

Животът на моторен кораб „Русе” – 1976 - 1977 г.

* Втора част

(Първа част: [14 май 2012 г. Животът на моторен кораб „Русе” - 1975-1977 г.](#))

По-голямата си част от работата ми като втори помощник-капитан премина на кораба „Русе” – от 26.01.1975 до 22.01.1977 г. Случката, която се описва по-долу, се разви през 1976 г., когато корабът се отправи за ремонт в полското пристанище Швиноуйшче или Свиноушчие, както го наричахме тогава.

„Русе“ беше двупалубен товарен кораб, бившият „Falstaff“, построен в далечната 1959 г. в завода АВ Norrköping Varv & Verkstad, Норщюпинг, Швеция под строителен № 160, за голямата шведска корабоплавателна фирма Wallenius Lines от Стокхолм. Общият вид на кораба, гледан от левия борд, е показан на Фиг. 1 по-долу.



Фиг. 1 - Корабът „Русе“

Корабът беше с две надстройки, три хамбара, три туиндека и три двойки стрели с товароподемност 5 тона всяка, работещи „на телефон“. Товарните кранове, показани на чертежа, вече ги нямаше по мое време. Люковото

закритие на главна палуба беше капаци „Мак Грегор“, а туиндеците са затваряха с бимси и капорти. В средната надстройка се помещаваше ходовият мостик и там бяха кабините на капитана, четиримата помощник-капитани, радиста, помполита и старшия камериер.

Под средна надстройка имаше четири високи танка, два на левия и два на десния борд, всеки с обем около 200 m³. Те бяха предназначени за насипен товар или растително масло, но при нас се използваха само за баласт от морска вода.

Основните размери на кораба бяха както следва:

Дължина най-голяма: 106.81 m

Ширина: 15.55 m

Височина на борда: 9.49 m

Газене лятно: 7.50 m

Дедуейт: 6515 тона

Бруто/Нето тонаж: 4808/ 2507 регистрови тона

Капацитет на товарните помещения: 7859 m³ бали/8478.5m³ зърно

Двигатели: 2 x Masch Kiel общо 2283 kW или 3060 к.с., работещи на редуктор

Скорост: 13.5 възла

Позивни: LZFI

Винт: 1 с фиксирана стъпка.

Корабът „Русе“ беше закупен от БМФ през 1966 г. и продаден за скрап през 1986 г. в Gadani Beach, Пакистан. По време на работата си в шведската фирма Wallenius Lines, корабът е превозвал от Германия до САЩ и Канада до 450 леки коли тип „Фолксваген Костенурка“ в хамбарите и туиндеците на подвижно монтирани междинни палуби. В обратна посока се е превозвало генерален товар.

В БМФ, кораб „Русе“, както и корабите-сестри „Плиска“ (бившият „Fidelio“) и „Пловдив“ (бившият „Faust“), плаваха по линията Черно море – Континента, т.е. отплаваха от Бургас за Хамбург, следваше разтоварване и товарене в Хамбург, Ротердам и Анверс. На обратния преход корабът тушираше Лисабон или Лейшоес, Португалия, ако имаше достатъчно товар и продължаваше за разтоварване в Пирея, Истанбул и отново в Бургас. Понякога корабът се отбиваше и през Измир, но не винаги. Корабите

„Русе“ и „Плиска“ бяха абсолютно еднакви, а кораб „Пловдив“ имаше втори туиндек, над туендек № 1.

В Западна Европа творно-разтоварните работи се извършваха с брегови кранове, но в Гърция и Турция за тези цел се използваша основно корабните биги, сдвоени „на телефон“. Характерно за тези кораби беше електроснабдяването. Произвежданата на борда електроенергия беше 110 волта прав ток, както на повечето по-стари кораби. През шестдесетте години на миналия век вече беше трудно да се намерят перални, радиоапарати и хладилници на прав ток и в машинното отделение на кораба беше монтиран един умформер от 2 киловата за превръщане на правия 110 волта ток в променлив 220 волта. Той се подаваше по специално защитен кабел до средната надстройка, като влизаше първо в лазарета, а оттам преминаваше през кабините на старши камериера, помощник-капитаните и отиваше нагоре за захранване на един хладилник в шубера и преминаваше през кабината на капитана, помполита и радиста. Във всяка кабина имаше по един ясно обозначен контакт за променлив 220 волта ток.

Друга особеност беше, че докато корпусът беше стоманен, заваръчна конструкция, двете надстройки, средната и кърмовата бяха изработени от алуминиеви листове и бяха закрепени върху корпуса на кораба чрез нитове. Каква беше тази шведска технология не знам, но след 17-годишна експлоатация по морета и океани, по нитовете и около тях нямаше и следа от корозия.

В началото на 1976 г. корабът се отправи на запад по линията и при завършване на разтоварването в Хамбург се отправи за планов ремонт и докуване в Morska Stocznia Remontowa, в полското пристанище Свиноушчие. Капитан на кораба беше Атанас Панчаревски, а старши помощник - Росен Стефанов Гинев, два випуска преди мен. Третият помощник, Стефан Илиев, беше един випуск след мене, а четвъртият помощник-капитан, да го наречем Здравко, на по-малко от година служба, беше два или три випуска след мен.

Преди Хамбург, корабът беше посетил Ротердам, където четвъртият помощник си купи от безмитния магазин „Ботлек“ една мощна музикална уредба. Тогава нямаше CD, I-Phone и т.н. Една съвременна музикална уредба в онези години се състоеше в качествен усилвател, тунер ,т.е. радиоприемник на УКВ, касетофон и грамофон. Стерео-озвучаването

ставаше с две тонколони, всяка от 25 до 40 вата. Музиката се възпроизвеждаше или от радиото, или от касетофона, или от тунера. По това време в Северно море действаха две пиратски радиостанции – „Mi Amigo” и „Radio Caroline”, които излъчваха денонощно, без прекъсване последните хитове и реклами – Фиг. 2 и Фиг. 3.



Фиг. 2 – Корабът - радиостанция „Mi Amigo”



Фиг. 3 - Корабът „Radio Caroline”

Тези кораби-радиостанции се считаха за пиратски, понеже не бяха регистрирани по закона, нямаха лиценз и извършваха предаванията си извън териториалните води на Великобритания и Холандия, на 3.5 мили от брега.

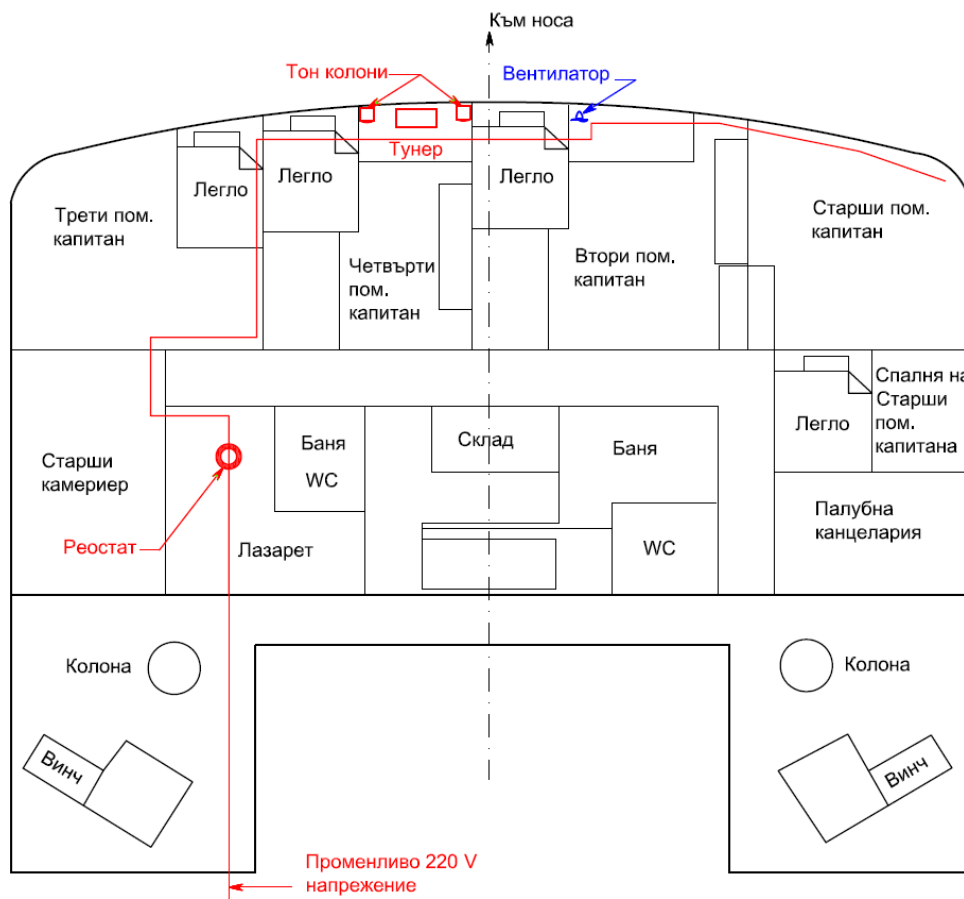
„Mi Amigo” е построен като тримачтова шхуна „Margarethe” от Deutsche Werke в Кил през 1921 г., с дължина 29.46 метра, широчина 7.4 метра и височина на борда 2.87 метра. Водоизместването му бе 129 тона по онова време. Корабът е плавал между балтийските пристанища с генерален товар. През 1953 г. корабът е удължен до 40.77 метра и продаден през 1959 г. за преоборудването му в плаваща радиостанция.

„Radio Caroline” беше разположена на бившия риболовен траулер „Ross Revenge”, които е построен през август 1960 г. в Бремерхафен и предаден на исландското правителство. Корабът държеше световния рекорд за най-голям улов на риба треска за един рейс, приблизително 218 тона, която беше продадена за рекордната цена от 75 579 лири стерлинги. Корабът „Ross Revenge” е с дължина 67 метра, широчина 10.3 метра и газене 6.0 метра. Бруто тонажът му беше 980 регистрови тона.

От тези кораби-радиостанции звучаха незабравимите хитове на АББА – Фернандо, Una Paloma Blanca, Dancing Queen, Money-money-money а също и хитовете на Сузи Куатро с Can do can и шведска поп певица Sylvia Vrethammar в изпълнение на легендарната песен Y VIVA ESPAÑA:

*Oh this year I'm off to Sunny Spain Y Viva Espana
I'm taking the Costa Brava's plane Y Viva Espana.
If you'd like to chat a matador, in some cool cabana
And meet senoritas by the score, Espana por favour.*

Всичко това беше много хубаво и четвъртият помощник си записваше през всяка свободна минута хитовете на горните радиостанции. Проблемът беше в това, че обичаше да ги записва след сутрешната си вахта, която носеше заедно със старшия помощник от 04:00 до 08:00 часа. По това време почивах в кабината си, която беше съседна с неговата, защото като втори помощник-капитан давах нощната вахта от 00:00 до 04:00 часа. От друга страна, едната му тонколони беше точно до възглавницата на леглото ми и от нея ме делеше само една талашитена стена – виж Фиг. 4 по-долу.



Фиг. 4 – Схема на кабините в средната надстройка на кораб „Русе“

Това вдигане на шум със супермощните тонколони не ми даваше възможност да почивам пълноценно. Следващата ми вахта беше от 12:00 до 16:00 часа. Говорих няколко пъти с четвъртия помощник, но изглеждаше, че от едното ухо влязло, а от другото излязло. Като видях, че така не става, поговорих насаме със старши помощник-капитан Росен Гинев. Той си падаше малко зевзек, но ми влезе в положението. Идеята ми беше как да имобилизираме тази музикална уредба на четвъртия помощник, без разбира се, да я повредим. Те струваха по това време няколкостотин долара. Старши помощникът ми каза, че имал някаква схема за заглушаване на радиоприемници, но тя била в дома му и докато брат му я намери и изпрати, щеше да измине доста време. По едно време Роската се почеса по главата и попита дали знам, че корабът е правотоков. Отговарям му, че знам, но не мога да вдяна. Старши помощникът бати Росьо е гениална глава. Вика ми нищо, вентилаторът в кабината ти е също правотоков (виж детайлът на Фиг. 4 в син цвят).

Отвиваме едната четка и леко я нащърбяваме, след това я монтираме отново. Като стартираме вентилатора, тази четка ще започне леко да искри. Всяка искра е електромагнитно колебание, радиовълна, която на близко разстояние ще се чува на всеки радиоприемник, при това на всички честоти.

Речено, сторено. Вадим едната графитена четка от оригиналния шведски вентилатор и с една пила я нащърбяваме. Монтирахме я обратно и включихме контролно радиокасетофонът ми в моята кабина на радио. След това стартирахме вентилатора и на касетофона на всички диапазони се появи един звук „пат-пат-пат...”, в ритъм с оборотите на вентилатора. Увеличаваме скоростта на вентилатора и звуците на смущенията си увеличават скоростта. Въртим настройката на радиокасетофона на различни вълни, но смущението си остава. Гениалните неща са удивително прости. Капанът е заложен.

След изкарване на четири часовата вахта, в 04:00 часа сдавам на старши помощника и четвъртия помощник и се прибирам в кабината си да почивам. Някъде към 08:20 часа, когато старши помощникът и четвъртият помощник са се сменили и вече закусили, силното туптене на тонколоната от кабината на четвъртия помощник ме разбужда шоково. Протягам се в леглото, напипвам ключа на вентилатора и го пускам. От кабината на съседа ми се чува една „пат-пат-пат” и след малко звучни псувни.

Мощната музикална уредба е спряна. Спирам вентилатора и отново се унасям в сън. Същата историята се повтаря към 10:00 часа.

Така успях за ден два да контролирам качеството на почивката си, но и съседът ми смени тактиката. Без да подозира откъде идваха смущенията в тунера му, когато пуцах вентилатора, той превключваше на касетофон и превръщаше почивката ми в мизерия.

Отново се обърнах към старши помощника. Росьо се почеса по главата и каза, че проблемът е сериозен и трябва да се вземат мерки. Оставих го да си помисли и след 2-3 часа той ме извика. Намерих решението, казва той, без да пипаме уредбата му. Тя нали е включена към единствения контакт за променлив ток в кабината на четвъртия помощник, а кабелът влиза от машинно отделение в кърмовата част първо през лазарета. Ти, ми казва старши помощникът, единствен държиш ключ за там, защото си материално отговорно лице за медикаментите. Аз пак не мога да се усетя. Старши помощникът ми обяснява, че ако включим някакъв ел. товар

последователно във веригата на променливия ток, който идва от един 2 киловатов умформер (виж червената линия на Фиг. 4), при увеличаване на звука на уредбата на четвъртия помощник, напрежението там щеше да падне и касетофонът му щеше да провлочи и спре. Тези тънкости не ги знаех.

Питам го откъде може да намерим подходящ ел. товар. О, няма проблем, вика Росьо, една 100 ватова крушка ще свърши работата. Лошото е, че от време на време при теб идват пациенти за лекарства, дори за един аналгин и като отвориш лазарета, те ще видят, че лампата премигва. Трябва нещо по-дискретно, например реостат.

На мостика, на шурманската маса имаше един стар реостат за регулиране на осветлението, който беше прекъснат някъде и беше подменен с нов. Старши помощникът взе стария реостат и си игра цял следобед до вахтата си да го запоява. Накрая, старият реостат беше ремонтиран. Отключих лазарета и влязохме. Променливият ток беше спрян от предпазителя и реостатът включен последователно към кабела за 220 волта променлив ток. Лазаретът отново се заключи и очаквах с нетърпение кога ще заработи новата система.

На следващия ден, след 08:30 часа сутринта отново бях събуден от музиката в съседната кабина. Включих вентилатора и характерната „пат-пат-пат...” какафония се чу отново. Музиката беше спряна и изглежда се направи опит да се включи касетофона, но при усилването на звука му, той жално провлочи, измяука и спря.

Четвъртият помощник, без нищо да подозира, ни се оплака и каза, че е уредбата му сякаш има някакъв дефект. На радио правела нещо като „пат-пат-пат ...”, което ние нарекохме „патишон”, а провлачването на касетофона му наричахме „мяу-мяу”. По едно време четвъртият помощник реши да пише писмо-рекламация до фирмата „Ботлек” в Ротердам, откъдето беше закупена уредбата. Ние го съжалихме с Росен и решихме да му открием тайната при условие, че той се съобрази с нашето мнение и най-вече с моите оплаквания от шума.

Четвъртият помощник помисли, че се шегуваме с него и каза, че не вярва, че ние със старши помощника да можем да влияем на „патишона” и на „мяу-мяу”. Така ли, казахме ние. Аз се направих на обиден и излязох от кабината му, като влязох в моята кабина, без да ме забележи, а старши помощникът остана с него да го агитира за нашата възможност да влияем

върху такива странни явления. Накрая предложи на старши помощника да ги извика. Работата ставаше фарсова. Аз в моята кабина чувам как Росен вика нарочно с висок глас „Патишон, ела, ела, ела!” и пляска с ръце. Моментално включвам вентилаторът и циркът започва. Четвъртият помощник гледа като втрещен и казва „Добре, за патишона вярвам, но мяу-мяу не може да го извикаш”.

Старши помощникът го моли да си включи касетофонът, но възможно най-тихо. Касетофонът на уредбата е включен. Тогава старши помощникът завърта потенциометъра за звука на усилване, напрежението поради включения последователно реостат в лазарета пада и касетофонът жалко измяква и спира. Пълен цирк! Четвъртият помощник беше потресен. Това беше моментът, в който го притиснахме и той обеща да ни слуша винаги и да се съобразява с нашето мнение и препоръки. След няколко дни на изпитание и потвърждение на неговото обещание, ние му разкрихме тайната. Просто не можеше да повярва, че нещата бяха толкова елементарни.

Както и да е, от тук нататък издевателствата с шума от музикалната му уредба спряха. Дори когато я пускаше, вече съвсем слабо, започна да чука на вратата на кабината ми да ме пита да не би звукът да е много силен. Така се възпитаваше младото поколение от помощник-капитани, когато методът на устното убеждение не се възприемаше. Примерът по-горе доказва това твърдение.

Капитан далечно плаване Орлин СТАНЧЕВ MNI

Бивш 2-ри помощник-капитан на м/к „Русе”

Marine Superintendent

Aberdeen, UK

23rd January 2014