някакви бели пакети, които отначало *плуват* по водата и след това потъват. Гонената моторница се отправя към кея под заплахата на картечното дуло. Един едър, небръснат от седмица мъжага гледа насъбралата се тълпа, криви устата си и прави някакви неприлични жестове с ръцете си.

Отпосле работата се разбра – били контрабандисти. Причакали някой параход отвъд хоризонта, напълнили моторницата и търсели удобно място да стоварят стоката си. Мислели, че през деня ще бъде по-неподозрително. И сигурно са успявали не един път. Но сега… Ех, търговията носи рискове. И после стоката е вече в морето. А да пуснеш водолаз е безнадеждна работа.

Не всеки може да внася какво си иска в Египет. И забраната не е само заради това, че ще загуби фискът на нилската държава. Египет има 15 000 000 жители. Становете на Манчестер денонощно тъчат бели платове. Тези хора трябва да се облекат. Макар и южните нилски красавици да носят само парче плат около бедрата си. Все пак това не е лозов лист, а парче плат, който струва крина жито или бала памук. Най-после въпросът се свежда и до една морска полиция, която не пие само по кабаретата, а бди за интересите на голямата империя.

Отивам към носовото отделение да направя проба на винчовете. Трябваше да започне разтоварването на кораба. Но веднага се повърнах. Пред десния мост на парахода настана невъобразим шум. Бяха се събрали около петдесет хамали, които трябваше да разтоварят. Дори по едно време започна боричкане. Отнякъде дотича полицай – едър, мургав и с фес на главата си.Той влезе сред навалицата, каза не повече от десет думи и замахна.

Изведнъж сред хората се образува празнина. Юмрукът попадна в лицето на един кокалест хамалин и той се строполи на земята. От тълпата някои угоднически се закикотиха. Те не знаеха, че утре юмрукът ще се сложи върху тях.

Защо го удари!? Може би в Александрия хамалите са много повече, отколкото са нужни, за да разтоварят пристигналите кораби?!

Човекът полежа на кея няколко минути, стана, поотърси дрехите си и със залитаща походка се изгуби към складовете.

Значи, това си ти, Александрия?!! С повече хора, отколкото трябват?

Че аз сигурно не за пръв път те виждам.



Импресии от параход „Бургас”

Н. Й. Вапцаров

Ние идеме, пленени от твоята миражна далечност, омагьосани от вечния стремеж към неизвестното, и душите ни ще останат завинаги заключени в легендата на твоите вълни, очаровани от неотменната жажда по незримото.

АЛЕКСАНДРИЯ

Южно слънце, южни очи...Знойни и загадъчни като великата гръд на пустинята. Трясък на елеватори, свист на параходни свирки, напрегнати мускули, трамваи, хора, хора...различни души, различни грижи, различна скръб, различни копнежи. Викове на амбулантни продавачи – бели, жълти, черни; разсеяни погледи, засмени погледи, погледи, пълни с грижа, погледи, пълни със скръб – пулсът на големия град. И в това огромно сърце гори и моето – неизмеримо в своята микроскопичност и велико като единица, като степен, като множител...

По палубата продавачите се провикват дрезгаво и в гласовете им няма лъжа, а някаква дива необходимост, някакъв ужас, който граничи не с копнежа за щастие, а с борбата за хляб.

Морето е безкрайно и светло, тъй както може да бъде безкрайно и светло само южното море, и над него нито един облак, нито една сянка, чисто и ведро като усмихната детска душа. Чисто и ведро...Спомням си моите детски години, първата молитва...и ми става тягостно и мъчно. Една чайка отпуща морно крила, едва-що не докосва върха на мачтата, и после полита някъде надалече. Очите ми неволно я следят, докато нейната белота не се разтопи в далечината съвсем, в огнените вълни на слънцето...

А отвътре нещо се надига, бунтува се, клокочи, иска да изхвръкне от този железен обръч на една покорна действителност и вика:

– Чакай, чакай, отнеси ме и мене някъде в безкрайността, нашироко, там, където душите се разтварят, за да изгорят в горещата необятност на безкрая.

Но долу монотонната песен на циркулиращата вода в охладителя разправя за тъмните машинни помещения, за строгата повеля на машината, за хората, които са долу, и после пак отначало...

По кея пъплят множество хора. И във всички очи – някаква жажда. Вечната жажда на човека.

В ОТКРИТО МОРЕ

Една дъга от дим опасва хоризонта. Не спектърът, не дъгата, която след дъжд сме гонили като деца. Една дъга от дим. И после някъде едва уловима точка. И точката расте, расте бързо, след това добива миражна неопределена форма и после съвсем ясно се очертава силуетът на кораб. Накъде? Курсът му е Порт Саид. Двете димови тръби се очертават съвсем ясно. Доста далече минава нашият траверс и продължава натам. И в мене израства онзи бунт на моите другари, роден още от ученическата скамейка.

Ние искахме нещо огромно, далечно; ние искахме кораби като планини, ние искахме далечни морета, ние искахме необзорен широк път, ние искахме простор, а ще останем в тесните машинни помещения.

Накъде отиваш? Ще минеш ли Суецкия канал? Занеси на Индия приветите на

моите другари... да, и на Цейлон, и на Филипините... после на Австралия... кажи им, че не ги жадуваме от романтика, не от младежки ентусиазъм. Та романтика ли е да искаш да видиш това, което не си видял, но което съществува, романтика ли е да обичаш красивото?

Та ние искахме да се отдалечим с месеци и когато се завърнем, да почувствуваме още по-силно сърдечната нишка на родното.

Слушаш ли, кажи им, че някъде на север има хора като Пеньоловия Мариус, които сънуват брегове на Индия – Бомбай, Калкута...

МИТИЛИН (ЛЕСБИЙ)

Митилин – островът на Сафо. И затова е толкова величествен и самотен. Вълните съвсем леко галят двата борда и в шума им мене се струва, че чувам ефирната песен на Сафо. Песента, преминала през бурята на вековете, за да откликне все пак със своята неотразима нежност, такава, каквито са може би тука отраженията в някоя тиха лунна вечер.

На една скала грее слънцето. Тихо… това е душата на Сафо.

О-В МАРМА

Ти ли си, Марма? Колко е меко твоето име, колко е ласкаещо и топло, като че ли ласка на южна любов. Ти ли си, Марма? А защо името ти свива болно всяко българско моряшко сърце? Затова ли, че пт на север останаха те, за да не се върнат никога вече. За да не чуят никога яростната симфония на Черно море, да не чуят никога неговата песен, която събира акордите на далечните степи и легендата на родния Балкан? Ти ли си, Марма?

Ний пристигнахме и над нас почна дъжд. Марма, това са нашите сълзи. Отгоре пъплят облаци. Марма, това е черната скръб в сърцата ни. Отдоле морето почна глухо да шуми. Марма, това са ударите на тимпаните от «Кол Славен». Марма, някога в някоя нощ, когато мине български кораб, не излизат ли те, със зелени светещи очи, устните им не целуват ли малкия флагщок, много ли са тъжни, много ли скърбят за своето родно море?

Марма, Марма...

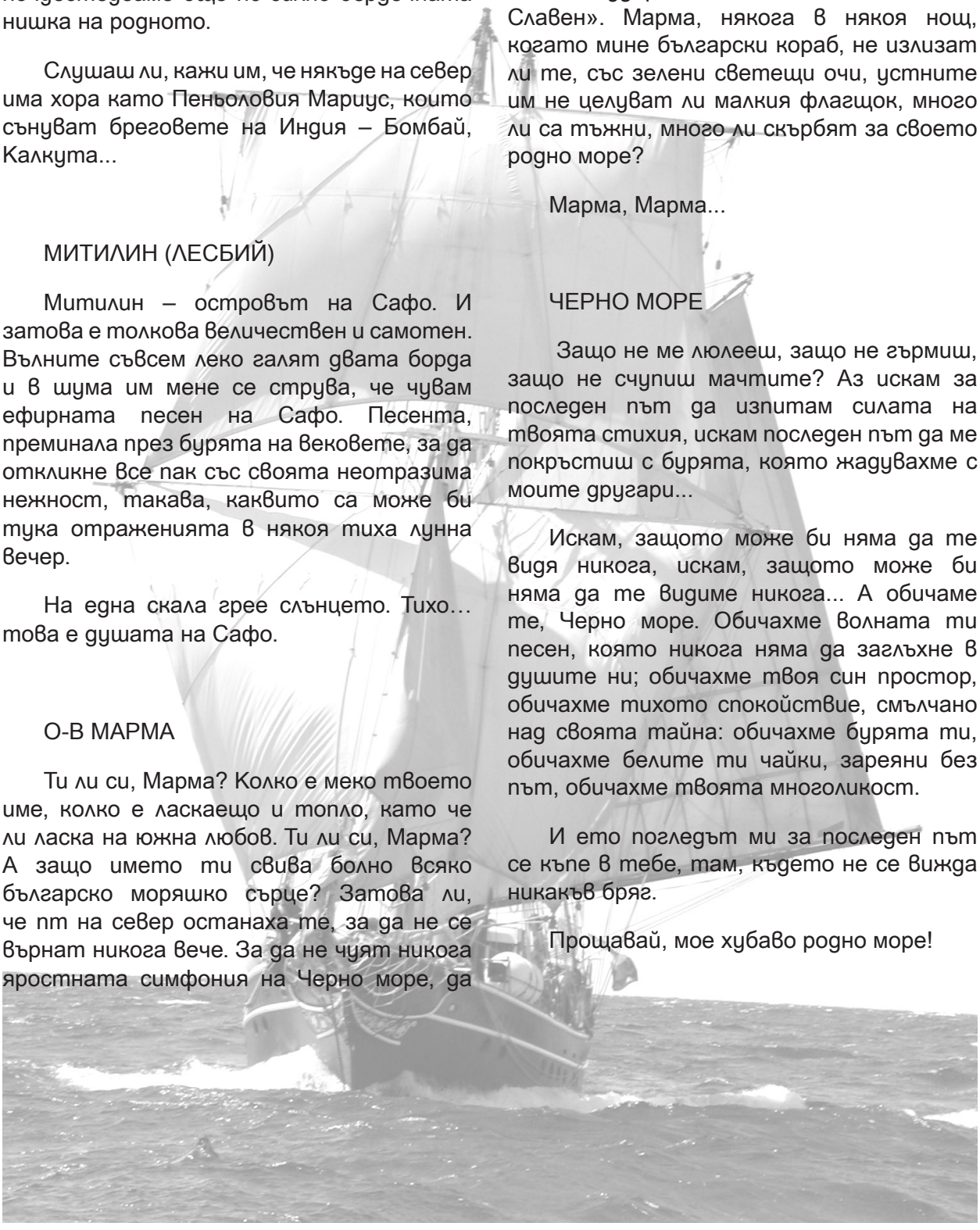
ЧЕРНО МОРЕ

Защо не ме люлееш, защо не гърмиш, защо не счупиш мачтите? Аз искам за последен път да изпитам силата на твоята стихия, искам последен път да ме покръстиш с бурята, която жадувахме с моите другари...

Искам, защото може би няма да те видя никога, искам, защото може би няма да те видиме никога... А обичаме те, Черно море. Обичахме волната ти песен, която никога няма да заглъхне в душите ни; обичахме твоя син простор, обичахме тихото спокойствие, смълчано над своята тайна: обичахме бурята ти, обичахме белите ти чайки, зареяни без път, обичахме твоята многоликост.

И ето погледът ми за последен път се къпе в тебе, там, където не се вижда никакъв бряг.

Прощавай, мое хубаво родно море!





Zodiac Maritime Agencies Ltd London

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Global Maritime Services Ltd.



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

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

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

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

Управител
Димитър Добрев 052/ 681180
dd@gmsvar.com

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

Какво значение има за Вас примера на Вапцаров?

Откровение на г-н Коста Базитов, зам. кмет на гр. Варна

Попитахте ме с какво чувство мисля днес, сега за Вапцаров. Обърнах се към дълбокото в себе си, пресях и разбрах.

Горчи ми! Че употребяват злоупотребата с живота и с творчеството на Поета, за да го отрекат. И да опошлят вярата му в доброто и в човека.

Провокирате ме да очертая примера, който разпознавам в живота и в поезията сто години след раждането на човека.

Помните ли „Песен за човека”? Оттам е примерът ми. Както от живота и от смъртта на този силен мъж.

В „Песен за човека” е размишлението за греха, изкуплението и просветлението. Фундаментална триада. Тежък е пътят на осмислянето и, но прави човека личност. Защото постига просветление. И може да пренесе грешника от скотското в човешкото. Защото възкресява вярата, а чрез нея човек побеждава ужаса от смъртта.

И не ми говорете, че „своята песен” на Вапцаровия герой е идеологемна перифраза.

Преди идеологемата Поета попива вярата в доброто и в човека. И единството и с надеждата и с любовта. Закърмен е с това мъдро триединство. То е духът на дома, в който е отрасъл.

Носи този дух през целия си живот. Проявява го и в смъртта.

Това е примерът, който следвам. Той е мъдростта, която споделям: живот с вяра, с надежда и с любов.

А бъдещето на нашето Военноморско училище?

Та нима „едрите звезди над Фамагуста” не чертаят хоризонта – блян, но и реалност, трудно настояще, но и осезаемо бъдеще, цикличен застой, но и събуждащо се пролетно развитие.

„…ЗАЩОТО СЕ ОБИЧАМЕ”

Великата река още тачи спомена за Човекът, който написа „Песен за човека” и с песен на уста отплава в безсмъртието. Като възпитаник на Морско училище, бъдещия носител на Световна награда за мир Никола Вапцаров, провежда част от своята морска практика на кораб „Стефан Караджа” от Дунавската флотилия. Виждаме го и край парните котли на речния катер ”Беломорец” и струговете на Флотския арсенал. Несъмнено Дунав е изиграл съществена роля в професионалното и духовно развитие на Вапцаров.

Богатата му душевност намира изява и в културния живот на Дунавска флотилия., където Вапцаров се вживява в ролята на Странджата в Дядо Вазовата възрожденска пиеса „Хъшове”, предизвиква възторзите на моряците и калява родолюбивото си чувство. Неусетно Дунав се превръща в муза на борческия му мироглед. Много са шедьоврите родени от неговото перо, но едно от най-емоционалните му стихотворения „Пролет моя”, носи емоционалния заряд на новото време, огласено от ромоленето на дунавските вълни.

Ветераните речнофлотци, възпитаниците на Морско училище от града-люлка на родното корабоплаване град Русе, по достойнство честваха 100 годишния юбилей от рождението на поета. Председателят на Асоциацията на възпитаниците на Морско училище – капитан Георги Ничев, откри възпоменателното тържество и предостави думата на бившият капитан от Българско речно плаване Васил Дачев, който съчета словото си за Вапцаров със свои стихове за поета и морето. Като възпитаник на випуск „Вапцаровски” на Морско училище, изявеният маринист предостави свои книги на бившите си колеги с автограф „Вапцаровец” Срещата премина в задушевна морска атмосфера, на която поетът с китара и речнофлотци ознаменуваха бележития юбилей на антифашиста, поета и моряка Вапцаров с песни и признание.



Капитан Тодор Шехтанов –
Асоциация на възпитаниците
на Морско училище град Русе

PORT OF
VARNA

Everyone is welcome



www.port-varna.bg

NAVIGATION MARITIME BULGARE

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

ISM Code &
ISO 9001 accreditation

SAFETY,
PROMPTNESS,
QUALITY,
COMPETITIVE PRICES!





NAVIAGENT





FERRYSPED





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