

ПЪРВАТА МИ ГОДИНА В ТЕХНИКУМА И СРЕЩАТА С ПАРАХОДА „AIASE PRIMO“

Преди да опиша срещата ми с кораба „Aiase Primo“ край нос Шабла през лятото на далечната 1965 г., бих желал да се върна поне с една година по-рано от това лято, когато постъпих в първи курс на Техникума по корабостроене в гр. Варна. По онова време техникумът се казваше точно така – нямаше я думата корабоплаване, нито техникумът имаше някакво име (патрон).

През 1964 г. завърших основното си образование в ППГ, т.е. Първа политехническа гимназия във Варна. Това е сегашното училище „Св. Св. Кирил и Методий“ на улица „Братя Миладинови“ във Варна. Сутрешната смяна учеха основното училище, а следобед - Първа гимназия. На следващия месец се сменяхме и т.н.

Първоначално подадох документи в Техникума по механотехника гр. Варна и бях приет по специалност „Двигатели с вътрешно горене“, което се считаше по онова време за много престижно. Техникумът по механотехника също нямаше име (патрон) и беше известен под съкращението ТМТ. Той се намиреше в сградата сегашната гимназия по механотехника и се разполагаше на първите три етажа. На последния, четвърти етаж, учеха на две смени техникумите по корабостроене и електротехника, като се сменяха ежемесечно по ред единият сутрин, а другият следобед.

Още тогава бях планирал по-нататъшното си обучение – след техникума желаех да постъпя във Военноморското училище по специалност „Корабоводене“. Тогава нямаше такава специалност в Техникума по корабостроене. Специалностите там бяха „Корабостроене“, „Корабни машини и механизми“, „Корабна електротехника“ и „Подемно-транспортни машини“. Още първите няколко дни след началото на учебната година, 15 септември, специалността „Подемно-транспортни машини“ в Техникума по корабостроене се трансформира в „Морско корабоводене“. Това беше истински шанс за мен. Кандидатствах отново и бях приет с прехвърляне от механотехникума в Техникума по корабостроене по специалността „Морско корабоводене“. Директор на техникума по това време беше инж. Георги Алтев.

Създаването на корабоводители със средно образование по онова време се наложи поради две причини. Едната беше, че флотът на Пароходство БМФ по онова време започна да расте доста бързо по тонаж и бройка. Първите 9000 тонни японски въглевози започнаха да пристигат, а след тях се планираха 13 000 тонните японски кораби за насипен товар.

Втората причина беше, че създадените тогава смесени предприятия за корабоплаване, „Тексим” и „Булет”, взеха и погълнаха значителна част от офицерския състав на БМФ.

Курсът ни беше от около 42-43 души, някои от които бяха останали от предишната специалност „Подемно-транспортни машини”, а други като мен бяха дошли с прехвърляне от други специалности. Бяхме настанени в най-западната класна стая на четвъртия етаж. Програма, преподаватели и учебници за нашата специалност нямаше през първите месеци. Изучавахме материала за гимназията и специалните предмети бяха „Технология на металите”, преподаван от инж. Шостак и „Корабостроително чертане”, преподаван от инж. Златев.

Някъде към края на първия срок назначиха капитан Петров да ни преподава дисциплината „Морско дело”.

Доколкото нямаше програма и учебници, кап. Петров донесе един голям чертеж на тримачтов ветроход и в часовете по морско дело се занимавахме с пре-рисуването на този кораб и научаване наизуст всичките му мачти, реи, ветрила като кливери, стаксел, марсел, форбом-брамсел, бизан и т.н.

През следващия втори срок (в техникумите тогава имаше само два срока), някъде към края на януари 1965 г. дойде нов преподавател по морско дело и навигация. Това беше Йордан Адамов, бивш морски офицер и голям морски ентузиаст. Той дойде от Военноморското училище, където беше преподавал девиация на магнитния компас и мореходна астрономия. Програма и учебници отново нямаше, но той ни водеше на гребно-ветроходна практика с лодките тип „ЯЛ” на тогавашното ДОСО на езерото, а когато времето не позволяваше, ходихме на практика в такелажната работилница на Корабостроителния завод – Варна, да плетем кранци, шпиговани матове и въобще да се учим на такелажно дело.



Нашият преподавател в първи курс, кап. Йордан

Адамов

Навигацията изучавахме по записки, които си правехме, докато той преподаваше. Започнахме с първите уроци – форма и размер на земята, географски координати, магнитно склонение, девиация, истински, магнитни и компасни курсове и пеленги плюс курсовите ъгли, използването на таблицата за девиацията и прочее. Адамов ни даваше и много практически задачи по навигация, особено превръщането на компасните курсове и пеленги в истински и обратно. От време на време ни водеше по корабите на БМФ в Пристанище Варна и ни обясняваше нагледно общото устройство на кораба. Неговите уроци имаха голяма практическа насоченост и той беше един от преподавателите ми, на които дължа много за професионалното си развитие.

Така завършихме първи курс с изучаването на два специални предмета – „Морско дело” и „Навигация”. Изискванията на преподавателите бяха много високи както по специалните, така и по общообразователните предмети. В резултат, от първи за втори курс преминахме 30 души. Друг път ще разкажа как в четвърти курс се дипломирахме само пет (5) души.

След завършването на първи курс се изискваше да направим поне един месец стаж на море и за тази цел бяхме разпределени на смени по малките каботажни пътнически кораби „Калиакра“, „Емона“, „Балчик“ и т.н. След като си изкарахме стажа по тези кораби, имахме около месец и половина лятна ваканция. В нашия курс имаше едно момче на име Георги Димитров от Шабла. С него бяхме приятели, но той не можа да завърши с нас. От него за първи път чух, че около нос Шабла имало един заседнал и изоставен кораб на име „Aiace Primo“.

Договорихме се да му отида на гости през лятната ваканция и да посетим заедно този кораб.



Авторът като практикант на м.к. „Калиакра“ през лятото на 1965 г.

След завършване на лятната практика през лятото на 1965 г., Георги и аз взехме междуградския автобус и се отправихме за Шабла. Там се настаних в техния дом и на следващото утро, през един хубав и слънчев летен ден, потеглихме пеша до брега. Пътят от центъра на Шабла до брега водеше право на изток и след около 4-5 километра достигнем до фара на нос Шабла, който и до ден днешен се намира там – виж снимката по-долу. Тогава освен кулата на фара с къщата на фаропазача, наоколо беше абсолютно девствена природа и нямаше никакви други постройки. На около два километра на юг от фара, където брегът беше абсолютно скалист, беше заседналият перпендикулярно на брега и с нос към него изоставен параход „Аiace Primo“.

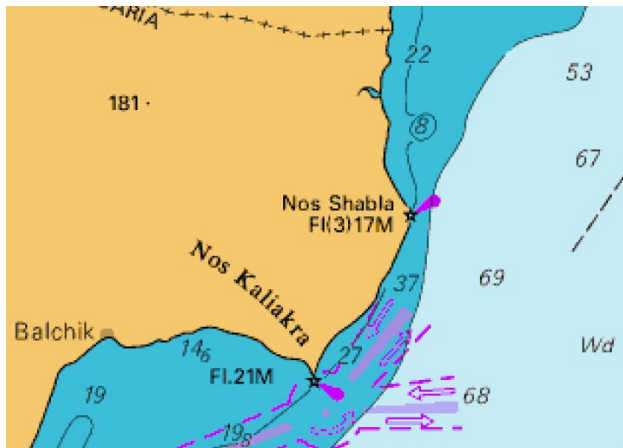


Фарът на Шабла

Макар и с минимални морски познания, за нас беше ясно, че корабът не беше заседнал случайно на брега. Ако беше загубил ход, той веднага би застанал на борд на вятъра и вълната и би бил изхвърлен успоредно на брега. Ако е бил на котва и е издрейфил, тъй като котвата не държи добре в този район със скалист грунт, корабът би заседнал с кърмата

към брега. Всъщност корабът беше заседнал здраво на скалистото дъно, с носа перпендикулярно на бреговата линия и на около 10-15 метра от брега, както го описва дежурният по това време на фара Иван Хаджииванов ([26 декември 2013 г. „Аячо Примо” \(AIACE PRIMO\) – гибел преди половин век пред нос Шабла](#)).

Кораб в мъгла, особено когато е без радар, доколкото се вижда от снимката, се държи далеч от брега и плава с „умерен“ ход по тогавашните МППСС. Колкото е по-малка видимостта, толкова е по-мъльък „умерения“ ход, а параход „Aiace Primo“ се беше натресъл с приличен ход на брега и беше заседнал здраво. Двадесет метровата изобата в района на фара Шабла минава на около 2.5-3 кабелта (455-546 метра) успоредно на брега, а петдесет метровата изобата на около 1.5 морски мили (2778 метра) успоредно на брега. Едно по-често измерване на дълбочините, дори с ръчен лот или приспускане на една от котвите на един и половина ключа на вода (27.5 метра) би дало рано предупреждение на капитана, че корабът отива към плитки води на брега - виж приложената по-долу карта.



Британска карта № 2230 на района с дълбочините в метри

След горните разсъждения не е трудно да се направи предположение, че корабът е бил умишлено хвърлен на брега, за да се вземе застраховката. Човешки жертви не е имало, корабът не е имал товар и е бил вече на 47 години – прилична възраст за един параход. Това, разбира се, не може да се докаже сега, както не можеше и тогава. След като достигнахме до кораба и преминахме по брега на юг от него, видяхме десния му борд, но не такъв, какъвто е на снимката в „Морски вестник“ ([26 декември 2013 г. „Аячо Примо” \(AIACE PRIMO\) – гибел преди половин век пред нос Шабла](#)).

След престой от близо две и половина години на скалите, параходът беше доста пообрулен от времето и местното население. В левия му борд беше изрязан голям отвор, може би около 2 x 2 метра, точно пред огледалото на предната надстройка, в района на хамбар № 2.

Възхищението ми беше огромно. Най-сетне имах на разположение цял кораб с възможност за оглеждане без ограничение. Бързо останахме по плувки и скочихме във водата. Времето беше почти щилево.

Преплувахме с Георги до левия борд и внимателно преминахме през отвора. Както се очакваше, втори хамбар беше наводнен. Доплувахме до вертикалния скоб-трап за излизане от хамбара и се качихме на палубата.

Параходът представляваше вече тъжна гледка. Ръждата беше плъзнала по цялата палуба и комингсите. Хамбарите на кораба са се затваряли с дървени капорти, но те липсваха. Кабините, служебните помещения и мостика бяха оголени и ошушкани почти до метал. Мостикът беше изцяло оголен. Компасът, машинният телеграф и щурвалът липсваха. След като прекарахме известно време на борда, в мен се затвърди впечатлението, че този кораб става само за старо желязо.

Излязохме с плуване по обратния път и се насочихме към кърмата на кораба. Доплувахме до кърмата, където винто-рулевата група се виждаше. Винтът беше бронзов, с четири лопуса и наполовина беше над водата. На единия лопус имаше явни следи от опит да се среже, но по някаква причина не бяха успели.

Завърнахме се на брега, изсъхнахме, облякохме се и се върнахме в Шабла. Там останах още няколко дни с моя съученик като прекарах времето си с него в улов на раци от Шабленското езеро. Посетих и няколко от съседните квартири. Направи ми впечатление, че нечий огради бяха направени наскоро от много здрави капорти. В някои домове имаше одеала и посуда с емблемата на параходна компания – това бяха чинии, супници, вилици лъжици и ножове. Всичко ми стана ясно. Корабът наистина ставаше само за старо желязо, но беше оставен да изгние и да се разруши сам.

По това време се започна с призови по предприятия, училища и домове за събиране на вторични суровини. В някои училища се поставяше норматив, примерно всеки ученик трябваше да занесе еди колко си килограма хартия и метал. Дванадесет години по-късно тази инициатива продължаваше. Един мой колега, капитан далечно плаване Енчо Якимов, си беше купил кола „Лада“, но държеше под балкона си в квартал „Чайка“ старата си моторетка „Вятка“. Тя си стоеше така, без да минава годишен преглед и без да се ползва. Попитах го защо държи

тази браква. Той ми отговори, че учителката на дъщеря му искала от време на време от учениците да носят известно количество хартия или метал. Ето защо кап. Якимов я държеше тази моторетка. Поиска даскалицата желязо и той дава на дъщеря си я калник, я ауспук или нещо друго.

А там, до нос Шабла си изгниха и бяха погълнати безвъзвратно от морето около две хиляди тона стомана и един голям бронзов гребен винт.

Капитан далечно плаване Орлин Станчев MNI

Marine Superintendent

Aberdeen, UK

31st December 2013