



NAVIBULGAR

news

Издание на Параходство Български морски флот АД

м. януари-февруари 2012 г.

№10

• В БРОЯ •

**ЗАСЛУЖЕНА
НАГРАДА ЗА
ИЗПЪЛНИ-
ТЕЛНИЯ
ДИРЕКТОР НА
БМФ ЙОНКО
ЙОНКОВ**

➤ 3 стр.

**ЕКИПАЖЪТ
НА „ФЕКДА“
УЧАСТВА В
СПАСИТЕЛНА
ОПЕРАЦИЯ**

➤ 5 стр.

**ПРЕ-
УСТРОЙСТВО
НА РО-РО
КОРАБ ВЪВ
ФЕРИБОТ**

➤ 6 стр.

**ИЗЛОЖБАТА
„120 ГОДИНИ
БЪЛГАРСКО
ТЪРГОВСКО
КОРАБО-
ПЛАВАНЕ“**

➤ 10 стр.

**МОРЯШКАТА
ФАМИЛИЯ
ЛЕВЕНОВИ**

➤ 11 стр.

НОВА ГОДИНА – НОВ КОРАБ – НОВ КЪСМЕТ

**„БЕЛАСИЦА“
е поредното попълнение на флота**



*Петият кораб от серията новопостроени
30 700-тонни плавателни съдове първи от
българските екипажи посрещна новата 2012 г.*

*„Беласица“ извърши maiden voyage с пълен
товар от Китай до Индия*

И петият пореден кораб от серията 30 700-тонни бълкери, построени в Shanhaiguan Shipbuilding Industry Co., Ltd., Kumaï, е вече в строя. Това е и поредното доказателство, че Параходство БМФ АД успешно изпълнява инвестиционната си програма и ускорено обновява корабния си парк.

На 15 декември 2011 г. флотът на компанията се попълни с моторен кораб „Беласица“. На тържеството по този повод кръстница на кораба стана Елица Добрева – експерт маркетинг в отдел „Бизнес отношения“ на БМФ.

➤ 2 стр.



Кръстницата Елица Добрева даде на кораба името „Беласица“ и пожела на него и на екипажа му щастливо плаване.



“БЕЛАСИЦА” Е ПОРЕДНОТО ПОПЪЛНЕНИЕ НА ФЛОТА



Инж. Тодор Даскалов – технически директор на Параходството, благодари на корабостроителите, които са изпълнили всички изисквания на корабособственика.



М/к „Беласица“ преди отплаването му от Shanhaiguan Shipbuilding Industry Co., Ltd.

► 1 смп.

Тя гаде на кораба името „Беласица“ и пожела на него и на екипажа му щастливо плаване, гостоприемни морета и океани и винаги да се прибират невредими в пристанищата. Със замах кръстницата преряза специалното въже и вързаната към него бутилка шампанско се разби о борда на кораба. Ритуалната брадвичка и гърлото от бутилката шампанско бяха връчени на Елица Добрева.

Ръководителят на делегацията на БМФ инж. Тодор Даскалов – технически директор на Параходството, благодари на корабостроителите, които са изпълнили всички изисквания на корабособственика и му предават надежден плавателен съд с високи експлоатационни качества. И екипажът на „Беласица“ е ръководен от вече познатия и утвърдил се тандем между капитан далечно плаване Николай Николов и главния механик Павлин Йорданов.

Шестият пореден (и последен) кораб от тази серия – „Родопи“, е вече в напреднала фаза на строителство и флагът му ще бъде вдигнат през пролет-

та на тази година. По този начин Параходството вече ще разполага с изцяло нова флотилия от шест модерни еднотипни кораба с ледови клас, който им позволява рейсове и в тежките зимни условия на Балтийско море, а едновременно с



Снимка за спомен от събитието

това – тип „лейкър“ (способни да плават и в Големите американски езера). Според инж. Тодор Даскалов, приемането на „Беласица“ е потвърдило постигнатото добро взаимодействие с китайските партньори, които от своя страна са изразили готовност и в бъдеще да си сътрудничат с най-голямата българска шипингова компания.

Представителите на

БМФ в корабостроителницата, ръководени от инж. Димитър Тонев, допринесоха не само за качественото изпълнение на проекта, но и задълбочиха взаимоотношенията си с наблюдаващия корабен регистър American Bureau of Shipping

Подобно на „Осогово“, и „Беласица“ трябваше да бъде на назначеното товарно пристанище, отстоящо на един ден преход от завода. Благодарение на добрата работа на специалистите от направление „Чарٹرинг“ на БМФ оттам той отплава с пълен товар към Индия. Така по стечение на обстоятелствата моряците от „Беласица“ първи от българските екипажи посрещнаха новата 2012 г. (на границата между Тихия океан и Индийския океан) и дадоха успешно начало в експлоатацията на най-новия кораб на Параходството.

Според директора на дирекция „Търговска експлоатация“ на Параходството Емил Колев, постигнатите резултати от дейността на първите четири кораба от тази серия: „Витоша“, „Странджа“, „Люлин“ и „Осогово“, показват, че те много добре се вписват в актуалните партиди от товари на международните пазари и са предпочитани от повечето клиенти на компанията.

Нека по традиция от сърце пожелаем: Щастливо плаване, „Беласица“!

Navibulgar News



Шестият пореден (и последен) кораб от серията – „Родопи“, е вече в напреднала фаза на строителство.



Домакините връчиха на кръстницата на „Беласица“ гърлото от счупената бутилка шампанско и ритуална брадвичка.



ПРЕСТИЖНО ОТЛИЧИЕ ЗА ИЗПЪЛНИТЕЛНИЯ ДИРЕКТОР НА ПАРАХОДСТВО БМФ АД



Изпълнителният директор на Паракходство „Български морски флот“ АД Йонко Йонков



Плакетът към отличieto „Свети Никола“ на Българската морска камара (лице)



Плакетът към отличieto „Свети Никола“ на Българската морска камара (гръб)



Дипломата към отличieto „Свети Никола“ на Българската морска камара

На 19 декември 2011 г. във Варна Българската морска камара връчи за 14-и пореден път годишните си награди „Свети Никола“ за личен принос в развити-

ето на българското морско стопанство. Тази година с престижното отличие за личен принос в развитието на корабоплаването бе удостоен г-н Йон-

ко Йонков – изпълнителен директор на Паракходство „Български морски флот“ АД. Наградата му бе връчена за успешното реализиране на мащабна инвести-

ционна програма при обновлението на флота на компанията.

Navibulgar News
Снимки
Navibulgar News

● Визитна картичка ●

НОВАТА ВИЗИЯ НА ВЪНШНИЯ ВИД НА КОРАБИТЕ НА ПАРАХОДСТВО БМФ АД

С решение на ръководството на Паракходство БМФ АД се определя нова визия на външния вид на корабите, със строго определени цветове за различните части на корпуса и другите видими части от конструкцията. Оцветяването на надстройката на кораба и на палубните кранове е в Light Buff (светла охра), а на главната палуба и на люковите покрития – в Red Brown (от тъмночервено към кафяво). Надводната част на бордовете е в Black (черно), а подводната – отново в Red Brown (от тъмночервено към кафяво).

Досегашното оцветяване на корабните димоходи в БМФ е известно: хоризонтална червена ивица върху изцяло жълта основа на останалата част от конструкцията на съоръжението. Това оцветяване има интересна история. След създаването на Паракходството, през 1947 – 1948 г., Съюзът на българските художници

(СБХ) организира специален конкурс на тази тема. За обща изненада обаче конкурсът е спечелен от капитан от Паракходството – Димитър Радулов. По това време той е слязъл от корабите и е референт в отдел „Правен, аварии и за-

на ръководство“ на Паракходство БМФ АД е приета нова визия и за корабните димоходи, като се продължава традицията с използването на



Старата...

и новата визия на димоходите



ли на Паракходството в син цвят. Първият кораб, върху димохода на който бе поставено новото изображение, е „Георги Григоров“, в края на ремонта му в ККЗ „МТГ – Делфин“, Варна. При боядисването на корпуса му и на другите видими части бяха спазени напълно новите изисквания. Решението на ръководството на Паракходство БМФ АД е новата визия на корабите да се въвежда постепенно, по време на ремонтите, които се извършват на отделните кораби.

Navibulgar News
Снимки Navibulgar News

страховки“ в БМФ. Тъй като обаче този дизайн отдавна наподобява външния вид на димоходите на корабите от други компании по света, с решение

досегашните основни цветове, но върху хоризонталната червената ивица се поставя логото на компанията: бял кръг, в който се вписват основните симво-



КОРАБИТЕ НА БМФ СЕ ВКЛЮЧИХА УСПЕШНО в кампанията за износ на зърно реколта '2011

През второто полугодие на 2011 г. корабите на Параходство БМФ АД се включиха успешно в кампанията за износа на българското зърно от реколта

2011 г.

Екип на Navibulgar News ви представя това участие със снимки на пристигналите и отплавали кораби.



Моторният кораб „Сакар“ (IMO: 9104811) пристигна в Пристанище Варна-изток на 11 септември 2011 г. след обяд със заявка за натоварване от 19 580 тона пшеница.

След успешно приключилия ремонт в Корабостроителния и кораборемонтен завод „МТГ – Делфин“ – Варна, моторният кораб на Параходство БМФ АД „Плана“ (IMO: 9004176) застана на кей в Пристанище Варна-изток на 17 август т. г. Тук той прие на борда си 20 467 тона българско жито от реколта 2011 година. В полунощ на 24 август „Плана“ отплава за испанското пристанище Тарагона.

На 5 ноември 2011 г. след обяд корабът на Параходство „Български морски флот“ АД BALTIC STAR (IMO: 8417754) отплава от Пристанище Варна-запад и по курс към Испания. Той бе натоварен на 9-о корабно място в порта с 35 990 тона пшеница.



На 8 септември 2011 г. корабът на Параходство БМФ АД „Вола 1“ (IMO: 9044700) бе готов за отплаване от Пристанище Варна-изток с 20 430 тона пшеница на борда.



Моторният кораб „Миджур“ (IMO: 9015656) изнесе 20 200 тона пшеница от Пристанище Варна-изток през м. септември 2011 г., като отплава няколко дни след „Вола 1“.



През м. ноември т.г. в „Булярд – корабостроителна индустрия“ – Варна, приключи доковият ремонт на моторния кораб „Хемус“ (HEMUS – IMO 9354791) на Параходство „Български морски флот“ АД. През м. декември корабът на Параходство БМФ АД натовари последователно в Пристанище Варна-запад и в Пристанище Варна-изток общо 37 000 тона пшеница на-сипно за Испания.



ЕКИПАЖЪТ НА ВЛЕКАЧА „ФЕКДА“ УЧАСТВА В СПАСИТЕЛНА ОПЕРАЦИЯ

Капитан Стоян Люцканов предприе спасителни действия преди реакцията на официалните институции



Влекачът „Фекда“ в акваторията между фара „Свети Николай“ и нос Галата, в очакване на поредния кораб за маневра.

На 17 октомври 2011 г. влекачите на Паракходство БМФ АД „Кокаб“, „Фекда“ и „Дубе“ в продължение на часове удържат позициите на новия плаващ док на КРЗ „Одесос“ АД и на ремонтниращ се кораб в „Булярд – корабостроителна индустрия“ АД. Причината е силният шормови северен вятър, който застрашава сигурността на корабоплаването в акваторията на пристанищата и заводите източно от Аспаруховия мост във Варна.

Когато силата на вятъра намалява, екипажите поемат към изпълнение на следващи задачи. „Фекда“ получава разпореждане да се отправи от 6-и кей на корабостроителницата към 13-о място в Пристанище Варна-изток.

При преминаване край полигона за размагнитване на Военноморска база Варна капитан Стоян Люц-

канов забелязва от десния борт как в района на фара „Свети Николай“ са легнали на дрейф един до друг дървеният атракционен кораб „Арабела“ и скутер. Хората от борда и на двата плавателни съда енергично махали с ръце към влекача.

Капитанът на „Фекда“ се свързва с „Варна Трафик“ по УКВ канал 11 и се отправя към бедстващите, за да им окаже помощ. Точно в 17,30 часа от „Фекда“ успяват да поемат влекално въже от „Арабела“ и по този начин освобождават скутера, който незабавно се отправя към Морска гара. От влекача предприемат маневра за развъртане на „Арабела“, за да го насочат към пристанището.

По това време вятърът е 9 – 10 бала (от север), а морето – 2 – 3 бала. Правят това много внимател-



Спасеният атракционен кораб „Арабела“. Ясно се виждат пораженията, получени в кърмата, които вероятно са го извели от строя.

но не само защото на кърмата на атракционния кораб виждат пробойна над водолинията, но и защото и четиримата души на палубата му са без лични спасителни средства.

На всичкото отгоре на „Арабела“ не разполагат и с УКВ-връзка. А междувременно в 17,45 часа започва да вали проливен дъжд, който намалява видимостта до 3 – 4 кабелта. Капитан Люцканов отново се свързва с „Варна Трафик“ по УКВ и получава разпореждане да отбуксира „Арабела“ на кея пред Морска гара Варна. Точно в 17,55 ч. това е извършено и „Фекда“ се отправя към 13-о кейово място на порт Варна-изток.

Пак в района на същото кейово място, но на 5 декември 2011 г., се изяви екипажът на друг буксир на Паракходство БМФ АД – „Кокаб“, с капитан Йордан

Жеков. В 16,30 ч. получават оповестяване за избухнал пожар на швартованата наблизко железобетонна работилница.

Буквално 5 минути след това „Кокаб“ маневрира и започва гасенето. След около час пожарът е потушен – това констатира дошлите пожарникари, чието ръководство малко по-късно изказа благодарност за проявения професионализъм от страна на екипажа на „Кокаб“.

Така в разстояние само на няколко месеца екипажите на буксириите на Паракходство БМФ АД доказаха, че освен безупречното изпълнение на своите производствени ангажменти могат винаги да се притекат на помощ на бедстващи както на морето, така и в пристанището.

Navibulgar News

Снимки

Navibulgar News

Трите влекача на Паракходство БМФ АД „Кокаб“, „Фекда“ и „Дубе“ с пълен ход се отправят към района за изпълнение на следващата задача.





„ВАРНАФЕРИ“ ПОРЪЧА ПРЕУСТРОЙСТВОТО НА РО-РО КОРАБ В ККЗ „МТГ – ДЕЛФИН“



Договора подписаха: инж. Светлин Стоянов – изпълнителен директор на Корабостроителния и кораборемонтен завод „МТГ – Делфин“ (вляво), Иван Вълчев, представляващ Параходство БМФ АД (в средата), и Огнян Костадинов, представляващ Параходство БРП АД (вдясно). Снимка Navibulgar News

През м. декември 2011 г. в Параходство БМФ АД бе подписан договор между транспортната компания „Варнафери“ и Корабостроителния и кораборемонтен завод „МТГ – Делфин“ за преустройството на един ро-ро кораб, построен през 1995 г., във ферибот. От страна на „Варнафери“ ООД договора подписаха съуправителите на дружеството Иван Вълчев (представляващ Параходство БМФ АД) и Огнян Костадинов (представляващ Параходство БРП АД). От страна на „МТГ – Делфин“ договора подписа инж.

Светлин Стоянов – изпълнителен директор на завода. Част от документацията бе парафирана и от инж. Владимир Фелдманов – изпълнителен директор на „Български корабен регистър“ АД. Тази класификационна организация ще наблюдава цялостното преустройство на плавателния съд.

Целта на преустройството е изпълнение на основната цел на „Варнафери“ ООД, която е превозване на товари по фериботната линия Варна – Кавказ. Така дружеството ще изпълни задължението си ка-

то национален превозвач по българо-руската спогодба за фериботните превози между Варна и Кавказ. По тази линия от 3 март 2009 г. до сега плават руските фериботи „Авангард“ и „Славянин“. Фериботната връзка Варна – Кавказ скъсява разстоянието между България и Русия с близо 800 км в сравнение с линията Варна – Иличовск, което е значително предимство за бизнеса не само в двете държави.

Предвиденият за преустройство кораб е с досегашно име SONDOS (IMO №

9120384). Построен е в завода „Океан“, в Николаев, Украйна, по проекта 16095 (заводски номер 701). Преди реконструкцията данните му са следните: дължина – 140,40 метра, широчина – 16,60 метра, газене – 4,50 метра (сегуейт – 4577 тона). Доскоро е превозвал автомобили в Черно и Червено море и в Персийския залив.

Според експертите той напълно отговаря на условията за плаване в Черно море и за заставане в акваторията на плиткия порт Кавказ.

Navibulgar News

Ро-ро корабът SONDOS (IMO № 9120384).
Снимка shipspotting.com





АЛЕКСАНДЪР ГЕОРГИЕВ – палубен офицер и любител фотограф

Кратка автобиография на втория помощник-капитан на моторен кораб „Люлин“



Палубният офицер трябва добре да разбира и тънкостите в работата по палубата.

Роден съм на 29 септември 1975 г. в София, но родителите ми са от Свищов. Те са обикновени трудови хора, работещи на брега. Не съм от моряшко семейство. Но винаги трябва да има ново начало...

В Свищов завърших СОУ „Алеко Константинов“, математическа пара-

царов” поради важно и голямо събитие в моя живот. Това събитие едва ли не автоматично ме превърна в моряк, почти от ерата на ветроходите.

Това беше яхтата „Колумба Ливия“, която баща ми Георги Иванов Георгиев построи от нищото с двете си ръце и с подкрепата на семейството и на при-



Вторият помощник-капитан на моторен кораб „Люлин“ Александър Георгиев при поредното преминаване през шлюзова система.

лелка, със специалност „Оператор на електронно-изчислителна техника“, през 1993 г. Успех: почти отличен.

Нямах физическата възможност да кандидатствам във ВВМУ „Н. И. Вап-

царов“ поради десетина години. С тази яхта, 17-годишен, жизнен и изпълнен с романтика от многото прочетени книги за велики мореплаватели, отплавахме от пристанище Свищов за морето и Варна...



Александър Георгиев Георгиев – палубен офицер и любител-фотограф

Срещата с морето беше... бурна, винаги ще помня първите си преживявания, бяха истински и неизпитвани от мен дотогава. Родих се бурна и страховита любов. Морето и неговата стихия не прощава на неподготвените, както и

на моята възраст. Имаше всякакви моменти, войнишки... и арести, както и награди.

През 1995 г. подадох документи за прием във ВВМУ „Н. И. Вапцаров“ – Граждански морски факултет, тогава... за корабово-



У дома, с кучето, националното знаме и новостроящата се яхта (на заден план, със син борт).

на хората, които си мислят, че то им е до коленете. Тогава ни прости... поуплаши ни малко, понаучи ни да разбираме... и така заговорихме с него на един и същи език.

През 1994 г. влязох в казармата – в ШЗО „Христо Ботев“, Плевен, като школьник – специалност „Артилерия, противотанковост“. През 1995 г., като старшина-школьник, бях изпратен по бойните подразделения на пехотата като командир на изстребително-противотанков взвод. Бях командир на 20 момчета,

бях приет по диплом, втори по бал... от колегите ми състуденти. Мислех си, че Морското училище ще ми даде знанията и душата, за да бъда още по-добър моряк-романтик...

Уви, не стана така. От 1997 до 1999 г. бях капитан на семейната самоделна яхта „Колумба Ливия“, работейки основно туризъм в Созопол, лов на рапани или лов на акули, живеейки на нея. През 2004 г. успешно се дипломирах във ВВМУ, задочно обучение.

➤ 8 стр.



АЛЕКСАНДЪР ГЕОРГИЕВ – палубен офицер...

► 7 стр.

Уловен миг от палубата на моторен кораб „Мальовица”.
Снимка Александър Георгиев



В началото на 2005 г. кандидатствах за работа в Параходство „Български морски флот” и бях приет на работа като помощник-

капитан стажант. Благодарен съм на сегашния си работодател за това, че в трудни за мен периоди ми протегна ръка.

Моторен кораб „Персенк” на рейд.
Снимка Александър Георгиев



Между стените на шлюза и бордовете на м/к „Люлин” остават само броени сантиметри!
Снимка Александър Георгиев



► 9 стр.



АЛЕКСАНДЪР ГЕОРГИЕВ – палубен офицер...



Моторен кораб „Люлин“ в Port Weller, Canada.

Снимка Александър Георгиев

➤ 8 стр.

Обучи ме и ми показа ед-на много мъжка професия, както и едни от най-красивите места на планетата, които се достигат с кораб. Амбициите ми са да продължа да се развивам в компанията и да поема предизвикателството за израстване в йерархията на кораба.

В БМФ съм плавал на корабите „Н. Й. Вапцаров“, на танкера „Осъм“, на „Богдан“, „Тетевен“, „Балкан“, „Маловица“, „Шипка“, „Персенк“, сега – на „Люлин“, на първите три – като стажант, на другите – като палубен офицер.

За интересите, хобитата, какво да кажа – те са ми начин на живот, пряко свързан с професията ми... да обикалям Земята.

Да комуникирам с нови, непознати хора, да посещавам нови места. Интересни са ми човешките взаимоотношения на кораба и на брега. Чета езотерика. Стремя се да бъда повече човек, по-малко технократ, което в съвременния забързан дигитален свят е все по-трудно. Помагам ментално, физически и финансово на баща си в строежа на новата самоделна яхта. Мечтая да създам семейство с дългогодишната си приятелка. Гледам куче...

P.S. Някои от снимките на м/к „Люлин“ не са авторски, за което благодаря на членовете на екипажа за тяхното споделяне в корабната мрежа.

03.12.2011

Port Gdinya – Poland



Уловен миг от палубата на моторен кораб „Персенк“.

Снимка Александър Георгиев



Ясно е, че корабът ще премине под моста, но когато си на борда, гледката е леко притеснителна...

Снимка Александър Георгиев



Чайките се устремяват към развъртаната от гребния винт килватерна струя. Сигурно има защо...

Снимка Александър Георгиев



Тази гледка може да се улови само от палубата на преминаващия кораб. Снимка Александър Георгиев

Редакционна бележка: Navibulgar News с удоволствие ще предостави и в следващия си брой свои страници на други наши колеги от плавателния състав и от бреговия персонал, които обичат да улавят с фотоапарат мигове от моряшкото всекидневие. Пишете ни на познатия ви e-mail адрес!



Изложба със съдействието на Параходство БМФ АД: „120 ГОДИНИ БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО КОРАБОПЛАВАНЕ”

В навечерието на морския празник Никулден – на 5 декември 2011 г., в сградата на Държавния архив – Варна, бе открита изложбата „120 години българско търговско корабоплаване”. На пресконференцията с представителите на варненските меди регионалният директор на Дирекция „Държавен архив – Варна” Гинка Колева изрази задоволството си от съвместната работа с колегите от Военноморския музей – Варна, Държавен архив – Русе, и Параходство „Български морски флот” АД.

В продължение на близо шест месеца са издирени неизвестни и непубликувани снимки и документи, свързани с темата, които синтезирано са показани на 25 табла и три витрини. Потърсен е оригинален подход за отразяване на темата с оригинално формулирани рубрики с богат хронологичен обхват. При подготовката на изложбата е получено съдействие

и предложения, където посетителите могат да изразят свои мнения по разработените рубрики. Техните бележки ще намерят място и в публикациите на Navibulgar News.

Няколко дни преди откриването на изложбата внучката на капитан Васил Каракостов и дъщеря на капитан Божан Каракостов – Веселина Каракостова, дари на Държавния архив – Варна, екземпляр от книгата „Моряшки суевърия и легенди”. Тя е написана от нейния дядо капитан Васил Каракостов и е издадена в Бургас през 1939 г. Книгата е библиографска рядкост и бе представена на изложбата.

Поводът за подготовката и откриването на изложбата е наближаващата 120-а годишнина, а идеята е по малко по-различен начин, на достъпния и популярен език на визуализацията да бъде представена богатата и поучителна история на българското търговско корабоплаване.

ИЗЛОЖБА

СНИМКИ И ДОКУМЕНТИ

120 години БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО КОРАБОПЛАВАНЕ

ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ „АРХИВ”
ДЪРЖАВЕН АРХИВ – ВАРНА

Параходство
БЪЛГАРСКИ
МОРСКИ
ФЛОТ

ДЪРЖАВЕН АРХИВ
РУСЕ

ОТКРИВАНЕ
5 ДЕКЕМВРИ 2011 Г., 17.00 Ч.
ВАРНА, УЛ. „ПРЕСЛАВ” №52



Снимка
Navibulgar News

Ръководителят на направление „Оперативно” в „БМФ” Димитър Попов връчи награден знак „Капитан далечно плаване от БМФ” и златната значка на компанията на к.д.п. Марин Полименов Маринов – капитан на м/к „Пирин”.

то на флотски ветерани и специализирани звена на Параходство БМФ АД.

Значимостта на темата е причината изложбата да продължи до началото на есента на 2012 г. Има и книга за впечатле-

Подходът е темата да бъде разработена чрез няколко раздела: „Кораби и капитани”, „Кораби и кръстници”, „Кораби от птичи поглед”, „От Дунава към Черно море”, „Кораби в Порт Варна”, „Кораби в



Библиографска рядкост – Книгата „Моряшки суевърия и легенди”, написана от капитан Васил Каракостов и издадена в Бургас през 1939 г.

Порт Бургас” и „По фарватерите на XXI век”. По-голямата част от фотографите и предметите се показват за първи път. Например за първи път ще бъде изложена акция на Българското търговско параходно дружество (1892 – 1947 г.). Тази ценна книга е отпечатана на банкнотна хартия в Лондон. След окончателната ликвидация

на дружеството хилядите екземпляри са унищожени и оцелелите се считат за уникални. Малко познати снимки ни предлагат фондовете на Военноморския музей и на държавните архиви във Варна и в Русе.

При официалното откриване на изложбата присъстваха представители на мениджърския екип на Параходство БМФ АД, флотски ветерани, представители на културни институции във Варна, изследователи в тази област, граждани. В началото ръководителят на направление „Оперативно” в БМФ Димитър Попов прочете заповед на изпълнителния директор на Параходството Йонко Йонков, с която се удостоверява с награден знак „Капитан далечно плаване от БМФ” и със златната значка на компанията к.д.п. Марин Полименов Маринов – капитан на м/к „Пирин”. Отличията му бяха връчени по повод на проявения от него висок професионализъм при изпълнение на служебните задължения на море и в пристанища.

Navibulgar News



МОРЯШКАТА ФАМИЛИЯ ЛЕВЕНОВИ

Част 2 (За механици)

ДЪЩЕРЯТА

Снимка за спомен на мост над река Нил



(Продължение
от предишния брой)

В предишния брой ви представихме „капитанската“ част от фамилията Левенови: бащата и сина. Сега искаме да ви разкажем и за дъщерята на капитан Никола Левенов, която пък е и сестра на капитан Костадин Левенов – Мария. Вече споменахме, че още като дете тя и брат ѝ са гости на баща си на борда на плаващата риболовна база „Златни пясъци“, при което „навъртяват“ 16 000 мили по морета и океани... Така че да питаме Мария Левенова защо е избрала пътя към морето е просто излишно.

Тя завършва през 1991 г. Техническият университет във Варна със специалност

деля със завода „по взаимно съгласие“. А и по това време се ражда дъщеря ѝ Стамена. Морето и морската професия могат да почакаат, поне за известно време. Затова и през 1995 г. започва работа като технически сътрудник в строителна фирма, но при първата поява се възможност кандидатства и е назначена за организатор на производство в Портови флот – Варна. Флот, ама работата е на брега...

Шансът идва наистина от морето. Свободна е бройката на третия механик на транспортно-хладилния кораб „Албена“ с капитан Никола Левенов. Естествена реакция на всеки ще бъде: да, под крилото на татко е по-лесно. Но не е! Корабът е 30-годишен и не амортизиран дизел-електроход, който от давна не е ремонтиран, а е к и пажът е драстично съкратен – в централния пост

Особено важен момент в професионалната биография на Мария Левенова – свидетелство за Нептуново кръщение като трети механик на транспортно-хладилния кораб „Албена“.



„Корабни машини и механизми“. Има сключен договор със завода „Корабно машиностроене“, където би трябвало да ѝ предлагат работа, но... Събитието след 1989 г. променя много правила и ангажменти. Така Мария се раз-

за управление (ЦПУ) вместо шестима са само двама души... Но пък предизвикателството си струва – след този рейс Мария смело подава молба за работа в Параходство БМФ. Назначена е за четвърти механик на моторен кораб

Мария Левенова експлоатира мощни корабни двигатели, но уважава и плаването по ветрила.

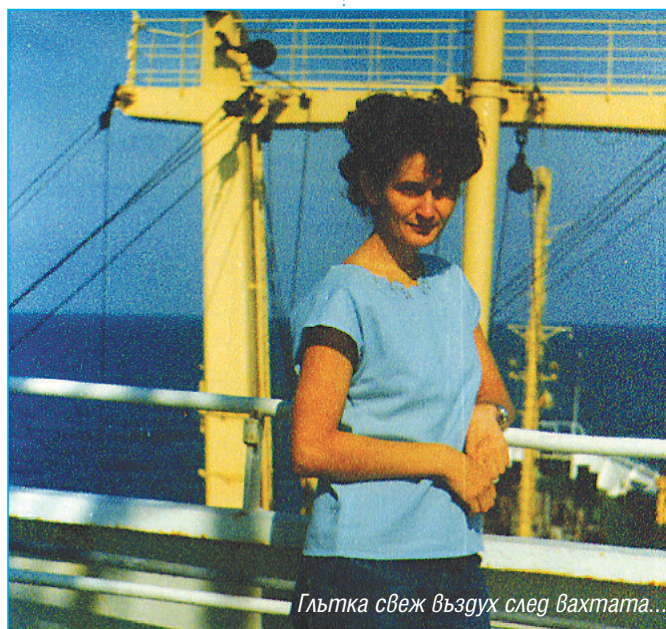


„Околчица“ (2004 – 2005 г.). Попада на добър екипаж, воден от капитан Георги Кузманов и главен механик Иван Аврамов. Приемат дамата – четвърти механик в своите редици, и ѝ помагат в адаптацията към новите условия.

Продължава като четвърти механик на „Капитан Георги Георгиев“ през 2005 г., а през 2006 г. е вече трети механик на „Рила“. Следващия рейс се качва на „Тетевен“ като тре-

главен механик Ивайло Иванов (по-късно – Венелин Велев). Отново случва на колегиална атмосфера и на добри професионалисти, с които продължава да работи и досега.

Как ще продължи моряшката фамилия Левенови? Вече ви информирахме, че скоро можем да очакваме трето поколение Левенов на мостика. Дъщерята на Мария Левенова – Стамена, обаче е студентка в Софийския университет



Глътка свеж въздух след вахтата...

ти механик, а слиза като втори... Промоцията ѝ става по средата на рейса. След това е последователно втори механик на „Руен“ и на „Милин камък“. Достига до бреговете на Далечния изток и Австралия, до непознати брегове и държави...

Но не се поколебава и при очерталата се възможност на 21 април 2011 г. става втори механик на екипажа на ферибота „Героите на Одеса“ с капитан Иван Сиркаров и

„Св. Климент Охридски“, специалност „Библиотечка и информационни технологии“. Не бива да бързае да я отписваме от хората, които свързват съдбата си с морето. Кой знае, може би именно тя ще бъде летописецът на моряшката фамилия Левенови, която продължава да носи вахтата по търговските ни кораби и през XXI век.

Navibulgar News

Снимките са от личния архив на Мария Левенова.



СТРАНИЦИ ОТ ИСТОРИЯТА НА КОМПАНИЯТА

12 януари 1952 г. Преди 60 години във Варна тържествено е вдигнат флагът на новопостроения във Варненската корабостроителница (тогава КОРБСО) 757-тонен кораб за генерални товари „Димитър Кондов“. Дължината му е 57,6 метра, широчината – 9 метра, газенето – 3,64 метра (гегуейт 757 тона). С помощта на дизелов двигател с мощност 520 к. с. развива ско-

вателския и проектно-конструкторски институт по корабостроене – Варна (НИПКИК), под ръководството на главния конструктор инж. Георги Василев Тошев. Спуснат е на вода на 15 август 1966 г. Кръстница на кораба е работничката от завод „Христо Ботев“ в Калофер Радка Бичева. Първи капитан на кораба е Димитър Михайлов, а първи главен механик – Никола Драганов. Дължината

Моторният кораб „Калофер“ е спуснат на вода на 15 август 1966 г. в Русе.



рост от 9 възла. След 20-годишна експлоатация в състава на Параходство БМФ е предаден на Управлението за поддържане на морските канали и акваторията на пристанищата (УПМКАП) – Варна.

14 януари 1967 г. Преди 45 години във Варна е вдигнат флагът на построен в Русенската ко-

на кораба е 80,50 метра, широчината – 11,90 метра, газенето – 5,29 метра. Главен двигател (дизел) с мощност 1320 к.с. му дава възможност да развива скорост от 11,5 възла.

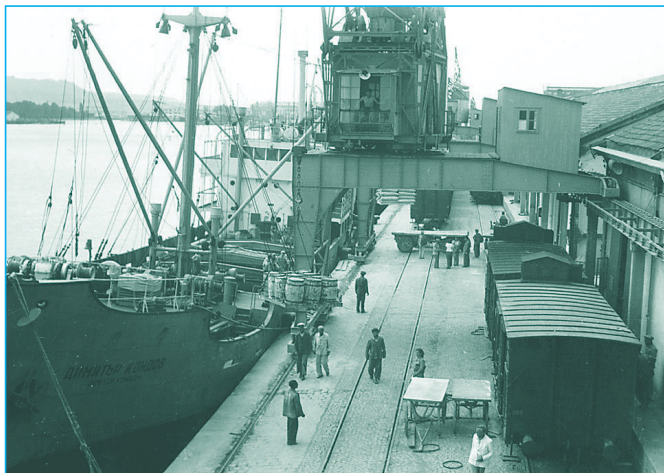
16 януари 1967 г. Преди 45 години в японския град Хакодаме е вдигнат българският флаг на 9575-тонен въгледвоз „Ограж-



Параходът „Алгенеб“ (вляво) на 5-о корабно място в Пристанище Варна-изток. Вдясно се вижда застаналият на 6-о корабно място моторен кораб „Захари Стоянов“

рабостроителница (тогава Корабостроителен и кораборемонтен комбинат „Иван Димитров“) 2255-тонен моторен кораб „Калофер“. Корабът е вторият от серията тип „Сопот“, построени в Русе по проект 546 на Научноизследо-

ген“. Първи капитан на кораба е Симеон Младенов, а първи главен механик – Тодор Кавалов. Корабът е с дължина 126 метра, широчина – 17,60 метра, газене – 7,67 метра (гегуейт 9575 тона). Дизелов двигател с мощност 3850 к. с. му дава



Моторният кораб „Димитър Кондов“ по време на приемане на товар в пристанище

възможност да развива скорост от 13 възла.

22 януари 1967 г. Преди 45 години български екипаж приема в Илчевск (тогава в СССР, днес в Украйна) парахода „Алгенеб“ – име на звезда от съзвездие Пегас. Корабът е от типа „Лиърти – карго“ и е построен по време на Втората световна война (през 1943 г.) в САЩ. Дължината

през 1970 г.

22 януари 1962 г. Преди 50 години в Роттердам, Холандия, е вдигнат българският флаг на 15 530-тонния моторен танкер „Янтра“, построен през м. май 1952 г. в Съндърланд, Великобритания. Първия си рейс (до латвийското пристанище Вентспилс) танкерът прави под командването на капитан Георги Генов и на главния механик Костадин Стрелухов. Танкерът е с дължина 153,50 метра, широчина – 20,63 метра, газене – 8,88 метра (гегуейт 15 530 тона). Дизелов двигател с мощност 4250 к.с. му дава възможност да развива скорост от 12 възла. „Янтра“ излиза от експлоатация през 1975 г.

1 февруари 1972 г.

Преди 40 години във Варна вдига български флаг 2127-тонният моторен кораб „Самоков“ – 11-ият в серията от типа „Сопот“, но вече по подобрения проект 546 А. Построен е в Корабостроителния

През цялата експлоатация на парахода „Алгенеб“ под български флаг негов капитан е Любомир Давидов (1910–1986 г.), кавалер на ордени „Отечествена война II степен“ и „За храброст II степен“.



Снимката е направена през лятото на 1967 г. на борда на „Алгенеб“

му е 134 метра, широчина – 18 метра, газенето – 7,80 метра (гегуейт 11 062 тона).

Парна машина с мощност 2500 к.с. му дава възможност да развива скорост от 9 възла. В продължение на повече от три години „Алгенеб“ поддържа линията Варна – Илчевск. През цялата експлоатация на кораба под български флаг негов капитан е Любомир Давидов. Параходът излиза от експлоатация

и кораборемонтен комбинат „Иван Димитров“ – Русе. Негова кръстница е Виолета Риковска от Самоков. Първи капитан на кораба е Йордан Йорданов, а първи главен механик – Йордан Кавалджиев. На 3 декември 1976 г. „Самоков“ е блъснат от голям американски лихтеровоз в порт Илчевск, СССР, и потъва край кея. Възстановяването му е прието за нецелесъобразно и корабът е предаден за скрап.

ISSN 1313 – 8944



КАПИТАНСКА ЗРЕЛОСТ

► 13 стр.

Корабът ни е празен. Вибрациите ни подлудяват. За 30-40 минути направих две отивания и връщания. Небъдна работа – разсипия, а ще дойде и нощта, значи още по-лошо. Умора, вибрации, щормуване в тая гъсто „населена“ акватория. Какво да правя? И решавам: внимателно ще отдам котва и постепенно ще лашкам веригата.

Цялата ли? Да, цялата, ако се наложи.

Отдадохме котва, размотахме всичките седем ключа. Котвата държи, държи се и веригата. Опъва се като струна, пропуква на клюза, но държи. Няма намерение да се предава. Идва и една изненада, подкрепяща нашата интуиция: след нас по време и пред нас по място един полски кораб също застана на котва. След него и други. Малцина останяха щормуващите. Това, да речем, е добре, но нощес? Как ще бъде нощес?

Стоя на мостика, гледам морето и следя за разположението на нашия и на чуждите кораби. Две самоходни дълбачки излязоха от реката, минаха покрай входния фар Хук ъф Холанд, завиха надясно и поеха непосредствено до брега. Те пък какво търсят там в такова време? Отидоха, върнаха се, вече натоварени. След време пак излязоха празни и пак същото. Вървят по брега, вероятно дълбаят, връщат се и отново – в реката. Аха. Те вероятно дълбаят нов канал, като минават между брега и забранената за закомвяне полоса с размери 6 на 8 мили. На картата тази полоса бе отбелязана като опасна зона: „Опасно. На-

личие на стари бойни припаси“, и една обръната наопаки котва: „Закомвянето забранено!“

А защо излизат празни и се връщат пълни? Наблюдавах дълбачките дълго и една мисъл неочаквано ми хрумна: ами ако мина по техния път и без пилот вляза в реката?

Подвиквам на вахтения втори помощник и му казвам:

– Секънд мейт, застану на десния пеленгатор и следи първата дълбачка. При всяко мое подвикване ще ми даваш точния ъпеленг.

Същото повторих и с втората дълбачка. Съпо-

ката, скоростта и височината на прилива по време на операцията. В английския справочник за приливно-отливните течения намираме справка за района на Дувър за 16.00 часа, но тя трябва да се преработи за нашето място и време. След половин час и това е готово. Височината на приливната вълна е малко по-ниска от максималната, но с тенденция на слабо покачване. Посока на течението: изток-югоизток. Това ще рече, че приливът ще ни носи на юг и ще ни изтласква към брега. Второ: приливната вълна ще да е започнала да погипра водата на река-

ше все със същата сила. Метеосводката не предвещаваше подобрение на времето. И заради всичко това аз тръгнах. Пред себе си виждах два рискови момента:

- ще има ли по пътя на дълбачките достатъчно вода под „София“, и

- с моя празен кораб и при моя силен вятър ще успея ли да взема завоя наляво, за да вляза в реката, или ще изскоча на брега?

В уречения час започнах. За машината – тя въобще не беше освобождавана.

- На бака!
- Ес, на бака.
- Боцмане, вира котвата!

Сега оставаше само едно: моята решимост и безотказната работа на хората. На хората и на машината.

Навлязохме в новоизкопания недовършен канал (след три години научих, че тези изкопи са били за основата на ново нефтено пристанище). Легнах зад първата дълбачка на две мили от нея. Втората беше зад мен, но скоро ме настигна и едва ме бе подминала,

когато вече и трите съда трябваха да завиваме наляво, за да влезем в реката. Всичко вървеше добре до момента, в който дълбачката пред мен намали хода си. За да не попадна на нея, трябваха и аз да намаля своя ход, а мястото на поворота приближаваше. След минута-две „София“ ще го подмине и тогава ни машина, ни котва ще ни помогнат да избегнем засядането на брега. Де да беше само това! Пред носа на „София“, на двеста-триста метра, прострял десния си борд на пясъка, лежеше на брега кораб, голям колкото „София“.

► 15 стр.



М/к „София“, сниман от въздуха в Атлантика

ставяйки последователно и неколкратно местата им в съгласие с отделните пеленги, определих пътя им. Разполагахме с още време. Проверихме наблюдението и с помощта на радара. Добро е.

Нанесохме пътя им на една егромасщабна карта. По този път реших да минем и ние. Но кога? В колко часа? Навечер, когато дълбачките ще прекратят работата си, но не и много след тях. Сега в тия широти се мръквя рано, а аз за по-голяма сигурност ще трябва да вляза в реката по светло. Всичко е готово. Остава още едно – да се намери и определи посо-

Маас пред самия вход в реката, което е благоприятно за самата маневра при непосредственото влизане в реката. Всичко това: път, прилив, вятър и маневреност на кораба – трябваха да се съпостави и с оглед на това – всяка отделна постъпка или маневра да се решават конкретно, на място, заедно или последователно. Останалото ще решават и диктуват непредвидимите случайности, които неминуемо ще се явят.

Надвечер дойде време да тръгваме. Много от корабите продължаваха да щормуват. Бяха пристигнали и нови. Вятърът духа-



КАПИТАНСКА ЗРЯЛОСТ

► 14 сеп.

Вълните скачаха върху него като върху вълнолом, отскачаха върху борда му и изчезваха зад него. Кой ли преди нас се бе опитал да ни изпревари? Красива, но ужасяваща действителност, която не можеше да не стресне и нас. Всички – и капитан, и помощници – мълчим и гледаме като вцепенени. Време за съзерцание и размисъл нямаше. Трябваше бързо да решавам.

По-добре удар в опашката на дълбачката, отколкото удар в средата на лежащия пред нас кораб с всичките произтичащи последиствия за мен и за паракорпусното.

Бързо „пълнен напред“ и „ляво на борд“. Ляво на борд, но „София“ се инатя – не ѝ се тръгна наляво. Аз, пък и старпомът (сигурен съм в това) в този момент мислим едновременно: „Горката „София“, хич не ѝ се ще да влезе в капана, в който я бяхме подгонили ние, „якоглавите“. От дълбачката вероятно разбраха за създамата се обстановка на опасност за нас и за тях, и също дадоха „пълнен напред“. „София“ се поколеба десетина безкрайни и

страшни за мен секунди и тръгна. Успяхме. Стана това, което най-желаех и очаквах – да поставя левия борд на „София“ на силния северен вятър. Голямата парусност на кърмовата надстройка започваше да помага на кърмилото.

Сега „София“ щеше да започне бързо да завижда наляво. Още малко и ще започнем да влизаме в реката. Тежката планина, която бе лезнала на плещите ми, се срина като лавина. А краката ми? Все едно че няха крака. Но... зад нас, малко встрани, изскочи малко, двестатонно корабче, което бързо се насити.

кърмата ни. Това все пак бе едно нищо.

Доиде обаче непревигено и никак неочаквано. Изневиделица внезапно заваля сняг на едри, гъсти парцали. Снегът презгради пътя на радарните вълни и екранът на радара угасна. Останахме без очи в този тежък момент. И то точно сега – ни дълбачка, ни корабче, ни бряг. Поне с дълбачката да не се сблъскаме, и ако ще се излиза на брега, то да стане поне с намален ход.

Едно ме плашеше – гали това корабче, както се беше засилило, няма да издъни кораба, или пък ние да го смотаем, в случай че дам „пълнен назад“. За по-голяма сигурност моментално изпратих старпома

от небето. Да, оттам. Снегът секна изведнъж. Както бързо и внезапно заваля, така и внезапно спря.

Не ми се вярваше, но се оказа, че действително сме по средата на реката.

Ф а р ъ т Хук ъф Холанд погминаваше от левия ни борд. Вторият помощник-капитан, който, откакто аз влях със снегът, беше застанал над екрана на радара, оп-

гокументи!

– Те са готови, другарю капитан.

– Много добре тогава. Слезте в кабината си и се помъчете бързо да заспите. Ние ще посрещнем пилота, ако има такъв, и ще продължим за Роттердам. Така че след час-два ще изпратя за вас.

След петнадесет минути сякме да бъдем на вътрешното, на речното пилотно място, там, където слиза морският пилот и се качва речният. Дано поне речният пилот да се окаже налице.

Така и стана. На мостика се качи речният пилот, който щеше да ни води през завоите и изненадите на река Маас чак до Роттердам. Първите му думи, след като бе поел воденето на кораба, бяха:

– Интересни хора сте вие, българските моряци! Браво на вас! – и ме потупва приятелски по гърба, макар че беше на 36 – 37 години, а аз на 56.

– Другите капитани взимат пилоти за преминаване през Ламанша и Северно Немецко море, а вие, българите, влизате без пилоти дори и в реките, и то при най-лоши метеорологични условия. Не ви спира ни вятър, ни мъгла.

– Благодаря ви за хубавите думи, но по-конкретно какво толкова интересно според вас сме направили?

– Как какво? Как влязохте между брега и забранената зона?

– Много просто. Постоях на мостика. Понаблюдавах дълбачките. Определих пътя им и реших да мина по него.



Баю Баев, 1947 г.

М/к „София“ в Пристанище Варна. Снимката е от архива на Паракорпусно БМФ АД



на бака. Там той сега щеше да е много по-полезен, ако стане нужда да се отдава котва и кой знае още какво, и да ме предупреди, ако настига дълбачката. Скоро в репродуктора се чу гласът му:

– Старпомът докладва: вече съм на бака.

– Много добре. Къде е корабчето? Виждате ли го?

– Няма го никакво. Какво ли стана с него? Дали не ни подмина? По дяволите. Да върви по пътя си.

– А дълбачката?

– И нея я няма. Но ми се струва, че чувам двигателите ѝ.

И... неочаквана помощ

рял плътното цялото си лице о затамнителя на дневната светлина, въртеше копчетата, сменяше диапозити и търсеше образ, който не идваше, най-после победоносно заяви:

– Другарю капитан, радарът проработи. Брегът се вижда.

– Че аз го виждам и без радар... сега оставете радара, а се обадете на бака – старпомът да дойде на мостика, а Борис Шона да приготви щормтрапа за посрещане на пилота, ако дойде такъв.

Старпомът дойде и си пое вахтата, а аз:

– Стариата, пригответе всички корабни и товарни

► 16 сеп.



КАПИТАНСКА ЗРЯЛОСТ

► 15 стр.

– Та това вие не го ли смятате за интересно?

– Е, да, може би сте прав, но за нас това е само един дълъг и амбиция на добри професионалисти.

– О, ес, о, ес. А ето и един ваш колега, българин. Той пък друго. При непрогледна мъгла преди месец влезе от устието на реката до пристанището на Ротердам без никакъв пилот.

Това никои капитан не би го направил и не би могъл да го направи.

Полюбопитствах за

името на капитана.

– Той се казваше... много мъчно име, но аз съм си го записал – и той извади записната си пилотна книжка.

навам.

– Ах, Дюлгеров. Познавам го. Как да не го познавам. Нищо чудно. Той е потомственик – казвам аз, като

– Как го казахте това? По... потом... Много мъчна дума. Какво значи това?

– Потомственик – наричам аз разчленено – значи, че синът е поел и усъвършенствал професията на своя дядо и на своя баща.

– А, сега си спомням. Имаше един възрастен ваш капитан с това мъчно име.

– Да, има го и сега... Той е баща на младия Дюлгеров.



Модел на м/к „София“, собственост на моделиста Живко Липчев, снимка Navibulgar News.

ка. – А, ето, Дюл... Дюлгеров. Той е по-млад от вас – допълни пилотът, мислейки навярно, че аз не го поз-

произнасям „потомственик“ на български. Не бях се срещал с тази дума на английски.

К.г.п. Баю БАЕВ
Декември 1984 г., София

Снимките са от личния архив на автора.

● Вицове ●

Съобщение по радиопредавателната на пасажерски кораб:

– Дами и господа, настоятелно ви умоляваме да не се безпокоите от бягащите из кораба плъхове! Те са абсолютно безвредни, но са разтревожени от профилактичните работи, които нашият екипаж провежда със спасителните лодки. Като компенсация за причинените неудобства ви предаваме да посетите корабните барове, които днес ще работят за вас абсолютно безплатно. За информация съобщаваме, че температурата на морската вода е 12

Изпит по литература в английски колеж. Задачата е да се напише есе. Преподавателят обяснява:

– Господа, във вашия разказ трябва

Първо: всеки китаец пробвал по една парола.

Второ: всяка втора парола била maodzedun.

Трето: на 657 983 242-рия опит сървърът се съгласил, че неговата парола е именно maodzedun.

►►►

Кокошка снася 5-килограмово яйце. Репортер я интервюира:

– Как стана това?

– Тайна.

– Какви са бъдещите ви планове?

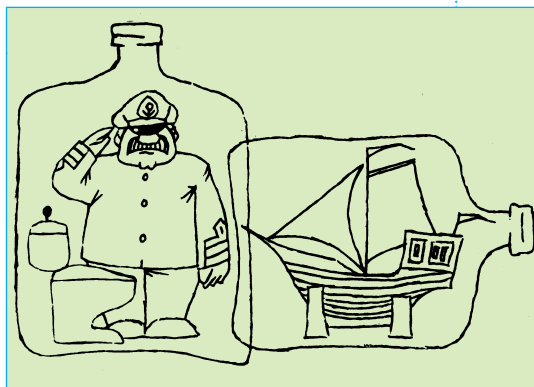
– Да снася яйца 6 килограма. Репортерът се обръща към петела:

– Как стана това?

– Тайна.

– Какви са бъдещите ви планове?

– Да счуля главата на щрауса.



ва да има нещо божествено, тъй като Англия е религиозна страна. Действието да се развива във висшето общество, защото там се случват интересните неща. Необходимо е да включите и секс, за да се приеме от издателя. Естествено трябва да има и загадка – все пак сме дали на света Агата Кристи...

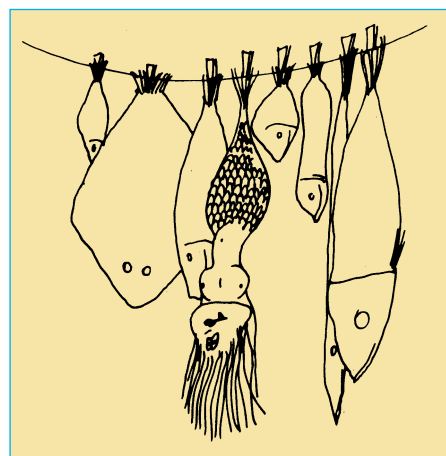
След минута един от колежаните предава работата си.

– Колега – изненадан казва преподавателят, – нима успяхте за толкова кратко време да съчетаете всички изисквания?

– Да, сър – отговаря колежанинът и прочита какво е написал: “Боже мой – каза баронесата, та аз съм бременна. От кого ли!”

►►►

Тези дни станаха известни някои подробности около неотдавнашното проникване на китаеците в сървър на Пентагона. Диверсионната акция протекла в следния порядък:



градуса, дълбочината – 240 метра, най-близкият бряг отстои на 480 морски мили.

►►►

Един отива на риболов. Закача червейче, замята. Секунда, две, три... Изведнъж усеца бясно гърпане. Тегли рязко, от водата се показва червеният и крещи:

– Абе, ти откачи ли!? Там долу за малко да ме изядат!!!

►►►



Карикатури Борис Лукин, сп. „Морски свят“, 1989 г.