

М/К „БАЛКАН”: ПЪРВИ ЧАРТЪР ЧЕРНО МОРЕ – ИНДИЯ - ЧЕРНО МОРЕ (1956/57 Г.)

След получаване на моторния кораб (м/к) „Балкан” в Лондон на 01.06.1956 г. за три месеца изпълнихме три чартъра като последния завършихме с разтоварване в порт Александрия – Египет, където получихме радиограма, че следващият чартър ще започне от Черно море - товарни пристанища, за Индия - разтоварни пристанища. Предвиждаше се кратко посещение на Варна за първо посрещане на кораба и пълно снабдяване за далечното плаване при товарни пристанища - Новорусийск и Одеса, а за разтоварни пристанища - Визагапатам и Калкута.

На 27.08.1956 г. отплавахме от Александрия за Варна, където пристигнахме на 30.08.1956 г. и направихме тридневен престой на кея за снабдяване и среща с ръководството на Параходство „Български морски флот” и обществеността. Екипажът беше попълнен и за наша изненада командването на кораба беше поверено на капитан Цанев. Така се получи едно второ огорчение за капитан Дюлгеров, който с голямо лично пристрастие желаше да поеме командването на кораб „Балкан” като един от нашите най-изтъкнатите капитани. Злите езици говореха, че ръководството на Параходството искало да демонстрира, че „няма незаменими”. В трите дни престой един ден бях свободен и успях да се видя с всички близки и познати. Междувременно беше уточнен товарът: 7000 тона метални пръти от Новорусийск за Калкута и дотоварване до пълен товар със заводско оборудване от Одеса за Визагапатам, оборудването беше за новостроящия се металургичен завод в Бхилай.

На 02.09.1956 г. отплавахме за Новорусийск и почти целия месец септември бяхме в товарни операции. От Одеса за Индия отплавахме на 28.09.1956 г. и съм отбелязал в записките си, че тръгваме в непредсказуем рейс, имайки предвид настъпилите първи събития по национализацията на Суецкия канал от египетското правителство. В Одеса свърших доста щурманска работа за прехода до Индия, в избора и подреждането на картите за прехода. Притежавахме всички актуални карти с нанесени последни корекции от нотисите до мореплавателите.

Плавайки на курс Одеса – Босфора, когато бяхме на около 60 мили траверс източно от Варна, вахта 08:00-12:00 попаднахме на едно огромно по размери ято паламуди. Имах чувството, че не плаваме във вода, а в рибена каша. Капитан Цанев изпрати радиограма до ръководството на крайбрежният риболов във Варна с координатите на ятото, а ние с екипажа се гледахме с чувство, че трябва да спрем кораба и да започнем да ловим риба. Разбира се, това нямаше как да стане и някои пристрастени рибари от екипажа преживяха тежко подминаването на този бабузун от риба, за който вероятно са мечтали цял живот.

На 03.10.1956 г. транзитирахме Суецкия канал, вече като египетска собственост и с пилоти египтяни, заменили изцяло напусналите пилоти – чужденци, заради техният опит за шантаж срещу национализацията на канала. При изчакване за разминаване в Горчивото езеро с конвоя,

транзитиращ на север, отново както в предните плавания с кораб „България”, си поиграх с чайките, хвърляйки им хапки хляб, за да наблюдавам висшия им пилотаж във въздуха, как хващат хапките, без да допуснат падането им във водата.

Прекосихме Червено море на юг при нулев корабен вятър, поради това че от Север по кърмата на кораба имаше вятър със сила 3 бала. Горещината и задухът на кораба през дневната част на денонощието бяха адски и се спасявахме чрез стоеене под струите на няколко шланга, които направихме като душеве на палубата. Вахтите в машината бяха съкратени на по два часа. Времето се освежи едва когато вече плавахме в залива на Аден, на излизане от него на курс към остров Цейлон през Арабско море и Индийския океан.

Ходовите ваhti бяха изпълнени с утринни, дневни и вечерни астрономически наблюдения. Казвам и дневни, защото имаше съчетание на подходящи на небосвода азимути на Слънцето, Венера и Луната, което положение като астрономическа обсервация се случва не толкова често и е истинско удоволствие за навигатора. За спомен записах наблюдението и резултата от него в записките си така както следва:

<i>Дата</i>	<i>09.10.1956 г.</i>
<i>Корабно време</i>	<i>11:40:00</i>
<i>Отчет на лага: 1702,9 м. мили</i>	
<i>Счислима широта</i>	<i>12° 13' 0 Север</i>
<i>Счислима дългота</i>	<i>48° 41' 0 Изток</i>
<i>Височина на слънцето до долния край</i>	<i>71° 17' 3</i>
<i>Време по Гринуич</i>	<i>08:33:44</i>
<i>Височина на Венера</i>	<i>50° 40' 0</i>
<i>Време по Гринуич</i>	<i>08:38:35</i>
<i>Височина на луната до горния край</i>	<i>20° 02' 5</i>
<i>Време по Гринуич</i>	<i>08:40:33</i>
<i>Височина на мостика</i>	<i>38 фута / 11.59 метра</i>
<i>Поправка на секстанта</i>	<i>плюс/минус - нула</i>
<i>Поправка на хронометъра</i>	<i>44 секунди минус</i>
<i>Средна скорост</i>	<i>11,6 морски мили/час</i>
<i>Истински курс</i>	<i>092 градуса</i>
<i>Обсервована широта</i>	<i>12° 14' 5 Север</i>
<i>Обсервована дългота</i>	<i>48° 33' 4 Изток</i>

Трите линии на равните височини на горните небесни светила се пресякоха в една точка при изпълнението на графичния астрономически чертеж и обсервованото място показваше, че сме в ляво от курса и по-назад.

Наближавайки остров Цейлон, все повече си припомнях романа на Емилио Салгари „Ловци на бисери” и така се случи, че бях на предобедната си вахта, когато наближихме острова и с романтичен интерес наблюдавах Цейлон с бинокъл да видя в крайбрежието лодките на ловците на бисери.

За съжаление, имаше една-две рибарски лодки от типа на праобразата на катамараните.

На 18.10.1956 г. около полунощ трябваше да пристигнем на рейда на порт Визагапатам, но капитан Цанев намали скоростта на кораба, за да подходим към рейда сутринта по светло. Вярно е, че капитанът носи отговорността за безопасното пристигане на рейда и заставането на котва, но трябва да отбележа, че от щурманска гледна точка нямаше никаква особеност, при съответния добър разчет и проучване на лоцията да се пристигне на рейда в полунощ, а не със закъснение от 4 часа и да заварим шест кораба на рейда от които, както се разбра по-сетне, два са ни изпреварили с много малко време.

След заставането ни на котва получихме информация от корабния агент, че влизането ни за обработка в порта ще бъде свързано с доста чакане на рейда. Гледката от морето към брега беше внушителна със силуета на стария холандски форт, Холандия е владяла Индия преди англичаните. В порта се влизахе по канал, прикрит от към Север с потопен корпус на голям боен кораб от брега към морето в югоизточна посока. Ежедневието преминаваше в морска вахта на котва поради това, че бяхме на абсолютно открит рейд и хидрометео обстановката се менеше много бързо, бяхме в сезона на мусоните. На мостика единственото ни развлечение беше да слушаме Радио Коломбо с неговата забавна музика и реклама. И до днес една от тях не мога да забравя „Аспро гив ю пауър” (медикамент на хапчета за преодоляване на неразположение) - „Аспро ви дава сила”. Към края на м. октомври получихме нареждане от Параходството да сменим името на домуващото пристанище Сталин с Варна, тъй като било възстановеното старото име на града, след внасяне на яснота по въпросите на култа към личността. Старпомът Хаджииванов ми нареди да се заема с тази фирмена бояджийска работа, като имаше предвид изявите ми при получаването на кораба в Лондон. Направих съответните трафарети за буквите, боцманът приготви скалушите зад борда на кърмата, боята и подходящите четки и с един от палубните моряци извършихме тази историческа справедлива промяна на котва в Бенгалския залив, пожелахме си това да ни носи щастие.

Стоенето на котва беше много досадно и беше допълнено с една тежка северна буря, поради това, че бяхме прекалено устойчиви, корабът се люлееше с кратки амплитуди от 4-6 секунди. Това беше отвратително и облажавахме тези, които не стоят на котва, а са в морето и се съпротивляват на бурята. В тези дни по радиото научихме за англо-френското и израелско нападение срещу Египет и затварянето на Суецкия канал. Това напомни за предварителните ми предчувствия за рейса до Индия. Не бяха приятни новини и събития, но щурманските ми стремежи към далечни плавания и в случая за плаване по пътя на Васко де Гама ме настройваше романтично.

След половинмесечно стоене на котва, влязохме в пристанището за разтоварване и започна ходене по мъките за разтоварване на оборудването,

за което докерите и стифадорите нямаха опит. Те имаха опит само за торби и малки каси, което наложи ние - помощник-капитаните, и палубната команда да участваме в разтоварването директно и с указания. Иначе не му се виждаше края на престоя в порта. Разбихах, че индийските докери не носят вина за стифадорската си неграмотност, но не можехме да въздържим гнева си и епитетите, които им прикачахме в моряшките си проклетия.

Получихме радиограма от Параходството, че след цялостното разтоварване, следващият рейс ще бъде с пълен товар желязна руда от Мадрас за Генуа. Това разнообрази работа ми, тъй като започнах предварителната шурманска подготовка за плаването в Индийския и Атлантическия океани около Африка, през нос Добра Надежда. След около повече от двадесет дни мъчително разтоварване, отплавахме за Калкута и си спомням, че при маневрата за излизане от порт Визагапатам, при вдигане на котвата, беше се захапал един малък камък на веригата, който го свалихме до кнехтовете на бака и когато пилотът слезе и се насочихме в открито море, ние хвърлихме камъка в морето с клетвени думи: „Никога повече да не излиза от морето и ние никога повече да не идваме отново във Визагапатам.”

По време на престоя в порта, излязох да се поразходя в града и мизерията, която видях, ме отказа да изляза втори път. Колониалният режим беше докарал народа до скотско преживяване. Давах си сметка, че нашите проблеми са нищо в сравнение с положението на индийския народ. На 26.11.1956 г. пристигнахме в Калкута. Заради големите приливи и отливи по реката портът е осигурен с шлюз. Маневрата за влизане беше много интересна от гледна точка на маневрирането в морската практика при лимитирани размери в шлюзовия канал и обръщателния басейн след шлюза за влизане в порта. Брегови шпилове с приетите от нас швартови ни развъртяха като топач. Това не можеше да се извърши с буксири, тъй като нямаше пространство за маневриране на влекачите. Находчивата в миналото английска администрация, за да не инвестира разширение, е решавала проблемите на маневрирането по икономични способи, спомних си за ферито в Блайт с верижното притегляне от бряг на бряг, което видях, когато там бяхме с кораб „България” през есента на 1955 г.

В Калкута разтоварването на металните пръти се извърши за около 20 денонощия. Няколко пъти излязох в града за разходки и някои покупки за спомен от този най-голям индийски град. В една вечерна разходка с колегата IV-и помощник-капитан, добре заредени с валута, решихме да посетим най-изтъкнатия ресторант в града с шоу програма и да се почувстваме като туристи, дошли в града за развлечение.

Изпълнихме решението, ресторантът беше почти празен, имаше заети 3-4 маси от фамилни компании с децата си юноши и девойки. Поръчахме си вечеря с типичните за индийската кухня ястия. Не бяхме очаровани, но нали бяхме решили да опитаме, при това не беше и скъпо. Програмата със индийски танци не възприехме като много забавна.

По-забавно за нас беше едно посещение на борда на кораба от един индиец, който заяви, че ликвидира мазоли по свой факирски способ и то срещу незначителна сума или пакет цигари. Беше много настоятелен с рекламата си и някои от екипажа, лошо страдащи, решиха да приемат предлаганата процедура. Имах подобна болезка на десният си крак под малкия пръст на стъпалото и често ме болеше и дразнеше и реших да опитам. Когато дойде редът ми, той поиска да огледа мястото на мазола и с пръсти силно притисна мястото и почувствах болка, на която реагирах. Той се зарадва, че откри точното място, поиска кофа с топла вода и пет минути накисна стъпалото, след това с едно ръждясало бръснарско ножче изстърга наслоената кожа върху мазола до изчистване близо до живо месо, но без да има болка. Когато се увери че добре е почистил кожата, направи с ножчето едно драсване като разрез върху мазола, което почувствах, но не болезнено, извади едно рогче с размер на току-що поникнали на малко агънце. Острия край на рогчето беше облечен в някаква гъвкава субстанция, нещо като восък, сложи рогчето върху разреза на мазола като вендуза, наведе се и с уста направи силно всмукване от към острия край на рогчето и с ловко факирско движение на дясната ръка закри плътно върха на рогчето с восъкообразната субстанция и така рогчето като вендуза стоя около 3 минути. При изтичане на определеното време, той рязко посегна и отлепи рогчето с движение така, че широкият отвор да бъде нагоре, след това го потопа в кофата с вода и видях че от него се изсипа една розова кървава нишка, след това застана срещу крака ми и силно притисна мястото на мазола. Не почувствах болка и така се отървах от страданието на десния си крак. Разпитвахме индицеца за тайната на процедурата като се шегувахме, че като се завърнем у нас може много пари да направим, той обаче не пожела да ни каже тайната, впоследствие се оказа че не с всички се е получил добър резултат.

При отплаването от Калкута за Мадрас трябваше да вземем гориво в открит речен пункт. Отбелязвам този момент, защото бях много впечатлен от швартовката, която направихме на две шамандури, при обстоятелствата на приливно-отливни течения със скорост над 7-9 възла в час.

Швартовката трябваше да се обезпечи с котвени вериги, само те можеха да осигурят безопасна стоянка. На борда се качи индийски екип, който освободи котвената верига на бака от левият борд след първия ключ. С помощта на една дървена плаваща платформа с бушприт пое освободената котвена верига и задвижи платформата с един шпил, който се въртеше с дървени ръкохватки от екипажа на платформата и обираше проволката, захваната за една шамандура и подведе края на нашата верига точно до шегел, захванат за шамандурата, към него, без никакви усилия с помощта на втори шегел прихвана котвената верига и тогава я освободи, за да я натегнем с корабния брашпил. Останах възхитен от простотата на точното и сигурно изпълнение в духа на добрата морска практика. За спомен си записах сентенцията че „много сложни неща на пръв поглед, при добре

обмислени действия се решават семпло и сигурно, по най-икономичен начин.”

При пристигането в Мадрас, застанахме в порта на вързала на две шамандури за изчакване на ред за товарене и пристигане на товара. Както бях завел практика, на 19 декември 1956 г. направих в записките си отчета за проплаваните мили за годината – 17 857, и тези които бяха проплавани от началото на плавателният ми стаж – 64 261. Отбелязал съм, че това, което се иска за млад III помощник-капитан от професията е добре усвоено и че следва да се мисли за следващо развитие.

Новата 1957 година посрещнахме с голяма обща веселба на палубата така, както си бяхме швартовани при пристигането в аванпорта на шамандурите. Както е обичаят, хвърляхме зарове и играхме покер. Не спечелих, но се успокоявах със сентенцията, че „който губи от хазарт, печели в любовта.”

На 3 януари застанахме на кея за товарене на желязната руда, която пристигаше пред кораба, натоварена на вагони и след разтоварване на кея, докерите, наредени в кръг и в ръцете с големи метални чинии, загребваха от купа руда и се въртяха в кръг, като изсипваха пълните чинии в товарните кошове, окачени на куките на нашите товарни съоръжения.

Прост човешки ротор, но ефикасен и товаренето вървеше бързо. Два пъти се разходих из града, като гледах и нашумелия цветен американски филм „Война и мир” по романа на Лев Толстой. Бях много впечатлен от играта на артистите и от баталните сцени, също така и от придържането към романа, единствено не възприех стремежа да се погасява военния гений на Кутузов в полза на всевишния.

Докато вървеше товаренето, завърших окончателно и цялата щурманска подготовка за далечното плаване по пътя на Васко де Гама. По обяд на 8 януари отплавахме за Генуа с радостно чувство, въпреки че пред нас бяха 10 809 морски мили, които щяхме да проплаваме за около 43 денонощия, без спиране при скорост 10.5 м/час, след остров Цейлон навлязохме в Индийския океан, който ни посрещна със свеж вятър от норд-ост и дебела мъртва вълна. Бяхме с прекалена устойчивост от товара желязна руда и качката беше поривиста, което ни пречеше да работим по-спокойно на вахта. По счисление на прокладката, на 12 януари трябваше да пресечем екватора. Това беше знаменателно и радостно събитие в професията на всеки моряк. Предстоеше морско кръщение за приемането на всеки един от нас за гражданин на държавата Океания, с върховен владетел Нептун – Бог на морето. Трябваше да се направят сертификати за пресичането на Екватора и кръщението. На пишеша машина отпечатах 39 сертификата с подходящ текст, който подготви старпома Хаджииванов, а така също и един художествен трафарет от една котва и апликация. Ползвайки трафарета, нанесох зелена акварелна боя чрез впръскване с една малка четка върху текста на сертификатите и се получи нелоша художествена обработка, като се има в предвид импровизираната печатарска работа. На сертификатите нанесохме действителните имена на всеки един от екипажа и новите им имена като граждани на държавата Океания. Сертификатите

бяха подписани от Нептун Велики (направихме гумен печат на латиница „Neptun Magnus”), а така също и от капитана на кораба с корабния печат. Събитието настъпи и в записките си съм записал как се проведе тържеството.

В 12:30 часа корабно време в обсервована дългота 74° 17' 5 Изток пресякохме Екватора. Тържеството започна със шествие на Бог Нептун. Ролята изпълняваше старпомът, облечен в царствени одежди, накичен със символи на морската практика, с корона на главата и с тризъбец в ръката. Неговата свита беше от три негърчета, които бяха такива, омазани с кафява брашнеста каша, получена от какаото, смесено в брашното и върху тъмния фон с бяла каша бяха изрисувани ритуални фигури върху телата им. Облеклото им беше полички от разплетени въжета. Свитата с ритуални звуци от гонг и една тарамбука, обиколи палубата по двата борда и се установи на втория хамбар, където беше поставен тронът на Нептун Велики. Той произнесе кратко слово и оповести, че удостоява целия екипаж за граждани на Океания и нареди на бръснаря да си започне задължителния обряд. Всички, които се кръщаваха, един по един с шум и веселие, преминаваха обряда сапунизване с баданарка от приготвената сапунада и бръснене с големия дървен бръснач и цялостно промиване под шланга бълващ океанска вода, подавана от машинната помпа. Всеки си получи сертификата, като Нептун Велики обявяваше името, с което ставаше гражданин на морската държава. Имената бяха весели и отразяваха нещо специфично, всички те бяха премислени от старпома. Така получих име Себастиан Феличе като гражданин на Океания, а колегата Недялко Кючуков - Сънди де Гама.

На следващият ден времето се влоши, стана мрачно и дъждовно. Наложих се на вахта да стоим с щормовите облекла – така, както най-често беше, когато се плава в Северно море. В тази обстановка, при 360° хоризонт, неволно започваш да си мислиш какво са чувствали мореплавателите от времето на Васко де Гама, плавайки със своите малки дървени кораби под ветрила, без да знаят какво предстои в пътя им. Очевидно са били безкрайно смели и жаждата за открития ги е водела напред.

Хидрометео обстановката след два дни се подобри и плаването, в тази морска пустиня, по време на вахта, запълвах с астрономически наблюдения и следене на рибите – морски лястовици, на какви разстояния прелитат след като се изхвърлят от водата. Един път забелязах голяма акула, която се развъртя около левия ни борд и бързо се оттегли в дълбочина. Интересна гледка бяха и албатросите, които се рееха във въздуха с часове, без да им трепнат крилата.

На 20 януари направих оригиналното астрономическо наблюдение – Слънце в зенита на наблюдателя на мястото, вътре в 7 минути взех три височини на слънцето, първата - три минути преди кулминация, втората – при кулминация, третата - четири минути след кулминация. Тези височини дадох възможност директно, с помощта на навигационния пергел, да се разчертаят линиите на равните височини по способа на

Сомнер направо върху навигационната карта и да се получи обсервованото място на кораба по курса. Това ми остана забавен спомен от Южния тропик.

Колкото повече слизахме на юг, хидрометео обстановката ставаше по-капризна с внезапни промени по посока на вятъра и неговата сила, в комбинация на ветровата и тежката мъртва вълна от югоизток. Корабната машина имаше проблеми. Наложих се едно денонощие да стоим на дрейф, докато главният механик – Добри Байчев, заедно с Иван Михайлов – помполитът, стар стругар от корабостроенето, успяха на корабния струг да изработят детайл към главния двигател, обвързан със системата за изхвърляне на изгорелите газове от двигателя. Това им действие беше връх на висок професионализъм, иначе нямаш да стигнем на собствен ход до Кейп Таун.

На 29 януари направихме поворот около нос Добра Надежда и преди обяд влязохме в Кейп Таун за бункеровка, снабдяване за машината и прехраната на екипажа. Бяхме швартовани на кей с всички удобства за гориво и вода, а така също и с брегови щормови вързала, които от брега поехме на кораба, за да се подсигурихме срещу кейптаунската бора, като втора известна в света, след новорусийската в Черно море.

Бях дежурен по кораба, когато приемахме водата за пиене и миене и наблюдавах на брега водомера. Към мен дойде бреговият служител, който подаваше водата и запита на коя нация е знамето на кораба. Отговорих му, че е на България, а той веднага ми зададе въпрос – защо нашите сънародници емигрират в Австралия. Незабавно му поясних, че бърка България с Хънгерия, като имах в предвид унгарските събития от 1956 г. Лицето му се проясни и започна дружески разговор. По време на престоя излязох в града, да го почувствам от близо, видях в същност какво е расова дискриминация – със своите надписи кой може да влиза в даден ресторант или дадено място. След тридневен престой в Кейп Таун за бункеровка, снабдяване и потягане на машината, отплавахме вече на север в Южния Атлантис, следвайки курс съчетан с Бенгуелското течение. На 8 февруари 1957 г. завърших каталога на корабните карти по начин, в който отразих щурманския си опит за бърза и организирана работа с картното имущество и по-специално за нанасяне на корекциите от Известията до мореплавателите. Написах и пояснителни бележки как да се работи и така го подготвих за подвързване при пристигане във Варна.

За разлика от Индийския океан, Атлантикът беше спокоен, ходовите вахти преминаваха в наблюдение и астрономически обсервации, кораби на насрещни курсове рядко срещаме, вечер при залеза на слънцето в тези южни широти се нагледахме на така наречените зелени лъчи в мига, когато слънцето с горния си край изчезне зад хоризонта. Трябва да отбележа, че звездното небе в южното полукълбо е бедно на звезди в сравнение със северното, независимо от някои характерни съзвездия като Южния кръст, често възпяван от поетите, но това не задоволява навигаторите.

След пресичане на Екватора и достигайки широтата на Дакар, метеообстановката рязко се промени, навлякохме фланелите, а очевидно беше, че ще обличаме и зимните ходови облекла. Така и стана след траверса на Канарските острови на курс към Гибралтар, за да вземем бункер за последната отсечка на плаването до Генуа. Направихме бункеровка в Гибралтар и поехме в последния етап на плаването към Генуа, транзитирайки покрай Балеарските острови. От там оставаше едно денонощие плаване до Генуа и във вечерния здрач направихме последното си астрономическо определение.

В това плаване, звездните наблюдения бяха многократно повече от пеленгите към бреговите ориентири и на решението на задачите и резултатите гледахме от към състезателна и конкурентна страна за точност. Моите обсервовани координати рязко се отличаваха от координатите на двамата колеги, които бяха близо до счислимите. Двата бяха убедени, че мястото на кораба е това което те са определили. Не след малко застъпих на вечерната си вахта и тъй като по време на вземането на височините на звездите бях забелязал, че IV-ят помощник-капитан имаше почти същите височини като моите, реших да му проверя решението на задачата, още повече, че способът на решаване и чертежа, който правеше, беше усвоил по мои обяснения от мореходната английска таблица - методът на японеца Капитан Окюра. Проверката показва, че е допуснал грешка при графика на чертежа и когато тя се отстранеше, неговите координати се покриваха с моите. Поех руля от кърмчията и го изпратих да извика на мостика колегата, за да си провери задачата. Колегата дойде и му казах, че трябва да си провери решението, тъй като няма логика при едни и същи височини на светилата, нашите обсервовани координати да се различават, още повече, че опитът от много предишни наблюдения показваше, че работим мореходна астрономия с близка точност в резултатите. Колегата направи проверка и установи това, което бях констатирал. Той си нанесе новите координати и почнах да го занасям, че е търсил да се нагажда към старпома и не държи на точността и истината. След малко капитан Цанев дойде на мостика и коригира курса от нашите места, без никакво колебание, защото ни имаше доверие за точността в навигирането като прирастени шурмани.

Заставахме на котва на рейда на порт Генуа на 24 февруари 1957 г. в изчакване на ред за заставане на кея и разтоварване на рудата за металургичния завод в близост до порта. В чакане за заставане на кея, имах чувството на съжаление, че нещо приятно си е отишло, така хубаво и интересно беше това изключително интересно плаване и че ще започнат наново да тежат земните предразсъдъци. Престояхме на рейда около 10 дни и след това заставахме на кея, който беше специализиран и разтоварването щеше да трае около едно денонощие. Вахтените моряци следваше да стоят на швартовите и постоянно да лашкаят, тъй като корабът бързо намаляваше газенето, бързо изплаваше и натягаше въжетата и проволките към пределната им здравина.

По онези времена българските екипажи не биваха допускани на брега, действията забраните свързани с католическите процеси преди години у нас, но докато бяхме на рейда, капитан Цанев успя да издейства чрез агента излизане на групи и то само по един път в града. Излязох с такава група и посетих родната къща на Колумб, а така също и Генуезките гробища – музей на скулптурното изкуство. Още на рейда получихме радиограма, че след Генуа ще товарим пълен товар с фосфат от Сфакс за Варна. Беше радостна информация, макар че бях в едно раздвоение от гледна точка на приключване на далечното плаване. С отплаването от Генуа за Сфакс почти целият екипаж преживяхме голямо огорчение от измамата на един доставчик на платове. Докато стояхме на рейда търговецът ни посети и остави мостри на вълнени, хубави по цвят, платове и предложи цени, чувствително по-ниски от тези на пазара в града. Нашироко обясняваше, че прави тази търговия в интерес на моряците, за да пестят време и пари. Предложи да се направи обща поръчка за екипажа по съответните десени.

Събраните общо пари ще му бъдат дадени при доставката на борда на кораба. Обеща да дойде след два дни да вземе поръчката и да я изпълни преди отплаването. След като си замина, двама от екипажа - много добри познавачи на вълнени материи, провериха всички десени с горене и оценка по мириса на плата. Установиха, че наистина са вълнени. Явната изгода на предложението се възприе, подготви се обща поръчка, а парите бяха събрани и приготвени до идването на търговеца, а той действително спазва обещанието си, дойде да вземе поръчката и обеща изпълнение няколко часа преди отплаване. Разтоварването завърши. Капитанът обяви часа за пилота и отплаването, а търговецът все още го нямаше с доставката на поръчаните платове. Вече очаквахме пилота, когато на кея се появи колата на търговеца и той със своите хора бързо качи доставката на борда на кораба с големи извинения, че имал непредвидени митнически проблеми и затова закъснял, но все пак, макар и в последният момент изпълнява поръчката така, както е дадена. Платовете бяха приети, парите предадени и той напусна кораба светкавично, тъй като пилотът вече се качваше на кораба за маневра. Пилотът ни изведе от порта и маневрата завърши. Всеки си получи поръчаните платове. Не беше минал и половин час, когато тези, които бяха проверили платовете от мострите, нададоха викове и псувни, защото установиха, че получените платове не са вълнени, а най-долно качество менте дървесина. Стана ясно, че предоставените мостри са служили за подвеждане, а всъщност доставката, отговаряща на поръчаните десени по външен вид е пълна имитация. Това обясни защо доставката беше брилянтно изпълнена в последния миг и вече от морето измамените моряци няма как да реагират, освен да ругаят и жално да се упрекват, че са били подведени от ниските цени и че наивно са приели търговеца за почитател на моряците, а всъщност той е изпечен мошеник, който се гаври с моряшкото доверие.

Плавахме до Сфакс при добро време и при пристигането бяхме веднага приети за товарене на фосфата. На 11 март отплавахме за Варна. Забелязахме, че корабният лекар се вълнуваше най-много от всички. Преживяваше голяма радост, че най-сетне се завръща в родината при семейството си. Зевзеците решиха да му погодят номер, че корабът се отклонява в европейско пристанище за разтоварване. Номерът се разигра в салета по обяд, по време на хранене. Влезе радистът и връчи радиограма на капитана. Четейки внимателно, той рязко реагира и започна да ругае. Нареди на старпома да отиде на мостика и да промени курса на запад към Гибралтар за излизане от Средиземно море. Старпомът излезе от салета и отиде на мостика. Разбира се, курсът не беше променен.

Лекарят след малко излезе от салета и също отиде на мостика. Подпря се на планцера на левият борд и тежко въздишаше за загубената надежда завръщане у дома. Толкова му беше тъжно, че не забелязваше, че ако курсът беше променен, слънцето трябваше да е вляво от курса на кораба, а не както беше към момента - зад траверса по десният борд. Очевидно той не можеше да се ориентира, а и не можеше да допусне да се съмнява в казаното от капитана. Видяхме, че шегата беше много жестока и я прекратихме, като му казахме, че не е истина казаното в радиограмата и че всичко е шега. Така се беше вживял в лошата новина, че едва го убедихме в обратното.

Преходът до Варна премина без премеждия, с настроение за близкото завръщане в Родината. По време на прехода премислих, че със слизането от кораба не следва да ползвам редовната си отпускат, а да се заема със крайбрежно плаване с оглед стажа, който имах в далечно плаване да се явя на изпити за правоспособност - щурман далечно плаване и тогава да ползвам свободно време за подготовка.

На 16 март 1957 г. навечер влязохме във Варненското пристанище и започна разтоварването на фосфата – най-напред на шалани за намаляване на газенето и тогава застанахме на кея. Веднага посетих книжар за подвързването на каталога за корабните навигационни карти с твърди корици и преди напускане на кораба го връчих на колегите навигатори, които ни смениха за следващото плаване и слязох от кораба със чувство за изпълнен щурмански дълг, така приключи този знаменателен рейс на м/к „Балкан” от Черно море до Индия и обратно около Нос Добра Надежда.

Капитан далечно плаване

Николай ЙОВЧЕВ