

БАЮ БАЕВ
НИЕ, БЪЛГАРСКИТЕ МОРЯЦИ

chitanka.info

ПРЕДИСЛОВИЕ

Подбудите за написването на тая книга са няколко. Тук ще спомена само две от тях:

— Какво върши капитанът на кораба.

— Как и при какви условия живеят и работят нашите моряци.

През 1955 година предстоеше да получим за Български Морски Флот нов кораб, поръчан от нашата страна и построен в град Роцок. Новото в кораба от гледна точка на научно–техническата революция беше, че целият му корпус, вместо с класическата нитова конструкция, беше планиран и изработен изключително само с електрозаварка. Целият корпус на кораба бе построен само с електрозаварка. Тогава корабите със заваръчна конструкция се брояха на пръсти. Аз съм чувал лично от първия му капитан Любен Генов да разправя: „Нямах никакво доверие в здравината на заварочните кораби, но откак преплавах с «Христо Ботев» Бискайския залив при ужасно лошо време, станах абсолютен привърженик на заваръчната техника. При направата на кораба до тогава все си мислех, че шевовете му ще се скъсат при напора на вълните и на предизвиканите от тях вибрации.“

След приемането на кораба от наша приемателна комисия някои членове от комисията се завърнаха в България със същия кораб, вече приет и вдигнал български флаг.

Един ден член от тази комисия, говорейки за същия кораб, ме запита какво всъщност прави капитанът на кораба и отсече: „Той въобще нищо не върши“. Не зная този човек как е следил и какво е гледал по време на пътуването си относно живота и дейността на корабната обслуга и затова не можах да му отговоря подобаващо. Все пак, като попремислих, реших и аз да му отговоря на полупразен ход: „Действително капитанът «нищо не върши», но от друга страна поне аз не зная случай някой корабособственик или параходна компания досега да са назначавали механик или лице с друга специалност за капитан на кораб. Във всеки случай, според Международната конвенция за защита на човешкия живот на море, капитанът на кораба

трябва да бъде обезателно лице с документ за правоспособност по необходимата морска квалификация“. Какво друго бих могъл да му отговоря? Казах му го, а си мислех: „Нима не си спомня или не е имал случай, като бивш корабен механик, да прочете в устава за службата по корабите на българския морски флот, какво върши и какво е длъжен да върши капитанът на кораба?“

За илюстрация ще приведа следната справка: В Устава за службата по корабите от Българския Морски Флот, от общо 358 члена за капитана са предвидени 64 члена с 26 подтекста. От тях 60 започват с думите: „Капитанът е длъжен да...“ и само четири с: „Капитанът има право да...“. И то какви права? По-скоро задължения: да свиква корабния съвет, да избира и променя курса на кораба при лоша метеорологична обстановка и при други налагащи го обстоятелства.

Останалите 21 члена са за:

- първия помощник–капитан по политическата част — 2 члена с 16 подтекста;
- главния механик, заместник на капитана по техническата част — 5 члена със 7 подтекста;
- старшият помощник на капитана — 10 члена с 28 подтекста;
- палубният боцман — 4 члена с 14 подтекста.

Като съобщавам това, ще ми се в същия стил да кажа две–три най-обща думи за това, какво върши капитанът на кораба: командва, води и управлява кораба и представлява България пред съответните държавни и делови чуждестранни и наши органи и организации. Ако пък се опитаме да дешифрираме на телеграфен език думата „върши“, употребена в нашия случай, бихме могли да запишем: ръководи, командва, често скрито или явно трепери от страх пред отговорностите или пред смъртта, своята и на поверения му екипаж, но най-важното е задължението му винаги да намира изход от всяко, дори и от явно безизходно положение.

Втората причина за написването на тази книга е логическа и фактическа последица на първата. Защо всъщност да не направя опит с моите скромни възможности да запозная нашите тъй любознателни читатели как живеят, как и при какви условия работят нашите моряци? Разбира се, обхватът на книгата в това отношение може да се счита за минимален. А що се отнася до това, че започнах предисловието с капитана, то е, за да се види, че без капитан по устав и де факто при

отделните епизоди, възникващи ежедневно, не може да има корабоплаване.

КРАТКИ АВТОБИОГРАФИЧНИ СВЕДЕНИЯ

Първо: по далечна майчина линия произхождам от рода на първия министър–председател на България Тодор Бурмов. От същия род по женска линия произхожда и моят роднина и връстник Юрдан Юрданов Дечев, мой съученик до трето отделение.

Второ: по мъжка майчина линия. Не се знае точно произходът на дядо ми Димитър Станев. Предполага се, че е потомък на род от подбалканското село Енина. Турци нападат селото и го разрушават напълно. Моят дядо заедно с много други съселяни избягват в Балкана. Заселват се разпръснато в горите като отделни задруги. По-късно задругите се разпадат и моят дядо се заселва в сегашното село Езерово, отстоящо само на километър над село Поток. По-късно някои езерци се преселват от Езерово и създават Потока, най-горното село на река Сивек, което бързо се разраства. Става известен, макар и първобитен, обществен център на отделни махали, разположени по течението на реката. След Освобождението на България се развива не толкова в битово, колкото в грамотно и културно отношение. Дядо ми Митю бива избран дълги години за помощник–кмет на село Етър.

ДЕТСТВО

Роден съм на първи ноември 1914 година в село Трипесковци, Етърска община, Габровски окръг. Самото село е разположено точно на сливането на река Сивек с река Янтра. Двете реки го разделят на три махали. Нашата махала Русювци имаше петнадесетина къщи. Всяка къща се състоеше от приземен етаж с две стаи — за домашен и селскостопански инвентар, и горен етаж с по три–четири стаи и открит към двора чардак. Тук обикновено се намираше и хамбарът за житото и царевичното зърно. Покривът на всяка къща беше покрит с каменни плочи, които се пренасяха с коне от подбалканските села.

Всяка къща задължително имаше и плевня, също на два етажа. Приземният ѝ етаж се ползваше за обор на добитъка — различни говеда или коне. Горният беше за сено, слама и различни инструменти.

В нашата махала, в къща, подобна на нашата, живееше със семейството си и главният учител Григоров.

Най-голямата махала Трипесковци се намираше също при сливането на двете реки. Тя бе по-благоустроена. За нас, децата, тя бе известна с вира за къпане, разположен под стръмния, засипан с дребни камъни скат.

Третата махала Балкански бе разположена между река Янтра и река Сивек. На Сивек имаше бент, който отбиваше голяма част от водите ѝ. Тези води пресичаха махала Балкански, като се втичаха в река Янтра. От Балкански се отделяха два пътя — единият по поречието на река Сивек до самия ѝ извор, другият до Соколския манастир.

На долния край на Русювци имаше яз, който отбиваше вода от Янтра, отиваща до горния край на село Етър. Там имаше воденица, която мелеше много хубаво брашно.

Между Трипесковци и Етъра по десния бряг на Янтра имаше лъка, на която ставаха неделните хора и великденските лазарни. Тази лъка сега е заселена. Двете села Етъра и Трипесковци се сляха и затова аз сега се пиша родом от село Етър. Непосредствено до горния край на

някогашното Трипесковци по река Сивек има друга, по-малка лъка. Над нея минаваше вада, която отвеждаше вода за една друга стружа, за едно точило и по-нагоре за една тепавица. Тая вада съществува и сега, но водата ѝ се ползва и от редица други експонати и заведения. Там като дете съм стоял с часове да гледам как работеше стружната и съм се чудил колко умно е измислена тя.

Помня, че баща ми получи (тогава не съм разбирал как е станало това) разрешение да използва точилото, но вместо точилен камък той направи някакво приспособление, на което започна да стругова дървени главини за водните колела на водениците и чарковете. Денем обстругваше главините, а сутрин още по тъмно и вечер пак по тъмно правеше лопатки за водните колела.

Имахме и една нивичка с пет–шест сливови дръвчета — мажаркини. Една вечер тати каза на мама, че ще оплете два коша от лескови пръчки за носене на тор с магарето за нивичката ни. За два дни изплете двата коша. Изплете ги, но вместо обикновени кошови дъна им направи подвижни дъна, които прикрепи към кошовите с по две пантички. Така ние, вместо да разтоварваме кошовите от магарето, отваряхме с ръце ключалките на кошовите. Торът излизаше на куп там, където спирахме магарето за разтоварване. След разтоварването ние влизахме в двата коша и магарето ни откарваше за ново натоварване. Пътят покрай Янтра минаваше до много стръмен скат. Магарето, кой знае защо, предпочиташе да минава точно там, където пролетните води сриваха пътя. Селяните всяка пролет го поправяха, като откъм реката построяваха каменни зидове. Нашето магаре все минаваше по самия край на подпорните стени. Така че аз на връщане винаги избирах коша откъм реката, та ако някой ще пада в пропастта, това да съм аз.

За илюстрация как е протичало детството ми и как това е повлияло на моето развитие и възпитание, ще си позволя да посоча няколко от многобройните случаи от моето детство.

ПАДАНЕТО

Главата ми и сега има няколко белега от цепене вследствие на падане от дървета, от стълби, в процес на игри, че и от сбиване.

Магаренцето ни вече беше поотраснало. Започнали бяхме да го опитваме дали може да ни издържи на гърба си. Един ден селският говедар Иван, 14 — 15-годишен момчурляк, който често взимаше участие в нашите игри, каза: „Време е да направим самар на магаренцето“. Работихме с ножовете два-три часа и самарът беше готов. За стремена и върви използвахме повет. Дойде време да се потърси и товар. Мястото бе такова, че нямаше слитанки под ръка. Тогава аз се сетих, че знам едно дърво, което има изсъхнал клон, и отидох да го отсека. Едва успях да се кача по гладката кора на бука. Започнах да „клюцам“ сухия клон, но той се оказа много твърд. Опитах се да го отчупя, като го блъсна с крак. Хванах се с двете си ръце за стъблото на бука и зачуках с крак по клона. Нищо не последва. Продължих да клюцам. Ключах дълго и проверявах дали клонът скоро ще се отсече. Най-после стъпих на два съседни клона с двата си крака, оставих с детския си акъл стъблото на дървото зад гърба си и с ръце блъснах клона. Той се счупи и аз полетях надолу. Братчето ми чува, че съм изшумял. Намират ме примрял върху огромен камък под бука. Свличат ме до реката, потапят ми главата във водата и аз съм дошъл на себе си. От тогава долното ми ляво плаващо ребро е изпъкнало, като младо рогче на сърне.

ДАВЕНЕТО (1921 Г.)

Не знам защо, но отношенията на баща ми с най-малкия му брат (шестия) нещо се развалиха. Наложих се да отидем под наем в поповата къща. Тя беше свободна по това време и се намираше до самия край на яза.

В старата къща ние живеехме с чичо и стринка под един покрив, но в отделни стаи, като при нас живееше и баба. Ние бяхме петима, а чичови само двама. Не слагам баща си, който след обтягането на отношенията отиде на работа в Бургас. Нашата къща беше два пъти по-малка от чичовата, я имаше, я нямаше шест–седем квадратни метра. Затова, макар че ми беше мъчно за баба и стринка, бях доволен от станалата промяна, особено от съседството ми до яза. Сутрин, почти още не разсъмнало, мама ме будеше и аз — веднага на... яза. Засипвам отгоре с чимове, засипвам отдолу с чакъл и току хвана пет–шест мренки. С какво ли не още ме привличаше язът, особено пък, когато придойдеше реката. Тогава тя мъкнеше чудесии. Веднъж откъсна моста и го повлече надолу към яза. Мост, който селяните преди една година докараха от манастирската гора и аз два дни клечах да гледам как ще го прехвърлят през реката. Сега този мост летеше към яза. Превъртя се надлъжно и с дебелия си край се насочи към него. Скочи, но така си и остана, заклинен между подводните скали, опрян на ръба на яза, изправен в небето.

Два–три дни след това, още при буйна вода, съседката ни, вече възрастна жена, отива да измие прясно набран чесън на реката. Щяла да го носи за продан на пазара в Габрово. Ние — аз, по-малкият ми брат Димитър и приятелят ми Юрдан, случайно минавахме покрай нея и ѝ помогнахме да измие чесъна, а тя ни даде по три–четири чесънчета да си похапнем. На мен ми се видя, че едно от чесънчетата не е добре измито. Върнах се да го доумия. Клекнах с шепичката си над водата и... цоп в реката само двадесетина метра над яза. Съседката ни, като се обръща да погледне да не е забравила нещо, вижда, че реката влачи нещо, прилично на дете. Хвърля снопа с чесъна, затичва се по брега, изпреварва ме, нагазва в реката и ме хваща за крачола. Изнася ме на

брега и ме полага легнал на земята. Улавя ме за двата крака и ме завърта около себе си. Първите думи, които изрекох, след като нагълтаната вода излезе от устата ми, бяха: „Ама, нали не се удавих“. В къщи не ме биха, а и нямаше кой. Баща ми, както казах, беше на работа в Бургас, а мама и баба, и да ме биеха, не ме болеше.

ОТКРАДНАТИЯТ КОШ ИЛИ КАК НАШИТЕ БАЦИ НИ ВЪЗПИТАВАХА

Баща ми, освен че беше много добър, с широк обхват на съответните дюлгерски специалности, беше и много работлив и извънредно честен и справедлив човек. Беше със суров характер, макар че помня, как понякога ни уйдисваше вечер да се бори с нас — с мен и с двете ми братчета. С хората от неговия бранш беше в много добри отношения, но с работодателите, които все гледаха да не му доплатят, беше сприхав и горд. Ако обаче става въпрос кому повече дължа в развитието си като човек в най-широкия смисъл на думата, веднага ще кажа — на майка си. На нейната безкрайна добрина, на майчината ѝ любов, любов без външни изяви на ласки, и на нейната разумност и такт, с които тя често успяваше да умири дори баща ни, който иначе мъчно се предаваше.

Но... на въпроса за коша. Както вече казах, аз имах един приятел и съученик Юрдан, далечен мой братовчед по майчина линия. Той беше пет–шест месеца по-голям от мен, но бели вършеше поне сто пъти повече от мен. А пък аз, като не можех да му откажа, често ставах негов съучастник. По него време ние имахме две козлета (едното беше чичово) и едно магаре с магаренце. Лятно време работата ни беше да пасем това „стадо“. Пасяхме го из горите, но най-вече край Янтра. Уж пасем стадото, а като погледнеш, плетем кошове за риба или пък газим из реката. Кошовете разставяхме на бързеи и все празни или с жаби ги вадохме. Кош с риби вадохме само, когато приятелят ми Юрдан успееше да задигне теления кош на баща си. Но това не беше нито лесно, нито безопасно. Тъй или иначе, но рядката възможност за ползване на теления кош ни наведе на мисълта да се усъмним в качеството на нашите кошове. Юрдан, без и той да се замисли каква е грешката на нашите кошове, направо предложи: „Дядо Грозю е болен и лежи на сянка в плевнята. Аз зная, че той има много хубав кош. Хайде да му откраднем коша!“ Обмислихме плана на кражбата. Откраднахме коша от чуждата плевня. Дядо Грозю ни усети, поразвика се, но... стар и болен човек, какво би могъл да направи? Грабнахме коша и

заприпкахме към реката. Но за зла участ връхлетяхме на баща ми. Хък–мък, признахме си.

— Добре, почакайте ме малко! — Скоро се върна с една тояга в ръка. Ние малко се позачудихме, но не се уплашихме. Тоягата не бе възпитателно средство за баща ми. Той взе коша и прекара през него тоягата. Единият ѝ край подаде на мен, а другия — на Юрдан. Брат ми Митю, който е година и половина по-малък от мен, татко постави пред коша и ни подкара към къщата на дядо Грозю. Срещат ни хора. В това село всички се познават.

— Кольо, къде с тез момчета? На риба ли?

— Ами, на риба. Откраднали коша, та сега ги водя да го връщат.

А други, ако не го запитат, той сам ще ги запре. Заприказва се и пак ни дискредитира. Потъваш в дън земя от срам. Де да бяхме изяли по пет–шест шамара, отколкото тоя резил... Иди, че кради друг път!

СРЕЩА С ЧАРКОВЕТЕ

Дядо ми Митю, бащата на майка ми, родом от село Поток, имаше две одаи, построени над вадата. Беше ги дал под наем на някакъв фабрикант от Габрово. Той беше монтирал в тях тридесетина чарка за плетене на гайтан. На чарковете пък работеха двама от тримата ми вуйчовци. Макар и рядко да гостувах у баба, аз скоро се научих да пускам и спирам чарковете, да подменям изпразнените калеми с пълни, да издигам камъните им, преди да са опрели на пода. Понякога дори ме оставяха сам да ги карам, което никак не беше опасно за качеството на гайтана, защото при скъсване на жичка или при опиране на опъващите камъни о пода съответният чарк спираше сам. Тогава думата „автоматично“ не я знаех. Сигурен съм, че и вуйчовците ми не я знаеха. Не след дълго започнаха да ми поверяват и одаята на вуйчо Боню. От това детското ми самочувствие силно се повиши. Възможно е тези чаркове по-късно подсъзнателно да са ме подтикнали към техническо образование.

ИЗПИТ ПО МЪЖЕСТВО

Способите за изпитание на мъжество, сила и издържливост бяха много. Изкачване на младо, тънко буково дърво в гората там, където е най-стръмно: качваш се по дървото, докато започне да се превива и слизаш на земята заедно с върха му (не дай боже върхът му да запре о съседно дърво и ти да провиснеш над пропастта!). Или пък кой ще вдигне най-големия камък? Кой ще стои най-дълго под водата във вира? Ще можеш ли да застанеш под дърво, на което има гнездо на стършели и да умериш дървото с камък, без да избягаш след това? А рано на пролет, снел тайно цървулите и чорапите, да отидеш чак горе на Рашеевото и да стъпиш бос върху топящата се преспа? Студът изпива мозъка ти през вратните жили, а ти трябва да слезеш последен от прясната.

За да направиш тренировка, може и сам. Например за стоене под вода не е необходимо да се събличаш. Лягаш по корем до реката, бръкваш с двете си ръце във водата и потапяш глава. Стоиш така, докато ти запукат ушите. И после пак отново. Но най-важното изпитание беше мостът. Условията за изпитанието на моста налагаха да се изчака подходящ момент. Реката трябва да придойде силно, та мостът да остане една педя над водата. Това се правеше надвечер, когато вероятността да ни види някой възрастен беше по-малка. Всеки от участниците, редуващи се последователно, трябваше да пробяга по моста до другия бряг и обратно. При това трябваше така да се бяга, че подскачайки, да заставим моста да плиска по повърхността на водата. Обикновено за победители се смятаха тези, които имаха кураж да пробягат по моста няколко пъти. Имаше си и секрет — като бягаш, гледаш напред, за да не ти вземе водата очите.

Една такава вечер, след като играта продължи доста и стана вече късно, едно от момичетата зяпачки най-неочаквано се хвърли да пробяга моста. То заподскача, а мостът ритмично заплиска с корем по водата. Ние се вцепенихме... Момичето премина. На връщане пак заподскача. И точно когато бе преминало голямата опасност — средата

на моста — то загуби равновесие и изчезна в тъмната буйна вода. Всички онемяхме вцепенени.

До устоя на нашия бряг водата правеше водовъртеж, който подбра момичето и то започна да се върти по периферията му, идвайки бавно към нас. Брат му, доста по-голям от него, започна да си засуква крачолите, а момичето за втори път минаваше покрай нас. Водовъртежът и сега го повлече успоредно на брега срещу течението. Тогава брат му нагази полека до мишци във водовъртежа. Изчака водата да докара по-близо сестра му и я извади. Завъртя я с главата надолу около себе си. Водата изплиска от устата на момичето и то се съвзе. Тръгнахме си умърлушени. Аз вървах последен и си мислех: „За какво ли пък трябваше да си запретва крачолите, като знаеше много добре, че ще се измокри поне до кръста?“

ТОЧИЛОТО

По река Сивек от нашето село до село Чарковете имаше няколко водни точила. Всеки майстор ножар си имаше точило — едни по Янтра, други по Сивек. Нашите ножове пък винаги се нуждаеха от точене. Затова ние покрай другото винаги следяхме за свободно точило, та сами да си наточим ножовете. Ножовете може и да бяха остри, но точенето им винаги беше интересно. И никога излишно.

Беше в началото на есента. Мама беше отишла със съседки още в ранни зори за дърва в Еловската гора. Това ни освободи от двете магарета. През деня, още преди да дойде време за обяд, ние, вместо да запладним, вкарахме агнетата и яретата в зимника и поехме по Сивек да търсим свободно точило. Тук точило, там точило, та чак на петото. С такова още не бяхме имали работа. Камъкът му, съвсем нов, тежеше поне половин тон. Спогледахме се един друг аз, брат ми Митю и беляджията братовчед Юрдан и аз подложих дървения лост под оста на точилото. Натиснах го и главината на водното колело се свлече в улея. Камъкът буйно се завъртя. Ето това се казва мъжка работа! И до днес се чудя как това фучащо каменно колело не ни изпотрепа. Точилото се оказа не съвсем готово. Дървеното улейче, което лови вода от пръските и я подава на левия ъгъл за охлаждане на оста, го нямаше. Това, разбира се, го видяхме чак, когато колелото се завъртя. Набързо си наточихме ножовете. Сега, за да спрем точилото, трябваше да извадим водното колело от улея. Направихме няколко опита да го повдигнем с лоста, както бяхме правили не един път при другите точила. Много беше тежък пустият му камък! Оставихме го да се върти. Едва прецапали реката, за да поемем обратно за дома, в далечината се показаха магаретата, с които караха дърва мама и съседките. Вече бяхме здраво закъснели за яретата. Че като ударихме един бяг — дим да ни няма! Изкарахме набързо стадото и забихме в гората. Излязохме на билото. Тук имаше много хубава трева за стадото. Не усетихме кога бе мръкнало. Пълноликата луна поизмести слънцето, но ние не бързахме. Седим и си приказваме как изгорихме точилото. Изведнъж кучето излая и се сгуши до нас. Не разбрахме какво го беше уплашило.

Почакахме малко и като се уверихме, че няма нищо страшно, поехме през гората към дома.

На другия ден излязохме по Сивека. Когато приближихме точилото, видяхме, че го няма. Огънят, който оставихме неугасен при бягството ни, му бе видял сметката. На мястото стояха точилният мермерен камък, срутеният улей, разхвърлени обгорени греди. Някой се бе опитал да загаси пожара, но напразно. Язык за точилото, че и за собственика му!

БЯГСТВОТО (1922 Г.)

Макар че минавахме за добри деца и ученици, както се вижда, доста бели правехме на хората, особено по градините и папурищата, пък и къде ли не.

Околният свят, непознат още за нас, започваше да ни интригува. Какво ли има, какво ли се крие зад извисилите се в небето планински вериги и върхове? Имаше над селото ни една височина. Близко под нея имахме нивица със седемнадесет сливови дървета. Височината се казваше „Висока круша“, въпреки че там вече нямаше никаква круша. Веднъж, когато бяхме излезли там на паша, при силен вятър, идващ откъм балкана, чухме далечен басов, повлечен тътен. Какво ли бе това?

Селският говедар Иван, за когото стана вече дума, каза:

— Това е голямата камбана на село Шипка. То е отгатык, зад Балкана.

Освен това често чувахме възрастните да казват, че нещо станало на друма. Например кон паднал в пропастта, както си вървял по друма. Нещо го уплашило. Или пък в манастирската гора мечка изляла крава. В букака намерили еди-кого си, обесен на букачка, целият изкълван от гарвани. Чудесии, чудесии и страхотии, колкото щещ, страшни, но и загадъчно мамещи детското въображение.

По това време бях ходил няколко пъти до Габрово с мама и един път с тати. Водеше ме да ми вадят зъб. В града на едно каменно стълбище той натисна до вратата едно копче. Почака малко. После пак го натисна, но по-силно. Пак почака и ме хвана за ръката (това много рядко се случваше) и ме поведе. Отидохме в някаква тъкачна фабрика. Навярно е била „Калпазанка“. Умът ми се взе. От шум си запуших ушите с ръце. След малко баща ми се върна с един човек. Той ми погледна зъба и каза: „Добре“. Влязохме в някаква стаичка с грамаден вътрешен прозорец. Човекът бръкна в едно чекмедже и извади няколко клещи, по-различни от тези, с които баща ми вадеше пирони. С едни от тях текстилният майстор ми извади зъба.

До село Нова махала, където имах леля, бях ходил сам, но трудно намирах къщата ѝ. До баба в село Поток знаех добре пътя. До Соколския манастир също. Дори веднъж на събора на храма „Света Богородица“ мама ме пусна да отида сам. Един ден ме пратиха да отида до тайнствения за мен друм, на който аз още не бях стъпвал, трябваше да заведа някаква коза до стадото ѝ. Скитах два–три часа с нея из балкана и като не срещнах ни човек, ни мечка, се уплаших да не загубя и себе си, и козата, и се върнах. Това бяха познанията ми за заобикалящия ме свят.

Веднъж отидохме да пасем стадото край реката. Там имаше нива, засадена с папур. В долния ѝ край до сами синора, но все пак в папура, видяхме грейнали пет–шест слънца. Грейнали така, че ни смаяха. Не бяхме виждали такова чудо. Селският говедар, няколко години по-голям от нас, който много знаеше (макар че едва бе могъл да изкара второ отделение), ни каза, че това било слънчоглед. От стъблото му ставали много хубави кавали. И докато се усетя, той, брат ми Димитър и братовчед ми Юрдан съсякоха слънчогледа. Кавали, разбира се, не можахме да си направим. Подкарахме набързо стадото нагоре по реката, към градините. Там една круша още по пътя, като се жлътнала с натезжал плод, моли, та моли. Не издържах. Качих се на нея и с две-три подрусвания земята пожълтя. Уплаших се истински. Не очаквах, че крушите ще полетят така бързо към земята. По-нагоре брахме, ядохме и се замеряхме с краставици от градината на наша съседка, братовчедка на баща ми. Слънцето започна да залязва. Подкарахме стадото полека–лека към дома. Наближихме ливадата с дървото, под което съсипахме слънчогледите. А под дървото стоят изправени дядо, неговият най-голям брат и един наш съсед, доста по-голям от нас, но вечер до тъмно играеше с нас на „прескочикобила“. Те питат, ние отговаряме. Отричахме, докато спътникът на дядо Иван не го посъветва: „Да попитаме малкия. Той няма да излъже“. Малкият беше моето четиригодишно братче — Цвятко.

— Добре. Да го попитаме.

— Кажи, Цвятко, кой съсече слънчогледите?

— Бат Баю и бат Митю.

Така на бърза ръка се предадохме. Предадохме се, но аз и Иван здравата се уплашихме. Как няма да се уплашим, като аз съсипах крушата, а за краставиците да не говорим. Голям зян направихме него

ден. Тайно от другите решихме да бягаме. Още през нощта ще потеглим за Шипка, където ще се представим за аргати. Пуснахме братята си да вървят напред с козичките, а ние с говедата караме след тях. Караме така, че в Русювци да влезем по тъмно. До тук добре, но планът ни малко се пообърка. Пообърка го майката на Иван, която се връщаше от селска работа. Не само, че ни забави с излишни майчини приказки, но и трябваше да я изчакаме да премине през реката по моста и да се загуби от погледа ни сред овошките на тяхната махала.

Продължихме до горния край на Русювци. В това време у нас, че и в цяло Русювци настъпва тревога. Братята ми и Юрдан се върнали, а пък мен и говедаря ни няма. След като почакали известно време, решили да пратят стринка ми да ни търси.

Иван пасеше малобройното краве стадо на селото срещу минимално възнаграждение за храна и нощувка при всеки стопанин според броя на кравите му. Тия дни стопанин му беше един селянин от нашата махала, който работеше в Габрово като стражар. Аз дори го бях виждал да идва с пушка в нашето село.

Докато стринка тръгне да ни търси, кравите на стражаря минали покрай нашия двор, но без говедаря. Това било достатъчно мама да ревне с глас. Стринка изхвърчала да ни търси. Чухме я да ни вика в тъмното. Бързо залегнахме, но така, че Иван с черните си дрехи да остане към стринка, а аз с бялата риза — зад него. Стринка мина на двадесетина метра от нас в камънака, но не ни забеляза. Повика, повика няколко пъти в тъмнината и продължи нататък.

Разбрахме, че решението ни трябва да претърпи промяна. През селото вече не можехме да преминем, поне докато не настъпи полунощ. Решихме да се качим до Рашеевото и там да се укрием в ръжената нива. Навлязохме в ръжта. Легнахме и зачакахме. Налегнаха ме буболечки. Стана ми задушно. Помислих си за пепелянка и започна да ме хваща страх. На небето — тъмно бели облаци. Месечината изгря. Облаците започнаха да се менят. Разни мечки, змейове и великани заплаваха над стаения балкан. Май че щеше да завали. Студени мравки на страх запълзяха по гърба ми. И ми стана мъчно, мъчно за мама, но не се предавам. След като се уверихме, че в селото са се успокоили, решихме да слезем и да се скрием в изоставената от памтивека воденица. Тя беше на стотина метра от нашата къща, но самата тя, както и изоставеният ѝ двор, обрасъл с буреняк, репей и коприва, така

ни плашеше, че никой от нас не би помислил да надзърне отблизо, камо ли кракът му да прекрачи разнебитената, изгнила от времето ограда. Как да преспим там? Като махнем таласъмните, в които аз вече бях започнал да не вярвам, оставаха плъховете. Ще ми изядат ушите и носа. Но пак не се предавам. Заслизахме. Скоро се оказахме в горния край на Трипесковци. Тук преди две–три години разширяваха пътя с бомби, а на мястото на взрива бяха останали вдлъбнатини в скалата. До воденицата оставаха не повече от триста крачки, когато отдолу чухме гласовете на баба и стражаря. Стражарят приближаваше да мине покрай нас, мърморейки по наш адрес. Аз бързо се прилепих към дъното на нишата. Иван ме закри и стражарят отмина. Баба вървеше зад него и викаше високо, за да я чува спътникът ѝ, че като ме намери, гърба ми с тоягата си щяла да обели. Но не довърши, а извика: „Ой ги!“. И като ме пипна здраво за ръката, ме повлече надолу зарадвана и щастлива. За тоягата и за гърба си личеше, че веднага беше забравила.

В къщи, на хармана — два запалени фенера и хора, хора. Няколко жени се надвесили над мама да я успокояват. Утеши я баба, като ме тласна силно към нея, а после побърза да ме изтика нагоре по стълбата, но дядо Начо, другият брат на дядо ми, казва:

— Чакай, булка Момера, да му кажа някоя и друга дума.

— Няма какво да му казваш. Аз зная много добре какво имаш да му казваш.

Баба беше от ония жени, които много не си поплюваха. Дядо Начо се постъписа и смирено каза:

— Виж какво, булка, то така, булка, не бива. То по тръните от тях и повет не остана.

Не се сещате, нали? Работата е там, че дядо Начо плетеше от повет кошове за слама на цялото село, а ние с нашите кошове за риба не оставяхме повет за него.

Още същата есен, в трето отделение, учителят ни заведе на едnodневна екскурзия от Етъра през Нова махала на Бузлуджа. Същия ден се върнахме през село Поток. Скоро минах по този път. Чудя се какви деца сме били, да издържим на такъв преход? Хвала на този учител, чието име и сега си спомням — Григоров. От върха Хаджи Димитър моят детски поглед за света се разшири многократно.

Учителят ни показва окопите, от които руските войници са стреляли в тила на нападащите турци, а на връх Бузлуджа ни разказа как се е водил боят и как е загинал Хаджи Димитър.

През 1976 година пътувах от квартал Симеоново, където имахме вила, към София. На спирка „Сухата река“ се качиха в автобуса двама старци, мъж и жена. И двамата сигурно бяха около деветдесетгодишни. Жената нещо заговори на стареца. Изчаках ги да седнат и ги запитах, основавайки се на техния напевен балкански език:

— Вие не сте ли от Северна България?

— Да, от Габрово, по-точно от Етъра.

— От кой край на Етъра?

— От Трипесковци.

— Извинете, вие не сте ли учителят Григоров?

— Да, аз съм — отговори слисаният старец.

— И аз съм от Трипесковци, син съм на Колю Баев.

Поговорихме си за Етъра и най-вече за старците от Трипесковци. Простихме се на последната спирка на автобуса — Семинарията.

ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА КНИГАТА (1920 Г.)

За пръв път видях и чух да свири грамофон, когато бях на пет или шест години. По-точно видях отдалече голямата му фуния в кръчмата. Много ми се искаше да вляза там, та да видя кой се крие под масата и пее във фунията. Вечерта баба ми обясни, че това била машина, която пее сама. На въпроса ми „как така?“ тя авторитетно отговори: „Вътре има поставена перушина. Тя кара машината да свири“. Гледай ти чудеса!

Година по-късно за пръв път видях далеч през реката, по пътя надолу, един човек да лети, а под него нещо страшно бръмчеше. Човекът не направи и стотина метра и се сгромоляса във върбалака, който растеше около вадата, започваща от яза. Реката беше придошла и ние не можахме да я прецапаме, та да видим какво беше това чудо. Далечният ми братовчед Юрдан беше по-отракан (ходил беше вече в Русчук) и побърза да ни осветли: „Това е колело, което върви само“. Гледай ти — ново чудо!

По-късно в кръчмата, която беше точно срещу нашата къща, дошли двама габровци с кола, която вървяла сама. Баба и тук беше най-многознайната. На младини един ездач на кола с две колела я съборил и ѝ счупил ръката, която оттогава бе останала малко саката. И тя постанови: „Не ходете там. Тези коли замерат с камъни, като мечките“. Ново чудо! Ние все пак не се стърпяхме и отидохме. В паметта ми е останал само синият цвят на колата. Най-отпред имаше едно плоско стъкло, сложено да не им духа вятър.

Но от всички чудеса най-голямото, с което впрочем и най-рано се сблъсках, беше книгата. Това беше един сборник с български народни песни. Имаше и сръбски песни и, навярно, и поезии от Ботев, Славейков, Каравелов и други. От двата края на книгата бяха откъснати листа, вероятно за свиване на цигари. На формат беше малка, но много дебела. Сигурно някога е била подвързана, защото колите ѝ бяха съшити като за подвързия. Разбира се, за всичко това се сетих по-късно, когато вече тая книга се беше изгубила, за което много съжалявам.

Почти всяка вечер мама, след като ни настанеше да спим, откачаше лампата от стената, поставяше я на единствения стол, взимаше книгата, коленичеше на земята и започваше да я чете. Мама четеше много особено, почти сричаше. Не четеше, а сякаш пееше. Така продължи да чете до края на живота си. Тогава аз много обичах да я слушам, макар че от това четене не всичко разбирах. Не ми беше ясно и друго — как мама измисля такива интересни приказки, като гледа в тая грозна, пък и страшна книга. Казвам „страшна“, защото в нея имаше няколко човешки глави — портрети с едни такива много страшни мустаци. Особено се плашех от един, който беше в средата на книгата. Аз не я пипах, но когато мама я прелистваше, съм го виждал как се блещи. Един ден реших — страх, не страх — да го скъсам. Сега му беше времето — докато не се е върнала мама. Набрах кураж и миг след това страшният мустакерчо напълни шепата ми, смачкан на топка. Смачках го, защото още ме беше страх. Затова и веднага го натъпках между шкафа и стената. Много по-късно, когато разбрах, че на тоя свят имало и поети, бях почти уверен, че съм ликвидирал не друг, а народния поет Иван Вазов.

Скоро след този случай станах ученик. Започнах да се уча на плоча, както всички деца по това време. Плочата ми купиха на вехто. В единия край беше пропукана. Лицето и редовете бяха издраскани. Вероятно бившият ѝ собственик бе драскал по нея с чорапена кука, вместо с калем. Много я мразех и я дочупих, като на връщане от училище я прехвърлях през долчинките.

Във второ и трето отделение мама ми даде пари да се абонирам за „Светулка“. Горката мама! Първият абонамент го изкопчих с едно ведро сълзи, а за втория мама бе приготвила парите предварително. Четяхме и препрочитяхме книжките и тя, и аз.

Веднъж учителката във второ отделение ни предложи да се запишем за една много интересна книжка. Записах се само аз. След две седмици учителката ми я пусна в ръцете, както си седях на стъпалата пред училището, без дори да ми продума. Вероятно не е искала да ме вдига от мястото ми. А книгата като книжка ли беше?!... Далеч от тук имало далечен свят, където живеели странни хора. Хранели се само с риба, а къщите си правели от лед. Просто да не повярва човек!

ПРЕСЕЛВАНЕ В БУРГАС (1924 Г.)

През лятото на 1924 година се преселихме в Бургас. Сигурно по-нататък ще се върна върху това важно за семейството ми и за мен събитие, но сега искам да продължа разказа си за книгата. Първата книга, която придобих след ескимоската, купихме с мои пари, спечелени и спестени, като продавах сутрин преди училище вестник „Бургаски фар“. Колко беше хубаво в книжарницата, когато един ден отидохме с брат ми Димитър да си изберем първата книжка! Там беше топло и светло. Електричеството току-що беше започнало да се провира в центъра на града, най-вече по главната улица. Книжарят, като човек, който разбира и обича работата си, ме посъветва да взема една книга. Взе ми парите и ми я пъкна в ръцете. Ударихме бегом до дома. Сложихме я на масата. Мама донесе лампата, сложи и нея на масата и я запали. На един дъх изчетохме цялата книжка. Беше чудната приказка за непобедимия, силен и добър Херкулес. Врекохме се да събираме пари и да си купуваме и други такива книжки. Втората книжка, с помощта на книжаря, се случи „Смелите моряци“. Тя сякаш ни омагьоса. Как усещаше книжарят какви книги да ни продава?!

НАШИЯТ КВАРТАЛ

Още от Трипесковци знаехме от мама, че тати бил струпал една къщичка в Бургас. От тогавашния ни бургаски двор започваха лозята. Точно там по-късно направиха фабриката за моливи, а още по-късно построиха и новата телефонна централа. За нас тримата — за мен, средният ми брат Димитър и най-малкия ми брат Цвятко, който едва започваше петата си година, животът тук мина в труд, вече без място и време за волни игри. Сякаш изведнъж пораснахме.

Още с пристигането ни в Бургас нашият баща ни „повлече“ след себе си, както често се изразяваше мама. И ние, вместо да се катерим по дърветата, започнахме да се качваме по строителните скелета. Вместо да свличаме повет от сливите и трънаците, опъвахме въжето на скрипеца заедно с пълната с вар кофа.

Накратко — тъй отминаха ранните ни юношески години: лятно време по строежите, зиме — на училище и работа: поправка на дървени ръчни колички, собственост на ремизата. Дотолкова, доколкото можеше да се краде от нужното за учение време.

Нямам намерение да придавам на настоящите записки вид на личен дневник, но ми се струва, че ще трябва да отбелязвам по някоя и друга дата. Днес, преди да започна да пиша, поставих дата 01.01.1982 г. А вчера, като почиствах библиотеката си за Нова година, видях, че за последен път съм писал в тетрадката си на 20.12.1979 г. Че кога се изминаха покрай мен и през мен тези две въжишки години! Полюбопитствувах да разбера кога съм направил първото записване — 12.04.1970 г., и разбрах, че времето бързо и безвъзвратно минава. Трябва отново да се заема с моите записки.

Отначало мислех, че не е необходимо да пиша за нашия двор, за квартала и за някои от неговите хора. Но сега виждам, че ще трябва да кажа нещо и за това. Още повече, че нашите писатели, особено мемоаристите (без ни най-малко да се смятам за такъв), са длъжници на Бургас и на тогавашните и сегашни жители на този пристанищен град. Не само писателите, но и много други са длъжници на града. Във връзка с това искам да спомена следната история:

През 1964 г. при едно свое посещение в Бургас Пенчо Кубадински, тогава министър на транспорта, направи среща с бюрата на окръжния комитет на БКП. По това време аз бях заместник-началник на управление „Воден транспорт“. На тази среща той в непринуден разговор запита бургаските управници:

— Бихте ли могли да ми кажете с какво се отличава вашият град от другите градове на страната?

Последваха неясни, несигурни отговори:

— С нефтохимическия завод.

— Но такъв започна да се строи и в Плевен.

— С добива на медна руда.

— Но къде повече имат такъв добив в Пловдив, Кърджали, Елисейна.

— С вагоностроителния завод.

— Че в Дряново няма ли такъв?!... Вашият град е преди всичко морски град с корабоплаване, с риболов, но най-вече вие имате пристанище, за което, както виждам, никой не подозира дори, че съществува. Запомнете добре: това е вашата отлика от другите градове и това е най-голямото ваше задължение, ако искате да помогнете в строителството на нашата страна!

В Бургас дворът ни, заедно с къщата, се състоеше от 171 квадратни метра. Къщата заемаше повече от 45 кв. метра. Вътре имаше едно антрене, правено впоследствие от баща ми, една стая, отстояща само на 50 сантиметра над земята, а под нея имаше изба, дълбока един метър. По-късно я удълбочихме до 1,80 метра, като ние, децата, през деня след училище я подкопавахме, а вечерта тати метър по метър я подзиждаше. По-нататък следваха три стаички със земен под, а небето прозираше през керемидите. Ние се шегувахме, но и се гордеехме, че нашата къща приличала на влак: антрето беше скарата, голямата стая — локомотивът, а трите стаички — вагоните. В голямата стая (локомотива), която беше три на пет метра, се влизаше през първия „вагон“, а в трите „вагона“ направо от двора. Студеният зимен североизточен вятър така подвяваше под и през вратите, че колкото и да тлееше плочата на „циганската“ печка, ледът не слизаше от стените и от единственото ни столче. В двора имаше един трап „ковия“ за

гасене на вар и два външни клозета. Имаше и две праскови, една черешка, една дюля и три асмички. И кой знае защо, на самата източна ограда имаше една черница, която растеше най-бързо. Освен това мама сееше боб, няколко домата и много, много цветя, от които и три храста рози. На всичко отгоре имаше и една купа сено. Общината ни отпусна пет декара място, на което си посадихме лозе, както мнозина други в местността Мадика. За обработването му, освен нашите човешки сили, помагаше и магарето, което бяхме настанили в последния „ж.п. вагон“. Такива бяха тогава и другите къщи и махали. Дори ще си позволя да кажа, че обитателите им бяха по-притеснени и от нас, освен тези пристанищни работници, които бяха каруцари. За коня и каруцата трябваше да има и дом, и плевня.

Нашето кварталче, което опираше до самите крайградски лозя, беше крайна част от големия квартал на Коджакафалията. Някакъв богаташ нараздал почти безплатно земята си, най-вече на пристанищните работници. Много ми се иска да кажа по няколко думи и за съседите ни. Почти всички работеха на пристанището и оттам идваше тяхното основно препитание. Казвам основно, защото в пристанището обикновено нямаше постоянна работа, нито пък по начало работата беше достатъчна за всички. Не би било безинтересно някой да се заеме да напише труд за това, как бургаската управа би съчетала работата на тези хора в пристанището със селската работа, и то предимно с лозарството. По моему това би била една много остроумна работа, осигуряваща добри условия за тези хора, както от държавата чрез пристанището, така и от собствениците (чорбаджиите) на лозята. В общи линии това би било организирано така: в зависимост от обема на работа в пристанището за определен период от време, най-много седмица, всеки работник да знае кога трябва да отиде на работа в пристанището. В действителност се работеше така: започваш работа и работиш до завършването на обработката на даден кораб. Така седмиците преминаваха в работа, но по-често, особено през лятото, и без работа. През останалите неработни дни всеки мислеше за себе си, как да се сговори с някой друг да свършат някоя друга работа. Тези, които имаха коне (каруцарите), оряха чуждите лозя или носеха вода за разтвора и същевременно пръскаха лозята против переноспората. А тези, които нямаха коне, режиха, копаеха или пръскаха лозята.

Родителите ни живееха заедно. Често си помагаха я с услуга, я с дребни заеми за хляб и други подобни. Понякога се събираха да отпразнуват някакво събитие или черковен празник. Почти нямаше случай на влошени отношения между жителите на квартала, с изключение на припламващите понякога моментни свади между жените, когато наливаха вода от общата и единствена в квартала чешма. По това време в Бургас нямаше достатъчно вода, затова чешмите се пускаха вечер за шест часа и чак през ден за 8 часа. Все пак трябва да подчертая, че този график се спазваше най-стриктно и зиме, и лете. Кварталът ни се населяваше предимно от тракийски бежанци. Баща ми беше попаднал сред тях съвсем случайно. През 1925 г. на два пъти придойдоха и македонци. Кварталът набъбна. Набъбнаха и безработните. Набъбнаха и бедните къщички. Мъжете и особено жените им се хванаха храбро за работа. Жените навлязоха в лозята на чорбаджиите като копачки. Тук бяха със семействата си и бежанците от Тракия — Стефан пъдаря с два коня и каруца, двамата баджанаци Никола Абаджията и Атанас Джомбата с по един кон и каруца, едно съвсем тихо гръцко семейство, чийто баща бе бръснар. По-нагоре — две роднински арменски семейства, многодетни и много шумни, бяха чешмеджии. До тях едно семейство прие за зет млад свещеник. До него беше двуетажната къща на двамата братя Апостолови, пристанищни работници. Зад нашата къща бе залепена къщата на две сестри от Клисурса. Мъжете им бяха кротки пристанищни работници, но при всяка пратка се връщаха смъртно пияни. Жените им, всяка за себе си, след като настаняха мъжете си да легнат, първата им работа беше да пребарат джобовете им и да приберат това, което беше останало. Иначе не би могло и да бъде. Имаха по две-три деца и немощни майка и баща. До тях беше къщата на бай Христо Мавродиев, също с две деца и стари родители. И той имаше кон с каруца. До тях на мой съученик баща му бе купил къщичка за поостаналата му дъщеря и скоро я ожениха за още по-възрастен магазинер на кооперативен продоволствен магазин. До тях, почти до шосето за Айтос, бе двуетажната къща на бай Илиа Ямболията, на всеки етаж с по стая и антре. Бай Илиа бе пълен, тромав човек. Работеше като хамалин на пристанището. Беше много силен, макар и непохватен. Не друг, а той внасял във вагоните колети, бурета, сандъци и бали, тежащи по двеста-триста килограма. Той също имаше лозе в

Мадика, непосредствено до нашето. Отглеждаше и безброй кокошки, но не в лозето. Беше си направил приспособления на ръкавите, на крачолите, че и на обувките, та като влезеше на работа в корабен хамбар или в пристанищен склад, вечер излизаше с по няколко кила жито или царевица. Кокошките го познаваха отдалече и, тичайки, го посрещаха. До Ямболията, до самото шосе за Айтос, беше къщата на бай Боню, немощен човек, наш съсед и по лозе. Лозето си обработваше бавно, бавно. Едва успяваше със също толкова слабо конче да подрежда единственото си лозенце, което бе едничкото му препитание. Жена му бе продавачка на кисело мляко, с което снабдяваше квартала. Над бай Боню беше къщата на ковача, който имаше двама сина, наши връстници — Яни и Коста. По-късно, когато с брат ми Димитър бяхме на работа в Созопол, Коста дойде с един приятел да се видим и да ни каже, че заминава за Испания. Ние помислихме, че се шегува, но той действително замина. Не се върна и не се разбра какво стана с него.

По-надолу по шосето някакъв лозар — Корадов, непрокопсан син на богаташ, вдигна голяма триетажна къща — отдолу хамбар за зърнени храни, а горе етаж и половина за живеене. По-късно външната мазилка направи баща ми с братчетата ми Димитър и Цвятко. Брат ми Димитър има снимка как и тримата работят по външната фасада на къщата. Въпросният непрокопсаник после си взе лека жена от хотел, но тя се оказа много сваятна. Роди му и му отгледа две чудесни момчета. От долната страна на улица „Сан Стефано“ ние, децата, имахме и други приятели. Бащите им обаче не дружаха с нашите родители. Те бяха началник на пощата, бивш учител, някакъв пенсионер, един земемер и други.

На север, между нас и Ямболията, бе къщата на Александър Вълканов. Двуетажна къщичка, неизмазана и неугледна. Бай Александър също работеше в пристанището. Беше тих и услужлив човек. Имаше пет деца — момичета. По това време най-малкото беше на годинка. Същото това момиченце след тридесетина години стана съпруга на началника на управление „Воден транспорт“ Станко Стоилов. Тогава ние малко знаехме за живота на възрастните, но останахме много изненадани, когато научихме, че бай Сашо е запрял заедно с други другари на остров Света Анастасия. Още по-изненадани бяхме, когато научихме, че бай Сашо и другарите му вързали стражарите си и с лодка избягали от острова. По-късно

ореолът на бай Сашо стигна неизмеримата си и недостижима връхна точка в детските ни души, когато възрастните тайнствено и със задоволство си шепнеха един на друг: „Александър се обадил от Русия“. Ще спомена тук само, че бай Сашо не се завърна. Там починал. Жена му изгледа децата си, като кърпеше чували в пристанищните складове. Какво ти изгледа? От петях деца трите умряха, още преди да достигнат юношеска възраст.

Най-отгоре, досами моливената фабрика, бе къщата на директора на мъжката гимназия Димитър Цвятков. Той се бе женил втори път. Първата му жена бе умряла. Имаше две деца от нея — момиче и момче, а от втората — момиче. Ние не обичахме жена му, защото мислехме, че тя не се грижи за заварените деца, а те бяха добри. Този човек, макар и директор на гимназия, при това чудесен преподавател по математика, не преживяваше кой знае колко по-добре от нас. Синът му Стефан често идваше у нас. Той бе връстник на по-малкия ми брат Цвятко. Знаеше много приказки и умееше добре да ги разказва. Винаги бе със скъсани чорапи, та понякога мама му ги закърпваше.

Аз вече споменах, че голяма част от времето ни за учене отиваше в помощ на родителите ни, но намирахме и не малко време за игри. Най-много обичахме да си правим звезди — хвърчила. За тая забавна игра много ни помагаше ежедневният морски бриз. Пускахме ги денем и вечер, до затихването на следобедния бриз. И не само ние, но и децата из целия град. Мнозина се бяхме изхитрили дори вечер да ги издигаме със запалени фенерчета. Истински небесни, но подвижни звезди. Красота и гордост! Не всеки умееше да прави това. За това пък някои от друг квартал умееха и често успяваха да ни крадат звездите, и то тогава, когато те биваха във въздуха. Хей така, пред нас. Играехме устремно, без разлика между момчета и момичета.

В нашето кварталче пред очите ни построиха и пуснаха моливната фабрика. Тя започна да опушва квартала, къщите ни, самите нас. Но тогава никой не обръщаше внимание.

Няма да сбъркам, ако кажа, че нашето кварталче, заедно с квартала на Коджакафалията даваха тогава облик на пристанищния град. Що се отнася до мен, едно от нещата, които ме тласнаха по-късно към морето, е и фактът, че почти всички жители на квартала бяха задължени да се абонират за списание „Народен морски сговор“. Повечето от хората не го четяха. Използваха го за обвивна хартия. Но

аз го имах под ръка и с негова помощ можех да „надникна“ в чудесата на морето.

МОРЕТО. ПЪРВИ СРЕЩИ С НЕГО

С морето, макар и символично, фактически се срещнах още на Балкана. Влак видях за пръв път, когато отидохме на гарата в Габрово, за да се преселим в Бургас. Но морето бях усетил по-рано, когато получихме колет с прясно солена черноморска риба — паламуд. Това беше риба, а не моите мренки! За пръв път, обаче, непосредствено видях морето, когато излязох на пътя за Айтос да търся паша за козичката, която си бяхме довели от Трипесковци. Морето беше светлосиньо и пълно с патици, много патици. Нямаше кой да ми каже, че това не са патици, а следобедни морски вълни.

Видях по-отблизо морето чак от вълнолома на пристанището. Тогава голяма част от градските жители правеше неделните си разходки на пристанището и по вълнолома. Морето беше слабо развълнувано. Вълните се разбиваха о вълнолома, като ту тук, ту там изскачаха ту по-малки, ту по-големи фонтанчета, които стряскаха минавачите и ги караха да минават на прибежки. Порази ме не само морето, но и каменната стена на вълнолома, от която изскачаха гейзерни откоси. Пристанището тогава беше пусто, така и не видяхме какво нещо е параход.

Мина зимата, дойде великденската ваканция. Цялото ни семейство, заедно със семейството на Баю Начев, един от многото мои братовчеди, който беше дошъл също на работа в Бургас, отидохме един ден на пристанището. Баща ми и братовчед ми спазариха една лодка да ни откара до Ченгене скеля.

Още тръгнаха, не тръгнаха, нещо ме зачовърка да помоля лодкаря за едното от двете гребла. Той с готовност ми го отстъпи. За пръв път хващах гребло, но скоро го накарах да бъде послушно в ръцете ми. Така гребяхме почти през целия път — аз от едната страна на лодката, а лодкарят от другата. Пристигнахме благополучно. Баща ми и братовчед ми отидоха до село Росен. Бяха се научили, че там има прасета за продан. Върнаха се с празни ръце. Денят вече преваляше. Бързо се настанихме в лодката и поехме по обратния път, но сега

морето беше друго. Скоро се появиха ония „патици“ по него. Вятърът се засили. В лодката завлизаха плиски вода. Лодкарят мина на кърмилото, а аз и братовчед ми — на греблата. Мама и буля заболяха от морска болест.

Уплашени, вървахме, макар и бавно. След безкрайно дълго време и голяма уплаха, най-после влязохме под защитата на вълнолома. От гребането седалката ми бе протрила кожата, но всичко това бе така хубаво, така мамещо! От него ден аз, брат ми и някои приятели от махалата започнахме от време на време, след свечеряване, да крадем лодки и да излизаме дори зад вълнолома. Колко неизвестности и страх криеше морето в нощта! Крадахме, но честно. При напускане на лодката, която завързвахме на същото място, откъдето я вземахме, оставяхме на задната пейка по четири–пет лева за непознатия лодкар.

МОРЕТО ЗАМРЪЗВА (1928 Г.)

Морето бе започнало да навлиза в мен. През есента на 1928 г. постъпих в Бургаската гимназия. Зимата на 1928 — 1929 г. се оказа много сурова и свари хората неподготвени — нито с дърва, нито с облекло, нито с храна. Мен също ме свари неподготвен — изкарах я без шинел. Един ден едва не загубих раковината на дясното си ухо, докато се връщах от училище. Така замръзна, че за малко да се отчупи. Като се затопли, цялото ми ухо се удвои. После, след ден-два се нормализира.

Към десети февруари морето изведнъж замръзна, чак до хоризонта. Аз сам, макар и без шинел, почти всеки ден след училище замръквах в пристанището — на кея, на вълнолома. Силата на природната стихия ме бе поразила. Освен гладкия лед в басейна на пристанището и натрупаните един върху друг ледени блокове пред входа му, там ставаха къде по-интересни неща.

Малкият влекач с голямото име „Васил Левски“ лежеше на кея, скован от леда. Изведнъж зад надстройката му изпука пушка и един синьо-бял лебед, правейки разни фокуси във въздуха, се строполи върху леда на тридесетина крачки от влекача. Ловецът с пушката и неколцина моряци изскочиха на задната палуба. Спуснаха от борда на „Левски“ малка въжена стълбичка с дървени стъпала. Един от моряците, тънък, висок и кокалест, се спусна на леда. Затаих дъх. Ставаше наистина интересно. Морякът с предпазливи стъпки, повече за да не се подхлъзне, отколкото за да не потъне, тръгна по леда към птицата. И тъкмо да я настигне, ранената птица зацапа с крака и с покосено крило по леда. Спря се на стотина крачки от влекача. Морякът се поозърна към корабчето. От там му извикаха да се връща, но пляквата видимо си струваше риска и той продължи да я преследва. Така с още няколко подбъгвания птицата изведе човека по заледения пристанищен басейн чак до външния фар на пристанището. Там, сред натрупаните ледени блокове, морякът настигна птицата и, с нея в ръце, тръгна обратно към влекача. Когато най-после дойде до кораба, го

видях. По лицето му струеше пот. Навярно не от товара, а от обзелия го накрая страх. Страх, страх, но все пак това се казва МОРЯК!

Когато по-късно постъпих на работа направо от Морското училище като помощник–капитан на влекача „Раковски“, негов капитан се оказа не друг, а точно гонещият лебеда моряк, Стамат Михайлов от Севсемет. Той вече беше станал корабоначалник.

След лебеда вниманието ми бе привлечено от група хора на вълнолома. Те ръкомахаха и гледаха устремено към морето. Какво ли пък ставаше сега в морето? Бързо се покачих по замръзналите стъпала на каменната стълба и, едва стъпил върху каменното платно на вълнолома, видях два парахода. Бяха някъде зад линията на остров Света Анастасия. Единият бе по-навътре и по на север, към Анхиало. Другият бе по-наблизо, към носа на Атия. И двата бяха с носове, насочени към входа на пристанището. Първият стоеше на едно място. Вторият бавно се изтегляше на заден ход. Още не бе спрял да се изтегля, когато първият, набрал скорост, мина покрай него и, като разярен бик, връхлетя върху неразчупения лед. Не след много се чу тътен на тръпнещо желязо. Корабът се вряза в леда и запря. Свирна три пъти и даде заден ход. Вторият кораб вече бе променил хода си напред и занабира скорост. Сега той мина покрай първия и на свой ред се вряза в леда. Това беше българският параход „Цар Фердинанд“, а другия не познавах. Борейки се последователно с леда, след два часа параходите стигнаха линията на входните фарове. Пръв в басейна влезе непознатият. „Цар Фердинанд“ веднага довтаса след него. Двамата, всеки за себе си, зачупиха гладкия, десет-петнадесет сантиметров лед в басейна. След още час и двете туловища се залепиха на кея. Тръгнах си с мисълта: такова нещо, такава борба, такава майсторство, такава смелост не на всеки би могло да се случи да види!

На следващия ден, неделя, едва ли не по тъмно се озовах на пристанището. Още от главната улица чух свирката на крайбрежния параход „Евдокия“. След половин час тръгваше. Затичах се натам. „Евдокия“, възползвала се от начупения вчера лед, бе решила да тръгне за Варна. С усилие се отдели от кея и обърна нос към входните фарове. Без особен труд се промъкна през парчетата на отново замръзналия лед. Но когато опря във външната ледена бариера, спря. Командването ѝ обаче не се отказа. Много по-късно, като анализирах моето (предстоящо) даване в Созопол, бях повече от сигурен, че

екипажът на „Евдокия“ бързаше за Варна не за друго, а защото там бяха техните семейства, техните близки и приятели и защото винаги е по-приятно да чакаш оправянето на времето в своето пристанище. За всичко това си струваше да влезеш в схватка с леда или със стихията на вятъра и морето.

Сега „Евдокия“ даде заден ход, после преден, пак заден и така, докато не обърна кърмата си към сбитите ледени камари. На заден ход бавно, бавно занавлиза в натрупаните ледени блокове. Борбата сигурно беше страшна, защото по ледената полоса „Евдокия“ оставяше „кървава“ следа — ледът изтриваше подводната боя на нейния стоманен корпус.

След цели четиринадесет години тая забравена, неосъзната и дълбоко съхранена в подсъзнанието ми „кървава“ дيريا изникна отново спонтанно в мен при една подобна ситуация, а именно:

Следващата не по-малко сурова зима беше зимата на 1941 — 1942 г., когато аз бях вече капитан на влекача „Раковски“. Сковаха се реките, сковаха се и пътищата. Дълбок сняг затрупа земята. Замръзна пак и морето. Замръзнали бяха и душите на хората. Далече на изток, по съветската земя бушуваше най-голямата, най-страшната, най-кървавата война. А у нас от десет месеца безчинстваха войските на Третия райх, подпомагани от нашето фашистко правителство. Магазините се опразниха. Започна да се чувства недостиг на хранителни продукти, на горива, на автомобилни гуми и какво ли още не. На всичко отгоре и този студ, този сняг, това замръзнало море! И един ден Созопол осъмна без хляб. Брашното се бе свършило, а единственият път между Бургас и Созопол бе затрупан с дебел, непроходим сняг. Кой знае как подушна и Южнякът. Подушна и поразмърда ледените блокове в залива. И някой се сетил за нашия „Раковски“, на който вече бях станал капитан. Натоварихме пет тона брашно на палубата. После с голям зор, в продължение на повече от три часа, разбутвайки ледените блокове, се добрахме до входния фар на пристанище Созопол. Добрахме се, но и запряхме. Допълнително натрупаните от Южняка ледени блокове в пристанището правеха невъзможно влизането. Брегът пред пристанищното управление почерня от посрещачи — хората чакаха с нетърпение за насъщния. Направих два–три опита да разбия леда, но

безуспешно. И тогава си спомних някогашната „кървава“ диря на „Евдокия“. Започнах маневра да обърна кърмата на „Раковски“ срещу натрупания лед. Когато почти завършвах маневрата, от брега се чу сърцераздирателен стон на отчаяние. Хората бяха помислили, че си отивам. А после, когато корабният винт заработи с „пълен назад“ и започна да подмива парчетата лед и да ги изтласква покрай корпуса на „Раковски“, като заедно с това го въвлечаше в ледената маса, от брега най-неочаквано се понесе възторжено българско „ура!“. Половин час по-късно, след като почти застанахме на кея, петте тона брашно бяха светкавично разтоварени и отнесени върху самарите на созополските магарета направо във фурната.

И така, на другия ден, понеделник, отново рано–рано осъмнах на кея в Бургас. Поради студа бяха ни разпуснали от училище. В басейна на пристанището по леда имаше замръзнали патици. Както си легнали вечерта, така си и замръзнали. Горките патици! Безсърдечни и зли момчета, че и възрастни, ги замеряха с камъни. Те пърхаха уплашено с криле. Някои все пак успяваха да се отскубнат от леда. Останалите нещастници все се намираше някой да ги улучи смъртоносно. И то напразно. Кой би се спуснал на леда да ги вземе? Зяпайки и съжالياвайки патиците, неусетно стигнах до влекача „Левски“. На палубата му — много мъже в ловна форма и с пушки на ръце. Капитанът му вече беше излязъл на мостика. След малко корабчето се отдели от кея, използвайки обстоятелството, че разчупеният от големите кораби лед не се бе сковал здраво. „Левски“ зави и направи голяма дъга в басейна. Зад него се откриваше черната паст на водата. В нея започнаха да кацат патици. Много патици, цели орляци. Отзад прииждаха нови, а първите се преместваха напред, зад корабчето, защото разделеният лед бързаше да се скупчи отново. И тогава настъпи една птицебойна, която ме отврати от хората. Ловците стреляха и убиваха по 10 — 15 патици наведнъж. А патиците прииждат ли, прииждат, и кацат в топлата съживителна вода, сякаш не чуват гърмежите. „Левски“ затвори кръга и с бавен ход влезе в следата на разбития лед.

Птицебойната престана. Сега ловци и моряци, наведени зад борда, събираха мъртвите или смъртно ранени патици. Имаше също

така хора, които, увлечени от величието на тая замръзнала пустиня, тръгнаха по леда направо от плажа до остров Света Анастасия. И все се случваше някой да не се върне. Но на другия ден пак се явяваха „морски откриватели“. Аз към такава рискована постъпка дори не почувствах влечение. Много пъти съм се чудил, как не съм се включил тогава в числото на тези безумци. Впоследствие съм се решавал един-два пъти на къде по-големи, е, да речем, донякъде оправдани рискове.

Така или иначе, аз тогава не знаех и не можех да зная, че тези дни съм направил първата си неосъзната крачка към морето. Всичко, в крайна сметка, не остана невъзнаградено. Един ден учителят ни по български, старият и винаги намръщен, а понякога и пийнал Стефан Марков, ни даде за домашно да напишем съчинение „Замръзналото море“. След седмица господин Марков влезе в клас с домашните ни тетрадки под ръка. Постава тетрадките на катедрата и хвърли изпитателен поглед върху нас. Ние зачакахме умърлушено. После той строго каза:

— Баев да излезе пред класа.

Той извади моята тетрадка по български език. Аз изтръпнах. Учителят не само, че попийваше, но и побийваше. Подаде ми тетрадката и каза:

— Днес Баев ще ни прочете домашното си съчинение на тема „Морето замръзна“. То е написано най-художествено от всички ваши работи.

В СОЗОПОЛ, НА ОСТРОВ СВЕТИ ИВАН (1930 Г.)

Същата година, не си спомням точно как, ми бе попаднало целогодишно издание на някакво научно списание за средношколци от 1895 година. Списанието ми допадна много. Засягаха се преди всичко въпроси по математика, физика, астрономия, че дори и по история, която тогава аз никак не обичах. В две последователни книжки бе поместен обширен материал за Мохамед, който силно ме заинтригува. Скоро учителят ни по история Войников потърси ученик, желаещ да направи реферат за Мохамед. Аз, без много да се замислям, скочих с вдигната ръка. Класът се слиса. Не по-малко се слиса и самият Войников. Как няма да се изненада, когато аз, един от най-силните ученици по успех в класа, по история едва се мъкнех от срок в срок, кога с тройка, кога с четворка, а понякога през срока получавах и двойки. Така или иначе, за мен цялата коледна ваканция мина в две неща: писане на въпросния реферат и преписване на стенографски на „Скъперникът“ от Молиер.

Същата зима, вечер, когато времето беше тихо и нямаше вятър, който да гаси газовата лампа, излизах на двора с лампата, списанието и един бинокъл, който бог знае как ми бе попаднал. Разтварях списанието там, където се обясняваха съзвездията и започвах да ги търся с бинокъла. В тази работа, обаче, не ми провървя. Мъчно схващах къде са разните пегасовци, касиопеи, хидри, дракони и още какви ли не страхотии и зверове. А и баща ми негодуваше. Синът му се занимавал с празни работи. Докладът за Мохамед също не мина кой знае колко блестящо.

Завърши и тая учебна година. Баща ми по това време беше зает с направата на канализацията и бетонната настилка в избата на току-що построеното Рибарско училище в Созопол. Стана дума и за нас с брат ми Димитър. Работата там, според баща ми, била и за нас. Щели да се пробиват дупки в скалите, за да ги взривяваме с динамит. Е, щяло да има и по-голям зор понякога, но иначе не можело. Два-три дни преди края на учебната година баща ми ми обясни кой ден да се кача на любимата ми „Евдокия“ за Созопол. Там двама ученика от рибарското

училище ще дойдат с лодка до парахода да ме вземат. Аз малко се страхувах, че сам няма да се справя с билета и други подробности, но си премълчах. Нали вече бях голям. Впрочем не помня това чувство и по-рано да ми е липсвало.

Тогава пътувах с кораб за първи път. Времето се случи чудесно. Созопол още от далеч ме стъписа със своето разположение и потопеност в морето. Изглеждаше толкова близо и толкова далечен, чак зад морето. Чуден, неповторим мираж. „Евдокия“ хвърли котва въвн от басейна на пристанището. Лодка, карана от двама моряци, дойде специално за мен. Запознахме се. Островът ме омая с отвесните си, причудливи скали, със синьо изумрудените си води и с все още далечния за мен загадъчен, размахващ огнени криле фар, разположен на остров Свети Иван. Така ме вълнуваха тези огнени криле, че вечер мъчно заспивах, като ги гледах от леглото си как проблясват в стъклата на прозореца.

С единия от двамата ми посрещачи от Рибарското училище, Марко Марковски от Перушица, силно се сдружихме, главно по негова воля. Той ме донаучи да греба, запозна ме с града, а вечер се качвахме на най-горната тераса на училището. От там той ми показваше отделните звезди и съзвездия. Тук, а не от списанието, научих много от тях. Научих и легендите за тях. И все пак, какъвто и звездоброец да бях станал под вещото ръководство на моя Вергилий, всеки път, щом надигнехме глави към звездното небе и се заглеждахме в някое съзвездие, аз усещах тръпки да лаят по гърба ми. Не е така лесно да застанеш на върха на кула, издигаща се на двадесет и осем метра над морето и под тъмния небесен купол да те погълне мировата тишина и да слушаш: „Ето, там е конят на Пегас. Между него и Малката мечка виждаш ли Дракона? А ето и короната с надвесената над нея глава на небесната змия, готова да клъвне ръката на Херкулес, ако той само посегне към короната“. Понякога, докато се разхождахме по небето сред мечки, риби, зверове, хора, близнаци, стрелци, водолеи и какви ли още не, откъм югоизток се задаваха нощните ходови светлини на някой кораб. Майчице мила, само да не ти липсва фантазия! Тръгваш на околосветско плаване, виждаш чужди, непознати земи. Обикаляш Земята и на север, и на юг, и на изток, и на запад!... С приближаването си корабът се превръща в средновековна крепост, тайнствена, загадъчна... и на всичко това отгоре — да плаваш!

По средата на лятото моят приятел ми подари една моряшка фуражка, без козирка, с черна панделка. Само дето ѝ липсваше златен надпис на панделката. После, когато се прибрах в Бургас и започнах новата учебна година, в махалата бях постоянно с нея. Понякога се улавях, че съм тръгнал с нея на училище, та ставаше нужда да се връщам от път.

В Созопол най-после се утвърдих по моему, като истински плувец. Вече съвсем свободно плувах по гърди, странично, на гръб, далдисвах под вода, но най-много обичах моряшката с последователно вадене ту едната, ту другата ръка. Казвахме му тогава „на колаве“. За съвременни стилове в плаването аз и тези около мен не бяхме дори чували.

По средата дойде и брат ми Димитър. Една вечер, като се връщахме от Созопол, видяхме, вече в тъмното, няколко ученика от Рибарското училище, наобиколили двама полуголи младежи, явно чужденци. Разговор поради езикови бариери не се получаваше, но аз с моя полугодишен ученически немски език, макар и трудно, разбрах, че идвали от Австрия. Пътували по Дунава и щели да продължат до Триест, като по този начин ще обиколят балканския полуостров с русалка по река и море. Вечерта не можах да заспя, въпреки умората от изтеклия трудов ден. Виж ти, колко лесно било да стане човек моряк! С нищо и никаква черупчица, която я има, я няма четиридесет килограма, обикалят света. Не минаха много години, и аз на собствения си гръб изпитах колко лесно се става моряк.

ПОСТЪПВАНЕ В МОРСКО УЧИЛИЩЕ

За морето фактически бях узрял, но някак си по детски, по юношески. Да се посветя на морето не знаех как. А и созополският ми приятел не ме посъветва да стана рибар. Е, имало и друго училище във Варна, но там мъчно, много мъчно се постъпвало. С голям конкурс.

Лятото свърши. Свърши и нашата работа в Созопол. С това свърши и животът ни на острова, който, макар и свързан с непосилен физически труд, беше чудесен с романтиката си. Започнах шестия клас на гимназията. Дойде коледната ваканция и аз реших: никаква гимназия. За какво ми е? Да следвам в София — няма как. Бяхме три момчета, а парите и така не достигаха. Ще опитам в някое техническо училище, но кое — още не знаех. В Бургас до нас имаше едно такова училище, но оттам излизаха с третокласно образование. Тогава за какво бях загубил три години в гимназията? И ето тук дойде случайността, за която вече споменах. В гимназията имах един съученик от Анхиало — Борис Печев. Един ден, като се поразговорихме двамата, той разбра, че аз ще напускам гимназията, и просто ми се откри:

— Виж какво, аз също ще напусна. Миналата година кандидатствах в Морското училище. Ще опитам и сега. Защо ти също не опиташ?

Това определи съдбата ми. До Варна отидох с един раздрънкан открит седемместен автомобил. Минахме през Айтос и Провадия. По-пряк път за Варна по това време нямаше. Във Варна отивах за пръв път. Спах няколко нощи в някаква барачка под наем, но парите свършиха. Те и колко ли бяха! Последните две-три нощи прекарах на открито в Морската градина. Бях се вече отчаял да чакам за резултата от конкурса, и реших да си тръгна. Но на главната улица срещнах Станко Казаков, също кандидат, който ми каза, че прочел моето име в списъка на приетите. Отидох и се уверих — бях в първата петорка. Името на Борис Печев беше малко по-надолу. На другия ден, от щастливи, по-щастливи, отплавахме, вече като моряци, да си вземем вещите, той — за Анхиало (Поморие), а аз — за Бургас с „Евдокия“.

ЕДИНИЧНО ОБУЧЕНИЕ (1931 Г.)

И така, на 12 август 1931 г., в двора на 8–ми пехотен полк, където се помещаваше Морското училище по онова време, си скатахме ученическите куртки и панталони и навлякохме съвсем нови моряшки робошки от син док. Дадоха ни и летни фуражки, но още без ленти. След ден–два ни дадоха и по една пушка. Започнаха единичните обучения. Ученията се водеха на плаца, в съседство с казармата в североизточна посока към отводния предпазен канал. Днес там има цял жилищен квартал.

За първите дни в училището искам да се спра на два–три основни въпроса, в които се боя, че ще преплета и по–късни събития:

- първо, за битовите условия
- второ, за първите ни командири
- трето, за другарите ми — съвипускници.

Настаниха ни в едното от двете спални помещения, източното към пътя. И то в половината към прозорците. В другата половина — новопостъпилите заедно с нас на Морските специални школи. Хранехме се в приземния етаж. Кухнята беше непосредствено до трапезарията. Отделяше я масивна стена, в която беше избит малък прозорец за подаване на посудата и храната.

Всичко това ми направи поразяващо впечатление в много направления. Спалното помещение, освен с големите си размери, ме порази и с паркетния си под, какъвто аз бях виждал един–единствен път в Бургас в новостроящата се къща на един майор, и то в момент, когато баща ми редеше малките дъсчици в подовата настилка. Тоя паркет изглеждаше съвсем нов, лъщеше и дори в него се отразяваше едно голямо, поставено в рамка, високо колкото човешки бой огледало.

Спалнята имаше три врати — към учебните помещения, към съседното спално помещение и към коридора, през който се отиваше към умивалниците и за плаца пред трапезарията. По двете страни на спалното помещение, по четири в блок, бяха наредени леглата — железни, застлани, а над възглавниците на предното табло бе прикачена по една отлята от чугун и боядисана в бяло котвичка, без

колело. Тогава възпитаниците на Училището носеха такава котвичка, но със зъбчато колело, пришита на левия ръкав.

В средата, от двете страни на пътеката, опрени о леглата и наредени като на шпалир, се перчеха със своята чистота и лъщяща полировка скоклести нощни шкафчета. За всеки възпитаник — по едно шкафче. Между впрочем, тези шкафчета, покрай красотата и удобствата си, отначало ни създаваха много неприятности и трудности и станаха причина за не едно и две дисциплинарни наказания. В края на краищата отделонните ни командири ни научиха да ги подреждаме така, както и най-претенциозната домакиня не би могла да подреди своя гардероб със съответното бельо. Спомням си, че най-бързо и най-добре свикна да реди шкафчето си Георги Генчев — Таука.

Спалнята се осветяваше от два изковани от желязо полилея с по шест силно светещи лампи. Тук, в училището, аз за пръв път имах възможност да ползвам електрическо осветление. По повод на това ще кажа, че по коледните празници си отидох в отпуск и газовата лампа с нейната мижеща светлина ми се видяха допотопни.

Нощем спалното ни помещение се осветяваше от една стенна електрическа лампа. Под нея бе монтиран и един учебен морзов ключ. Той бе съвсем примитивен, в смисъл, че бе небезопасен, и аз често като дневален, когато сънят ме натегнеше силно, отивах до него и пипвах с два пръста, а понякога и с двете си ръце двете му клеми. През ръцете ми протичаше ток, който за известно време ми поотваряше затварящите се за сън очи.

На същия етаж в източното крило беше и нашата учебна стая с югозападно изложение, а преди нея беше стаята на мореходците. От другата страна на коридора беше стаята на възпитателите, а в югоизточния ъгъл беше стаята на първокурсниците. Срещу стаята на възпитателите имаше мозаечно стълбище, което надолу водеше към двора и за вътрешния вход към столовата, а нагоре за чертожния салон, за учебната стая на третия курс, за учебната стая на висшия корабоначалнически курс и, още по-нагоре, за тавана. Пирамидата за оръжието се намиреше в коридора и заемаше цялата му по-голяма стена. Коридорът имаше формата на буквата „Г“. Тук вторият курс поддържаше дневалство за охрана на пушките. Ние пък, първокурсниците, като дневални — свободни от наряд, трябваше да донасяме от склада, отстоящ на двеста и петдесет метра, въглища за

четирите печки — по две за двете спални помещения, да поддържаме огъня в тях и да ги изчистваме сутрин. Метяхме и почиствахме помещенията и коридорите, чистехме умивалниците и клозетите. Два пъти месечно давахме караул по гарнизона в окръжния затвор и в народната банка. Въобще, капнал за сън и с измръзнали ръце и крака, свободният от наряд дневален влиза в клас. И, не дай боже, да сгазиш нещо лука! Като ти друснат един, два, че и три наряда подред, иди, че се оправяй. Но все пак се справяхме. Справяхме се, растяхме и възмъжавахме.

Столовата, паркетът и нощните шкафчета в спалните помещения бяха гордостта на училищното ръководство, а за нас цял разкош. И наистина, дотогава подът и спалните помещения били покрити с изгнили, изпочупени, разкривени дъски. Храната се донасяла от самите ученици в баки от полковата кухня. През зимата храната пристигала съвсем изстинала, разсипана в традиционното войнишко канче. Хранели се прави, при съвсем примитивни условия. Отходните места били на 300 — 400 метра от спалните.

Сега столовата беше с мозаечен под. В две редици бяха разположени големи, стабилни маси за по дванадесет души, застлани с чисти, бели, ленени покривки. Храната се получаваше направо от кухнята от съответните дежурни по маса. Тук тя се разсипваше в отделни чинии за всяко ястие. Сутрин обикновено закусвахме с чай и сирене или кашкавал. Понякога сервираха макарони, но ние не ги обичахме. За обед винаги ни даваха по три блюда, а за вечеря — едно ястие и чинийка кисело мляко. Готвачът бай Борис беше най-добрият военен готвач, сигурни бяхме в това. Каква само мусака изпипваше! А за боба, приготвен от него, да не говорим. Чудо боб!

ДРУГИ ПОМЕЩЕНИЯ

Но да завършим с училищните помещения. На първия етаж под класните ни стаи бяха стаята на преподавателите и стаята на фонд „Георги Кирков“. Това бе една книжарска лавка, откъдето нашият по-старши колега Тодор Кожухаров ни снабдяваше с моливи, гумички, хартия и пликове на по-ниски цени. От училището получавахме безплатно учебници, доколкото ги имаше, и други учебни потреби, които почти винаги не ни достигаха. За да не стане грешка, бързам да кажа, че фондът бе основан и поддържан от някакво дарение на бивш морски офицер, но интересното е, че както за него, така и за всички знаменитости и събития, станали някога в нашия флот, никой нищо не ни казваше. Изключение се правеше само за атаката на „Хамидие“ на 21 ноември — Архангеловден, който се празнуваше в училището с особена тържественост.

В другото, западното крило в приземния етаж се намираха кабинетът и лечебницата на училищния лекар. Имаше също и една стая, приспособена за вещи склад на кораба на училището. В горния етаж на същото крило се помещаваше кабинетът на началника на морската учебна част и щабът на същата. Това бе тайнствената, забранена за нас част, а ние почти не усещахме нейното съществуване. Спомням си, че два пъти съм влизал там, когато, като дежурен по кухня, с готвача бай Борис носехме проба от обедната разкладка за дежурния по училището офицер.

За да завърша с битовата обстановка, ще си позволя да разкажа два епизода, каквито имаше, колкото щещ, от невероятни, по-невероятни. Аз бях събрал много от тях в една изписана на стенографски тетрадка от 200 страници, но тя някъде пропадна, за което и до днес съжалявам. Какви колоритни случаи имаше само!

Началникът на училището, капитан втори ранг Бочо Рачев, беше известен сред нас с прозвището „Петела“, защото в час винаги се разхождаше и от време на време се обръщаше кръгом, като повдигаше единия си крак и казваше „Ееп“. Та един ден, докато правел ежедневния оглед по района на училището, придружаван от корабника

на училището, той забелязал, че две от лехите с цветя в градината пред парадните стълби на източното крило са по-ниски от същите цветя пред насрещното крило на зданието на 8-и полк през улицата, и попитал:

— Фелдфебел, защо нашите цветя са по-ниски от тези на полка?

— Съвсем не зная, гос'ин капитан. Може градинарят им да ги е посадил по-рано.

— Е-е-п, не ме интересува. Утре нашите цветя да са по-големи.

— Слушам, гос'ин капитан.

Как се е въртяла и пекла през нощта душичката на бедния корабник, не зная. Но на сутринта нашите цветя действително били по-големи от тия на полка. Ще попитате как? Много просто. Няма заповед неизпълнима. Изключение не направил и корабникът. Станал рано, още по тъмно, взел домашните ножици на жена си и подрязал нещастните полкови цветя.

А ето и вторият случай, на който съм свидетел. В столовата сме. Привършваме второто ястие. Дежурните по маса донасят третото — сутляш. Сутляшът се поднасяше в общи чинии — кастриул за по дванадесет души. Дежурен офицер него ден беше лейтенант Рогов, току-що завърнал се от Франция, където беше завършил Сорбоната. Виждахме го за първи път като дежурен офицер при нас. И така, чакаме лейтенанта да подаде команда за разсипване на третото ястие. Но... нищо. Минават минута-две. Лейтенантът извиква дежурния по кухня. Той пристига от кухнята, запъхтян от тичане. Застава пред лейтенанта. Преглътва залька си. Взима стоеж и козирува:

— Заповядайте, господин лейтенант.

— Защо няма по една и плюс?

— Заповядайте, господин лейтенант — пита повторно дежурният, слисан от неочаквания въпрос.

— Питам, защо няма по една и плюс?

Едвам се разбраха. Дежурните по маса имаха задължение да разсипват яденето в чиниите на всекиго от своята маса. Ако е супа или второ, разсипването ставаше с доставена още при подреждането на масите голяма лъжица. За сутляша дежурният по маса разсипваше със своя лъжица.

Учудих се и аз. Тая висша математика ще да е действително едно чудо. И за лъжиците в столовата можело да се поиска с формула!

ПЪРВИТЕ НИ ОТДЕЛЪОННИ КОМАНДИРИ (1931 Г.)

Нашият курс, който се състоеше от 40 души, беше организиран като първи взвод на новосформираната учебна рота. Втори взвод бяха новите курсанти на специалните школи. Така продължи, докато се водеше единичното ни обучение, т.е. до началото на новата учебна година — октомври 1931 г. Нашият взвод се състоеше от пет отделения със съответните отделъонни командири, които току-що бяха завършили теоретичния курс на училището и които, освен отделъонни командири, бяха едва ли не полубогове за нас. Няма да сбъркам дори ако кажа — богове — герои. Та малко ли е три години да си войник, моряк, че и ученик.

На първо отделение командир беше Димитър Паскалев, въз височък, с широко, отворено русо лице, със светлосини, умни очи и с широки, светлоруси вежди. Впоследствие той се прояви както във военния, така и в търговския флот.

На второ отделение командир беше Трёмол Иванов, също в блока на първенците на двадесет и осмия випуск на Морското училище. Той беше малко мургав, с черни очи, малко по-нисък от Паскалев, но също така много добре сложен. Беше по-въздържан в движенията си и ние го считахме за по-сериозен от Паскалев. Когато трябваше да заговори с някого в строя, отиваше съвсем близо до него, гледа го право в очите, повдига бавно лява ръка, а-ха да го хване за колана. Паскалев беше по-шумен, по-подчертано непреднамерено наперен. Сигурен съм, че Трёмол вътрешно бе по-вглъбен от Паскалев. Много по-късно така се сложи животът ни, че ние, кога отблизо, кога отдалече, трябваше да работим за една цел, за една идея — развитието на българския търговски флот и пристанища. Не зная Трёмол как е чувствал моята помощ, но ще си позволя още тук да кажа, че благодарение на неговата специална подготовка и не по-малка култура от една страна, и от друга на факта, че той не се скъпеше да се раздава, аз съм получавал голяма и всестранна помощ от него, за което съм му много благодарен.

На нашето трето отделение командир беше Иван Хасъмски. Скромнен и тих човек, с чувствителна душа, и до известна степен

лиричен. Спазвайки най-стриктно военните правилници, установения ред и взаимоотношенията между старши и младши курсисти, той намираще начин да ни разбере — нас, уплашените зайци. По-късно на негово място за кратко време дойде Христо Тотев, а през лятото на 1933 г. той ни беше взведен подофицер. Аз, пък и съвипускниците ми, особено тези, които бяхме влюбени в гребането, имахме запазени чувства за него. Тотев имаше голяма прилика в характера си с Хасъмски, но и се отличаваше, главно с подвижността на говора и на тялото си. Той, например, не се боеше вечер, след храна, след изтеклия в напрегнат труд ден по усвояване до съвършенство гребането и управлението на лодките под платна, тайничко да ни вкара в някоя от лодките и с гребане да хукнем в залива ту на север, ту на юг. Гребяхме много, но също слизахме по здрач и на брега. Варна и тогава имаше чудни брегове. По-чудни и от днешните, защото всичко по тях беше така девствено и диво. Тук искам да кажа, че ние попрекалявахме с нашето „пиратско“ перчене. Тогава още ги нямаше днешните големи пътнически лодки, които отнеха романтиката на залива и морето. Варненци и летовниците се возеха и разхождаха с малки дървени лодки с гребла и с по едно ветроходно платно с преносимост 7 — 8 пътника. По него време тъкмо бяха започнали да се появяват тук–там и лодки от същия тип с вградени в тях моторчета с по две–три конски сили. Тези лодки именно палеха нашия „корсарски“ хазарт. Тъй като никоя от тях не можеше да ни излезе насреща по скорост, ние налитахме да се мерим с тях и винаги ги изпреварвахме. Това притесняваше и пътниците, и лодкарите, особено вечер в тъмнината. Хората се бояха да не ги блъснем. Но и да се страхуваха, можеха ли да се обадят? Макар че от наша гледна точка те нямаха основание да се боят. В повечето случаи лодкарите се правеха, че не ни забелязват. Рядко някой лодкар се опитваше да се отдели от пътя си, но и това не му помагаше, защото Тотев веднага свиваше към него.

На четвъртото отделение отделен командир беше Александър Буюклиев. Той, въпреки презимето си, беше възнисичък. Не беше лош човек, но когато говореше пред отделението си или с някой от нас, злобно съскаше, нещо, което ни плашеше, и, най-важното, сам не знаеш, така, както си говори, ще те похвали ли или внезапно ще те ухапе с някое наказание.

И накрая, на петото отделение, на сачмичките, командир беше Иван Кичуков. Ръстът му оправдаваше името му. Но иначе беше налят и силен. Не мога да кажа какъв характер имаше, но си спомням, че още през първата седмица на единичното обучение той ни наказва в двора на казармата, не помня за какво провинение. Построи ни, седна на пъна на едно отсечено дърво и подаде команда „Клекни — стани“. Извади една тенекиена пищялка и започна: свирка — „Клекни“, свирка — „Стани“. Аз лично преброих 68 клякания. Докато не ни взе силите, не спря да подсвирва. След това, в продължение на три–четири дни, за да слизаме по каменната стълба, която водеше от спалното помещение за двора, трябваше да се крепим за парапета ѝ.

Взведен подофицер по това време беше Пано Найденов — вече в последния курс на училището. Външно по облекло и походка беше малко поразтурен. Говореше с дълбок, малко гърлен глас, но веднага проличаваше големият му житейски опит и човешка топлота. По-късно той се отдаде на захарната промишленост.

Теоретичните занятия се водеха само сутрин. Подготовката за тях и самостоятелната работа се провеждаха също в класната стая, индивидуално — всеки за себе си, при спазване на пълна тишина, от 19 до 21 часа. Вечерната проверка обикновено траеше от 21 до 21,30 часа, освен ако нямаше повод за някакво „конско“ евангелие. След това, който желаше, можеше да продължи да се занимава допълнително пак в класната стая, до 22,30 часа.

Следобедите ни бяха заети: два дни — строеви занимания по плаца с по-близки и по-далечни преходи; два дни практически занимания в арсенала, който се намираше на северозапад от сегашния център на Варна. Самият Арсенал бе съоръжен със свой газов двигател — хоризонтален, едноцилиндров, с мощност 25 — 30 конски сили. Имаше още три други отделения — ковачница с две огнища и механично-пружинен чук, шлосерско и стругарско отделение с три струга. Механичният чук и двата вентилатора за огнището и за шмиргелите се задвижваха от съвременните за онова време трансмисии, форгелета, прикачени по стените и тавана, свързващи се с машините посредством множество шайби и кожени ремъци.

Останалите два следобеда от седмицата бяха определени за практика по морско дело. Това за нас бе най-трудното занятие. Трудността се състоеше не в самото обучение — гребане и

ветроходство (през зимата не на шега студувахме), а преди всичко в отиването и връщането от казармата на Осми полк до казармата на Флота. Все пак, нали всичко има две лица, справедливо ще бъде да кажа, че тия почти ежедневни излизания през града или на плаца бяха желан психически отдушник за затворения казармен режим.

Времето минаваше, макар и непоносимо бавно. Ние вече ставахме войници. Във втори курс, освен дневални в коридора до пирамидите с оръжието, започнахме да даваме наряд за охрана на банката и затвора. Е, това не беше много често, но и никак не беше леко, още повече, че спал, не спал, трябваше да се догонва пропуснатото в клас.

След първата ни новогодишна домашна отпуската, желана и мечтана от нас заради срещата ни с родителите, назначиха Любомир Давидов, ученик от трети курс, за корабник на училището. По-добър избор не би могло да се направи. Давидов беше „арабия“, знаеше и можеше всичко. Струваше ми се, поне тогава, че командването на училището с трите му курса, за него не представляваше никаква трудност. Ние го познавахме и преди това, но отдалече. Сега не само го опознахме отблизо, но го и обикнахме. По-късно се случи така, че с него се засякохме на практиката на миноносец „Строги“. Той вече бе изкарал една година във Военното училище в София и сега караше морския си стаж на миноносеца като бъдещ морски офицер.

ПЪРВИЯТ НИ ВЗВОДЕН КОМАНДИР И ПО-ВИСШИ КОМАНДИРИ

Първият ни взводен командир беше мичман втори ранг Ангел Папазов. Тук искам да разкажа накратко, само с няколко думи за него, така, както аз го виждах и както го опознах тогава, без да ангажирам с това, когото и да било, въпреки, че често ще казвам „ние, нас“. Папазов беше строен и, по-скоро, посвоему физически фин, отколкото здраво сложен човек. Въпреки това не му липсваше издържливост. Така ни подхвана още от първите дни, че скоро събра душите ни в едната си шепичка. Знаеше много, беше с голяма ерудиция, с широка обща култура и военна подготовка. Но тогава, пък и сега ми се струва, че беше най-добре подготвен теоретично и практически по психология. Не бих сбъркал, ако кажа, че той беше роден възпитател. Не наказваше или го правеше много рядко. Прикриваше или майсторски омаловажаваше нашите провинения. Дори понасяше укори, че и наказания от началството си за наши дисциплинарни провинения. А ние, вместо да се възползваме от това негово качество и да започнем още повече да се отклоняваме от военната дисциплина, ставахме все по-послушни. И все повече го обиквахме. По Нова година бе произведен в чин мичман първи ранг и го преместиха някъде във флота. Едва не плакахме за него, когато се разделяхме. После пак го върнаха при нас. За него ние бихме се хвърлили в огъня, та ако ще всички да изгорим. Макар всички да бяхме особняци, по отношение на мичман Папазов нямахме различия. За да бъда по-ясен, искам да разкажа един по-необикновен случай.

Под строй отиваме на плаца за единично обучение. Строя води мичман Папазов. Но Лазар Филипов и Тодор Маринов нещо се скарват, тихо и незабелязано в строя. Дончев изважда войнишкия си нож от ножницата и мушва дясната ръка на Москов над лакътя. Ножът пробива шинела му и стига до мускула на ръката. Папазов вижда всичко това, но премълчава пред началството. Иди, че не обичай такъв човек! Иди, че не изпълнявай всичко така, че не само да не го изложиш, но и да не го накърниш!

ОЩЕ ЕДИН СЛУЧАЙ С МИЧМАН ПАПАЗОВ

Имах един братовчед по майчина линия, четири години по-голям от мен. Не бяхме се виждали много отдавна, но се случи така, че той бе призван да отбие военната си служба в бреговата морска охрана. Дойде един ден да ме види. Поприказвахме си за това-онова. По него време бе силно нашумяла книгата на Джек Лондон „Морски вълк“. На раздяла той ми предложи следващата неделя да го посети в батареята му. Описа ми как да го намеря в лозята, някъде зад Траката. Дойде неделата. Ще излизаме в градски отпуск, но излизането ни се забави. Пуснаха ни чак към четири часа след обед. Аз веднага поех по пътя към батареята. Стигнах Траката, намерих страничната пътека за батареята. Но съм сбъркал пътеката. Загубих се в лозята. Загубих и много време. Все пак открих братовчед си. Поприказвахме си. Двама братовчеди, които охраняват морската граница на Варна, че и на България! Той артилерист, а аз моряк. Не усетихме как мина времето. Тръгнах си, но вече беше станало много късно. Колкото и да бързах, на места дори тичах, но закъснях. Когато се явих в училището, вечерната проверка бе отдавна минала. Наказаха ме с три часа под оръжие, което ще рече, три поредни дни под оръжие. Всеки ден по един час стоиш мирно срещу слънцето, с раница на гръб, с пет тухли в нея, и с тялото на тежката картучница „Максим“ на рамо.

Стоя аз прав срещу слънцето, а то сякаш е спряло и хич не го е грижа за мен. Чувствувам, че ще ми прилошее. Очите ми се премрежват, но аз не се упреквам, че не подведох въпроса към снизхождение. Такъв си останах и до ден-днешен. Но все пак аз съм късметлия. Дали и сега няма да стане някакво чудо, та да ме отърве от това ужасно слънце. И... виждам мичман Папазов да слиза по външната каменна стълба. Подсмиввайки се под мустак, той спира при мен и ми казва:

— Отивай си!

Но аз зная, че наказанието може да бъде отменено само от този, който го е наложил, и не мърдам.

— Отивай си! — повтаря мичман Папазов.

— Не може. Няма те право. Наказанието може да отмени само този, който го е наложил!

— Отивай си, докато не съм те зашлевил!

Отидох си, но не поради заплахата. Той никога не ни удряше. Отидох си, защото много го уважавах. Пък и нямаше как, безсмислено беше повече да се инатя.

ОЩЕ СЪВСЕМ МАЛКО ЗА МИЧМАН ПАПАЗОВ

След много години, не си спомням точно кога, но сигурно е било след 1950 г., един от моите помощници ми разказа една случка с Папазов, в която аз напълно повярвах, защото и в нея Папазов се показваше точно такъв, какъвто го помня от юношеските си години. Тази случка споделих с някои от съучениците си по време на честването на стогодишнината на Морското образование в България. После, в по-тесен кръг, когато стана дума за това, бях посъветван да не я описвам по две причини: първо, не съм бил сред непосредствените свидетели, и второ, разказването е било невъзможно да се случи, като се има пред вид тогавашният режим. И все пак, много ми се ще да разкажа тази история. Може би, ако някой от присъствалите тогава курсанти прочете написаното от мен, ще потвърди или отрече думите ми.

Става дума за следното: Папазов, вече капитан първи ранг и началник на Морското училище, още на другия ден след нахлуването на хитлеристката армия в Съветския Съюз събира всичките курсове на училището и пред тях изказва мотивирано собственото си мнение, че Германия ще загуби войната.

НОВО НАЧАЛСТВО (1932 Г.)

Лятото на 1932 г. прекарахме във флота. Взводен командир ни беше пак мичман Папазов. Потегнахме лодките. Маджунисахме ги и ги боядисахме. Потегнахме ветрилата и такелажа им. И започна едно гребане, ветроходство и изучаване на морското дело, не ви е работа!

Мина още една година. Изтече и втората лятна отпуска. Още от първия учебен ден не закъсна да ни вкопчи и ново началство. То се яви пред строя на цялото училище с гръм и трясък. Майко мила, ела и ни спасявай! Строиха ни в нашето спално помещение. Появи се новият ни ротен командир Станю Вълков с новите ни взводни командири. Извадиха десетина души от трите курса пред строя и ни прочетоха заповед за техните нарушения по време на отпуската и обявиха наказанията им. На повечето от тях начаса им откъснаха пагоните. Едни ги изключваха от училището, други ги пращаха за дослужване по корабите на флота. Настъпи едно гонение, страшна работа! Заприличахме на диви петли. Но нали бяхме млади, уплахата ни от малтретиране не трая дълго. Започна да се чува: „Всяко чудо за три дни, а най-голямото за девет“. Бурята все пак премина. После се оказа, че и Станю Вълков бил човек, но защо беше тая олелия и от кого идваше тя?

СЪВИПУСКНИЦИТЕ

Аз вече казах, че ние бяхме четиридесет души — тридесет в техническия отдел и десет в навигационния. По-късно към нашия випуск в навигационния отдел бе прехвърлен от специалните школи Атанас Маринов Атанасов — Камилата. Още в първи курс, поради слаб успех, напусна Борката, който беше някъде от Първомайско. Мишко Вакърджиев по-късно по неизвестни причини бе убит по време на домашен отпуск в Търново. В четвърти курс, по време на практиката на миноносците, също през домашен отпуск, пада от кон и се убива Жечко Родев от София. Като прибавим и Спас Павурджиев, училището завършихме тридесет и седем души. На петдесетия юбилей на училището бяхме останали двадесет и шестима.

Съвместният ни живот, общите трудности, борбата за тяхното преодоляване и общата ни цел — образованието — много скоро ни обработиха, струговаха ни и ни напаснаха в един чудесен, жизнерадостен и борбен колектив. Като изключим теоретичните занимания — нали бяхме две паралелки — през цялото време бяхме заедно. Спане, храна, на плаца, в поход на море, на кино, на баня — винаги под строй, заедно. И въпреки това всеки получи съответен характерен за него прякор, а по-колоритните заслужиха по три, че и по четири прякора. За мен още нямаше прякор.

В моя албум за живота ни в училището най-отпред съм поставил общата снимка на техническия ни отдел с лейтенант Станю Вълков. Като обяснителен текст към нея съм записал:

Първа редица: Георги Иванов Кулински — Гошо; Симеон Димитров Кожухаров — Манката, Кожухарчето; Жеко Коев Жеков — Жижутката; Георги Николов — Зайчето, Таушана; лейтенант Станю Вълков — Толума; Жечко Родев — без прякор; Светослав Тонев — Звяра. Той никакъв звяр не беше. Напротив, беше най-кроткото момче от випуска ни. Прякорът му дойде от това, че страшно мразеше мухите, усърдно ги преследваше и зверски ги убиваше. Щом убиеше някоя муха, казваше: „Усмъртих я“. След две години заболя

психически и почина. Следват: Вълчан Бяндов — Чанито; Благовест Иванов Ганчев — Кокала, Чекията.

Втора редица: Никола Бояджиев — Боджика; Христо Иванов Богоев — Горилата; Лазар Филипов Москов — Фъстъка, Дядката; Михо Василев — Вълшебният стрелец; Димитър Иванов — Овцата; Евгени Каракановски — Дупека; Минко Игнатов — Лалугера; Петър Петров — Патлата, Моллоха; Станчо Казаков — Кошулята.

Трета редица: Борис Печев — Анхиалското Фиркало; Спас Павурджиев; Петър Лещаров — Патока; Атанас Митев — Шаляпин, Буридана; Баю Колев Баев; Тодор Маринов Дончев — Дътодормъ; Богдан Тодоров Пенев — Кормисош, Шкембара; Нейко Дичев — Минуса, Слона.

Отсъствали: Божан Тодоров — Моряка, Тайгроса; Стоян Коев и Манаси Манасиев — Плахока.

Четирима сме без прякори. Вероятно сме били безцветни. По-късно, когато служих на миноносеца „Строги“, моряците започнаха да ми викат бай Колю. Това стана така: на вечерна проверка, провеждана всяка вечер от корабника Здравко Георгиев, като четеше имената ни по списък на светлината на мъгляв газов фенер, той няколко вечери съборка името ми. Вместо Баю Колев четеше Баюклиев, но този преиначен прякор не се задържа дълго.

Прякорът на Божан — Моряка, Тайгроса, идваше оттам, че той постоянно си мечтаеше да си има лодка-ветроходка. Да обикаля с нея морета и океани, да се бие с всевъзможни пирати, тигри и други зверове. Като говореше за това, очите му пламваха, а устните му застрашително се свиваха.

По-интересна история имаше прякорът на Михо Василев. През лятото, както вече споменах, слизахме на учение във флота. Настаняхме се в помещенията на специалните школи. Разбира се, като членове на многолюдния състав на флота, и ние давахме наряд за охрана на входа на флота, на торпедното хранилище и на ареста. При един такъв наряд Христо Тотев, нашият взводен подофицер, построява наряда в коридора на школите за предварителен преглед. След външния оглед на всеки един по отделно той дава команда „За стрелба“ и започва по ред да наднича през дулото на всяка пушка дали е добре почистена. Идва ред и на Миховата пушка. Тотев се навежда, хваща с дясната си ръка цевта на пушката и замижава с лявото си око.

Тъкмо да погледне с дясното в цевта дали е добре почистен каналът, и Михо, по необясними причини произвежда изстрел. Кога и как е напълнил пушката си, не можа да се разбере. Пламъкът опърля лицето на Тотев. Куршумът минава покрай лицето му и се забива в дървената облицовка на стената на коридора. Така Михо стана Вълшебният стрелец.

През 1943 г. Михо Василев загина като трети механик на параход „Варна“ пред Севастопол.

КУЛТУРНИ ПРОЯВИ

В училището се пееше много, но най-много се разучаваха и пееха маршови песни. Нашият випуск пееше над тридесет марша. Пеехме и през свободното си време, събрани в по-малка група, прислонили се на някоя беседка в района на казармата, или просто седнали на земята. Тогава се пееха шлагерни песни, особено „Танго ноктюрно“ и други мелодраматични песни, подхождащи на нашата носталгия по ограничената, да не кажа ограбена младежка свобода. Запевач на курса беше Стоян Коев, който умееше и да свири на цигулка.

Най-много пеехме в строя на път за флота, за арсенала, на отиване на баня и, особено, на празнични парадни дни. Пеехме така хубаво, че като минавахме по улиците, независимо дали сме облечени в парадна зимна или лятна униформа или пък в работно облекло, хората се спираха да ни погледат, да ни послушат, да ни се порадват и винаги дълго ни ръкопляскаха. Цялото варненско гражданство обичаше училището. Поривът на нашия випуск се уповаваше най-вече на Атанас Митев — и оттук прякорите му „Буридана“ и „Шаляпин“, и на споменатия вече Спас Павурджиев, чийто тенор звучеше като славей.

Училището разполагаше с богат тамбурашки оркестър. В него участваха ония ученици, които имаха известна музикална надареност. Там те изучаваха, репетираха и изпълняваха сериозни музикални творби. Всяка година училището изнасяше музикално утро пред варненското гражданство, обикновено в кинотеатъра „Ранков“. В програмата участваха и индивидуално много ученици — с вокални изпълнения, на цигулка, на мундхармоничка. Но гръбнак на тези утра беше тамбурашкият оркестър. Програмата винаги завършваше с чудесно изпълнение на „Морски танц“.

Два–три пъти седмично в столовата, по време на обета, флотската музика свиреше маршове и откъси от класически опери, както и творби на световноизвестни композитори.

Всяка година на 21 ноември при най-тържествена обстановка се отпразнуваше атаката на „Хамидие“ с най-разнообразни програми,

изпълнявани групово и индивидуално, изключително само от възпитаници на училището. На този ден в училището редовно гостуваше героят от „Хамидие“ — капитан Георги Купов, по него време вече в оставка и преподавател в училището по навигация и астрономия. Ние радушно го посрещяхме и го носехме на ръце още от двора, по стълбите, че чак до спалното помещение, където на специално подготвен подиум се провеждаше тържеството. Най-вълнуващ обаче беше номерът с концертното рисуване на атаката на „Хамидие“ под звуците на „Дунавски вълни“. Най-майсторски я рисуваше Димитър Радулов от тридесет и втория випуск на училището.

„ТЕАТРАЛНИ АРТИСТИ“ (1932 Г.)

В книгите на морска тематика често се пише, че морето е театър. Може и да е така, но ние, тридесет и първият випуск на морското училище, имахме щастието да бъдем „истински“ артисти. Така се случи, че в театрално отношение ни провървя. През лятото на 1932 г., когато ние бяхме във втори курс, предстоеше най-после да се открие варненският театър. Не знам как, но от нашия випуск повече от половината бяха определени за разпоредители в театъра по време на откриването му. За наша най-голяма радост разпоредителството ни продължи и се утвърди. По това време станахме и „артисти“. Ето как стана това. Театърът постави пиесата за преминаване на ботевата чета през Дунава. Не си спомням заглавието ѝ, но от него никак не личеше, че става дума точно за Ботев. Може би беше „Нови хора“ или нещо подобно. Важното е, че ние, облечени като четници, превземахме „Радецки“. В края на действието, когато четниците напускаха Козлодуй, пак ние, събрани в една странична стая, пеехме възрожденски маршове, а служителят от театъра постепенно затваряше вратата, създавайки илюзията, че четниците се отдалечават. Други двама от нас бяха „техници“. Невидими за зрителите, те въртяха бавно два отвесни цилиндъра, разположени в двата края на сцената, на които беше закрепено едно „безкрайно“ платно с нарисуван върху него Дунав и бреговете зад „Радецки“. По този начин се създаваше впечатлението, че „Радецки“ плава срещу течението на реката.

Изглежда, че ръководството на театъра и артистите ни бяха харесали, защото много скоро, вероятно не без съдействието и на взводния ни командир мичман Папазов, бяхме снабдени с нарочни поименни пропуски за посещения на театъра.

Често оставахме да гледаме пиесата и зад кулисите. Тук аз видях артисти да плачат на сцената, но това не бе толкова учудващо. Поучудващо беше, когато Иванко влизаше в стаята при Асен, за да го убие, и всичко биваше така майсторски изиграно, че в салона мнозина подсмърчаха и си бършеха очите от покапалите сълзи, както при изпълнението на „Геновева“. Иначе не би могло и да бъде, тъй като във

варненския театър по това време играеха артистите Громов, Идеал Петров, Стефан Македонски и Стоян Бъчваров.

ТРАДИЦИОННАТА ЕКСКУРЗИЯ (1933 Г.)

В края на месец май изпитната комисия приключи. Дойде дългоочакваното време за традиционната екскурзия. Тя беше ръководена от лейтенант Станю Вълков, вече отдавна, отдавна укротнал. Маршрутът ни бе: Габрово, връх Свети Никола, пак Габрово (за втората нощувка), Велико Търново, Враца с качване на връх Околчица, София, Перник и отново София. В Перник, покрай многото неща, видяхме и парна турбина с тридесет хиляди оборота в минута. В София гледахме „Хованщина“ в Народния театър. Следващият етап беше Лом, пътуване по река Дунав до град Русе с парахода „Искър“ — един от трите влекача, приспособени за пътнически кораби. Не зная тези традиционни екскурзии до кога са продължили да се организират, но те бяха много полезни и необходими за възпитаниците на Морското училище. От една страна ние имахме възможност да се запознаем с исторически и културни паметници, както и с редица индустриални предприятия из страната. От друга страна, по този начин се осъществяваше свързването чрез лични срещи на младите възпитаници с по-възрастните им колеги, които вече имаха завоювани успехи в индустриалния живот на България. При това, тези екскурзии имаха и силно пропагандно въздействие, както за училището, така и за морската идея в България.

ТАВАНЪТ И МАТУРАТА (1934 Г.)

Това бе едно таванско помещение над двете спални. Никакви прозорци. На покрива имаше само една капандура, през която едва се процеждаше светлина. Електрическото осветление представляваше само една мижавя крушка. С други думи, таванът си беше съвсем тъмен. В най-високата му част имаше гардероби за общо ползване. И те, както и нощните шкафчета, не се заключваха. В тези гардероби криво-ляво, но все пак в известен порядък, държахме горното си зимно и лятно облекло. Тъмнината беше толкова господстваща, че за да е сигурен човек, че е попаднал на собствените си дрехи, трябваше да застане с тях под капандурата. Освен това винаги бяхме много притеснени и бързахме, защото това облекло ни трябваше за излизане в отпуск или на парад, а за приготвянето му обикновено ни се осигуряваше възможно най-малко време, винаги недостатъчно.

Ще си позволя да мина напред и да изкажа възхищението си от особената романтика на този таван. Това, разбира се, го усетихме чак в края на учебния ни курс, когато учебната програма завърши и нас ни освободиха от всевъзможните ежедневни извънкласни занимания, с каквито е омотан до краен предел войнишкият живот на мъжете.

Верни на традицията, ние на групички от по двама-трима атакувахме многобройните къшета и площадки между носещите и подпорните напречни греди. Разпънахме и оковахме износени стари одеяла, шинели, скъсани мушамы, покривки, като по този начин всяка група се сдобя със своя „учебна“ кабина. Счупени маси с или без крака, празни газови сандъци и още какво ли не влезе в ролята на маси, столове, пейки, легла. Пълна тишина. Само четем и тихичко обясняваме. Тера инкогнита, както казваше нашият съвипускник Божан Тодоров — Моряка. В скоро време паяжина от проводници оплете тавана, а през износените, продънени одеяла проникваше тайнствена светлина. С една дума — разкош!

С изключение на българския език, аз бях освободен от матура. И тъй като за подготовка за матурата ни бе определен цял месец, аз разполагах с много свободно време. Без предварително да се

уговаряме, аз и Спас Павурджиев се събрахме да учим заедно. Спас беше чудесно момче и другар. Имаше много добър външен вид, строен, красив, с добра и чувствителна душа. Изговаряше звука „с“ малко по-дълго и някак шипящо, което още повече подчертаваше по особен, необясним начин неговия лиричен характер. Обичаше да пее и пееше много хубаво.

СЕРЕНАДА НА ГРОБИЩАТА

Една вечер на тавана Спас хвърли учебника по физика настрана и ми каза:

— Не мога, брат, да уча без цветя! Тук, на масата, ми трябват много цветя, иначе — пълен провал на матурата!

Това никак не ме изненада. Който има чувствителна душа, който пее и обича музиката, не може да не обича и цветята. Но къде има цветя в този казармен двор? Цели три години аз не бях си позволил нито веднъж да избягам от казармата, но сега из един път се сетих за разцъфтелите люлякови храсти сред гробовете на варненските гробища и без никакво колебание поривисто извиках или по-скоро заповядах:

— Тръгвай с мен!

— Къде?

— В гробищата!

— Защо в гробищата? Какво ще правим там?

Макар че не ме разбра, Спас ме последва. Прескочихме на едно място разкъсаната бодлива тел на казармената ограда и за нашите двадесет години даже пет минути бяха много, за да се намерим в гробищата. Скоро под издраните ни ръце запукаха цели клонки люляк, обсипани с ароматен цвят. Начупихме толкова клони, че едва ги обхващаме с ръце. Беше съвсем тихо. В небето грееше пълната луна. Фарът на Галата равномерно въртеше триогнените си очи, а близо под нас припляскаше морето. Не устояхме и седнахме. Спас тихичко запя „Танго ноктюрно“. Поседяхме още малко и, натоварени с многото цветя, поехме за казармата. Прескочихме оградата и благополучно, без да срещнем, когото и да било, се намерихме на тавана. Тук цветята стигаха до тавана, и то не от масата, а от пода. Ами вода? От къде вода за толкова цветя? Разбира се, от кухнята. Отворихме без особена хитрина вратата на столовата, после се промъкнахме през междинното прозорче и, без да палим лампата, затършувахме в кухнята. Напипахме някаква газена тенекия, но когато я издърпахме, съборихме цял куп тенджери, които страшно издрънчаха в тъмнината. Замръзнахме на

място... Нищо. Никакъв признак на опасност. Взехме тенекията, напълнихме я с вода и — право на тавана. Минаваше полунощ, но Спас, с молив в ръка, вече напълно успокоен, следеше моите обяснения по физика.

На сутринта в кухнята — тревога. Съборени тави, счупени чинии, една тенекия липсва. Ние двамата си мълчим. Мълчаха и останалите обитатели на тавана.

За съжаление Спас Павурджиев, този млад, романтичен човек ни напусна съвсем, съвсем рано. Една година след матурата, вече като практикант в Дунавската флотилия, той получава възпаление на зъб и след „квалифицирана“ зъболекарска намеса почина.

НА СТРОГАТА МИНОНОСКА (1935 Г.)

Теоретичният ни курс, както вече казах, завърши с традиционната екскурзия из България. Дошло бе времето да бъдем разпределени на миноносците, в минна рота, в арсенала и по частите на Дунавската флотилия.

Всеки сам за себе си, с най-близките си приятели, след като чуеше отгук–оттам какви са условията за стаж по частите на флота, си избираше желаното място за практика. Доколко нашите желания щяха да бъдат зачетени от началството, никой не знаеше. Но то скоро обяви местата за стажа и предложи ние сами да си изберем къде да отидем. Русенци си избраха Дунавската флотилия. Останалите трябваше да отидем по частите на флота във Варна. И тук за пръв път много мъчно се разбрахме. За четирите миноносеца ни се предлагаха пет места, а кандидатите бяха повече от десет. До този момент не се помнеше друг випуск да е показвал такова предпочитание към службата по миноносците, защото се говореше, че там било деветият кръг на ада. Много скоро се убедихме в това, но пак не скланяхме. Наложихме да теглим чоп. Но преди това на първите трима по успех предоставихме сами да си изберат съответната практика. От тях само нежното Зайче избра миноносците. Спорът наистина се реши с чоп. На миноносците попаднаха следните от нас: Георги Заяков — на „Храбри“; аз, Божан и Михо Василев — на „Строги“; петият, Жечко Родев — на „Смели“.

Пропускам душевното си вълнение, когато с вързопче и лични дрехи застанах пред входната на отряда. Четирите миноносеца бяха завързани на кея, както винаги на борд един до друг. „Строги“ беше последен. Преминах с радостно, но и свито сърце, че вече няма „лабаво“ — яко стъпвам на кораб поне за една година, и ето ме на „Строги“. Спуснах се през предния люк, който водеше за кубрика — полутъмно помещение, високо четири метра, с под, широк не повече от два метра и половина, разделено напреки на две нееднакви части от водонепроницаема полупреграда. Някакъв невидим глас ми посочи шкафче под лявата пейка, в което трябваше да си поставя вещите. Те не бяха малко: бельо, три чифта обувки — работни, парадни черни и

бели, два шинела, лятно и зимно облекло и още някои дреболии. Всичко това едва го събрах под седалката. Погледнах си ръцете — черни. Излязох на брега да ги измия. Върнах се. Слязох в кубрика. Погледнах — ръцете ми пак мръсни. И тогава се сетих, че за да сляза в кубрика, трябваше да се държа за железните стъпала на вертикалната стълба. Те бяха изцапани от въглищния прах по брега, примесен с изгоряло машинно масло, и кой знае още какво.

Командир на „Строги“ беше лейтенант Шалапатов. Аз още не бях го виждал, но за него и за неговата честност се носеха безброй разкази.

ИЗТЪРВАНИЯТ ФЕНЕР

Просторните помещения и белите чаршафи на училището бяха вече минало. Настъпи първото разочарование, но то мина много скоро. Не си струваше да се съжالياва чак толкова, макар че по-късно бивахме щастливи, когато имахме възможност да си измием ръцете с пакли преди ядене.

Назначиха ни: мен и Божан в машината, Михо Василев — в огнярната. За една седмица паснахме отлично по местата си. Казвам „паснахме“, но не беше много лесно. Още през първата вечер, след вечерната проверка, когато влязох в кубрика, заварих всички койки вече опънати. Едва намерих една захвърлена тесновата койка. Занимавах се с нея дълго, докато най-после успях да я закача опъната за куките между другите койки. Най-сетне, след две-три падания успях да си легна. По-късно разбрах, че койката била маломерна и най-вече тясна. Затова ми беше плитка и лесно се обръщаше.

Стана ми задушно. Защипа ме и ме засърбя по цялото тяло. Бяха сигурно дървеници. Така и излезе. На разсъмване, едва-що заспал, чувам дудката на стражника за ставане, а на миноносците се ставаше в четири часа и тридесет минути. Бързо се облякохме. Сгънахме койките. Само след пет минути започна уборката на кораба — боси, с платнени ведра, със стирки, метли и пасти за лъскане на медачката.

Първото петдневно плаване премина. Премина, но като бяхме на котва в Созопол, още същата вечер се случих стражник. Нищо, че през целия ден и предходната нощ бях на вахта в машината. По едно време, към единадесет часа вечерта, чувам, че се свири от брега — три точки и тире. Това бяха позивните на „Строги“. Това значеше, че командирът иска лодка. Потърсих в шкафа лодъчния фенер, който не бях виждал още. Напипах го в тъмното, беше триъгълен бронзов фенер. Отгоре, над отвора за излизане на изгорелите газове, имаше малък похлупак. Хванах фенера за похлупака, пренесох го през палубата, спуснах го в котелното да го запалят. Поех го обратно вече запален и пак преминах по палубата до кърмата. Прескочих през леера в първата лодка (двете лодки по време на котвена стоянка се спускаха на вода, завързани една

зад друга) и когато понечих да прескоча във втората лодка, фенерът цопна във водата. Цопна и угасна. В ръката ми остана само капачката. Какво да правя? Да се хвърля подир него, бих го настигнал, но как ще го видя в тъмното? Отвързах лодката и загребах към пристанището умърлушен. Командирът влезе в лодката и ме запита:

— Защо си без фенер?

— Тъй вярно, господин лейтенант. Фенерът падна в морето.

— Гарван такъв. Как можа? Та това беше фенер — оригинал, още от получаването на миноносците от французите. Това беше единственият останал оригинал в целия отряд. Ще го лепна на задника ти! Хубаво да знаеш, струва 460 лева!

Каза и го лепна, но не веднага и не с лесна ръка. Шалапатов си беше Шалапатов — честен и съвестен до безкрайност. Но за това по-нататък.

ПЛАВАНИЯТА ПРОДЪЛЖАВАТ

Преминаха още две седмици в непрекъснати денонощни плавания. Зажадняхме не, а умирахме за сън. Ако не е нощно плаване, където си на вахта при машината, ще си на нощно дежурство. Но... нали бяхме млади, а и добре ни хранеха. Любомир Давидов, който се беше завърнал от едногодишно пребиваване във военното училище в София, беше и отговорник по прехраната ни, а той умееше всичко. Ще се надвеси над машинния люк, ще подсвирне и току ще запита: „бай Кольо, както си потънал в тая адска жега, би ли изял една равадинска динка?“. И подхвърля динката в ръцете ми.

Една вечер се прибрахме във Варна. Трябваше да вземем въглища и вода за машината. Гледам, Зайчето (Георги Николов) седнал умърлушен върху кожуха на машината, до задната димна тръба на „Храбри“.

— Какво ти е, Зайче? Виждаш ми се малко поотпуснат.

— А, нищо ми няма. Да взема, брат, един чук, че да зачукам по тая глупава глава, дето носи тоя ум. А и едни циреи като са ме налегнали, нито мога да седна, нито мога да стана. Ето тука един, на врата ме е захапал, между двете рамена.

— И аз вече имам два.

Не можеше и да се очаква друго. Привикналата на чистота млада кожа мъчно се справяше с мръсотията, с машинното трюмно масло, с горещите водни капки, стичащи се по голите ни гърбове от машината, и с безбройните, винаги гладни дървеници.

В края на втория месец от пребиваването ни на миноносците почувствахме машината в ръцете си с всичката ѝ сила и капризи. Започнаха да ни оставят на вахта сами, без „страничен“ надзор. Плаванията не спираха. Учения, стрелби — картечни, оръдейни, торпедни, денонощно не преставаха.

Трите движения на машината — съвсем открити, никакви кожуси. Всеки мотилев лагер, всяка триеща се част си имаше своя масльонка, не много хитро прикрепена към нея. По време на ход всяка масльонка трябваше в определено време да се долива с масло на ръка,

а това никак не беше лесно, особено когато морето биваше лошо. Затова пък ние скоро му намерихме колая. За да не попаднем сред движението или върху някоя спомагателна машина, мятани насам-натам от клатенето на кораба, просто лягахме на оплискания с вода и машинно масло пайол и така смазвахме машината. И всичко това ставаше при 50 — 60-градусова топлина.

Лятото бавно си отиваше. Минаха още две седмици в непрекъснати денонощни плавания. Все по-често ставаше нужда да влизаме всред ходовото движение на машината за ремонт на мотилевите лагери между движенията при горещца, току-що спряла машина. Върху голите ни тела капеше вряла вода. Плюсски на обгорена кожа намираха място по рамене, по ръце, гръб, но... бяхме млади и силни — вече нищо не можеше да ни уплаши.

ПО-ПОДРОБНО ЗА ТОВА–ОНОВА

Куриозни случаи имаше не малко. Те бяха фактически нашето ежедневие.

Кондуктор, нещо като машинен боцман на миноносец „Строги“, беше Стамат Михов, доста ограничен, мълчалив и свит човек. В училището бяха ни учили, когато началството ни хвали или ругае, да го гледаме право в очите. Аз съм от тия хора, които мъчно се съобразяват за лична изгода или опасност с реалната обстановка. Изчаквам да се натрупат повече наблюдения и факти и тогава се задействам на „пълнен ход“.

Един ден Стамат започна да ми се кара, не помня за какво. Аз му заставам „мирно“ и го гледам в очите. Не след много два шамара ми запалиха бузите. Но аз съм як, пък и инат. Не мърдам. Още два шамара, аз пак не мърдам. И тогава Стамат не издържа. Пламъкът на очите ми ли не издържа, що ли... Изскочи като куршум от люка на машината. След десетина дни същото. Накрая Любомир Давидов ми дойде на помощ: „Като вземе да ти се кара, бягай зад машината, да не те вижда“.

Случаят не закъсня. Стамат започна пак кавга. Само че аз, вместо да заставам „мирно“ и „под козираг“ пред него, тоя път избягах зад машината. Стамат престана да ми се кара — нали не ме виждаше.

ГОСТИ НА КОРАБА

През август направихме едноседмично плаване със слушатели от военната академия: артилеристи, пехотинци, кавалеристи, летци и не знам още какви. На второто излизане с тях в морето капитан втори ранг Иван Вариклечков, командир на флота, поведе отряда навътре в морето, някъде зад хоризонта. Води го дълго, докато на втория ден не намери такова море, каквото навярно е искал. Здравата ни раздруса. Гостите ни изпопадаха, яко хванати от морето. Обявиха бойна тревога. При бойна тревога аз съм по разписание на вахта в машината. Сменям по заповед от мостика оборотите на главната машина. Следя за работата на охлаждащата помпа. Сменям отсечките на кулисата. Въобще тичам из машината наляво–надясно. Над мен, по палубата, тичане, тропане, отсечени команди, още по-отсечени доклади за готовност на оръжието. Картечни откоси и какво ли още не. Суматоха, като лятна градушка. Най-сетне отбой. И всичко пресекна изведнъж. Чувам, че нещо непривично хлопа по палубата. Не се стърпях и надникнах през задния люк. На реята за опъване на тентата стои и се блъска, люляна от вълнението една картечница. Вероятно е имало и въздушна атака върху отряда. Но нали бях в машината, и да е имало аероплани, аз не съм ги чул. Взех една шепа пакли да превържа картечницата, за да не се блъска. И тук, на палубата, видях сгънат на четири, да повръща майор Лекарски — нашият герой по конен спорт. Хем ми стана драго, че морето яко го е пипнало, хем ми бе неудобно. Все пак той беше офицер! Но след като се освободи от поредния си стомашен пристъп, той сам ме заговори, нещо недопустимо по устава.

— Лошо нещо бе, младеж! Преди да дойда тук, летяхме. Като ме настаниха в самолета, се почувствах като агне в дисаги, закачено на седлото. Но това при вас е ужасно. На нищо не прилича. Като че някакъв морски дявол протяга невидима костелива ръка и ми скубе червата. А както виждам, на тебе нищо ти няма.

— Тъй вярно, господин майор. Нищо ми няма.

И си мисля: струва ли си да му казвам, че този същият дявол е скубал и моите черва, докато стигна до това „нищо ми няма“.

НОЩЕН ДЕСАНТ

В края на септември проведохме заключителни учения. Товарихме параходен десант от заливчето „Ченгене скеля“. През нощта започнахме да го разтоварваме между Бяла и Гъзикен. Аз бях в машинното отделение при апарат–сепаратора за получаване на сладка вода от морето. С Божан бяхме разбрали, че апаратът въобще е негоден. Мислехме тайничко да го разглобим, прегледаме и, ако може, да го поправим, но скоро се убедихме, че е най-добре да не се залавяме. Случаят беше безнадежден. По време на това плаване, поради пропуск на Стамат Михов, машината не бе заредена с достатъчно количество сладка вода. Водата свърши. Още преди Емине Стамат пусна сепаратора, което значеше ни повече, ни по-малко вкарване на морска вода в котлите. А те са водотръбни котли. Който има поне малко понятие от парни котли, знае колко опасна е морската вода, особено за водотръбните котли. Разправям това, защото и аз, без да искам, помогнах за доосоляването на котлите. Известно е, че при корабните парни машини отработената пара се втечнява чрез специални кондензатори за кръгово използване на водата. Кондензаторите на миноносците имаха по един кран, с който в съответствие с хода на машината ръчно се регулираше преминаването на морската вода през кондензатора.

В четири часа сутринта приех вахтата в машината от Божан. Минали бяхме нос Емине и се намирахме някъде към траверса на Ираклия. Духаше силен североизточен вятър. Вълните идват на борд и силно люлеят кораба. След половин час щанбаят иззвъня. Езикът му спря на „стоп“. Това ще рече, че сме стигнали мястото на десанта. При приближаването до брега и по време на провеждането на десанта трябваше постоянно с по-големи и по-малки интервали да се маневрира с машината. После настъпи затишие. Изчаках десетина минути и, като не ми се поиска ход от мостика, подадох глава през задния входен люк, за да вдъхна няколко глътки чист въздух. Поогледах се наоколо. Стамат беше задрямал върху кожуха на машинното отделение. Помръдне ли, аз съм готов да скоча в машината.

Откоси от вълни пробягваха по задната палуба. Морската част от десанта беше в разгара си. В тъмното, сред плясъка на вълните, нашите момчета товареха уплашените до смърт и повалени от морската болест войничета в двете корабни лодки, които ту подскачаха до височината на корабната палуба, ту изчезваха зад борда.

Гледам разтоварването и си мисля: не беше нощта и за нашего брата моряците, и за войниците. Ненадейно тих пукот в машинното отделение ме върна към моята действителност. Пукаха се охладителните тръбички на кондензатора. Скочих в машинното отделение, тичешком заобиколих главната машина и бързо отворих крана на охлаждащата вода. Пукането спря, но аз бях сигурен, че морската вода от кондензатора, заедно с тая от сепаратора, макар и бавно, навлизаха в котлите.

Моята вахта привършваше. Смени ме Божан Тайгроса. Излязох от машината, умрял за сън. Разтоварването на войниците бе завършило. Слънцето се отлепи от хоризонта. Утринните му лъчи заляха с мека светлина пробудения буботещ театър на десанта. А той се развиваше успешно. Нашите мокри войничета, вече стъпили на брега, викаха победоносното „Ура“, а ние още не си тръгваме. Поддържаме десанта с „артилерийски“ огън. После непрекъснато „Ура“ заля района на боя. Включихме се и ние откъм морето. Десантниците устремно напредваха.

КРАЙ НА ПЛАВАНИЯТА

Най-после край на плаванията. На първи ноември се прибрахме във Варна. Завързахме миноносците на кея, на борд един до друг. Загасихме котлите. Вечерна проверка в 21 часа и веднага лягане, ако не си дежурен по наряд. Ставане в 6 часа. Минахме на намален оклад. Храна вземахме от флотската кухня. Храната се състоеше почти ежедневно от готвено постно кисело зеле. Спахме непробудно три поредни нощи, но нали бяхме привикнали да не спим, скоро си отспахме. И започнахме едни безкрайни нощни приказки, закачки и дори не съвсем безопасни шеги. На нашия миноносец имаше един старши моряк Иван, по прякор Палаврата. Беше едро, високо, живо и добре сложено, не глупаво момче. Беше софиянец и като такъв се считаше за тарикат. Имаше и едно момче — Абаджиев, електротехник. Той беше дребен на ръст и слабоватичък, пълна противоположност на Палаврата. Добре бе усвоил тайните на електричеството за своето ниво и добре си гледаше работата. Но иначе беше разхвърлян. Докато Палаврата беше човек на реда. На кораба беше свързист. Носеше се винаги спретнато. Побратимът му Абаджиев нямаше дори и своя койка. Спеше по палубата, където намери. За спане използваше дори и камбуза, като главата и тялото му бяха в камбуза под самата палуба, а краката и част от тялото му оставаха навън, на самата палуба. Въпреки всичко той имаше добро сърце. Те двамата бяха неразделни приятели. Не зная точно какво ги свързваше, но освен физическото им различие и подчертаното различие на характерите им, навярно най-вече ги свързваше вечната им надпревара кой на кого да погоди повече номера. Но честно, без всякакви задни намерения.

По него време флотът, а това значи и миноносците, се осветляваше от един трицилиндров дизелов мотор, 75 конски сили, който в 12 часа през нощта биваше спиран. Целият район на флота, включително и корабите, оставаха без каквото и да било осветление. И ето, сгоден случай за Абата да погоди, да повтори, че и да потрети корабния си номер срещу Палаврата.

В кубрика всички койки са опънати, наредени една до друга и една над друга, а моряците са легнали в тях. Аз вече споменах на какво ограничено пространство ставаше това. Никой не заспиваше... просто не ни се спи. Само Абата го няма и сигурно няма и да го има. Може дори някъде на брега да се е проснал, на голата земя. Там поне почвата е по-топла от ламаринената палуба на миноносците. И ето, че часът става дванадесет. Осветлението угасва. В кубрика настъпва абсолютен мрак. След десетина минути нещо захърква над главите ни. Пръв Палаврата разбира какво става. Разбира пръв, защото неговата койка се разтриса. Той с ужасен вик полита от четириметровата височина, като в опита си да се задържи преобръща две съседни койки. Техните собственици, от своя страна, също политат, повличайки със себе си съседите си. Получава се нещо като „верижна“ реакция. Само за секунда–две всичко е скупчено на пода — хора, дюшеци, одеяла, възглавници.

Палаврата пръв излита по стълбата, но къде и как ще намери Абата в тъмното?

Абата бе срязал с кухненския си нож предното въже на койката на Палаврата. Този номер се повтори и потрети. В резултат на това никой не заспиваше. И все пак Абата идваше, макар и със закъснение, докато една нощ Палаврата се спотаи зад навигационната рубка и го спипа, така че Абата не помисли повече да си прави шеги.

ОТНОВО В СОЗОПОЛ

Както вече казах, на първи ноември най-после плаванията приключиха. Завързахме корабите на кея, на борд един до друг. Загасихме котлите. Отворихме ги за преглед и почистване. Имаше така задръстени с котлен камък тръбички, че бе невъзможно да бъдат почистени, въпреки че предварително ги бяхме изварили със сода. Никаква специално направена сачма не можеше да премине през тях. Трябваше просто да се пристъпи към тяхното изолиране чрез запушване.

Но в службата ми, че и в живота ми, някои обстоятелства се бяха променили. Започнало бе безинтересното ежедневиe на войнишкия ми живот. Един ден командирът ме извика и ми каза: „Готви се веднага за Созопол. Определен си да следваш корабоначалническия курс на училището“. За мен това беше същински гръм небесен посред бял ден. Наистина от него по-неочакван и по-радостен нямаше. Практиката ми на миноносците най-ненадейно завърши, и то предсрочно. На хоризонта се очертаваше по-конкретна насока на живота ми.

Аз вече познавах Созопол, града, острова и зданието на Рибарското училище, където това лято бе преместено Морското училище от Варна. Никой от нас не знаеше какви бяха причините за това преместване. В мечтите си аз денем и нощем, зиме и лете виждах големите кораби да минават покрай нас зад остров Свети Иван. Големите кораби в голямото море, чиито помощник-капитани и капитани предстоеше да станем ние.

Животът на острова беше суров, особено зиме. Макар че училището беше с парно отопление, зимните североизточни ветрове така навяваха през прозорците, че ние бяхме принудени да поставяме пясък между вътрешните и външните им крила до половината височина. Въглищата се докарваха от Бургас с шалани още от есента. Учениците от училището, включително и ние, разтоварвахме шаланите и отнасяхме въглищата на гръб с кошове в избата на училището, където бе парното отопление. Училището бе свързано с градската водопроводна мрежа, но водата често спираше — лете поради малък

дебит, зиме поради замръзване на тръбите. За хигиенни нужди възпитаниците на училището трябваше всеки ден по наряд да изнасят вода с кофи от морето. Всичко това, като цяло, водеше до една тежка, но здрава закалка към навик и разбиране, че трябва да се трудиш, а няма да сбъркам, ако кажа и към безстрашие спрямо трудностите.

Преместването на училището в Созопол имаше редица негативни страни. Созопол по онова време беше едно изостанало градче, с поминък от примитивен, ограничен риболов и лозарство. Разбира се, риболовът и лозарството стигаха за задоволяване до известна степен нуждите на градчето. Една голяма част от пролетния и есенен риболов се отнасяше до Бургас, че и до София. Виното никога не беше в количество, което би могло да бъде обект на извънградска търговия. Трима–четирима първенци — чорбаджии бяха хванали цялото градче за гърлото и го душеха, но така, че да не умре от глад. Материалната култура (за духовната да не говорим) бе на най-ниската възможна точка. Нямахме каквото и да било промишлено предприятие. Бяха останали само три вятърни мелници — две на северния скалист бряг и една в подножието на южния, сравнително висок скат. И трите бяха кой знае от кой век. На практика, в крайна сметка се получаваше така: вместо училището да тегли технически опит и духовна култура от града, неговите възпитаници, още съвсем неукрепнали, трябваше да стават културни трегери за града. Практиката бързо показва до каква степен бихме могли да бъдем ние културтрегерите. Излезеш в града, обиколиш го за двадесет–тридесет минути, спреш се до книжарницата на куция Митко да погледнеш някой изглед от илюстрирана картичка, или честитка за любимата, обезателно с някакъв дреднаут и вградена в котвичка някаква красавица, и току забиеш в някоя кръчма. И ето ти обмен и растеж на културни ценности.

Дори и лодките тогава нямаха моторчета. Всички от това време помним, че най-могъщото, най-съвършеното средство за „модерен“ риболов бе хилядолетната аламана, движена от осем души изпечени гребци. Добре, че всичко това се разбра, та училището бе своевременно върнато във Варна — там, където бе единственото му възможно и най-подходящо място. Тук му е мястото да спомена всеотдайността на нашите преподаватели, като подчертая тяхната преданост, материнска любов и съзнателност към призванието на училището. Те не се уплашиха от личните, семейни и преподавателски

трудности, каквито явно ги очакваха, и без ни най-малко колебание
дойдоха в Созопол с нас.

НАШИЯТ ВИСШ КОРАБОНАЧАЛНИЧЕСКИ КУРС

Като допълнение на казаното по-горе ще си позволя да кажа няколко думи за нашия висш корабоначалнически курс. Той по начало беше едно сполучливо съчетание от отбрани членове на три последователни випуска на Морското училище, а именно:

- от 29-ти випуск — Васил Гунев, Тодор Вълков и Любомир Давидов. И тримата след завършване на първите три години в Морското училище бяха изкарали и една година във Военното училище като юнкери, след което бяха изкарали още една година на практика по корабите на военния флот. Четвъртият, Никола Ранчев, по здравословни причини бе изостанал с една година и за това беше причислен към групата от 30-и випуск.

- от 30-и випуск — Сидер Димитров, Воин Георгиев Купов и Рачо Чолаков. Те също бяха изкарали една година във Военното училище.

- от 31-ви випуск — Веселин Антонов Георгиев, Георги Димов Панайотов и Борис Кънчев Абаджиев, и тримата от мореходния отдел; от техническия отдел — Георги Иванов Кулински, Георги Николов Заяков, Баю Колев Баев и Станчо Димитров Казаков.

Една седмица, след като занятията бяха започнали, Станчо Казаков бе отзован от курса, за да стори място на Стоян Цоков Коев, а след други десетина дни се включи и Петко Иванов Маринов от 30-ти випуск.

Всички завършихме двугодишния курс. Искам само да спомена съвсем накратко за някои от нас. Сидер Димитров бе отгледано дете в семейството на пристанищен работник. След завършването на училището премина на работа в авиацията и при един полет попада в мъгла и вместо да кацне в езерото Вая, се разбива на брега.

Рачо Чолаков — не можал да преодолее страха си от идването на Червената армия, побягва още на осми септември с влак за София. Стига до Мездра и се връща, но не издържа и се хвърля от влака в езерото Вая от моста при Гебедже.

Воин Купов — заболява от туберкулоза и умира като помощник-командир на миноносец преди 9-и септември.

Борис Абаджиев — попада в сферата на зелените земеделци. Пропива се, вероятно от ината си. Почина в ресторант „Евксиноград“. За него Веселин Георгиев (Фоса) бе казал: „Умря на поста си“.

Всички се познавахме от по-рано и много скоро станахме един чудесен, задружен и единен колектив, независимо от разликата във випуските ни. Само с Петко Маринов и Стоян Коев продължавахме да се държим по-хладно. По-късно и това се забрави. От друга страна всеки си беше оригинал посвоему, на което тук няма защо да се спирам. Ще кажа само, че Сидер Димитров и Воин Купов доминираха със своята памет и обхват на мислене, Любомир Давидов — със светкавична съобразителност и бързи реакции.

ВЕТРОХОДСТВО, НА ЧАС ПО ЛЪЖИЧКА

Аз вече споменах, че през първите три години в Училището бяхме станали ветроходци. И наистина много обичахме това занимание, но малко време можеше да се отдели за него. Учебната подготовка по специалността и военно–подготвителната програма бяха обтегнати до скъсване. Но тук, в Созопол, ние, батковците, все пак намирахме място, време и начин да побеседваме с морето на тема „ветроходство“. Всички бяхме ветроходци, но баш ветроходец беше Любо Давидов. Пък и в какво ли той не беше БАШ?

Започнахме през обедната почивка да излизаме почти ежедневно с ветроходна лодка в големия Созополски залив. Но минеш ли северозападния край на остров Свети Иван, то кажи си го направо, че си в открито море, което, заедно със студения зимен североизточен вятър, никак не се шегува. Точно затова ние влизахме, излизахме и мерехме сили с тях. Не всички устояха. Но ние продължихме да ходим там. Това не остана незабелязано от преподавателя ни по български език Крум Кънчев. Той беше своего рода особняк. Негов идол беше Мартин Идън и той се стремеше всячески да му подражава. Във всичко. Носеше кепе „Джек Лондон“, правеше всичко възможно да стане моряк като Джек Лондон и т.н., но не всичко му се удаваше. За да укрепи морската си подготовка, един ден той дойде с нас. Времето се бе случило сравнително добро и „мореклъкът“ му хареса.

След два дни пак дойде с нас, но тоя път морето и времето бяха други. Скоро подминахме нашия остров Свети Кирил и запресичахме левия край на канала между двата острова. Вълнението заподмята лодката. Крум Кънчев се свлече на дъното върху решетката на лодката. И правилно. В лошо море, за да се държат платната на вятъра и да се подобри устойчивостта на лодката, екипажът ѝ сяде на дъното. Вълните започнаха да припляскват в лодката. Крум седи на дъното умърлушен и поуплашен. Минахме траверса на остров Свети Иван. Крум знае превода на „Галасакра“, но си седи и мирува. Започна да пребледнява. Лицето му започна да показва признаци на предстояща морска болест. Трябваше вече да се връщаме, но за да не губим

височина срещу вятъра, Давидов заповядва „поворот през носа“. Поворотът излезе неудачен. Вятърът и вълните го провалиха. Давидов набра наново скорост и пак „поворот през носа“ и пак неудача. Една голяма вълна плисна в лодката. Тогава Давидов заповяда „поворот през кърмата“. Отпуснахме задното платно и с помощта на рула и предното платно лодката зави наляво и смени галса. Погледнах новоизпичащия се ветроходец. Беше пак в седнало положение, но се беше хванал с две ръце за седалищната пейка. От стискане пръстите на ръцете му бяха побелели, а лицето му — като на смъртник.

Все пак трябва да призная — Крум Кънчев постигна своята мечта. Сдоби се със своя лодка, съвсем нова рибарска лодка — острозадка тип „Сиферка“.

През 1939 г. вече като началник на пристанище Царево, един следобед виждам рибарска лодка чак на хоризонта. Идваше от югоизток. Вятърът и морето бушуваха с по четири–пет бала вълнение. От любопитство дочаках лодката. Дори слязох на кея, за да я посрещна. В лодката сам–самичък беше Крум Кънчев. Поздравих го за майсторлъка му. Не всеки рискува в такова море да излезе с най-обикновена лодка.

Тогава не се замислях, но по-късно, години след завършването на Училището, веднъж си зададох въпроса къде беше ръководството на Училището, не ни ли виждаше или се правеше, че не знае за нашите излизания в морето. Впрочем, мнозина от ръководителите и възпитателите ни умееха да ни оставят и сами да се готвим за истински моряци. Това ще подчертая със следния случай.

ТАЙНО ПОД ПЛАТНО ДО РОПОТАМО (1934 Г.)

И така, морето ни мамеше ежедневно, ежечасно, още повече, че бъдещето ни беше вече предопределено. Бяхме непосредствено свързани с морето. Наскоро след започване на учебните занятия аз бях назначен за заместник подофицер на втората половина на 34 — ти випуск на новациите, а Воин Купов на първата половина.

Един хубав съботен ден на закъснялата есен, след като се бяхме наобядвали, аз си избрах дванадесетина момчета от подчинените си, качих ги на една десеторка и под гребла заобиколихме нашия остров. Спряхме до началото на вълнолома под скалите така, че никой да не ни вижда. Изпратих двама да вземат платната и двете мачти и пак под гребла продължихме покрай брега. Заобиколихме Созопол. Излязохме на плажа. Изпратих едно от момчетата да купи филм, а аз използвах времето да ги запозная с платната. Никое от момчетата не бе участвало досега при вдигането на ветрила. Каква самонадеяност от моя страна, свързана с не по-малка глупост! Скоро пристигна и филмчето. Морският вятър беше благосклонен към моята щуротия. Вдигнахме платната нелошо. Вятърът ги напълни и аз легнах на курс за Ропотамо. По тоя път бях минавал два–три пъти, когато преди пет години с баща ми поправяхме околийското управление в град Царево. Но къде беше точно реката и каква беше обстановката там, и понятие си няхах.

Вървим под ветрила. Аз продължавам да запознавам момчетата с магията на ветроходството, а те ме слушат захласнати. Стигнахме. Снехме платната и по една случайност съм напипал талвега на реката при устието ѝ и под гребла влязохме в нея. Вдигнахме отново платната и под напора на вятъра започнахме да откриваме нов, непознат, чуден свят. Свалих отново фотографа на брега, за да ни направи няколко снимки. После излязохме на брега и ние да се поразходим и да се снимаме. Разходихме се по стръмния десен бряг и... отново в лодката, вече на обратен курс. Сега обаче при излизането от реката не случих талвега ѝ и течението ни изблъска на плитко. Изви лодката и едва не я напълни с вода. Скочихме във водата до коляно, оправихме лодката и след две–три такива заседания, мокри не мокри, излязохме от устието.

Това произшествие ни отне доста време. Слънцето вече опираше о бакърлъка. Аз разбрах, че трябва да се бърза, ако не искам да попадна в карцера. Когато минавахме траверса на Св. Агалина, вечерният здрач вече покриваше морето, а вятърът постепенно стихваше. Не след дълго вятърът съвсем спря и ние преминахме на гребла. Все пак на острова пристигнахме почти на време. Вечерната проверка бе започнала. Аз проведох момчетата по задната стълба и се вмъкнахме тихичко в строя, и то точно на време. Дежурният по училище Тодор Вълков подаваше команда „По ред на номерата преброй се!“. Всичко завърши благополучно, а аз и момчетата запомнихме тая лудория за цял живот. Тя, лудорията, допринесе да повярваме в нашите неограничени момчешки възможности на израстващи „мъже“. Мъже по на 15 — 17 години. Е, аз тъкмо навършвах двадесетте.

МОЕТО И НА КУПОВ ДАВЕНЕ (1935 Г.)

Зима е. Втората половина на месец февруари. Събота срещу Сирни Заговезни. Но видимо времето не се отразява на морето. Още от вечерта вятърът зафуча. Фуча цялата нощ и още фучи. Никакъв изглед скоро да спре. Морето побеля. Вълноломът бумти, сякаш се тресе. От време на време някоя вълна, разбила се в яката му снага, отскача нагоре като фонтан и, натисната от вятъра, пресича каменната преграда на вълнолома и като водопад се свлича в тихите води на пристанището. Но това са още слаби напъни. Човек, като ги гледа, може да пробяга по дермата на вълнолома невредим.

Към два часа следобед дойде от Бургас параход „Евдокия“. Застана на котва. От него слязоха пет–шест пътника. Вдигна котва и се отправи към Поморие. Времето не обещавахе нищо хубаво, но екипажът навярно искаше на всяка цена да посрещне Сирни Заговезни в домашна обстановка. Има ли моряшко сърце да не мечтае за това — да се пребори с морето и да се прибере у дома! Но не би! „Евдокия“ едва стигна средата на залива и сви на ляво. Легна на курс за Бургас. Край на топлото домашно огнище.

Към обед вълните започнаха не на шега да прескачат вълнолома. Но все още човек можеше да пробяга по него. И ето, откъм града се задава бай Борис, готвачът на училището, с помощника си. В ръце носят по една голяма тава с приготвения за утре по случай празника специален десерт, поръчан в града. Поогледаха се, почакаха и като дойде подходящ момент, тръгнаха. Добре избраха момента. Вълните обливат вълнолома ту пред тях, ту зад тях. Двамата ту се спират, ту се затичват, пресмятайки как следващата вълна ще премине през вълнолома. Ние се струпахме на прозореца да гледаме. Минаха покрай „Камчия“, стояща на котва и вързала парна яхта. Продължиха. На нас взе да ни олеква. Ще преминат. Още малко им остава. И... те не видяха, а и не можеха да видят задаващата се опасност, защото преминаваха по вълнолома по подветрената му страна. Но ние видяхме отгоре, от втория етаж на училището. Вълната извиси гръб точно там, от другата страна под вълнолома, изрева с трясък, стотици тонове вода

плиснаха като водопад в пристанището. На бай Борис и на помощника му сякаш не им се вярва, че всичко е свършено. Съпротивляват се на напъна на водната лавина и бавно отстъпват към морето. Личеше, че грижата им сега не е за тях, а за десерта. След миг—два, изтласквани от водата, стигнаха до ръба на дермата и... изчезнаха. След малко главата на бай Борис с бялото готварско боне изплава. Изплава и помощникът му. Само тавите с драгоценния товар ги нямаше. Стана ясно, че преминаването по вълнолома вече бе не само опасно, но и невъзможно.

По време на обедата дежурният офицер обяви извънредно почистване на оръжието. Когато влязох в спалното помещение на 34-ти випуск, Купов вече се бе разпоредил. Пушките бяха вече разглобени, а съставните им части лежаха върху чисти бели парцали върху леглата. Огледах работата на моите подчинени и се спрях пред прозореца. Загледах се в морето. Хоризонт вече нямаше. Видимостта беше не повече от миля, миля и половина. Извих глава наляво, залепих лице на стъклото и погледнах дали се вижда остров Свети Иван. Виждаше се. Изведнъж една налудничавата идея ме прониза. Защо с Купов не вземем една двойка и не отидем до острова? Каква тръпчива идея! Едва ли досега някой е ходил в такова време с двойка до там. Подходих към Купов:

— Купе, предлагам ти двамата да отидем до острова още сега... с двойка.

Купов беше разсъдлив и уравновесен човек и аз предварително очаквах отказ. А той, след като помълча, загледал се през мен, кой знае накъде, рече:

— До острова ли? Ти да не си луд?

— Луд, не луд, аз тръгвам. Ти си страхливец и затова отказваш — провокирах го аз.

— Кой — аз? Страхливец? Хайде де!

Излязохме през парадния вход, макар че за нас преминаването през него беше забранено. Купов вървеше решително напред. Аз — след него, посконфузен, пък и поуплашен. Казах си наум: „Това преминаване през парадния вход дали няма да ни е последно“.

Влязохме в лодката. Но преди да я отвържем от пристана, лейтенант Панчо Вангелов, дежурен по училище, излезе на балкона и огледа пристанището и града. Ние взехме празната консервна кутия и започнахме уж да изхвърляме вода от лодката, все едно я почистваме.

Беше студено и лейтенантът нямаше да стои дълго на балкона. Така и стана. Бързо отвързахме лодката, втъкнахме греблата в ключовете им и загребахме съвсем, съвсем близко до брега, за да не ни види някой от началството. Минахме през пролуката на незавършения ограден западен вълнолом и скоро се насочихме към остров Свети Иван.

Виждахме пенливите гребени на грамадните вълни, но нашият остров още ги възпираше да връхлетят върху нас. Вятърът духаше откъм десния ни борд. Двойките бяха така конструирани, че когато в тях имаше само двама гребци, забиваха носа си, а кърмата им се вдигаше. С така повдигната кърма и под натиска на силния страничен вятър лодката се заоткланя на дясно. Купов бе седнал на десния борд като старши. Така че сега трябваше да гребем по-силно от мен, за да задържим лодката в желаната посока. Това го загрея преди мен и той съблече шинела си. Ще добавя, че и двамата бяхме с тежки зимни казионни обувки.

Гребем, а вълните минават „смазани“ под нас. Преодоляхме няколко серии от добре оформени вълни. Всяка серия си има своя най-голяма вълна, но тя може да е деветата, седмата, че дори третата поред. Бяхме изминали вече три кабелта, а до острова оставаха още седем. Вече сме здраво загрели, но не губим кураж. Сили имаме в излишък. Ще стигнем, ако ще и два часа да ни отнеме. И... ето, че се зададе неочаквано голяма серия от вълни. Мина третата ѝ вълна. Мина и петата. Преодоляхме ги. Настъпи седмата, грамадна, с изострена, извиваща се грива. Ревяща, застрашителна и ядосана, тя яростно налиташе срещу нас. Гледам я малко смаян. Казвам на Купена:

— Купе, ако и тая премине, на острова сме.

Загребахме точно срещу нея. Тя дойде. Вдигна високо носа на лодката. Опита се да я наклони настрани, но лодката издържа. Добре я бяхме насочили и добре я държахме, стегната в греблата. Издържа, но не до края. Преди още вълната да премине под нас, лодката загреба вода и плавно се наведе наляво. Аз, а след мен и Купов, се изтърколихме в морето. Вълната така ни беше смотала някъде на дълбоко, че аз, опитвайки се да изплувам, разбрах, че се бавя много. Скоро почувствах остра нужда от въздух. Гърдите ми ще се пукнат за въздух. Въздух, въздух ми трябва! Още малко, още малко потрай! Иначе... Ушите ми пукат. Червени кръгове обрамчват затворените ми очи, а гърдите ми си знаят своето: въздух, въздух ми трябва!

Не издържах. Отворих уста. Усетих спасителната глътка въздух, размесен със солени пръски вода. Макар и в последната възможна секунда, издържах. После още една и още една глътки въздух. Значи оживях. Какво ли стана с Купена? Обърнах се и го видях с тил към мен. Върти глава наляво и надясно, ухапал със зъби шинела си. Извиках му. Видя ме и ми се зарадва. Лодката бе отскочила на двадесетина метра от нас. Заплавахме към нея. Друго нямаше и какво да се направи. Всяка преминала през нас вълна потапяше главата ми някъде над челото до ушите и след това вятърът сякаш прерязваше мозъка ми точно в тая плоскост. Започнах да изстивам. Гледам пръстите си — нормални, а ги чувствам надебелели колкото китките ми.

Както и да е, доплавахме до лодката. Нова гривеста вълна се изсипа върху нас. Тоя път изплавах по-скоро, без никакво затруднение. Затова пък Купов го нямаше наоколо. Затърсих го. Най-сетне излезе — същински морж с мустаци и пак със ухапан в устата шинел. Доплавахме отново до лодката. Купов мина към носа и започна да се завързва с носовото въже през кръста. Връзва се и все не успява. Сигурно и него студът бе започнал да го сковава. Аз също опитах да се завържа с кърмовото въже, но няха сили за това. Успях само да свия лявата си ръка в лакетната става и така, като с кука, се закачих за лодката през планцера ѝ.

Междувременно разбрахме, че, като изключим студа, опасността беше преминала. Вълнението и вятърът ни бяха изтласкали на сравнително тихо място под нашия остров. Сега вече можехме да се поогледаме наоколо, че и по-далече. До нас на двадесетина метра плаваха моята матроска и двете гребла на лодката. Няхахме сили да отидем до тях.

Погледнах към училището. Бяха ни видели. Цяло множество от ученици бе изскочило на плаца и стремглаво тичаше към нас. Защо тичат? Нима от тук, от плаца могат да ни помогнат? Тълпата стигна до брега. На самия бряг видях и дежурния офицер. Гледай го ти него! Вместо да организира спасяването ни, дошъл и той сеир да гледа. И... спасение. Една десеторка се вряза през процепа на вълнолома и се нацели на нас. На кърмата, стъпил прав на седалищната скамейка, в цял ръст стоеше Любомир Давидов и ритмично се прегъваше през

кръста: „Раз—два, раз—два. Гребите!“ Да знаете само колко голяма ми се видя тая десеторка, като я гледах потънал до гуша във водата.

Още десетина загребки и десеторката ще бъде при нас. Но и ние вече съвсем замръзваме. Имам чувството, че само в гърдите ми има още малко топлинка. И чувам, чувам и недоумявам. Това възможно ли е или вече ми се присънва? Лейтенантът, свил ръце на рупор, вика на Давидов:

— Остави хората в морето. Прибери лодката! Лодката прибери! Ще се разбие на фара!

Ужас! Но Давидов не е вчерашен. Слага ръка на ухото си и вика срещу вятъра:

— Заповядайте. Тъй вярно, господин лейтенант. Не чувам.

А с лявата си ръка прави невидим знак „Гребите, гребите по-бързо!“ Десеторката вече приближава. Чувам Давидов да казва:

— Момчета, поемете потърпевшите и ги прехвърлете на дъното на десеторката.

Четири ръце се навеждат над нас. Поемат ни един по един и ни предават на десеторката. Давидов развърна лодката и я подкара към брега, вероятно с намерение да я откара направо на близкия рибарски пристан, но лейтенантът пак:

— Хвърли ги в морето! И бързо за лодката! Ще се разбие на фара.

Давидов пак си прави оглушки, но нямаше как. Като приближи на 20 — 30 метра до брега, казва:

— Братлета, няма що, ще трябва да се скача.

Скочихме с помощта на гребците. Заплавахме отново в студената вода право към брега. Все пак можах да видя познатия на всички ни созополски рибар, гърка Лефтерда, наблягащ с все сила на греблата си. Идваше ни на помощ. Значи и от града някой ни бе забелязал. Изплавах на брега, но мъките ни не бяха до тук. Затичах се към училището срещу вятъра. Но не за дълго. Устата и гърлото ми се напълниха със слюнка. Понечих да падна. Другарите ме грабнаха и ме понесоха на ръце през острова, по стълбището и ме сложиха в леглото ми. Какво ставаше с Купов, вече не знаех.

Доиде училищният фелдшер Ганузлиев. Съблякоха ме на голо. Заразтриваха ме със сухи вълнени парцали. Ганузлиев донесе чай.

— Пий, сипал съм в чая и коняк.

— Коняк ли? Никакъв коняк. Аз съм въздържател!

— Никакъв въздържател. Пий, ти казвам!

Изпих чая на един дъх и сега започна най-страшното. Чаят, конякът и разтривката толкова бързо раздвижиха кръвта ми по цялото тяло, че всяка досега премръзнала клетка, останала без кислород, бързаше безжалостно да си го набави. Дишах бързо и дълбоко. Въздухът не ми достигаше. Беше поне десет пъти по-тежко, отколкото когато бях потънал в студената вода на зимното море. Задушавях се. От честото ми дишане гърлото ми изгаряше. Едвам се оправих.

Дойде да ме види Купов. И той като мен, едва преодолял кризата. Слязохме в курса. Другарите ни заплашват — два месеца без отпуск не ни мърдали. А това значеше край на Великденския отпуск. Дойде свързката на началника на училището — викал ни. Отидохме. Застанахме мирно „под кози рог“, както се полага, и чакаме. Началникът ни погледа, погледа и:

— Какво щяхте да направите бе, момчета? Смелостта на моряка е най-хубавото нещо за моряка.

Аз бях застанал малко зад Купов и незабелязано леко го потупах с юмрука на лявата си ръка в хълбока, а в сърцето ми прелива топла кръв: „Наказание, Купе, няма да има“. И слушам гласа на началника да продължава:

— Смелостта е хубаво качество, но запомнете, предпазливостта на море никога не е излишна. Хайде сега идете да изпие по една чаша чай с аспирин и се оправяйте.

Нито чай, нито аспирин пихме. Върнахме се направо в курса.

— Е, как е? Какво стана с отпуската?

— Ами какво, изтървахме я — успокоява ги Купето.

Но може ли човек да се прави на отчаян, когато трепти от радост.

— Никакво наказание. Поръча да изпием по един чай с аспирин и толкоз — допълвам аз.

Последва въздишка на облекчение, изтръгната от съчувстващите ни съкурсници. Но все пак излезе заповед, с която се забраняваше да се излиза с лодка извън басейна на пристанището без присъствието на офицер на борда й.

Тук искам да обясня защо Купов така упорито държеше шинела си със зъби, докато се давехме. Как няма да го държи, като един шинел се числеше деветстотин лева, а по него време получавахме по сто и

тридесет лева месечно. Та изпускат ли се седем месечни заплати заради някакъв си, бил той и не орфан, работен шинел? Браво на Купето — беше и добър стопанин.

ОБРЪЩАН С ЛОДКА В ПРИСТАНИЩЕТО (1935 Г.)

Въпреки описания по-горе случай, ветроходството продължаваше още по-силно да ме увлича. Последната неделя преди Великден — Цветница, една част от учениците под строй отиде да се причестява. Да, така беше тогава — една седмица постене и... отиваш да се причестяваш. Времето беше хубаво, малко хладничко, уж слънчево, но слънцето грееше през мрежата на високите облаци. Вятърът духаше с умерена сила откъм Созопол, т.е. от югоизток, но от време на време ставаше поривист.

И ето, хрумна ми идея. Защо да не опитам двойката под платна? Вече два-три пъти бях излизал с Петър Калчев от 33-ти випуск. Предложих му да излезем и сега. Той прие с готовност. Отначало на руля и на задното платно стоях аз, но по-късно ги предадох на Калчев. Той се зарадва много, навярно за това, че той ще управлява и за оказаното му доверие. Сега аз трябваше да се грижа за кливера и да балансирам лодката при промяна на галсовете и особено при поривите на вятъра.

Направихме две-три смени на галсовете, като успешно и на време посрещяхме поривите на вятъра. Но когато Калчев трябваше да смени посоката на лодката, за да легне на нов галс, тъкмо беше напълнил платното, върху лодката връхлетя силен вятър. Лодката още не бе набрала ход и рулят не послуша водача. Аз пък от своя страна закъснях да се прехвърля на другия борд. Изкомандвах: „Отпусни платното!“. Калчев веднага го пусна, но въжето беше понадено с груба заплетка и възелът заседна в скобата, която го натягаше и отпускаше. Лодката се преобърна, но така, че опънатото платно остана легнало над водата. Прехвърлих се на десния борд, като същевременно си разменихме местата — аз на кърмата, Калчев на носа. Това значеше, че аз поемам командването. Надвесихме се извън борда, за да изправим лодката. Действително тя се изправи, но не успяхме да я задържим. Пълната с вода лодка загуби устойчивост и платното отново легна върху водата, този път на другия борд.

Преди обаче лодката да се преобърне, Калчев падна във водата. Платното мигновено го захлупи. Настъпи критично положение. Виждам как главата му, повдигайки над себе си платното, започна да се движи към края му. Значи, добре е. Ще изплува. Но като стигна до края, опря до ръба на въжето. Не може да го преодолее. Аз понечих да разхлабя заялото се въже, но се побоях да не би, като отпусна съвсем платното, да омотая Калчев. Опитах се сам да изправя лодката. Бавна и несигурна работа. Калчев бързо смени посоката на плуването. Виждах как главата му се движи към другия край на платното. Най-накрая излезе. Всичко стана тъй ненадейно и бързо, че да го опиша ми отне многократно повече време.

Скочих и аз в морето. Обрамчихме с по една ръка лодката, а с другата заплувахме към пристана. Произшествие имаше, но нарушение на заповедта нямаше. Заповедта гласеше, че не може да се излиза без офицер въвн от басейна на пристанището. Така или иначе, и тоя път ми се размина без наказание.

ОЩЕ ЗА ФАРА

Тридесетина дни преди гореописания случай, в един сумрачен следобед четирите миноносеца хвърлиха котва в западния край на пристанището. За това посещение флотската „партенка“ бе заговорила отдавна, но идването им ни изненада. Настроението ни се приповдигна. Особено моето и това на Заяков. Нали току-що, само преди четири месеца, бяхме „там“. Пък и Божан, и Михо, ако имат възможност, ще ни поразкажат за тоя и оня наш съвипускник.

Те действително дойдоха. Пратил ги бе командирът на „Строги“ лейтенант Шалапатов с поръчение до мен. Като се установили на котва, корабникът, а и самият командир, видели на десетина метра зад кърмата изпуснатия през лятото от мен фенер. Та да се опитам да го извадя. Не ми се твърде вярваше да са видели точно фенера, но Атанас Шалапатов ми бе удържал 400 лева плавачни заради фенера, така че си струваше да опитам. Намериха се и доброволци да ми помагат въпреки мрачното зимно време и студената морска вода.

Взехме въжета, направихме кръстатки вместо шамандурки. Приспособихме три камъка за закотвянето им и с двойката оградихме трите импровизирани вежи там, където най-вероятно бе потънал фенерът. Цялата нощ се мятах, без да мога да заспя не заради фенера, не и заради парите, а от притеснение да не би някой от миноносците, като маневрира през нощта за отплаване, да заплете винта си в нашите вехички.

Първата ми работа сутринта беше да проверя дали миноносците са отплавали. Да, нямаше ги в пристанището. През обедната почивка взехме лодката и отидохме при вежите. Не помня кои бяха с мен. Мисля, че беше и Воин Купов. Духаше студен северен вятър. Но ние се съблякохме по гащета и един по един заслизахме. Там наистина не беше много дълбоко. Някакви си четири–пет метра, но при тоя вятър и тая ледена вода...

Аз слизах два–три пъти. Видимостта бе намалена, но все пак виждах нещо като фенер. Когато отидох до него и го докоснах с ръка, се оказа камък. Едно, две, три спущания, все на камък попадам. И

другите също. Стана безсмислено повече да мръзнем. Миноносецът, че и отрядът оставаха без единствения оригинален фенер, а аз — без 400 лева и също без фенер.

ПЪРВОТО УЧЕБНО ПЛАВАНЕ ЗАД ГРАНИЦА

През тези две „созополски“ години направихме и две учебни плавания зад граница с параход „Бургас“, собственост на Българското Търговско Параходно Дружество „Постоянство“. Първото — през зимата на 1935/1936 година, а второто — през лятото на 1936 г. Няма да описвам в тази книга безбройните ни впечатления и преживявания както на кораба, така и в посетените градове и пристанища. Ще се спра единствено на първия рейс, и то само на това, което се отнася до учебната ни практика на голям търговски кораб.

При първия рейс на мен се падна една самостоятелна кабина на кърмата на кораба под палубата, с единствено подпалубно прозорче на преградната стена на хамбар № 4, което трябваше да държи постоянно отворено. В коридора на хамбар № 4, моят хамбар, бяха натоварени петдесет вола. През прозорчето влизаше миризма на застоял въздух, говежди тор и прясно сушено сено.

Първата нощ, още в Черно море, излезе вълнение. Коридорът, хамбарът и кабината ми затанцуваха. Животните си изпокъсаха юларите и изпопадаха на палубата. А на мен ми беше толкова интересно и весело. Дойде Босфора. Преминахме го. Навлязохме в Мраморно море. Дарданелите преминахме през нощта. След нови три денонощия на разсъмване влязохме в пристанището на Александрия. След ветеринарен преглед пристанищните работници разтовариха воловете. Загубихме един ден, докато накрая получихме радиограма поради липса на товар да се върнем направо във Варна.

Вече по сумрак излязохме от Дарданелите. Навлязохме в Мраморно море. Дойде време за следобедната вахта. Всичко беше нормално. Само че най-малкото и най-тихото море в света беше решило да си поиграе с нашия „старец“. Излезе силен насрещен вятър. Аз даже се почудих как тоя кораб, празен и с такава голяма, полупасажерска надстройка, успява да му противостои. Но той не се даваше. Къде по-големи битки с морето бе печелил!

Стъмни се съвсем. Стоя изправен до стъклото на едно от шестте прозорчета и гледам напред. Това ми е работата. Видимостта е

чудесна. Напред по пътя ни няма нищо. И си мисля: „Хубаво беше, но привършва. Утре сме в Черно море. Още малко и пак в казармата“.

Долу, под ходовия мостик от първокласния салон излизат звуци на грамофон. Пътници и свободни от вахта офицери се забавляват. Зная, че там е мичман Кутевски, водач на групата ни. Там е и комендантът на кораба Димитър Фурнаджиев. Сред тях е поетесата Яна Язова. Всичко на кораба и покрай него е нормално.

Далече пред нас, малко вляво от носа на кораба, засвятка бял, мигащ огън. Навярно това е фар. Влизам в щурманската да го потърся на картата. Не го намирам. Е, напред е Босфора, но дотам е още далече. Би трябвало, щом се вижда фарът, да се вижда и сиянието на големия град. Тогава?

Слабият, бял огън продължава да светва и да угасва. Сега пък си мисля: няма съмнение, че това не е фар, но и на ум не ми идва, че това може да е фарът на „Сан Стефано“. Да попитам ли вахтения помощник–капитан? Престраших се. Последва отговор: „Никакъв фар не е. Рибари, нарочно си играят със запален фенер в лодката си. Имитират фар. Искат да ни объркат“.

Отговорът не ме задоволи, въпреки авторитета на стария морски вълк. Излезли са да ловят риба. Нима ще губят нощта да си правят шеги, вместо да си гледат работата? Проверих периодичността на проблясъците. Стеснявах се да поискам секундарника. Опитах вместо секундарник да използвам ударите на корабната машина. Установих, че огънят припламва и угасва през точно определени интервали. Такава точност човешка ръка не би могла да постигне.

Аз съм стеснителен по начало и не посмях отново да безпокоя вахтения — възрастен трети помощник–капитан. Времето минаваше. Застанах до рулевоя да отчете незабелязано курса. Как бих могъл аз, едно хлапе, стъпило за пръв път на истински кораб, да се съмнявам в работата на опитния рулевой?!

Отчетох курса и влязох в навигационната да го сверя с истинския. Сверката показваше голяма разлика. И... така намерих на картата фара на „Сан Стефано“. Бързо изскочих на пеленгатора да взема засечка. Върнах се в навигационната да реализирам наблюдението си. Още не привършил, чувам сподавения глас на коменданта:

— Дясно на борд! Какво правите, Алексиев? Къде гледате? Не виждате ли, че отиваме право на брега?

Фарът, мигайки с огненото си око, бързо премина покрай левия борд и остана почти зад кърмата на „Бургас“. Бяхме го разминали на някакви си 400 — 500 метра. „Бургас“ дълго бе вървял по неверен път. Само неспокойното сърце на капитана спаси кораба от гибел. И човека от позор за цял живот.

МИННО И ПОДРИВНО ДЕЛО (1936 Г.)

Скоро след приключването на плаването ни с параход „Бургас“ ние бяхме преместени във Варна в познатото ни помещение на бившите Специални Школи и веднага постъпихме в минна рота за преминаване на техническия курс по минно и подривно дело.

Една съботна утрин, преди закуска, бяхме излезли на ежедневната утринна гимнастика. Идва някаква „свързка“ и докладва:

— Бързайте, защото точно в осем часа ще стане тържествено вдигане на флотското знаме!

От известно време бе въведена практика всяка събота това знаме да се вдига с малък церемониал. И сега... тържествено вдигане? Какво ли има да става? Прекратихме гимнастиката и започнахме да се приготвяваме. Но моето положение се оказа просто невъзможно. Лятната ми униформа бе в окаяно положение. За тоя ден бях си определил да я опера и изгладя. Чохълът на бялата ми шапка бе нарязан на черни черти от мазните миночистачни въжета. А аз не бях се бръснал цяла неделя. Какво да правя и откъде да започна?

Изпрах дрехите си на бърза ръка със студена вода и ги прострях на слънце да поизветреят, а аз отидох в бръснарницата. Пред мен чакаше цяла тълпа и половин час отиде на вятъра. После, за да спечеля време, натърках чохъла на безкозирката си с тебешир. Облякох още мокрите дрехи и, вече закъснял, само минута–две преди вдигане на знамето, се изпънах пред лейтенант Шалапатов и поисках разрешение да вляза в строя. Той ми разреши. Олекна ми. И този път ми се размина.

Преди да се вдигне знамето, последва команда:

— За среща, за почест! Глави надясно!

Началникът на флота тръгна със свитата си от рота на рота. Върви и се вира във всеки от нас, а ние го ядем с очи. Аз бях се „скрил“ във втората редица на строя. Това не му попречи обаче да ме забележи, когато стигна до мен. Обърна се към дружинния командир на минната дружина, капитан–лейтенант Дудев, посочи ме с пръст и запита:

— Кой му позволи да бъде в строя?

Капитан Дудев и ротният ми командир лейтенант Шалапатов се изплашиха не по-малко от мен.

— Да се накаже най-строго и да ми се докладва — разпореди се той и отмина.

Церемониалът по вдигане на знамето завърши. Някой зачете заповед за награждаване на отличили се военни и невоенни служители от Първата световна война, проявили се при изваждането на германската подводница, потопена през войната във Варненския залив. Раздадоха се и наградите. С това тържеството завърши. Командите под строй се разотидоха.

В строя марширувам и аз, потиснат до немай-къде, и си мисля: „Абе глупак, кой те би по главата да влизаш в строя! Че закъсня — закъсня, но някой я те забележи, я не. Пък и да те забележи, я те накажат, я не. А и да те накажат — какво от това? Сега какво ще стане, като си дебелоглав и вървиш като овен — само напред?“

Не зная как стана, но не ме наказаха. Предполагам, че всеки един от двамата големи — Дудев и Шалапатов — е разчитал, че другият ще приключи с тази неприятна случка. Аз обаче цяла седмица очаквах наказание, и то с право, защото капитан Вариклечков пред целия строй нареди „Да се накаже най-строго“. Не ме наказаха, но се започна една — не ви е работа. Станах гръмоотвод. Някой с нещо се провинил или пък Фоса се проявил — пийнал, позакъснял от градски отпуск. Лейтенант Шалапатов на вечерна проверка, пък и през деня, отива при провинилия се и започва:

— Абе Георгиев, и ти ли като Баев? От тебе човек няма да стане. Патки ще пасеш! — и т.н., и т.н., после идва при мен и започва пак да сипе огън и жупел отгоре ми. „От тебе човек няма да стане!“ и пак същото, пак до безкрай. И току си гризе ноктите на ръцете. И така всеки ден, всяка вечер до края.

И все пак лейтенант Шалапатов имаше душа. Защо мисля така ли? Спомнете си за изпуснатия фенер! Месец след въпросния инцидент, на класни занимания лейтенант Шалапатов поставя задача с въпрос:

— Нашите сили отстъпват към Варна. Противникът настъпва към Емине. Вие трябва да направите малък десант, за да вдигнете във въздуха моста при река Камчия, точно когато челото на

противниковата колона е на средата на моста. Как ще постъпите? Има два варианта — дистанционно или с непосредствено възпламеняване.

Мълчание. После някой стана:

— Само с фитил!

Един–двама го поддържат. През това време аз вдигам настойчиво ръка, но Шалапатов почти не ме забелязва. Най-после посочва към мен.

— Аз ще вдигна моста във въздуха с кабел поне от петстотин метра разстояние — казвам аз.

— Прав сте, Баев. Обосновете се!

— Кабела ще размотая с лодка по реката, за да не могат противниковите разузнавачи сапъори да го открият и обезвредят.

— Сега нов вариант. Противникът е форсирал и реката. Оставил я е вече зад себе си на голямо разстояние, а на моста оставя бойно охранение. По-късно противникът започва да търпи поражение. Очаква се отстъплението му. Кога и как ще разрушите моста?

— Дистанционно — обажда се някой, без да е поискал думата. Друг го подкрепя набързо. Аз изпадам в почуда. Дали днес другарите ми не се глумят с Шалапатов. И пак аз ставам и казвам:

— Ще взривя моста с фитил, като направя всичко възможно тайно и незабелязано да се промъкна с момчетата си до него.

— Прав сте. Мотиви?

Казах ги. На следващия ден по обед, след храна, вече започнали обедната почивка, някой отвори вратата и подвижна:

— Баев при Шалапата! Чака долу до входната площадка.

Отидох. Шалапатов веднага ме поде:

— Баев, какъв човек си ти? Защо постъпваш така? Сякаш от нищо не те е страх? Утре ще излезеш в живота. Какво ще правиш с намалено поведение?

Ах, ето какво било, мисля си аз и отговарям:

— Господин лейтенант, аз още нямам навършени дори двадесет и две години — и съобразявам, че, без да ща, може би го засегнах, тъй като Шалапатов беше на цели тридесет и осем, при това още неженен. И продължавам: — От малък съм привикнал на тежък труд. Здрав съм. Млад и силен съм. Защо и от какво да се страхувам?

Шалапатов се връцна и изскочи през вратата. Зачаках и тоя път какво ли още има да става. Не стана нищо. Но като поразмислих,

разбрах, че напразно засегнах човека. Навярно е готвел нашите характеристики във връзка с дипломите ни и неслучайно ме бе повикал. Напразно си е мислил с неговата човечност как да постъпи с мен. Дипломата си получих една година по-късно, след уволнението ни. Накрая в нея пишеше „Поведение примерно“.

Ще избързам напред 20 — 25 години, за да довърша разговора си с лейтенант Атанас Шалапатов. Аз бях чувал от време на време за неговия по-сетнешен живот. Беше се оженил. Чух, че работел като началник на плановата служба в околийския народен съвет в град Пещера. И накрая някой ми бе казал, че е починал. Един ден, вече бях за втори път заместник–началник на Управление „Воден транспорт“, от диспечерската ми се обади диспечерът Константин Икономов:

— Другарю Баев, ако обичате, елате за момент при нас.

Отидох. И там, до масата, видях другаря Шалапатов. Не бе се много изменил. Само възрастта го бе позабулила и бе дооскубала косата от главата му. Здрависахме се сърдечно, като отколешни невиждали се приятели. И аз с моята прямост — разбирай „глупост“ — вместо да го приветствам, още при ръкостискането изломотих:

— Другарю Шалапатов, много се радвам, че Ви виждам, още повече, че бях чул, че сте починал.

— Стой, не думай! Тамян в ушите на дявола!

Бързо се съвзех. Поговорихме си сърдечно и се разделихме за последен път. Чух още веднъж, че е починал. Този път наистина.

НАВИГАЦИОННА И БОЙНА ПРАКТИКА НА МИНОНОСЦИТЕ. СЛУЧАЙНА СРЕЩА С НАЧАЛНИКА НА ФЛОТА

Скоро след фаталното за мен тържествено вдигане на знамето бяхме прехвърлени на миноносците на навигационна и бойна практика. Тогава миноносците бяха сърцевината и мощта на флота. Аз се паднах на моя раншен миноносец „Строги“. Тук заварих мнозина от старите си познайници, още не доизслужили военната си служба. Божан и Михо бяха отишли на друга практика. На „Строги“ бе дошъл Борис Печев, вече подофицер. Нов беше и командирът на кораба — лейтенант Панчев. Той минаваше за много строг, едва ли не за звяр. Е, не беше толкова лош, но имаше смайващо огнен син пламък в очите.

Аз вече познавах корабната служба и за това не чувствах никакво затруднение. Бяха започнали да ни предоставят дежурството на кораба като подофицери. Една сутрин в осем часа с вдигане на знамето поех дежурството на кораба. Малко по-късно дойде свързка от щаба на флота и ми каза:

— Днес е последен ден да представите медицинско за назначаването Ви на работа.

Добре. Ами като съм дежурен? Печев се съгласи да ме замести, докато съм в града. Набързо обличам син панталон и бяла галанка, въпреки че имаше заповед да се излиза в града само в синьо или само в бяло. Белият ми панталон не беше за излизане. В града минах през медицинския преглед успешно.

Тогава от града за флота се отиваше, като се мине през Македонския дом, покрай тогавашната дизелова централа и по-нататък ж.п. линиите на гарата, покрай телената ограда на текстилната фабрика, през държавната корабостроителница, зад извадената подводница и после все по пясъка до сухопътния вход на флота.

Та надвесих се аз над централата, а денят беше горещ. Горещо ми беше и на мен. Откопчах двете странични копчета на панталона и повдигнах долния край на галанката. Така поразпилян ми бе похладно. Там пътят беше много стръмен и сипкав и аз бързо настигнах

мъж и жена в селски дрехи. Те ме заговориха, като ме запитаха правилно ли са се насочили към флота. Казаха ми, че имали племенник на служба във флота. Назоваха името на старши моряка Калудов, брат на жената. Калудов служеше на нашия кораб.

— Познавам го. Заедно служим на един кораб. Хайде, аз ще ви водя.

И започна някакъв безкраен разговор. Вече минавахме покрай телената ограда на текстилната фабрика, когато пред нас зад ъгъла мярнах файтона на началника на флота. Едва сварих да дръпна галанката си върху панталона и да козирувам, когато файтонът изтрополи пред мен. Размина ми се, но вярно ли чувам? Конете забавиха тропота си. Обърнах се да видя защо спира файтонът. Началник-щабът на флота, „М... то на флота“, както го наричаха моряците помежду си, капитан Власев ми направи знак с ръка да се приближа. Тръгнах към него и от два метра се изпъвам като струна и взимам „под козируг“:

— Заповядайте, господин капитан — и впервам очи в началника на щаба на флота, но гласът ми издайнически похърква. Зад него виждам началника на флота. А „М... то“ на флота казва нещо и прави знак да се доближа към файтона. Аз, макар и учуден, разбирам, че трябва да се кача във файтона. Но това ми се вижда толкова невероятно, че пристъпвам крачка напред и пак:

— Заповядайте, господин капитан — и този път чувам ясно:

— Приближете се. Приближете се.

Тогава се намеси капитан Вариклечков:

— От коя част сте?

— Служа на миноносец „Строги“, господин капитан.

— Доложете на командира си да ми се яви още утре и да докладва защо сте излезли със син панталон и бяла галанка.

— Тъй вярно, господин капитан.

Копитата на конете зачаткаха по чакълестия път. Хубавото ми настроение помръкна съвсем. Как ли ще се преживее всичко това? Сърцето ми сякаш беше замряло. Но де да беше само това.

По него време, още от пролетта, при едно посещение с кораба „Камчия“ в Бургас, внезапно, безметежно и съвсем безнадеждно се бях влюбил за първи път в едно жабче от горните класове на бургаската девическа гимназия, моя далечна съседка, за чието съществуване едва

ли не бях забравил. Много мислих как да ѝ се открия. Най-после ѝ написах писмо. Споделих чувството си с Михо Василев — Вълшебния стрелец, Шебека, мой съвипускник. С него служихме и спяхме на „Строги“ преди постъпването ми във Висшия корабначалнически курс, в бившето носово торпедно помещение на „Строги“ — тясно, триъгълно, високо метър и двадесет сантиметра, точно под котвения рудан. Михо не само че одобри писмото, но изказа и съжаление, че никога не би могъл да напише такова писмо. Изпратих писмото и зачаках отговор. Няма и няма.

Фаталният за мен ден привърши нормално. През нощта, като дежурен по кораб, за да съм под ръка, ако нещо се случи, легнах в щурманската рубка на миндерчето. Заспал съм и сънувам, че съм в бургаската морска градина „булеварда“. Около мен шумят хора... Все млади хора като мен. Минават на групи, на групи. Смят се, шегуват се, а аз съм съвсем сам. Не щеш ли, в една от следващите групи, които минаваха покрай мен, виждам жабчето. Облечено в светла, лятна не ученическа рокля с буфан къси ръкави. Застигам я, а тя демонстративно, без да се спира, само издава жабешката си главичка и казва: „Какво си се умърлушил? Пак си забъркал някоя каша във флота. Не бой се, всичко ще премине“. Извива глава и аз чувам, но и виждам, как от жабешката ѝ уста излиза едно средно между „ха-ха“ и „па-па“ грачене. Събудих се. През отворената врата на щурманската чувам двамата стражника на „Строги“ и на „Храбри“ приглушено да се смеят.

Тежко, брате, се живее, когато едва си преминал двадесетте! Мисля си за чутото в съня. То, че ще мине — ще мине. Но какво да измисля, та срещата с началника на флота да мине без последствия? Мисля и нищо не измислям. Как ли ще мине тая двойна болка на сърцето ми? И все пак де да беше само това.

Него ден трудовият живот на „Строги“ започна нормално, както винаги. Още със ставането на командата в четири сутринта, както му е редът, започна утринната уборка на кораба. Момчетата ме обичаха и без подканване корабът светна. Светна и цялата медачка: латунените ленти по палубата. Някога палубата е била покрита с кльонка, но там, където са се съединявали отделните ѝ парчета и около бордовете, кльонката, освен че е била залепена о стоманената палуба, е била и затисната с тези латунени ленти. Сега кльонката я нямаше, но лентите

си стояха. Всичко лъсна като ясно слънце: защитните бронзови пръчки на светлинните люкове, рамките на прозорците на навигационната рубка, месинговите капачки на ветролезите на офицерските кабинни, двата спасителни плавока на кърмата, поставени там, та ако някой падне в морето, да доплува до тях.

На нашия външен борд, неизвестно за мен защо, предната вечер застана миноносец „Храбри“. На кърмата му бяха поставили някакво съоръжение, приличащо на кислороден апарат, и аз много-много не се заинтересувах от него. На кърмата на „Храбри“ започнаха да прииждат офицери от отряда миноносци и от минната дружина. Аз пък, записан в почистването на „моя“ кораб, въобще не домислям, че на „Храбри“ предстои да стане нещо особено.

По едно време от кърмата на „Храбри“ нещо изсъска. От там излезе някакъв гъст дим, част от който се застели и покри кърмовата половина на „Строги“, но аз хич и не поглеждам. Следях за идването на лодката от брега с командира, за да го посрещна на трапа и да му доложя, че на кораба през изтеклото денонощие няма произшествия, пък и да му кажа също, че трябва да се яви по моя случай при началника на флота. Но се случи някак, че аз го пропуснах. Видях го чак когато се спущаше по стълбичката за кабината си. Това ще рече, че аз пропуснах да му рапортувам за състоянието на кораба. Бързо се спуснах по него. Да става, каквото ще, но той не дочака рапорта ми, а направо започна да ме ругае:

— На какво е заприличал корабът?! Ей сега ще дойде началникът на флота, а медачката цяла почерняла!

Какви ги приказва, си мисля аз. Та тя светеше като... и веднага загрях — от „Храбри“ е това. Апаратът за димна завеса ще да е изпуснал сярна киселина и тя бе почернила медачката. Само смотолевих:

— Това е от „Храбри“. Те току-що пробваха апарата.

Това ме спаси. Последва само едно „Марш навън, гарван такъв!“. Самият аз обаче, станал вече и гарван, много се зарадвах. Днес няма да му доложя за вчерашната ми трагедия — нали ме изпъди!

„Храбри“, взел на палубата си двадесетина офицери, во главе с командира на флота, отплава. Дежурен по отряда остана мичман II-ри ранг Славчев. Той беше по-достъпен. Скоро го заварих да говори с

няколко души от екипажа на „Строги“ пред вентилационната лула. Спрях се и аз. От дума на дума дойде и моето време.

— Господин мичман, как мислите, бихте ли могли да поемете командването на „Строги“ още днес?

— Поемам го не, ами пушек ще се вдига!

— Добре тогава. Запашете се, както се полага по устава, и като се върне командирът на флота, му доложите защо вчера аз съм излязъл в отпуска със син панталон и бяла галанка.

— Ама ти вярно ли казваш?

— Тъй вярно.

— Само това не мога да направя.

Всички се засмяхме гласно. Денят мина. Не се реших да доложя и на следващия ден. На третия ден беше вече късно. Щях допълнително да отговарям защо не съм доложил своевременно. Надявах се, че голямото началство няма да се сети за мен. И действително никой не ме закачи.

НА РАБОТА. КАПИТАНСТВО И БЛИЗКО КРАЙБРЕЖНО ПЛАВАНЕ

ПРИСТАНИЩНИЯТ ВЛЕКАЧ „Г. С. РАКОВСКИ“ (1936 Г.)

И така, училището за нас, седмината от випуск 31–ви, завърши. Георги Иванов Кулински, Георги Николов Заяков, Борис Абаджиев, Георги Димов Панайотов и Веселин Антонов Георгиев — вече „профилирани“ за бъдещи капитани по корабите на Б. Т. П. Д–во „Постоянство“, а аз, Стоян Цоков Коев и Петко Иванов Маринов (от 30–и випуск) — за бъдещи началници на морските и дунавски пристанища. Демобилизирахме се през септември 1936 година — почти една година, преди да изтече шестгодишният курс на Морското училище. Останалите ни съвипускници по същото време бяха приведени в школата за запасни офицери в София. От там те се върнаха фелдфебели и съвсем скоро бяха демобилизирани като младши офицери.

От 16–и октомври 1936 г. бях назначен за началник на пристанище Царево, но със същата заповед се привеждах на работа като помощник–капитан на влекача „Г. С. Раковски“ със седалище в град Бургас. Началник на пристанище Царево си остана помощник–капитанът на влекача „Раковски“ — Георги Аренс, белогвардеец. Покъсно научих, че неговата заплата била 3400 лева, а моята беше 2100 лева. Но тогава аз никак не мислех за пари. Беше ми просто неудобно, дотолкова, че дори не се решавах да отида в касата за първата си заплата, та стана нужда касиерът на пристанище Бургас да ме търси по кейовете, за да ми я предаде.

И още една, може би ненужна подробност — бях вече назначен, когато ми съобщиха, че трябва да си извадя медицинско от ж.п. лекар. Варненското не важало. Тъй като тогава в Бургас нямаше ж.п. лекарски участък, се наложи да отида в Стара Загора. Във влака случайно се запознах с възпитаник на Морските специални школи, чието име съм забравил. Той също отиваше там за преглед. Явихме се в лекарския участък направо от влака. Посрещна ни 30 — 32–годишен лекар. Докато ни преглеждаше, стана дума, че аз току–що съм завършил морското си образование. Той ме запита:

— Сега какво ще правите? Няма ли да продължите по-нагоре?

Аз, напълно уверен в себе си, му отговорих:

— Как по-нагоре? Че то за морето няма какво повече да се учи!

— А, така ли мислите? Аз пък не съм съгласен с Вас!

Та така. Според мен ние бяхме усвоили всички морски науки. Кажете-речи, готови бакалаври!

На влекача „Раковски“ работих, къде с по-големи, къде с по-малки прекъсвания по служебни причини, от есента на 1936 до есента на 1947 година. През това време три пъти приемах и сдавах пристанище Царево и направих две задгранични плавания. Влекачът „Раковски“, както вече казах, ми бе първият кораб, затова ще си позволя да кажа няколко думи за него.

Къде и кога е бил построен, никой не знаеше. Кърмилното му колело имаше 12 дървени, художествено обструговани спици. Общата дължина на всяка противоразположена двойка беше 150 сантиметра. На дървеното колело, което обхващаше външния край на спиците, имаше здраво прикрепен, дебел 3 милиметра и широк 6 сантиметра латунен кръг, на който околоръст беше написано „1886 година“. Но дали колелото беше негово или взето от друг кораб, не се знаеше. Най-вероятно бе да е в България от времето на бягството на Врангеловите белогвардейци от Одеса.

Най-голямата му дължина беше 39,3 метра, а най-голямата му ширина — шест метра. Имаше двуцилиндрова парна машина с мощност 300 конски сили. Аз го заварих със стоманен четирилопусен винт с лява крачка. Понеже той беше не само най-големият наш влекач, но и най-големият пристанищен кораб, ръководството на корабоплаването го бе обзавело богато. Имаше два салона — горен и долен. Стените и мебелите бяха облицовани с полирани ясенови дъсчици, вкопани в брястови рамки. Облегалките и седалищата бяха тапицирани и обшити с червено вълнено кадифе. Горният салон служеше като каюткомпания и за високопоставени пътници. Към долния салон имаше четири кабинни, две към носа за помощник-капитана и за втория механик, и две назад, под стълбището, досами котелното — дясната за капитана, а лявата за главния механик. Предните кабинни бяха тесни и високи, влажни, полутъмни и потискащо задушни. Легнеш ли в някоя от тях, след 10 — 15 минути все едно, че си в саркофага на Тутанкамон. Задните кабинни бяха по-

просторни, но също така тъмни, ниски и ужасно топли, особено лятно време, тъй като бяха до котелното отделение. Трябва обаче да се признае, че по-добре не би могло да се облицоват и обзаведат.

От палубата две врати, една за левия и една за десния борд, водеха към долния салон. На палубата, до самия вход за червения салон, имаше чудесно обзаведена тоалетна, предназначена за командния състав и височайши гости и пътници, но не бе предвидена вода за нея. Затова ние я държахме почти винаги затворена. По-късно, когато станах капитан на влекача, изведохме от морето солена вода в един столитров варел над навигационната рубка, с което тоалетната влезе в действие. На десния борд бе вкопан в кожата на котелното четириместен примитивен клозет за комсъстава.

На кораба имаше само един магнитен компас, който знае от коя година на миналия век, напълно износен, дотолкова, че девиацията му на някои курсове достигаше до 40 градуса. Имаше и няколко пътеви карти за нашето крайбрежие, но заради компаса не можеха да се използват. Впоследствие с капитана на кораба Петър Клечков си съставихме курсова табличка. Например: тръгваме от Бургас за Несебър. Лягаме на Поморийския фар, като го оставяме 300 — 400 метра вляво. Изчакваме да се успокои картушката, отчитаме курса и го вписваме в табличката. И така за всички възможни отсечки по цялото крайбрежие. С други думи, никаква навигация. Един само окомер, и толкова.

За това къде живееха и спяха моряците, ще стане дума по-късно.

Когато постъпих на кораба, неговият капитан Петър Александров Клечков беше на еднократно пътуване с параход „Родина“, който тогава пътуваше по линията до Западна Европа. На негово място временно бе назначен Стамат Михайлов. Оказа се, че той е онзи моряк, който през зимата на 1928 година гонеше ранения лебед по леда. Стамат бе практик. Но той ме посрещна много добре. Вдъхна ми сигурност и стабилност. Бързо ме въведе в специфичната служба на кораба: маневра и влачене на шалани между пристанище Бургас и каменоломна Атия, продажба на билети на случайно явили се пътници, снабдяване с питейна вода на каменоломната в Атия (водата вземахме от пристанище Бургас в 14-тонния корабен танк, определен за сладка вода), разнасяне на бутилки със светилен газ по крайбрежието за зареждане на фаровете, и много други неща.

Още първите няколко дни открих, че влекачът в маневрено отношение има два основни недостатъка: необичайно голяма циркулация, особено надясно, и още повече, ако вятърът се окаже отляво. Последното се дължеше на изнесената много напред, сравнително голяма надстройка, състояща се от кожуха на котелното отделение, горния червен салон и навигационната рубка над тях. Превъртането на руля ставаше ръчно, много трудно, и, най-важното, много бавно. Беше почти невъзможно да се върне рулят от бордово положение в случай, че влекачът се движи назад. Защо рулят „затягаше“, Стамат не можеше да ми обясни. Аз обаче разбрах защо още при първото излизане на док, когато видях, че той беше с неуравновесено перо.

Корабът все пак имаше и две маневрени преимущества. Винтът му на заден ход работеше необикновено добре, сякаш се завинтваше не воден винт, а голям болт в стоманена гайка. Дори и при реверс на машината от пълен напред на пълен назад винтът така загребваше във водата, че човек политаше слабо напред. Това му качество, впрочем, впоследствие ме правеше много самоуверен в маневрите и не един път ме е спасявало при крайно критични положения. Второто му предимство, бих го нарекъл дори индивидуална особеност, беше, че на заден ход винтът имаше необичайно голяма реакция наляво. Голямата циркулация надясно и силната реакция наляво открих, щом забелязах, че Стамат винаги предпочиташе да прави маневрите наляво.

Корабът имаше двуцилиндрова парна машина, която при пълен ход развиваше 90 оборота в минута и тласкаше кораба напред с 11 морски мили на час — една немалка скорост дори и за съвременните пристанищни влекачи.

НА ОПРЕСНИТЕЛЕН РЕЙС НА ГОЛЯМ ТРАНСПОРТЕН КОРАБ

На „Раковски“ не бях прослужил и три седмици (по-далеч от Атия не бях ходил), когато получих заповед да замина на плаване като стажант–капитан на параход „Балкан“. Тая заповед ми падна като гръм от ясно небе. Кой би се отказал от такъв късмет? Заповедта ме завари съвсем неподготвен както психически, така и материално, но се явих навреме в параходството. Там потърсих и шинел за временно ползване. Услужи ми най-неочаквано лейтенант Васил Попов — Сандъка, който ни беше преподавател в Созопол по океанография.

Сред екипажа на „Балкан“ заварих:

- Иван Томов, капитан, когото не познавах.
- Найден Якимов Найденов, първи помощник–капитан, също не го познавах.
- Алекси Алексиев, втори помощник–капитан. Спомняте си го от учебното ми плаване с м/к „Бургас“, нали?
- Кръстю Платников, трети помощник–капитан. В Морското училище ни беше известно време взводен подофицер. Оперен, изискано облечен, с апломб и подчертано самочувствие.
- Борис Кънчев Абаджиев (Абата), мой съученик от Морското училище, също назначен като стажант–капитан. И той правеше първи рейс. За него тук ще спомена, че беше племенник на капитан Петър Абаджиев, с което се гордеше още в Училището. И като потомък на толкова известен капитан смяташе, че има вродени способности за такъв. Показваше „подчертани“ качества на бъдещ капитан, но беше доста своенравен, с крив характер, и това, както впоследствие се оказа, силно му попречи в професията, че и в личния и семейния му живот. Както вече разказах, той много скоро умря тихо на масата си в ресторант „Евксиноград“. За него съвипускникът ни Веселин Георгиев казваше: „Умря на поста си“.

От командния състав на машината бяха:

- Петър Керемедчиев, главен механик. За него се разправяше, че като трети механик на параход „България“ при една авария в Черно

море при много лошо време той влиза в машинния трюм, престоява там повече от час, блъскан от навлизащата вода, но успява да запуши пробойната.

- Димитър Димитров Димитров (Питката), втори механик. Оказа се много добър специалист и много общителен човек. Изтъкнат футболист. По-късно загина с кораба „Варна“ в Черно море, пред Севастопол.

- Манаси Манасиев, трети механик. Бях го виждал още при първите учебни плавания зад граница в Морското училище. Кротък, добър, малко тромав, но много кадърен работник-специалист.

- Филип Тасев, от випуска преди мен. Много добре сложен физически, красавец. Загина също с кораба „Варна“ при Севастопол.

Така сформираният команден състав не беше лош ансамбъл, като изключим капитана, когото почти не виждахме сред нас. Капитанът и шефът Керемедчиев се хранеха отделно от комсъстава. Това обаче не пречеше на Керемедчиев вечер често да се заседява с нас в офицерската столова, която до известна степен играеше роля на каюткомпания поради липса на такава. Комсъставът се хранеше в салета, т.е. офицерската столова. В салета старши беше първият помощник–капитан, в случая Найден Найденов.

Искам с няколко думи да се спра и на кораба, още повече, че той бе типичен представител на ония вече далечни във всяко отношение кораби от миналото. Параходството го бе закупило заедно с неговия близък (систер шип) „Княгиня Мария Луиза“ през 1934 г. Строежът им бе започнал в края на Първата Световна Война. Бяха построени много икономично и набързо, навярно затова собствениците им решават след петнадесетгодишна експлоатация да се отърват от тях. Бяха дълги към 110 метра, широки 15 метра и можеха да превозват пълен полезен товар 5200 тона. Бяха съоръжени с по една трицилиндрова парна машина с 68 оборота и се движеха с 9 мили на час. „Мария Луиза“ бе модернизиран — котлите му бяха приспособени за течено гориво вместо въглища. Нашият „Балкан“ продължаваше да гълта по 24 тона въглища на денонощие.

Надстройките и на двата кораба бяха необикновено големи — имаха пътнически каюти и голям салон за пътници. Всеки от комсъстава имаше на разположение самостоятелна кабина, без вода, с прозорец и врата, водещи право навън, в открития коридор на първата

надстроена палуба. Така студът и влагата спокойно и трайно се бяха настанили във всички офицерски кабинни. Ние с Абата обитавахме една тясна и полутъмна кабина на задната палуба, непосредствено до входа на машината. Леглата ни бяха едно над друго, а четирите стени — без каквато и да било обшивка. Сутрин често биваха заскрежени.

Нашият, изпълнителският състав, се помещаваше на бака, направо под палубата му. На левия борд беше общото помещение за техническата команда, а на десния — моряците и кърмчиите. Леглата им бяха наредени по бордовете — едно след друго и едно над друго. Никаква защитна облицовка, никакви шкафчета за лично или служебно ползване. Там винаги миришеше на застоял въздух, на непрано бельо, на човешка пот.

ФУТБОЛЕН МАЧ (1936 Г.)

От Варна заминахме за Браила. От там ни предстоеше да вземем пълен товар жито за Анверс. Пристигнахме, но житото още го нямаше. Зачакахме. Чакахме цели две седмици. Защо ли ни бяха изпратили толкова рано? Не би ли било по-изгодно за екипажа и за акционерите на дружеството корабът да престои тези четиринадесет дни във Варна? Отговор не можех да си намеря.

Най-после шлеповете с житото, идващи от Чехословакия, започнаха да пристигат. Направи ми впечатление, че румънците претоварваха житото с плаващи елеватори, каквито тогава, пък и сега, у нас нямаше. После разбрах, че това са примитивни, кофъчни и уродливи съоръжения.

Товаренето започна в реката на котва. Никак не беше лесно за помощник-капитаните, а и за моряците. „Балкан“ не беше специализиран за превоз на насипни товари и затова, когато приближаваше да се завърши някой хамбар, трябваше аз и Абата да слизаме в хамбарите и в коридорите непосредствено под палубата, за да видим дали не е останало празно пространство към съответния борд на кораба. Това беше особено тежко при последните десетици тонове жито. Елеваторите сипят жито досами комингса, житото започва да се срива и ние с големи усилия едва успяваме да се измъкнем, цели затънали в житото.

Към края на товаренето научих, че капитанът е уговорил футболен мач между екипажа на кораба и местен футболен клуб от Браила. На игрището отидохме всички — и играчи, и зяпачи. На кораба като дежурни останаха само капитанът, старши камериерът и вторият помощник-капитан — капитан Алексиев, най-възрастният член на екипажа. Игрището беше някъде накрая на града. Местните футболни организатори се бяха погрижили да разгласят мача, приканвайки публиката. Явиха се 700 — 800 души зрители. Облякохме спортните фланелки и започнахме. Нашата надежда за голове се уповаваше на център-нападателя Димитър Димитров (Питката). Той

вече минаваше тридесетте, но беше рутиниран играч в спортен клуб „Тича“ още от времето, когато бил в Морското училище.

В отбрана сложихме снажния, силен и неуморим Филип Тасев. Започнахме устремно. Още при първите ни набези публиката зарева: „Еа България“. Скоро вкарахме първия гол. Публиката продължаваше да реве неистово. Противникът ни обаче скоро се окопоти. Започнаха да ни свиват. Сегиз-тогиз от публиката се чуваше насърчителен за нас глас „Еа Туркия!“. Очевидно някои ни бяха взели за турци. И по-добре, защото мачът завърши катастрофално за нас — един на десет. Ние бяхме смъртно уморени. От умора едва се дотърсихме до лодката.

На другия ден, Димитровден, тръгнахме. От мускулна треска, за да се изкача по стълбите до мостика, се издърпвах с ръце по парапета. За наше успокоение от агента на кораба научихме, че този браилски екип бил областен първенец. Така ни се пада, като не се потрудохме да разберем с какъв противник ще си имаме работа.

ДВАМАТА СТАЖАНТИ НА ХОДОВА ВАХТА

През Босфора и Дарданелите вече бях минавал няколко пъти, но те продължаваха да ме вълнуват и като навигационен път, и като уникално творение на природата. На мен и на Абаджиев, като стажанти, ни определиха вахта заедно с първия помощник–капитан Найденов Якимов Найденов, вече изпитан стар (на тридесет и три години!) морски вълк. Той всичко знаеше и всичко можеше. Вече беше издал първата си книга „Наръчник за моряка“. При това той беше един от оцелелите корабкрушенци от екипажа на потъналия в Мраморно море параход „Варна“.

На третия ден осъмнахме някъде на три часа ход пред нос Малей — най-южната точка на Балканския полуостров, че и на Европа. И тъй като вахтата ни беше 4 — 8, имахме възможността да се опитаме да вземем 4 — 5 звезди. Криво–ляво успяхме да ги вземем. Започнахме изчислението, всеки за себе си. Изчислявахме, бъркахме, пак изчислявахме. Задачите ни не излизат — нито моята, нито на Абата. Хайде, моята — както и да е, за Абата аз съм пристанищник. Но и неговата задача не излиза, а той още в училището не пропускаше случай да се поперчи като голям майстор в астрономията, нали беше потомствен мореходец! Най-после, когато корабът лягаше на новия курс, за да заобиколи нос Малей, изчисленията ни съвпаднаха.

Тогава аз, нали съм си малко наивен, не съобразих каква насока ще вземе разговорът в присъствието на капитан Найденов, и току изтърсих:

— Абе, Аба, ако чакаха нас да определим мястото на кораба, навярно трябваше да го закотвим.

Той ме изгледа кръвнишки с бялото на очите си и от този миг не ми проговори чак до Анверс. В лицето, очите и кожата на Абата имаше нещо китайско, затова още отпреди бяхме му прикачили прякора Китаеца.

Средиземно море и „страшния“ Бискай преминахме сравнително спокойно. „Балкан“ пъплеше със своите 9 мили. Това не ни тежеше. Но когато минахме Гибралтар и навлязохме в океана, всички кораби,

които вървяха зад нас, започнаха да ни застигат и задминават. Вече не ни беше много весело. Е, имаше и такива, предимно под гръцки флаг, които ние настигахме, но едва-едва. Докато настигнем някой, той по две–три нощи замръкваше и осъмваше все пред нас.

На нас двамата с Абата, като стажанти, освен ходова вахта, не ни предоставяха никаква друга работа. Това ще рече, че имахме много свободно време. И аз, понеже по начало бях завършил също така и Техническият отдел на Морското училище и бях придобил солидна практика на миноносците, започнах да слизам през ден, през два в машинното и в котелното отделения. Запознах се с хората от „подземието“ и с техния труд. Там разбрах, че работата на огнярите в никой случай не е по-лека от службата на миноносците.

„Балкан“ изразходваше по 24 тона въглища на денонощие. Това означаваше, че всеки огняр за една смяна трябваше да хвърля в пещта над два тона въглища, да обработва огъня в продължение на четири часа, да се пече като грешен дявол, да следи и поддържа налягането в котела, да изгребе сгурията от изгарящата го пещ, да се надиша със сероводород, когато тая сгурия пада в самите му крака, да я изгаси с вода и най-сетне да я изхвърли зад борда. Добре поне, че изхвърлянето ставаше с помощта на специална помпа. Специална, специална, но задушавачката те сгурия, при гореща пара и серен двуокис, трябваше с огнярска лопата да се пресипва от пайола в гърнето на помпата и в същото време да се поддържа налягането в котлите. Не ти остава секунда да си поемеш дъх дори. И това при тихо време и нормално море. А по време на буря — работата си ли да гледаш, равновесие ли да пазиш!

Все пак чистенето на огъня създаваше условия и за едно малко удоволствие. Третият човек тук, въглинарят, беше си свършил работата за смяната. Целият черен, като дявол, или най-малкото поне два пъти по-черен от градски коминочистач, той излезе от въглищния бункер и отдели от пръснатата по пайола жарава две–три лопати настрана. После сложи върху нея една консервна кутия, пълна почти догоре с вода и сипа в нея от друга кутия една шепа кафе. И преди още да започнат изхвърлянето на сгурията, всички сладко–сладко си пийнаха кафе.

Трудът на огнярите беше тежък, но аз, общо взето, го познавах, пък и го бях поизпитал (налич цял месец бях огняр на миноносеца

„Строги“), затова не се развълнувах особено. Съвсем друго беше, когато преминавах приведен на две през тесния, нисък и без каквото и да било осветление коридор между четиридесеттонните, огнедишащи великани — парните котли. Каква само сила беше заключена в тях! Само някак тая сила да се откопчи... и от теб и от целия кораб нищо няма да остане! Или пък навлизането дълбоко, до самия край на четиридесетметровия тунелен коридор, през който минава валът от машината за гребния винт! Тук всичко, макар и учено, и чертано от нас на чертежите в Морското училище, още е непознато и тайнствено. И само като си помислиш, че се намираш на седем метра под повърхността на морето! Тръпки те полазват и си мислиш колко мъчно се става истински изпечен моряк!

ПЪРВА БУРЯ В ЛАМАНША

За цялата ми практика в морето имам куража да заявя, че съм си патил и от кучета, които почти винаги биваха случайни спътници на моряците. Сега ще разкажа за двете кучета на параход „Балкан“, като си запазвам правото по-нататък да се спра на други „кучешки“ случки, станали някъде между Бразилия и Либерия.

Та накратко, за микроклимата по корабите и за кучетата. Това може, разбира се, да се каже и за маймуните, папагалите и т.н., но аз ще говоря само за кучетата.

Не е всеизвестна истина, но си е така: психиката на съвременните хора неосъзнато страда от липсата на две неща, съпътствали ги в хилядолетното им развитие — отнетият им от цивилизацията жив огън и домашните животни в бита им. И ето, един ден морякът се прибира от поредното излизане в чуждия град и току някъде, някое бездомно кутре или огромен пес му се изпречи на пътя. Подсвирнеш му и то, макар и колебливо, спира и тъжно те поглежда. Окуражаваш го с глас и мимика. То ти се доверява — та нали и то е самотник като тебе. Ти тръгваш, то след теб. На кораба всички го посрещат с радост и внимание. Всеки му дава по нещо за ядене, а то, гладувало кой знае откога, изяжда всичко, преяжда и после... омърсява палубата с преяденото.

На кораба „Балкан“ заварих две такива кучета. Те бяха плод на такава невероятна кръстоска, че никой не би посмял да ги причисли към някаква кучешка порода дори като далечни роднини. Никак не си приличаха. В подробности няма да ги описвам. Ще кажа само, че едното беше бяло, с много малко черно над едното око и ухо, а другото — сиво и клепоухо. Първото бе подвижно и най-важното — „чакър“, тоест, с едно черно и едно синьо око. Моряците разправяха, че като били последния път в Лондон, англичаните искали да го купят за зоологическата градина, но нашите не се съгласили. Другото куче беше тромаво и бавно, с кафява глава и опашка.

Първото, Чакъра, ако минаваше по външен коридор и там имаше някой загледан в хоризонта член на екипажа, то винаги спираше,

изправяше се на задни крака, вдигаше предни лапи и изджавкваше, все едно искаше по всички правила на военния устав разрешение да мине. Същото се повтаряше, но в друг вариант, когато бивахме на котва или на вързала. Вечер то заставаше до горната площадка на трапа и до късно през нощта стоеше там и търпеливо чакаше. Колчем някой пристигнеше от брега и стъпеше на горната площадка, то заставаше този път на задни крака и мълчаливо поздравяваше с „Добре сте дошли“. А на сутринта заставаше пред външната врата на капитанската кабина и щом се появеше капитанът, пак изправено на крака, то му рапортуваше кой, кога и в какво състояние се е завърнал. Моряците го обичаха много, закачаха го, но то не ги допускаше твърде до себе си. И колкото бе вискателно към добрия корабен ред, докато бивахме на котвена стоянка или на ход, толкова по-недисциплинирано беше, когато бивахме на кея.

Него рейс в Анверс престояхме 21 дни. Кучето незабелязано напусна кораба още първия ден и се яви чак, когато чу свирката на кораба за отплаване. Появи се откъм ъгъла на третата от нас магазия. Чудно ни беше при тогавашното многогласно свирене на толкова кораби как моментално и безпогрешно то разпознаваше парната свирка на собствения си кораб.

Второто куче също беше със своите странности. В контраст с неговия флегматичен характер, не минаваше нощ, без то, спотаило се ту при един, ту при друг товарен люк, да убие по 3 — 4 плъха. Това правеше средно по десетина плъха на нощ общо за четирите хамбара. Моряците се радваха на това му хоби. Когато обаче бяхме в пристанище, трябваше да се внимава, защото, както всеки кораб, така и нашият имаше редовно деритизационно свидетелство, в това число и за отсъствието на мишки. Така че, ако не приберяхме мишите трупове, имаше опасност някой ненадеен контролен орган да ги забележи и да състави акт на капитана.

Чакъра беше придобил, след кой знае какъв дресировъчен метод, още едно полезно качество. Тогавашните кораби не разполагаха с каквито и да било камбузни и кабинни хладилници, да не говорим за климатични инсталации. По тази причина ние още от Варна натоварихме две телета със съответния за тях груб и концентриран фураж, та да задоволим нуждите на камбуза от прясно месо. Едното теле заклахме и изядохме на отиване. Другото заклахме на излизане от

Ротердам. Ротердам бе първото ни пристанище след Гибралтар. Преди да отплаваме за Анверс, в Ламанша върлуваше силна буря — щорм. Но за моя изненада капитан Томов, въпреки пристанищния сигнал за наличието на силен щорм, заповяда отплаване. Тогава разстоянието между двете пристанища се изминаваше за 12 — 14 часа. Ние го изминахме за повече от едно денонощие. Няма да сбъркам, ако кажа, че това бе първата ми истинска буря и първото ми истинско морско „кръщение“. И миноносците се клатеха и ни правеха на диви петли, но то бе съвсем друго. А тук вървиш по тесния коридор дотолкова, доколкото ти е възможно, и усещаш как ставаш ту по-лек, ту по-тежък, толкова тежък, че краката ти едва те държат. За палубата да не говорим — немислимо е дори да се покажеш. Обливащата я вода веднага ще те отнесе в морето. Нея нощ аз и Абата се прибрахме в каютата си след вахтата 20 — 24. Вълнението ни мятеше в койките и ни остави без сън.

Друга причина за това безсъние беше донякъде и страхът, поне за мен, но не исках да споделям това с Абата. Страхувах се дали машината ще издържи. Когато вълната отминеше под средата на кораба и надигнеше кърмата му, винтът оставаше в безводие и оборотите на машината веднага отскачаха от нормалните 70 на 120, дори повече. Нейните подвижни части пък — колена, бутала, кръстоглави, по начало бяха огромни тежести, които, всяка за себе си, развиваха кой знае какви инерционни сили. Аз много добре осъзнавах това и със спотаен страх чаках дали машината няма да се разлети. Страхът ми се усилваше с всяка следваща вълна. Тя вземаше на високия си гръб носа на кораба, повдигаше го на 1012 метра нагоре, а в същия момент кърмата заедно с винта потъваха дълбоко във водата. Тогава машината, задавена от „пълноводието“, по-точно от дълбоководието на винта, се задъхваше и сякаш спираше. Усещах как сърцето ми замира заедно с нея и си мислех дали машината не се е разбила, докато чаках с трепетно сърце да чуя отново тропота ѝ. Докато премине страхът ми, идва нова вълна нова опасност за корабния корпус и страхотни вибрации за машината. Сякаш целият кораб се срива на парчета.

Сутринта, по време на закуската в салета, научих, че регулаторът на оборотите излязъл от строя и помощник-механикът Манасиев заедно със стажанта Филип Тасев трябвало цяла нощ да дърпат щангата за ръчно регулиране на оборотите — напред за притваряне на

парата, назад за впускане на повече пара. Помислих си колко съм нищожен в сравнение с тях — докато аз не мигвах от страх, те със сетни сили са дърпали ръчага напред-назад, предпазвайки корпуса на кораба и машината от гибелна повреда.

Но... да продължа за кучетата. Сутринта, отивайки на вахта, минах по горния външен коридор на надстройката. Тук, пред домакиния хранителен блок, видях заклано и вече одрано второто теле. Двама-трима от моряците го бяха наобиколили. Спрях се и аз да ги погледам с какво се занимават в тази ужасна буря. Те посягаха уж да си откъснат от телето. А там, до телето, което висеше закачено на кука с предницата надолу, бе застанал нашият Чакър на пост. Ръмжеше и се зъбеше на всеки, който посегнеше към повереното му теле. Отминах. Едва се бях закрепил пред едно от предните стъкла на мостика и бях вперил поглед напред в сивия, разпенен хоризонт на морето, и чух, че на вратата на рулевата се почука. Един от моряците, които бяха при телето, със съкрушен вид доложи на капитана:

— Вълнението отнесе Чакъра, господин капитан!

— Какво приказваш? Как така отнесе?

— Отнесе го, господин капитан, както си стоеше на стража пред телето. Много Ви се молим, господин капитан, дайте тревога! Нека спуснем лодката, за да го спасим!

Гласът му беше отчаян, а очите му бяха пълни със сълзи. И пак:

— Много Ви се моля, господин капитан!

Капитан Томов помълча, помълча и отсече:

— А бе, вие луди ли сте в такова време куче да спасявате?!

Излязох на лявото крило, от чиято страна бе закачено телето само на една надстройка под мостика. Наистина, как бе възможно от палуба, отстояща на цели 7 метра над морето, вълна да грабне нещастното животно? Голяма ще да е била ялпата наляво. Ялпа като тези, които аз вече бях започнал да не забелязвам. Погледнах назад. На стотина метра зад кърмата, върху гребена на отминала вълна, видях за миг малкото телце на Чакъра. Слязох за миг при телето. Там заварих мнозина от моряците да подсмърчат.

Вече се здрачаваше. По държанието и недомлъвките на началството в лицето на капитана и първия помощник-капитан

започнах да схващам, че никак не сме наясно с мястото на кораба и че може и тая нощ да танцуваме сред бурята в коварното със своите плитчини Немско море. Вече бяхме загубили надежда, когато от ляво, сред мъглата, вятъра и дъжда, на миля и половина от нас изплува силуетът на пилотен кораб. Този кораб беше нашето спасение от мъките на предстоящата нощ, ако не и от нещо много по-страшно. Корабът наближи и вдигна флаг „Следвайте ме!“ и ни поведе напред. На големина беше колкото корабчето „Евдокия“, но по-тесен. Вълните така го люлееха, така го заливаха, че често го губехме от поглед. Само мачтите му едва се виждаха ту отляво, ту отдясно. По тях аз съдех, че кренът му минаваше над петдесет градуса. И тяхната не беше лесна.

В Анверс престояхме 21 дни. Разтоварихме остатъка от житото и зачакахме товар. Започна да пристига и товарът: кокс за Пирея и Солун, каменинови тръби, шоколад и други дреболии за Ла Валета, над две хиляди броя празни железни варела за България и един самолет за Румъния, опакован в един-единствен сандък с размери 8х3, 5х5 метра. Поставихме го на предната палуба, изправен с петте метра нагоре, и здраво го вързахме.

БУНКЕР И БУНКЕРОВОЗ

Напълнихме въглищните ями с въглища за котлите на машината. Те не бяха малки — побраха над 500 тона.

Тук ще открия една скоба на политико-икономическа тема от позиция, която придобих много по-късно, защото явно тепърва ми е предстояло да видя много неща и да „възмъжея“.

Житото тук, в Анверс, разтоварихме с плаващи, парни вакуумни смукачи с по 300 тона на час претоварна мощност. Това бяха съоръжения, стоящи поне с две степени по-високо от елеваторите на румънците. Кокса товарихме направо от вагони с пристанищни електрически кранове с големи кофи — всяка събираше по 1500 килограма. Крановете пред нашия фронт бяха наредени през един: един електрически, един хидравличен. Но не това ме учуди. Учуди ме плаващият кран, който дойде да ни натовари въглищата за машината. Това беше кран, който издигаше на 15 метра височина кофа с особена форма, събираща 10 тона въглища. Кранът надвесваше кофата над въглищния бункер на нашия параход „Балкан“, обръщаше я и изсипваше въглищата. Сериозно техническо съоръжение, няма спор.

Тогава аз не се сетих да направя някакво сравнение с товаренето на въглища в Александрия и Порт Саид, макар че вече бях виждал там как става това. Там взимахме бункер или на кея, или на котва, но винаги от малки несамоходни шалани. Пристигаха едновременно два-три шалана с въглища. Върху въглищата беше нахвърлян черен като тях дървен материал за скели и отгоре чакаха стотина полуголи, изпоцапани и мършави араби. Те бързо построяваха една стълба — скеле от шалана до палубата на кораба и товаренето започваше, без да се губи нито миг. На две места по 4 души пълнеха кошове с по 30 — 40 килограма въглища (повече арабите едва ли биха могли да вдигнат). Други двама мятаха кошове на гърба на носачите и „конвейерът“ от живи хора поемаше по стълбата, човек до човек, прегърбени на две и пълзящи нагоре — същинска огромна гъсеница.

Веднъж изкачили се на палубата, те тичешком преминаваха по външния канижел и едва ли не в движение изсипваха коша в бункера.

След това, бежешком, пак стигаха до стълбичката, скачаха от горната ѝ част от два–три метра височина направо върху въглищния куп в шалана. С това скачане се спестяваше направата на още една стълба. Носачите бяха съвсем боси. Краката им се разраняваха, но те сякаш не усещаха това. Не можеха да не бързат и да не скачат, защото от една страна гладът и страхът ги гонеха отдалече, някак невидимо, а от друга ги заплашваше дългият камшик на дебелия арабин, който ги надзираше от такова място, че да вижда всичко и при нужда да достигне с върха на камшика си всекиго. Понякога току шибваше някого съвсем безпричинно — просто за поддържане на темпото. В Порт Саид научих, че тези хора идват направо от пустинята. Престояват 5 — 6 месеца в града. Ядат, каквото намерят в кофите за боклук и от буницата, и като поспечелят за една тенекия газ и за 10 килограма сол, се завръщат по домовете си в пустинята. И после — пак отново.

Много години по-късно такъв конвейер, само че от мъже и жени, видях в Кокинада, Индия, при разтоварването на вагони с желязна руда. Трудът на тези хора съвсем не бе по-лек. И все пак не беше същото. Първо, нямаше го дебелия чауш с дългия камшик, и второ, работниците получаваха не една, а две шепи оризова каша, която им се сервираше в алуминиеви чинии — обстоятелство, което всички оценяваха като съществена хигиенна и човешка придобивка.

В ПЛЕН НА ГЕНЕРАЛ ФРАНКО (1936 Г.)

Мина седмица, откак бяхме напуснали Анверс. Мъгливите дни на Немско море и на Ламанша бяха заменени с топлите дни на юга. Минахме Сен Винсен, свихме круто на югоизток и след траверса на Тенериф към 16.30 легнахме на курс за Гибралтар. Там ни предстоеше взимане на бункер и вода. На нас, двамата стажанти, бяха започнали вече да ни поверяват, макар и неофициално, самостоятелна вахта. И така, помощник–капитан Найден Найденов, след като постави курса за Гибралтар, напусна мостика и отиде при другите на кърмата, където трети помощник–капитан Платников щеше да ги снима с новозакупения си фотоапарат.

Ние с Абата вече бяхме поусвоили както трябва това-онова. И... изведнъж от десния ни борд — изстребител. Бърза към нас. Скоро легна на нашия курс. На сигналната му мачта цъфна трифлажен сигнал. Спогледахме се с Абата. Нито той, нито аз познавахме сигнала. Не можахме и да разчетем сигнала в сигналната книга, която беше на английски — и за двама ни този език беше непознат. И докато се суетяхме, един снаряд изсвири във въздуха и се взриви на 200 — 300 метра пред носа ни. Работата изведнъж стана не само сериозна, но и опасна. Долята и се взриви нов снаряд, само че той път падна на 50 метра пред кораба. Тогава се сетихме за Найденов, но той вече влизаше в щурманската и още на ход заповяда:

— Стоп машина! Пълен назад! — после изпрати Абаджиев (Абата) да извика капитана Иван Томов. Веднага след нашия „пълнен назад“ от изстребителя спуснаха моторна лодка на вода. Ние спуснахме трапа. На борда ни се качиха двадесетина моряка с оръжие в ръка. Заеха ключовите места на „Балкан“ — мостика, машината, бака, кърмата, товарните люкове. Водещият ги офицер доложи на капитан Томов:

— Следвайте изстребителя! Имаме сведения, че носите оръжие и един самолет за републиканците.

Капитан Томов възрази:

— Не носим никакво оръжие, а самолетът е спортен и е за Румъния.

— Ще ви откараме в Цеута. Там ще претърсим кораба и тогава ще решим.

До Гибралтар бе останало не повече от миля. Завихме надясно зад изтребителя. До Цеута имаше малко повече от 10 мили.

— Но ние нямаме въглища и вода — информира старши помощник Найден Найденов.

— Вода ще ви дадем в Цеута. За въглища, ако ви освободим, мислете сами от къде бихте могли да се снабдите, но не и от Гибралтар.

В Цеута франкистите провериха корабните и товарните документи. Отворихме им хамбарите. Те предварително бяха донесли необикновено дълги шишове, по 7 — 8 метра, и започнаха да мушкат с тях из кокса и въглищата. Не намериха нищо, пък и нямаше какво да намерят. Държаха се вежливо, културно и без всякаква бруталност. Взехме 40 тона сладка вода и на сутринта отплавахме за Ла Валета.

От това „пленяване“ параходството не загуби нищо. Напротив, спечели, защото такси за посещаване на пристанището не ни събраха, не ни взеха и пари за водата, а е известно, че водата в Гибралтар тогава, както и сега, беше едва ли не по-скъпа от горивото.

На другия ден, по обед, получих радиограма от баща ми: „Съобщи как си“. По-късно научих причината за тази бащинска загриженост. Негов приятел научил от радиото, че българският параход „Балкан“ бил задържан от генерал Франко. Учуди ме експедитивността на тогавашните оскъдни международни връзки, които ние днес наричаме средства за масова информация.

ЧЕТИРИ ОЧИ ВИЖДАТ ПО-ДОБРЕ ОТ ДВЕ

В Ла Валета пристигнахме посред нощ и аз получих съвсем бледа представа за залива и пристанището. Разтоварвахме два дни, но не намерих време да изляза в града. Аз и Абаджиев трябваше да сме постоянно в хамбарите, за да опазим шоколадите. Внимавахме много за тях, но все пак работниците, използвайки нашето излизане за вечеря, бяха успели да си вземат по няколко блокчета. Шоколадът беше опакован в дървени, красиво изработени щайгички. Работниците отчупили по една странична дъсчица от няколко щайгички, след което си взели по две–три блокчета, а самите накърнени щайгички преместили във вътрешността на отделните стифчета. Хитростта им откри Абата, не си спомням как. На въпроса ни защо са го направили, те отговориха:

— Фор дъ чилдрън.

— Добре, за децата, но само за тях, нали? — наставлявахме ги ние, но повече с мимики и причудливи движения на ръцете, отколкото с думи. Е, взехме си и ние по няколко блокчета. Вярно, че за деца още не бяхме помисляли, но шоколадите прилягаха и за нашата възраст.

От Ла Валета отплавахме късно вечерта, по тъмно. Снехме се от вързала. Развърнахме се в пристанището и с пилот на борда поехме в тесния залив за излизане в открито море. Тъмно като в рог. Къде и как върви корабът, нямам никаква представа. Още по-малко си представям как капитанът и пилотът водят кораба.

По носа в дясно виждам червен огън на фар. Капитанът командва на рулевия:

— Пет надясно!

— Ес, пет надясно.

След малко:

— Още пет надясно!

— Ес, още пет надясно.

Още пет надясно, но аз виждам: фарът, вместо да тръгне наляво, продължава да отива надясно. Защо става така? Дали рулят няма някаква повреда? Тогава полека, за да не събудя недоверие към

рулевия, уж за да се изправя на стената до него, аз заставам от лявата му страна и... виждам на екселометъра червена дъгичка вместо зелена, каквато трябваше да се появи. В този момент капитанът, вече излязъл на дясното крило, командва:

— Дясно на борд!

— Ес, дясно на борд — повтаря рулевиът, но завърта руля, докато червената светлина прераства в полудъга. Аз лекичко го бутнах по лакета. Той мигновено разбра грешката си и приложи руля „дясно на борд“. Червената светлина бързо изчезна. Отдясно фосфоресциращата тръбичка се напълни с желаната зелена светлина. Грешката, която можеше да прерасне в авария, бе избегната, без капитанът да забележи. Навярно „непослушанието“ на руля капитанът си бе обяснил с някакво течение в този дяволски тесен и криволичещ залив. Иначе капитан Томов щеше да започне да ругае не на шега, както тогавашните капитани.

Тук следва да поясня две неща. В момента на грешката, и изобщо по време на всяка маневра Абата си бе присвоил за своя длъжност стоенето до и манипулирането с щанбая (машинния телеграф) и съвсем нямаше намерение да ме допусне до „своя“ пост, поне до края на рейса. Затова Абата също не забеляза грешката на рулевия. Някой може да запита: „А къде е бил първият помощник–капитан?“, тоест капитан Найденов. Отговорът е ясен. Тогава първият помощник–капитан, сега старши помощник, при маневра и при движение в теснини по правилник трябваше да ръководи работата на бака.

Ще си позволя няколко думи за рулевия, чийто образ и сега си спомням много добре. Името му беше Неделчо. Фамилията му безвъзвратно съм забравил. Беше 37 — 38-годишен. Среден на ръст, широкоплещест, със здрави ръце и загрубели от работа мазолести пръсти. По ръкостискането му човек от пръв поглед можеше да разбере, че насреща си има честен и обичащ труда си моряк. Ходеше по палубата съвсем неподправено. Личеше си, че умее, дори без да съзнава това, здраво да стои на краката си при всякакво хрумване на морето. Говореше бавно, но увлекателно, без да се ползва от моряшкия тарикатски жаргон, с какъвто обикновено си служеха предимно онези

моряци, които искаха да подчертаят пред колегите си, и най-вече пред познати и непознати: „Вижте ни, ние сме солта на морето“.

Нея вечер Неделчо ми разказа за досегашния си живот, като не пропусна и някои интимни подробности. Интересен бе например следният случай. Връщали се от двумесечен рейс. Отбили се за един ден в Солун. Там той имал случайна, моментна среща с непозната жена. Отплавали още същата нощ, но той се почувствал потиснат. След два дни щял да си бъде в къщи. Ами ако тази жена не била чиста и му е оставила някоя болест, за която са необходими дни да се прояви? Какво да прави? Когато се прибрал у дома при жена си, коремът изведнъж го присвил. Започнал да се гърчи чак. Минало му на втория ден. Жена му едва не умряла от страх какво му е. Мила му била, но можел ли да ѝ признае причината?!

С тези свои приказки за личния си и семеен живот Неделчо, неочаквано за мен и несъзнателно за себе си, открехна една малка пролука, през която аз можах да надзърна и в другата, бреговата част на моряшкия живот, която бе не по-малко драматична, интересна и опасна от живота на моряка в морето. И после, виж как се е получило и се получава. Когато природата милиони години назад е заложила в човека непобедимия инстинкт за продължение на рода, никак не е съобразила, че в хилядолетното си развитие той ще създаде такова общество, с такива порядки, които ще влязат в неразрешимо противоречие с тоя първичен, всемогъщ порив.

Ще се изнижат двадесет години от тогава. Аз ще съм вече за втори път заместник-началник на управление „Воден транспорт“. Торпедираният от руснаците и потънал пред Аладжа банка кораб „Шипка“ ще е вече изваден, възстановен и влязъл отново в строя. Аз следях отблизо неговото изваждане. Събирал съм паметки и материали лист по лист. Говорил съм с много хора, взели непосредствено участие в неговото изваждане. Имах и немалко лични впечатления от геройството на аварийно-спасителната служба, която бе главното действащо лице при изваждането. Една нощ ми блесна мисълта да напиша очерк за изваждането на кораба. Но внезапно бях преместен във Варна за заместник-главен директор на „КОРБСО“. Работата по очерка бе непозната за мен и като такава изискваща много труд от моя страна. Така че реших за това да мисля по-късно. Все пак не се стърпях и започнах да го подготвям в суров вид.

Много скоро разбрах, че очеркът би трябвало да прерасне в роман. След като трите корабостроителни завода започнаха да си изпълняват плановете, по мое желание ме преместиха отново в Управление „Воден транспорт“. Опитах се да започна замисления от мен роман за живота на българския моряк. Ту го започвах, ту го оставях, но роман така и не се получи. Спомних си и за Неделчо. А и отдавна, много отдавна знаех какви ли не приказки да се разправят сред хората на брега за лекия живот и морал на моряка. Дори пошли, при това популярни песни има на тая тема. Затова реших да направя нещо, което, ако не да зарадва, то поне да покаже на моряшките жени, настоящи и бъдещи, как живеят „на всеки бряг“ и при какви условия работят техните избраници.

По мое предложение началникът на „Воден транспорт“ Стайко Стайков направи постъпки пред министъра на транспорта Данчо Димитров, като в доклад до него мотивирано искахме да се разреши на членовете на моряшките семейства, чиито мъже и бащи работят по корабите на Български Морски Флот и по Дунав, да пътуват с тях ежегодно, както следва:

по три рейса в Черно море;

по два рейса в Средиземно море; и

по един рейс извън Средиземно море, със забележка: горните пътувания се отнасят само за едно лице — член на съответното семейство.

Министърът и колегията на министерството не приеха това наше справедливо и полезно за службата предложение. Минаха три години. Вече при министър Кубадински направих ново предложение, което бе прието. Получих голяма помощ и морална подкрепа по време на тая борба с предубедени хора, които отговаряха за работата на Водния транспорт, но познаваха живота на моряка и неговото семейство само от източници, идващи от улицата или от безотговорни писачи за морето. Но най-много съм благодарен на Неделчо — за чистосърдечната му, човешка изповед. На него и на многото други като него аз се уповах в борбата за развитието на морското дело в България.

В ПИРЕЯ И СОЛУН (1936 Г.)

В Пирея разтоварихме половината от кокса. Коксът, сам по себе си, е много неприятен и труден за разтоварване, особено по онова време, когато многочелюстният грайфер не бе още измислен. С лопата е невъзможно да се загребва, с вила — също. Затова работниците „постилаха“ върху него ламарини и с мотики го загребваха и го изтегляха върху ламарината. Оттам с лопати го товареха в кошове, които с товарните стрели на кораба биваха прехвърляни на брега. Този опит ми помогна по-късно, след 10 — 12 години, когато България започна да получава първите партии кокс от Съветския Съюз, а аз бях началник на пристанище Варна.

Останалата половина от кокса разтоварихме в Солун на стиф. На пристанището на град Солун навярно ще се спра по-късно, но засега искам да подчертая, че то не разполагаше с подходяща техника за разтоварване на кокс, с изключение на два допотопни крана, съоръжени на един от кейовете му.

По това време вече си бях създал навика, когато излизам да се запозная с някой град, непременно да обходя и внимателно да огледам и крайните му квартали. Уверен съм, че там има много неща за виждане, които, за краткото време, с което разполага морякът, могат да създадат къде-къде по-пълна представа за живота на тамошните хора, отколкото центърът с неговите препълнени магазини, чисти улици и осеяни с реклами фасади.

Понятен е респектът, който ми внушиха останките от някогашните крепостни стени на Солун, пред които не един път са се изправяли българските царе. Но Солун ме изненада и разочарова. Стар, неблагоустроен град, с бедно население.

Изненадан бях и като „професионалист“. На кея пред „Балкан“ се образува огромна купчина кокс, дълга стотина и повече метра и висока 6 — 7 метра. Та това чудо от „Балкан“ ли излезе? И как се бе побрало в четирите му „търбуха“, и това бе само половината от кокса, нали бяхме натоварили и други хиляда тона разни товари. Просто да не повярва човек!

ВЕЧЕ СМЕ В ЧЕРНО МОРЕ

След Босфора Черно море ни посрещна нормално за зимни условия — тихо, но някак разбунено. Току-що бяхме загубили от погледа си малоазиатския бряг, когато радистът прие радиograma. Някакъв гръцки кораб далеч на север пред нас попаднал в гъста мъгла и силен снеговалеж. Загубил си мястото и моли да му подадем радиопеленг, като му съобщим и координатите на нашия кораб. Изпълнихме молбата му, но малко ни се видя чудно — мъгла, снеговалеж, и то такива, че да се загуби?

Първите предвестници обаче не закъснях. Срецу нас долетяха мъртви вълни, които бързо нарастваха. И тогава аз видях колко слаб, но жилав беше „Балкан“. Сега той беше почти празен и щом посрещнеше с носа си някоя що-годе по-мощна вълна, голямата му надстройка така политаше напред-назад, че всичко задрънчаваше и заскърцваше, като че ли корабът беше поставен на стари, ръждясали яйове. Главният механик поиска да намалим хода. Страхуваше се, че при тези вибрации може да се скъса валът на машината.

След час ни връхлетя и загадъчният снеговалеж. Намален ход, силен насрещен вятър, празен кораб — всичко това след два-три часа ни постави в положението на гръцкия кораб. И ние се загубихме. За да се определим, макар и с голямо приближение, ни оставаше само едно — да измерим дълбочината под нас. Сега, при наличието на съвременните ехолоти, това не представлява никакъв проблем, но тогава се извършваше само с дъномера на Томсън. Ние го бяхме учили, но не го бяхме изпитвали на практика. И сега си представете: поставихме във футляра нова стъклена тръбичка, боядисана отвътре със специална боя. Прекарахме четиримилетрова проволка през нарочно поставен за нея клюз на борда и надвесихме футляра зад борда на кораба. Освободихме бремзата на виюжката и футлярът с тръбичката полетяха към морското дъно. Скоро камгалът на проволката, навит на виюжката, почти се размота. Стегнахме бремзата.

Сега за нас двамата с Абата започна най-тежкото, защото две трети от екипажа, в това число и моряците, лежаха болни от грип.

Само ние, неразболяли се още, облечени с шинели и върху шинелите с по една вълнена шуба, която спъваше движението на ръцете ни, започнахме да обираме проволката, а тя сякаш нямаше край. Силният вятър и снегът ни шибаха направо в лицето. Ръцете ни се вкочаниха. А виюжката трябваше да се навива. Задъхахме се. Гърлата ни пресъхнаха. Корабът, носен от вятъра, мина над виюжката. От това тя стана още по-тежка за изтегляне. Вълнението ни подхвърляше насам-натам, но ние, щем не щем, въртахме.

Най-после, след няколко спирания за почивка, успяхме да извадим футляра. Червената боя в тръбичката, останала неизмита от влязлата вода, показваше дълбочина 160 сажена. Като сравнихме тази дълбочина с дълбочините по картата, се оказа, че вероятното място на кораба се намира в един район с радиус 40 — 50 мили. Това практически значеше „Иди, че го търси!“

Късно следобед, вече при здрачаване и слаба видимост, фарът на Маслен нос проблесна на около 20 градуса вдясно от курса. Само да бяхме изпреварили с двадесетина минути запалването на фара, щяхме да изскочим на скалите на миля, миля и половина западно от известния с катастрофите си Зихтин бурун. Сигурно си спомняте, че тук през 1928 г. се разби и потъна „Жак Фресине“. Тази „грешка“ третият помощник-капитан Кръстю Платников не пропусна да причисли към грешките „наляво“ на капитана на кораба Иван Томов. Тази се явяваше трета. Какви бяха предишните грешки „наляво“: първата станала около нос Уесан в северозападния край на Британските острови, а втората по-късно при остров Берлинга. Не зная, но според мен кап. Томов нямаше вина, още повече, ако се вземе пред вид изключително лошата метеорологична обстановка и наличието на неизмерена, т.е. неизвестно колко голяма магнитна аномалия по нашето и по турското южно крайбрежие, за което по-късно ще имам какво да разкажа. Тогава си помислих: „Да можеха корабите да говорят, какво ли не биха разказали, къде и как са минавали през места, през които въобще не е трябвало да минават“.

В Бургас пристигнахме и застанахме на котва през нощта. Сутринта застанахме на кея. Снеговалежът и северният вятър продължаваха. Дойдоха работници да разтоварват кораба. Като ги чух да си говорят, скупчени на завет в подветрения кинжал, без причина им казах:

— Най-последно българи!

Те се засмяха, а на мен ми стана топло от това.

От моя тримесечен стаж ми оставаха още две седмици, затова не бързах да слизам от кораба. Завършихме разтоварването, но празните варели останаха неразтоварени. Не ги разтовариха, защото митницата поиска такова вносно мито, че получателят им бе принуден да се откаже от тях. Изхвърлихме ги в морето по пътя за Кюстенджа, някъде на траверса за Екрене. Течението и вятърът щяха да имат грижата за тях.

В Кюстенджа идвах за първи път, но градът беше толкова зимен, така засипан със сняг, че аз не слязох на брега. Ще си позволя да кажа само следното — чакахме три дни за газта, която трябваше да натоварим за Варна. Уж тръгнала, а я нямаше никаква. Най-последно я открихме, лашната на някакъв затънтен коловоз. Капитанът ходи няколко пъти да се разправя. Обещали му, че веднага ще подадат вагоните пред кораба. Но вагоните не идваха. На другия ден капитанът пак отиде. Върна се зарадван и доволен, само че трябвало да даде 3000 леи рушвет на началника на гарата. Обаче вагоните пак не идват. Тогава дойде ред на първия помощник. Тоя път „локомотивната маневра нямала време да ги докара“, но срещу други 500 леи вагоните най-сетне дойдоха. Натоварихме ги и отплавахме. Във Варна се сбoguвах с кораба „Балкан“ и още на другия ден се явих на влекача „Раковски“ в пристанище Бургас.

НАЧАЛНИК НА ПРИСТАНИЩЕ ЦАРЕВО (1937 Г.)

В края на месец април 1937 г. получих записка да замина за Царево, за да приема пристанището. Като в мъгла приех пристанището от Георги Аренс, който отиваше за капитан на влекача „Раковски“. Първо, страшно мразех канцеларската работа без, когато и да било да съм я опитвал, и второ, нямах никаква представа от книжа, образци, приходо-разходни документи, списъци и т.н. На всичкото отгоре трябваше да ръководя и правя ежедневно по седем метеорологични наблюдения от метеорологичната станция, която бе монтирана в пристанищната градинка на Царево. Бях жив умрял, ако не беше дългогодишният служител в пристанището, старши морякът Трифон Георгиев, служил вече при няколко началника на пристанището.

Скоро навлязох в работата, но и скоро разбрах, че старши морякът трябва да бъде държан изкъсо. По-късно, като се поразрових из старите архиви, разбрах какво значи да си държавен чиновник, но нямах вкус към такива началници. Така например, преди Георги Аренс началник на пристанище Царево бил някой си Попов. Както по мое време, така и по времето на този Попов, районът на пристанището е бил от Синеморец до Приморско. От пристанището и от товарните пунктове годишно се изнасяха за Цариград 10000 — 12000 тона дървени въглища. Те се превозваха изключително с турски гемии. Годишно една четвърт от тях се товареше от пристанище Царево. Останалите три четвърти отплаваха от товарните пунктове по крайбрежието ни. Трябваше да се оформят документите на гемии за отплаване. За да стане това, началникът на пристанището или старши морякът трябваше да посетят въпросните гемии. За отиването и връщането се полагаше командировка, оформяна от началника на пристанището. Една такава командировка средно възлизаше на 60 лева пътни и 80 лева дневни пари или всичко 140 лева. Добре, но моите предшественици намерили вече излезли от употреба образци за командировъчни, и ако някой ден заминават 3, 4 или 5 гемии, но не едновременно, може да се направи така, че да заминат в един ден, като на всяка се връчва отделна сметка за цяла командировка. Тоест, така

само за еднократно отиване да се получат 360 до 600 лева. Аз, с целия си акъл, делях сумата за командировката съответно на броя на заминаващите него ден гемии. Затова казвам, че трябваше да държа изкъсо старши моряка. Колко съм успял, един бог знае.

Или да вземем началника на митницата. Той по цял ден играеше на моникс. Таксата му беше за петнадесет минути игра пет лева, за час 20 лева. Ами ако играеш по четири часа на ден? Питам се откъде ли той взема тези пари. По-късно разбрах. Той имал право да взема по 200 лева за изпратена гемия, без той да бие пътя до съответното товарище. А това годишно прави 200 гемии по 200 лева, т.е. 40 000 лева. Ще играе моникс началникът на митницата, разбира се, и то не по четири часа на ден, а по колкото си иска. Но това между другото.

Пристанище Царево се обслужваше навигационно от два фара автоматично на светилен газ. Фаропазач беше Георги Дормушлийски, родом някъде от Добричко. Беше по-хитър и от шоп. Как не го учих, как не го мъчих поне на вечерното, в 21 часа, наблюдение да отчете двата термометъра и барометъра. Научих го, но той като вземе да отчита се прави на улав — отчита само целите градуси. От време на време го пращах да занесе документите на някоя гемия, срещу командировъчно, разбира се.

Аз вече казах, че съм бил по-рано, през 1929 г., в Царево за десет дни, още когато името му беше Василико. Там аз, петнадесетгодишен, участвах в ремонта на Околийското управление. Макар че тогава не разбирах нищо от море, от пристанища и от корабоплаване, може би точно поради това много ми бе интересно да наблюдавам строежа на пристанището в Царево по това време. Наблюдавах го, разбира се, отдалече, от високия стръмен бряг, на ръба на който се намираще самото Околийско. Все пак, и оттам ясно се виждаше малкото локомотивче някъде откъм дерето да влачи вагонетки, пълни с ломен камък. Влакчето минаваше покрай свлечения бряг, точно под мен, и ги извозваше по-нататък, към самия строеж. Там работници набутваха вагонетките една по една и ги обръщаха в шалани на специално направено разтоварително скеле — мост. (Това скеле стоеше там до 1978 г.). Друго малко локомотивче влачеше две-три вагончета, натоварени с по един голям четириъгълен зидан каменен блок и ги отвозваше нататък по насипа към морето. Там с плаващ кран с висока А-образна стрела тези блокове ги вземаше един по един, отнасяше ги

към морето и, като съскаше с парната си машина, ги спускаше в морето. Нямаше шега, голяма работа кипеше тук.

Гледах всичко това и се мъчех да определя бъдещите контури на пристанището. И нали не бях виждал други пристанища, освен Бургас и Созопол, най-накрая реших: вълноломът ще стигне от брега почти до скалата, отстояща на около 700 — 800 метра на изток. Там някъде ще бъде входът на пристанището. Басейнът му ще се затвори напълно, когато се направи друг, по-малък вълнолом от другия край на скалата до носа на Стария квартал (жителите на Царево го наричаха квартал „Шарон“). Кеят за приставане на корабите ще бъде навярно там, където големият кран спуска големите каменни блокове. Такива блокове вече бях виждал в Бургас, складирани до брега, при изгорелия, но все още плаващ танкер.

ОБЕКТ НА ПРИСТАНИЩНАТА ДЕЙНОСТ

И сега — през 1937 година (след осем години, изминали от 1929 година), когато „Евдокия“ зави покрай някакво вълноломче и ме стовари на някакво кейче, настроението ми помръкна. Не ми се ще да се обвързвам с мои виждания и предположения, но все пак ще трябва, макар и накратко, да спомена някои свои спомени относно град Царево, а именно:

- горите на Странджа;
- географско разположение и топографска характеристика на пристанището;
- гората и големите търговци на дърва;
- риболовни възможности на прилежащото на пристанището море.

Известно ми е, че този комплекс от въпроси представлява интерес за хората, които искат да си изяснят или поне да знаят причините и събитията във връзка с историята на пристанище Царево за годините от 1937 до 1943–та.

Не съм споделял с никого всичко това, освен в редки случаи, но ще се опитам да разгледам накратко и доколкото мога този въпрос, без да имам претенции за всеобхватност и непогрешимост.

ГОРИТЕ НА СТРАНДЖА

Днес Странджа е обезлесена, но преди четиридесетте години на 20 век, тя бе същински девствен лес, с господстващ във всичките си разновидности странджански дъб. Разбира се, и по онова време брадвата на местното население, подтиквана от някои частни фирми под формата на акционерни дружества и дружества с ограничена отговорност, бе започнала да играе тук–там. Бургас, по него време 35 — 40 хиляден град, се отопляваше изключително от близката, на 30 — 40 километра странджанска гора. Въглищата като домашно гориво не бяха все още популярни у нас. Дървата в повечето случаи се извозваха от самите селяни — секачи. Освен оскъдните им нивички, това беше препитанието на странджанското население.

По-късно бе открит и разработен пазар на дървени въглища. Скоро се разбра, че дъбът на Странджа е великолепен за още по-великолепни дървени въглища. Тяхното за Цариград извозване от малки товарни скели или направо от брега, ставаше с турски гемии, които през тридесетте години бяха изключително само ветроходки. Гората тогава, като гора и като дървесина, нямаше стойност. Стойност придобиваше, чак след като дървесината се извозеше и срещнеше с потребителя. Няма да направя голяма грешка, ако кажа, че никой не мислеше, нито подозираше, че трябва да се застане, и то решително, зад гората и за нейната защита от предстоящото бързо унищожение.

А странджанската гора, и по-специално странджанският дъб, са били нещо импозантно. И сега в запустелите села на Странджа има къщи, чиито външни стени са изградени от дялани дъбови дъски, дебели 20 — 30 и широки до 120 сантиметра, че и повече, и дълги по три–четири метра. Къде са сега такива дървета?

Като става дума за похищението на странджанските горски масиви, трябва да се знае, че добивът не е и не може да бъде основният похитител. Много малко е сечено за непосредствено получаване на въглища. Въглищата трябва да се смятат като вторичен продукт, получаван от основния дървесинен отпадък — клоните на дъба. Що се отнася обаче до ценната дървесинна маса — трупите, не пристанище

Царево, и не дървеното корабостроене в Бургас могат да бъдат считани за основни похитители на странджанския лес. Употребената в корабостроенето дървесина беше незначителна.

За всичко, иззето от гората, обаче са били необходими съвременни автомобилни пътища, каквито по онова време фактически не съществуваха. Това е и една от причините да възникне идеята за построяване на пристанище Царево. Тогава с автобус (за 15 пътника) се пътуваше от Царево до Бургас 5 — 6 часа по шосе с остаряла чакълена настилка, разсипана до немай-къде от дъждовете. А ако някой се осмелеше да докара от Бургас нещо с камион, това беше цяло събитие. И забележете — тогава по същата причина автобус не ходеше до Ахтопол. Единствената по-масова връзка, само два пъти седмично, и то при добро време, беше параход „Евдокия“. До останалите пунктове в обхвата на цялото крайбрежие, южно от Бургас, съществуваха кални пътища за биволски коли и конски пътеки. Между прочем, и възлицата по цялото странджанско крайбрежие, предназначени за износ, се извозваха само с биволски коли до пристанищните товарни пунктове, включително и до пристанището в Царево.

За илюстрация какви бяха пътищата тогава, ще приведа следния случай. През 1938 година се случих на път от Бургас за Мичурин в един автобус с група странджанци — местни политически, стопански и кооперативни дейци, които аз почти не познавах. С тях беше и Илия Бояджиев. Бяхме минали вече Приморско, когато чух Илия Бояджиев да казва:

— Ех, да са живи сега нашите бащи, че да станат и да ни видят как и по какви пътища пътуваме, та спокойно да си легнат в гроба!

След почти 40 години, през 1985 г., аз пътувах по същия път, но той бе много по-различен. Затова и аз бих повторил думите на Илия Бояджиев за нашите бащи.

ГОРАТА И ГОЛЕМИТЕ ТЪРГОВЦИ НА ДЪРВА

Развитието на капитализма в България закъсня едва ли не с половин век да навлезе в Странджа, но това само забави, а не отмени унищожението на горите ѝ. В края на двадесетте години на 20 век в Странджа, освен изсичането на гората за лични нужди, за огрев и за препитание, имаше три–четири еднолични и общи фирми за експлоатация на горите.

И не бе страшно стихийното, но маломощно сечене от личните стопанства. Между фирмите се водеше борба, като всяка една от тях имаше за цел да елиминира другите, без оглед на средства и прийоми. В крайна сметка тази борба се изразяваше в безжалостно, безстопанствено изсичане на горите, при възможно най-голяма, безчовечна експлоатация на местното население. А то само по себе си и без това бе застанало на най-последното стъпало на живота. Аз имах няколко съученика от странджанските села в гимназията и много добре зная как техните семейства свързваха двата края.

В гората и извън нея ставаха машинации за използване на държавната власт и държавните органи, включително кметовете, лесничиите, горските стражари, за ограбване на държавата, развивайки и използвайки за лични интереси дърводобива в Странджа. От края на двадесетте години до края на Втората световна война победа в тази борба удържа фирмата на братя Кубарелови.

ГЕОГРАФСКО РАЗПОЛОЖЕНИЕ И ТОПОГРАФСКА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ПРИСТАНИЩЕ ЦАРЕВО

С географското си разположение пристанище Царево се оказва в центъра на странджанското крайбрежие и с добри перспективи за развитие и поминък на местното население, главно в областта на дърводобива. Имаше и няколко коларски пътища, водещи към близките до пристанището села. Така например, с биволска кола се идваше в Царево от село Бродилово за два дни, а от село Кости — за три дни.

В топографско, а оттук и в навигационно отношение, южният залив на Царево се явяваше най-удобен в сравнение с всички други заливи и заливчета за построяване и експлоатация на едно пристанище с предимно местно значение, както и за ограничен износ на дървен материал и въглища с малотонажни корабчета. Навярно се е знаело, че пристанището не ще бъде добре защитено от североизточните и особено от силните източни ветрове, но друго, по-подходящо място не би могло да се намери. Особено опасни са зимните източни и не по-слабите пролетни югозападни ветрове, които като из огромна фуния се спускат по дефилето на малката рекичка точно върху акваторията на пристанището.

И Царево, и Ахтопол в корабоплавателно отношение са истински капани на споменатите ветрове за заварените в тях кораби. Аз съм бил свидетел на няколко такива трагедии. Дрейфат котви, късат се котвени вериги, късат се всички налични корабни въжета, късат се въжетата и веригите, докарани аварийно от брега или по най-бърз начин от Бургас. Корабите се оплитат един друг с въжета, с каквото намерят, за да се противопоставят задружно на стихията. В крайна сметка два–три отиваха на дъното. Сега това не се случва, защото корабчетата, доколкото ги има, са със сигурни машини и опитни моряци, а и метеорологичната служба благовременно ги предупреждава.

Каменното дъно на пристанището също не е удобно за закотвяне. Отбивният, главният вълнолом е къс и напирещата върху него вълна, след като се среже от вълнолома, завива и влиза в търговския басейн,

люлее и мете всичко пред себе си и най-сетне се хвърля върху насипното разтоварище и оттам смята всичко в морето.

РИБОЛОВНИТЕ ВЪЗМОЖНОСТИ НА ПРИЛЕЖАЩАТА НА ПРИСТАНИЩЕТО АКВАТОРИЯ

Известно е, че по редица, предимно геологически причини и явления, Черно море не може да се похвали с особено богати рибни възможности. Все пак нашето крайбрежие бе благосклонно надарено с тъй наречените рибни пасажи, които при една модерна организация на риболова не биваше да се пренебрегват. Тук аз няма какво да говоря за нашия черноморски риболов. Ще кажа само, че по времето, когато се решава да се строи пристанището в Царево, риболовът бе в ръцете на местните търговци-чорбаджии, които го организираха и провеждаха така, както сигурно се е вършило и от по-отдавна.

Никак не ми е известно по какви причини и по чия идея, но държавата бе направила по него време това–онова, за да подтикне и косвено да подпомогне риболовците. Така например, в Созопол на остров Свети Кирил бе построена голяма сграда за Риболовно училище. Закупен бе от Япония рибарски учебен кораб, завършен бе вълноломът, който свързва града с въпросния остров. С това фактически бе създадено Созополското пристанище и бе положено началото на спокойно и удобно за онова време рибно пристанище. Нямам сведения, но съм сигурен, че с това се е целяло да се подобри черноморският ни риболов, преди всичко и на първо време в количествено отношение — да се изградят брегови (пристанищни) съоръжения, които да станат сигурна защита на прочутата традиционна рибарска лодка „аламана“, в която, включени по двойки с мрежи тип „гър-гър“, ловяха паламуд, скумрия и някои по-незначителни риби. Тази рибна политика на държавата е допринесла и за вземане на решение за построяване на пристанище Царево.

Като говорим за Царево, трябва същевременно да имаме предвид, че същото важи и за Созопол, Приморско и Ахтопол. В тези пристанища по онова време също се провеждаше пристанищно строителство, което с по-усилени темпове продължи след построяването на пристанище Царево, и което строителство продължи

и по време на Втората световна война, и след 9–ти септември 1944 г., но вече мотивирано от нови стопански нужди.

Сега вече риболовът по нашето Черноморие е без всякакво въздействие върху по-нататъшното развитие на въпросните пристанища. Хората за последните 10 — 20 години успяха да замърсят големите черноморски реки. Те пък от своя страна замърсиха морето и в крайна сметка черноморските пасажни и местни риби станаха само аквариумни (все още не музейни) експонати.

ОСВЕЩАВАНЕ НА ПРИСТАНИЩЕ ЦАРЕВО (1937 Г.)

Така или иначе, но аз изглежда, че хванах здраво пристанището. Постепенно се запознах с първенците на градчето: кмета на града Спас Желев, началника на митницата Никола Стайков, началника на пощата Ангел Доцев, главния счетоводител на Земеделската банка Петров, двамата ръководители на Странджанския кооперативен съюз Евтим Воденичаров и Илия Кирязов, с някои учители, с участъковия лекар доктор Шушков — белогвардеец, добродушно старче, което лекуваше маларията и всички болести само с хинин. Особено се сблизих с Ангел Доцев, четиридесетгодишен ерген, на мен тогава ми се струваше много стар, активен деятел на Поценския съюз в Пловдив, и затова за наказание бе изпратен на работа в Царево.

Собственоръчно приспособих пристанищната двойка на ветроходка и с нея приобщих Доцев към морето. И не само го приобщих, а и го пристрастих към морето. Когато напуснах пристанището завинаги, той вече си беше направил своя лодка. Построи я в зимника на пощата.

Включих се в ръководството на Червения кръст. Изнесох добре посрещнат доклад за дейността на Международния и Българския червен кръст по случай кръглата годишнина от създаването му, не помня точно коя. Свикнах с работата си, опознах се с хората и... времето затече бързо и неусетно. Особено след месец март, когато започна усиленият износ на дървени въглища и пролетният пасажерен риболов.

В края на месец юли от София пристигна главният навигационен инспектор от „Дирекция Водни Съобщения“ господин Георги Купов — героят при атаката на турския боен кораб „Хамидие“. Настаних го в резервната стая и зачаках да разбере за какво е дошъл. Мина ден, мина втори, трети, аз все чакам. Най-после от техника Данчев разбрах, че предстои официалното откриване на пристанището. Купов вече се бе разгърнал. Докараха няколко коли от Странджа, натоварени с прясно отсечени дъбови клони. В двора на училището, съседно на пристанищното управление, започна направата на сенник за гощавка

на гражданството и за някои посетители от Странджанските села. Работници под ръководството на Данчев направиха аналой от същите дъбови клонки. Данчев издигна в идеално права линия двадесетина пилона. От мен от пристанище Бургас поискаха да им съобщя каква е дълбочината непосредствено пред големия кей и би ли могъл там да застане параход „Цар Фердинанд“, макар и празен. Отговорих, че заставането е възможно само ако между кораба и кея се поставят поне два шалана един зад друг. На следващия ден влекачът „Раковски“ докара шаланите. На шести август, събота, Данчев опъна вертикално на всеки стълб по един седемметров български трибагреник, а между пилоните обтегна на около метър височина дебело въже.

Господин Купов ме уведоми, че на седми сутринта в осем часа трябва да застана в редицата на местните ръководители непосредствено до аналоя, най-отпред, и че ще трябва да остана при гражданите в двора на училището по време на обяда.

На следващия ден пристигна параход „Цар Фердинанд“, ескортиран от четирите миноносеца и празнично украсен с всички сигнали от международния код, а на главната мачта, най-отгоре, се извисяваше щандартът на царя. Изглежда, до този момент никой не беше сигурен, че царят ще дойде. А възможно е и по други причини да се е мълчало.

„Раковски“ подаде въже на „Цар Фердинанд“ и започна да му помага да влезе в пристанището. Церемонията по откриването на пристанището започна. Ние, местните „големци“, се наредихме покрай аналоя от външната му страна, откъм брега. По трапа от кораба слязоха десетина истински големци. Не познах нито един от тях. Наредиха се и те, но откъм вътрешната страна, между аналоя и кораба. Дойде и владиката с двама–трима свещеника. Слезе и царят. Ръкува се с нас, местните, и застана до редицата на големците така, че аз се случих точно срещу него. Молебният започна. След двадесетина минути владиката излезе пред входа на аналоя. Царят се приближи до него. Владиката си подаде ръката. Царят я пое и понечи да се наведе, но владиката си дръпна ръката, така, както бе хванал ръката на царя. Царят дръпна ръцете към себе си. На лицето на владиката се изписа грозно смущение, но той повтори издърпването. Тогава чух царя да му казва: „Щурак, какво се дърпаш! Народът гледа!“. Наведе се и целуна

ръката на владиката. Народът — това бяха хората, наредени покрай пилоните отвъд опънатото въже.

След молебена изведоха царя и големците на Боруна. Тогава там едва бяха покарали засадените млади горски фиданки. Садилата ги бе строителната организация на пристанището, но те нещо не вървяха. Обаче централната алея, която водеше към него, беше добре утъпкана, с две крайпътни цветни лехи. (През 1985 г. минах оттам. Дърветата бяха порасли, макар и разкривени от силните летни мелтеми и зимните ветрове. Алеите, едни прави, други оплетени, бяха асфалтирани и, въпреки сушата, добре поддържани. В източния край, досами морето, бе направен детски кът).

Народът вече се бе струпал в шпалир: граждани и селяни. Царят върви напред, свитата — зад него. Вървейки, царят се ръкуваше, с когото свари и с тогова, който превари. Стигна до Боруна, повърна обратно и започна да се ръкува с втората редица от шпалира. Гледах и си мислех — долу, на пристанището, владиката си отстъпи ръката, за да я целуне царят, защото „народът гледа“, а сега царят се ръкува с простия народ. Какъв добър, демократичен цар, нали?

Официалните лица отпразнуваха събитието на борда на „Цар Фердинанд“, а народът — под сенника в училищния двор. Трябва да се отдаде заслужено признание на г-н Купов и на кмета Спас Желев, защото храната бе в изобилие и добре приготвена. Не бяха забравили да сложат на масите и по бутилка бира за всеки присъстващ.

Аз заедно с първите ми „царевски“ познати, вече стари приятели, се натоварихме в лодката на Левчо — имаше такъв рибар в Царево — и отидохме на посещение на колегите ми от влекача „Раковски“.

НА ВЛЕКАЧА „ВАСИЛ ЛЕВСКИ“ (1937 Г.)

През април бях назначен за помощник–капитан на влекача „Васил Левски“ със седалище в град Варна. Капитан на корабчето беше Панко Василев, главен механик — Никола Михайлов и помощник-механик Анани Нанков. Анани беше един випуск по-старши от мен. В училището минаваше за „хаплив“, беше дребничък на ръст. Много обичаше да „гони“, ако някой младши не му козирува, или пък, като влиза в спалното помещение, младшият не застане до вратата „мирно“ да козирува и не извика съгласно правилника „Господин техник, разрешете да остана“. Не го обичахме твърде. Сега се оказа точно обратното. Добре се разбрахме и се сблизихме. Спяхме в една обща кабина със свободна площ на пода не по-голяма от четири квадратни метра, полутъмна и гореща. От котелното отделение ни отделяше само желязна ламарина.

Тогава за нас имаше много работа. За месец правехме по 2500 — 3000 мили, от които повече от половината бяха с влекало. Превозвахме главно шалани, натоварени с павета от каменоломна Атия за Варна. Често влачехме по три шалана едновременно със скорост 3 — 4 мили на час при тихо море. Докато шаланите се разтоварваха във Варна, ние отивахме през езерото Вая до каменоломните „Добрева чука“ или „Аладън“. Тези рейсове в езерото фактически бяха смърт за екипажа, особено за комсъстава. Тогава Аспаруховият мост не беше още построен. Имаше един понтонен мост на канала срещу флота. Мостът се отваряше само два пъти в денонощието — вечер в 23.30 часа и сутрин в 4.30 часа. В езерото по пътя ни нямаше никаква навигационна обстановка — тъмнина, плитчини, вади очи. И тъкмо изкарали празния шалан от езерото... и хайде с разтоварените шалани пак към Атия. От там наново с пълните шалани пък за Варна. Бяхме се обърнали на караконджули — нямаше кога да мигнем. И все пак я карахме добре.

Нощем Анани излизаше от машината и идваше при мен на мостика да си поприказваме, а и той свиреше много добре на устна хармоника. След полунощ, когато сънят ни завладяваше, бяхме се

договорили взаимно да се дебнем, и който завари другия задрямал на пейката, да го лови за носа.

ОТНОВО НА ВЛЕКАЧА „РАКОВСКИ“. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА МАГНИТНАТА АНОМАЛИЯ ОТ СОЗОПОЛ ДО РЕКА РЕЗВАЯ (1938 Г.)

През месец юли с Анани ни разделиха. По неизвестни за мен причини ме върнаха отново на влекача „Раковски“. Не беше се минала и седмица, откак се върнах на „Раковски“, и при мен се явиха (не си спомням къде ще да е бил капитан Клечков) инженер-геодезът Михаил Венедиков и асистентът по физика към Софийския Университет Разум Андрейчин. На кораба престояха два часа. Поогледаха новодоставения ни компас, поприказваха с мен за магнитната девиация, погледнаха отново компаса и си заминаха. Останах с впечатлението, че относно девиацията не им е съвсем ясно „под шапката“.

След две седмици дойдоха отново. Носеха някакъв геодезически инструмент. Огледаха отново компаса. Този път заговориха конкретно за девиацията. Не ги задоволиха параметрите и аз разбрах — двете седмици не бяха отишли на вятъра. По отношение на девиацията Андрейчин беше отишъл къде-къде по-напред от мен. За следващия ден назначихме отиване до Варна за доунищожаване на девиацията. Девиатор щеше да бъде Андрейчин. Малко обидно — не е навигатор, а ще определя поправката на девиацията.

Скоро на влекача дойдоха доктор професор Кирил Попов и капитан Никола Панайотов — началник на Дунавската хидрографска служба. Аз тук няма да се спирам върху работата на експедицията. Ако някой се интересува от научната и организационната ѝ страна и от нейния резултат, може да се възползва от годишника на Дунавската хидрографска служба, том първи, година 1937 — 1940, на тема „Измерване на магнитната деклинация в Черно море от Бургас до Ахтопол“. Ще си позволя сега, след всичките тези години, да подчертая само тяхната скромност на истински учени, чудесното им отношение към корабния екипаж и голямата им физическа и морално-психическа стойност.

Макар и да бяха избрали уж най-спокойните месеци — юли и август, много дни губехме поради лошо време, особено през август с

прочутите летни ветрове, известни като „мелтеми“. За нас, привикнали да живеем и работим на море, все пак беше по-лесно, а тях ги мъчеше всичко. Ни почивката, ни спането им бяха като хората. За храната да не говорим. Тя бе много добра, но те невинаги можеха да се възползват от нея. Често, след като я употребяха, я даваха зад борда на рибите.

Обикновено с влекача „Раковски“ нощувахме в Созопол. Човек можеше вечер да поизлезе, да отиде на дансинг, да се поразходи, да позакъсне за нощуване, но работата е там, че ние често получавахме и други задачи, свързани с пристанищното строителство, и нашите гости трябваше да изпитват в тия случаи допълнителни трудности. Спомням си как веднъж в горния, червения салон, на професор Попов, повален от морска болест, моряците предложили едно платнено столче, за да седне пред парапета, който отделяше салона от стълбището, с цел да му е по-удобно и да се хване по-добре. Привързали и едно платнено ведро пред парапета, за да се облекчава професорът в него. Той обаче, като повръщал, си мушнал главата между обстругованите преградни стойки и се надвесил над ведрото. После не могъл да си извади главата. Дежурният моряк го заварил в това положение. Веднага дойде на мостика да ме извика. С ръце поразпънахме стойките. Прилепихме му ушите напред, поопънахме главата му назад и... готово. Събитието се изчерпа с това, че заедно с професора се посмяхме всички.

Експедицията работи и следващото лято. В горепосочения Годишник на Дунавската хидрографска служба, на втора страница от увода, професор Кирил Попов пише: „Магнитните аномалии, макар и да са съставени по наблюдения изключително на суша (става дума за стари брегови измервания на магнитната аномалия), показват едно силно изгъване на изогониите на юг от Бургас, където корабоплаването по нашето крайбрежие е отбелязало няколко големи корабокрушения в мъгливо време“.

Що се отнася до измерването и публикуването на магнитната аномалия, достатъчно красноречив е фактът, че вече над петдесет години оттогава няма случай да е заседнал в този район какъвто и да е кораб, бил той голям или малък.

По това време по Дунава се е готвело нещо много голямо и важно за развитието на нашето речно корабоплаване. Точно какво

обаче, ние в Бургас не знаехме. Дойде му времето да се разбере. Казаха ни, че който желае, може да подаде заявление за преназначаване на Дунава в новосъздаденото Българско Речно Корабоплаване в град Русе. От нас, бургазливците, отидоха трима: Петър Клечков и Петър Дяков — и двамата от влекача „Раковски“, и от пристанището — Стоян Кирязов, фаров механик.

ЗАСЯДАНЕ ПРИ АДА БАХЧА

Беше краят на септември или началото на октомври 1938 година. Влачихме един празен шалан от Атия за Варна. Аз вече бях се поизкалъпил като помощник–капитан. Никога не съм подчертавал или парадирал с капитанството си. Все пак трябва да кажа, че като слязох от параход „Балкан“, с който вече бях направил един рейс до Западна Европа, имах чувството, че ако ми дадат един кораб като „Балкан“, бих могъл да обиколя света. Колко съм бил прав, сами ще разберете.

Та влачим ние шалана за Варна. Времето беше хубаво. Към 14 часа минахме Емине. Капитан Клечков легна на новия курс и слезе от мостика. Далече напред се мержелееше Черни нос. Всичко вървеше добре, но някъде след Ираклия хоризонтът на север започна да се покрива с мъгла. Аз обаче вървя, сякаш нищо не се е случило. Стъмни се. Минахме Гъозикен.

Някъде около нос Свети Атанас нагазихме в мъглата. Взирам се в нея, гледам напред и по едно време се сетих, че в мъгла задължително се подават звукови сигнали. Опънах дръжката и изсвирих с парната свирка. Докато изчаках времето да повтори сигнала, капитан Клечков изскочи на мостика.

— Откога е мъглата? Защо не ме предупреди?

Но и капитан Клечков не се обезпокои нито за курса, нито за мястото на кораба. Та нали толкова пъти бяхме минавали по тоя път!

Обаче, изведнаж чухме някъде вдясно, в морето, глухо, басово изсвирване на кораб. Звукът идваше отдалече, вдясно и напред пред нас. Капитан Клечков каза:

— Това е „Бургас“. Днес научих, че надвечер тръгвал от Варна.

„Е, мисля си аз, голям кораб бяга в морето, още повече, че отива за Цариград.“

Докато се ослушвахме за следващия сигнал на „Бургас“, аз подадох нов сигнал и... чухме ехото на нашата свирка. Идваше по траверса на левия ни борд. Добре е. Извадих секундомера, изсвирих отново и засякох времето до идването на ехото. Разделих секундите на две, умножих по 330 и „намерих“ разстоянието до брега — 700 метра.

Това означаваше, че брегът беше достатъчно далече. Капитанът се съгласи с мен. Далече, далече, но кой да помисли, че ехото може да идва не само от очертанието на сушата, особено ако по нея има равни площи, които не биха отразили никакъв звук! Следващият наш сигнал се чу пред нас, и то съвсем наблизко. Дадохме пълен „назад“, но вече беше много късно. Влекачът се вряза в чакълестия бряг.

От задния ход на машината водата така кипна покрай кораба, че някои от моряците извикаха уплашено „Потъваме!“ . Аз вече бях слязъл на палубата да видя какво точно е станало. Бързо пресякох зараждащата се паника. Капитанът даде „Стоп машина“. Поисках му разрешение да огледам предните отсеци на „Раковски“. Нямаше пробойни. Тогаваше спуснахме лодка и аз започнах да правя промери около задната част на кораба. Трябваше да се разузнае дъното, преди да предприемем по-сериозни мерки за снемането на кораба. На това в училището никой не беше ни учил.

През това време двамата моряка от шалана, вместо да отдадат котва и да убият инерцията на шалана, започват да обират буксирното въже, а нашите момчета вършат същото от другия му край. Шаланът се приближава близо до кораба и дори някои, вместо да го отблъскват, започват да го придърпват към кораба. Малко по-късно се разбра, че старшината на шалана, Георги Станков, не знаел да плува и затова искал да приближи шалана до „Раковски“, та да се прехвърли на него при нужда. Предполагам, че такава мисъл е имало и сред екипажа на „Раковски“ — ако „Раковски“ ще потъва, шаланът трябва да ни е под ръка.

Отблъснахме шалана. Слабият вятър и слабото мъртво вълнение го отдалечиха някъде в мъглата. Към него остана да сочи само неотдаденото буксирно въже. След промера изнесохме аварийни котви зад влекача и ги закотвихме на най-подходящото място с оглед на сигурното изтегляне на влекача. Едната натегнахме на кърмовия винт, а другата на котвения рудан, като прекарахме въжето ѝ през задния клюз. Дадохме „пълен назад“.

В този момент, поради наложилото се продължително спиране на машината, набралата се в котела пара изби през предпазния клапан с такъв шум, че едва не ни оглуши. От препълнения заден ход водата закипя около кораба като буен планински поток. Ние натегнахме двете котви до отказване. „Раковски“ потрепера, потрепера и полека тръгна

назад. Изтеглихме се и се закотвихме на безопасно място, но уж близко до невидимия в мъглата шалан. Затова пък, вместо да видим ветроупорния му фенер, чувахме уплашения проточен глас на старшината му: „Господин капитан, потъваме-е-е!“.

Ние обаче знаехме, че това е невъзможно. Аз и старши морякът Никола Петров, възпитаник на Рибарското училище, отидохме с лодката до шалана, за да огледаме как стои на дъното си. Наближавайки го, чувах как от вълнението се бие в някаква подводна скала, а старшината му продължаваше да реве — потъваме, та потъваме. Помъчих се да го успокоя. Уж ме разбра, че за шалана и за самия него няма никаква опасност. Качих се на шалана. Обиколих бордовете му и разбрах, че може да бъде изваден от „коритото“, в което беше попаднал, само ако някак си се изтегли напред. Трябваше да се изнесе котвата му петдесетина метра напред. Тук „Раковски“ с нищо не можеше да помогне. Нямах достатъчно дълбока вода за него. Спогледахме се с Колю и веднага се разбрахме. Изнасянето на котвата от шалана беше не само трудно, но и опасно. Колю имаше добре изразена херния, и въпреки това ми каза кратко:

— Бива, господин капитан, ще я натоварим.

Двамата шаланджии приспуснаха котвата в лодката. Набрахме в нея 40 — 50 метра от котвената верига на шалана и загребахме, като размотавахме веригата по дъното. Веригата свърши. Пуснахме котвата в морето. Тук искам да кажа, че Никола Петров направо извърши подвиг. Въпреки хернията си той вдигна, макар и с моя помощ, сто и двадесет килограмовата котва и я изхвърли от лодката в морето. Извикахме на шаланджиите, че отиваме на влекача за буксирни въжета и че бързо ще се върнем.

Скоро открихме в мъглата огньовете на влекача. Напълнихме лодката с две буксирни въжета и пак към шалана. Ориентир ни бяха уплашените викове на шаланджията „Потъваме!“ . Аз бях на кърмата, управлявах лодката и размотавах буксирното въже в морето, Никола Петров гребеше с все сила. Видя се огънят на ветроупорния фенер на шалана. На шаланджиите наредих да започнат извираването на котвата. Шаланът започна бавно да излиза от леглото си. След десетина минути котвата излезе. Подсвирах на влекача да започнат обирането на буксирното въже. Всичко стана „окей“. Вдигнахме лодката, обрахме котвата и поехме с „мальк напред“. Още не бяхме

легнали на курс за Галата, когато чухме свирката на влекача „Левски“ — идваха ни на помощ от Варна. Бреговият пост на Ада бахча беше съобщил във Варна за засядането ни. Началството нито разследва случая, нито наказва някого.

Имаше заповед по частите и по корабите на дирекция „Водни съобщения“ всяко лято да се провеждат проверочни изпити за плуване и спасяване на давещи се. И тази заповед се изпълняваше. Всяка година се провеждаха изпити по плуване. Аз лично тогава смятах такава заповед ако не за глупава, то поне за ненужна и бюрократична. Та може ли да има такъв глупак моряк, който ще постъпи на служба, без да знае да плува. Оказа се, че има и такива моряци. А как е успявал Георги Станков толкова лета да се промъква покрай ежегодните проверочни изпити, и до ден–днешен да не знае да плува?

След гореописания случай в мъглата, лично за себе си, аз си направих следния извод: „Чуеш ли ехо, бягай навътре в морето“.

ТЪРСЕНЕ БА ПОТОПЕНОТО ЖЕЛЯЗО

Не си спомням добре, но трябва да е било през 1938 година. Предстояло да се закарат сто тона бетонно желязо от Бургас за Варна. Желязото било с различна дебелина с диаметър от един до пет сантиметра. Началникът на „Морската строителна секция“ инженер Русев наредил на началника на „Плаващи и земни средства“ Борис Илинов да разпорежи на кой шалан да се натовари желязото. И толкоз. Нито мисъл за транспортните изисквания на товара, никакви указания за товарачите и старшината на шалана как да се извърши самото товарене. Определеният шалан се оказал с наклонена палуба. Кой да помисли за това? Този тип шалани бяха предназначени за автоматично разтоварване на ломен камък в морето. Половината от палубата по надлъжната ос беше равна, а другата половина — под наклон от 30 градуса. Товарачите натоварват първо желязото с големия диаметър, а върху него — желязото с по-малкия диаметър.

Влекачът „Левски“ идва от Варна и направо, без да спира, закача шалана и веднага тръгва обратно. Стигат нос Емине. Духа слаб северен вятър, с източно мъртво вълнение 3 — 4 бала. Лягат на курс за нос Галата. Влекачът и шаланът попадат на борд на мъртвото вълнение. Никой не се разтревожава от това. Нормална, почти ежедневна обстановка. Преди траверса на Ираклия шаланджиите надават вик „Желязото мърда!“. Но докато попремислят, шаланът зарива десен борд в морето. Парапетът му не издържа на напъна на желязото и то мигновено се изтърсва в морето. Шаланът рикошира с левия си борд, но се изправя. И нищо чудно. Той така е и устроен — да изсипва, без да потъва. Жертви няма. Капитанът на влекача по-късно ми разказа, че устните му се пропукали, като видял как левият борд на шалана се издигнал високо над морето.

На следващата година чух, че варненци са предприели мерки за търсене и изваждане на желязото. Къде ти! Как ще го търсиш, като никой не се е сетил навреме да хвърли някакъв поплавък или да вземе някакви створове към брега. Желязото обаче беше необходимо и

струваше много пари. В Бургас се разчу, че варненци действително търсят желязото.

На втората година наредиха на „Раковски“ да го търси. Не го намерихме, но вечер добре се чувствахме на брега, който вече бе започнал да се усеща, че е бъдещ курорт. Капитан Клечков премина на работа в „Българско Речно Плаване“. Възложиха на мен аз да поема командването на „Раковски“. Този път поразпитах хора по крайбрежието. Намериха се и очевидци, които „посочваха“ най-вероятното място на обръщането на шалана. Сумарните им показания определяха един квадрат с размери от три–четири мили. Това ще рече около 50 квадратни километра. Да намериш игла в купа сено беше нищо в сравнение с нашата задача.

Осигурихме се с водолазна лодка, въжета, вериги, куки, много рожки, поплавци и затърсихме. Няма и няма! Преровихме целия квадрат.

На следващата година — пак същото. Търсене и търсене. Накрая от София пристигна специалист — търсач с 500 лева надница. Спомних си, че докато бях началник на пристанище Царево, бях прочел няколко годишници на списание „Транспортно дело“ — дано не бъркам тогавашното му име. От там бях научил, че за нуждите на локомотивите на много места по света се търси подпочвена вода с бамбукова пръчка, и то успешно. Нашият „специалист“ щеше да търси желязото също с такава пръчка на 18 метра дълбочина, и то не другаде, а във вода! Гледах пръчицата му и никак не вярвах. Влязох в спор с него. Накрая той предложи показно да срази моето недоверие. Огледа червения салон и каза:

— Ето тук, на тази бронзова плочица, ще видиш как ще се изправи пръчицата.

Бронзовата плочица бе един триъгълник със страни по петнадесетина сантиметра, който скрепяваше двата ъгъла на дървения стълбищен парапет. Специалистът запретна ръкави, стисна двата края на пръчицата, съсредоточи се и пръчицата, както си беше огъната, бавно се повдигна с коремчето си нагоре. За мен това беше чистокръвен мошенически номер.

— Видяхте ли? Корабното желязо повдигна пръчицата през бронзовата плочица.

— Добре, а утре как ще търсите желязото?

— Много просто, ще застана на палубата и с пръчицата ще усетя желязото.

— Как ще усетите желязото през железния корпус на кораба?

— Да, само че тогава корабът ще бъде в движение.

— Аха, разбрах. А как тогава открихте корабното желязо през бронзовата плочица, и то без движение?

На сутринта водолазът, напълно облечен, дори със затегнат шлем на глава, застана на планцера зад борда, готов да скочи веднага във водата при пръв сигнал. Тръгнахме с ход „най-малък напред“. Не направихме още и 50 метра и „специалистът“ извика:

— Стой! Скоро водолаза! Тука е!

Убих енергията на влекача. Спуснахме водолаза. Нищо няма. И така нататък до обяд. На другия ден рано-рано специалистът замина и повече не го видяхме.

Още един извод за мен. Станалото — станало. Цаката на това желязо е била само ако някой се бе сетил да хвърли една вехичка върху или около мястото на потъването. Тогава водолазите щяха да си свършат работата и без „специалиста“.

СКОРЦИТЕ

За инерцията знаех още от прогимназията. Както е известно, тя е свойството на телата да се стремят да останат в положението, в което се намират — в движение или в покой. По-късно в Морското училище ставаше дума за инерциални сили, проявяващи се при движението на буталата и кръстоглавите на корабните машини, а още по-късно се срещнах с тях при изучаването на жирокомпаса. Всичко в главата ми е било теория без сериозен размисъл какво може да се получи в практиката. За съжаление, и другите като мен не правеха изключение. Заседнеше ли някой съд на брега, ако имаше собствен двигател в действие, най-напред опитвах да го измъкнат със собствени сили. При неуспех викаха влекач на помощ. Но това почти никога не помагаше. Тогава се пристъпваше към последната възможност — така наречените скорци.

През пролетта на 1940 година буря изхвърли на брега при кея на Атия един празен шалан на пясъка, точно срещу лявата страна на пристана. След два-три дни закарах с влекача „Раковски“ четиридесеттонната бига в Атия. Не помня за какво е била необходима. Там ми донесоха телефонограма, според която ми се нареждаше да сменя шалана от пясъка. Опитах, но шаланът не помръдна. Повторих — също без успех. Тогава набрах десетина метра от буксирното въже на „Раковски“ и пак опитах. Дадох предпазлив ход напред. „Раковски“ се позасили и го скъса. Вярно, буксирното въже бе поизносено. Тогава подадох дебелия аварияен буксир — манилово ново въже с диаметър 110 мм. Наредих на моряците да оставят на палубата 50 — 60 метра от него не размотани. Дадох „малък напред“ и им извиках да се махнат бързо от кърмата. „Раковски“ тръгна. Въжето се размота, но преди да се натегне, аз преминах на среден ход. И след малко на „пълнен ход“. Новото тежко манилово въже, прокиснато с вода, се опъна като струна и... откъсна из основи желязната петдесеткилограмова кука и отлитайки като стрела, срещна първата предпазна дъга. Разсече я на две. Огъна и втората, кърмовата дъга. Изкърти дървения планцер на кърмата и цопна в морето. Краката ми отмаляха. Какво щеше да стане,

ако някой от моряците не бе успял да избяга? Пристанах на кея. Влязох в салета. Седнах до масата и видях как ръцете ми треперят. Та всичко това не беше на шега. Като се пооправих, гледам, че от околожката на фуражката ми, която бях захвърлил върху покривката на масата, се подава някакъв конец. Хванах го и полека го потеглих. Фуражката го последва. Повторих — същото. Когато силно дръпнах конца, той се скъса, а шапката дори не се помръдна. Значи телата не само се стремят да си стоят на местата, но и са способни да се съпротивляват. Щом това е така, за какво са тези скорци? Само да късат, да чупят и трошат. Край на скорците!

Преди да завърша с шалана, искам да кажа, че тези скорци, въпреки нулевия им резултат, са широко разпространени сред моряците и у нас, и в чужбина.

През 1952 година един гръцки кораб, по моему умишлено, заседна при фара на Шабла. Казвам „умишлено“, защото това често се прави от някои корабособственици. Застраховат кораба на по-висока стойност за по-висока премия и започват да търсят по пътя си подходящо място, комбинирано с подходящо метеорологично време, и избират способ как да симулират корабокрушение.

Нашите тогавашни спасители направиха неуспешен опит да снемат гръцкия кораб от скалистия бряг. Толкова им беше силицата тогава. На тяхно място БМФ изпрати парахода „Родина“. Но за да има акцията ефект сред българската общественост, биват привлечени и местните кинодейци. На прегледа в едно софийско кино имах възможността да видя събитието. В първия опит двете стоманени въжета се опънаха като струни. Две огромни двестаметрови струни, но корабът не помръдна. Тогава капитанът (не зная дали да спомена името му, че сам се смяташе за много добър капитан, а аз и сега го смятам за такъв) реши да приложи метода на скорците. Набра върху палубата на „Родина“ слабина на въжетата и... хайде, давай „пълен напред“. Аз едва не извиках в кинозалата „Не така!“... И двете „струни“ се скъсаха.

Та стоя аз пред фуражката си в салета и уж вече съм се успокоил, но шаланът ми не дава. Мисълта ми е все в него. И решавам: защо да не използвам четиридесеттонната бига? Поговорих със Стамат, оня същия с лебеда по леда. Отказа категорично: „Бигата е стара“. Сякаш аз не зная, че е още от строежа на пристанища Варна и Бургас. „Може нещо да ѝ се случи“. Добре. Нямах право да ги насилвам, но отвътре ме яде. Вземам моя главен механик Димитър Георгиев и отиваме на бигата да склоним механика ѝ. Той се съгласи и решихме да действаме. Стамат не знае за това и се готви да отиде до лавката, за да си купи нещо за ядене. Помолихме го да купи нещо и за нас. Някаква почерпка.

Според мен, пък и според другите двама, бигата имаше един кусур. Държателят на оста, в която бяха нанизани торните скрипци, погоре бе нанизан на една друга ос, та ако товарът се тегли от по-далечно разстояние, скрипците да остават в една линия с въжетото и горното им прикрепване. Сега горната ос беше заръждявала от продължителна неупотреба. От това имаше сериозна опасност да стане някакво усукване, ако не и нещо по-сериозно. Но ние вече бяхме решили: ще гледаме и ще действаме! Завързахме здраво бигата за челото на пристана. С помощта на едно въже подадохме долния блок от скрипци на шалана, а аз отново поех с „Раковски“ дебелото влекално въже. Димитър Георгиев отиде на бигата да въздейства на механика ѝ, да не би да се уплаши и да се откаже.

Започнахме. Бигата опъва с толията си. Аз тегля с „пълен напред“. Шаланът се поинати, поинати, но повдигателната мощ на бигата все пак е понамалила триенето на носовата част на шалана о пясъка и той, шаланът, се предаде. Стамат, връщайки се от лавката, от далеч вижда, че бигата не само е преместена, но и машината ѝ работи (тя изпущаше отработената пара в атмосферата). Стамат хуква към пристана. Като видя, че всичко е преминало благополучно, се задоволи само да каже:

— Абе вие луди ли сте? В затвора ли искате да ходите?

ЗАСЯДАНЕ ПРИ ЧУКАЛЯТА

Вече стана дума, че аз окончателно, за кой ли път, издадох пристанище Царево и отново отидох за помощник–капитан на влекача „Раковски“. Капитан Клечков чакаше заповед за Дунава. Такава заповед дойде. Клечков беше назначен за капитан на един от новите дунавски транспортни влекачи, а аз трябваше да приема „Раковски“ от Клечков. Клечков ми издаде влекача във Варна. Беше се случило така, че имахме много работа. Влачихме павета от Атия за Варна. Аз поех влекача. Направих едно отиване до Атия и едно връщане до Варна. И още едно пътуване до Атия, като вечерта късно се прибрахме в Бургас да вземем продукти и вода. Не бях спал нормално вече четири нощи. Въпреки това налагаше се да посетя и нашите... Останах при тях до 23.00 часа. Похвалих им се, че от сега нататък често ще се виждаме, защото вече съм капитан на „Раковски“. На сбогуване мама ми казва:

— Сине, ти си умрял за сън. Как ще караш нощес парахода, не зная.

— Нищо, мамо, сега морето е гладко като огледало.

На кораба дремнах малко. В три часа се снемме от вързала. На руля застана Вълчо Янков, четиридесетгодишен стар морски вълк, старши моряк на кораба. В онова време боцманите бяха заличени от щатните таблици. Аз още нямах навършени двадесет и пет. Като излязохме от бургаското пристанище, аз му казах да легне на курса за Атия и много ми се щеше да го проверя дали е легнал точно на курса, но ми бе неудобно — аз, вчерашно хлапе, да проверявам него, дългогодишния моряк, а и отдавна го познавах и него, и работата му. Нямах основание и право да не му се доверявам. Това бе първата ми грешка тая нощ. Бяхме без влекало. „Раковски“ просто се хлъзгаше по огледалната повърхност на морето. Минахме траверса на фара на остров Света Анастасия, но кой знае защо, аз само го погледнах мимоходом. Какво да го гледам, когато от тук бях минавал поне три пъти по сто. Това бе втората ми грешка. В следващия момент просто го забравих. Няколко минути по-късно получих някакво съмнение за мястото на кораба и затова се вгледах към Атия. Видях един самотен

огън. Казах на Вълчо да държи точно на него. И пак нито поглеждам, нито питам Вълчо за курса. После разбрах, че тук съм направил третата си грешка по пътя към аварията, а именно: предния ден, докато дадем прясна вода на Атия, аз и главният механик Георгиев отидохме в каменоломната да видим резултата от една катастрофа — бяха се сблъскали две локомотивчета. Имаше изхвърлени от релсите вагонетки точно зад трапезарията на каменоломната. Там аз, неизвестно защо, повече спрях вниманието си върху разположението на трапезарията, която се намираше на самия бряг на 20 — 30 метра над морето. От нея до пристана имаше 700 — 800 метра. И сега, виждайки огъня и мислейки, че там в трапезарията вече приготвят закуската за работниците, заповядах на Вълчо да държи курса ни на този самотен огън. Впоследствие се оказа, че жената на подофицера Вушев станала рано. Изнесла електрическа лампа на открито, а тяхното жилище беше точно над пристана.

Продължаваме да летим с „пълен напред“. Имаше и луна, макар и вече да се бе отдалечила на запад. Малко вдясно от курса виждам високо очертание на някакъв връх. Изглежда по-висок от невидимия връх на Атия. Но аз си философствам: „Това си е Атия, само че виждам и отражението му във водата и поради това изглежда по-висок“. Това бе четвъртата ми фатална грешка. Би трябвало поне да намалая хода. Аз вместо това погледнах в бинокъла и видях отвесния скалист масив на Чукалята на стотина метра пред носа на „Раковски“. Веднага поисках от машината „пълен назад“. Ходът закъсна, защото помощник-механикът Петър Дяков отишъл до тоалетната. Като повторих заповедта, машината забра с все сила назад. Но вече беше късно. Корабът връхлетя с цялата си инерция срещу крайбрежните скали, но преди да се сблъска с тях, почти мигновено спря. Това пък беше чиста случайност, защото „Раковски“ беше си избрал едно чудно местенце — един плосък, почти хоризонтален подводен камък. Корабът силно се хлъзна по него, носът му отскочи два метра нагоре и така си застана.

Пратих Михаил Атанасов, който от вчера бе дошъл за помощник-капитан, да отиде до бреговия пост, за да съобщи по телефона в Бургас.

Проверих носовите отсеци. Точно под долния червен салон един лист от дънната обшивка бе частично напречно огънат. От ръба на огъвката сълзеше теч. Здрава се оказа тая, кой знае кога и от кой завод

произведена, ламарина. Пристъпихме към запусването на пробойната, с каквото намерихме: парцали, кълчища, минимум, скъсани мушамы. Вече се бе разсъмнало. Откъм Созопол се зададе току-що построената желязна пътническа лодка „Галата“. Лодката се отби от пътя си и скоро застана на борда на „Раковски“. Аз знаех, че с нея пътува за Бургас по инспекция главният инспектор господин Георги Купов. Той прегледа пробойната, но не ме запита за нищо и отплава за Бургас. Откъм Бургас се зададе за Созопол крайбрежния параход „Евдокия“. Започнахме да ѝ подаваме звукови сигнали, но не за дълго. От нея вече ни бяха забелязали и веднага се насочиха към нас. С „Евдокия“ дойде помощник-началникът на пристанище Бургас — Борис Василев Станев. И той прегледа пробойната и одобри запусването ѝ. Подадохме на „Евдокия“ два буксира. Тя ги напъна с все сила, но ние не мръдваме. Включихме и нашата машина на „пълен назад“. „Раковски“ потрепера, потрепера, сякаш се колебаеше какво да прави, и току тръгна назад.

В морските среди се разправя, че едно засядане било още едно морско училище и че в Англия и в други страни повишавали капитаните, преживели авария. Да си призная, и аз също научих това-онова, но основната ми грешка остана непоправима. Нито се уплаших от станалото, нито засядането ми остана за обица на ухото. Пак продължих да съм самонадеян и често да рискувам, но по възможност умно. Същия ден вечерта г-н Купов настоя да откарам кораба във Варна за ремонт. Отказах му. Вече пет ноци прекарвах без нормален сън.

— Е, че какво? Ще тръгнете и ще оставите рулевия на руля, а Вие ще си легнете.

— Господин Купов, аз нощес бях на мостика и аварията стана, а сега да оставя рулевия сам?... Не мога.

Случайно обаче на кораба се яви Кирил Цачев Генов (Коба), син на преподавателя ни в Морското училище Цачо Генов. Кирил Генов бе на работа по корабите на Българско Търговско Параходно Дружество, като старши помощник-капитан. Той пътуваше за Варна и прие да поеме командването на „Раковски“ до Варна. Тръгнахме. Но вместо вечерта, ние тръгнахме рано сутринта на другия ден.

Една малка подробност. С Копа преспахме в моята кабина. На сутринта аз си обувам чорапа на левия крак. Той ме забелязва и ми казва:

— Не с левия, първо с десния чорап. Ще ти се случи нещо лошо.

И той действително започна да обува първо десния си крак.

След две години Копа почина. От това по-лошо не би могло да му се случи, макар че обуваше първо десния си крак.

Във Варна излязохме на дока при „Кораловаг“. Повредата не бе особено голяма. Използвахме излизането на дока за почистване и боядисване на подводната част на влекача.

СЕГА ПЪК ДОЙДЕ РЕД НА БАЙ ВАСИЛ

Понижиха ме на длъжност помощник–капитан на „Раковски“ за девет месеца, а ме възвърнаха след петнадесет месеца. Обаче това наказание никак не ме болеше. За капитан от Варна дойде бай Васил — пенсионер, над 70–годишен, от гагаузки произход. Беше добродушно старче. Отначало бай Васил се опита да си изпълнява длъжността като капитан, но скоро стана ново събитие и той остави целия кораб на моите ръце.

След две седмици в басейна на пристанище Созопол правим маневра на 40–тонната бига. Бай Васил командва в басейна на пристанището. Освободихме буксирите на бигата. Бай Васил заповяда „ляво на борд“ и „малък назад“. Мястото обаче бе тясно. Затова направихме още един реверс на машината. Вече сме почти успоредно на брега на остров Св. Кирил. Виждам, че „Раковски“, както върви, ще попадне на подводен камък. Не грешах. Там се бях къпал и гмуркал поне двадесет пъти, още като бях в училището. И... казвам:

— Бай Василе, да направим още един пълен назад.

Бай Васил говореше три езика — гръцки, турски и български, но всичките еднакво лошо. Вместо „да дадем“ казваше „да направим“.

— Нищо, нищо, тя мине и така.

Аз настоявам:

— Бай Василе, дай да направим още един назад.

— Тя мине, мине — и се хваща с дясната си ръка за десния леер на мостика и го дърпа с цялото си тяло на ляво. Това значи, че помага на кораба да завие наляво. Корабът вече минаваше над невидимия камък, когато нещо изтрополи. Все пак повредата беше такава, че можехме да вървим, като се съобразявахме с двадесет и пет градусовото извиване. Прибрахме се в Бургас. На следващия ден заминахме за Варна, за да влезем в дока. Бай Васил остана ненаказан, а и нямаше за какво. Човек на тая възраст за наказания ли е? Той беше стар капитан, с голям опит, и щом аварията е станала, тя просто е била неизбежна.

Бай Васил служи на „Раковски“ до моето преназначаване за капитан. И ако читателят си помисли, че това, което казах за него, е от някакво неодобрение към бай Васил, то читателят не разбира. Бай Васил беше симпатичен на всички ни. Ние, целият ни екипаж, си го обичахме. Той се радваше и за най-малкото нещо като дете. Той ни беше просто като талисман на кораба. Да го видехте само отстрани, седнал на масичката в тесния салет как си подсвирква и суче мустак. Радва се, че току-що си е купил цяла пита кашкавал от Бургас и сега мечтае кога ще отидем във Варна, та да я занесе на домашните си. Беше си намерил стар познат бакалин на едро, който сегиз-тогиз му продаваше без купон (то беше военно време, с купони) по цяла пита кашкавал. Бай Васил чуваше много слабо и ние — младите, свободно си говорехме за него и пред него. Един ден бай Васил идва при нас и казва така:

— Аз бил при нея. То много добро човек. Бръкна ухото един фуния и извади тапа. Сега чува много добро.

Разбрахме, че докторът на каменоломната Пройчев му бе изчистил ушната кал. От тогава вече се пазахме да не говорим за него.

„ВИДИШ ЖЕНА МОРЕТО — ЛОШО СЛУЧИ СА“ — БАЙ ВАСИЛ

Течеше втората половина на 1939 — та година. Започналата на запад нова световна война беше в затишие. Като гледах у нас кипежа на работата в пристанищата Варна и Бургас, оставах с впечатление, че въпреки войната икономиката на нашата страна върви бързо напред. Преди година Б. Т. П. Д-во се сдоби с два нови, модерни 3000-тонни кораба. Пооблажиха се корабните екипажи на дружеството. Някои и други от членовете им се попридвижиха напред по йерархическата стълбца на корабните длъжности. Само около нас, пристанищните морски „плъхове“, нищо подобно не се забелязваше. Затова много се изненадах, когато в двора на пристанищната работилница видях заложен за строеж нов кораб. Корабът бе в начален строеж и аз, като го поогледах, разбрах, че по тонаж ще е горе-долу колкото „Раковски“. Значи, за нас ще е, за пристанищниците, и даже малко попремислих дали аз няма да му стана капитан след някоя и друга година.

На следващата година, 1940, войната на запад, въпреки продължителния застои, бе вече неотменим факт. Сигурно е било през месец май, когато „Раковски“ получи нареждане да придружи до Сулина току-що построенния „Капитан Матей Стойков“, предназначен за дунавската измервателна служба. Корабът бе онзи, който разглеждах в началото на строежа му.

На кораба, като речен, не му бе поставен компас. Не зная, може висшето началство да е имало и други съображения от осигуряващ плаването характер. Корабът е речен, а ще плава в открито море. А аз и бай Васил нямахме свидетелство за близко крайбрежно плаване, каквото бе плаването до Сулина.

Подготвихме кораба за „дългия“ задграничен рейс. Съгласувахме действията си с кораба, който трябваше да придружаваме. Тръгнахме. Аз поех командването. Бай Васил си мълчеше. Вероятно или ми бе обиден за това, че аз взех жена си на „задгранично“ плаване, или, пак във връзка с това, се боеше от неговото: „Видял си жена морето — лошо случи се“. След обед, вече в открито море, времето се развали и

съвсем затрудни движението на плиткогазещия и с голяма надстройка „Матей Стойков“. Сулина беше още далеч. Трябваше да прекараме нощта в бурното море. Реших да се отбием в Констанца. До нея по груби изчисления имаше не повече от 30 мили. Добре, да се отбием, но аз по радиото преди три дни бях чул, че румънците са поставили минно заграждение пред тяхното Черноморие. Въпреки това аз реших: отбиваме се в Констанца! По две съображения:

— румънците обявиха заграждането, но сигурно още не са го осъществили и

— „Раковски“ гази 3.20 метра. Колко гази „Матей Стойков“, не знаех точно, но не ще да е повече от 2.50 метра.

Във всеки случай бях сигурен, че румънците, ако и да са поставили мини, те едва ли мините са за нашите плиткогазеци кораби. И така, ние минахме благополучно през румънското минно поле. По здрач влязохме в пристанището на Констанца. Румънците не ни посрещнаха много любезно и даже не разрешиха на екипажа да излезе в града.

Сега, за да продължа разказа, е необходимо едно отклонение. В пристанището на Царево обикновено заставахме на кея с десен борд, а отблъсквахме с преден шпринг. При тази маневра дясната котва опираше в кейовата стена. По време на моя отпуск бай Васил направил същата маневра, но не съобразил, че в пристанище Царево влиза мъртва вълна. Там дясната котва, като се блъсва два–три пъти в кея, с пръта си откъртва от котвения ръкав едно парче. В работилницата там заваряват с електрожен парчето, но го заваряват с обикновени електроди. Когато се явих след отпуската си на кораба, никой не ми каза нищо за това обстоятелство. След като се върнах от отпуска забелязах, че в трюма, точно под червения салон, започва да се появява вода, невидимо откъде. Аз следях редовно и щом се появеше вода, нареждах да се изхвърля с кофе. И сега, в Констанца наредих на старши моряка да отворят пайола. Там водата беше малко. Моряците бяха изморени от тежкия преход и аз ги освободих. На другия ден отплавахме от Констанца. Вятърът и морето продължаваха своя бяг. След обед, към четири часа, излязох с жена си на носа на кораба да се полюбуваме на вълните. Жена ми забеляза, че котвите се ровят във водата повече от друг път, но аз много–много не се замислих и казах:

— Така ти се струва, защото сега вълнението е по-голямо.

Вечерта, вече на тъмно, се оказахме на траверса на фара Св. Георги. Не след много се видяха и огньовете на Сулинския канал. „Капитан Матей Стойков“ даде пълен ход и отцепи нагоре по реката. Вървах след него, докато видях, че вече завивайки наляво, влизаше в канала на Сулина. Нашата работа свършваше дотук. Завих и легнах на курс направо за Емине — беше ми поръчано от Сулина да отида направо в Бургас.

За първи път излизах в открито море с влекача „Раковски“, и то нощем. Корабът ровеше нос във водата и се държеше много добре и весело.

Към полунощ машината спря. Повредила се бе въздушната помпа. Тя и по-рано на няколко пъти се повреждаше. Нищо опасно — износване на лоените ѝ набивки. Бяха обаче необходими четири часа, докато се отстрани нейната повреда.

Слязох в кабината си да видя какво прави жена ми. Заварих я вече легнала, но будна. Първите ѝ думи бяха:

— Мъжо, забелязвам, че някаква вода се бие силно в кораба.

— Нищо страшно няма. Точно под леглото ти е танкът за сладката вода. Тя вече е намаляла и затова се плиска.

В тоя момент водата действително изплиска, но шумът ѝ ми се стори много по-силен, някак си по-тежък.

Последва ново изшумяване. Ставаше нещо сериозно. Извиках старши моряка Никола Калинков. Отворихме пайола. В трюма открихме повече от 40 тона вода. Откъде и как е влязла? Ами ако пробойната е по-голяма от капацитета на изсушителната помпа? Какво ще правя? Ние сме 14 души. Едната спасителна лодка бях оставил за ремонт в Бургас. Другата спасителна лодка „правеше“ вода. В даден момент, от клатенето на кораба вода започна да изпълзява на пода. Плисна през отворената врата и влезе в кабината ми. Жена ми пребледня. Моряците вече бяха започнали да изгребват водата — една съвсем безнадеждна мярка.

Прибягах в машината. Там още не бяха разглобили напълно помпата. Главният механик Димитър Георгиев се бе вгълбил в ремонта. Бързаше. Не ми обърна никакво внимание, като че ли не на него заповядах да пусне изсушителната помпа. Тогава, макар че той беше цели 14 години по-възрастен от мен по випуск, аз го хванах за раменете и извиках в лицето му:

— Потъваме! Чуваш ли? Пускай трюмната помпа!

Помпата заработи пред очите ми. Върнах се в салона. Още по пътя си мисля: „Ако помпата не надделее на водата, ще трябва да разбием танка и напречната преграда между салона и машината, и заедно с това да накараме някак циркулационната помпа да засмуче вода вместо от морето от машинното отделение. А как ли ще стане това? И всъщност дали би било възможно? Какво ще стане с жена ми, когато тя първа ще трябва да влезе в лодката с още 4 — 5 души, а аз и останалите ще последваме кораба към дъното на морето?“

Добре, че бай Васил вече си беше легнал с неговото „Видял си жена морето, лошо случи се!“ на ум.

Поръчах да ми донесат някоя по-дълга летва. С нея премерих височината на водата. Засякох времето и си казах: „Ще чакам пет минути и ще премеря отново. Ако водата не намалява, ще сечем преградата“. Едва изчаках петте минути. Нямаме представа колко дълго нещо били пет минути. Премерих. Водата намаляваше. Спасени сме. Махнах с ръка: „Спрете изгребването!“. Чак тогава жена ми проговори:

— Как „спрете“? Защо?

— Жена, ти не се меси! В качеството на каква се обаждаш?

— В качеството на една нещастна пътничка. — И захлипа: — Божичке, защо оставих детенцето си в Бургас без мен?

В машината привършиха с ремонта на помпата. Сложих щанбая на „пълен напред“. Звънчето му отново сладко зазвънтя. Сякаш казваше „Ес, давам пълен напред“. Не се прояви пророчеството на бай Васил „Видял си жена морето, лошо случи се“. Точно обратното стана. Ако не беше жена ми, нямаше да сляза в кабината си. Водата щеше да се увеличава и, може би, както си вървахме, носът на кораба щеше да се забие с „пълен напред към дъното“. И целият ни екипаж заедно с него.

Причината после се изясни. Съществувал е слаб теч между първия и втория отсек. Първият отсек още първия ден се напълва с вода от клюза (котвения ръкав). През нощта водата преминава преградата между тях и влиза във втория отсек. Никой не знае за това. През втория ден влиза още вода. Възможно е при трусовете на кораба някоя застояла ръждица да е освободила по-голяма дупка между двата отсека. Най-важните причини обаче бяха:

- заварката на чугунения котвен ръкав с обикновени електроди става причина откъртеното парче от ръкава лесно да се откърти наново, като никой не е забелязал това, защото никой не поглежда в ръкава, а и не е необходимо;
- никой не бе информиран за счупването на котвения ръкав;
- и най-важното — подценяването от моя страна на причините за течта в трюма.

ИЗВОЗВАНЕ НА ГЕМИЯ, НАТОВАРЕНА С ЕВРЕИ (1940 Г.)

Наскоро, след като Милонас (имаше такъв дребен корабособственик) докара на името на жена си едно старо желязно корито без собствен ход, със съвременното за тогава име „Македония“, и започна да вози каменни въглища от Бургас за електрическата централа във Варна, почетният софийски богаташ Конфино, щом надуши авантата с превоза на въглищата от Бургас за новата парна електрическа централа на Варна, също закупи и докара едно старо корабче с триста тона товароподемност. Нарече го „Рудничар“. Макар че корабчето беше едно мръсно и ръждясало корито, ние, моряците, все пак му се радвахме. Божан Тодоров (Тайгроса), който от как се помнеше, бе мечтал да се качи на кораб, най-после успя да изпълни тази своя мечта. Назначиха го за втори механик на „Рудничар“. Изглежда, че нашите впечатления от разстояние се оправдаха — корабчето наистина не бе в ред. Контролните власти ту го пущаха да направи един-два рейса, ту го спираха за неопределено време. Така „Рудничар“ работи около две години и след това се изгуби. Изгуби се, но не съвсем. Чух, че Конфино го прехвърлил на по-голяма печалба. Въглищата вече не бяха интересни за него. А и дунавските шлепове, докарани в Черно море, избутаха „Рудничар“. Същото се бе случило и с „Македония“. Двата кораба започнаха да возят нелегално евреи за Близкия Изток. Това бе една голяма, супер алчна измамническа дейност, но основана на нещастията на невинни хора — мъже, жени, старци и деца. Имам предвид евреите, които Хитлер бе подгонил отначало навън от Европа, а после към концентрационните лагери на смъртта. Този епизод е много интересен като замисъл, цел и изпълнение, и може да се счита за по-късно подобро издание на някогашното пиратство. Тук аз на него няма да се спирам, ще кажа само, че Конфино започна да вози евреи с „Рудничар“ по 6000 лева на човек. Но за да е верен на себе си, започна да изкупува на старо вече бракувани гемии. Позакърпи ги от тук, от там, и започва да ги тъпче с

евреи, като им обещава, че ще ги извозва с параход. Да, с „парахода“ „Рудничар“.

Един ден в края на лятото, на път от Атия за Несебър, видях някъде към Емине една гемия под платна да навлиза в Бургаския залив. Вечерта, вече прибирайки се, видяхме гемията застанала на котва в басейна на пристанище Бургас, съвсем близо до западния му входен фар. Разбрахме, че гемията беше натоварена с евреи за Близкия Изток, но по пътя получила повреда на мотора и се прибира под платна в Бургас. Гемията се застоя два дни в пристанището, но на пътниците не разрешаваха да излизат на брега. Една лодка ги снабдяваше с храна.

На третия ден по обед ми съобщиха, че началникът на пристанището Борис Василев Станев ме вика по служба. При началника заварих бившия началник на Бургаското пристанище Борис Николов Станев — инспектор в дирекция „Съобщения“. Имал да ми казва нещо. Излязохме и седнахме на пейката под асмата, която растеше до самото здание на пристанищното управление. Борис Станев след кратко въведение ми каза:

— От София Ви нареждат да откарате гемията с евреи до турската граница още тая нощ. Но съвсем тайно. Нашето правителство не иска никой да знае, че помагаме на евреите да бягат от България. Затова бързаме. Няма време за поправка на мотора им, а и те самите бързат. Нали сте чули? Бягат.

— А корабния дневник? Нали там ще личи.

— Нищо няма да пишете.

— Как нищо? А как ще оправдая разхода на въглищата?

— Пишете, че сте ходили до Емине да носите бутилки със светилен газ за фара.

Виж ти, и корабните дневници можели да се фалшифицират.

Приех. Нали хората бяха тръгнали кожите си да спасяват.

Вечерта, идвайки на кораба, заварих на палубата един полицейски подпоручик с трима полицаи. Разбрах всичко. Направих се, че не ги забелязвам. В салона бай Васил ме посрещна разтревожено:

— Байчо, ти видял си на кораб полиц?

— Видял съм, бай Василе.

— Аз искам да отиде при нея, при началник пристанище. Полиц не пуца мен.

— Нищо, бай Василе. Ще караме евреите до турската граница.

Бай Васил се опули. После попита:

— Те искат върв?

— Искат, бай Василе.

На уреченото време се сних от вързала. Подходих към гемията. Хвърлихме им брусател. Но от гемията, вместо да го поемат, го хвърлиха в морето. Запитах ги:

— Какво правите? Защо така? Не искате ли да пътувате?

— Искаме, но вие ще ни потопите.

— Кой ви каза?

— Ние така мислим.

— Добре. Ще дойда при вас.

Застанах на котва до гемията. Спуснахме лодка. Взех един моряк за гребец и отидох на гемията. Там пълна тъмнина. Проплакват малки деца. Майките им тихичко ги тешат. Капитанът на гемията се оказа българин. Не го познавах, но той каза, че ме познавал. Още по-добре тогава. Дойдоха четири–пет български евреи и още толкова немски.

— Е, сега какво ще правите? Кой ви каза, че ще ви потопим?

— Никой. Така си мислим.

— Вижте какво, за мен е най-лесно да кажа, че отказвате да пътувате, но вие си помислете къде и как ще се върнете.

— И ние това си мислим.

— Тогава?... — мълчат. — Аз зная, че вашата гемия е много стара, но щом сте тръгнали, тя трябва да издържи. Смятам, че щом капитанът ви се е решил да пътува с такова корито, не бива да се боите. И той е човек, и той не иска да умира.

— Така е, но...

— Какво, но?... Да ви повтора ли отново? — мълчание. — Добре, слушайте хубаво сега. Ще тръгнем. Аз бавно ще увеличавам скоростта, а вие ще си назначите хора, които ще гледат дали няма да влиза вода в гемията отнякъде. Ако забележите вода, веднага ми подсвирнете. Аз ще дойда с влекача на борд на гемията и ще взема всички до един. Колко души сте? Чувам дечица да плачат.

— Петстотин.

— Децата броите ли?

— С тях, с тях. Те са осемдесет.

— Добре, разбрахме се, нали? — И си правя сметка: морето е съвсем спокойно. И най-лошото да се случи, пак ще успее да прехвърля на влекача хората.

— Имаме още една молба.

— Да. Каква?

— Трябва да се посъветваме с хората.

— Добре, но бързайте. Имам нареждане да ви откарам до турската граница. Ако не се бавите, обещавам да ви закарам по-далече.

И както често се случва, за беля в пристанището влезе, минавайки покрай нас, „Рудничар“. Идваше да вземе следващата партида евреи. Снощи, като идвах в пристанището, видях един ж.п. ешалон, който се охраняваше много силно. Едва сега разбрах, че в товарните вагони е имало евреи за „Рудничар“. Хората в гемията нададоха плах, но настойчив вик: „Искаме «Рудничар»! Ние платихме за «Рудничар»!“ . Загубихме още един час да преговаряме. Тръгнахме. Аз започнах постепенно да увеличавам хода, разчитайки към остров Св. Анастасия да дам пълен ход, но още на петата минута от гемията почнаха да викат: „Давай, давай по-силно“. На десетата минута вече имах пълен ход. На разсъмване, при чудесно време минахме траверса на река Резвая. Време беше да пусна гемията. Но като си помислих, че сутрешният сън най-силно потиска дежурните на пост и че турските постове вероятно още спят, вървах още един час.

Часът изтече. Намалих хода. На гемията започнаха да вдигат платната. Освободиха ни буксирното въже. Прибрахме го на влекача. Направих един полукръг около гемията и, вече отпразил се на север, изсвирих продължително три пъти с корабната свирка. От гемията хората ни отговориха трикратно: „Да живей България!“ И три дрезгави, но искрени „Ура!“ накараха екипажа на „Раковски“ да се просълзи.

По-късно една такава гемия потъна в Мраморно море. Разчу се, че имало много жертви. Години по-късно, през 1956 г., някой си написал донос, че аз съм потопил евреите и ме изключиха от партията. Но... имах късмет. Най-големият късмет в живота ми. Седем месеца след изключването ми въпросът предстоеше да се разглежда в градския комитет на партията в София, респективно в градската контролна комисия. Влязох притеснен в стаята. Около трите й стени бяха наредени столове. По столовете насядали членовете на комисията.

Гледам и си мисля: „Ако и тук не се оправя, кой по-нагоре ще предположи, че аз не съм виновен“, и съвсем посърнах.

Председателят понечи да поясни моя случай, но още преди да даде думата за изказване, един мъж на 55 — 60 години стана и каза:

— Другари, тук има някаква грешка! Това момче (а аз тогава бях на 43 години) не е капитанът на потопената гемия. С оня капитан, при който гемията потъна, аз лежах в една килия в цариградския затвор. Познавах го много добре.

От радост едва не се зашеметих. Какъв късмет, нали? Този мой спасител се оказа Тодор Фотев — бежанец по времето на Балканската война. Роден бил в Бунархисарско.

ПОМОЩНИК-КАПИТАН ПАВЕЛ ПАСКАЛЕВ (1940 Г.)

Време е, преди да продължа с още няколко случая с влекача „Г. С. Раковски“, да кажа и няколко думи за помощник–капитана Павел Паскалев — Пайчо.

През лятото на 1940–та година за 40 дни „Раковски“ с целия си екипаж бе мобилизиран във Военно морския флот в град Варна. Там престоиха задната му палуба за минен заградител, като главно изрязаха фалшборда около кърмата и разшириха площадката на кърмовата палуба. Направиха двете предпазни дъги снемачи се. Върху цялата задна палуба на двата ѝ борда поставиха теснопътни релси. Върху тях наредихме по осем учебни мини, а на разширената кърма легнаха шест противоподводни бомби. Няма що — „Раковски“ от обикновен влекач стана минопоставач и бомбометач. Една нощ след подробен инструктаж с офицерите от плавсъстава, на който най-много имаше „разбрано ли е?“ и „тъй вярно!“, излязохме на учебно минно поставяне. Колко ефектен беше инструктажът, разбрах, когато вървящият пред мен миноносец хвърли три мини с вехите им. След учението последва кратък разбор и... продължително „на вързала“ на военния кей пълно бездействие.

През цялата ми служба като капитан на „Раковски“ не мога да се оплача от липса на помощници. По едно време бяхме се събрали: Бай Васил, аз, капитан Карловски, който преди години беше заседнал с параход „Цар Фердинанд“ до остров Тенедос и за което бе уволнен от Б. Т. П. Дружество и назначен за помощник–капитан на влекача „Раковски“. Аз се чувствах неудобно пред него, истинския морски вълк, капитан на голям кораб, и не му възлагах никаква работа. Следваха още помощник–капитан Никола Йорданов — Бай Даню, помощник–капитан Павел Паскалев, помощник–капитан Шулга — белогвардеец, плавал дълго из западното Балтийско море и кой знае как и кой вятър най-после го докара в нашето Черно море. Всички се настанихме в предната част на „Раковски“ и аз често се шегувах, че от помощници носът на кораба се забива във водата. И все пак, въпреки тоя капитански конгломерат, съществуваше мир и спокойствие. Всеки

си имаше нещо, което го правеше определено различен от другите, но имаше и привличащи се и противоположни характери. От всички най-колоритен, обаче, се показва Павел Паскалев.

Един ден по обед се прибирам от минния дивизион на влекача „Раковски“. Механикът Димитър Георгиев ме посреща с думите:

— Идва да те търси някакъв човек.

— Как изглеждаше?

— Необикновено, съвсем необикновено. Беше облечен с черен, широко скроен костюм. Балтонът му от кастор, пронизан с копринени нишки. Гологлав. Косата му счесана на път, намазана с брилянтин. Възтъмен. Със сиви очи.

Слушам аз внимателно и се чудя кой ли ще да е.

— Не познавам такъв човек. И как ли са го пуснали на пропускат?

— Каза, че ще дойде пак, след обед.

И той действително дойде. Още като го видях да пристига, разбрах, че е той. Толкова сполучливо го бе описал Георгиев, който впрочем имаше око, което нищо не пропускаше. Представи се културно, по цивилно:

— Приятно ми е. Павел Паскалев, от Ямбол. Идвам за помощник-капитан — и забърка в джоба си, навярно за заповедта.

По-късно разбрахме: баща му бил прочут в Ямбол заможен лекар. Павел останал от рано сирак. Баща му се оженва повторно. Баба му го отглежда. Баща му имал оцетна фабрика. Павел искал да става моряк, но баща му го принудил да постъпи в търговската академия във Варна. Там карал две години и напуснал. Отишъл да следва в Морското училище в Анверс.

Веднага го приех и го настаних.

На следващия ден в 08.00 се снех от военния кей и подхотих за приставане на търговския кей, за да взема сладка вода. Времето беше намръщено, но тихо. Кейт беше съвсем празен. Избрах си най-близкия до града хидрант и както се движех с „пълен напред“, се насочих към него. Изведнъж разбрах, че се приближавам с по-голяма скорост, отколкото бе необходимо. Просто бях забравил, че само преди месец бяхме слезли от док и че сега корабът, освободен от подводното

обрастване, се движи много по-леко. Поисках направо „пълен назад“ и само казах на боцмана Никола Калинков:

— Бай Кольо, пригответе втори балон.

За друго нямаше време. Чудесната работа на винта при заден ход и реакцията му си казаха думата. „Раковски“ залепна точно на мястото си, и то точно в момента, когато дадох „стоп“. И веднага освободих машината. Само с тази маневра, без да искам, веднъж завинаги си бях спечелил огромен авторитет пред новия си помощник Павел Паскалев.

По-късно, когато можехме вече да си говорим за всичко, Павел ми призна:

— Акъла ми взехте с първата маневра. Как можахте само с един ход направо от „пълен напред“ без стоп да минете на „пълен назад“ и да залепите кораба на кея като гербова марка.

Минаха се три–четири месеца. Освободиха ни от мобилизация, но ни оставиха във Варна — да сме под ръка на флота. Павел през това време така усвои кораба, така се привърза към него, че когато бивахме на път, не слизаше от мостика му. Имало е случаи по-късно, когато аз дни наред не съм се качвал на мостика. И ако някога правех това, то е било, за да направя някоя маневра за свое удоволствие. Павел вършеше всичко като мен, само че имаше една подробност. Той знаеше, че при всяка маневра аз гледам от някое прозорче. Това му даваше спокойствие, увереност и кураж. Много скоро се разбра, че кастореният, пришит с копринени нишки балтон и милионерският костюм не бяха ежедневен вкус на Павел. Колкото беше прецизен в работата, толкова беше немарлив към себе си.

ВЛАЧЕНЕ НА ДУНАВСКИ БАРЖИ ПО МОРЕ

Сега, когато се запознахме с Пайчо, макар и бегло, можем да продължим по-нататък.

Ще направя едно отклонение. Още по времето на капитан Клечков някой си Мелонас купи от Пирея на името на жена си едно 250-тонно старо разнебитено корито. Нареккоха го „Македония“. По-късно на него стана капитан бай Васил. Извадиха му котела и машината. Приспособиха го за шлеп и като го позатегнаха, започнаха да превозват въглища от Бургас за Варна за новопостроената парна електрическа централа. Отначало правеха опит да го влачат с мощност от 50 к.с., но скоро се увериха, че това не е работа. Аз съм го застигал и срещал и денем, и нощем, и нарочно минавах покрай него, за да се видя с бай Васил и да си помахаме с ръце с него. Още преди бай Васил да му стане капитан и преди хората на Мелонас да започнат да го влачат сами, възлагаха на нас провлачването му. Тук ще си позволя да направя една малка сметка за илюстрация как се гребе риба от морето с лъжица, стига да я имаш и да си достатъчно глупав:

Навлото за един тон въглища между Бургас и Варна беше определено на 60 лв. или общо навло $250 \times 60 = 15\,000$ лв.

Такса за влекача „Раковски“, 300 к.с.

14 души екипаж 9 000 лв.

Капо за екипажа на „Раковски“ 500 лв.

Разход за „Македония“, екипаж 2 души

Пристанищни такси 400 лв.

Или всичко разходи 9 900 лв.

Чиста печалба $15\,000 - 9\,900 = 5\,100$ лв.

Излиза, че официалните разходи на „Раковски“ са приблизително равни на чистата печалба на „Македония“ за един рейс. При месечно три рейса печалбата за месец възлизаше поне на 15 300 лева. Така предприемчивият Мелонас — официално госпожа Мелонас — преуспяваше за сметка на държавата. И тъй като лъжицата се оказва малка за лапачката, скоро друга акула докара две хилядатонни

дунавски баржи, като с това прати по дяволите „Македония“, заедно със собствениците и другите около тях.

Сега срещу 10 000 лева, плащани за влекача само за един рейс, в джоба на дунавския собственик, пак за сметка на държавата, влизаха по 25 000 лева, а за двете баржи — 50 000 лв. Нищо, че баржите бяха строени за тихи води и не отговаряха на нормите за здравина при плаване на море. Уверен съм, че някои хора бяха погазили правилника на Българската контролна власт за плавателните съдове по море.

Отклонението стана малко дълго, но мисля, че не е излишно да се знае как е било.

ЕДНО ПОЧТИ НОРМАЛНО ПРОВЛАЧВАНЕ НА БАРЖА (1940 Г.)

Правителството обяви нашите териториални води за минирани. Как стана това и кога стана, аз не разбрах, макар че всеки ден бяхме в морето. Ние нито веднъж не излязохме да поставяме мини. Напротив. Преминахме на северния, на търговския пристан на Варна, и започнахме нормалната си работа. Дори започнахме по редовно разписание да превозваме пътници между Варна и новоосвободения Балчик. „Левски“ бе изпратен в Бургас вместо нас. След известно време, за да се избегнат някои неудобства за екипажите, ни разрешиха да си разменим корабите. Ние поехме влекача „Левски“, а нашият „Раковски“ с екипажа на „Левски“ остана във Варна. Още във Варна бях научил от Никола Йорданов, че шлепчията на Дунавския шлеп „Арда“ Слави разправял, че ние от влекачите сме страхливци. От къде на къде? На два пъти „Левски“ (Йорданов беше там помощник–капитан) излизал с баржата му от Бургас за Варна, но екипажът му се плашел от морето и затова се връщал от път. „Че откога ли този дунавски спец започна толкова много да разбира и от морето? Ще трябва някой ден, ако ми се случи сгода, да го попипам оттук–оттам. Да му видя морския кураж, че повече да не си отваря устата“, си мислех аз и зачаках.

Току–що бяхме поели „Левски“, и получих записка да откарам баржата „Арда“, пълна с въглища, от Бургас за Варна. Беше точно 30–ти декември и ние се приготвихме. (Аз бях видял един кухненски бюфет във Варна, който ми бе харесал, а като младо семейство ние с жена ми имахме нужда и от печка. Взех жена си и тя да си каже думата). Мирчо Йорданов Мирчев, втори механик, и той взе жена си, варненка — та да посрещнат Нова година във Варна. Павел Паскалев, младоженец от два–три месеца, угодил на жена си да я поразходи. Добре, че бай Васил не беше вече на работа при нас, иначе щеше да се побърка от притеснение — толкова жени на кораба!!!... Тръгнахме, но още преди да минем траверса на Несебър, аз разбрах, че зад Емине ще сърбаме страшна попара. Жените започнаха да повръщат. Уж бях

изпитал жена си като „морско“ чедо от Царево, но морето хвана и нея. Пред мен се изправи дилемата да се връщам или да не се връщам. Ако се върна, ще се получат две одумки: от шлепчията на „Арда“ — Слави, че сме страхливци, а и от другите, че капитан Баев се върнал, защото на жена му ѝ станало лошо от морето.

По това време вятърът „предеше“ пушека от комина на „Левски“. По обед все пак сносно стигнахме Емине и си подадохме носовете — „Левски“ се заблъска с вълните като козел. Двадесет и седем метровият му корпус зацапа сред водната стихия като ранена патица. Баржата с капитан Слави още се държи. Само че той не се вижда никакъв. На Паскалев за пръв път му се падна да го газии такава мечка. Пратих го при жените. Неговата съпруга се оказа в най-трудно положение — ранна бременност.

Североизточният вятър наду още по-силно. Вълнението отскочи на 5 — 6 бала, а още не сме минали траверса на Ираклия. Вървим с по две мили на час, а до Варна има още поне двадесет и пет. „Левски“ се люлее, подскача, яростно се бие с вълните, а машината му със своите сто и тридесет оборота в минута тупа ли, тупа — „няма страшно, няма страшно“. Лошото ставаше с „Арда“. Вълните просто се надбягваха по палубата ѝ — от носа до кърмата, като метяха всичко по пътя си. За коритото ѝ не се боях. Бях чул, че някакъв големец казал: „Баржата е окачествена за седем бала вълнение, и който го е страх да я влачи, да вземе шапката си и да си отива“. Не знаех колко вярно е това, но ако баржата се пречупеше, въобще не знаех аз къде ще отида. Надстройките ѝ бяха на кърмата. Там беше и управлението ѝ. Между палубата и надстройката имаше 60 — 70 сантиметра съвсем свободно пространство. Там именно се разбиваха препускащите вълни. И те спокойно биха отхвърлили цялата надстройка. Някога бях свидетел на такова отхвърляне: втората класа на параход „Бургас“ една нощ едва не отнесе и мен със себе си.

Но, макар и посред нощ, вече приближавахме Галата. Към три часа през нощта „пуснах“ котва в западния басейн на Варненското пристанище. Докато моряците оберат буксира, „Арда“, движейки се по инерция, мина покрай нас. Слави си подаде главата от дясната филистрина и се провикна:

— Ти друг път да не си посмял да вършиш такива глупости!

— А ти пък навярно не ще посмееш повече да разправяш, че тия от влекачите са страхливци! — отвърнах му аз.

След шест месеца разменихме и влекачите. Всичко си отиде на мястото. Останаха само не демонтираните минни линии и шестте противоподводни бомби.

„ПЕЛЕШ БЕШЕ ОБРЕЧЕН“ (1941 Г.)

„Големият“ крайбрежен морски влекач „Раковски“ вече четвърти час плаваше от каменоломна Атия за пристанище Варна с два шалана, натоварени с гранитни павета, по задрямалото в летния зной море. Оставаше не повече от половин час до нос Емине. От мостика на влекача се чу огнярската лопата, събираща мусора от рифеловия плит на огнярското помещение, как просъска на празно. Изхвърлянето на мусора след почистването на огъня завършваше.

— Остави катката горе — изкомандва вахтеният огняр Киро.

— Катката горе — повтори Райчо, бивш огняр от дружествените параходи, уволнен от там дисциплинарно, защото по време на един рейс с параход „Бургас“ е бил осъден на пет години затвор от Бейрутските власти. Макарата за навиване заскърца във ветролезната тръба няколко пъти и спря. Чу се как пълната с горещ мусор катка изтропа върху желязната скара. Две полуголи тела, облени в пот я поеха и надвесиха върху планцера над морето. Мусорът, още топъл, засъска в сънното море. На борда на влекача настъпи познатата на моряците тежка обедна лятна задушна тишина. Само възвратният клапан на въздушната помпа на главната машина ритмично биеше желязо о желязо и с това правеше обедната тишина още по-монотонна.

Киро провери нивото на водата в показателното стъкло. Взе метличката. Мина през машинното помещение и излезе на палубата, за да смете разпиляния мусор. Времето беше необичайно тихо. Аз, за да печеля време, насочих влекача така, че да минем съвсем близо покрай високия отвесен скалист масив на нос Емине. Корабчето минаваше толкова близо до брега, че село Емона, кацнало високо горе на хълма, само след няколко минути изчезна зад горния ръб на масива. Високо над кораба в сиво–синьото небе остана да стърчи само сивият скален масив със зебрената украса на фара над него. Сякаш дефилираха покрай левия борд на „Раковски“, също като на парад. Още минута–две и пред погледите ни ще се открие начупената линия на брега далече на север, чак до Черни нос, че дори и зад него. Но преди още да се открие тъмният силует на Черни нос, само на две–три мили пред

носа на „Раковски“ изплава цял конвой от транспортни кораби. Екипажът на влекача изскочи на предната палуба.

— Транспорти. Три, четири, пет. Отиват право на юг. — Всички мълчим, вперили поглед напред в конвоя.

— А защо ли минават толкова близо покрай нашето крайбрежие — говори сякаш сам на себе си помощник-капитанът Павел Паскалев, и продължава — сигурно са за Бургас. Ей сега ще завият надясно.

— За Бургас? Вятър. Каква работа могат да имат в Бургас? Пристанището отдавна стои празно. Пометено, дето се вика. Празни са и техните търбуси. До един са празни. Пък един ли, два ли кораба сме срещали за Бургас, никой не минава толкова близо до брега.

Погледнах отново към транспортите. Познах силуетите на два от тях. Единият беше „Пелеш“. Другият зад него трябва да бе от типа на „Алба Юлия“. Румънски. Другите още не си личаха. Никой не си спомняше транспортен румънски кораб да е идвал в наше пристанище, още повече в Бургас.

„Раковски“ вече подминаваше траверса на фара. Подадох команда:

— Пет на ляво!

— Ес, пет на ляво...

— Тъй дръж!

— Ес, тъй дръж!

Влекачът легна на новия курс. Транспортите останаха вдясно, точно на новия траверс. „Раковски“ вече се разминаваше последователно с грамадните празни търбуси на „Пелеш“ и „Алба Юлия“. Зад тях, макар и по-малки и бързоходни, но с намален ход вървяха под знамето на пречупения кръст два по-големи и един по-малък кораб. На корабите цареше мъртва тишина. Не се виждаше жив човек. Вървяха големи, празни, мълчаливи, като закъсняло ято щъркели, уморени, но забързани на юг. След като се разминахме и с последния кораб, аз се обърнах назад. Очите ми се срещнаха с питация поглед на Димитър Георгиев, който беше застанал пред входа на машинното отделение. Той беше сложил двете си ръце върху първата предпазна отбивачна дъга под буксирното въже.

— Не зная — свивам аз рамене и си мисля, като ги гледам празни, безлюдни... загадъчни... И добавям: — ... приличат ми на „Летящия Холандец“.

Георгиев прави широк хоризонтален жест с дясната си ръка, спира по посока към Бургас, после я повдига с разперени пръсти и я завърта въпросително.

— Защо са ги пуснали насам ли? Не знам. Във Варна ще научим...

Влязохме в пристанището на Варна малко преди полунощ. Вляво от входа на пристанището, хвърлили котва и завързали кърми на южния ограден вълнолом, тайнствено се извисяваха в лятното звездно небе силуетите на празните, огромни и страшни с мълчанието си в нощния мрак кораби.

Нещо се бе случило. Нещо голямо, необикновено, страшно. Хората от малкия влекач чувстваха това страшно нещо с изстрадалите си морски сърца, но никой не можеше да разбере, да се досети точно какво се бе случило. Обяснението дойде на сутринта. Войната срещу Русия бе започнала нощес.

Наближаваше вторият месец, откак хитлеристката военна машина удари с всичката си сила съветската страна. Част от румънските и немски кораби, заварени от войната в Черно море, продължаваха да стоят на котва във водите на Созополския залив. Тук командването им бе намерило добро навигационно и стратегическо убежище във водите на „неутрална“ България.

На 16 август по обед, на път от Атия за Несебър, екипажът на „Раковски“ видя зад себе си да излиза от Созопол силуетът на голям морски транспорт. Корабът, ескортиран от един български миноносец, напредваше бързо по определените курсове през минното поле. „Пелеш“ — ние бързо го определихме. Отиваше на север, а това означаваше, че румънците са се размърдали в Созопол. В Несебър бързо се освободихме от влачения шалан и се закотвихме. Имахме нареждане да чакаме разтоварването на товара му от ломен камък, който бе за строежа на пристанище Несебър. Още по пътя, преди пристигането ни, духаше вечерен вятър, който бързо се усилваше и вече бе успял да изгони летовниците от плажа. Вълнението под напора на вятъра бързо нарастваше. Плажът и крайбрежните скали скоро надянаха бяла пенеста огърлица от разбиващи се вълни. В откритото, още в строеж, несебърско пристанище, обаче беше сравнително

спокойно, и влекачът, макар всеки седем–осем секунди да се мятеше от борд на борд, все пак още се държеше добре, напъвайки от време на време веригата на отдадената дясна котва. При всеки напън веригата потрепваше във верижния ръкав, но котвата здраво се беше вкопчила в пясъчното дъно на залива.

Моряците, поприбрали това–онова по палубата след прехода, се събраха около кухнята за получаване на обета. Разговорът им продължаваше да се върти все около отплаването на „Пелеш“, още повече, че те бяха свикнали да го гледат сраснал се със Созополския залив заедно с другите кораби.

— Разбраха мамалигарите, че руснаците ги няма никакви в морето, и... хайде обратно. Загубилият им се кураж се завърна.

— А ти какво? Много ли ти трябваша тука? Малко ли са по пътя нашите, че и руски чайчици ти се щат. А колкото до руснаците, че хич ги няма — не бързай. Потърпи. Много няма да закъснеят.

— Ти пък откъде знаеш?

— Зная. То си личи. Нали виждаш. От Одеса.

— Как от Одеса?

— Ами как, то се вижда. Одеса не е Париж и други кванти — завърши Райчо. И явно си помисли: „Дали не се разприказвах повече, отколкото трябваше?“

— Заклинила им се е нещо кулисата на немците. Вероятно не им достигат хора за Одеса. Може румънци да карат по море. От Кюстенджа — додаде едва чуто Цецо, старши огнярят.

— И на мен ми се струва, че дойчовците нещо я пооплескаха — това пък беше гласът на Злати Майстора.

Изведнъж разговорът пресекна.

— Вижете, вижете, самолет над града.

Идваше от север. Изстребител с разсечен на четири пречупен черен кръст на всяко крило. Прелетя над „Раковски“ с бърснец полет и отлетя на юг, вдигайки се високо в небето. След него изреваха с пълна скорост други два и, издигайки се високо след първия, изчезнаха в обедното слънце. Първият се върна и пак връхлетя върху „Раковски“. Разкъсан халосен патрон, отнесен от вятъра, падна в морето зад борда на „Раковски“. И... ето ги и другите два. Едва не лизнаха върха на мачтата. Връщаха се отново и отново. Така водената едностранна игра продължи петнадесетина минути над смаяните погледи на корабния

екипаж. Беше ясно, че малкият „Раковски“ бе станал неприятелски военен кораб, атакуващ „укрепения бряг“. И може би най-сетне бе потопен, защото трите самолета като по команда с пълен ход прорязаха небето към Емине. Скоро малките им телца се загубиха в синевата на хоризонта.

— Ей сега ще дойдат пак. Тези или друго ято — предсказваше Киро. Никой не му възрази. Но той не позна. Други самолети не дойдоха.

Не бяха се минали и петнадесет минути от „атаката“, когато от стария дървен пристан се отдели лодката на пристанищното управление и забърза към „Раковски“. Вече се виждаше — идваше началникът на пограничната застава.

— Зад Емине потъва „Пелеш“ — извика той, още преди лодката да е приближила. — От Бургас ви нареждат да заминете незабавно за оказване на помощ.

— Сега я втасахме — додаде Райчо в скороговорка и заслиза бързо за котелното.

Райчо беше най-добрият огняр на кораба, 37 — 38-годишен мъж, среден на ръст, с гладко, подпухнало лице, с необикновено малки, почти дамски ръчички, с които той сякаш не работеше, а просто майстореше огъня. И сега, виждайки, че работата е бърза, че някой там, зад Емине загива, той нямаше за какво да чака нареждане за засилване на огъня. Заставайки пред пещта, той сръчно разбута върху скарата затрупания под мъртва вахта огън и заръси въглища по цялата огнена площ. Огънят, управляван от умението на Райчо, бързо се съвзе, оживя. Малките Райчови ръчички така ловко манипулираха с голямата огнярска лопата пред зиналата уста на пещта, че скоро черната стрелка на манометъра щеше да легне върху червената контролна черта. Всички чакаха напрегнато пробата на машината. След няколко минути щанбоят на мостика иззвъня. Стрелката му застана на „готова машина“. Боцманът вдигна котвата и... „пълен напред“. Влекачът, както си беше срещу вятъра, бързо набра скорост, зави наляво и легна на курс за Емине. Коментарите на палубата продължиха.

— Уж руснаците ги няма никакви в морето, а то...

— А то какво?

— А те под морето — завърши разговора палубният боцман бай Никола Калинков. — Момчета, хайде след мен на лодъчната, да

разчохлам лодките, че те сигурно ще ни потрябват.

По-късно, когато пристигнахме при потъващия „Пелеш“, наш миноносец, взел на борда си целия му оцелял екипаж, пушеше вече далеч на север. „Пелеш“ беше изоставен. Опънал двете си вериги, чиито котви бе отдал не друг, а мобилизираният от търговския флот наш механик Атанас Желев, „Пелеш“ се бе обърнал на изток срещу вятъра и вълните, с вирнат високо в небето нос. Кърмата му вече не се виждаше. Дори нещо повече — бе опряла на дъното. Вълните в надпревара с грохот атакуваха средната му надстройка, като достигаха до непобутнатите му спасителни лодки. Скоро от целия му мостик, пък и от кораба, нямаше да остане нищо.

Като се изравних с кораба, намалих хода, завих наляво, бавно заобиколих загиващия кораб, огледах да не би някой от екипажа му случайно да е останал на борда му и легнах на обратен курс. Тук ние вече бяхме излишни. „Пелеш“ беше обречен завинаги. За пръв път екипажът на малкия кораб „Раковски“ се срещаше непосредствено с разрушителната стихия на войната.

Слязох от мостика. Отидох при моряците, които се бяха събрали до кожуха на машината. Лицата на всички бяха помръкнали, но внимателно слушаха боцмана, който им разказваше как през 1922 г. пожар унищожил танкера, който още стоеше на котва от външната, западната част на пристанище Бургас. Намесих се и аз, но на по-съвременна тема.

— Злате, да знаеш само каква първа класа имаше „Пелеш“. Всичките им прибори за хранене само от сребро. За килимите му да не говорим — чист персийски оригинал.

— А Вие откъде знаете?

— Знам, капитан Петър Кръстев разправяше.

— Аз нищо не знам, но навярно така ще да е било.

— Нищо, все едно, че нищо не е било. Сега рибите ще пият солена вода вместо чай в японски сервиз и сребърни лъжички, а сирените нощем ще дават бал и зрител ще им бъде чичо Посейдон — завърши Райчо с реверанс на балерина.

С потапянето на „Пелеш“ войната наяве, зримо, дойде до нас, стана видима, осезаема. Широкото маслено петно, останало върху лобното място на „Пелеш“, стоя чак до пролетта на следващата година. От вибрациите на взрива шевовете на горивните танкове на „Пелеш“

се бяха саморазхлабили. През тях бавно изтичаше румънската пакула, която, излизайки на повърхността, се разливаше в хиляди отънъци на слънцето и свидетелстваше за трагедията на стария „Пелеш“.

Радиото и пресата по сто пъти на ден тръбяха за немските победи и за разложението на съветската армия. Срещу тая пропаганда мълчаливо, но упорито и успешно воюваше масленото петно на „Пелеш“ в морето непосредствено до нос Емине. Който не вярваше, можеше със собствените си очи да се увери там горе, от високия масив на Емона. Може да прозвучи като куриоз, но аз познавах група младежи, работници каменари и павори от каменоломна Атия, които, научавайки за петното, бяха извървели пеша пътя от Атия до Емона и обратно, за да се убедят и вдъхновят от станалото легендарно маслено петно.

СПАСЯВАНЕ НА ИТАЛИАНСКИЯ ТАНКЕР „СУПЕРЖА“ (1941 Г.)

Септември беше настъпил — тих, спокоен, с мека топлина, каквато въобще си е есента по нашето крайбрежие. Ние току-що бяхме завършили продухването на котела и вече огънят гореше в него — ние бавно набирахме пара. Дадох разпорежданията си на екипажа. Прибрах се в къщи за малко почивка.

Посред нощ ме събуди почукване на вратата.

— Кой е?

— Дежурният портови моряк. Имам за Вас нареждане. Отворете. Викат Ви в германското комендантство. Долу Ви чака кола.

Какво ли е станало? Защо ли пък немците ще ме викат? Заобличах се бързо. Жена ми, усетила разговора, скочи разтреперана.

— Нищо няма. Не бой се! Скоро ще се върна.

В немското комендантство ми казват:

— В морето има нещо. Имаме съгласието на Вашите началници да отидете и да видите какво става там.

— Как в морето става нещо? Морето е голямо — мъча се аз да говоря на ученическия си немски език.

— Някъде към Камчия.

— Това е ясно, но аз не съм готов. Корабът ми е в ремонт.

— Как в ремонт?

— Профилактика на котела. Едва тази вечер го запалихме. Утре най-рано по обед можем да тръгнем.

— Къде живее механикът Ви?

Веднага съобразих. Ще го повикат, ще разберат, че съм ги поизлъгал, и казвам:

— Няма нужда, аз ще говоря с него.

Събрахме екипажа и след час отплавахме. Нощта беше тъмна като в рог. Никаква светлинка. Ни фар, ни мигалка. В града също пълно затъмнение. Излязох от пристанището. Поръчах на Пайчо да си легне:

— Лягай веднага! Ще те събудя след Емона.

В пълна тъмнина се проврях през тясната ивица между брега и минното поле. Особено ме измъчи преминаването покрай подводния риф при фара на Поморие. При траверса на нос Емине легнах на курс за Варна, събудих Пайчо и му поръчах като наближи Камчия, да ме събуди.

Изглежда, че Павел ме бе пожалил, защото в съня си чувам страхотен грохот. Подскачам уплашен. Нима Павел нещо сбърка или това е торпеден взрив? Тихо е — машината не работи. Изскочих на палубата и погледнах към хоризонта — ширнало се едно ранно утро над морето и една нежнорозова синева блести над него. Поогледах се встрани и го видях. Веднага го познах — беше италианският танкер „Супержа“. Беше вдигнал високо нос в небето, а кърмата му я нямаше. Показваше се само коминът му, и то на педя от водата. Зад „Супержа“ профучаха трите наши торпедни лодки. В небето бръмчат и кръжат три водолета „Арадо“. Оглеждам отново морето около „Супержа“. Една от торпедните лодки хвърли две противоподводни бомби. Водните удари иззвънтяха в корпуса на „Раковски“. Някъде навярно торпедните катери водеха бой с невидим или по-точно с въображаем противник. Зачакахме.

Двата водолета си заминаха. Заминаха си и двете торпедни лодки. Третата подхожда към нас. Командирът ѝ се оказа лейтенант Иван Иванов. С него се познавахме от Морското училище. Преподаваше ни „Организация на тила“. И понеже отдавна „Раковски“ трябваше да излезе на док за почистване подводната част, но аз все отлагах този въпрос, защото военните не можеха да ни осигурят конвой, аз изведнаж реших да се възползвам от случая, тъй и тъй бяхме почти до Варна, и да помоля лейтенант Иванов от мое име да поиска разрешение по радиото от варненското ми началство да отидем във Варна за докуване. Лейтенант Иванов изслуша молбата ми и пак „заби“ в морето — на изток, и дълго време не се появи.

Ние на „Раковски“ нямаше какво да правим — заиграхме на карти. Пропускам маса куриози, станали него ден. Ще си позволя да разкажа за най-главните.

Морякът Йордан Раев без разрешение отива с плуване до „Супержа“. Изкачва се по едно от въжетата, които висяха неприбрани след спущането на спасителните лодки, и започва да тършува из кораба. Това помавило и готвача (не му помня името). Само че

готвачът не можал да се изкачи по въжето, а само се издигнал до колене над водата, разтреперил се и започва да вика:

— Господин капитан, потъ-ъ-ъ-вам!

Излязох да го видя какво е направил.

— Никаква помощ. Който те е пратил, той да те спасява. — А беше и немислимо да се спуска лодка. От самолета щяха да видят и сигурно щях да имам неприятности с митническите власти. Влязох в салета и продължих играта на карти. Нови уплашени викове. Тогава извиках Кирил Тончев, млад здравеняк — огняр, и му казах:

— Взимаш калатушката и отиваш при тоя серсемин, който дори не се сеца да се потопи във водата. Връзваш го за врата, но внимателно, да не го удушиш, а ние от тук ще го изтеглим на сижимка.

— Ясно, разбрано.

Готвачът бе млад и силен. Познавах го от миноносец „Строги“, където също беше готвач. Още оттам, от миноносците, си имаше слабост към бокса. И тук, на „Раковски“, току се перчеше с боксовете си чалъми и додяваше на моряците. Сега беше дошло време да го вразумя. Изтеглихме го на влекача, влачейки го като непокорно кученце. С лявата си ръка държеше сижимката, да не го удуши, като го дърпаме. И това наистина подейства. Повече не го видяхме да се перчи с бокса си.

Йордан Раев се върна с празни ръце, а Кирил Тончев, вместо да се върне на влекача, след като вече завърза готвача, взе, че се покачи на „Супержа“. Не мина много време, и той се показа на палубата с голям вързоп. Остави го на ръба на палубата и скочи във водата. Заплува към „Раковски“. Решил бе да прибере вързоп, както ние прибрахме готвача. Кирил разплете един вълнен чорап за конец, нави го на кълбо, привърза вързоп с конца и се върна, като по пътя размотаваше внимателно кълбото във водата. Дръпна леко конца и вързопът падна в морето. Киро започна бавно да го тегли. Вързопът започна бавно да потъва. И колкото потъваше, толкова по-силно Киро трябваше да опъва конца. Когато вързопът наближи на петнадесет метра до влекача, конецът се скъса.

— Нищо — казва Киро, — за одеялата и чаршафите не ми е мъчно, но за часовника да — май че беше златен.

Кирил и Йордан отидоха отново на „Супержа“. Скоро се показаха с вързопи, не по-малки от първия. Но бяха вече закъснели. От

североизток приближаваше някакво корабче. Познах го от далече — румънският влекач „Томи“, с мощност на машината 1000 конски сили. Ние подсвирнахме на нашите герои и те скочиха във водата. И то тъкмо навреме, защото „Томи“ довтаса и направо се залепи за борда на танкера, точно под двата вързопа. Един немски морски офицер и вероятно капитанът на „Томи“ се качиха на „Супержа“. Един гол до кръста румънец се подаде от машинния люк, протегна се и... И двата вързопа потънаха в гърбуха на „Томи“. (Киро и Йордан вече се бяха прибрали при нас). Румънецът „Томи“ застана до нашия борд. Предложиха ми да започнем провлачването на танкера „Супержа“ до Варна. Аз едва не се изсмях. Отказах.

— Защо?

— Защото е съвсем безсмислено. Това са 12 000 тона бруто регистър, при това кърмата вече здраво лежи на дъното.

— Не, започваме!

— Добре — казвам аз и си мисля: „Ще ви гледам сеира“.

„Томи“ първи подходи и подаде буксирното си въже. Аз също, но като размотавах въжето, то попадна под разширената площадка на кърмата ни, а на нея още стояха шестте противоподводни бомби, които според мен бяха вече забравени от военните. „Раковски“ бавно подхождаше напред. Въжето започна да се обтяга, мушна се под разширената площадка и заплашваше да я изкърти заедно с бомбите. Дадох „малък назад“, но докато се отпусне въжето, немският офицер на палубата на „Томи“ не изтрая, а през глава побягна към носа на „Томи“. Моите моряци си останаха по местата, непосредствено до бомбите, като недвусмислено се подсмиваха и сочеха към немеца. Той, героят на непобедимата армия на непобедимия Райх, избяга.

Заработихме с двата буксира на пълен ход. Захождахме съвсем наляво, захождахме надясно — танкерът не помръдна. Аз си трая. Румънците разбраха, че „влаченето“ е безсмислено. Обраха си буксира. Обраха си и „крушите“. Аз останах да чакам нареждане.

По едно време до нас се появи торпедната лодка на лейтенант Иван Иванов. Той по рупора ми каза, че предал радиограмата, но още нямало отговор, и пак отпраши надалеч — чак до хоризонта.

Тогава аз, главният механик и Павел решихме да проведем акция за прибиране от танкера на това, което ни беше най-необходимо. Снех се от котва и с опряна кърма застанах под скула на „Супержа“.

Главният механик получи задачата да стои в машината, и щом мръдна с щанбая той веднага — „пълен напред“. Боях се руската подводница да не се върне и да потопи „Супержа“. По-точно, боях се да не попаднем в пожар, в който бихме изгорели живи, защото в танковете на „Супержа“ имаше над две хиляди тона бензин и мазут. Спуснахме едната лодка. В нея влязоха четирима моряка и Павел за старши. То се знае, нали е помощник-капитан.

Павел беше предварително инструктиран от мен: „Ще вземаш, каквото намериш, но само най-необходимото за влекача и за хората — буксирни въжета (нашите вече бяха износени, а нови в склада липсваха), парусина, сапун, сапунна каша, ако има радио, прибири го, и най-накрая помисли и виж няма ли нещо за ядене — олио, консерви, макарони.“

Това добре, но Павел не ме послуша, ами взел едно гребло и с двама от моряците тръгват по кабините. Ако някоя е заключена, лесно се отваря с греблото. На кораба започнаха да пристигат чаршафи, одеяла, покривки, стенни висящи лампи, стенни огледала с рамки и без рамки, обувки, противогазови облекла и ботуши, гумени ръкавици, кителът и шапката на капитана с три златни ленти на околожката, два компаса, три радиоапарата и какво ли още не. Палубата на „Раковски“ се застла с „марфа“, а Павел все праща и праща, но самият той не се показва никакъв. Добре, че Кирил се появи на бака и оттам подаде едно швартово въже, два топа парусина и две каси сапун.

Най-после Павел се показва. Свършил си беше работата. Извиках му бързо да се прибере, защото и без това вече нямахме време. На юг, някъде около траверса на фара Св. Атанас, се бяха появили новите делфиноловни корабчета на кооперация „Делфин“, които бяха наети от немското морско командване. Немците ги бяха приспособили за миночистачи. Трябваше да се бърза, преди те да разберат какво правим ние тука. Приближи се и торпедната лодка. Командирът ѝ лейтенант Иванов побърза да ми съобщи:

— Преди два часа получих отговор на радиограмата Ви. Разрешават Ви, но аз, като се сетих какво правите, реших да се позабавя на хоризонта.

Благодарих му. Виж, имало и у него човешки чувства. В Созопол, когато беше командир на „Камчия“, си бяхме съставили друго мнение за него.

Отплавахме веднага, но като наближихме някъде около Паша дере, Павел започна да подсмърча.

— Какво ти стана, Пайчо? Защо така?

— Зашко ще остане без баща. — Павел вече имаше син на една годинка.

— Чакай бе, Павле, как така без баща?

— Ами... всички ще отидем в затвора.

— А, това ли било? Не бой се! Тая няма да я бъде.

Павел се поуспокои. Много ми вярваше, милият Пайчо. Голям авторитет си бях извоювал пред него. Уж се поуспокои, но когато носът на Галата започна бързо да се издига все по-високо и по-високо, Павел отново заподсмърча.

— Павле, какво правиш? Няма нищо страшно, иди и извикай боцмана.

Не чаках дълго — бай Никола Калинков дотърча преди Павел.

— Бай Кольо, за пет минути нищо да няма на палубата.

И той, нашият тихичък и скромнен бай Кольо веднага ме разбра. От палубата мигом изчезна всичко. Нищо, дори едно парцалче от тия всевъзможни дреболии не отиде зад борда. Къде можаха да изпокрият толкова много и тъй разнообразни неща, не можех и да си представя. В 16.20 часа намалих хода на „малък“. Нашите варненски колеги приключваха работния си ден в 16.00 — трябваше да ги чакам да се разотидат, преди да сме минали Галата... Тихомълком се мушнах между плаващите средства на Варненската строителна секция. Оставих Павел да завърже кораба, а аз прибягах до телефонната будка. Боях се, че по някакъв начин ще се разбере, че сме се качвали на „Супержа“, затова бързах пръв да уведомя варненското началство. Началството беше Иван Градев, който яко, дори прекалено яко държеше в ръцете си и работата, и подчинените си. Телефонното ми повикване го завари в канцеларията. Уведомих го, че току-що сме пристигнали. Благодарих му за радиограмата и му съобщих, че сме били на „Супержа“ и сме взели някои неща от танкера.

— А какво по-точно?

— Едно съвсем ново 220-метрово буксирно въже, два компаса, два радиоапарата (за третия не му казах), два топа парусина, каса сапун, два навигационни пергела и две паралелни линии.

— Добре, утре ще видим какво ще правим с излизането ви на дока. Обещават до утре да го освободят.

Вечерта, вече по тъмно, ние струпахме всичко в долния червен салон. Аз пристъпих към най-демократичното разпределение на „плячката“. Процедурата беше проста: боцманът ще повдига поотделно всеки предмет, другите ще си правят сметка на ум колко струва, и някой, комуто е нужен, ще каже „Дайте го на мен“. При това всеки трябва да следи горе-долу всички да получат по равно в пари. Ако има повече желаещи за даден предмет, „събранието“ ни ще реши на кого да се даде.

Започнахме. Имаше много смях за всички и много мъка за някои. Един от тях скоро се оказа Мишо огнярят, липованецът, мой стар познат от „Строги“. Бай Кольо беше вдигнал един чифт бели кожени летни обувки. Явиха се трима желаещи, в това число и Мишо, а той имаше крак като лапа на мечка. И аз отсякох:

— Дадено, Миша, само че ако успееш да ги обуеш.

Миша пъшка, пъшка, вече забравил да следи по-нататък какво става. Най-после успя — вкара единия си крак.

Останаха около двадесет чифта гумени ръкавици. Никой ги не ще, даже някои започнаха да се замерят с тях. Главният механик взе два чифта — жена му като чисти печката, да не си гори ръцете. Сутринта аз намерих в кабината си други два чифта. В Бургас ги продадох по 150 лева на някакви електротехници. Похвалих се за това на механика. Той вечерта в къщи намерил неговите ръкавици в кофата за смет — не се харесали на жена му, та и той също ги продал.

На следващия ден по обед една моторна лодка под грамаден за размерите ѝ немски флаг застана на борда ни. Беше дошла за мен. Откараха ме в немското военно комендантство. Поразпитаха ме какво сме правили с румънския влекач „Томи“ на борда на „Супержа“.

— А какво взехте от там?

Казах им, но само за това, което бях казал на Иван Градев. Върнаха ме на „Раковски“. Дадох им това, което трябваше да им дам, само че не бях се подготвил кой радиоапарат да оставя за нас, за кораба, затова отворих капака на най-големия. Преброих девет лампи. Браво. Тоя ще е за нас. Но после, когато го монтирахме в червения салон, се разбра, че това не беше никакъв приемник, а

радиопеленгатор, който не ни послужи за нищо. Не ни вървеше, и толкова.

Тая не съвсем честна работа, макар и приключила съвсем честно, не остана без последствия. Някои се увълчиха. Двама от тях по време на докуването ни се разбрали с работниците-бояджии, и открадват 50 килограма боя. Един ден отиват в Созопол — аз лежах болен от страшен грип тогава — и решават да продадат „своята“ боя, но гешефтът им се видял малък, та продали и 20 килограма от корабната боя, запазена за боядисване на ватерлинията. Трябваше да ги махна от кораба, но не биваше да ги злепоставям. Можеше да отидат под съд — беше военно време. Затова аз отидох при началника на плаващите и земни средства Борис Илинов и му казах:

— Имам двама души за снемане от влекача, но не искам да Ви кажа защо. Ако не се съгласите, ще ги оставя на кораба.

Съгласи се. Двамата бяха преместени на един от шаланите. Там животът беше по-тежък. Нямахме например готова топла храна. Закотвят те някъде, та цяла седмица стоиш и никой не се сеца за теб сит ли си, жаден ли си. А отгоре на това и километражните пари бяха къде-къде по-малко от тия, които се получаваха на влекача.

ИЗВАЖДАНЕТО НА ТОРПЕДНИТЕ ТРЪБИ НА МИНОНОСЕЦ „СМЕЛИ“ ОТ МОРЕТО

На 13–ти май 1943 г. по обед минавах в протока между двата острова „Св. Кирил“ и „Св. Иван“. Ние се прибирахме от Маслен нос, където бяхме ходили да занесем бутилки със светилен газ за фара. Още не бях излязъл от протока, и пред мен, вече излезли от Созопол, се изнизаха четирите миноносеца в строй „килватер“. И те отиваха за Бургас. Скоро се скриха зад нос Таласакра. Затова аз останах много изненадан, когато ги заварих едва ли не накуп пред „Биволите“, но вече бяха три. Нещо бе станало с четвъртия. Отбих се към тях и разбрах: „Смели“ току–що бе потънал.

В Бургас на кея ме посрещна главният директор на ДВС инженер Ненов с думите:

— Веднага бягай до Таласакра да помагаш. „Смели“ потънал!

— Зная. Видях, но вече всичко е свършено.

— Вървете, вървете, може да има нещо и за вас да помогнете!

Тръгнах обратно — по пътя срещнах миноносците. Прибираха се в Бургас. Все пак аз отидох до лобното място на „Смели“, но беше напразно. От „Смели“ нямаше останало нищо. На другия ден отидохме с водолази. Извадихме петнадесет трупа. Всичките бяха боси. Успели да се събуят. Осем бяха си снемали галанките, без предварително да разкопчечат ръкавите си. И това ги беше погубило. Вълнението бе усукало галанките около ръцете им и така ги беше направило безпомощни... А момчетата бяха отлични плувци.

* * *

„Смели“ е вървял трети по ред от четирите. Обърнал се е с дъното нагоре мигновено. Защото в близост до Маслен нос понякога възниква опасно явление — прииждащата вълна се сумира с отразената от Маслен нос вълна.

* * *

След петнадесетина дни извадиха „Смели“. На нас на „Раковски“ наредиха да извадим торпедните му тръби, които бяха заредени с бойни торпеда. Те бяха се изсипали от лафетите си при обръщането на „Смели“. Пред носа на „Раковски“ завариха две ж.п. релси, като на края им поставиха двоен скрипец. Късно след обед се отправихме за изваждане на тръбите. Те вече бяха обвързани с дебела проволока, чиито свободни краища бяха завързани за шамандура.

На „Раковски“ от страна на флота присъстваха лейтенант Пеев и мичман Любен Янакиев. Включихме котвения винч на „Раковски“. Макар и трудно, винчът започна бавно да набира проволката. Притъмня съвсем. Оставаха още 5 — 6 метра, докато тръбите излязат над водата. И тогава лейтенант Пеев отиде на кърмата и не се върна доста време. Това ме озадачи. Какво би могло да се случи? Удар на тръбите в корпуса на „Раковски“? Не беше изключено. Имаше около три бала вълнение. Но това не би представлявало никаква опасност. И тогава се сетих, че торпедата имат предпазна крилчата гайка, освобождаваща предпазителя, след като торпедото бъде изстреляно във водата. А ако вълнението развие тази гайка, докато ние издигаме торпедните тръби над водата? А и дали ще можем напълно да ги извадим от водата? Посъветвах се с мичман Янакиев. Той каза, че това едва ли е възможно, но все пак, за сигурност, той ще слезе да провери. Спусна се 3 — 4 пъти в черната вода и накрая каза:

— Няма страшно. Проверих гайките на двете торпеда. Силно ги затиснах.

Познавах Янакиев още от Морското училище в Созопол. Беше добре сложено, будно и умно момче. Никак не се учудих на смелостта и готовността му сам да изяви желание да слезе и направи проверката.

ИЗВАЖДАНЕ НА ПОТЪНАЛ ВОДОЛЕТ (1943 Г.)

Същото лято, източно от Поморие, един водолет тип „Арадо“, от тези, които ни охраняваха по въздуха, когато се налагаше да отиваме във Варна, падна в морето и потъна. Бяха се скъсали опашните му приводи. Летците стигнали заедно със самолета до дъното — единадесет метра под водата. Отворили фюзелажа и изплували. Едната от двете лодки, която се бе откъснала при удара на самолета във водата, плавала наблизко. С нейна помощ летците бяха излезли на брега.

На носа на „Раковски“ седеше още онова приспособление, направено за ваденето на торпедните тръби на потъналия до „Биволите“ миноносец „Смели“. Имайки пред вид това, началството ми нареди да отидем и да извадим водолета. Самолетът не бе вързан предварително, а само обозначен с плавок, затова с нас дойде водолазната лодка на Флота. Командир на водолазите беше мичман Коев. Пристигнахме. Облякохме водолаза. Коев ме попита:

— Къде да го вържем?

Ставаше дума за коя част да завържат самолета. Аз от самолети разбирам, колкото тюлен от компас, и отсичам:

— За главината.

Водолазът слезе. Дълго се бави на дъното. Накрая подаде сигнал за бързото му изваждане. Извадиха го, но той не можа да се задържи на стълбичката. Развиха бързо шлема му. Главата му провисна. Спуснаха го бързо на дъното. Би трябвало от това да се свести, но той не реагира по сигналното въже. Изчакаха още малко, и го извадиха, но в безсъзнание. Сега пък нова беля. Водолазният костюм бил така направен, че без помощта на водолаза да не може да се съблече. Спуснахме бързо лодката и аз изпратих два моряка в Поморие за лекар. Водолазът дойде в съзнание, но не можа да помогне — беше съвсем изтощен. Най-после, след като го мачкаха и мъчиха 30 — 40 минути, го извадиха от скафандъра. Вълнените му дрехи отдолу бяха подгизнали не от вода, а от пот.

Трябваше да слезе друг водолаз, който да върже самолета. Но кой? Всички мълчат, гледат надолу. Тогава командирът им заяви:

— Аз ще сляза!

Изпуши една цигара, изпуши втора и след като хвърли угарката и на третата в морето, тихо произнесе:

— Хайде, обличайте ме!

След петнадесет минути сигналчикът протръби:

— Готово. Вързал го. Иска да излиза.

Лодката се върна с лекар. За да не губим време, взехме лекаря с нас за Бургас.

Самолетът, теглен от котвения рудан на „Раковски“, изплава вертикално с муцуната си нагоре, но... без крила. Прекарахме въже около опасното му оперение и го подадохме на лодъчната балка. Обрахме хлабината на въжето и самолетът прилепна към левия скул на „Раковски“. Тръгнах много предпазливо — с „най-малък напред“. Водолетът (без крила) се държи добре. И тук нашият Пайчо поиска разрешение да влезе в самолета. Докато се наведе над парапета, за да видя дали условията позволяват да му разреша, Павел беше прескочил фалшборда и стъпил върху самолета. Седна в предната кабинка. Сгъна се на две и мушна глава напред. Извади един парашут и го прехвърли в задната кабина и пак затършува, а аз си мисля: „От този парашут ще има за всекиго поне по една копринена риза“. Павел тоя път извади картечница. И, пустият му Павел, все едно, че беше служил във въздушните войски, моментално спусна крачетата на картечницата и ги друсна върху бруствера. Врътна картечницата малко наляво. Повдигна дулото ѝ и се заприцелва. Вижда две прелитащи чайки, премерва се и командва: „По противниковия самолет о...“, но изстрел не последва. Самолетът се превъртя и Павел заедно с картечницата се изсипа в морето. Веднага дадох „стоп“. Цял изтръпнал, се загледах назад. Как ще изплува Павел и дали въобще ще изплува? Имаше опасност, преди да бе спряла машината, да попадне на винта. Но... той изплува. Няма да разказвам как се прибрахме. Повече със заден ход. В Бургас на кея подадохме, по-точно презакачихме самолета на куката на порталния кран. Крановикът го пое като огромна риба, само че съвсем укротена.

— Какво да правя сега, господин капитан? — попита той.

— Завърти се малко наляво... внимателно го спусни да седне на опашката си. После бавно придвижи крана назад и постепенно спускай въжето.

След две минути страшното въздушно чудовище ме порази. На паважа лежеше едно разплуло се туловище. Беше съставено от тънки надлъжни дървени ребърца, обвити с парусина. Как не ги е страх тия хора да летят с такива кошници!

ПАВЕЛ ПАСКАЛЕВ (ПАЙЧО) С ГРЕБЛО ВЪРВИ ПО ЛЕДА

Вече стана дума, че морето през зимата на 1941/42 година замръзна. Тази зима беше студена и продължителна. Само срещу Нова Година времето малко поотпусна. Дори за ден–два снегът се стопи. Пътищата обаче си останаха непроходими. Два дена преди Коледа трябваше да отидем до Атия, за да занесем там вода, а и някакви продукти носехме за лавката. Студеничко беше, но слънцето, макар и да не грееше, светеше весело.

Де в лед, де без лед стигнахме на 700 — 800 метра пред пристана на Атия. Целият залив бе покрит с гладък, засипан със сняг лед. Имаше добре очертано мъртво вълнение. Вълните минаваха под леда и плавно го повдигаха и приспускаха. С три–четири засилвания в леда успяхме да се доберем до пристана на едно разстояние от 300 — 400 метра. Понататък нямаше как да се върви. Пред носа на кораба се натрупа грамадна купчина сняг и лед. На пристана се събра народ. Работници от каменоломната, предимно от Габровско и Тревненско, се бяха приготвили да си отиват за празниците. Имаше и петнадесетина селяни от Св. Никола. Димитър Ведов, управителят на каменоломната, опитен и авторитетен човек с дългогодишен стаж като морски строителен техник, очевидно разбра, че ние няма да можем да пристанем, и се провикна:

— Господин Баев, кажете на жена ми, че аз тук имам много работа по привършване на отчета за годината и затова няма да си дойда.

Това беше за пред работниците. Атия имаше телефонна връзка с пристанище Бургас, доста отдавна.

— Добре, добре. Непременно ще ѝ предам.

Извиках Павел и му наредих:

— Ще обуеш ботуши, ще облечеш полушубката си, ще преметнеш през рамо чантата с писмата, ще вземеш едно гребло и ще тръгнеш по леда. — Павел ме гледа и не може да разбере това заповед ли е или пак някоя шега. — Не ме гледай така. Ще вървиш внимателно

и ако ледът се пропука, слагай греблото върху двата блока. И така ще чакаш. Аз тук машината ще изкъртя, но ще дойда да те взема.

Павел тръгна по леда като чудотвореца Свети Никола от евангелието. Върви, опитва на всяка крачка леда. Разчита най-много на греблото. Също като балансърите на въже.

Не бе изминал още половината от пътя, когато един възрастен селянин стъпи на леда и с някакво чувалче на гръб пое насреща му. После поеха и други. Станаха толкова много, че аз взех да се плаша дали ще ги издържи ледът. Един от последните тръгна по леда и Ведов. Навярно бе забравил, че има много работа за довършване. Първият селянин дойде до кораба. Помогнахме му да се подеме по стълбата. Стъпи на палубата. От челото му се стичаха едри капки пот. Прекръсти се и каза:

— Боже, цял живот не бях правил такова чудо!

Зад десния борд някой извика уплашено: „Помощ, потъвам!“. Потъваше едно подофицерче артилеристче, което пътуваше с нас от Бургас за батареята си. Като видяло, че ледът е здрав, слязло да направи снимка на влекача, както е скован сред леда. Нагласил апарата и тръгнал назад да избере най-подходящото място, за да хване целия кораб. Ледът се пропукал, но момчето успяло да се залови някак. Хвърлихме му брусателното въже и го изтеглихме. Щастлив за него ден. Но кой ли ме бе накарал да върша такива глупости?

ПРОВЛАЧАВАНЕ НА НАПУСНАТИ ШАРКЕТИ

Дойде девети септември 1944 г. Аз и тук ще пропусна всичките си преживявания и впечатления за този и следващите дни в пристанище Бургас и вън от него, в града. Ще разкажа само две неща.

Вече знаехме от радиото, че е съставено ново правителство — на Отечествения фронт. В пристанището външно това не личеше, като изключим възбудата на хората. Но и те колко ли бяха в пристанището...

И изведнъж над пристанището прелетя съветски водолет. Направи кръг и, спускайки се съвсем ниско над вълнолома, кацна в пристанищния басейн. Западната част на пристанището почерня от народ, дошъл да посрещне съветските летци. Учуди ме майсторството на съветския пилот. При излитането нямаше място за разгонване на водолета. Или пък вятърът не позволяваше. Но по моему, създаде се критично положение за пилота. Самолетът в последния момент, почти над водата, изви надясно към изхода на пристанището. Но там бе опънат противоподводен бон. Той беше отворен, но отворът му беше само 50 метра. Самолетът в никакъв случай не можеше да мине през него. Много малко беше разстоянието, за да позволи на пилота да се насочи през отвора. Помислих си — свършено е. А пилотът, напротив на моите страхове, не само, че не изключи мотора, но усили хода. И вече пред самия бон повдигна лявото крило и прелетя над боновите шамандури само на някакви си десетина сантиметра. И това ако не беше смелост — здраве му кажи!

Не бяха минали и петнадесетина минути, когато откъм морето отново се зачу боботене на мотори. Някой от вълнолома извика:

— Руски кораби! Идват.

Влязоха: един Б. О. (Большой Охотник — Голям преследвач на подводници) и два М. О. (Малый Охотник). После научих това. А докато разглеждах от кея корабите, които още не бяха завързани, от корабите заизлизаха картечници, поставени на двуколесни платформи, водени от по един боец. Заизлизаха и някакви зенитки. Проследих ги с поглед. Оказа се, че просто пред очите ми за броени секунди

десантчиците бяха вече разставили оръжията си по вълнолома. Личеше си, че имаше и дисциплина, и опит.

Първите два–три дни на „Раковски“ не настъпи никаква промяна. Още на втория ден отидохме до Атия. На четвъртия ден, преди да се снема за Атия, дойде едно младши лейтенантче. Само. С автомат. Имало нареждане да пътува с нас. На другия ден господин Илинов ми казва, че лейтенантчето било дало много добри отзиви за нас и затова ще пътуваме без представител на съветските войски.

Изтичаше първият месец на свободата. Девети септември завари в пристанището два военни кораба, останали още от Първата световна война, с дървена конструкция. Аз не бях служил на тях и не ги познавах.

На девети октомври 1944 г. получих записка да ги откарам на буксир до Варна. Още на девети септември офицерите им се изплашили, че съветските войски ще ги вземат в плен и избягали. Така че сега ще пътуваме без офицери. След обед идва при мен бай Даню — Никола Йорданов, джобният капитан от 33–ти випуск на Морското училище. Нисък на бой, но много пъргав, с още по-пъргав ум. Още от училището започнахме да му викаме бай Даню, защото беше син на корабника на училището Йордан Данев. А с прозвището Джобния капитан го кръсти началникът на пристанище Бургас Георги Кожухаров, към когото бяха причислени двете моторни пътнически лодки. На една от тях след известно време стана капитан Никола Йорданов.

По това време едната от двете лодки на капитан Никола Йорданов е на основен ремонт на мотора. Той като научава, че ще влача шаркетите за Варна, бай Даню идва да ме помоли да взема и неговата лодка. Той имал телефонно съгласие да прибере лодката във Варна. И аз, без много да му мисля, след като разбрах от него, че по корпуса на лодката всичко е наред, се съгласих, но и през ум не ми мина да искам съгласието на моето началство.

На следващия ден тръгнах в тъмно, в 04.30 часа за Варна. Навързах корабите един за друг — моят буксир за носа на първия шаркет, вторият буксир от кърмата на първия шаркет за носа на втория и накрая... от кърмата на втория шаркет за носа на лодката. Така с най-

малък ход излязох от пристанището. Едва бях дал пълен напред, и един „Малый Охотник“ веднага приближи левия ми борд.

— Где капитан? Кто капитан?

— Я капитан.

— Я буду вас охранять.

— Хорошо. Спасибо.

И си мисля: предния ден се беше пуснал слух, че някаква немска подводница се опитала да торпедира съветски кораб някъде към река Резвая. Обърнах се да видя как се движи моят конвой. Видях нещо съвсем неочаквано — корабите, вместо да вървят всички точно един зад друг, бяха се отклонили: първият — надясно, вторият — наляво, лодката — също надясно. Ясно, причината е в лодката. Извиках бай Даню да ми обясни защо рулевият на лодката не си гледа работата. Не можа да ми обясни. Оставихме да се обясним като се разсъмне. Някъде към остров Св. Анастасия „Малый Охотник“ дойде пак до борда ми.

— Капитан, есть у тебя чай?

Какъв чай? Ние по него време я закусвахме, я не.

— Ну, какой ты капитан, если у тебя нет чая?

След десетина минути дойде отново.

— Капитан, есть у тебя толстый канат?

— Есть.

— Каков?

— 110 миллиметровый в диаметре.

— Хорошо. Давай.

Подадохме му аварийния буксир. Те го поеха и го нахлузиха на лафета си направо през кърмовото оръдие. До тогава вървахме с 5 — 6 мили. Сега към 300-та коня на „Раковски“ се прибавиха 3000 к.с. на малкия преследвач на подводници. Скоростта ни отскочи на 12 мили. Това добре, но се влоши още повече положението на конвоя. Корабите се разтеглиха още повече встрани. Лодката забягна още по-силно надясно. Вървим с чудесно настроение. След време, вече на разсъмване, видяхме, че лодката забягна още по-надясно. Мотористите на двата шаркета бяха успели да пуснат в ход моторите им. Вече 16 мили не ни мърдаха. Нашият старец „Раковски“, пък и ние, неговите командири, никога не бяхме летели в морето с такава скорост. Наближавахме линията на Созопол — Несебър. Тая ос, равна на нула градуса по компаса, беше второто коляно от прохода през минното

поле. Беше вече време да направим завой наляво на 90 градуса. Лейтенантчето сви наляво веднага. Сви и повлече „Раковски“. Разбрах каква опасност грози корабите зад мен, и най-вече лодката. Дадох „дясно на борд“. Но какво можеха да направят тристата конски сили на „Раковски“ срещу 3000 к.с. на Малый Охотник. Погледнах назад. Шаркетите бяха залетели силно надясно, особено първият, но той премина завоя успешно. Идваше ред на лодката. Тъгълът между буксирното въже и диаметралната ѝ плоскост надминаваше 90 градуса. В следващия миг лодката получи очаквания от нас голям крен, възкачи се върху вълната и... изчезна. Но късмет — веднага изплава. Беше се скъсало въжето — не можа да издържи на нарасналото съпротивление, когато лодката се зарови във водата. Спряхме. Взехме лодката на борда. Направихме основен оглед на кърмилните приводи. Нямахше причини за заклиняване на руля ѝ. Въпреки това наредих да освободят румпела ѝ от кърмилните прибори. Спуснахме я на вода и продължихме само с лодката за Варна. Шаркетите и Малкият Охотник скоро изчезнаха далече на север. Лодката продължаваше да се държи на дясно — дяволска работа!

След много време, чак през 1947-ма година, вече като началник на пристанище Варна, аз се срещнах с бай Даню. Стана въпрос и за лодката. Той не знаел, че руснаците имали нареждане да я откарат в Севастопол. И тъкмо се чудели как да я откарат до Варна, ние, без да знаем това, сме им помогнали.

— А кърмилото?

— Кърмилото криви чак до Севастопол. Там всичко се изясни. Тези лодки са с уравновесени кърмила.

— Е, и какво от това?

— Ами, валът беше откачен от мотора. Ние като сме я потеглили на преден ход, валът с винта изтегля назад и опира в предната част на руля. Натиска го и го поставя „дясно на борд“.

— Виж ти, колко проста работа. Защо не ми каза тогава, че моторът е откачен? Но, да си призная, и да ми беше казал, нямаше да се сетя. А колко подробно изучавахме в училището кърмилните устройства на корабите... Хм, а ти помислял ли си някога какво щеше да стане с нас, ако лодката беше потънала?

— Навярно щяхме да излезем саботьори с неизвестна понататъшна съдба. Не зная, но нито ти сега щеше да си началник на

пристанище Варна, нито аз щях да разговарям с теб.

„СМЕХОТВОРНИТЕ СТРЕЛБИ“

Войната ни донесе нова „специалност“ — влачене на мишена за учебните стрелби на крайбрежните батареи. Мишената се състоеше от една голяма дървена скара с размери 6 на 18 метра. По надлъжната ос на скарата бяха издигнати няколко кола, на които се крепеше зебло и, кой знае защо, понякога поставяха в горния заден край и по едно знаме с българския триколюр. В това зебло трябваше да се мерят бреговете артилериисти.

Колкото по-проста бе мишената, толкова по-съвременно беше влекалото въже. Състоеше се от четири стоманени въжета по 250 метра всяко. Така че като се съединяха едно след друго, се получаваше влекало със завидната дължина от 1000 метра. Каквато и грешка да направеха артилеристите, нямаше никаква опасност за нас и за влекача. Всяко въже беше облечено с коркови тапи, нанизани една до друга на въжето. Така въжето имаше положителна плавучест, макар и стоманено. Много удобно за работа, само че трябваше да се обира на ръце.

Първият артилерийски сеанс се падна на батареите от Атия с командир майор Чиков. Техните топове бяха заровени в земята някъде зад масива на Атия. Времето се случи хубаво. А и още нямаше поставено минно поле. Ние опънахме буксирното въже някъде от фара на Поморие, в югоизточна посока, перпендикулярно на батареята, на едно разстояние от 5 — 6 мили. Вървим и чакаме с нетърпение. След 30 — 40 минути последва страхотен гръм. Артилеристите на майор Чиков стреляха, не се шегуваха. От четирите снаряда всички попаднаха в целта. От звуковата вълна крачолите ни потрепериха. Тоя ден дадоха три залпа. После в различни дни проведоха още две стрелби.

После дойде ред на северните батареисти. Един ден стрелбите се водиха от някаква батарея, разположена между Поморие и Несебър, някъде около село Равда. Личеше си, че не бяха много добре организирани. Цял ден отивахме и се връщахме по курса, докато най-

после дадоха два залпа с 40 — 50 минутен интервал. Къде им паднаха снарядите, не видяхме.

След три седмици — нови стрелби. Този път, не зная защо, но може би след разбор на първите стрелби, на влекача натовариха превозима колесна радиостанция. Като че ли ако противникът реши да напада, ще спре някъде в морето и ще им каже. Мотахме се в морето целия ден. Но и времето си го биваше. Радистите начело с командира си изполягаха около радиостанцията. Надвечер, как да е, гръмнаха по радиостанцията. Дадоха отбой, докато командването се премести на запасния команден пункт.

— Колко време ще трае преместването? — питам аз. Главният радист ми казва:

— Не по-малко от час.

Тогав аз се закотвих и наредих да се вечеря. По средата на вечерята, не бяха минали и двадесет минути, откак бе даден отбой, прогърмя залп. Вятърът беше издухал мишената към нас, към влекача, и разстоянието между тях и нас се бе намалило 500 метра. Какво са гледали, какво са мерили, но единият снаряд падна на 200 — 300 метра пред носа на „Раковски“. Другият профуча край нас. На кораба имаше един огняр, Райчо се казваше, чудесен майстор на огъня, но и чудесен шегаджия.

— Видях — казва той, — как снарядът мина между комина и мачтата!

Вече се мръкваше. Радистът доложи:

— Край на стрелбите!

Дойде ред и на „Голямата царица на боя“. Четирите полски оръдия, не зная какъв калибър бяха, ги поставили източно от нос Таласакра на самия край на Царския плаж, досами морето на пясъка. Ние трябваше да влачим мишената перпендикулярно на плажа, някъде по средата му. Това за нас, покрай другото, значеше да влачим мишената само с едно въже, дълго, както вече казах, 250 метра, защото с по-дълго въже щяхме да излезем на плажа, преди да се произведе стрелбата.

Подхождам от морето към плажа. Времето е ясно, слънчево. Духа слаб вятър от брега и има широка разлята източна мъртва вълна два-три бала. Време само за стрелби. Часовникът показва 10 и 15. Последва чудесен залп. Снарядите профучаха зад нас и хванаха

мишената във вилка. Един даже пробих зеблото ѝ. На два от снарядите обаче не им се е искало толкова скоро да влязат в морето. Отскачат от водата (рикошират) и се пръскат чак в рейда на пристанище Созопол, по-точно до фара, но от вътрешната страна. А там, за зла врага, десетина рибарски лодки излезли на чокондо и ние от влекача видяхме първо двата гейзера, предизвикани от взрива на снарядите, и второ, как рибарите изведнъж хванаха греблата и с най-голяма скорост, сигурно и с голям страх, полетяха към града. Не зная дали артилеристите видяха това, но след десетина минути последва втори залп, също с чудесни попадения. Ние обаче чакахме дали ще има нови рикошети. Имаше, но не два-три, а само един, и той не падна в морето, а на брега в открития склад за дървени въглища. Там имаше складирани въглища над 500 тона. Снарядът изрови цял вулкан въглища във въздуха. По-късно разбрахме, че работата не свършила дотук. Созополци разправяха, че видели как пристигат двама конници — офицер и войник, на коне, целите в пяна от път. Снарядът паднал във въглищния куп, точно когато те минавали покрай него.

ПРЕДАВАНЕ НА ВЛЕКАЧА „РАКОВСКИ“ НА СЪВЕТСКАТА АРМИЯ

Десетина дни след гореописания случай издадох влекача „Раковски“ на съветското морско командване. По това време всички наши колеги от Варна и Русе, а сигурно и от други пристанищни градове, които бяха отишли на работа в Беломорието, се завърнаха. От пристанище Бургас нямаше такива, но със заповед от София бяха пратени някои уж на работа при нас. Спомням си двама от тях — Атанас Георгиев и още един, на който вече съм забравил името.

Ние, екипажът на „Раковски“, също останахме свободни, без работа. Каменоломна Атия фактически прекрати работата си. Имаше за извозване гранитни блокчета „павета“ за пристанище Лом. Ние започнахме да ги извозваме с дизеловата моторна лодка „Екрене“ — съвсем малък влекач, с мощност 15 конски сили. От една страна мъка, от друга — играчка. Мен почнаха да ме ползват от време на време за пилот в пристанището. Но работа няхахме.

Наближаваше първият свободен Първи май. Решихме да се отсраим, ако не за друго, то поне на първомайския парад. Аз вече имах „опит“ в планиране на малки кораби — модели. Направеният от мен собственоръчен проект за гемия, която бе одобрена от В. Т., ми даде кураж да направя план и да поема ръководството и изпълнението на един модел на малък пътнически кораб, дълъг 1.70 метра. Моделчето изработихме в пристанищната работилница, майсторите и работниците там също не бяха особено натоварени. Моделчето стана за чудо и приказ.

Излязохме на манифестацията с него, пред колоната на пристанищните работници. Щяхме да бъдем класирани на първо място, но след нас минаха общинарите с една магарешка каручка, импровизираща катафалка, теглена от едно истинско куцо магаре. В катафалката — ковчег. Пред ковчега съборен пречупен кръст. Зад каручката вървяха двама есесовци и подсмърчаха опечалени. Нямаше как, ние изтървахме наградата. Все пак не се отчаяхме. Още същия ден след обед пуснахме корабчето в движение да обикаля в басейна на

фонтана в приморската градина на Бургас. Там корабчето има голям успех. После някой го препоръчал на Дирекция Водни Съобщения и аз го заварих през 1948 г., поставено върху балкончето на входа на ДВС, която тогава се помещаваше в горния етаж на Министерството на външната търговия.

Всички очаквахме с нетърпение и увереност да стане някакво чудо, та да не стоим без работа и да не получаваме заплати на вятъра. Пристанищното управление бе предоставено на съветското морско командване. Ние всички се постеснихме и приехме семействата, които живееха в пристанищното управление. Пайчо дойде да живее у нас, но не за дълго. Съвестта му не изтрая да получава пари от държавата нахалост. Напусна и стана директор на бащината си оцетна фабрика. Често идваше у нас, колчем отиваше в Поморие да купува развалени вина за фабриката си. При национализацията национализираха и неговата фабричка. Той беше доволен, че новата власт снела от плещите му такава голяма отговорност — да е директор на фабрика. Скоро след национализацията Павел се върна на работа в пристанище Бургас.

Аз отдавна боледувах от бъбречно-каменна болест. Лекарите ми бяха казали, че това било болест на хапването и пийването, въпреки че аз никога не съм бил любител на хапването и пийването. Кризите ми зачестиха — през ден, през два. Загубих много кръв. Отслабнах. Отидох на почивка на частни разноски в Хисаря. Там кръвотечението спря. Аз се посъвзех и реших да отида на операция при някой си препоръчан ми лекар Иванов. Но във влака неочаквано получих ужасна криза. В същия влак случайно пътуваше противопожарният ж.п. командир от гара Бургас. Той ми помогна да слеза от влака. Заведе ме в ж.п. болницата. Там се оказа на работа д-р Пройчев, лекарят на Атия. Спряха ми кризата. Не ме пуснаха при д-р Иванов, а и на мен не ми бе удобно да изразя недоверие към тях. Оперираха ме съвсем успешно. След два месеца започнах да поработвам като пилот, но все още се числях като капитан на „Раковски“, чиито следи бяхме загубили.

НА АДМИНИСТРАТИВНА РАБОТА. НАЧАЛНИК НА ПРИСТАНИЩЕ ВАРНА

Към края на месец февруари 1947 г. получих телеграфна заповед от първи март да приема пристанище Варна. Никой нито ме бе питал, нито бе искал мнението ми. А на мен не ми се ходеше. Така бях свикнал с второто си родно място. Просто усещах как краката ми познаваха всяко паве и павенце по бургаските улици. Имах вече квартира, която, след като капитан Паскалев се уволни, ползвахме съвместно със семейството на Димитър Пърлов — моряк от влекача „Раковски“.

Заминах сам за Варна и на уречената дата подписах акта за встъпване в длъжност. Направо казано, бях абсолютно неподготвен за началник на първостепенно пристанище. Вярно, че в Бургас в течение на месец–два, докато Кожухаров беше в отпуск, бях поразбрал това–онова от канцеларската работа. Можех вече да разпределя по служби получаваните писма, молби, рапорти, но знаех, че това е нищо. Тепърва ми предстоеше да се сблъскам с въпроси, за чието съществуване дори не подозирах. Особено в едно пристанище като Варна. Казвам като Варна, защото още първата седмица разбрах пределно ясно, че Варна е средицето на нашето корабоплаване в най-широкия смисъл на думата. Първото решение, което взех за себе си, бе: към всички, независимо от образование и длъжност, да се отнасям с обращението „господин“. В Бургас, навярно по навик от Училището, се обръщах винаги с „господин началник“, „господин механик“, „господин инженер“ и т.н., но вече бях разбрал — това помага, както на тебе, така и на работата ти.

Второ решение: час по-скоро да опозная подведомствения си персонал, още повече, че аз вече знаех, че мъчно запомням хората по външен вид. Някой си Стефчо — не му помня презимето — на длъжност плановик, единствен за цялото пристанище, ме посъветва относно опознаването на хората, че имало време. И вярно, той имаше време, макар че беше само той плановик, но нямаше с какво да си запълни работния ден.

За останалите служители не беше необходимо да бързам. Самите въпроси и проблеми така ме грабнаха, така ме засипаха, че стихията едва не ме завлече. Третият въпрос, който трябваше да се реши, бе свързан с помощник-началника на пристанището, господин Иван Ламбев. Той беше двадесет години по-възрастен от мен и нямаше дори средно образование, но през дългата си служебна практика се бе добре запознал с пристанището в кръга на неговите възможности за обхват. Освен това почувствах, че бе се надявал той да стане началник на пристанището.

Извиках го. Разговорихме се. Казах му открито, че мен никой не ме е питал искам ли да ставам началник, че в Бургас ми бе много хубаво, и че лично аз нямам никаква вина, задето не са се спрели на него за тази длъжност. Накрая му казах, че ще разчитам безрезервно на неговата помощ като пристанищен служител с по-голяма практика и, най-важното, уверен съм и разчитам на неговата лоялност. И тук трябва да кажа, че Иван Ламбев умееше да ми помага по много въпроси, особено свързани с главоболията със собствениците на пътническите и рибарски лодки. Гледаше си добросъвестно работата и ме държеше в течение на всичко, което вършеше или предстоеше да се върши.

Аз тук не бих могъл да обобщя многото въпроси и проблеми, които възникваха в пристанището във връзка с предстоящата социализация на нашата страна. Ще се опитам да изясня това с отделни примери.

КАКВО БЕШЕ ПРИСТАНИЩЕ ВАРНА ПРЕЗ 1947 ГОДИНА И КАКЪВ БЕ НЕГОВИЯТ „НАБЕДЕН НАЧАЛНИК“

Почти всичко в пристанището и около него за мен беше, къде повече, къде по-малко, непознато. Не ми бяха ясни в подробности отношенията на експедиторските фирми в пристанището с товарителите и с железниците. Знаех за задълженията на корабните агенции. В Бургас бях понаучил и за многобройните им игри с товарите за извличане на по-големи печалби. Но тук във Варна не познавах нито един корабен агент. Не знаех, че имало отдадени под наем на немците корабчета, чийто наем се определял от комисия по одобрена методология, и че наемът се изпращал в Дирекция водни съобщения за одобрение. Тези корабчета бяха преминали към съветското морско командване и то заплащаше наема. Но най-непознатата ми бе пристанищната преносна служба — тера инкогнита. Знаех само, че пристанището разполага с 1200 — 1500 души преносвачи и с 300 едноконни каруци, с два тритонни електрически полупортални прикейови крана и с две двутонни и четири 750 килограмови самоходни кранчета тип „джонсон“. Как се отчитаха и събираха приходите от преносната служба, как се отчиташе трудът на работниците, как се определяше размерът на заплащането, изобщо не ми беше ясно. Скоро тези въпроси се изправиха пред мен с цялата си неизвестност и необходимост за решаване. Но преди това едно отклонение, нещо като прелюдия.

Наближаваше празникът на труда — Първи май. Тогава още за предмайски съревнования не се говореше, пък и нямаше субект за съревнование. Затова в навечерието на празника решихме да го посрещнем, като почистим цялото пристанище. А в това отношение бяхме съвсем закъснели. Имаше купища всевъзможна смет, изоставени и станали на прах каменни въглища, примесени и затрупани с пясък. Много от тези въглища бяха затрупали пристанищните коловози и ги правеха неизползваеми. Затова на разширеното предмайско съвещание

решихме да почистим напълно цялото пристанище. Приехме конкретен план:

- всички работници да се включат в доброволен труд за почистване на пристанището;

- всички каруцари да бъдат на разположение за извозване на боклуците, а малкото парно катерче — влекачът „Бургас“, заедно с два драгажни шалана да чакат на кея, откъдето ще поемат от каруцарите боклука и оттам ще го извозват и изсипват в морето зад Галата;

- един ден преди трудовия ден двадесет каруцари и 60 работника да отидат в гората и да докарат вършина за 100 метли;

- началникът на преносната служба Никола Момчилов ще води колоната за клоните;

- заместник-началникът на пристанището да се свърже с горското стопанство и да вземе разрешително за метлите.

На излизане от съвещанието получих първата подмазвачка. Председателят на профкомитета на пристанищната служба ми каза:

— Аз още като Ви видях, разбрах, че Вие сте работили и умеете да работите с хората.

Това ми послужи като предупреждение: „Бъди нащрек! Не се поддавай!“. И, кой знае защо, си спомних за някогашните думи на мама, че като ученик не съм бил член на никаква организация.

Един ден преди Първи май направихме това, което за изтеклите две следвоенни години не беше свършено. Пристанищните плацове, макар и калдъръмени, светнаха.

ПЪРВИ СБЛЪСЪК СЪС СТАРАТА ПРОИЗВОДСТВЕНА ПРЕНОСНА СЛУЖБА (1947 Г.)

Към 10–ти май дойдоха при мен инспектор от районния комитет на БКП, съветският консул и параходният агент на Морфлот Максимов. Те ме уведомиха, че след два дни в пристанището ще пристигне съветският кораб „Адмирал Ушаков“ с 6000 тона ечемик. Корабът бързал, а и ечемикът бил спешно необходим за нашата страна, и най-вече за Варна. Предлагат да го разтоварим за четири, максимум за пет дни. Това значеше да го разтоварим цели пет дни предсрочно. Извиках началника на преносната служба. Той дойде с двама бригадири — стари, опитни работници. Ние приехме да разтоварим кораба за пет дни. „Адмирал Ушаков“ беше нов кораб, съоръжен с петтонни кранове за разтоварване. Ние пък от своя страна, току–що бяхме получили от корабната работилница първия полуавтоматичен грайфер. Удобен случай да го изпитаме.

Корабът пристигна в уреченото време. Разтоварването започна веднага, с предварително проведена разяснителна работа. Аз бях виждал много пъти да се товарят и разтоварват кораби и у нас, и в чужбина, но така, само като страничен наблюдател. Сега заследих работата по-отблизо. Но как? Това се оказа просто невъзможно. Липсваше каквато и да е отчетност за разтовареното количество. Грайферът и корабните разтоварни стрели работеха безотказно. Извозването обаче, въпреки наличните каруци, се бавеше. За да не губим време, започнахме да разтоварваме направо на кея. Корабът бе поставен на тогавашното първо кейово място, точно срещу хладилника.

Първия ден на око разбрах, че силно изоставаме, но се успокоявах: всяко начало е трудно. На другия ден също изоставане. Тогава решихме да трупаме ечемика пред кораба, доколкото това бе възможно. Мястото се случи подходящо. Хладилникът създаваше възможност за голям стиф. А за да не се изсипе ечемикът в морето, екипажът на кораба спусна парусинени мушамы, които ние затиснахме с ечемик.

КРИНАТА — СИНОНИМ НА ТУБЕРКУЛОЗАТА

Защо денонощната трисменна работа беше неефикасна? Причините се оказаха няколко, но основните бяха две.

Първо, ечемикът се извозваше за града и за експедиране по БДЖ изключително с едноконни каруци. Те бяха, както вече споменах, над триста, съвсем достатъчни на брой. Работата обаче се спъваше от това, че ечемикът се товареше в чували, а освен това се и претегляше. Меренето ставаше с крини от тъй наречените кринажии. Това бе най-тежкият и най-нехигиеничен труд в пристанището, макар че на пръв поглед работата изглеждаше лека. При пълненето на чувалите кринажията заставаше едва ли не в купа, свиваше дясното си коляно до стифа, а лявото поставяше на земята, а понякога, за да не му убива, си подлагаше някой подгънат чувал. Той затискаше крината между краката си и с една специално направена дъска с едно–две загребвания напълваше мигновено крината и моментално я изправяше с отвора нагоре. Друг работник я грабваше с една ръка, а с другата пускаше за пълнене следващата крина. До него двама души държаха разтворен за пълнене чувал. Пълният чувал се метваше на гърба на друг преносвач, който пък го мятеше в наблизото стоящата каруца. Този труд на кринажията, освен че беше много динамичен и изморителен, се извършваше при силно замърсяване на въздуха около него. Кринажията просто хрочеше кал и плюеше направо в ечемика. Нямаше време и не биваше да спира. Затова кринажиите бяха не само дефицитни, но и въобще липсваха. В крайна сметка тези хора заболяваха от туберкулоза. Всички знаеха това и никой не искаше да се хваща на това отровно хоро, освен онези, които изпитваха остра нужда от пари.

Втората задръжка се предизвикваше от каруцарите. От време на време все ще се случи стифът да остане без каруца за по няколко минути. И ето че влизат в пристанището, шибнат конете и, препускайки, вместо да отидат до крината, те с пълен ход зариват конете в стифа до гърдите им. По него време кринажиите взимаха по пай и половина. Конете бяха измършавели и сега имаше сгоден случай

каруцарите да похитруват. Докато извадят коня и каруцата от стифа, конят все ще успее да си вземе дажбата за рейса. Още неизтеглени тези коне от стифа, задават се други. И те са подкарани на пълен ход. И те се затикват в ечемика. В тази бързина и умишлено нехайство, а сигурно и някоя малка сметчица от метачите, ечемикът започна да покрива калдъръма от стифа до изхода на пристанището. Едва успяхме да прекъснем това с нищо неоправдано разпиляване.

Трета задръжка: системата на заплащане. Мина вторият ден. Изоставането е съвсем явно. На следващия ден наредих ечемикът в хамбара, където работеше грайферът, да се срина направо от коридора в хамбара. Така грайферът работеше по-бързо и по-плътно. Но това все пак беше нищо. Тогава извиках „асовете“ от преносната служба.

— Виждате, че изоставаме. Ще се изложим. Няма да устоим на обещанието си. Кажете какво можем да направим, какви допълнителни мерки да вземем.

— Нищо не може да се направи.

— Как не може? Защо да не може?

— Не може.

— Колко хора имате на работа в кораба?

— Около хиляда.

— Защо не ги увеличите?

— Няма как да им платим. С хората, с които сме започнали разтоварването, с тях трябва да го завършим. Иначе няма как да им разделим парите.

За мен това бе непонятна изненада.

— Бихте ли ми обяснили по-подробно?

— Цялата полагаема сума за разтоварването се разпределя по равно между всички работници. Чаушът разпределя парите, като на тези, които са работили по-лошо или са отсъствали някой ден, им намалява съответно по свое усмотрение.

Разбрах, че в момента на разтоварването не е възможно никакво оперативно ръководство. Тогава се отнесох по телефона към командира на флота капитан I-ви ранг Кирил Халачев. С него се познавах от едно общоградско събрание в стопанската академия, на което той беше докладчик, а аз бях предложен за председател на събранието.

Щом му обясних за какво го безпокоя и моля, той веднага се съгласи и ми отпусна 250 военни моряка да се включат в разтоварването на „Адмирал Ушаков“. С помощта на моряците разтоварихме кораба в обещания срок.

Полюбопитствах да видя как „чаушът“ ще разпредели сумата, получена за разтоварването на кораба. Военните моряци не фигурираха в списъка. А и нямаше как да фигурират.

— Защо не сте ги включили?

— Ами те са военни моряци.

— Не ви ли се струва, че това си е чиста проба експлоатация на човек от човека? Поне да бяхте отделили някой и друг лев да им купите по две кутии цигари. Така, просто за благодарност.

Цигарите се закупиха и предадоха на командира им за разпределяне.

Мисля, че няма да е излишно да добавя за сведение, че още първата сутрин след започване на разтоварването на ечемика варненските хлебарници продаваха мист — пресен хляб от ечемичено брашно. По-късно разбрах, че и град Пловдив е ял хляб от разтоварвания във Варна ечемик. А за мен остана загадката — дали не би могла някак да се измени системата на заплащане на труда на пристанищните работници.

МАЛКОТО РАЗОЧАРОВАНИЕ ОТ НЯКОГАШНИЯ ГОЛЯМ КОМАНДИР

Аз вече споменах за наетите по време на войната от немското военно командване частни и кооперативни корабчета, които преминаха като наследство към съветското морско командване и то продължи да заплаща наема им по установения ред. Корабчетата не бяха много, но имаше голямо главоболие с тях. Трябваше основно да проуча сложната система за определянето на наема им, да проверявам верността на всеки протокол, да изпращам протоколите в срок в Дирекция водни съобщения за утвърждаване. И накрая да бъда постоянно разпитван от собствениците им или от техните пълномощници: „Какво става с наема? Защо още се бави от София?“. А трябва да кажа, че наемите си заслужаваха да бъдат „гонени“ съвсем отблизо. Сумарният едногодишен наем далеч надхвърляше набавната стойност на дадено корабче.

В това отношение най-точен по време и най-брутален беше моят бивш началник по морската учебна част — Стателов. Колчем влезеше в кабинета ми, винаги заставаше мирно, като удряше токовете на обувките си един о друг — чисто по казионному. Аз смутен скачах бързо да го посрещна. Ръкувахме се и той пак удряше токовете си. Може би не знаеше, че аз бях негов възпитаник? После почваше да ме върти на шиш, докато не измъкне протоколите на предоставените от него корабчета и ги вземе — той да ги препрати в София. После, то се знае, пръв с одобрените протоколи идваше да получи нареждането ми да му се изплати наемът, без да се стеснява, че другите протоколи, служебно изпратени от мен, още не са получени.

Наблюдавах го, изпитвайки стеснение, и го изпращах. На излизане, като ми стиснеше ръката с пожелание за добро здраве и добра служба, с благодарност и за довиждане — пак удар с токовете. Мислех си какво нещо са хората: това ли беше същият наш началник по учебната част в Морското училище, който идваше пред строените за парад ученици да ни поздрави с празника и винаги започваше с думите

„Мили мои деца“. Това ли бе и такъв ли е бил нашият някогашен духовен баща?

ПРИСТАНИЩЕ ВАРНА ЗАРАБОТВА НА ПЪЛЕН ХОД (1947 Г.)

Времето минаваше. Изглежда, че бях придобил известна популярност сред пристанищните работници. Започнаха да идват много хора при мен със своите болки и тежнения. Изслушвах ги внимателно и търпеливо. Стараех се, доколкото можех, да им съдействам. Но най-важното, това ми помагаше да навлизам в подробности в работата и проблемите на пристанището. Научавах малки, но важни детайли. Идваха честни, угрижени, притеснени хора. Скоро обаче забелязах, че имаше и разни шмекери и използвачи. Губя с някого повече от час, и накрая, като разбере несъстоятелността на молбата му, го изпращам по живо по здраво. И ето, идва при мен човек, но аз нали съм слаб физиономист, сякаш го виждам за пръв път, и чак когато започне да разправя своята история, се сещам, че той вече е бил при мен. Не ми оставаше нищо друго, освен да го отпратя преждевременно. В крайна сметка изглежда, че това ме преумори. На два пъти получих слаби припадъци — като разговарях по телефона, в даден момент преставах да разбирам какво ми се казва, започваше да ми се гади и пред очите ми чернееше. Но сравнително бързо ми преминаваше. При контролен преглед на бъбреците, лекарите ми откриха седименти, но аз не обърнах внимание.

Работата в пристанището растеше ежечасно. Започнаха да минават големи транзитни товари от Съюза за Югославия, предимно черни метали. Много от тях бяха тежки, а за обработката им пристанището не разполагаше с никаква претоварна техника. Трябваше да ги обработваме на ръка с голям разход на човешка сила. Но по онова време имаше и ентузиазъм, и желание работата да се върши навреме и бързо. Сега ще спомена една цифра, която от днешна гледна точка е смешна, макар и много знаменателна, защото тя показва не само колко са се развили нашите пристанища от 9 септември 1944 насам, но и какъв стопански възход е направила нашата страна. Ще си позволя една скоба: през 1953 година аз вече бях заместник генерален директор на корабостроителните заводи „КОРБСО“. Разговаряхме с

инженер Красилников (някогашен член на екипажа на кораба „Аврора“) за товарите, които минаваха през варненското пристанище. Той ми каза: „Другарю Баев, като гледам какви огромни товари минават през пристанището, просто се удивлявам на вашия народ. Ще бъде много хубаво за него, ако устои на тези темпове“.

Връщам се на въпросните цифри. За месец септември при план 42 000 тона преминали товари ние обработихме 46 000 тона. Едно огромно за тогава и смешно за днес постижение.

УДЪРЖАНА ПОБЕДА НАД МИТНИЦАТА

Човек можеше да се възгордее, да се поперчи с постижението си. Но изглежда, че аз вече бях напипал болното място на пристанището и никак не ми се щеше да го подминавам. Трябваше да се променят редица неща и порядки в пристанището. На първо време трябваше да се започне с митницата.

Въпреки че напоследък, още в Бургас, бях навлязъл в неутрални респективни „води“, митницата с нейните институции и закони винаги ми се е струвала като някакво митическо всесилно същество. Даже по него време ми изглеждаше, че и самите митничари от горе до долу имат същото самочуствие. Още в Бургас, при разтоварването на корабите, бях забелязал една много „смешна“ аномалия. Разтоварват се, да речем, лимони в сандъци или смокини в чували. Двама-трима работника са в хамбара на гемията. Други четири–пет пренасят на гръб с прословутия самар по един или два колета. Изнасят ги от гемията и само на 5 — 6 метра спират пред вратата на митническата магазия. Там ги чакат две двойки други работници. Първата двойка поема товара от самара и го слага на земята. Другата двойка веднага го вдига и го поставя на гърба на друг преносвач, който го внася в магазията.

Същият факт ме учуди в лондонското пристанище през 1969 г. Разтоварвахме сух лук в кутии по пет килограма. Разтоварвахме го от кораба с корабните стрели — 30 картона на сапан. Пред кораба на кея го товареха на ръчни двуколни колички по пет картона и на тридесетина метра го прехвърляха на други ръчни колички, за да го внесат в магазията. Разликата се състоеше само в това, че работниците, морски и речни, имаха два отделни профсъюза. На въпроса ми защо е това излишно претоварене и не може ли товарът да се пренесе направо от кораба в склада, получих от англичаните следния отговор:

— Не може. Ние сме дотук. А оттук са митническите работници.

— Как, не сте ли всички от преносната служба на пристанището?

— Всички сме. Но от кея стоката става митническа и затова се претоварва.

Гледай ти, четири души стоят изправени на кея. Снемат и вдигат товарите. Хабят сили и получават заплата на вятъра. Същото бе и във Варна. И още едно обстоятелство. Митницата имаше към тридесет души въоръжени с пушки стражари. А за пристанището — нищо. А така, значи. У когото е оръжието, у него е и несъкрушимият с нищо авторитет.

Започнал бях да въвеждам „оперативно“ планиране на претоварната работа в пристанище Варна. Веднага разбрах, че в пристанището има друг хазяин, и то със стари навици и порядки. Митницата се изпречи срещу усилията ми за подобряване на работата в пристанището. Например, от вечерта сме определили от кой кораб с какво и къде да се разтоварва. Сутринта разставяме работниците, а митничарите не отварят магазина. Чакаме, губим време, разправяме се. На началника на митницата или на някой друг митничар му хрумнало днес да експедира някоя стока. Пристанището нищо не знае за това. Опитах на два-три пъти да се споразумея с началника на митницата Ганчо Русев. По-късно го приехме в София за началник на складовата ни служба, а той си знае своето. Рита и хич не иска да чуе за моите „фантазии“. Аз пък, вместо да си гледам спокойствието като него, реших да се боря. Поставих въпроса пред стопанския отдел при градския комитет на БКП. Исках да се решат с митницата няколко въпроса. Основният беше складовете да се предадат на пристанището и то да се разпорежда в кой склад какво да се складира, а митницата само да упражнява митнически надзор над стоките. Ганчо Русев отначало отказваше въобще да преговаря с мен, но градският комитет го натисна и на третата среща подписахме двустранно споразумение за работа в пристанището. Самочувствието на митническото ръководство се понижи, но нивото на работата в пристанището се подобри.

ИЗЛИШЕН РАЗХОД НА РАБОТНО ВРЕМЕ

Надниквайки по-задълбочено в използването на работната сила в пристанището, се натъкнах на други аномалии. Тоя път те идвах от страна на корабните агенции, и особено от спедиторските кантори. ДЕСПРЕД още не бе извикан на бял свят. Оказа се, че работната сила на пристанищниците е без стойност. Едва ли не бе дадена от бога, за да си гледат някои по-лесно и по-спокойно работата. Уверих се, че това не бе случайно, а закономерно явление, измислено да балансира строгите ж.п. наредби и за по-рационалното „използване“ на вагона. Например, еди-кой си експедитор направил заявка за определен вид и брой вагони. Вагоните са дошли в гарата. От там съобщават, че вагоните ще бъдат дадени „днес“ на искания коловоз. Но тъй като „днес“ е голям диапазон от време и той не знае кога точно вагоните ще „цъфнат“ пред склада или пред кораба, за да избегне евентуална денгуба, първата му работа е да отиде и поиска работници. Иска ги на часа, и пристанището, респективно преносната служба му ги дава. Кога работниците ще започнат да товарят, колко часа ще прекарат в престой и чакане на вагони и подготовка за работа, не е важно. Никой не държи сметка за това, и, което е най-важно, никой не плаща за това. Работникът в този „сложен“ претоварен комплекс се оказва в сравнение с превозните средства (вагони, камиони и кораби) най-ефективен и най-удобен за организиране, просто без стойност. Тогава беше така. Работници имаше колкото щещ. Защо да се държи сметка как се използва трудът им, когато от такава грижа просто нямаше нужда.

Но нуждата започна да чука на вратата. Аз започнах да съзнавам, че това ще бъде една от най-трудните борби — с експедитори, параходни агенти и с могъщото БДЖ.

ЗАГРАБЕНИ ПРИСТАНИЩНИ ТЕРИТОРИИ

Ако се надзърне в минали проекти и екзекутивни планове за построяването на пристанище Варна, ще стане ясно, че територията северно от морския канал между морето и варненското езеро и южно от ж.п. линията е предвидена (пунктирно) за бъдещи басейни, кейове и пристанищни земни площи. Басейните не бяха изкопани. Нямаше ги и кейовете, но територията им съществуваше, само че бе разграбена от други свойствени и несвойствени за морето предприятия. Проектантът бе проявил гениална предвидливост, като бе оставил големи площи за развитие на пристанището, макар че още през петдесетте години стана ясно, че това далеч не би могло да задоволи нуждите на съвременния морски трафик през пристанище Варна. За изтеклите 40 години от построяването на пристанището тук се бяха настанили трайно следните институции.

Държавната корабостроителница. На запад от нея чак до брега на езерото бе районът на предприятието за строеж на кораби, локомотиви и вагони „Кораловаг“. Всъщност само името и районът му бяха големи. Разполагаше със стар плаващ док, който бе така разнебитен и наводнен, че можеше да обслужва кораби максимум до 2 000 тона товароподемност. Между корабостроителницата и Кораловаг почти на самия бряг на канала имаше двуетажна кожарска работилница. В този район се намираще ж.п. триъгълникът за обръщане на влакови композиции. Районът се пресичаше, както и сега, от шосе, което свързваше Варна със Севсемет през повдигащ се мост. Дълбоки ями, пълни със застояла вода, покриваха голяма част от изброените райони.

В района на самото пристанище бяха: маслобойната за слънчогледово масло; едно текстилно предприятие с общежитие; малко по на изток досами най-южния коловоз на гарата имаше склад за дърва за огрев, които се докарваха предимно с камиони от камчийския Балкан. До него също имаше склад за дървен амбалаж, по-скоро бунице за изпочупени дървени щайги. На английската скеля — самата скеля вече не съществуваше — бяха се настанили малки работилнички за строеж и ремонт на малки дървени кораби и рибарски лодки. Около

това време се построи и новата сточна гара, която заедно с коловозите около нея зае голяма част от територията на пристанището. И накрая, имаше един разбит път с трапища и непроходима кал през зимата и невъобразим прах през лятото. Този път се използваше за отиване до корабостроителницата и други предприятия, и за голяма част от сточния превоз за Аспарухово и селищата, разположени на юг от Варна. Към това стечение на работници и превозни средства като се добави и пътничопотоъкът по море за Балчик и Каварна и за курортните пристани в залива, човек може да си представи какъв ред би могъл да се въдвори в пристанището. В активната му част, освен държавния хладилник, разположен до самия кей на първо кейово място, имаше и няколко частни склада с дървена конструкция, наредени един до друг под общ покрив — малки, неудобни, използвани предимно за складиране на зърнени и бобови храни, където можеше да се работи само с лопати и с прословутия самар на пристанищния преносвач (не зная кой журналист им лепна английската дума „докер“). В тила на пристанището имаше още няколко частни склада от тухли и бетон, но и те бяха с малък капацитет. Между складовете на кея бе и един бункер, построен по време на войната. Той затваряше единствения междинен проход към кея. Това страшно затрудняваше извозването на товарите от и до корабите. Мисля, че този бункер съществува и сега. Ние през 1950–та година отрязахме част от основата му, когато трябваше да осигурим място за втори прикеен ж.п. коловоз.

Между западната, земната ограда на военния флот и въпросната кожухарска фабрика, отстояща на 40 — 50 метра от северния бряг на канала, имаше една цистерна за креозот с вместимост 4 000 тона, ако не се лъжа. Креозотът, вносен артикул, се внасяше със средно големи танкери, а през цистерната се извозваше с ж.п. цистерни за гара Белово. Там железниците имаха фабрика за импрегниране на ж.п. траверси. Войната за дълго време бе прекъснала извозването на цистерните. В края на лятото на 1947–ма година пристигна за първи път от толкова време един 12 000 тонен танкер, пълен с креозот. Газенето на танкера едва позволяваше да се навлезе в канала до цистерната. Танкерът би могъл да се постави на два от първите пристанищни кея за облекчаване, а можеше при това положение работата да се обърне така, че цялото количество креозот да се претовари директно на ж.п. цистерни. И единият, и другият вариант

щяха да затормозят работата на пристанището. Не трябва да се забравя, че по това време по кейовете на пристанището имаше само по един прикейов кордонен ж.п. коловоз, а това значеше, че докато се разтовари и извози с ограничен брой цистерни за креозот, работата на пристанището щеше да се блокира повече от половина. Хрумна ми дали не бих могъл да вкарам танкера в канала. Получих съгласието на железниците, но всяко забавяне на разтоварването оставаше за моя сметка. Заводът в Белене бе спрял да работи поради липса на креозот. Отидох на танкера, който чакаше на котва в аванпорта от два дни. Капитанът отначало категорично отказа да влезе в канала. Тогава му казах направо:

— Водата в канала е точно такава, че е възможно на едно–две места само да лизне пясъка по дъното, без да се причинят абсолютно никакви повреди.

Той ме погледна, сякаш съм побъркан: „Какви ги дрънка тоя хлапак, и на това отгоре началник на порта?“. Но когато му казах, че по-рано от три седмици няма да можем да го поставим на кея и че загубеното време при негов отказ ще остане за негова сметка, той след доста колебания отстъпи. Вкарването на кораба в канала възложих на пилота капитан Алов. Той беше петнадесетина години по-възрастен от мен, а също така и по-добър пилот от мен, и много по-добре познаваше обстановката около и в канала. Капитан Алов вкара благополучно кораба. Постави го пред налични кнехтове, колове, четиридесеттонни блокове. Корабът стана нещо като огромен бръмбар в също такава паяжина. Разтоварването започна за радост на всички. Пълненето на цистерната вървеше нормално. Корабът я пълни, а по друга тръба се прелива във влакова композиция. Всичко вървеше добре.

На третия ден телефонът в кабинета ми иззвъня. Обаждаше се командирът на флота капитан първи ранг Кирил Халачев.

— Какво си направил? Каква е тая паяжина наред канала?

Започнах да му обяснявам, но той не можеше да не знае за всичко около танкера. Прекъсна ме:

— Давам ти два часа да извадиш кораба. Повече не мога да чакам. Имам три кораба в езерото, които трябва незабавно да излязат в морето.

Дявол да го вземе. Че как пък така да се случи толкова извънредно произшествие? И отсичам:

— Само това няма да стане.

— Така ли? След изтичането на два часа докарвам две оръдия и ще потопя кораба.

— Слушам, господин капитан. Много ми се ще да видя как един командир на флота ще потопи 12 000 тонен кораб, пълен с креозот.

При тези мои думи телефонът ми заглъхна. След четири дни танкерът, разтоварил цялото количество креозот, отплава. Две–три години след това цистерната бе демонтирана, а след още две години капитан първи ранг Кирил Халачев дойде при нас в София за началник на „Инфлот“.

ОРГАНИЗАЦИОННА СТРУКТУРА НА ПРИСТАНИЩЕТО

Вече написах доста за и около пристанище Варна. Мисля, че изложението ми няма да бъде пълно, ако не кажа няколко думи и за тогавашната организационна структура на пристанището.

До приемането му от мен бяха се изминали почти две години след девети септември 1944 г. Но и тук, както и в цялата страна, в Дирекция водни съобщения и подведомствата ѝ, никакви промени, било то административни или стопански, не бяха още проведени. Поточно имаше една промяна — пристанищата Варна и Бургас като областни бяха изкуствено, без всякаква необходимост, и чисто формално обединени в морска област.

Не си спомням кой е бил началник на пристанище преди мен. Аз приех пристанището от неговия заместник Иван Ламбев, а за началник на областта бе назначен (може би едновременно с мен) капитан Тодор Петров Тодоров. Работихме цяла година заедно в една стая. Той беше много известен сред моряците и на мен като един от най-добрите капитани на Български морски флот и като специалист, и като човек. Познавах го отдалече. На първото ми плаване като стажант първи помощник–капитан моят „Балкан“ се завари с „Мария Луиза“ в Браила. Там го видях две–три вечери в крайбрежния бар — седи на масата сред компания, състояща се предимно от моряци, и винаги разправя нещо интересно, но не пие. Една вечер стана сбиване между наши и гръцки моряци. Едва ли не само той и аз не взехме участие в боя. Не зная как щеше да завърши боят, ако някой не беше извикал „Полиция!“.

Един ден в Бургас ме учуди неговата смелост. Беше вече капитан на кораба „Варна“. При маневра за отблъскване стана някаква грешка от страна на пилота. Видимо се създаде критично положение. Капитан Тодоров взе в свои ръце маневрата и с „пълен напред“ и „ляво на борд“ изведе кораба от грозяща го опасност, но задният десен скул опря на кея и отчупи като кибритена клечка съответната пушка.

За неговата доброта и внимателно отношение към корабните екипажи се носеха легенди. Например, когато му се налагало да мине по някой коридор, за да не попречи на работещия моряк, да речем при метене или очукване на ръжда, той се връща и минава по друг път. Та с такъв човек аз работех в една стая — с моя непосредствен началник, когото едва ли не боготворях. Предполагам, че причината да слезе от корабите е било здравословното му състояние. Така че имахме още една тема за разговори — бъбречната. Той беше с един бъбрек, а аз с една операция до този момент за почистване на левия ми бъбрек. По-късно и аз останах с един бъбрек.

С капитан Тодоров говорехме за много неща, но най-много за българското корабоплаване и за нашето морячество. В работата ми като началник на пристанище Варна той не ми се месеше изобщо. За да не ми пречи, често ме оставяше сам в стаята, а и аз особено не се заседяхах пред бюрото си.

Макар че досега говорих почти изключително за пристанищната преносна служба, тя по йерархия не бе на първо място в структурата на пристанището, която тук в най-общи линии ще посоча:

1. Регистрация и издаване на свидетелства за правоспособност. Моята първа морска книжка носи номер 2115 от 24.10.1936 г. и е издадена от пристанище Варна.

2. Регистрация на първоначални прегледи и ежегодни срокови прегледи състоянието и годността на всички видове зачислени към пристанището кораби. Те се водеха в две отделни книги — за малките и за големите кораби.

3. Пристанищна и пилотна служба.

4. Отдаване на пристанищни места под наем.

5. Фарова служба и радиостанция.

6. Морско крайбрежно плаване.

7. Преносна служба.

8. Касиер и счетоводство.

9. Канцелария.

Няма да правя разшифровка на дейността и задачите на всяка една служба на пристанището. Ще добавя само, че към Балчик, Каварна, Бяла и Обзор дейността на службите, посочени под точки 1, 2, 3 и 4 се ръководеше от заместник-началника на пристанището.

Останалите служби бяха самостоятелни със свой началник и служби, подведомствени направо на мен.

СКЪСАНИТЕ КОТВЕНИ ВЕРИГИ

*Най-лошо атестиращи капитана са:
загубена котва и счупена мачта.*

(Стар морски
афоризъм)

Корабната котва, заедно с веригата си, като общо историческо понятие има продължителен живот толкова, колкото е и животът на корабоплаването, а нейното усъвършенстване постоянно е съпътствало, дори е изпреварвало техническото развитие на флота. По настоящем в света има над 2 000 типа корабни котви. Много учени и изобретатели са си блъскали главите над създаването на съвършено нови типове котви или пък за подобряването на съществуващите. Конструирването, направата, изпробването и ползването на котвата и котвената верига представлява цяла наука. Аз обаче ще си позволя да разкажа само за някои случаи, когато котвата, по една или друга причина, отказва да работи и поставя екипажа на кораба в смъртна опасност, и по-специално за някои случаи на скъсани котвени вериги.

Едно от най-важните и отговорни неща от корабната практика на море е заставането на котва. Това не е мое прозрение — не помня къде и кога съм чел за това. Тук само ще го потвърдя с моята практика.

Винаги съм се чудил на това съвсем „ненормално“ явление — кораб да загуби котвата си. И все пак, такива неща ставаха в пристанище Бургас, където живях и служих. Минат, не минат 6 — 7 месеца или година, и току се чуе — еди-кой си кораб си изтървал котвата в басейна на пристанището. Започват да я търсят с многорожки, после с водолаз. Къде ти, тинята веднага я поглъща. Не си спомням да са намерили някоя изтървана котва, освен в два-три случая, когато кораби при вдигането на котвата си са закачали някоя изтървана и вече забравена котва. Иди, че се отървавай от такава

неканена гостенка! Тежка и нежелана среща. Ако се отървеш от натрапницата за три-четири часа, смятай, че си имал късмет!

Лично аз, като капитан на влекача „Раковски“, имах случай да закача две такива котви, но това бе чиста случайност, подпомогната от това, че работата на „Раковски“ налагаше честото му закотвяне в най-различни места в басейна на пристанището. Но, на въпроса. Винаги съм се удивлявал на изтърваването на котва, докато най-сетне ми дойде до главата това пусто, нежелано чудо.

СКЪСАНАТА ВЕРИГА ЗА ЗВУКОВО-СВЕТЛИННАТА ШАМАНДУРА ПРИ „СТАВРОВА БАНКА“ (1929 Г.)

С тази шамандура се запознах, макар и от разстояние, още през суровата зима на 1928 — 1929 година, когато морето замръзна чак до Поморие и нос Таласакра. При едно от почти ежедневните ми посещения в пристанището и на вълнолома, вече при чисто от лед море, я заварих на 30 — 40 метра от вълноломната стена. Вълните и вятърът я тласкаха право срещу каменните блокове на вълнолома, но тя, напук на тях, бавно отиваше към южния край на вълнолома, към самия фар. Вълните я повдигаха и спускаха, а тя на отделни, равни интервали, също като някой фар, макар и да беше ден, светеше и... реवेशе.

За втори път я видях някъде на югозапад от Поморие, когато за пръв път се връщах по море с параход „Евдокия“ от Варна, където току-що бях издържал изпитите за постъпване в Морското училище. Тогава още не знаех за какво бе поставена там. Светеше по-слабо и не реवेशе. По-късно научих, че служи да огражда от юг плитчината „Ставрова банка“ и разбрах какви механизми има в нея.

После, много по-късно, на няколко пъти ходих с „Раковски“ да я запасяваме със светилен газ. От капитан Клечков, който тогава командваше „Раковски“, знаех и двата створа, които определяха точното ѝ място.

В началото на месец март 1942 г. шамандурата се яви отново при вълнолома. Скована от ледените блокове, веригата ѝ и този път не бе издържала. В пристанището я вкара моторната лодка-влекач „Екрене“. Извадиха я на рибния кей. Очистиха я от полепналите по корпуса ѝ миди, боядисаха я и ѝ поставиха нова верига. Натовариха я на един шалан, а на мен наредиха да я откарам на мястото ѝ и с помощта на водолаз да я закотвя за нейната котва — един 40 тонен бетоннокаменен блок, останал в морето при откъсването на веригата ѝ.

Отидох на мястото при добра видимост. Легнах на пресечката на двата створа и застанах на котва. Водолазът влезе да прекара стоманено въже през ухото на котвения блок. Търси го дълго, но не го намери. Слиза няколко пъти. Няма и няма. На другия ден пак същото, само че вятърът беше по-силен, а и течението не позволяваше на водолаза да достигне дъното.

След три месеца повторихме операцията, но в нов вариант. На шалана до шамандурата стоеше новонаправен бетоннокаменен блок, а за ухото му бе закачен свободният край на веригата. Закарах я на створното ѝ място. Застанах на котва. Прибрах шалана почти до кърмата на влекача. Бутнахме шамандурата в морето, а след нея бутнахме и блока. Водолазът влезе да провери да не би веригата нещо да се е оплела. Скоро излезе над водата. Кръстоса ръце над главата си: „Окей, всичко е добре!“. До тук нищо чудно нямаше. Чудото бе, че новият блок беше паднал само на 5 — 6 метра от стария. Иди, че не се удивлявай на случайностите!

ДЯСНАТА КОТВА НА „БУРГАС“ ОСТАНА В БОСФОРА, НО... СПАСИ КОРАБА

Лятото на 1937 година изтече. Износът на въглища от Царево замря. Изтече неусетно и есента. Започваше периодът на есенния риболов. Работата в пристанището намаля. Остана да работи само долу на плаца монтираният през лятото банциг за обрязване на ж.п. траверси, които идваха грубо одялани от дебрите на Странджа.

Данчев ми помогна да си поръчам една тенекиена печка, за която бях чел някъде, че може да отоплява с дървени стърготини. Оказа се сполучлива и аз платих на две ученичета да ми изнесат от пристанището тон и половина стърготини от тия при банцига. И тъкмо бяхме привикнали да се събираме в моята ергенска квартира за игра на покер, дойде заповед да издам пристанището на някой си Петров, а аз да замина на тримесечно плаване на парахода „Бургас“. По него време имаше споразумение между Дирекция водни съобщения и Българското търговско параходно дружество да се командироваат по корабите на дружеството лица с морско навигационно образование, които бяха на работа в поделенията на Водните съобщения.

Нямаше нищо чудно в това, че ме командироваха, като изключим, че толкова скоро дойде моят ред. После разбрах — през зимата нямало желаещи. Аз, разбира се, и тоя път само се зарадвах и благодарих на случая. Явих се на кораба седмица преди Коледа. Там заварих познатия ми от първото учебно плаване капитан Филев (Барбата) и главния механик Петър Керемедчиев. Последният, както стана вече дума, беше главен механик преди това на параход „Балкан“. Втори помощник беше Спас Радулов, един випуск след мен. Той и брат му Димитър Радулов бяха постъпили едновременно в Морското училище в навигационния му отдел — Спас от пети, а Димитър — от седми гимназиален клас. Спас по-късно загина с параход „Варна“ пред Севастопол.

На параход „Бургас“ предстоеше ремонт в Цариград в навечерието на Коледа. Заставахме на котва пред моста на Златния рог на две котви и на две шамандури. Ремонтът се състоеше главно в повдигане таваните на тръбните огнени пещи на двата котела. Работата не беше голяма, но изискваше специални съоръжения и бе много отговорна. Коледата и Нова Година /Васильовден/ прекарахме в Цариград. На Коледа ходихме да се черкуваме в българската черква, където бяхме радушно посрещнати от българската колегия. Веднага си пролича, че капитан Филев бе добре познат и желан гост.

Пропускам, пък и нямам тая дарба да говоря за омайната красота на Босфора и на извисилия се над него Цариград. Не зная дали сте минавали Босфора и дали сте ходили в Цариград. Лично аз съм го минавал поне сто пъти. Минавал съм го лете, зиме, през пролетта, през есента. Минавал съм го денем, нощем, сутрин, вечер, при изгрев и залез–слънце, в лунна и безлунна нощ, през ясно и тихо време, при бурен вятър и гъста мъгла, и винаги съм оставал очарован от него, дори и тогава, когато съм треперел пред надвиснала или вече развилняла се опасност за мен, за екипажа, за кораба. Няма друго кътче под небето с толкова земна красота, с такова омайващо единство между човешката мисъл и ръка и неосъзнатото хрумване на природата.

Ремонтът завърши за десет дни. Върнахме се във Варна. До края на моята тримесечна командировка направихме два рейса — първия до Бейрут, втория до Александрия.

В Цариград, няколко дни преди завършването на ремонта, внезапна снежна буря от североизток яко натисна кораба. Двете котви започнаха да дрейфат. Положението ставаше опасно. Капитанът заповяда да се отпусне повече верига и от двете котви, но не стана нужда. Преди боцманът да прибяга до бака, вятърът наду толкова силно, че корабът, който беше съвсем празен и по тази причина високо изскочил над водата, натиснат отляво, още по-силно натегна котвените вериги и кърмовите въжета и получи над 30 градуса крен надясно. Котвите като по чудо задържаха. И точно когато смятахме, че опасният момент за кораба бе преминал, се скъсаха кърмовите въжета. Първо се

скъса лявото, минута след него и второто. Корабът се изви срещу вятъра, изправи крена си и... спокойно зачака, само на някакви си петдесетина метра пред Сарай бурун. На другата сутрин бурята премина така внезапно, както бе дошла. Подадохме нови въжета на шамандурите.

Ремонтът привърши. Запалихме котлите. Отдадохме въжетата. Боцманът започна да вирае котвите. След половин час лявата излезе. Другата отказа на четвъртия си ключ. Как не я мъчиха и боцманът, и старшият помощник, и главният механик, не ще и не ще. Барбата (капитан Филев), цял разстроен, крачи по мостика насам–натам, пухти и псува на всички възможни светии и се чуди какво да направи. Петър Керемедчиев му идва на помощ. Предложи да отрежат веригата. Барбата подскочи:

— Как ще отрежа котвена верига, бе? Ти луд ли си?!

— Твоя си работа. Щом ти не си луд.

— Чакай бе, Петре. Толкова време съм капитан, още верига не съм рязал! — и омекна, вгълби се в себе си, мисли, мисли, изправи се към носа на кораба, на изток, прекръсти се и рече: — Света моя Богородичке, свети Никола Чудотворецо, спасителю мой, благодаря ви, че ме закотвихте на това място. Режи, Петре!

Рязаха веригата с ножовка, сякоха я със секач. Тогава по корабите още нямаше оксигени. Напъваха я с „пълен напред“, дано я откъснат. Най-последно, след последен удар на секача, заедно с напъна на машината, новият край на веригата изсъска през верижния ръкав и цопна във водата. Разбра се, че котвата при дрейфа се бе закачила за някога откъснала се шамандура. Барбата се оказа прав.

ЛЯВАТА КОТВА НА М/К „СОФИЯ“ ОТКАЗА ДА РАБОТИ И... ОТИДЕ В МОРЕТО (1965 Г.)

Ще започна малко по-отдалеч. В Хамбург натоварихме на „София“ пълнен товар 5 500 тона брашно в чували — по 100 килограма всеки, за Александрия. Моряците, струва ми се по своя инициатива, решили при талиманенето да „откраднат“ 50 — 60 чувала, защото от опит знаели, че в Александрия арабите гледали при разтоварването да ги минат с някоя и друга десетка пълни с брашно чували. Дори и за мен не остана тайна, че са успели действително да „откраднат“ три-четири десетици.

В Александрия всичко по разтоварването вървеше нормално, но в края на третия работен ден стана спор на втория хамбар между местните брегови и нашите, корабните талимани. Винচারите залюляват силно сапана, дръпват го с все сила, когато той вече е под самата палуба и силно го опъват нагоре. Сапанът опира в ръба на люковия отвор. Чувалите, вече поразкъсани от силното опъване, падат в хамбара. Възниква малка разправия. Когато разправията отива към своя край, арабските талимани започват да твърдят, че нашите вече са записали сапана, състоящ се от 30 чувала, като разтоварен. Тъй и не се разбрахме.

През следващите дни се повтори същото и при другите хамбари. След приключването на разтоварването арабската страна твърдеше, че липсват 80 чувала. При спора с местните власти не се стигна до никъде. Капитанът поиска интервенция от Кайро. Дойдоха 4 — 5 души, начело с един помощник-министър. Капитан Георги Генов ги черпи с кафе и ги пои с уиски цяла нощ. На сутринта отстъпиха и си заминаха с обещанието, че ще потвърдят съгласието си телеграфно. Потвърждение обаче не последва. Капитан Генов, ще не ще, подписа липсата. Това — между другото, но урокът за мен бе: при следващото идване в Александрия, че и в което и да било друго източносредиземноморско пристанище, да си отварям очите.

А сега за котвата.

От Александрия отплавахме за Бейрут, за да натоварим 2 600 тона ориз за България. Не знам как и защо, но при вдигането на котвата в Александрия котвеният рудан заяде. Намеси се дори и главният механик Иван Андреев. След дълго „врачуване“ котвата бе вдигната и застопорена на място.

В Бейрут застанахме на котва при необичайно голяма дълбочина — тридесет и пет сажена. Още не бях се прибрал от мостика, когато на бака се събраха капитанът, старши помощникът Димитър Михайлов, главният механик, вторият механик и двамата боцмани. Отново нещо „врачуваха“ върху рудана. Аз се прибрах в кабината си и се „вгълбих“ в учебника по английски език. Не бяха се минали и петнадесет минути, когато нещо засвистя през илюминатора. Масата, столът и аз се замятахме напред-назад. Това трая не повече от десет секунди. Щом свистенето, скърцането и люлеенето спряха, веднага изскочих на мостика. Там разбрах, че при пробата на рудана бяха вдигнали котвата догоре, без предварително да отдадат другата котва. Звездата на рудана отказала да държи и котвата хукнала заедно с натежалата и засилваща се верига към дъното. Краят на веригата се откачил от жвака-галс. На него това му е работата в такива случаи — за избягване на по-голяма беда автоматично да освободи веригата.

Все пак, макар и малка, беля беше станала. Вътрешният край на отвора, водещ към верижния сандък, бе деформиран. Без поправка към него не можеше да се подаде друга верига със същия калибър. Лентъчният спирач се бе пречупил на две. Едното парче със свистене пада в морето, минавайки покрай главата на палубния боцман, а второто с гръм пада в краката на главния механик.

Когато премина зашеметяването ни, отдадохме внимателно, по всички правила на добрата морска практика, дясната котва. Спуснахме лодка и оградихме вероятното място на изтърваната котва с три вехички, поставени в триъгълник на около стотина метра разстояние една от друга. На следния ден капитанът поиска моторна лодка, която заведохме на мястото на потъналата котва, където лодката започна веднага да „дращи“ по дъното. Драскаха повече от час. Най-после закачиха нещо. Отидохме и ние със „София“. Подадохме стоманено въже. В лодката го съединиха със своето. Започнахме да обираме въжето. То силно се натегна. Взехме мерки да не пострада някой, ако

въжето се скъса и... то наистина се скъса. Къде и как ще намериш с многобройна струпана на куп верига, и то на 60 метра дълбочина! Само един бог можеше да знае какво сме закачили.

И до ден-днешен мисля, че опитният капитан Георги Генов е знаел много добре, че веригата нито може да се намери, нито да се извади, но с това той се подсигурише пред застрахователя. И правилно — беше „направил“ всичко необходимо, за да се защитят интересите на параходството и на капитана пред застрахователя. Котвата и веригата ни бяха фатално необходими от една страна, а от друга — струваха около 2 500 английски лири.

А аз лично, от по-рано, още като пилот, си имах едно на ум: Винаги при закотвяне искай „Двете котви готови за отдаване“. Случилото се само потвърждаваше моето „на ум“.

ИЗТЪРВАНАТА В МОДАНИЯ КОТВА (1968 Г.)

Сега бе дошъл и моят ред. Вече съм капитан на моторен кораб „София“. Това трябва да е бил третият ми рейс с този кораб като негов капитан. В Хамбург бяхме натоварили 3 500 тона амониева селитра за турското пристанище Модания. Нито аз, нито някой от помощниците ми бе чувал за такова пристанище, камо ли да знае къде се намира. По пътя, търсейки го на картата по крайбрежието на Турция, го открих. Намираше се в югоизточния край на Мраморно море, в началото на южния край на Илменския залив. С помощта на лоцията за Мраморно море проучих евентуалните пътища за Модания. Намерих за по-правилно да мина южно от остров Мармара, по две причини: първо, по-късото с тридесет мили разстояние, и второ, тук магнитното отклонение бе по-малко от това в източния проход. Преминаването се случи нощем и на всичко отгоре липсваше каквато и да било светлина или друга пътна навигационна обстановка. Както и да е, без да ни се наложи да намаляваме ход за предпазливост, преминахме.

Вече беше следобед. Според местоположението по картата трябваше да сме вече в района на Модания, но не се виждаше ни пристанище, ни град. Е, по едно време видяхме нещо като селце, чиито червени покриви тук-там прозираха през пищната зеленина на дърветата. На две-три мили на изток от него се виждаха няколко брегови цистерни. Но къде можеше да бъде пристанището? Време беше да намаля хода. Вече вървахме с „малък“, когато мористо от нас изскочи една моторна острозадка и тръгна успоредно с нас. Скоро щяхме да задминем селището, а пристанището не се виждаше никакво. Извиках в лодката на рибарите на бургаския ми квартален турски език:

— Къде е пристанището, агалар?

— Бурда, бурда!

— Пилот няма ли тук?

— Аз съм пилотът — обади се един от лодката, с нахлузена, посивяла от времето мека шапка. Дадох „стоп“ на машината и „двете котви готови“ на бака. Така вървахме минута-две, когато пилотът замаха с ръка:

— Бързо, бързо напред!

Това ме озадачи, но знаех ли какво става и какво може да има във водата — под и около кораба. Дадох „пълен напред“. И тъкмо корабът набра скорост, пилотът завика и замаха с ръце:

— Заден, бързо заден!

Ясно. Сега пък пред мен в морето трябваше да има ако не скала, то поне потопен с взривни материали кораб. Поисках „пълен назад“ и тъй като пилотът продължаваше да крещи и да иска с ръце аварийен ход назад, заповядах „Отдай лявата котва“. Боцманът навярно също разбираше сериозността на положението, защото в репродуктора веднага се чу тракането на моментално освободената верига. После от моя страна последва „Задръж“. Чу се веригата да скърца под лентата на спирача — държи, но се приплъзва. Ново „Задръжай здраво“. Скърцането в репродуктора замлъкна, последвано от гласа на боцмана:

— Веригата се скъса!

Тогава аз мигновено:

— Отдай дясната котва!

Спомнете си моята максима за „двете котви“, нали? Затова нямаше проблем, дясната полетя мигновено към дъното.

С помощта на „пилотната“ лодка овеховахме мястото на изтърваната котва, но този път триъгълникът беше къде-къде по-малък. Вдигнах котвата и застанах на вързала на единственото корабно място на пристанище Модания, без пилот, разбира се, защото пристанището не разполагаше с такъв.

Свързах се по телефона с агента на БМФ в Цариград. Поисках незабавно лодка с водолаз. Лодката пристигна на третия ден, три часа преди окончателното разтоварване на селитрата. Погледната отстрани, лодката беше разнебитена, мръсна и кой знае от кога небоядисвана. Капитанът, мотористът, двамата моряци и водолазът — изпокъсани, изцапани с изгоряло масло, кой с еминии, кой бос. Като гледах тази водолазна команда, загубих всякаква надежда, но и аз, като капитан Генов, трябваше да опитам. За да не ме измамят, им предложих да се споразумеем — ако намерят котвата и ни помогнат да я извадим, ще получат 20 000 турски лири, а ако не успеят, само 7 000. Спогледаха се, посъветваха се и приеха. Това малко ме изненада — тези хора или не знаеха какво значи да се вади котва с цялата ѝ верига, или, което не беше никак вероятно, добре разбираха от занаята си. Това беше още

по-чудно, защото сумата от 7 000 лири не можеше да покрие дори само пътя от Цариград до Модания и обратно.

Късно следобед разтоварването завърши. Снехме се от пристана на Модания и отидохме при потъналата лява котва. Постарах се да отдам дясната котва така, че отчитайки силното течение в момента, носовата част на „София“ да попадне в средата на овехованото триъгълниче. Водолазът имаше само 30 метра маркуч, а котвата бе потънала на 45 метра. Безнадеждна работа, но бяхме започнали опита и трябваше да продължим. И сега новите ми приятели, въпреки късия маркуч, показваха може би парадна увереност и започнаха да обличат водолаза. Обясних му къде да търси. Той взе една многорожка, 50 метра сирма, навита на кангал, и слезе във водата.

Вече притъмняваше. Само въздушните мехурчета показваха, че водолазът работи. Минаха 30 минути в мъчително очакване. Заедно с лодката си водолазът обходи цялата обградена от трите вехички площ. Най-после той изплава. Отвориша шлема му. В лодката нещо си поприказваха в тъмното. След малко капитанът на лодката се провикна зарадвано:

— Капитан, хазър, намерихме я! Закачихме я.

Започнахме да вдигаме. Веригата стигна двадесет метра под водата и спря. Ако насилехме, можеше да скъсаме сирмата. Притъмня съвсем. Водолазът слезе отново и завърза и едно наше стоманено въже, което подадохме на десния барабан на винча. Затеглихме с двете въжета. Сега пък подемната сила на рудана се оказа недостатъчна. Водолазът слезе за трети път. Забави се много, но завърза и други две наши въжета. Техните краища подадохме на предните товарни винчове. Така с двете въжета, подадени на барабаните на рудана, и другите две, подадени на товарните винчове, започнахме отново да вдигаме.

Най-после цял куп верига се подаде в тъмното. Водолазната лодка застана до нея. С помощта на друго въже, подадено на друг товарен винч, с кука на предния край, затърсихме някоя по-свободна плетеница от веригата. Напипахме една. За наша безкрайна радост тя се оказа самият край на скъсалата се верига. Останалото, макар и трудно, беше ясно. Прекарахме края на веригата през звездата на рудана. Спуснахме го във верижния сандък и внимателно започнахме да вдигаме. Веригата беше се натрупала на морското дъно накуп, но

беше останала не оплетена. Подписах сметката на водолазите, вдигнахме и дясната котва и... „пълен напред“.

На другия ден ми предстоеше само да съчиня и напиша морския протест.

ЕЛЕКТРОИНЖЕНЕРЪТ СТОЯН БЪЧВАРОВ

Случаят с котвата на м/к „София“ ми налага да разкажа за електроинженера на кораба Стоян Бъчваров. Беше на 65 години, когато дойде на кораба. Само за един рейс. Висшето си образование беше получил във Франция. Не беше лош специалист, но не пасваше за кораба, поне според мен. Стане ли някъде по кораба късо съединение, например по мачтите — тогава електрическите кабели на м/к „София“, макар и бронирани, не отговаряха напълно на корабните изисквания — той отваря папките с екзекутивните планове на електроинсталацията и започва да търси причината и мястото на повредата, и чак след 5 — 6 часа пристъпва към отстраняването ѝ. Чудесен, научен прием, но това за корабна обстановка ли е? Ами ако късото е в проводниците за отличителните пътеви светлини? А това често се случваше при гръмотевични бури. Как се пътува нощем без тях! А ако стане нещо в електроинсталацията на товарните винчове? Как да чакат и кораб, и работници 4 — 5 часа в бездействие?

Освен неговия мерак да поплава на стари години, той си имаше и още едно хоби. Носеше със себе си едно малко, позлатено отвесче с копринено шнурче. С това отвесче той можел, според него, да върши много откривателски дейности. С часове — после ми разказваше това — чакал нощем аз да слеза от мостика, след което се надвесвал със своето отвесче над ходовата карта и, съдейки по люлеенето на отвесчето, намирал с голяма точност мястото на кораба. Дори и в толкова отдалечено от сушата място, каквото е преминаването през Бискайския залив, и при 10 — 20 градуса люлеене на кораба! Определеното от него място се разминавало с много малки отклонения от астрономическите наблюдения на помощник-капитаните. От мен криел тая си способност чак до момента на изваждането на котвата в Модания. Той бил сигурен, че може да я намери с отвесчето си, но трябвало да ме помоли да му осигуря лодка до мястото на потъването на котвата. После, когато водолазът започнал да търси котвата, той знаел точно къде е, но не смеел да ми каже за това.

Толкова вярваше в тези отвесчета, че разправяше как негов приятел — французин, лекар и професор, не помня от кой университет, поставял диагнози, като му се изпрати капка изсушена върху попивателна хартия кръв. Надвесвал отвесчето над капката — и готова диагноза!... Как да не се чудиш на разните хора по света! Едни преминават като метеори по корабите, други остават за цял живот залепени за тях.

ТАЙФУН СКЪСВА КОТВАТА (1970 Г.)

Започваше вторият ми рейс с м/к „Васил Друмев“. След десетдневно изчакване във Варна най-после дойде нареждане: „Натоварете 7 600 тона амониева селитра в торби и отплавайте за Индия. Селитрата ще разтоварите в Пондишери и оттам ще отидете в Калкута за 10 000 тона желязна руда, предназначена за Бургас“.

В Пондишери, при открито море, с помощта на мауни разтоварихме селитрата за две седмици и веднага отплавахме за Калкута. Времето и морето в целия Бенгалски залив бяха чудесни. По пътя пред нас и малко вляво настигнахме стадо китове, вероятно кашалоти. Отбих кораба към тях, за да им се полюбуваме по-отблизо. От време на време ту един, ту друг, още преди да излязат на повърхността, издухваха голямо количество вода, също като гейзери. Опитът ни да ги доближим излезе несполучлив. Със своите „радари“ те с голяма точност определяха и поддържаха разстоянието между нас.

Два дни преди пристигането ни в Калкута метеорологичната служба предупреди за предстоящо създаване на циклон (в този район тайфуните са известни като циклони). Циклонът се зараждаше на юг в Бенгалския залив, с посока север-североизток, което в случая показваше, че ще се движи към нас. На следващия ден съобщението гласеше, че циклонът напълно се е оформил. При нас още нямаше нищо, но беше ясно, че няма да успеем да се приберем в Калкута, преди той да ни застигне.

На пилотната точка, отстояща на 30 мили от сушата, следваше да вземем пилот за Калкута. Пристигнахме там към 16 часа. Тук не само че нямаше пилотен кораб, но и единствената, поставена кой знае кога шамандура, засили съмнението ми, че пилотното място отдавна е променено. Вероятно беше преместено пред следващия ръкав на река Ганг. До там имаше два часа път. Наличните на борда карти и справочници очевидно бяха остарели. Отидох до следващата

предполагаема пилотна точка. И там същото, никаква следа от пилотна служба.

Върнах се към първото пилотно място. По пътя, вече на тъмно, срещнах стар, незнайно кога появил се на този свят кораб. Помислих си: „И той като нас няма да намери това, което търси“. Оставах още десетина мили до първото пилотно място, когато първият полъх на приближаващия се вятър даде знак за пристигането на циклона. Погледнах барографа. Писецът му просто се сгромолясваше. Обстановката налагаше да застанем на котва. Мястото за закотвяне се оказа добро. Котвата просто захапа дъното. Имаше само един недостатък. На пет–шест мили от нас, малко вляво, към брега, картата показваше добре оформена, голяма банка. Тази банка ме тревожеше през цялото време. Ако с кораба се случеше нещо, банката щеше да бъде неговата гибел. Вятърът засили. Отпуснахме на вода цялата верига и зачакахме. Побоях се да отдам и другата котва. Страхувах се, че при неминуемото извъртане на вятъра котвите можеха да заплетат веригите си.

Не мина и час, и вятърът с присъщата си тропическа сила връхлетя върху празния корпус на „Васил Друмев“. В 21 часа си легнах. Знаех, че няма да заспя, но така съм правил и друг път, и то неведнъж. Лежа, насилвам се да остана в леглото, за да набера сили за после. Жена ми — бях я взел със себе си на рейс — вече поуплашена, стои пред предния прозорец на кабината, гледа в тъмното и по своя инициатива докладва:

— Вече пръските стигат до огледалото на надстройката!

Аха, мълча си аз, вече разбира и от корабни огледала! И добавям:

— Добре, добре, нека пръскат.

— Вълните тук–там започнаха да прескачат по палубата!

— Нищо, ти най-добре се махни от прозореца.

След половин час пак:

— Вълните тръгнаха по цялата палуба! Стани да видиш!

— Има време, ще потрябвам и аз.

— Как ще потрябваш! По-лошо ли ще стане?

Виждам я как бледнее. Страхът започна явно да се вселява в сърцето ѝ.

— По-лошо няма да стане, но... — мънкам аз.

— Какво, но? — прекъсва ме тя, очевидно изтървала власт над себе си.

— Може би малко по-трудничко. Прибери се от прозореца и си легни.

— Да си легна ли? Аз да не приличам на теб!

Проговорната тръба изсвири над главата ми. Дръпнах я до ухото си и казах:

— Капитанът слуша! — и чувам:

— Другарю капитан, докладва третият помощник. Боцманът и вахтманът ходиха да проверят как се държи котвата. Вятърът и вълните силно я натягат, тя поскърцва, но държи здраво.

Това малко поуспокои жена ми. Сигурно си мислеше: „Все пак нещо е разпоредил“.

Не мина и половин час — ново изсвирване над мен:

— Другарю капитан, мисля, че котвата се е скъсала! Корабът застана напреко на вълните. Хвърлих зад борда една полупразна бутилка. Тя мина под кораба и изплава от другата страна срещу вятъра.

Изхвъркнах на мостика. Вятърът сега ревеше от лявата задна страна на кораба. Това ми подсказа да взема „ляво на борд“ и с „пълен напред“ да се опитам да изправя кораба срещу беснеещия циклон. Не успях. Разбрах, че само с помощта на винта рулят няма да преодолее натиска на вятъра. Беше му необходима по-голяма скорост, затова командвах „дясно на борд“. Почаках да поставя вятъра зад кърмата и тогава „руля в средата“. Искам, не искам — трябваше да отивам към банката. След две-три минути, когато корабът набра максимална скорост от машината и от вятъра, дадох ново „дясно на борд“. Вятърът и вълните забарабаниха по десния борд на надстройката. Корабът, макар и със забавяща се циркулация, с мъка премина траверса на вятъра и с голямо усилие продължи да се насочва срещу вятър и вълни. Сега думата за нашето спасение имаше само машината. Само машината и нейните господари — механиците.

Така „пълзяхме“ сред беснеещия океан до дванадесет часа на обед. Нямах никаква представа нито за скоростта на кораба, нито на какво разстояние бяхме от злополучното пилотно място. Ясно беше само едно: центърът на циклона отминаваше, без да попаднем в околото му. Вървах още два часа. Вятърът бързо затихваше. Писецът на барографа тръгна бавно нагоре. За малко изгря и слънцето. Успяхме да

вземем една линия по него, и то се скри отново. Легнах на обратния курс за пилотното място. Попаднали бяхме на точен курс. На здрач почти по носа на кораба изскочиха светлините на пилотното корабче и до него два транспорта. Наближихме. Взехме пилота.

Герой на деня беше младият 22-годишен моряк Атанас Ганчев. Ураганът не бе успял да го разбуди.

Фактически голямата работа до Калкута беше завършена, но не стана точно така.

Бяхме вече навлезли дълбоко във втория ръкав на свещената индийска река, когато пилотът поиска да приготвим двете котви за отдаване.

— Имам само една — казвам аз.

— Как така само една?

— Циклонът скъса веригата на дясната котва и тя остана в морето.

— Тогава ще трябва да се върнем и да излезем в открито море.

Аз замълчах, и той мълчи. Не след много той продължи:

— Ако застанем на една котва, старши пилотът ще ми откъсне главата.

— А аз какво ще правя в морето? Вън още има вълнение. Да щормувам, докато стихне? Колко? Два-три дни ще стигнат ли? И след това на тихо море да монтирам резервната котва? Това ще бъде много неприятно и ще струва много пари на моето параходство.

Пак замълчахме. Аз чакам, дано пилотът поразмисли малко и евентуално да се смили над нас. Чакам, но подсъзнателно нещо в мен търси изход и ме кара да поема опасния път отново:

— Кога трябва да застанем на котва и защо?

— След един час, когато ще бъдем на мястото, където тази нощ течението на реката ще смени посоката си на 180 градуса.

Един час не е много време, но нека да опитам. Дори и да не успея, пилотът мъчно ще се реши на връщане.

— Добре тогава, ще се опитам да поставя резервната котва, преди да настъпи промяна на течението.

Колкото и да е чудно, нашият шанс по време на циклона, че и по време на рейса беше в скъсалата се верига. От нея заедно с котвата в морето бяха отишли само осем метра. Така че не се нуждаехме от нова

верига, каквато на кораба по правилник не се полагаше да има като резервна.

Възложих на главния механик Мишо, на Даскала и на старши помощника да съоръжат резервната котва, да я пренесат през борда и да я поставят на място в клюза. Докато им давах наставления, жена ми, ползвайки се от тъмнината на мостика, ме дръпна за лакътя и ми прошепна:

— Не ти трябва, в тая тъмница ще убиеш някого!

Аз я отстранявам незабележимо с ръка, но тя пак настоява на своето. Личи си колко е уплашена. Вежливо я помолих да слезе долу в салона и там да ме чака.

Скоро на бака се засуетиха черните силуети на хората. Светнаха две изнесени от машината лустри. Струпа се много народ. Машинната команда донесе и пусна в действие оксигена. Срязаха първото звено на веригата. После завариха някаква монтажна халка откъм външната стена на борда. Палубната команда, под ръководството на боцмана, разгъваше стрелите. Започна вдигането на резервната котва, която беше здраво завързана на палубата за фалшборда. Не беше много лесно и безопасно. Котвата тежеше 5,6 тона, а максималната подемност на стрелите е 4 тона. Трябваше да се внимава да не се допусне каквото и да било приплъзване или нежелано залюляване. С много труд и с помощта на много проволоки започнаха да теглят котвата през борда към носа на кораба. После дълго се мъчиха, докато вкарат ухото на котвата в разрязаното „първо“ звено на веригата. Отново фойерверки от искри на разтопено желязо при заваряване на звеното. Фойерверките угаснаха. Останаха да светят само лустрите с насочени напред светлини, за да не заслепяват очите на тези, които бяхме останали на мостика. После всичко утихна. В репродуктора нещо изтропа — вретеното на котвата влизаше в клюза. Чу се и гласът на старпома: „На мостика. Дясна котва на място. Готова за отдаване“.

После отдалече и неочаквано дойде гласът на машинния боцман:

— Браво, Славе, как се сети бе, човек!

Корабният хлебар бе решил, че ще е най-полезен, ако си направи труда да замеси и опече пресни питки с масло и сирене. Не бяхме забравени и ние на мостика.

Когато очите ни свикнаха с тъмнината откъм двата борда на кораба, едва видимите силуети на очертанията на брега бавно и

тайнствено тръгнаха покрай нас, сякаш на нощен парад. За регулировчици им служеха стихналите чадъри на крайбрежни палми.

Не бяхме още дояли питките, когато пилотът предупреди:

— След петнадесет минути бъдете готови за заставане на две котви. — После, вече неслужебно, добави: — Тук, по цялата река по всяко време на денонощието има банди от крадци — съвременни речни пирати. Предупредете хората и нека бъдат готови да ги отблъсват от кораба, но внимателно. Понякога нападат с ножове.

Заставахме на котва. Запалихме всички светлини. „Пиратите“ дойдоха в различно време с няколко лодки. Позавъртяха се около нас за оглед, но никой не се реши да ни направи „посещение“. Предполагам, че освен нашето присъствие по палубата, тях ги възпираше и високият борд на празния „Васил Друмев“, макар че пилотът ни уверяваше, че нападали къде-къде по-високи кораби. Имали куки, дълги 7 — 8 метра от бамбукови пръти и по тях с голи ръце се качвали по корабите.

На следващия ден, вече в пристанището на Калкута, по кафено време жена ми разправя:

— Колко добър и внимателен е политкомът др. Бояров. Снощи го заварих в салона. Забеляза, че нещо съм разстроена, и ме попита какво ми е. Помолих го да дойде при теб и да ти предложи да отмениш поставянето на котвата. А той: „Не може, др. Баева. Щом капитанът е наредил, той си знае работата. А и познава възможностите на хората. Всичко ще завърши добре, уверявам Ви“. По едно време влезе Мишо, целият измацан, умърлушен, почернял. Аз пак: „Мишо, моля ти се, иди при капитана и му поискай да отмени решението си!“, а и той като Бояров: „Няма защо да ходя, др. Баева. Ние вече привършваме. Най-трудното премина. Скоро ще спрем заради прилива. След двадесетина минути всичко ще бъде на мястото си. Тип-топ.“ Сърцето ми заскача от облекчение и радост, като чух тези думи.

После... подадох рапорт, в който описвах накратко случая със скъсаната верига. Като се уповавах на свои изчисления за щетите от евентуално загубеното време, ако не бяхме поставили котвата, а бяхме излезли в морето и бяхме чакали то да утихне, предложих на параходството да награди екипажа с 1 200 лева за самоотвержения

труд и за смелостта, проявена при монтирането на котвата при крайно трудна и неподходяща обстановка. Отговор не последва.

По-късно, вече във Варна, проверих за съдбата на рапорта. Параходството бе свело сумата на 500 лева и бе препратило рапорта ми за мнение в Българска народна банка. Там „радетелите“ за икономии на държавата намалили наградата на 50 лева. Ядосан от тяхното „правилно“ решение, аз не повдигнах повече този въпрос. Но разбрах колко лесно и как, „изпълнявайки“ своя служебен и държавнически дълг, човек, заемащ отговорна длъжност и изхождайки от позициите си на бюрократ, убива чистите пориви на ентузиазъм у хората.

ПОЖАРИТЕ В МОЯ ЖИВОТ

Пожарите по корабите — в открито море, в пристанищата и в корабостроителниците, са едно от най-ужасните явления, съпътстващи и постоянно заплашващи корабите, където и да се намират те, и при каквито и да било обстоятелства. За съжаление, за тях, за корабните пожари, писателите-маринисти и специалистите рядко пишат.

Аз лично смятам, че придружаващите корабите бури, тайфуни, мъгли, сблъсквания и другите всевъзможни опасности отстъпват място по щети и жертви на пожарите, които, веднъж появили се на някой кораб, обикновено свършват с пълното негово унищожение и на товара му, и което е най-важно, са свързани с много страдания и жертви както за морските пътници, така и за корабните екипажи.

И така, виждали ли сте голям пожар? Аз съм виждал поне десетина. При някои съм участвал в потушаването, а в един бях и потърпевш — запали се кабината ми, изгоря и част от личното ми имущество.

ПОЖАР В РОДНОТО МИ СЕЛО (1922 Г.)

За пръв път видях пожар в родното ми село, когато бях на осем години. Бяхме пуснали двете магарета и трите козички да си пасат на воля по стръмния, ронлив скат, залесен тук–там с глогови храсти и трънливи треволяци, а аз, брат ми и още едно момче белехме повет и плетяхме кошове за риба. Долу, точно под нас, на отвъдния бряг на Янтра, се издигна висок, черен дим. Гореше плевнята на Йордан Савов. Скоро през покрива на плевнята изскочиха и пламъци. Струпаха се и хора, много хора. Мъжете дойдоха с куки, вили, брадви, ломове, товарници, а жените с медници, тенджери, легени, качета. Мъже, жени гребат вода от реката и тичат да гасят пожара. Изливат водата върху пламъците или подават на някой качил се на чардака на плевнята мъж и пак обратно, тичешком към реката.

Един човек се качи дори на покрива и като поемаше медниците от жените, целият обвит в гъст, черен дим, плисваше водата в огъня. Рухна покривът. С него падна и човекът. Изтръгнахме — ще изгори и човекът. Скоро го видяхме как изскочи от вратата на плевнята и затича през глава към реката. Бухна се направо във вира, който ние, селските момчета, бяхме преградили, за да се къпем. Стана интересно, но и страшно. Нададоха се женски и детски писъци — започнала бе да гори и къщата. Отгоре, от високото, много добре се виждаше, че пожарът ще унищожи и нея. Хората се разтичаха още по-бързо. Гребат вода, носят и обливат стените ѝ. На залез–слънце къщата изгоря. Аз се чудех къде ли ще спят нощес дечицата от тази къща.

Вечерта чух баба да разказва на съседките си: „Децата уловили една мишка, завързали за опашката ѝ един вързоп кълчища, заляли го с газ и го запалили, а тя, мишката, както горяла, се изскубнала от ръцете им и се шмугнала в плевнята“. Дали това беше вярно или баба го измисляше и нарочно, с възпитателна цел, го разправяше пред нас, децата, не разбрах, но и не посмях да попитам. Нямах куража да я питам. Тя много ни обичаше, но и не си поплюваше, често ни потупваше.

ПОЖАРЪТ В ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС (1945 Г.)

Беше месец октомври 1945 година. Времето минаваше. Работата в пристанището бързо се съвземаше. Съветските кораби започнаха да докарват от Съюза стоки, крайно необходими за нашата страна. Получавахме най-различни товари и най-необходими на първо време стоки и суровини, нужни за нашето стопанство и за изхранването на животните, че и на хората. Колкото и чудно да ни се вижда днес, тогава, срещу първата зима след Девети септември, че и през втората, ние внасяхме от Съветския съюз дори и сено. През пристанището продължаваха да преминават и турски товари, главно лешници, смокини и фъстъци, които сега съветското правителство получаваше, съгласно търговското споразумение между Турция и Германия. Тези товари се превозваха с турски гемии и беше нещо обичайно в басейна на пристанището да се видят едновременно по 30 — 40 гемии — едни разтоварват по кейовете, други чакат на котва ред, често пъти опънали всичките си платна да ги сушат след някой тихичък есенен дъжд.

При такава обстановка през първата половина на октомври 1945 г. в пристанището пристигна в пореден рейс съветският кораб „Карл Маркс“, натоварен с 1 800 тона памук на бали. Пристанищните работници обещаха да разтоварят памука за 36 часа — нещо не само небивало до тогава, но и въобще немислимо. Обещаха и го изпълниха. И тъй като вагоните не достигаха за нуждите на пристанището, цялото количество памук беше разтоварено на стиф, зад челните магазини в протежение на 600 — 700 метра, от вълнолома до тогавашната сточна гара, дори по-нататък. Тук–там наред стифа бяха оставени проходи за преминаване на хора и каруци. В съседство със западния край на стифа беше челната магазиня — масивна бетонна сграда с желязна покривна конструкция, и пред нея, до западната ѝ страна, се намираше открита товарна площадка. В самата магазиня бяха складирани 700 тона тютюн на бали за износ по западно направление, а на площадката — 3 500 тона пулпове, дестилат и ракия в бъчви за СССР. Пак там, но от северната страна на стифа с памук, имаше друга, стара дървена магазиня, пълна със сухи агнешки кожи, също за износ. Тази магазиня

беше непосредствено до стифа с памук. Делеше ги само един ж.п. коловоз. От 7 — 8 месеца парната маневрена тяга бе заменена с една дизелова локомотивка, която, макар и слабичка, добре си вършеше работата.

Едва „Карл Маркс“ бе излязъл от пристанището, когато някой прибяга в двора на пристанищната работилница и извика:

— Пожар! Памукът гори!

Затичахме се всички натам. Да, гореше памукът, но огънят беше още едва забележим. Светлосини, почти невидими огнени езичета леко облизваха наредените в стифа бали памук.

Памукът беше запален точно от тази „безопасна“ дизелова локомотивка, която била с неизправен искродържател. Тя минала на завоя и запалила стифа. Източният вятър залепил искрите за стифа и... готово. Още повече, че тогава балите идваха обвити с хартия.

Аз вече бях участвал в не един и два митинга. И бях почувствал каква непобедима сила представлява събралият се народ — на някой площад, пред зданието на някоя значима служба или пред къщата на някоя особа. Мирен народ, но внушаващ страшна сила. Обаче това, което стана и се вършеше в продължение на 4 — 5 часа в пристанището, докато пожарът не бе потушен истински, бе един подвиг — единичен, личен и масов подвиг на мъже и жени.

Първи, на групи, тичешком, заприиждаха пристанищните работници. Нямаха общ ръководител, но все пак до известна степен подходиха организирано към огъня. Атакуваха го в средата на стифа, буквално с голи ръце. Тук-там някои бяха въоръжени с ломове и куки, които им служеха при обработката на товарите. Започнаха да свличат и измъкват горящите бали памук. Но те горяха и не можеха с нищо да се изгасят. Тогава някой извика:

— Влачете ги и ги хвърлете в морето!

До морето имаше по-малко от 40 метра. Помъкнаха балите натам между двете магазини. Но това не помогна, огънят се разгаряше. Памукът вече гореше с червен пламък, изпускаше черен, непоносим дим.

Второ, дойде противопожарна кола и от движение се вмъкна в прохода точно там, където балите бяха вече раздърпани към морето. Не

минаха две–три минути, и пожарникарите заедно с командира си, опърлени от огъня, оставиха колата си и избягаха. Тогава двадесетина смелчаци от пристанищните работници награбиха колата и едва ли не на ръце я изнесоха от пожара.

Трети дойдоха хората, народът. Те идваха, тичаха на групи, поединично, разпилени, но всички през глава бързаха. Хора, много хора. Две, три, пет хиляди. С лопати, брадви, куки, мотики, жените с кофи, с бакъри. Прииждаха на вълни цели предприятия. Стичаха се от разните краища на града. Някои се бяха сетили да вземат инструменти и пожарогасители от фабричните противопожарни табла, други носеха навити на кръг пожарни черва. Опъваха ги още отдалеч и за да не ги тъпчат хората и колите, жените, наредени една до друга като на шпалир, ги държаха с ръце, вдигнати над главите им.

Четвърто, пристигна влекачът „Васил Левски“ с капитан Панко Василев. „Левски“ малко преди пожара бе заминал за Варна, но екипажът му, като видял черния облак на пристанището, разбрал, че памукът гори и капитанът му решава да се върнат, за да окажат евентуална помощ. Пускат в действие пожарната помпа — 200 тона на час, но всичко се оказва безрезултатно, защото в пристанището не се намери достатъчно дълъг шланг, който да достигне до пожара.

Огънят, сякаш напук на хората, непрекъснато и бързо се разгаряше. Високо издигналите се огнени езици започнаха да облизват електропровода, чиито кабели минаваха над самия стиф. Прибягнах до пристанищната телефонна централа. Опитах да се свържа с електроразпределението, за да поискам да изключат тока от пристанището. Въртях, въртях — все заето. Най-после — „Да, да, току–що го изключихме“.

На връщане минах покрай склада с агнешките кожи. Някой беше наредил на стотина жени да влачат балите вън от пристанището. Първите бали бяха вече изнесени в първата напречна уличка извън пристанището. По-далеч от пожара — по-сигурно. Веднага отмених извличането на кожите. Те бяха толкова засипани с нафталин, че полосата, по която ги влачеха, вече бе започнала да побелява от него. Ако огънят се пренесеше през дървената стена на склада и оттам по разпилияния нафталин, не само че щеше да настигне изнесените кожи, но имаше реална опасност да се разпростре и в града. Тогава този

квартал се състоеше от наредени една до друга дървени едно- и двуетажни къщи.

Пети дойдоха локомотивите. Случаят с разпиляния нафталин ме накара да мина от другата страна на магазинята, за да видя дали дъските не са се подпалили. Не пушеха и нямаше да се запалят, макар и вече с подпухнала боя, защото два огромни локомотива с още по-големи тендери бяха застанали на коловоза между пожара и магазинята и яростно обливаха нагрятата дървена обшивка. Локомотивът в нашия случай се оказа много по-ефикасен от пожарната кола. Но това не ме учуди. Учудиха ме машинистите — как успяха да се дотърят с тези тежки локомотиви чак дотук по разнебитените и разкривени пристанищни коловози.

Да се спаси памукът беше вече невъзможно. Пожарът, въпреки всичките ни усилия и ентузиазъм, побеждаваше. Борбата с пожара прерасна в борба за неразпространението му върху други обекти. Въпреки всичко не се размина и това. Гореше тютюнът в стоманенобетонната магазиня. Стоманеният ѝ покрив се огъна и се свлече. Добре, че вятърът не духаше от морето, та отровният тютюнев дим не засягаше хората. Затова пък същият този вятър издуха хвърлените в басейна бали и те, горящи, заплаваха към рибния кей. По пътя им имаше разставени към 30 лодки на котва, пътнически и рибарски. Много от тях при допира си с балите също се запалиха. Плацът пред рибния кей още не бе завършен, а само насипан и подравнен с пясък. Там трудоваци, дошли също да гасят, разравяха ями в пясъка и в тях засипваха горящите бали.

След една седмица комисия обиколи района, за да види какво от памука е останало годно за ползване. Изровихме една бала и я разтворихме. От нея бухна пламък. Вътре в отделни направления имаше овъглени в памука зигзагообразни канали. Тлеенето на огъня се бе разпространило бавно в тези посоки, където балата е била по-слабо пресована. Отворихме втора, трета — все същото. Оставихме ги. Реши се да ги отваряме в момента, когато памукът щеше да се продава направо на купувачите.

Между тичащия насам–натам човешки мравуняк започнаха да се появяват пийнали хора с весело светещи очи и позачервени лица. Огънят беше обхванал бъчвите с пулпа, дестилата и ракийката. Спасителите им не закъснели да се възползват от това и да се почерпят този път не с греяна, а с горяща ракия.

Шести дойдоха противопожарните служби от Карнобат, Ямбол и Сливен. Пристигнаха и варненските огнеборци. Всички се включиха направо в гасенето, но огънят фактически бе свършил вече своето. Вечерта, по тъмно, се изля проливен дъжд. Той довърши окончателно пожара, но не съвсем. На другия ден бе взето решение каквото е останало от памука, да се извози и складира в недостроените още морски бани. Извозването му бе възложено на пристанищните каруцари. И чудно, и смешно: памукът го товарят и събират с вили; от него тече вода; напълват каруцата, каруцарят седи отгоре му, шибва коня и след няколко метра подскача като ужилен.

Чудно нещо излезе горелият памук. Толкова вода и дъжд се изля върху него, и не се предаде. Каква температура се бе развила от горящия памук не зная, но стълбовете на електропровода — стари ж.п. релси — се бяха извили и с челата си опираха върху калдъръма, чиито камъни от сиви бяха станали червени.

На мен, като по-безработен (влекачът „Раковски“, на който бях капитан, бе временно предаден на Съветското морско командване), а и с още невъзстановени след бъбречна операция сили, ми дадоха няколко пристанищни работника да събера останалите обгорени бали и вълма памук и да ги разпродам на населението. Тогава народът беше оголял и жените с голяма охота го купуваха. Дойдоха селяни и селянки от цяла Странджа и от прибалканските села. Мерих и продавах три седмици. Парите внесохме за подаръци на войниците, пострадали от войната.

Този пожар ми остана като обица на ухото. Където и да отидех на работа, не го забравях. В пристанище Варна, в корабостроителните заводи КОРБСО, по корабите. И въпреки това ми се случи да преживея или да наблюдавам други седем или осем пожара.

ПОЖАР В ПРИСТАНИЩЕ ВАРНА (1947 Г.)

Две години след пожара в Бургас аз станах началник на пристанище Варна. Пристанището беше голямо. Варна е съсредоточие на нашето корабоплаване. Аз бях като замаян. Не знаех откъде да започна, но пожарът в Бургас беше в ума ми. Всеки ден по два пъти обикалях района на пристанището. Гледах, слушвах се, мълчах. Не познавах никого. Още първите дни видях да складират памук на открито, близо до вълнолома. Същата картина като в Бургас. Чудех се тоя памук може ли да ми направи някоя беля.

На запад, до сами памука, имаше магазин, която се ползваше от Съветското морско командване. А в нея се пали огън. Опасна работа. „На памука, мисля си аз, му трябва само една искрица“. А памукът, откак съм дошъл, стои и никой не мисли за него. Аз започвам да гоня тогавашните още частни експедитори, заплашвам, настоявам, но къде ти! Те знаят законите сто пъти по-добре от мен и се крият зад параграфите им. Най-после им дадоха вагони и за два дни го експедираха.

Олекна ми, но на следващата нощ дежурният моряк ме събуди:

— Пожар в пристанището! Гори магазина с продукти на Съветското морско командване!

Магазията изгоря цялата. Останаха само порутените и почернели стени. Магазията изгоря, но нали памукът го нямаше. Само тук–там омърсени, оваляни вълма, изоставени като негодни, се опитваха да се запалят, но ние лесно се справихме с тях. На другия ден районът около пожара бе преметен до сламка.

Години по-късно, като се ровех в личното ми досие, с разрешение, разбира се, открих, че със специална заповед на Дирекция водни съобщения ми се изказва похвала и благодарност за активно участие в потушаването на пожара. Чак пък толкова да съм заслужил? Едва ли. Като съпоставях пожара във Варна с този в пристанище Бургас, стигнах до извода, че пожарът във Варна е бледо копие на този в Бургас, а би могло да не е така, ако пожарът във Варна беше първи пристанищен пожар за мен.

ПОЖАР В КАПИТАНСКАТА КАБИНА (1970 Г.)

Да, пожар в капитанската кабина, и то в моята. В кабината на капитана с противопожарната обица на ухото. Това се случи на десетия ден, откак бях поел командването на м/к „Васил Друмев“. Бяхме на вързала в пристанището на Казабланка. Бяхме докарали 9 800 тона захар от България. Беше съботен ден, след обед. Имахме час по политическа просвета. Разпределени бяхме на две групи. Нашата група, на комсъстава, беше в големия, някогашен пътнически салон, а на изпълнителския — в моряшкия салет. В съседство с нас беше бюфетът, използван някога като бар. Аз бях седнал с гръб към него.

По средата на занятието чувам зумера на звънеца в бара да звъни. И на ум негодувам: „Къде се губи старши камериерът, та не изключи зумера?“. Зумерът обаче продължава настойчиво да звъни. Не изтраях, изтичах в бюфета, настръхнал против камериера, без да съобразя, че и той е на занятие.

Беше паднал номерът на моята кабина. Как може звънът да идва от моята кабина, когато я бях заключил. Тичам през глава нагоре по стълбите. Явно нещо нередно е станало в кабината ми. Може би маймунката е влязла? На кораба имаше една маймунка, останала от предишния рейс на кораба. Отворих вратата. Горещ въздух и дим избухнаха срещу мен. Само секунда–две и срещу ми плисна пожарният накрайник. Държеше го вторият помощник–капитан. Бутна ме встрани и влезе в кабината. Аз след него. Гореше дървената обшивка на стената към банята. Гореше предното табло на кревата ми. Подадоха и втори шланг. Атакуван от двете водни струи, пожарът бързо се предаде. Изводът: двете попълни пожарни тревоги не бяха минали формално. Вторият помощник, също нов за кораба, бе успял за кратко време да усвои противопожарната система на кораба.

Палубният боцман и дърводелецът на кораба веднага се заеха с отстраняване на щетите от пожара. Намериха в корабната магазин забутани и забравени кой знае откога три шперплатни листа и един плот. С шперплата подмениха изгорялата обшивка на кабината, а от

плота измайсториха същинско табло за кревата. Кабината, боядисана, светна като нова.

Причината за пожара беше прекаран от някой по-раншен капитан кабел за нощна лампа под килима до леглото. Лампата впоследствие е била демонтирана, но краят на проводника е останал на мястото си заголен. Корабът, от друга страна, бе с едножична електрическа инсталация. Сутринта лампата в банята угасна. Аз сних глобуса и поставих нова лампа, а глобуса отнесох в нощното шкафче с намерение да наредя на елтехника да го постави през деня, без да подозирам, че там има открит проводник. От корабните вибрации глобусът постепенно се премества и опира о проводника. Проводникът от своя страна вероятно е опрял о някое желязно винтче, прикрепящо дървената обшивка на кабината о желязната преградна стена и прави късо съединение. Дървената обшивка започва да гори. Огънят тръгва нагоре по стената и запалва и табло на кревата. Над сами кревата беше бутончето на звънеца. То прегаря. Двата края на проводниците му се съединяват и звънецът започва да звъни. Кой би могъл да предположи, че толкова случайно наредени, но непроверени неща ще предизвикат пожар и дори предупредителен сигнал. За това ние, моряците, като сме на кораба, се ръководим от максимата: „Внимавай! На кораба е възможно всичко да се случи“.

Защо пожарът не ни изненада? Защото още на третия ден от заминаването ни от Бургас аз „подгоних“ електротехника да оправи звънчевата система. Е, имаше и една щастлива случайност — пожарът избухна, когато целият екипаж се намираще на кораба.

НЕПРЕДВИДЕНА „ПРОТИВОАТОМНА“ ТРЕВОГА (1967 Г.)

Бяхме в пристанище Анверс с м/к „София“. Стояхме на нашето обичайно кейово място. Тая вечер, след храна, вместо ежевечерното кино, имахме курс по противоатомна защита на кораба в открито море. Лекцията премина при голям интерес и внимание. Третият помощник–капитан добре се беше подготвил.

На следващата сутрин, преди осем часа, още разтоварването не беше започнало, двама наши българи, но външни за корабоплаването, служители от Държавната планова комисия, командирани при нас на „София“ за един рейс с цел запознаване с корабния транспорт, нямайки какво да правят, излизат на лодъчната палуба да огледат отвисоко пристанището на Анверс. Към тях се присъединява Коста — нашият корабен радист.

Тримата стоят, гледат огромните кейове с наредените по тях кораби и претоварни кранове, терминалите за претоварване на въглища за електроцентралата с петте комина и изведнаж... страхотен трясък ги разтърсва и паникьосва. Обаче Коста, макар и радист, нали си е моряк, моментално оценява обстановката и поема командването на групата:

— Атомен взрив! Бързо зад комина! С глава към взрива — залегни!

Двамата „пришълци“ от ДПК, моментално залягат зад комина. После, в салета се смяхме много с тях. Но истината си беше истина — лекцията на третия помощник–капитан беше довела до правилна реакция на тримата.

Още не бяхме престанали да се глумим с „пришълците“, вратата на салета отскочи с трясък, сякаш беше заредена с взрив. В рамката ѝ застана вторият помощник–капитан, Ангел Ангелиев, с уплашено изражение, явно не бе на себе си.

— А–а — изумява се третият помощник–капитан, — Вие нали бяхте тръгнали за града!

— Тръгнах, но т–т–тоя взрив?!

— Разказвай, разказвай! И ти ли загази?

— Какво ти загазих, направо погребение щеше да има.

— Е, чак пък погребение?

— Честна дума! Малко преди осем часа слизам аз през две стъпала по трапа. Бързам да хвана тролея на пристанището, че днес имах много работа в града.

— Каква? Не ми се вярва да е служебна, щом толкова сте се забързали — подмята друг зевзек от компанията в салета ни.

— Тоя път позна, моето момче. Днес си бях определил да изпълня задачите по рейсовата заповед. На жена ми, де. Заставам аз на спирката на тролея. Вие я знаете — тази дето е на кея, на около 200 метра от кораба ни, до сами шапрона. Чакам и току поглеждам часовника си. Чакам и ругая: „Дявол го взел тоя тролей. Какво още се бави, уж белгийците са по-така от нашите“ дрънкам на себе си аз. И в тоя миг... такъв силен взрив, едва не оглушах и ослепях. Аз, както знаете, съм безстрашен. Но тоя път не зная какво ми стана. Дали от силния взрив, просто, без да ща, отскочих под шапрона. А и откъде да знаеш какво става и какво може да се случи още. Все пак, като няма друго прикритие, шапронът, макар и нищо и никакъв покрив, си е шапрон. Още не окопитил се напълно, то и време нямаше, ламариненият покрив на шапрона изтрещя. Един варел безцеремонно падна на два метра пред краката ми. А те се огънаха в колената и ме строполиха на земята... После покрива на шапрона изтрещя отново и нов варел плисна огън едва ли не до мен. Земята пламна, а той... какво ли пък ще да е това? Ами ако е нов отровен газ? Стисвам с ръка чантата си и, обкръжен от огън и газ, хуквам направо към трапа на родната „София“. Как съм се изкачил по него, не помня. Не помня и да съм погледнал назад.

— Че какво търсите на кораба? Ако варелите са били за него — не съвсем успешно го провокира Георги (Драката), старшият камериер. Те двамата един без друг не могат, но и вечно се карат и задяват, а когато не се карат, си погаждат по някой номер. Идеално идеолигическо единство на „основата“ на дребни митнически спекулации.

— Драка, ти така си мислиш, но де да беше ти сред падащите от небето варели! Все пак — продължава вторият помощник-капитан, — тук, на кораба, при колеги и матроси, ако ще се мре, с вас да е!

Кой знае защо, всичко това ни беше много смешно и забавно. Разказът ставаше още по-смешен от това, че вторият помощник-капитан леко позаекваше, а вие сигурно знаете, че обикновено заекващите са много добри разказвачи. Той самият беше хем добър, хем кротък. Пък и името му беше ангелско. Потомък на цял куп ангели. Добри и кротки, че чак под сламата вода прекарват и в гърба ти я наливат.

Всъщност, какво беше се случило в пристанището на Анверс:

От другата страна на дългия 1 600 метра пирс, точно срещу нас, пред въпросния шапрон бе застанал един 22 000 тонен кораб под флага на Германската Федерална Република, товарещ различни товари за Виетнам. В хамбар № 3 имало към 1 000 тона нафталин в дървени каси. Сутринта, малко преди осем часа старши помощникът, като се качва на мостика за нещо, вижда, че докерите бързо излизат от третия хамбар и на прибежки започват да слизат по трапа. Озадачен от това, той бързо отива да ги пресрещне. На въпроса „Какво става? Защо напускате работа?“ някой, без дори да се спира, му казва „Нещо лошо мирише в хамбара“. „Какво лошо, на нафталин ли?“ — „Не, по-лошо.“

Старши помощникът притичва до хамбара, надниква над комингса, за да види какво става вътре и... след около 20 минути пристанищната спасителна служба го намира на стотина метра от кораба в басейна, контузен силно в гърдите, но жив, и дори можел сам да се държи над водата. Направо необяснимо — взривната вълна го хвърлила в морето, без да го убие.

Мястото около немския кораб бе веднага блокирано. Ние можахме да отидем при пожара едва надвечер, когато контролът бе стеснен само около кораба. Заварихме го още в пламъци. От всичките седем хамбара горяха три: втори, трети и четвърти. По-голямата част от изпълнителския състав, бяха се струпали на кърмовата палуба и върху закрития люк на седми хамбар. Горките. Бяха уплашени и смутени до немай-къде. Защо ли ги държаха още на борда? Или просто ги бяха забравили. Три влекача, въоръжени със стационарни бордови противопожарни средства, непрекъснато обливаха десния борд на кораба с тонове вода. Откъм брега вършеха същото шест моторизирани противопожарни служби, но те и влекачите вече не бяха

нужни. Гледаха само да ограничават пожара. Не можах да науча какво гореше, но една ивица от корабната обшивка, започваща от водолинията и широка над 50 — 60 сантиметра, обхващаше района на трите горящи хамбара. Ивицата беше нажежена до червено. Пожарникарите явно имаха за задача да не допуснат това накаляване да прехвърли тая огненочервена ивица. Пожарът вече бе надвил над кораба. Предната половина на кораба бе излязла от осевата му линия. Предната му мачта бе полегнала с 10 градуса надясно.

На втората вечер пак отидохме да видим резултата от пожара. Чудно ни бе какво се бави още пристанищното ръководство, защо досега не ни бяха разместили на по-безопасно разстояние. На втората сутрин и това стана. Дойде нареждане да се преместим в друг басейн на пристанището, но видимо тая мярка бе дошла с голямо закъснение — фактически тя бе станала вече ненужна.

След два месеца, по време на следващия рейс, застанахме, както винаги, пак на „нашето“ си място. От германския кораб не бе останало нищо. Даже вече никой и не говореше за това. Всичко сякаш беше забравено завинаги.

НОЩЕС ИЗГОРЯ НАШИЯТ „БЪДЕЩ“ УЧЕБЕН КОРАБ

Всичко бе забравено, но не за дълго. Нощес се повтори същото, макар и в друг вариант.

Тоя път надвечер, точно срещу нас, но на съседния пирс застана 15 000 тонен кораб, идващ от Белгийско Конго — един от петте белгийски кораби, работещи на регулярна линия между Белгия и Конго. Тези кораби вече бяха позастарели и собствениците им ги бяха обявили за продаване. За единия от тях, точно този, който застана срещу нас, имаше договореност за закупуването му от БМФ. Аз го гледах, радвах му се и си представях каква чудесна практика щяха да придобиват младите кадри на БМФ.

Вече настъпваше мрак, когато на мостика му, през отворените прозорци заизскачаха искри. Нещо там, на мостика, а може би някъде вътре в кораба, гореше. Камбаната му не закъсня да удари за пожар. Екипажът му, приготвил се вече за отиване по домовете, се засуети по палубата. Скоро, много скоро водните струи на противопожарните шлангове започнаха да обливат огъня. С писък на сирени довтасаха и три пожарни коли. След половин час дойдоха и два пристанищни влекача — пожарогасители. Всичко на мостика се превърна на огън и вода, дим и пара. След едночасова борба на хора и техника пожарът започна да затихва. Стремителната атака на огнеборците намаля. Но пожарът нямаше намерение да се предава. Най-неочаквано летният мостик, вече силно обгорен, рухна и сякаш потъна вдън земя. Милиони искри съпътстваха неговия край. Още не отвейни искрите, на мястото на потъналия мостик изригна нов, огромен огън. Ясно, горели са и долните яруси на надстройката, и сега, със сгромолясването на летния мостик, получавайки свободен достъп на въздух, пламъците лумнаха с все сила. Огнеборците моментално отговориха с яростна контра атака, но пожарът не се стъписа и сякаш нямаше намерение да отстъпва.

С този рейс на м/к „София“ имаше трима кинодейци — ръководител им беше Петър Славянов, а заедно с него пътуваха режисьорът Янко Атанасов и операторът Веселин Донеv. Щяха да

снимат десетминутен филм за живота и дейността на екипажа на море. Операторът дойде при мен на мостика и поиска разрешение да отиде при горящия кораб и от упор да снима пожара.

Не му разреших по две причини, които не му обясних, а те бяха: първо, бях сигурен, че районът около кораба е блокиран и нямаше да го пуснат, и второ, аз вече знаех от него, а и от колегите му, какъв талантлив смелчага бе той по време на снимки. Имайки предвид това и факта, че горящата корабна конструкция не е безопасна, не му позволих.

Към полунощ огнеборците за втори път постигнаха надмощие над пожара. Не само огън, но дори и искри не се виждаха никъде. Само бял дим се виеше над кораба. И отново огън — огнен смерч над машинното отделение. Вече гореше всичко — масло, гориво, желязо.

На разсъмване четири влекача, по два на носа и кърмата, подадоха буксирни въжета на това, което бе останало от кораба и го откараха в неизвестна посока.

Тази нощ българската комисия, която имаше за задача да прегледа и приеме кораба, се намираще във въздуха на път за Анверс, нищо неподозираща. А БМФ изкара още десетина години без истински съвременен учебен кораб.

ПОЖАРНА ТРЕВОГА (1971 Г.)

Корабните тревоги са много важни мероприятия и са предназначени да опазват превантивно корабните екипажи, пътници, товари и не на последно място самите кораби.

Те могат накратко да се разделят на:

- водна тревога
- пожарна тревога
- човек зад борда
- лодъчна тревога.

Към тях следва да се прибавят още три с явно изразен отбранителен характер:

- за избягване на торпедни попадения при подводниково нападение
- въздушна атака
- атомен взрив.

Заедно с това те се явяват като едно допълнително натоварване на изпълнителския и командния състав, особено за капитаните. Към това допълнително натоварване някои капитани се отнасят с несвойствено пренебрежение, за което, може би, си има и обективни причини. Същото би могло да се каже и за осъществяването на действителен контрол от страна на контролните органи. Морето обаче не се шегува и сурово наказва всички за всеки пропуск при подготовката на екипажа и при поддържането в изправност на съответните механизми и съоръжения, прибори и предупредителни средства.

Лично аз за провеждане на корабните тревоги си имах свои, тайни планове. Иначе, ако планът е явен, всяка внезапност, която е съществен елемент при всяка учебна тревога, губи своето предназначение. Стремях се да провеждам тревогите внезапно, при обстановка по възможност най-близка до истинската. В противен случай ето какво става — аз предварително казвам на старши помощника и на главния механик, те — съответно на втория помощник и на втория механик, и т.н. В резултат, щом прозвучи сигналът за дадена тревога, след миг-два всеки е на мястото си, определено му по

разписанието, действа бързо и учението излиза отлично, без суетене, без бъркотия. Същински добре разучен сценарий. Иди, че прави заключение за истинската подготовка на ръководители и изпълнители.

Аз нямам за цел тук да разкажа всичко за отделните корабни тревоги. Спирам се само на една, която един ден разказах на контролните органи, дошли на кораба да проверят как стои при нас въпросът с тревогите.

Ето и самата история. Бяхме някъде по средата на източно Средиземно море. В десет часа извиках палубния боцман тайно при мен — предпазна мярка срещу излишно подпитване на боцмана от страна на екипажа: „Защо беше при капитана? Защо те вика? Важна телеграма ли е получил?“ и т.н.

— Боцмане, днес, точно в 16.00 ще проведем пожарна тревога. За нея обаче ще знаем само ние двамата. Нали се сецаш? Пълна изненада. Място на пожара — корабната лечебница, по-точно банята там. Там е най-удобно, защото докторът винаги държи прозорчето ѝ отворено. Оттам ще започне най-напред да излиза дим. Ако случайно е затворено, отвори го. Ще направиш още и следното: взимаш тоя пакет, нарочно съм го опаковал. Това е димна шашка. Задръж я в кабината си на скришно място. От своя страна ще приготвиш, по възможност незабелязано от никого, една кофа, пълна с вода, която също да ти е под ръка. Навярно вече се сецаш какво трябва да направиш по-нататък.

— Тъй вярно. Кофата с водата в банята, а димката в кофата.

— Точно така. Това ще направиш точно в 16 часа.

— Ами ако докторът се случи по това време там?

— Не бой се. Няма да се случи там. Той по това време всеки ден е при мен на кафе. Но днес аз няма да съм тук и той навярно ще ме почака. Всичко е ясно, нали?

— Напълно.

— Сега по-нататък. Вземи тоя ключ — мастера. С него ще влезеш в лечебницата, за да предизвикаш „пожара“, излизаш бързо и заключваш лечебницата, но ще се навърташ наблизко, докато се разбере къде е пожарът и започне гасенето му. Ще гледаш, и ако не намерят навреме ключа за лечебницата и решат да разбиват вратата ѝ, чак тогава ще отключиш с мастера и ще се включиш в гасенето, съгласно мястото ти в разписанието.

Малко след дванадесет, когато хората бяха на храна, видях боцмана да носи една кофа по палубата. Идваше от бака, където бе боцманската магазиния. Добре е съобразил, мислех си аз.

След обед, точно в 16.00 излязох на мостика. Старши помощникът току–що беше приел вахтата. Третият помощник попълни ходовия дневник, пожела приятна вахта и още на стълбищната площадка едва не се сблъска със старши камериера, който идваше да ме пита къде ще искам кафето, защото докторът вече ме чакал в моята кабина.

— Кажу ми на доктора, че скоро ще дойде, но да не ме чака, ако се забавя — казвам това, а си мисля: „Докторът ей сега така ще си запие кафето, че и дъх не ще може да си поеме“. Излязох на крилото, където старпомът с бинокъл на очи обхождаше хоризонта така съсредоточено, сякаш искаше да види дори и това, което беше зад хоризонта.

Почаках да снемем бинокъла от очите си и му казах:

— Старпом, какво ще кажеш, отдавна не сме имали тревога. Да назначим днес–утре една пожарна тревога, а?

— Защо утре, др. капитан? Може и днес, дори вед... — не довърши той, смръкна с нос един–два пъти, обърна се към кърмата, пак подсмръкна, а аз тайничко се радвам: „Боцманът си свърши добре работата. Да видим сега как ще се развият събитията“. А старпомът озадачено ми каза:

— Мирише ми на пушек. Да, да, пожар има на кораба, др. капитан.

— Сигурен ли си?

— Съвсем сигурен — колебливо отговаря той.

— Тогава какво чакаш? Действай! — само за секунда–две той отскочи до бутончето. Над кораба оглушително зарева сирената. Условният сигнал съобщаваше за пожарна тревога.

Добре, но къде точно е пожарът? Това трябва да се обяви по корабната радиоредба. Старпомът не губи нито секунда:

— Другарю капитан, разрешете сам да прибягам и да потърся мястото на пожара!

Със сирената обаче бяхме закъснели. Гъстият и задушлив дим, като излиза от илюминатора на лазарета, подкаран от насрещния вятър, влиза през отворените илюминатори на моряшкия салет... няма съмнение — пожар на кораба. Не е и учебна тревога. Няма сигнал от

корабната сирена. Всички начело с машинния боцман хукват към източника на пушека. Ясно, гори на доктора болницата. Но вратата е заключена. Тогава боцманът извиква: „Пожар в болницата! Бързо при доктора за ключа!“. Бързо, бързо, но докторът не е в кабината си. Докторът чул, че болницата му гори, но така се смаял, че краката му се вдървили: „Само преди двадесет минути бях там“ — и дъхът му спира. Нито може да стане, нито да извика къде се намира. Машинният боцман, вече горял яко на рибарски кораб в океана, където имало и жертви, се провиква:

— Бързо лома от пожарното табло! Ще разбием вратата!

— Каква врата? В кабината на домакина докторът държи резервен ключ — сепва се дърводелецът.

Сирената вече е прозвучала. След две минути екипажът, ръководен от втория помощник–капитан, разгъва парусинените шлангове. В машината пускат пожарната помпа. Гасенето започва, но пожарът не гасне. Димката е химическа смес, която във вода денем пуши, а нощем свети оранжевочервена. Машинният боцман е начело на борбата. Търси източника на пожара по леглата, в шкафовете с бельото. Най-после го намира в банята. В кабината е тъмно и задушно. Пушекът го задавя. Той изхвърля димката в морето и готово... Пожарът е ликвидиран за пет минути. Само машинният боцман цели два часа повръща тъмночервена каша от отровен дим и стомашен сок, а докторът, вече съвзел се от уплахата, стои при него и му помага, с каквото може.

Всичко бях премислил, построил като по сценарий, само дето горкият машинен боцман ще си пострада не предвидих... Но той не се оплака, дори дума не продума. Нали героите не само че не се хвалят, но и не се оплакват.

КОРАБНО ЕЖЕДНЕВИЕ

КОРАБНИЯТ МИКРОКЛИМАТ

Знае се, че човек по природа е обществено животно, и то в най-широкия смисъл на думата. Ако попаднеш в едно общество, изолирано само по себе си, ако ще то да се състои и от сто души, след известно време, щеш не щеш, ще се измениш и ти, ще станеш друг. Това особено силно важи за корабните състави. Преди години четох, че японците построили няколко напълно автоматизирани кораба, като с това свели екипажите им до пет души. Автоматизацията устояла, но човешката психика — не. Наложило се да преустроят жилищните помещения на корабите, за да се настани увеличеният до 12 души екипаж. Подводниците пък слизат на 800 метра дълбочина и там прекарват 6 месеца, не повече, защото екипажите не издържат по психически причини.

И така, корабът пристига най-после, след два, три или шест месеца плаване, в своето домуващо пристанище. Службата и тук не спира: разтоварване, подготовка за следващия рейс, посещение и проверки от контролните органи, текущи ремонти, поръчки от най-различно естество, товарене на кораба. Все пак моряците намират време да се приберат при семействата си, да се видят с роднини и приятели, да отидат един-два пъти на ресторант, да получат някакви сведения за познати, за стари съслуживци, за началници, за новополучени и новопоръчани кораби, пък и да споделят впечатленията си за живота в посетените от тях страни. Трябва да се отдели време и за уреждане в градските служби на изостанали въпроси, неплатени данъци и още куп други неща, но времето си минава и морето започва да ги „тегли“. Пък току-виж, и с жената нещо се поскарвали. И ето, че тръгват отново на път.

Тръгват, но в екипажа на кораба са станали промени. Поне една трета, понякога и повече от хората, са сменени — по болест, по отпуск, по прослужено на кораба време. И още от първия ден започва размяна на информация — от всекиго и за всичко. Нови и стари членове на екипажа имат много за разказване, но като минат 30 — 40 дни, всичко вече е казано, повторено, потретено и... край. Един ден човек се

събужда и вижда, че е увиснал сам–самичък във въздуха. Отляво и отдясно, отпред и отзад — само море и небе. Само бял, незабележим ден и тъмна нощ, та ако ще и половината от нея да си бил на работа. Всичко вече ти е опротивяло. Тогава? Тогава накъде?

Първата ти работа, макар и подсъзнателно, е да се нахвърлиш върху готвача — че не готвел свястно, само хабял продуктите. А може и върху домакина — че злоупотребявал с порциона, че тайно раздавал продукти на някои за мезе. После се сдушваш с някой. Може и фронт да създадеш срещу някого, започват разправиите. Не идват и очакваните писма от къщи. За такъв човек ние, моряците, казваме, че го е хванало корабното желязо. То обаче фактически лови всички, едни по-рано, други по-късно. Тогава идва ред на несъзнателна лична и колективна самоотбрана против „желязото“. Често организирането на някаква шега води до това, че някой трябва да стане нейна жертва — ти на някого или друг на тебе, и барометърът на корабния микроклимат продължава да слиза надолу, и то стремглаво. Започва да се проявява първичната, първобитна самозащита срещу този неосезаем микроклимат. Тежко на този капитан, който не съумее да предвиди заоблачаването и своевременно да предприеме мерки за разумното му разсейване.

КОРАБНИЯТ ГОТВАЧ СЕ ИЗПРАВЯ НА ГЛАВАТА СИ

Освен първичните партийни, профсъюзни и младежки събрания, които впрочем имат малък принос за поддържането на добър корабен микроклимат, ние, ръководството на кораба, устройвахме спортни мероприятия с наши и чужди кораби, екскурзии и други културни мероприятия, като тържествено честване на рождени и именни дни, поднасяне на поздравления по случай на получени радиограми за радостни събития в семейството на отделни членове на екипажа. Организирахме и други събрания с най-различна тематика, но с единствена цел — подобряване самочувствието на екипажа. В крайна сметка обаче, подходящите мероприятия по време на продължителните преходи се изчерпват. Затова един ден решихме да устроим събрание с тема „конкурс за най-добре разказан виц“.

Бяхме някъде в Индийския океан на път за България. Тихо, съвсем тихо време и море. Корабът върви и не помръдва, сякаш не е кораб в морето, а някакъв завод на брега. Обявихме наградите: първа, втора и трета. При наличната корабна обстановка тогава наградите не можеха да бъдат нещо особено: една бутилка евксиноградски мискет, четири банана и три портокала. На събранието обявихме и избрахме жури: капитанът — председател, първият помощник–капитан Бояров и домакина Николов — членове.

Вече не си спомням призьорите, нито пък множеството вицове. Помня само, че на готвача — тих, беззвучен, добродушен, слабоват, но трудолюбив човечец, определихме втората награда. Раздадохме подаръците. Настроението съвсем се повдигна. Само готвачът мълчи, опрян в ъгъла до бюфетното шкафче, цял вгълбен в себе си. По едно време той стана, обърна се към бюфета, взе от там един изоставен вестник, разгъна го, бавно го разкъса на две и с едната му половина се запъти към средата на салона. Всички се смълчаха. Какво ли е намислил да прави, че така тайнствено слага парчето вестник на пода? Зачакахме със затаен дъх.

Готвачът застана пред вестника. Заизправя се бавно, сякаш свещенодействаше, полака си пое въздух, разкрачи крака, повдигна

нагоре ръце, наведе се, положи длани на вестника, опря главата си на застлания под и бавно заиздига опънати нагоре крака. Широките му крачоли се свлякоха, блеснаха белите му слабички нозе. Сеансът стана малко комичен, но никой не понечи да се засмее на не дотам красивата гледка. След краката си готвачът бавно и внимателно отлепи от пода и ръце. Стоя така неподвижен, докато бурята от ръкопляскания не го извади от статичното му положение.

Извиках го, благодарих му и го запитах:

— Какво те подтикна да покажеш този номер? — а той едва чуто обясни:

— За пръв път се намериха хора, които ме зачетоха като човек. Наградата и вниманието ми се видяха прекалено големи за казания от мен виц, затова реших да изпълня и тоя номер.

— А откъде си го научил?

— Преди да стана готвач, бях известно време метач в една циркова трупа.

Какви благородни пориви се крият в обикновената човешка душа и чакат само подходяща среда, която да ги изведе на бял свят! Впоследствие дълго и с много весел смях ние говорехме за „подвига“ на готвача.

СТАРПОМ. ОЩЕ НЕ СЪМ ЧУЛ...

Три седмици, преди да завърши шестмесечният ни рейс до Филипините с м/к „Васил Друмев“, бяхме някъде по средата на Гвинеийския залив. Настроението на екипажа бе бодро — до България оставаше, кажи-речи, един хвърлей място.

Още през нощта срещу нас задуха нежелан ветреца. На разсъмване здраво наду и бързо вдигна голяма вълна. Все пак по обед се хранихме сравнително нормално, държейки в ръце чиниите си, за да не се разплискат. В големия, някогашен пътнически салон, сега столова за комсъстава, останахме само двамата с главния механик Лазар Филипос Москов (Моско, Дядката), мой съвипускник от Морското училище.

Стоим изправени един до друг пред двата предни прозореца на огледалото, гледаме напред как вълните прескачат и се разхождат по палубата, и си приказваме за разни работи. Преди два-три месеца, на път за Филипините, Моско бе получил важна телеграма. Негов чичо, македонец, живеещ дълго време в Америка, бе починал и му бе оставил 10 000 долара наследство. Та гледаме ние вълните и разискваме — за кой ли път — какво би направил Моско и как би използвал толкова много пари.

И изведнъж замлъкнахме и двамата. Пред нас, откъм носа на кораба, се чу, че нещо силно засвистя. Докато се спогледаме, свистенето спря. Не ни беше нужно много време, за да разберем, че една от веригите, заедно с котвата си, бе изтекла в морето. Но и на мостика не дремеха. Старши помощникът, макар и да не беше на вахта, бил на мостика и веднага дотърча при мен. Поръчах му да вземе двама-трима моряка и заедно с боцмана да проверят какво, как и защо беше станало. А на Моско наредих да подготви машината за аварийно намаляване на хода или евентуално за спиране. Аз излязох на мостика. Старпомът, вече на бака, не закъсна да ми доложи по парлангото:

— По-голямата част от лявата верига е изтекла, но още не е известно как се е задържала на рудана.

Четиримата се мотаха дълго. Най-после успяха да оберат котвата и да я поставят на място. После... вместо да си тръгнат, гледам боцманът и старпомът вирят глави и гледат към марсовата площадка на първата мачта. Аха, и аз видях. Стрелата на разоръжената, но не демонтирана петдесеттонна бига, която бе здраво и неподвижно закрепена с шина о самата предна мачта горе, до самия марс, сега се клатушкаше по петдесетина сантиметра ту наляво, ту надясно. Ставаше опасно. Ако стрелата се откъснеше съвсем, неминуемо щеше да падне върху люка на първия хамбар с всичките непредвидими последствия за кораба и товара.

Със свисток на корабната сирена ги накарах да се обърнат към мен. Повиках ги с ръка да дойдат незабавно на мостика. След кратко съвещание решихме да направим опит здраво да завържем разклатилата се стрела. Наредих на старпома да привлече доброволци, но да не засяга боцмана и най-стария моряк — дърводелеца Борис Шопа. Боях се да не би и тяхното кръвно налягане да не е в ред. Те и двамата бяха на моите години — минавахме петдесет и петте. След десет минути старпомът дойде и ми докладва:

— Никой не ще, другарю капитан!

— Как? Съвсем никой?

— Тъй вярно, никой.

— И Мардик ли?

— И Мардик.

Мардик беше най-младият моряк на кораба. Беше много добре сложен, възнисичък, мургав, набит, здрав, пъргав и съобразителен. Беше също така много трудолюбив, дисциплиниран и добре познаваше сложния занаят на моряка. Та затова ме учуди най-вече неговият отказ. Щом Мардик е отказал, работата взема опасен, нежелан обрат, мисля си аз.

— Че как така Мардик да откаже? — питам отново аз.

— Ами... казва ми...

— Какво ти казва? — настоявам аз.

— Казва ми: „Другарю старпом, моля Ви, още не съм чул гласчето на детенцето си“.

Само преди две седмици той бе получил радиograma, че му се е родил син.

— Тогава наблегни на старите волове — предавам се аз. — Те ще оправят браздата, но ще започнете да се качвате след звуков сигнал от мостика. Вие докато се пригответе с инвентар, въжета, предпазни колани, аз ще поставя кораба в най-изгодно положение и тогава ще ви свирна.

— Слушам, другарю капитан.

Старпомът си замина, а аз започнах маневрата. За моя изненада, още не поставил кораба в най-изгодно положение спрямо вятъра и вълните, виждам на марсовата площадка силуета на машинния боцман. Той пък откъде се взе? И защо точно той? Навярно Дядката (Москов) го бе пратил. След него цъфна и набитата фигура на Мардик. Охо, виждам още двама да пълзят по мачтата нагоре. Корабът се мята наляво, надясно, напред, назад. Марсът се люлее във всички възможни посоки. Но те се държат и нямат намерение да отстъпват. Връзват се о мачтата и стягат с помощта на десния товарен винч тежката стрела в отпусналата се желязна гривна.

Как ви се струва, а? Марсовата площадка беше „само“ на някакви си двадесет метра над спардека. Изтървеш ли се от горе, все едно смятай, че си в рая, още преди да си издрънчал на палубата.

ЛЯВАТА ЛОДБАЛКА ОТКАЗВА ДА РАБОТИ (1969 Г.)

Как всичко по корабите е пълно с изненади! И какво ли не може да се случи на кораба и със самия кораб.

От Казабланка пътят ни беше за Хавана, под баласт. Попътното трябваше да се отбием в Лас Палмас за взимане на гориво и провизии.

Лас Палмас е прочут като целогодишен курорт. Пристанището му от изток е заградено с голям, две хиляди метра дълъг вълнолом. Тук морето, в аванпорта, почти по цялото протежение на вълнолома е с удобни за заставане на котва дълбочини, но е открито за източните и североизточните ветрове. Поради тази причина, а също и поради бързото снижаване на морското дъно, акваторията за закотвяне е много ограничена, въпреки голямата дълбочина покрай вълнолома.

Пристигнахме преди разсъмване. Пред нас на котва, грейнали с всичките си светлини, изключая пътевите, бяха се струпали множество кораби. Други в ляво и дясно от нас дрейфуваха с намален ход. Това морско корабно стълпотворение чакаше ред за взимане на гориво. Пред мен се изправи въпросът къде бихме могли да се закотвим. Имахме обаче късмет. Тъкмо когато наближихме акваторията на аванпорта, видях един английски кораб да се снема от котва. Побързах да се настаня на неговото място.

По това време, поради закриването на Суецкия канал, пътят около Африка се бе развил като главен морски път за и от басейна на Индийския океан. Това развитие предостави големи стопански перспективи на някои попътни пристанища, и особено на Лас Палмас, бързо да се разраснат. Конкретно Лас Палмас се ползваше като надеждна база за бързо снабдяване на корабите с гориво, вода, провизии, за ремонт и други корабни услуги. Наличните резервни възможности на пристанището за бързо вземане на гориво бяха много скоро изчерпани. Това бе наложило на пристанищното ръководство бързо да пристъпи към направата на нов вълнолом, успореден на съществуващия, с което щеше да се получи надеждно ограждане на досегашния аванпорт и да се създадат условия за построяването на още една бункеровъчна база. По време на нашето пристигане от този

вънлолом бяха изградени 300 — 400 метра, което беше направило началото на аванпорта много удобно, но доста ограничено място за заставане на котва.

Сутринта пред очите ми се откри смайваща картина — тази малка площ бе „натъпкана“ с огромно количество кораби. Цяло сборище от най-различни типове и флагове. Но най-често се развяваха аленочервените знамена на съветските кораби, и то на съветските риболовни кораби, дошли тук за бункероване, провизии и ремонт. В центъра на това корабно струпване нощес бяхме се настанили и ние с нашия трибагреник.

След двудневно чакане, на третия ден, дойде и нашият ред. Влязохме в пристанището и много скоро взехме гориво, вода и провизии.

Още с приставането ни на кея разреших половината от екипажа да излезе на брега, като уточних, че отиването в града ще стане кой както може, с всякакви подръчни средства. Сборен пункт за връщане в 13 часа на лодъчния пристанищен пристан. Там ще чака наша корабна лодка, докарана от втората смяна, която ще отиде в града, а първата ще се върне със същата лодка. При втората смяна, също като първата, всеки за себе си ще си търси начин за връщане. Краен час на завръщане е 17 часа.

Това добре... но колкото и да се мъчихме, не можахме да спуснем лодката на вода. Всички скрипци на лодбалките, винчовете и самите лодбалки бяха обездвижени от ръжда. Много време и сили загубихме, но всичко бе напразно. При това положение, ща не ща, пристанището ме застави да изляза на рейда. Застанах почти на предишното котвено място, непосредствено и плътно до стоящите на котва кораби в акваторията, заградена от двата вънлолома. Надвечер излезе силен източен вятър и вълнение, които направиха невъзможно завръщането на първата смяна. Къде и как щяха да нощуват в чуждия град, само един бог би могъл да знае.

НИЕ И РУСНАЦИТЕ

Към 22 часа, вече по тъмно, на кораба се върнаха трима: главният механик, палубният боцман и най-възрастният сред екипажа ни машинист, слаб, суховат и немощен човек на 60 години. Докара ги спасителната лодка на един от съседните ни съветски траулери. При прехвърлянето на тримата с щормтрапа, спасителната лодка загуби повече от час. А в това време на дъното ѝ лежаха наредени като сардели над 40 души руски моряци, много от които бяха млади момчета, облечени съвсем по лятно му, а пък времето се беше силно застудило. За моя изненада, нямаше никакво негодувание, нито упреци към капитана на руската лодка за това, че се бе съгласил да вземе нашите трима българи.

При прехвърлянето от лодката главният механик не улучи съответната стъпенка на щормтрапа (носеше очила за късогледство, които беше изтървал в морето). Той се изтърва от трапа и падна в лодката върху седящите под него хора. Добре все пак, че някои успяха да протегнат ръце и с това да омекотят удара както за него, така и за тези, върху които падна. Най-после и той стъпи здраво на трапа, но омокрен до кръста от морска вода, а над кръста — от зор. А пък имаше чувство за хумор този главен корабен механик и по-раншен инженер по обработка на студени метали — едва стъпил на палубата, и даде „интервю“ пред всички ни:

— Другари, друг път и при най-малко съмнение за излизане на котва въвн от пристанището — никакво отиване на брега, та ако ще не Лас Палмас, ами и Сингапур да е. Добре поне, че не си загубих краката вместо очилата.

— А какво стана с моряците? Къде ще ноцуват? Защо ги изоставихте? — питам го аз.

— Ами, на един български траулер.

— По-точно?

— По-точно, тъкмо се бяхме отчаяли съвсем — освен нас тримата лодката не можеше да приеме нито един човек повече. В тъмното пристигна още един. Помислих си, че е закъснял руснак. Но

той се спря при нашите момчета и аз го чух да им казва: „Другари, научих, че сте от «Васил Друмев». Елате с мен на нашия траулер. Все ще се намери местенце и за вас“. Беше един от помощник-капитаните на наш траулер, спрял в Лас Палмас за ремонт.

— Вие не го ли познавате от по-рано — намеквам му аз за службата му в риболова.

— Не, не го познавам. За пръв път го виждах.

На следващия ден, при не по-добра метеообстановка, пред нас, почти върху нашата котва застана съветски траулер, голям тип. Името му не запомних, но помня добре, че беше от пристанище Мурманск.

Към обед пристигна лодката с нашите пътници. Спуснахме щормтрапа. Опитахме на два пъти, но лодката и двата пъти се удари силно в борда на кораба и това изплаши лодкаря да не би тя да се счупи. За качването на моряците ни не би могло и да се мисли. Какво да правя? Размислих набързо... Трябва да се направи нещо съвсем различно. Ще променя положението на „Васил Друмев“ спрямо вятъра по такъв начин, че корабът да послужи като заслон срещу вятъра и вълните. Това би могло да стане, ако придвижа кораба стотина метра напред, да натегна веригата, без да я обирам, и така натегнатата да я задържа под кораба и с „най-малък напред“ да поддържам кораба в желаната посока. Помислих си още, че цялото това главоболие, излишен напрегнат труд, риск и игра с живота на хората става заради някой, който не си е направил труда да проведе поне една лодъчна тревога, докато е управлявал този кораб.

Погледнах към руския кораб — трябваше още веднъж да преценя обстановката, преди да започна маневрата. Тогава, без много да му мисля, по-скоро интуитивно застанах на лявото крило на мостика и размахвах ръце: „Откривам ръчна семафорна сигнализация“. От руския траулер сякаш само това бяха чакали. Някой там на мостика също размахна ръце. Тогава аз спрях двете си ръце ниско над главата, наведох ги напред, сочейки към сигнализиращия, и силно замахнах надясно и нагоре. И макар че това по семафорната сигнализация не значеше нищо, от руския кораб веднага ме разбраха. Човекът, който приемаше, се удари с двете си ръце в гърдите, вдигна ги нагоре и широко ги завъртя в полукръг. Разбрахме се. Руският траулер вдигна котва и зави

наляво, маневрирайки между съседните кораби, а аз, без да губя нито минута, придвижих „Васил Друмев“ напред, напънах веригата и заставах успоредно на вълните.

Под подветрената страна на кораба настъпи очакваното затишие. Лодката подходи под щормтрапа, но една вълна така я подхвърли, че тя изпраця о борда. Добре, че лодкарят си разбираше от занаята — веднага изтегли лодката от неизбежна гибел. Вълната, която едва не потроши лодката, бе дошла от вълнолома. Да, това бе отразена и синхронизирана вълна, идваща от там. Положението отново стана безнадеждно. Налагаше се да наредя на лодката да се върне в пристанището, а как ще живеят нашите хора там, докато се оправи времето?

Обаче, руският траулер, за който аз от напрежение и притеснение, вече бях забравил, беше успял да се провере между корабите. Той спря и застава успоредно на нашия кораб, заслони с корпуса си отразяването от вълнолома вълнение и зачака. Изкачването на хората по щормтрапа продължи повече от час. Траулерът чакаше и с машината си през цялото време маневрираше, за да не го отнесе вятърът, а беше само на някакви си стотина метра от бушуващия вълнолом.

Кой и какъв беше този кораб? Какъв човек беше неговият капитан? Никой не знаеше. За пръв път се срещяхме. Кое го свързваше така силно с нас? Морето? А може би това, че бяхме родни братя с руснаците?

Най-после с облекчение отплавахме. Далече, далече на запад пред нас беше Куба. Зад нас островите на архипелага Гран Канария потънаха в морето заедно с настъпването на нощта. Към 3 часа през нощта вахтеният втори помощник–капитан ми се обади по проговорната тръба:

— Другарю капитан, заповядайте на мостика. По носа на кораба има струпани стотина риболовни кораба. Не смея сам да мина през тях.

Отидох. Погледнах в бинокъла и му казах:

— Така ще вървим, но внимателно. Те сами ще ни отворят път. Кривият рог на луната осветяваше пътя ни.

На м/к „София“ заварих един руски радар, стар и като модел, и като екземпляр, военновременно производство, груб и неугледен, но въпреки че често се повреждаше (от старост, разбира се), той все пак добре ни служеше. И ето, че един ден се заяде. Уж нищо му няма, а не ще, и не ще да функционира. Корабният радист попочука разните му лампи и други чаркове, а радарът — ни гък, ни мък.

В градския автобус в Лондон нашият радист се срещнал случайно със свои непознати до момента колеги от един руски кораб. Оплакал им се, че нашият радар не работи.

— Какъв радар? Каква марка?

— Ваша, руска.

— Как наша? Ще го поправим!

Идват те на кораба. Отварят радара и пак започва почукване на лампи и клеми, пускане, спиране, но радарът пак не ще да заработи. На следващия ден пак идват и казват:

— Ние мислихме много как да го накараме да работи. Хайде да вземем един от блоковете му, ще го поставим и изпробваме на нашия радар. Може точно този блок да е повреден.

Отнесоха го, а между двата кораба имаше над четиридесет минути път с трамвай, с автобус и ходене пеш. Вечерта го донесоха. Нищо му нямало, работел. През следващите пет дни занесоха и изпробваха на техния радар блоковете на нашия „негодник“. Там работят, при нас — не. Дяволска работа. Но те не се отчайват. Донесоха блок от техния радар. Изтрепаха се момчетата, но радарът не проработи. Защо ли? После, във Варна разбрах. Във вълновода на нашия радар се задържал воден концентрат, който не пропуска радиовълните от радарната мачта. Повредата автоматично се маркира точно там, където се появи водата, като от външната страна на вълноводната тръба се изменя цветът на боята ѝ — от червено на жълто–зелено. Нашите техници, като ремонтирали радара във Варна, направили точно обратното — вместо жълто-зелената боя да показва повреда, сега това вършела червената. Руските другари виждат върху вълновода червен цвят и не пристъпват към премахването му.

За тоя радар има още да се разказва, но това ще стане по-късно.

Искам само да впиша още една случка с руски кораб. Ние пътувахме с „Васил Друмев“ от Кокинада за Бургас. Носехме пълнен товар желязна руда. Когато минавахме покрай нос Добра Надежда, поточно покрай Птичия остров там, силен югозападен вятър повдигна голямо вълнение и започна здраво да ни притиска към брега. Корпусът на кораба ни започна да поскърцава. И друг път при подобно море беше правил същото. Рудата, като корабен товар, е много опасна за целостта на корабния корпус, но ние, щем не щем, си траем. Това скърцане не ни е за първи път, но все пак гледаме да поставим кораба на възможно най-безопасен за него курс. Това ни застави полака–лека да отиваме на сближаване с Птичия остров, като все пак внимавахме да минем на безопасно, макар и минимално разстояние.

И ето, че зад нас на 30 — 40–градусов пеленг откъм кърмата се зададе кораб. Повървя, повървя и току легна на курс за сближение. Не минаха и пет минути, и по белия му комин, опасан с червена лента, го разбрахме. Беше руски кораб. Значи и той по нашия комин беше разбрал, че сме българи. Застигна ни. Влязохме в радиовръзка по УКВ–то:

— Здравствуйте, българските приятели! Как ви е самочувствието?

— Благодарим, всичко е наред — отговорихме ние и се зачудихме защо минават толкова близо до нас при толкова силен страничен вятър. Вероятно те имат нещо, което не е в ред. Но, не, ние чуваме отговор:

— Тогава добро. Щастливо плаване!

— Благодарим! Желая и на вас същото! Благодарим за вниманието! — отговорихме ние.

След час „руснакът“ изчезна пред нас в настъпилата мрак.

Аз не бих могъл, драги читателю, да посоча някой друг кораб, с друг флаг на мачтата си, който, без да е повикан, да ни се е притекъл за оказване на евентуална помощ.

В ПРИСТАНИЩЕТО НА ХАВАНА

След двуседмично плаване, почти по пътя на някогашните ветроходни мореплаватели, пристигнахме в пристанището на Хавана.

Още при тръгването ни от Бургас бях уведомен, че в Хавана трябва да пристигнем с напълно облепени с бяла хартия хамбари. Запасихме се предвидливо и с няколко топа хартия и лепило. Облепването струваше много труд и усилия на палубната команда. Предстоеше да се облепят над 4000 квадратни метра площ, от които две трети вертикални стени. Палубната команда облепи първи, втори, четвърти и пети хамбар. По искане на младежката организация оставих на младежите през свободното им време да облепят хамбар № 3, най-големия. Срещу облепването като награда им предложих да използват хамбара за тренировка на корабната футболна команда. Колкото по-рано го облепят, толкова по-дълго време ще тренират. На четвъртия ден футболното игрище беше напълно облепено, след което трети хамбар едва не се пръсна от викове, бумкане на топката в тавана, в стените и от веселия, безгрижен смях на младите хора. За сведение на по-любопитните трябва да съобщя, че в хамбара се играеше само по терлици. В Хавана пристигнахме с идеално облепени хамбари — все едно, че ги бяхме облепили с тапети — и пайолите, и стените на хамбарите.

Рано сутринта застанахме на кея. На групи, на групи заприиха кубинските работници. Всеки с пакет под мишница. Скоро разбрахме, че това е чисто бельо за преобличане непосредствено след изтичането на работния ден. Такова нещо досега не бяхме виждали никъде по света.

На уреченото време работниците влязоха в хамбарите, но товаренето не започна веднага. Първите вагони със захар закъсняваха. И тогава в хамбарите започна една истинска шумотевица. Кубинците заиграха своята „пачанга“. Едни тропат с крака и бият с длани по облепените корабни стени и пайоли, други скачат и танцуват, трети, налягали по очи и по гръб, изпълняват навярно някакви елементи от прословутата пачанга. И пеят ли, пеят. Като ги гледах отгоре, не можех

да не си помисля, че тук двадесетдневен престой не ни мърда. Но... не стана така.

Подадоха първите вагони със захар пред кораба. Всичко живо застана по местата си. Сапаните на кея за минута–две биваха най-акуратно натоварвани направо в самите вагони. Корабните винчове сякаш не работеха в ръцете на винচারите, а непрекъснато свистяха, като че ли не бяха десеттонни винчове, а някакви вентилатори, направени само да бръмчат: вира–майна, вира–майна. Долу, в хамбарите, петдесеткилограмовите чували мигновено отиваха на местата си, безупречно подредени. Имаше специално определени работници, които обвиваха дъски с хартия и ги подлагаха под чувалите, там, където корабните стени и пайоли закривяваха и чувалите трябваше да се подреждат и закрепват. На другия ден, който се оказа някакъв празник, работниците проведоха ударен ден. То не беше товарене, а вихрена надпревара. Шестдесетте торби, съставляващи всеки сапан, разнасяни от работниците, изчезваха мигновено по стифовете и... чистота, чистота. Работниците бяха обути в терлици, които донасяха изпрани със себе си. Товаренето завърши предсрочно.

УРОК ПО НАДХИТРЯВАНЕ НА ХИТРЕЦА (1966 Г.)

В средата на месец юли в ръководството на м/к „София“ станаха промени. Капитан Георги Генов предаде кораба на капитан Тодор Камбуров. Старши помощникът Димитър Михайлов премина за капитан на м/к „Плиска“. Аз останах на м/к „София“ като старши помощник на капитана. Получи се и нареждане за следващия рейс: Варна — Потти за взимане на 750 тона памук за Лондон и Браила, за товарене на 350 кубически метра разнообразни, нестандартни дъски, които трябваше да откарваме в някакво малко пристанище на Южна Англия, а памука, след разтоварването на дъските — в Лондон.

Особеностите на този рейс за мен се изразяваха главно във въпросните дъски. Казвам „главно“, защото дъските трябваше да се натоварят съгласно чартера така, че без да спираме по пътя за вода и гориво, да пристигнем в разтоварното пристанище на равен кил и при минимално газене. Изготвих каргоплана. Капитан Камбуров го одобри без никакви указания за поправки. Товаренето започна. Изпитвах голямо смущение и чувство на несигурност — ще се потвърдят ли изчисленията ми по каргоплана или ще се проваля. Трябва да кажа, че в това отношение бях много улеснен от обстоятелството, че румънските пристанищни работници в Браила работеха много добросъвестно и качествено. Редяха дъските една по една, гръб до гръб, макар че много от тях бяха изкривени и мъчно пасваха една към друга.

Настъпи 26 август — последен ден на натоварването. Следващият ден, 27-ми, се случи празник — Голяма Богородица, а третият ден — неделя, също неработен ден. След обед на 26-и към 16 часа работата по товаренето спря. По чартер оставаха още 80 кубика дъски за дотоварване, а дъските привършиха. Капитан Камбуров ме уведоми, че румънците не могли да доставят тези 80 кубика и му предложили, ако иска, да отплава без тях, но при условие, че впише в чартера забележка: „За 80 кубически метра дъски нямам свободно място в кораба“.

— Ако не впиша такава забележка — ми обясни той, — ще загубим три дни в чакане на дъските. Това ще се отрази върху изпълнението на плана на кораба. Ще има и неблагоприятен финансов ефект за параходството, а за мен ще си помислят, че не съм добър капитан. Какво да правим?

Не можах да му кажа нищо определено.

— Добре, ще си помисля още малко. Дано измисля нещо.

Дъските така и не дойдоха. И започнаха едни преговори на „маса“, с безкрайно черпене не само с кафе... до три часа през нощта. След час, час и половина ще се развидели. Слънцето ще изгрее. Машината е готова за отплаване, а ние — румънци и българи, включително и речния пилот, клюваме глави, оборвани от безсъние. Стоим и чакаме, румънците също стоят и не си отиват.

На „София“ трети помощник–капитан беше възпитаникът на Морското училище Павел (не си спомням фамилията му), току-що завършил едногодишния си стаж и в момента извършващ първия си рейс като трети помощник. Павел беше случайно, както се изразяваше той, роден в Париж. Там бе завършил средното си образование. Беше умно момче, дисциплинирано, с безупречно възпитание.

Както стояхме полубудни, капитан Камбуров се наведе към мен и ми прошепна:

— Идете и питайте Павел може ли да пише на машина с френски шрифт.

Оказа се, че може. Върнах се и тихо съобщих на капитана.

И... нищо. Пак мълчание, пак поглеждане на часовниците и изведнъж капитан Камбуров каза:

— Добре, съгласен съм. Ще подпиша. Но нали ще ми позволите това да направя на нашата машина, за да не губим време.

Румънците се посъживиха, дори се зарадваха. Взехме текста с румънската редакция и излязохме горе в кабината на Павел. Капитанът донесе индиго и пилюр. Павел постави листовите в пишещата машина, а Камбуров нареди:

— Най-горе, през два–три реда ще напишеш адреса. Долу, почти в средата на листа ще напишеш забележката, но така, че между редовете да няма никакъв интервал.

Павел написа текста. Той излезе непълни три реда. Капитанът продължи:

— Сега най-долу, вдясно, ще напишеш голямо „R“, началната буква на думата „ремарк“, но така, че буквата едва да чукне с валяка.

Павел написа буквата точно по указанията. После, все по указанията на капитана Павел обърна листовите, наново постави индигото между тях и ги постави така, че всичко написано на трите екземпляра да съвпадне точно — ред по ред, буква по буква.

— Сега пиши, но пак буква по буква така, че написаното да легне точно в отвъдните редове: „Не съм съгласен с написаното на първата страница“.

Камбуров подписа бележката пред румънците, а аз ударих корабния печат върху подписа му. Дадохме два екземпляра на румънците. Шефът им набързо ги тури в чантата си и любезно се сбогувахме.

След десет минути къпещата се в утринните слънчеви лъчи млада и красива „София“ се хлъзгаше по още непробудилата се източноевропейска река.

Следобед е. Вече сме пред Сулина, пред началото на Сулинския речно-морски канал. От пристанището махат с флагове, чуват се пушечни изстрели. Свири някакъв рог, съпровождан от предупредителни викове. Ние се чудим какво става и гледаме въпросително към пилота. Той свива рамене. Най-после казва:

— За нас свирят. Искат да спрем.

Да спрем, но как? Вече сме в канала. Пилотът предложи да свием с „ляво на борд“. Капитанът се съгласи, а аз едва не се вцепених. Как? На това тясно място, с пълен ход и при това лудо течение — поворот? Все пак успяхме да обърнем. Застанахме с ляв борд на самата шкарпа пред пристанищното управление. Подадохме швартовите въжета, но с машината продължихме да поддържахме кораба срещу течението. И тук усетихме два сблъсъка на подводната част на кораба о каменната берма. Удари на два пъти и корабният винт.

Какво се бе случило?

Румънците към 10 часа открили нашата „игра“. Веднага пращат едного с мотоциклет да настигне пътническия им кораб в Тулча и с него да ни изпревари до Сулина. Там началникът на пристанище Сулина наредил да ни спрат.

Капитанът не дочака завързването на кораба. Спуснаха се с Павел в капитанската кабина да съставят морски протест, а аз вписах в

корабния дневник часа и мястото на двата сблъсъка и двете чуквания на винта. Дойде румънският моряк и съобщи, че началникът на пристанището моли капитана да го посети. После капитан Камбуров ми разправи:

— Един важен, важен, начумерен, но когато Павел заговори на чист френски език, той не само че омекна, но се и разтопи. Похвали се, че е френски възпитаник. Прие с готовност протеста, завери го, наруга „посланика“ на Ромтранс, извини се и ни пожела „на добър път“.

По-късно по пътя ни англичаните с радиограма отмениха отиването ни в малкото английско пристанище. Наредиха да разтоварим дъските в Лондон. Олекна ми. Моето изпитание за „оцеляване“ на газенето отпадна. В Лондон разтоварихме памука. Дъските претоварихме на по-малък кораб. Тъкмо бяхме привършили разтоварването и екипажът подготвяше кораба за тръгване, един по-малък от нас кораб, маневрирайки в басейна, повлече левия ни трап. От по-рано имаше и повредени леери и огъване на фалшборда на бака. От Лондон отидохме направо в Анверс за почистване на подводната част на кораба от обрастванията. Влязохме в сухия док. Там наново депозирахме морски протест, като съгласно традиционната забележка „запазвам си правото, когато и където намеря за необходимо, да разширя настоящия протест, за да запазя моите и на корабособственика интереси“, капитан Камбуров включи поправката на трапа и всички повреди по бака. Коментирайки станалото, капитан Камбуров заяви:

— Така им се пада! На зло куче — зъл прът!

Случаят с дъските и около дъските бе за мен един сериозен урок.

ПОСРЕЩАНЕ НА НОВА ГОДИНА В БИСКАЯ (1967 Г.)

В навечерието на Новата 1967 година екипажът на м/к „София“ се състоеше от:

- капитан Тодор Камбуров
- старши помощник–капитан Баю Баев
- главен механик Иван Андреев.

Всички останали: помощник–капитани, механици, моряци и мотористи бяха на възраст между 21 и 25 години. Тогава „София“ беше известен като „младежки кораб“.

Тези млади хора бяха си създали чудесна младежка организация. Имаха си всичко. Работеха и носеха вахтите си отлично, взаимно се възпитаваха, правеха си шеги колкото щещ, и всяка с определена цел — повдигане духа и самочувствието на всекиго поотделно и на всички заедно, изправяха допуснати грешки, немарливост, и т.н.

Между нас имаше и един втори механик. Беше отдавна излязъл от комсомолската възраст. Нещо не му вървеше нито в дружбата с хората, нито в работата му в машината. Постоянно се хвалеше, че много знае, много е видял, че е добър специалист, но младите не вярват на приказки, а на себе си.

И ето, зададе се новата 1967 година. Първата част от рейса привърши благополучно, макар и с куп изпитания и трудности. Новата година щеше да ни завари в Биская, на път за родината. За посрещането ѝ младежите решават да ни направят и една шега с върхна точка: за всеки член на екипажа — от капитана до камериера — изготвят дружески шарж с пожелание да му се случи нещо, което комисията е определила. Пожеланията и поздравленията бяха ги записали на магнетофон. Бяха подготвили и предметна лотария — пак за всекиго по едно подаръче, каквото се падне. Много от подаръците младежите изработиха сами. На моториста, който носи вахта заедно с „неудачния“ механик, препоръчват да измайстори, докато е на вахта, едно дървено валяче. После го видяхме — беше седемдесет сантиметра голямо. А ето от къде им бе хрумнала тази идея.

Историята е следната. Водещата петорка младежи, начело с третия помощник–капитан Петко Русинов и стажант-механика Димитър Миладинов решават да създадат „измамна“ афера, като въвлекат в нея въпросния втори механик. Изготвят широкообхватен план на действие и започват да го прилагат.

Радистът, със съгласието на капитана, да „получи“ официална радиограма с „истински“ входящ номер от параходството до главния механик със следното съдържание:

„Бургаското пътно управление има остра нужда от валяци. Потърсете, макар и бракуван, някой валяк, и го заплатете с ваши и на екипажа пари. Пътното управление гарантира добра цена за валяка“.

Главният механик Иван Андреев е в течение на играта, но не бърза да ѝ даде широк размах. Умело създава тайнственост около нея. За два–три дни намира само трима „сътрудника“. И мълвата, макар и неофициално, тръгва из кораба.

Аз имах за уреждане малка парична сметка с Иван Андреев и, без да подозирам за някаква „игра“, отидох в кабината му да се изплатя. За зла участ там заварих и втория механик, който в този момент настояваше, дори се караше, на всяка цена да го включат в покупката на валяка. За купуване на валяк до този момент аз не бях чул нищо. Мина ми през ума, че това ще да е някаква шега, но си замълчах. После се разбра.

Иван Андреев отказал да включи втория механик. Тогава той слиза в моряшкия салет и пред присъстващите предлага да закупят втори валяк, защото големците — капитанът, старши помощникът и главният механик — тайно си плетели кошницата. Защо и те да не се пооблажат? Един от присъстващите, посветен в играта, изказва съмнение по поръчката на такъв стар бракуван валяк. Механикът започва да спори разпалено — той с очите си видял как старши помощникът Баев направил първата си вноска при главния механик. Така играта за закупуването на валяка вървя повече от десетина дни. Всички знаеха, че е майтап, само вторият механик продължаваше да агитира за закупуване на втори валяк. Дружеският шарж на общата

новогодишна вечер мина при небивал успех. Много се бяха потрудили момчетата да намерят за всекиго най-характерното и същевременно най-ободряващото. В разгара на празничната вечер дойде ред и на томболата. Всеки изтегли от поднесеното му панерче по един късмет. Започна тегленето. Смях до бога. Чак някъде накрая третият помощник извади от панерчето плик и го отвори: дървено валяче за този, който не може да си купи бракуван валяк.

Естествено, въпросното дървено валяче с надлежния номер от томболата се падна на втория механик. Как го организираха тия хлапети, и до ден-днешен не мога да си обясня, при положение, че всичко по тегленето на лотарията вървеше безупречно, честно, и се наблюдаваше от тридесет чифта очи.

И още нещо. Вторият механик и майсторът на валячето бяха, както казах, една вахта. Механикът вижда, че мотористът нещо майстори в работилницата. Как е могъл да не го запита поне веднъж какво толкова усилено работи, вместо да си гледа вахтата.

Разсъмваше се. Вахтите отдавна се бяха сменили. Силният норд-ост продължаваше да вдига неимоверни грамади от водни планини, но никой не му се сърдеше. Корабът се заливаше от борд на борд. Гейзери вода изскачаха от палубните шпигати. Вода и пяна лудуваха по палубата. Но тоя път страшният норд-ост вилнееше откъм кърмата на кораба и сякаш го гонеше пред себе си: „По-скоро, по-скоро към родината!“.

АНАХРОНИЗЪМ

По-старите моряци не може да не си спомнят, че преди време често ставаха сбивания по корабите както между членовете на екипажа на даден кораб, така и между екипажите на отделни кораби под различни флагове. Лично аз, още като ученик в Бургаската гимназия, често съм слушал за такива сбивания в съответните заведения, които бяха в съседство с пристанището.

През есента на 1936 г., когато бях стажант капитан, току-що започнал първия си рейс с параход „Балкан“, отидохме в Браила, откъдето трябваше да натоварим пълен товар жито за Анверс. Житото идваше по Дунава с шлепове, но шлеповете нещо закъсняваха и ние трябваше да ги чакаме десетина дни. На десетия ден, когато едва бяхме започнали да товарим от първите дошли шлепове, пристигна и параход „Мария Луиза“ — еднотипен, систер шип на „Балкан“. Екипажите на двата кораба отдавна не се бяха виждали, затова още първата вечер всички, които бяха свободни от вахта и не им се излизаше в града, отидоха да се видят с „аверите“ от „Мария Луиза“. Така без предварителна уговорка двата екипажа се събраха в най-реномираната кръчма, намираща се до пристанището. Нормално беше множеството срещи да се ознаменуват и полелят.

Стопанинът на заведението изглежда беше предприемчив човек, защото бе привлякъл млади момчета и момичета за певци и танцьори. Съответно салонът на заведението всяка вечер бързо се запълваше не само с моряци, но и с жители на града.

Тази вечер нашата компания от двата кораба беше най-шумната, най-приятелската и най-монолитната. Въпреки нашата шумотевица и многото наздрависи, останалите посетители приемаха нашето държане за нормално, още повече, че ту от една, ту от друга българска маса току се чуваше: „Прати една кана вино на еди-коя си румънска маса!“. Румънците приемаха, благодаряха и стискаха ръце в знак на признателност.

По едно време, в самия разгар на веселбата, в салона самоуверено нахълтаха двадесетина души от съседния на „Балкан“

гръцки кораб. С някои от тях вече се бяхме виждали. Случваше се вечер да се прибираме по корабите с една и съща лодка. За новодошлите нямаше място — салонът и без това беше запълнен до край. Скоро започна следващият номер от програмата. На малката сцена с нисък подиум момчета, облечени в разноцветни кубанки, заиграха казачок. Гърците се запромъкнаха между масите и се наредиха пред сцената, като изолираха танцуващите от зрителите. Нашите им подвикнаха да се поотместят. Те заобръщаха към нас глави, но не се помръднаха.

Един мъжага от „Мария Луиза“ се изпъчи, викна им с цяло гърло на гръцки или да се отместят оттам, или майката им гръцка щял да разплаче. Гърците пак извъртяха глави и го погледнаха, но не се отместиха. Някои от тях се опитаха да му покажат неприлични знаци. Това сякаш пришпори нашия герой, който катурна по пътя си две маси и с това накара жените да се разкрят, след което бухна едного от гърците с глава и стовари юмрук върху друг. Гърците не искаха нито да се бият, нито да се отместят, само пипнаха нападателя и го хвърлиха върху съседната маса. Това пък беше достатъчно, за да скочат мнозина от нас.

В миг гърците бяха пометени. Секунда след това маси, хора и почупени прибори станаха едно цяло. По-страхливите задръстиха вратата. Сега вече никой никого не можеше да спре. Вдигна се страшна олелия. Тълпата на вратата се стъписа. Правеше път на някого. Някои извикаха „Полиция!“. Появиха се и първите полицаи. Въпреки това побоят продължаваше. Тогава палубният боцман на „Мария Луиза“ вдигна един стол. Изправи една маса и цапардоса с все сила единствения полилей. Настъпи непрогледен мрак. Заедно с полилея изгоряха и бушоните. Преди още в тъмното да се очертаят мътните рамки на прозорците, два от тях издрънчаха. Изпращяха и дограмите им. Някой от нашите извика:

— Навън, всички навън! През прозорците!

Изскочих и аз, макар че не бях един от участниците в побоя.

Години по-късно, трябва да е било през 1966 година, след дълго прекъсване на морската си служба по ред причини, аз отново се бях върнал на работа в морето. Правех първия си рейс с м/к „София“.

Естествено, не като „стажант“, а като „дубльор“ на старши помощника. Рейсът ни беше Варна — Танжер, където натоварихме 300 тона корк на бали на палубата. На моряците се падна голям труд и зор, докато го обвържат. Аз се включих сред тях не толкова да им помагам, колкото да изпитам всичко по кораба от по-близо.

Притъмня съвсем. Връзването продължи до късно под осветлението на палубните лустри. Работата беше много продължителна и без каквато и да било почивка. Моряците връзват, и псуват живота и бащите си — това нито е живот, нито е работа. Никаква почивка. Щом се върнат в България, край — напускат. Късно през нощта отплавахме за Нант. По пътя ни посрещна силен насрещен вятър и такова море, че мрежите, прострени върху корка и въжетата, за да свързват отделните бали, не издържах. На разсъмване половината корк вече го нямаше. При всяка по-голяма вълна големи и малки парчета от корка, който беше останал, биваха отнасяни в морето. Зад нас се образуваше широк корков път. Вълните през нощта, пък и сега, така биеха в огледалото на надстройката, че парчетата от тънка тел, с която бяха свързани корковите бали, бяха набити едно в друго и приличаха на железни, скупчени едно в друго, лошо отлети с щупли кюлча. В края на прехода не остана и една пета от натовареното количество корк. Жалко за труда на хората. Но коркът, макар и на палубата, бе застрахован. Капитан Генов умееше да защитава както интересите на товародателя, така и на превозвача, т.е. своите и на параходството ни интереси.

От Нант, където престояхме само 12 часа, продължихме за Ротердам и Анверс. В Анверс излязохме на сух док за почистване подводната част на „София“ и за смяна на гребния ѝ винт с по-малък, защото първият винт се бе оказал по-голям, претоварваше машината и тя не можеше да достигне нормалните си обороти. В завода преработиха стария винт, като скъсиха лопатите му с 12 сантиметра. Винтът остана като резервен, но на кораба нямаше място за него. Аз плахо направих предложение да го спуснем в мерителното помещение. То бе така устроено, разбира се, съгласно правилата и нормите на Морския регистър, че товароподемността на кораба можеше по желание на корабната администрация да се променя, което пък от своя страна намаляваше значително размера на пристанищните такси за

кораба. Предложението ми се прие, но и спущането, и вкарването на винта в помещението възложиха на мен.

Оказа се, че спущането не е така лесно. Отворът на мерителното помещение беше малък и на това отгоре се намираще точно под площадката на предната мачта. Нито има с какво да подадеш винта под площадката, нито има достатъчно място да го приспуснеш в мерителното помещение. Както и да е, с помощта на цялата палубна команда вкарахме винта и здраво го завързахме изправен с предната стена на мерителното помещение. Това обстоятелство малко приповдигна самочувствието ми и авторитета ми пред моряците. Все пак тоя 52-годишен „новак“ не ще да е толкова загубен.

В Анверс след излизането от дока натоварихме „разно“ и, макар с непълен товар, отплавахме за Алжежирас. Това е испански град, който се намира в дъното на Гибралтарския залив — точно срещу Гибралтар. Дотогава не бях ходил в Алжежирас.

Още първия ден излязох сам, веднага след вечеря, за да разгледам и да опозная града, по-скоро градчето. То се оказа не нещо особено — прави, накръстни улици. Къщите — предимно двуетажни, спретнати, с малки китни дворчета. Имаше множество площадчета, засадени с портокалови дървета. В средата на южната част на централния площад се намираще градското полицейско управление, което излъчваше суровост. Това бе едва ли не най-голямата и най-внушителната постройка в града. Валеше бавен, ситен, промокрящ дъжд.

Бях вече решил да се връщам, когато на ъгъла се сблъсках с част от машинната команда, начело с главния й механик. Настояха да тръгна с тях. Приех — на кораба нямаше какво да правя. Градчето бях разгледал само отвън. Главният механик поведе командата си. С него бяха: третият механик — има, няма 25 години, възнисък, но здрав и набит; четвъртият механик — 21 — 22 годишен, високо, суховато, но подвижно момче, и елтехникът — 36 — 37 годишен, в разцвета си мъж, който имаше необикновено голяма сила и безкрайна добродушност. Личеше си от пръв поглед, че и четиримата бяха успели вече да пийнат по две-три чаши от испанските вина.

Главният избърза напред — той винаги вървеше начело. Спря и ни направи знак да го последваме, после потъна в някаква врата, която водеше в подземна кръчма. От лявата страна бяха наредени на

специални нарове 7 — 8 бъчви от по хиляда литра, боядисани в тъмнокафяво, опасани с яркочервени обръчи. Дъната им — чисто бели. Всяка с бронзова, лъщяща канелка. Под канелката — по една бяла чугунена кофа. На всяко дъно четлив надпис — вид на виното, от коя година е и кой е производителят му. Тезгяхът — дълъг, висок и блестящо чист. Зад него по стените накачени разни сувенири и поне пет златни дипломи и медали за качеството на виното и на фирмата. На тавана, закрепени на дебели греди, висят превързани на тънка тел разни лакомства — цяло прасе, цял говежди бут, препариран глиган, две–три саби и ятагани в ножници. На насрещната стена — еленова глава с големи рога и две тъжни очи. От дясно, над вратата — стари, забравили времето си пушки, добре поддържани. Всичко подредено безупречно, да се замае човек и да не излезе.

Главният механик поиска да опита виното от средната бъчва. Собственикът наля на четиримата по чаша различно за всекиго вино. Аз отказах. Опитаха го и излязохме. Така шефът на машинната команда ни води още на две–три места, докато аз не му казах:

— Къде си ме помъкнал по тези мрачни механи? Нали града щеше да ми показваш? Само изби ли ще гледаме? Заведи ни на нещо по-културно и по-весело.

— Добре. Ще ви заведе — и той пое бързо пак пред нас. Вървим ние, едвам го настигахме. Най-после кривнахме, струва ми се, на края на града. Нашият Виргилий хлътна в една врата. Заведението имаше преддверие. Вътрешна двукрила врата, макар и стъклена, водеше в силно осветено и шумно помещение. Ние смутени влязохме през нея. Никой не ни посрещна. Нашият водач направи знак на един келнер — да ни посочи къде да си закачим палтата. Келнерът сви рамене: „Я по-скоро се изнизвайте навън“. Нашият водач обаче не се отказа. Пристъпи до тезгяха и бутна една банкнота от пет английски лири в ръката на собственика. Само един знак от негова страна и палтата мигновено бяха снети от гърбовете ни и отнесени в гардероба. Две маси бяха освободени на часа и поставени една до друга. Една сервитьорка бързо ги застла с бледожълта ленена покривка. Ние насядахме, а посетителите ни гледат втренчено: „Тези пък що за птици са?“.

— Какво ще обичат господата?

— Две бутилки уиски с пет чаши.

— Шефе, защо пет? Нали знаеш, че не пия?

— Добре, и една бутилка портокалов сок.

— Друго ще обичате ли?

— Другото по-късно.

Другото по-късно, но едва бяхме отпили от чашите си, и на масата пристигнаха пет дами. За всекиго по една. Да не скучаем и... разбира се, да правим по-голяма консумация. Намериха се и пет свободни стола. Запознахме се с дамите и те се разположиха между нас.

— Какво ще обичате? Ние сме вечеряли — трите от „дамите“ също бяха вечеряли, останалите бяха хапнали нещо по-леко.

— Тогава поръчвайте вие, коя каквото обича — разпери ръце шефът.

На масата пристигнаха две блюда с някакво ядене, куп най-различни добавки към него, шоколади, пасти, бадеми, че и едно пикантно шишенце с мастика. За мъжете и за жените — индийски рожкове и едри варени скариди. Поглеждам шефа:

— Прави си сметката. Нямам пари у мен.

— Бъди спокоен. Аз нали ви водя, аз съм на среща.

Според мен сумата вече надвишаваше петдесет паунда, а „забавлението“ едва започваше.

По едно време дамата, която стоеше от лявата ми страна, попремести стола си към мен малко смутена. След малко се повтори същото. Разбрах — на шефа му беше допаднала моята компаньонка. Видях ръката му — през гърба на своята компаньонка бе се протегнал към моята. Станах и предложих на двете момичета да си сменят местата. Оказа се, че „новата“ не пие, така аз и тя се черпехме с оранжада, която беше приблизително с цвета на уискито и никой не се досещаше, че ние не ще се включим изцяло в компанията.

Двете бутилки с „Джони Уокър“ бързо се изпразниха. Келнерите веднага донесоха други две, като не пропуснаха да приберат неизконсумираните шоколади, и то най-скъпите. Музикантите засвириха валс. От нас никой не стана. След танца шефът се поотпусна. Поръча на двете съседни маси по чаша уиски. Вниманието и интересът към нашата маса се удвоиха. Някой каза:

— Приличат на руснаци.

Аз имах глупостта да уточня:

— Българи сме.

Българи? Станахме още по-централна маса. Всички гледат само в нас. Тя ще стане една, мисля си аз, но де да видим.

Елтехникът, който не можеше да се оплаче от липса на апетит, прекрасно здраве и сила, и който обикновено чакаше с нетърпение готвача на кораба да му изнесе на кърмата пълна тепсия с очистени и още топли кокали от говежди джолан, сега изведнъж и неочаквано капитулира. Езикът му надебеля, едва се превърташе. Скоро клюмна глава на масата. Бързо трябваше нещо да се направи, за да не станем за резил на всички. Хванах го под мишница и го изведох навън на чист въздух, дано му попремине. Оставих го на улицата върху едно каменно стъпало.

Върнах се вътре. По високоговорителя обявиха, че госпожица еди-коя си ще изпълни ария от не помня коя опера. За моя почуда моята компаньонка се извини и ни напусна. Салонът замлъкна. Видимо очакваха певицата, но тя се бавеше. Певицата се яви на подиума, облечена само в скъп бански костюм, силно деколтиран. Поклони се към публиката на три страни и като се обърна към нашата посока, аз я познах — щеше да пее моята компаньонка.

Едва дочаках края на песента. Певицата се върна при нас, аз се извиних и отидох да видя какво беше станало с елтехника. Той се бе освободил благополучно от уискито и се чувстваше по-добре. Когато влязохме обратно в заведението, разбрах, че нивото на веселието бе отскочило поне с пет бала нагоре. Шефът бе поръчал на всички по чаша уиски, като бе вдигнал присъстващите на крака с чаша в ръка. А той самият се бе качил на масата и играеше казачок. В тялото му по наследство пулсираше голяма доза казашка кръв.

Веднага усетих, че бяхме изпаднали във финансов крах. Това се потвърди и от двамата собственици на заведението. Чух ги, като минавахме с елтехника покрай тезгяха, да споменават думата „полиция“. Вероятно се съвещаваха да викат ли вече полицаи.

Танцът на шефа привърши с триумф и възгласи до бога. Младежи го свалиха от масата на ръце и бурно го разцелуваха. Масите се сгъстиха плътно до нашата. Явно не всяка вечер можеше да се види такова чудо.

Като поосвободиха шефа от прегръдки и целувки, аз му рекох:

— Хайде да уредим сметката си и да офейкваме!

— Никакво офейкване! Няма страшно! Аз съм насреща — уверява ме той с набъбнал език. Няма страшно, но по моя преценка сумата вече беше над сто и петдесет лири стерлинги. — Няма страшно — продължава да пелтечи шефът. Аз си мислех, че колкото повече време минава, толкова повече опиянението ще отслабва. А то не било така.

Полицията дойде, преди изобщо собствениците да поискат да уредим сметката. Дойде и ни подкара петимата заедно със собствениците. Аз все още се надявах, че с времето хората ще започнат да изтрезняват. Още по пътя се убедих, че съм се лъгал. Моите приятели, вместо да се укротят, ставаха все по-агресивни. Не им спира устата. Клатушкат се и бърборят на висок глас врели-некипели. Шефът започна да псува и полицаи, и власт, и Франко. Единият от полицаите, който говореше малко английски, ме предупреди:

— Кажете на колегата си да не псува Франко, че ще си пати. Аз нищо не разбирам от вашия език, но никак не е трудно човек да се досети.

— Не, няма нищо подобно. Напротив — лъжа аз. — Колегата ми казва, че щял да се оплаче на генерал Франко от вас. Ние нито сме се били, нито сме безчинствали. Нямали сме пари. Нямали сме пари, но и не сме отказали да плащаме — полицаят замълча умислен.

Излязохме на централния площад на градчето. Пресякохме го. Полицаите ни подкараха нагоре по каменните стъпала на полицейското управление. Влязохме в голяма, предстълбищна площадка, слабо осветена от една мижава лампа. На три-четири метра пред нас видяхме стълба, която водеше нагоре и надолу — за приземието. В дясно и в ляво имаше по един коридор. Старшията влезе в една стая и потърси връзка по телефона, вероятно за да докладва за изпълнението на задачата. В друга стая отдясно влязоха двама полицаи. При нас на площадката останаха другите двама. Бяхме пет на пет. Те — въоръжени с гумени палки и сигурно със скрито под куртките оръжие. Ние — без нищо. Затова пък сме пийнали и по този повод имаме в изобилие кураж.

След приключването на разговора по телефона старшията освободи собствениците и си влезе в стаята, без да ни погледне. Аз заставах до чупката на стълбището. Докато поогледам и попремисля обстановката, и какво може да се направи, за да не преспим в

полицейското, шефът влязъл при старшията да протестира. Старшията го изблъскал през вратата, но шефът и третият механик надделяха и успяха да влязат в стаята. Сигурно, за да „завоюват“ терен.

В това време се чу шумотевица в другия коридор. Там бяха отишли електротехникът и четвъртият механик. Започва се истински бой, но те двамата не се отказват. Отстъпват, но се бият юнашки. Шефът и третият помощник, като чуват шума от боя, излизат на помощ. Настана един ужасен бой с палки и юмруци. Българите сякаш изведнъж изтрезняха. Полицаяте пердашат с палките, където завърнат, но най-вече по главата. Нашите пердашат с юмруци в гърдите, но най-много удари се сипят по лицата, по очите, по ушите.

Четвъртият механик се оказа много жилав. След като удържа на пет–шест удара по главата, нанесени му с палка, някак сръчно се извъртя и захвана полицаия през врата в смъртна сглобка. Полицаят изблеци очи. Краката му се подгънаха в коленете. Стъпалата им се повлякоха по мозайката. А нашето момче хич и не вижда какво прави. Стиска ли, стиска. Стана ми ясно — не се ли намесе веднага, боят ще завърши с убийството на полицаия. Скочих. Мушнах дясната си ръка под лявата ръка на четвъртия, обхванах го силно през тесния гръб, притиснах се плътно до гърдите му и с лявата ръка натиснах силно, но постепенно челото му. Сега той трябваше да решава, но нямаше друг избор, освен да пусне полицаия. Откопча ръката си. Полицаят се строполи на земята. Елтехникът първи се свързе от боя и мигновено се наведе и вдигна падналия полицаей. Боят приключи без подчертана победа. Моите другари се поуспокоиха.

След пет–шест минути, прекарани в почивка и от двата „отбора“, домакините ни посочиха стълбището надолу и ни подкараха към „дранголника“. Аз отказах да слизам:

— Имайте пред вид, че аз не съм се бил. При това аз никак не съм пиян. И най-после някой трябва да отиде на кораба, за да уведоми капитана за станалото. Иначе и на вас няма да е по-топло. А и пари ще трябва да се намерят.

Докато се разправях със старшията, ключът на дранголника изтрака. Изтрака, но неговата дума не бе последна. Неочаквано в нощта от невидимата в тъмнината килия, отдолу, под стълбището ечна едно мощно българско „Ура!“. След него ечна песента „Титан Калимански“, придружена от оглушителното дрънкане на желязната

решетка на ареста. Пяст нашите и дрънкат решетката, сякаш всеки момент могат да я изкъртят. Допяха песента докрай и притихнаха. А мене полицаите ме освободиха.

Затичах по слабо осветените улици на Алжежирас. На кораба първата ми работа беше да събудя старши помощника. И двамата не посмяхме да събудим капитана. Затова пък събудихме други десетина. Събрахме парите и аз веднага ги отнесох в полицейското. Там отказаха да ги приемат, нямали право. Това можело да стане само чрез банката, но сега е нощ. Все пак идването ми не беше напразно — видях напукани от юмрука на българите устни, посинели слепоочия и нацепени вежди.

На сутринта докладвах на капитана. Още в осем часа отидохме двамата с него в Агенцията. Агентът ни отведе в полицията. Там той помоли да освободят арестуваните. След кратка справка по телефона с някакъв голям началник нашите герои най-сетне излязоха от дранголника.

„НЕПТУН“ НА КОРАБА

Утре към 11 часа ще пресечем екватора, движейки се на юг.

Вечерта, преди да започне кинопрожекцията, корабният радист, който беше и секретар на корабната младежка организация, застана пред платното, бръкна в джоба на ризата си, извади лист хартия, разгъна го бавно, изпъна се, обърна се към публиката и започна:

— Другари, моля за внимание! Току–що се получи радиograma. Много важна радиograma — радистът се извъртя спрямо лампата така, че да вижда по-добре и продължи, — радиограмата е тройно секретна.

Неколцина изкуствено се опулиха: „Такава тройна досега не се е получавала. Ще излезе някоя бомба“.

— Да, тройно секретна. Слушайте внимателно: До председателя на профкомитета на м/к „Васил Друмев“. Първо, имаме точни сведения, че утре в 12.30 ще пресечете екватора.

Последва хихикане: „Кой ли се е сетил за нас?“

— Второ, също така знаем, че на кораба ви има 11 мъже и една жена — езичници.

Въздишки на успокоение: „Ето каква била работата!“

— Трето, Наше Океанско Величие ще благоволим по него време да посетим кораба ви и да покръстим неверните антинептуновци с ваша помощ, както ние си знаем, затова заповядвам: Корабът отвън и отвътре да блесне — нито прашина, нито ръждица! Иначе правете му сметка — Богът на всички морета и океани идва при вас! Да се приготвят всички необходими съоръжения — копия, алебарди, шлемове, бръснари, сапун, четки, пудри, един празен издънен железен варел, намазан от вътрешната страна тук–там с катран. Ако няма катран — с дзифт. Пожарната команда да бъде готова за действие! Капитанът на кораба с цялата си свита, облечен с цялото великолепие на морски вълк, да ни чака и посрещне на трапа. Да се приготвят и да ми се предадат за подпис и връчване съответните свидетелства за новопокръстващите се. Ще спуснете пилотния трап, най-дългия, и не на борда, а чак на бака, откъм левия борд. Това за камуфлаж и заблуда на нашите нептунови врагове и ненавистници. Като казвам това, не се

шегувам! Напоследък твърде много неканени дяволи и архидяволи, антинептуновци се навъдиха. Построиха и спуснаха в чистите ми води разни там дреднаути, ракетоносители, самолетоносители, и какви ли още не дрънкалки, като тръбят дори и чрез космоса, че щели да ме пратят там, където ми било мястото. При всички изчезнали от лицето на земята и от главите на хората богове. Но ние ще видим. Има да чакат! Дълбоки са водите на моите морета и океани. Ще се намери местенце и за дрънкалките им, и за тях самите!

Не се бойте, че съм стар (боговете остаряват, но не изчезват) и че може да си настъпя брадата по стъпенките на трапа. Моите пажове са отбор моряци. В случай на нужда ще ме измъкнат направо нагоре, опъвайки ме за брадата. Ние, Нептун, бог на всички морета и океани и прилежащите към тях заливи и устиета на реки, обещаваме, че ще заповядаме на всички ветрове, тайфуни, циклони и антициклони да мируват, за да имаме ние и вие спокойно море.

До скоро среща.

Нептун — Бог на всички морета и океани.

— Браво на Нептун! Да живее великият Нептун! — малкият киносалон се изпълни с бурни ръкопляскания.

— Кой иска думата по височайшата заповед? — мълчание.

Тогава аз вдигам ръка:

— Другари, това е величайша награда и радост за нас. Това е Нептун — не е шега, нали? Ако не го уважим, непременно ще отприщи въпросните ветрове и тайфуни, и разните му там смерчове. Мисля, че неслучайно той ни напомня, че щял да им заповяда да кротуват там, където ни срещат. Така че за деловото протичане на подготовката на тържественото му посрещане предлагам да изберем комисия в състав:

Председател: старши помощник на капитана Иван Пенчев;

Церемониал майстор: вторият помощник–капитан Димитър Иванов;

Капитан по костюмите: палубният боцман;

Майстор по вассерверките: електротехникът;

Отговорници за банкета: домакинът на кораба и готвачът;

Виночерпци: тримата камериери.

Това е. Има ли някой да допълни?... Не виждам... Няма... Приема се. Тогава, веднага на работа. Старпомът, вторият помощник и двамата боцмани веднага след филма — при мен.

— Другари, вие знаете, не за пръв път ще посрещаме Бога на всички морета и океани. Сигурен съм, че и вие като мен се досещате, че това, дето Нептун ще дойде със своята свита, е вятър работа. Спектакълът ще трябва да подготвим ние. Въпросът конкретно е в това:

Ти, старпом, помисли и определи кои ще бъдат копиеносци, кои алебардоносци, кой ще бъде бръснарят, кой сапунджията. Пък намери и една „жена“ за невеста на Нептун. Нека се кипри там и върти опашка около Нептун.

Боцмане, ти ще приготвиш всичкия инвентар за тържеството. Гледай да не забравиш пояса на избавлението. Намери и приготви един празен варел без дъна. Ако няма такъв, вземи някой посмачкан от машината. При някоя буря ще го изпишем като отнесен от морето. Почистете го добре, но отвътре, ти си знаеш, тук–там го понацапайте с катран. Ако няма катран, може и с дзифт или някоя друга леплива смола. Това ще е вместо светена вода.

Утре сутринта, веднага след закуската започваш да строиш, с каквото намериш, плаващ басейн. Ще го направиш между комингсите на хамбар номер три и четири. Най-късно до 11 часа басейнът да бъде не само готов, но и пълен догоре с вода. Определи някой изпечен спасител от пажовете да се навърта там, да не би някой от новите нептуновци да не знае да плува, та да провали сеанса на Нептун.

А ти, боцмане на машината, ще отговаряш за водометните вассерверки. Провери всички шлангове, мундщуци и други и гледай да не спрат помпите точно когато не трябва. Все пак внимавай струята, която пада върху хората, да е по-кротичка.

Старпом, още нещо. Нека третият механик, който показва заложби на бъдещ художник, да изрисува и надпише текста на кръщелните свидетелства по установения на борда на „Васил Друмев“ образец. Ако русалките го затрудняват, да вземе терк от алманаха. Там има една, и тя не е лоша. Добре ще бъде люспите им да блестят от сребро. Също намери някой, който да напише транспарант с надпис: „Добре си ни дошъл, Покровителю!“. Транспаранта опънете на парапета пред огледалото, а лекарят да скалъпи една чудовищна

слушалка, с която ще преслушва езичниците и ще дава „добро“ за покръстването им.

Боцмане, корабът, въпреки забраната в телеграмата на Нептун, да се разцвети още в осем часа сутринта в момента на вдигането на знамето с всички флагове на международния свод на сигналите. Добре ще е, ако отнякъде измислите едно парче син плат за щандарт на Нептун. Емблемата на щандарта да бъде светложълта костенурка на син фон, а върху нея яхнал Нептун с тризъбеца. Но това само като идея.

По малко подправено изчисление екватора ще минем точно в 12 часа. В същото време, старпом, сирената трябва да извести идването на Нептун.

Кога бяха изпълнени всичките поръчки по провеждането на тържеството, мъчно можеше да се разбере. Най-вероятно подготовката да е започнала преди оповестяването му.

По палубата, по каютите, в салета, в боцманската магазиня, в готварницата — трескаво трудово напрежение. За кой ли път се прави проверка дали всичко е както трябва. Дали нещо не е забравено? На палубата суетня. Изнасят се дървени талпи от бака. С двуколна количка докарват парусинени покривни мушамы. Хлопане, чукане, подвикивания. В 11 часа водата преля. От двете страни по палубата ливна вода и плавно затанцува ту към левия, ту към десния борд в синхрон с полюшкването на кораба. Зашуртя през палубните шпигати. Боцманът се изправи срещу огледалото на надстройката, сви ръце на фуния и победоносно съобщи:

— На мостика!

— Ес, на мостика.

— Басейнът готов. Спрете помпата!

Преместиха малкия бордови трап до комингса на трети хамбар. Донесоха, кой знае откъде и откога, стар, протрит килим, скътан вероятно за такива случаи. Постлаха го върху люковото закритие на хамбара. Тук щеше да бъде тронната зала на Нептун. После там изнесоха: голяма маса с шарена покривка; една малка, четвъртита масичка, застлана с бяла памучна покривка, взета от салета; до нея сложиха паянтови, разнебитен, с високо заоблено облегало стол; до

стола — кофа, пълна със сапунена пяна. На масата сложиха: бръснач с половинметрово острие; ножица, неотстъпваща по големина на бръснача; червен дървен гребен, също със съответния размер; и накрая една четка—баданарка.

Пристигна докторът. Огледа обстановката. Премина на десния борд и праметна през бруствера на плувния басейн своята саморъчно направена слушалка — еднометрово парче от половиндюймов червен пластмасов маркуч. Единият край на маркуча завършваше с втикната в него тенекиена фунийка. На другия му край бе втикната една водна решетка, вероятно взета от моряшката баня.

Радистът и дърводелецът опънаха по парапета на първия ярус на надстройката от край до край дълъг син транспарант с бял лозунг, изписан с големи печатни букви „Добре дошъл, Покровителю наш!“. С други думи, видимата подготовка бе завършена — оставаше другата. Нея щяхме да видим при пристигането на Нептун.

Точно в 12 часа сирената с вой изпълни хоризонта над дремещия в лятната нега океан. Още не беше затихнала сирената, и от бака задумка тъпан, импровизиран от малко варелче за боя. Надигна се олелия. Откъм хамбар номер едно се зададе пъстроцветна панаирджийска циркова сбирщина — свитата на Нептун. Той пристъпва величествено, стиснал в дясната си ръка вместо скиптър божествения си тризъбец, а с лявата обхванал тънката талия на Нептуница. Откъде пък я бяха измислили нея? Тънка, хрупкава, с висока над коленете червена дантелена рокличка. Гърдите ѝ препасани с две касинки — зелена и червена, с един възел точно отпред и един отзад, между плешките. Косата ѝ прибрана и превързана с друга червена касинка. Стъпва като яребица и нищо не поглежда: „Вижте ме, аз съм богиня, вода ненапита!“. Наоколо пажове, рицари, оръженосци, с дълбоки ботуши, с къси дрипави панталони с всички цветове на дъгата, с пиратски бради и забрадки, с обезобразени в битки лица. Танцуват, подскачат, чукат с оръжието си по палубата, тропат с крака, надават дивашки нептунски викове, думкат — същински „моряшки“ карнавал.

Ние, посрещачите, навалихме по страничната дясна стълба и чинно подходяме. Застанахме едни срещу други — Бог с царедворци и поданици.

Аз стъпих напред, цял в летни дрехи с галуни на ръкавите. Заставах „мирно“, козирувам и отдавам рапорт — приветствие:

— Ваше морско и океанско Величество, бог на всички морета и океани, представя Ви се капитанът на морския кораб „Васил Друмев“. Екипажът на кораба се състои от 24 души, Ваши верноподаници, и от 11 езичника, в това число и една жена. Покорно се прекланям пред Ваше Величество и Ви моля да благоволите да приемете и покръстите във Вашите води тези досегашни езичници.

— Благодаря за приветствието — гърми гласът на водния бог. — Радвам се, че ви виждам здрави и единни. Такива бъдете и за в бъдеще, защото иначе... ще ви връхлети моето божествено проклятие. А сега да не губим време, че и мен работа ме чака. Дайте неверниците!

Божественото величие се изкачи бавно по трапа върху люка на хамбар номер четири. Два пажа отпред и двама копиеносци отзад му помагаха. Главният паж го посрещна и отведе до „престола“. Богът седна на стола. Вдигна високо ръка и прогърмя:

— Насам неверниците! — свали ръката си и я преви назад, зад гърба си. — Тука, тука, зад мен!

Неверниците пристъпиха поуплашени. Как да е, ще целунат ръка на Нептун, но как ли ще преминат през пояса на избавлението и през ръждивия железен варел? Оглеждам се сред неверниците и виждам жена си — смирена, както никога, и преbledняла. Свето тайнство е това, особено ако трябва да минеш през варела. Правя й тайно знак „Не бой се! Няма страшно!“.

Един паж, вероятно и секретар, пое списъка на неверниците от ръцете ми. Пристъпи и го подаде на Нептун.

— Хайде, драги ми паже, води ми първия!

— Слушам, Ваше Величество! Александър Иванов, камериер, дълго шарил из Вашите води, мърсил моретата, но и до днес си останал неверник — чете секретарят.

— Добре, предайте го на помощниците ми.

Трима от свитата — двама копиеносци, единият от които е с пречупено копие, и един алебардоносец — поемат нептуновата жертва. Подкарват я под заплахата на оръжията си към доктора. Той важен-важен, с големи, изрязани от син картон очила, посяга към слушалката си и започва прегледа. С една ръка държи фунийката на ухото си, а с

другата лепи решетката (от моряшката водна баня) по гърдите, по корема, по гърба на пациента си и току командва:

— Дишай! По-дълбоко дишай! Сега не дишай! Сега клекни три пъти! Стани! Не дишай! — накрая го плесва по гърба и отсича: — Годен! Водете го по-нататък!

При всяка команда, при всяко лепене на слушалката публиката се превива от смях. Само обречените на светото нептуново тайнство гледат и „свирепеят“.

Копиеносците го откарват в „бръснарницата“. Бръснарят прави реверанс и му посочва стола, но той не бърза. Двете копия го притискат към стола. А алебардата увисва над главата му. Бръснарят изважда баданарката от кофата, подхвърля я във въздуха, сръчно я улавя и най-безцеремонно я мацва върху лицето на безбожника. Той подскача видимо уплашен и с намерение да побегне, но копието ухапва дясното му бедро, а алебардата затисва лявото му рамо. Жертвата разбира, че няма отърване, и се примирява. Бръснарят сапунисва не само лицето му, но и цялата му глава и врат, че и гърдите дори. Наоколо смях и подвикване. Бръснарят е в стихията си. Жертвата посяга да избърше очите си, но счупеното копие решително препречва ръката му.

— Не мърдай — предупреждава бръснарят. — Ще те порежа. Мисли му — на тоя голям бръснач ще ти стигне ли врата? — поема ножицата и гребена. Бързо подрязва косата му и оправя фризура. После, все със своята артистичност, поема бръснача, удря го три-четири пъти о парусинената лента — точило, която е завързана о масата, и на две, на три ожулва пяната от лицето му.

— Готово. Дайте го на шефа!

Отвеждат го при Нептун, вече напълно примирен. Сам, без да го кара някой, той коленичи и отправя „молещ“ поглед към бога: „Ти си кръщавай, колкото си щещ, но варела, варела...?“

Нептун се изправя от стола. Изнася двете си ръце напред и с обърнати нагоре длани подсеца бъдещия си поданик да се изправи.

— Стани, чадо мое — и полага ръка на главата му. После захлупва с двете си ръце ушите му. Притегля го към себе си и го целува по челото.

— Чадо мое, от днес нататък името ти е „Морски таралеж“. Бъди благословен от мен и запомни: ти вече си мой поданик! Ще ме слушаш

и ще изпълняваш всички мои повели! Мой представител и пълномощник е капитанът на кораба.

— Амин — кой знае как излезе от устата на новопокръстения.

Богът на морето се обръща към публиката и с трогнат до сълзи глас пита:

— Драги мои поданици, какво ще поръчате на Морски таралеж да изпълни пред вас?

От палубата се чува глас:

— Да целуне лявото бедро на Нептуница.

— От вътрешната страна — уточнява друг глас.

Нептун, видимо смаян, се мръщи, а богинята прави лице на засрамена, но не чака покана. Повдига рокличката си още по-високо и отмества крак, подчертавайки с това островърхото си мъжко коляно. Морски таралеж е също смутен и засрамен, но остриетата на копията скоро го поставят на колене пред Нептуница и той ще, не ще, целува от вътрешната страна бедрото на набедения за жена на морския цар трети помощник-капитан. Нептун му прави знак да стане.

— Сега, чадо мое, след като изпълни желанието на благоверните ми поданици, кажи какво им обещаващ за днес?

— Една бутилка карловско.

— Малко е — провикват се гласове.

Новопокръстеният, вече съвзел се от целувката, възразява:

— Стига ви толкова.

Оръженосците насочват копията си заплашително:

— Малко е, ти казват хората!

— Добре, две да са!

— Ха така — приключва спора Нептун и като се обръща към новопокръстения, добавя: — Остави ги тия дяволи. Те срам нямат, а уж са мои благоверни поданици! Ти сега, чадо мое, иди да се провреш през кръга на избавлението за здраве и през варела за новата вяра. Готово. Какво гледате? Водете го при кръга на избавлението. Нека там остави всичките си досегашни грехове зад себе си.

Кръгът на избавлението бе обикновен спасителен корков пояс, обшит с парусина, боядисан на кръст с бяла и червена боя и с надпис на латински отгоре — м/к „Васил Друмев“, а отдолу — „Варна“. Сега този пояс, откачен преди час от постоянното му място, бе затиснат на палубата, изправен между две баки, пълни с боя, още неразпечатани.

Пред този кръг застана Морският таралеж. Постоя прав, изпъна се, пое въздух, пречупи се надве, изпъна ръце напред като за предплувен състезателен скок и за почуда на присъстващите неусетно се провря през кръга.

Почти същото се случи и при варела, който лежеше на палубата, зейнал с двата си отвора срещу новопокръстения. Новакът легна по лице към предния му отвор. Вкара ръцете си в отвора и с движение на стъпалата си вкара тяло във варела. Ръцете и главата му се показаха от другата страна. Той преплете крака и завъртя варела заедно със себе си на 180 градуса и с лакти, опрени на палубата, и свити крака, повдигна варела и тялото си над палубата. Натисна с ръце ръба на варела и... готово! От смайване никой не се сети да изръкопляска. Сега пред Морския таралеж оставаше само басейнът. Но уви, явно в залисията си около варела и пояса той бе забравил за водометната струя, затова когато вече приближаваше и мечтаеше за топлата океанска вода в басейна, морските дяволи го издебнаха отзад и го удариха с водната струя направо в тила. Той политна от изненада, но не падна. Направи голям скок, още един и се преметна в спасителния басейн. На зяпачите не оставаше нищо друго, освен да аплодират.

— Дайте следващия! — окрилен от първия си успех изрева Нептун.

Главният паж загледа в списъка.

— И тоя е Александър. Второто му име е нечетливо.

— Няма значение. Ще го кръстим с друго име и ще го накараме да забрави досегашните си имена. Водете го при доктора.

Сашо е за пръв път на кораб, и то не какъв да е, а океански. Родил се бе в съвременно, „модерно“ семейство. И като така е едно дете на майка и татко, на баби и лели. Расте си детето безгрижно. На училище не му се ходи, но ходи. Повече животът го тегли навън, към лудории, и то невинаги безобидни. Изкарва „тежко“, според него и майка му, военната си служба. Не бърза и на някаква работа да се хване. Затова пък майка му, която по него време най-последно е успяла да се нареди за касиерка на дамски фризьорски салон, си има грижата. Там, в салона, постоянно се приказва за хвалбите на моряшките жени:

— Моят ми донесе толкова чудни неща! Вижте само каква брошка имам...

— А пък моят ми пише чак от Сингапур. Купил ми много интересни неща, но не ги споменава. Заради митницата ще да е...

И така всеки ден. От друга страна, Сашов другар постъпва на корабите. И майката без колебание избира работа на сина си. Наистина неговият другар се губи дълго, но като си дойде, все ще донесе нещо, което си струва. Според Сашо — за да се изфука (казва го така, защото изгаря от завист), а според майка му — защото има добра, доходна професия. И решава и тя, както много други жени (нека си спомним само за жената на главния корабен механик, със специалност инженер по студена обработка на металите) да го качи на кораб. Но на какъв? Синът ѝ няма никаква правоспособност. Но за нея това не е препятствие. Тя дори и не мисли той да се върже за цял живот в морето. В крайна сметка Сашо дойде при нас като трети камериер.

Отначало не се държеше лошо и работата си гледаше задоволително. Но след като се поопозна с морето, кораба и хората около него, започна да се заяжда: „Аз съм нещо, вие сте нищо“ с една дума. Може би и заради това организаторите на тържеството му бяха подготвили по-трудно влизане в преизподнята.

— Сашо, ела насам. Ела да те почувам — мъчи се докторът да се нагоди по езика на Сашо. Докторът от своя страна е за пръв път асистиращ кръщелното тайнство на Нептун и вече се е поокопитил от първоначалното си притеснение. Сега и той бе решил да премине в настъпление. На Сашо хич не му се отива при тоя „прозаик“, но ония, тримата с копията, само това чакат. Ръцете ги сърбят за мушкане. Докторът поема Сашо:

— Съблечи си фланелката и шортите! Добре, че си по гащета — взема слушалката и припряно чака Сашо да се съблече, но Сашо още не е осъзнал положението си и се опитва да прави мурафети. Бавно, едва-едва си сваля дрехите. Накрая копиеносците го посъвземат с копията си.

— Е, добре си дошъл. Дишай!... Не дишай!... Кашляй!... — и налага ту тук, ту там водната решетка по гърдите, по корема, че и по бедрата на Сашо. На него му е прекипяло и без това, но няма накъде. — Обърни се сега! — и пак: — Дишай!... Не дишай! — Докторът лепи и отлепя решетката по гърба и по кръста и от време на време почуква прекалено дълго по ребрата му.

— Добре, добре изглеждаш. Сега коленичи и опри лакти на земята — пациентът го гледа злобно, но като вижда копието до ребрата си, кляка. Докторът лепи и отлепва решетката ту на едната, ту на другата дебела част от долния пояс на Сашо. Публиката започва весело да се кикоти. Пациентът се окопитва и засрамен скача. След кратко колебание посяга, дали на шега или наистина, с юмрук към доктора. Но бдителното око на копиеносците веднага реагира — нападащата ръка отхвърква встрани, а Сашо едва се задържа прав.

— Не, не така, безбожнико! Марш при бръснаря!

Смигвам на доктора: „Не прекалявай!“.

Бръснарят — сякаш цвете немирисано. Пак с подчертан реверанс посреща новия си клиент. Забърсва демонстративно стола с ръка и го настанява, все едно, че ще го снима. Среса и подстрига косата му. Разбърка сапунената каша с баданарката и пак по същия начин... насапунисване. Дълго го бърсна с големия дървен бръснач. Сапуниса го отново. Остърга старателно пак пяната от лицето му. Изтри бавно и внимателно бръснача. Понаведе се да го постави на масата, вдигна бързо кофата и я ливна по главата на Сашо. Фокусът му се видя навярно малък, защото погледна демонстративно в кофата, позавъртя я да види колко сапунка има още и я захлупи на главата на клиента си.

Струйки пяна потекоха по лицето, врата и гърдите на Сашо. Той остана поразен от изненадата. Едва се съвзе. Отхлупи кофата от главата си, избърса очите си с длан и се обърна. Вместо бръснаря зад него се бяха настанили пак тези омразни зверове. Той се изправи. Погледът му падна върху смеещите се зяпачи, видя сред тях бръснаря и литна към него. Но един от копиеносците с плонж го хвана за крака. Двамата се затъркаляха. Върху тях се метнаха и другите двама копиеносци. Изправиха го, стиснали здраво ръцете му.

— Стой сега мирно. Почини си. След малко ще те водим при шефа. Не виждаш ли? Напразно се бунтуваш, драги.

— Хей, вие там, какво още се губите с тоя вагабонтин?

— Чуваш ли го? Хайде, че имаме още много работа, а и масата с банкета е готова.

Поведоха го към Нептун, вече напълно усмирен. Сашо отпред, а вляво, вдясно и отзад копиеносците. Първият паж тръгна срещу тях. Пресрещна ги, наведе се и прошепна на Сашо:

— Много е сърдит! Не забравяй да целунеш ръка на господаря!

По успокоеното лице на Сашо личи обаче, че не му „пука“. Господар! Голяма работа! Ще видим кой е господар! Той се клатушка от крак на крак, показвайки, че хич не му е до крещаване, но пречупеното копие го боцва отзад по плешката и той, ще, не ще, застава пред бога.

— Коленичи и застани чинно, какво си се свлякъл? Я се погледни, какъв мъжага си. Това е бог, Нептун.

Сашо още се двоуми, но бодежът в плешката продължава да му въздейства.

— На колене! — командва първият оръженосец.

Сашо и сега демонстративно не бърза. Тогава алебардата го чукува по врата с тъпия си край. Той коленичи. Нептун му подава ръката си за целувка. Сашо я гледа с погнуса, но няма накъде — целува я. Стана истински цирк. Интересно, докъде ли ще се стигне?

— Сега се изправи, мое чадо, да те покръстя.

Сашо едва, едва става.

— Избра ли си име?

— Не съм. Майка ми го е избрала още преди да се родя.

— Добре, чадо мое, но щом си навлязъл толкова дълбоко в моето водно царство, от днес твоето име е „Октопод“. Запомни го и забрави цялото си минало!

Сашо прави гримаса и мърмори уж на себе си, но така, че да го чуят всички:

— Какво отвратително име! Баш на мене ли?

— Кажу ми сега, чадо мое, какво е твоето желание?

— Ами... искам да ме оставите насаме с доктора. Само за пет минутки. Да му покажа как се правят прегледи.

— Не се приема — гърми и се кикоти публиката. — Искаме да целуне ръка на доктора.

— Тая няма да я бъде никога!

— Ще я бъде, ще я бъде — скандират оръженосците. — Хайде, целувай или ние ще те целунем с копията си.

Октопод гледа зверски ту към доктора, ту към мъчителите си, и отстъпва. Сграбчва ръката на доктора и почти я захапва.

— А сега, за да разбереш, че аз не ти се сърдя, кажи какво искаш от мен? Каквото поискаш, това ще е!

— Искам... ама нали няма да ми се разсърдите, Ваше Величество Морско?

— Честна божа дума.

— Бих желал да ми разрешите да подаря една от нощите си на Вашата божествена съпруга.

Богът подскача вбесен от наглото желание на новопокръстения. А богинята уж е засрамена, но погледът ѝ е ласкав, насърчителен.

— Не се приема, безбожнико! — реве съвзелият се бог и мята огнени погледи ту към Сашо, ту към богинята. — Стига, аз не позволявам!

Публиката застава на негова страна:

— Не се приема!

— Благодаря ви. А ти, Октопode, сега кажи какво обещавах за банкетa?

— Нищо не обещавам.

— Давай, давай! — крещат и мятат оръжия нептуновите телохранители.

— Една тарга за всички без доктора.

— И още една, че да има и за доктора.

— Добре, от мен да мине.

Търся с очи погледа на Нептун. Интересът към церемониала вече е към упадък. Той усеща и спира въпросителен поглед. Аз правя една спирала с длан пред гърдите си отвътре навън, разтягам спиралата, свивам длан в ладийка и я „метвам“ зад борда: „Намалявай! Свивай! Побързай да си вървиш!“. Нептун леко повдига нагоре двете си длани.

— Хайде сега, чадо мое, премини през варела!

— Как през варела? А пояса, а пояса? — протестират запаянковците.

— За Октопод кръгът на избавлението още не е достъпен. Не го е заслужил.

Сашо поглежда бога на морето и, изненадан от благосклонността му, прави ироничен реверанс. Минава покрай пояса, ритва едната банка и застава пред варела. Ясно му е всичко. Не един път е слушал за тоя бездънен варел. Знае добре какво го чака. Но ще, не ще, прикляка. Навира двете си ръце, след тях главата. Пръстите на босите му крака драскат по палубата и тласкат полека тялото му през варела. Нептуновите дяволи го ръгат с копия по бутовете и яростно подвикват

„Бутай, бутай!“ Сашо бавно навлиза във варела. Най-последно ръцете му се показват. Излезе. Щеше му се да се обърне и да погледне мъчителите си, но как е възможно? Целият, от глава до пети, е измазан с лепкавата катранена кал. Тръгна към басейна. Едно копие прегради пътя му: „Не натам, не натам. Насам към банята“. Водната струя запердаши по гърба му. Той понечи да отскочи, но копия и ръце го обкръжиха. Един малък паж се сеца за бръснарската четка. Тича с нея в ръка.

— Назад! Ти не се меси. Тук нямаш работа!

Пажчето упорства. Водната струя го парва. То изтърва четката и побягна. Копиеносците, след като добре изпраха Сашо, отметнаха водната струя в морето.

— Сега вече може. Отивай направо в басейна.

Доиде ред и на помполита — оня същия, чиято приятелка тъжно го гледаше от изпитата чашка кафе с упрек, че няма още писмо. Той бе смирен човек. Всичко мина лесно. Получи и ново име, както се полага — Звездоброй. При преминаването през варела се провали, та стана нужда копиеносците да му помогнат, но кротичко — двама го потеглиха за ръцете, а други двама теглеха варела назад.

Последният номер от нептуновата атракция се падна на жена ми. Аз си знаех много добре какво ѝ е на душичката. Не постъпих много кавалерски, като не ѝ казах предварително, че много от процедурите не се отнасят за жените.

Лекарят, вместо да я прегледа, ѝ целуна ръка. После пажовете ѝ помогнаха да се изкачи по трапчето и любезно ѝ предложиха да седне на стола. Бръснарят уж ѝ среса косата с големия гребен, приличащ сто пъти повече на търмък, отколкото на гребен. Взе ножиците, подпъхна гребена под косата ѝ и символично я отряза.

Пажовете я изправиха пред Нептун. Той я прие и понечи да я представи на съпругата си. Двете богини, моята и нептуновата, за почуда и одобрение на публиката, се прегърнаха и целунаха. Това навярно трогна Нептун, защото той „мислено“ се пребори със себе си и реши да отмени обръча на избавлението и омацания с катран варел.

— Как се казвате, рабиня нептунова?

— Митра Баева.

— Та Вие да не сте от моето боже коляно, а аз да не знаех. Корона значи? От днес ще се именуваме „Кубинска морска звезда“. Да Ви е

честито и вечно новото име. Вярно ли е, че сте жена на капитана?

— Жена съм му.

— Какво обещавате на екипажа по случай кръщенето Ви?

— Не съм питала мъжа си... Все пак не може ли без него?

— Може! Даже ще е по-добре!

— Една голяма тиквена торта по капитански. Капитанът ще я направи, аз ще я поднеса.

— Браво на капитаншата — много ръкопляскания и подсмиващи се погледи към мен: „И той ще да е под чехъл“.

Нептун се сбогува. Пожела ни „попътен вятър“ и „щастливо плаване и още по-щастливо завръщане в родината“. Направи две-три стъпки. Изкачи се на комингса, ограждащ басейна. Стъпи върху него, обърна се към раята си, повдигна божествени ръце към слънцето и каза:

— Мили мои поданици, благодаря за радостта и щастието, които ми доставихте да ви видя толкова добри, толкова послушни и толкова единни. Прощавайте и по-често ме споменавайте, че и моята не е лека. Сбогом!

Той разпери встрани ръце, политна назад и както беше с божествените си одежди и изчезна в бездънните води... на плувния басейн.

Посещението на Нептун, бога на всички морета и океани, завърши с обеден банкет. На банкета присъства и бившият морски бог, в лицето на корабния домакин Васил Николов.

СКЪРЦА, СКЪРЦА, ЗАХЪРКА И ЗАГЛЪХНА

Още първите дни откак бях поел командването на м/к „Васил Друмев“, един следобед в Средиземно море, както обикновено, се разхождах по цялата палуба. Забелязах на десния фалшборд, че два от фалшбордните листове някога са били скъсани и впоследствие съединени с помощта на планки и нитове. Преминах и на левия борд. Внимателно огледах фалшборда и тук. На съответното място и тук имаше две кръпки. Това силно ме заинтригува. „Значи, мисля си аз, това не са случайни скъсвания. Не може да е от външни, извънкорабни причини“. Погледнах нагоре и огледах долната стена — тавана на лодъчната палуба. На две от носеците я греди също имаше скъсвания и закърпвания. Преминах отново на десния борд. И тук лодъчната палуба бе претърпяла две скъсвания и закърпвания. Тогава?... Тогава да прощават другарите от „Тексим“. Известно е, че преди това „Васил Друмев“ беше тексимски кораб и сега ми стана ясно защо някогашните му собственици го бяха продали толкова евтино на „Тексим“. Явно беше, че „Васил Друмев“ е с някаква конструктивна грешка. Аз започнах да се „ослушвам“.

След десетина дни, вече към Канарските острови, при нормално мъртво вълнение, подтикван от това „ослушване“, аз слязох в машината. Ослушвах се през цялото време, като се спирах при отделните механизми. Нямах нищо подозрително. Накрая, вече на излизане, минах по средната скара, покрай работния горивен танк и чух поскърцване, което сякаш беше в синхрон с надлъжното полюляване на кораба. Явно беше, че нещо, ако не е случайно, води към скъсване.

Споделих мнението си с главния, студенообработващия металите механик. Но видимо откритието не можа да навлезе в съзнанието му. На другия ден аз, той и вторият механик Безженаров — сериозен, умен и разбиращ работата си 28 — 29-годишен мъж, слязохме отново в машината. След като нищо не открихме, освен вчерашното скърцане, аз предложих да повторим огледа с по една пила, на която единият край се захваща със зъби, а другият се опира по корпуса, по ребрата на

кораба и други подобни. Този прием бях научил от практиката си на миноносците. Резултат и сега не се получи. Заживяхме със скърцането, но аз все си имах едно на ум.

Вторият ни продължителен рейс бе през 1970 година до Калкута и обратно през нос Добра Надежда. На връщане взехме пълен товар желязна руда от Калкута и от Кокинада за Бургас. Известно е, че корабите се късат на две части най-вече, когато са натоварени с руда, рудни концентрати и други тежки насипни товари. Тоя товар ме накара да заследя скърцането още по-отблизо, а в същото време трябваше да крия опасенията си от екипажа по понятни причини. Покрай нос Добра Надежда попаднахме на голямо мъртво вълнение, точно такова, каквото никак не ни трябваше. Корабът се люлееше бързо, а скърцането сякаш премина на „форте“, но старият „Васил Друмев“, инвалид по рождение, издържа на напъна на океана.

От Бургас, вече през зимата и при ледова обстановка в Азовско море, отидохме в Жданов. Тук натоварихме „разно“, но предимно бетонно желязо на кангали (катанка) в хамбарите и на предната горна палуба — 2400 тона железопътни релси, дълги по 32 метра. При едно такова разпределение на товара корабът надлъжно бе поставен в не съвсем нормално статично напрежение.

Тръгнахме. Поради главоболията по товаренето в Жданов и по време на пътуването през замръзналото и покрито с дебели ледове Азовско море не бях спал три–четири нощи. Вече бяхме по средата на Азовско море, и то с пилот на кораба. Цялото море бе покрито с дебели ледени блокове, плътно сбити от вятъра и течението един в друг. Със зор си пробивахме път между тях. Едва пъплим. Корабът, движейки се пред тях, често се налага да отблъсква блокове с по 2 — 3 декара площ, че и повече. След обед навлязохме в район с тук–там пропукал лед. Започнаха да се появяват на отделни места и тесни 3 — 5 метрови начупени канали. При тази обстановка реших да си дам час–два почивка, още повече, че през нощта ни предстоеше да минем през Керченския канал, където капитанът на кораба по устав е длъжен да бъде на мостика. Инструктирах вахтения трети помощник да следи и

избира път между ледените блокове и ако няма възможност за това, в никакъв случай да не се врязва в леда с пълен ход.

Не бяха се минали и тридесет минути, откакто бях заспал, и силно раздрусване на кораба ме събуди. Скочих веднага. Оказа се, че вахтеният помощник–капитан не се бе вслушал в моите указания и с „пълен ход“ бе врязал кораба в голям насрещен леден блок. От удара корабът бе направил няколко силни вибрации, вследствие на което порцелановата настилка в кухненския блок се бе разкъртила. Наредих бързо да се огледат хамбарите и баластните танкове за евентуална поява на теч в тях. Нямаше. Нямаше теч и в машината.

„Старецът“ и този път излезе победител и невредим.

Във Варна пристигнахме през нощта в много гъста мъгла и при голямо мъртво вълнение. Заставахме в аванпорта и зачакахме да се освободи място за разтоварване в пристанището. От своя страна мъглата и вълнението не бързаха да си отиват. Стоим, чакаме, а корабът се люлее и скърца. Никаква промяна около нас, с изключение на това, че корабът на третия ден, вместо да скърца, започна да хърка. На петия ден хъркането спря.

Каквото имаше да се къса, вече се бе скъсало, а ако беше станало непоправимото, старите моряци щяха да кажат: „Добрите стари кораби си избират място за умиране, където екипажите им лесно ги напущат“.

По повод спирането на хъркането настоях, без резултат, разбира се, да бъда поставен незабавно на кея. По-късно, когато вече бяхме застанали на кея, поисках комисия за преглед на кораба. Спецовете от параходството косвено ми се изсмяха:

— Каква комисия? Никакъв преглед. Та има ли по-голям специалист от Вас? Нали бяхте дори заместник-генерален директор на КОРБСО?

— Благодаря за комплимента. Прави сте. И именно за това искам компетентна комисия за компетентен преглед. Или комисия още днес, или от тук отивам направо при началника на корабоплавателната инспекция.

Те мълчат. Аз излязох. Настигнаха ме чак на улицата.

Дойде комисията. Резултатът от прегледа — седем ребра и два стрингерса скъсани в зоната на горивния танк. Това стана добре, но ние вече приключвахме товаренето за Хайфон. Спецовете предложиха ремонтът да стане в аванпорта — на котва, защото корабното място, на

което бяхме застанали, трябвало да се освободи. Излязох на котва, но решително се противопоставих ремонтът да бъде извършен навън от басейна на пристанището. И наистина, каква заварка ще правим на рейда при такова вълнение. Самото скъсване показваше какво разтягане изпитва целият корпус, а сега заварка, и то в централната част на кораба!

Чакахме нови 22 дни, докато се освободи място в пристанището. Ремонтът бе извършен само за половин ден. Всичко — материали и машини — бе предварително подготвено и донесено на кораба.

Същия ден отплавахме за Хайфон с 9500 тона разен товар. Най-отгоре бяхме натоварили 5000 тона брашно в чували, под него разни сандъци, дошли от Полша, от Чехословакия, че и стари, нарязани автомобилни гуми от Румъния. Виетнам водеше война на живот и смърт. Ние му помагахме, колкото можехме.

ОТ ЛИСАБОН ДО ХАМБУРГ В НЕПРОГЛЕДНАТА МЪГЛА. НОВИЯТ СТАРПОМ (1967 Г.)

В Лисабон пристигнахме с пълен товар, от който само 200 тона разنو бяха за там. Поради лошо време пилотът не можа да ни посрещне на пилотното място пред северния бряг на залива срещу устието на река Тахо. Зачакахме, без да отдаваме котва. Престояхме на дрейф повече от два часа. После, след радиограма от пристанището, без пилот поехме за влизане в устието на Тахо. Там ни чакаше пилот. В Лисабон разтоварихме двестата тона и на тяхно място натоварихме 150 тона корк на бали. И сега ни предстоеше, макар и по тъмно, да преминем през залива по определен път без пилот и при силно вълнение, но това не ни плашеше. Не ни беше за пръв път.

Още преди да завием покрай нос Рокка, нагазихме в гъста мъгла и непрогледна нощ. Навигационната сводка за времето съобщаваше за гъста мъгла по цялото северно крайбрежие на Пиренейския полуостров. Минахме покрай архипелага на Берлинга на пет мили от него, вместо обичайните две, без да го видим. Новата сводка, вече и за Бискайския залив, даваше гъста мъгла и голяма мъртва вълна, седем–осем бала, идваща от северозапад, която се пресичаше с друга, също голяма мъртва вълна, идваща от североизток. Тези две вълни, особено тяхното пресичане, хич не ни харесваха. Но нашата „Софийка“, нали не знае какво я чака, върви ли, върви в мъглата. Минахме и фара на Финистер и, макар и да беше през деня, също не го видяхме. Легнахме на прословутия норд–ост курс 380 за пресичане на Бискайя по „железния път“.

Времето минава бавно, скучно и поради мъглата неприятно. Вече трябва да сме някъде към средата на Бискайския път. От време на време, на час–два срещаме кораби, видими само в екрана на радара — малки, продълговати светлосиви телца, сякаш амеби, гледани под микроскоп. Страхувахме се да не се спречкаме с такова малко, едва забележимо нещо, но бяхме и радостни, доволни. Все пак щом ни пресрещат, щом някое бавно ни задминава или ние го задминем, значи сме добре — на курса сме.

На третия ден мъглата се поразреди. Хоризонтът, макар и мъглив, се отдалечи на три–четири мили. Вляво, на миля от нас минахме покрай голям кораб. В радара го видяхме от по-рано и дълго се чудихме що за кораб ще да е, още повече, че беше на неустановен курс. Не беше на насрещен курс, но не се и отдалечаваше. Наближихме го. Беше японски танкер с товароподемност поне над 150 000 тона. Съвсем празен. При преминаване на голяма вълна под кърмата му двата му винта излизаха над водата. Лопатите им се въртяха, сякаш бяха пропелери на самолет. Какви ли вибрации изпитваха корабът и хората му при всяко излизане на тези 8 — 10 метрови винтове! Дали беше излязъл на пробни изпитания? Не разбрахме загадката. Така и го отминахме — с винтовете му ту във водата, ту над нея, във въздуха.

Новонастъпилата нощ и мъглата се сляха в едно. Пресичащите се мъртви вълни непрестанно се бореха една с друга, подчинявайки се на закона за интерференцията. Корабът се мяташе сред вълните като празна бутилка, хвърлена в морето. Ту застане за миг успокоен в някоя водна падина, ту се замята наляво и надясно. Понякога се изправяше като козел, за да забие следващия миг носа си в появилата се пред него яма, вдигайки високо кърмата си. Но най-страшното и непоносимо бе, когато две интерферирали вълни, пресрещайки се една над друга, мятаха на общия си гръб кораба на петнадесетина метра височина и го запокитваха в зиналата около тях пропаст. Колкото и да си безстрашен, не може да не ти спре дъхът. После вдигаш ръце и си казваш: „Досега не стана нищо, дано и оттук нататък не стане“.

От мятане и от безсъние хората са като пияни, смазани от умора. Морето не те „лови“, но чувстваш една коварна непоносима болка да смуче вратните ти жили, смуче и дърпа и последната капка от волята ти за живот.

По изчисление трябваше да приближаваме горния край на Бискайския залив. Английският радар, макар че на няколко пъти го спирахме за почивка, сега сякаш бе решил веднъж завинаги да си почине. Пуснахме съветския — никакъв бряг. Спряхме го, че той пък бе твърде остарял.

След закуска заварих на редовна вахта третия помощник–капитан Петко Русинов, изправен пред прикования към стената на навигационната ехолот. Гледа широката един–два сантиметра линия, изписана от огнения писец. После излиза навън да огледа, доколкото е

възможно, има ли нещо в мъглата и пак пред писеца. А обгорената ивица върви вертикално и мери ли, мери — 72 метра. Мина час. Петко се е втренчил в ехолота и продължава внимателно да се визира и занимава с ехолота и ето, че вече започва да ругае тези 72 метра. Ругае ги, защото се надява да получи промяна на дъното и, сверявайки я с картата, да може определи, макар и приблизително, мястото на кораба. Най-после аз се намесвам:

— Стига си цъкал с тоя ехолот. Не виждаш ли, че под нас и около нас е тепсия. Нищо няма да ти даде.

— Нищо, другарю капитан. Ленти имаме много. Нека си цъка, нека се върти.

— Добре, твоя работа. Може пък мишката да роди планина.

Късно следобед трябваше вече да сме в Ламанша. Към 16 часа в екрана на стария радар, който работеше от час, далече напред и вдясно се откриха няколко едва забележими петънца. Също като тия, които понякога се явяват по няколко на фона на синьото небе — сиво-бели, пухкави, едно до друго, почти невидими. С труд ги разпознахме. Най-голямото сигурно беше Уесан. Така и излезе. Бяхме закъснели спрямо счислимото място с петдесетина минути. Нищо нещо. Малка корекция на курса и навлизаме в Ламанша. В мъглата, де уловили някой бряг, де напипали със стария радар (новият продължаваше да стачкува, въпреки усилията на елтехника да го съживи) някоя шамандура, плаващ фар или част от бряг, преминахме Ламанша. Навлязохме в Северно немско море. Големите пресичащи се вълни бяха отдавна забравени. Остана само североизточната вълна, подхранвана от силен щурмови студен вятър и мокра сива мъгла.

Сега, драги читатели, докато дойде ред да разкажа по-нататък за нашата съвременна одисея, ще си позволя да привлека вниманието ви към две малки отклонения. Първото от битов характер, второто от навигационен.

За първото: Мисля, че вече споменах, че старпом беше оня симпатичен другар с ангелското име. Трябва още да кажа, че по това време старши помощниците на капитана в параходството бяха „кисат“ — не достигаха. Така че аз неочаквано се бях оказал без старши помощник. От отдел кадри, вместо да ми назначат помощник, повдигнаха рамене: „Така е, какво да се прави, няма“. Но без старши помощник може ли? Първо на първо, корабоплавателната инспекция

няма да пусне кораба в рейс, а и капитанът и екипажът какво ще правят без старпом? Затова, така и така бях дошъл в София по своя лична работа, натиснах корабоплавателната инспекция да издадат на въпросния досегашен втори помощник временно удостоверение за правоспособност, валидно докато се яви на изпит. Отказаха ми, и то с право, въпреки че аз много добре знаех, че такива неща стават зад гърба ми още докато бях на работа в управлението на водния транспорт и отговарях за работата на инспекцията по корабоплаването. Тъй като сега на мен ми бе нужен старши помощник, реших да опитам по „кривия“ път.

— Не разрешавате! Тогава дайте ми един празен лист! — дадох ми учудени. Започнах да пиша, но така, че и те да могат да надзъртат. Пиших молба до министъра на транспорта Кубадински, и то не на лъжа.

— Моля сега и за един плик, че не е удобно да го поднасям съвсем открито. — Те се поуплашиха, но плик ми дадох. Адресирах плика и го сложих в джоба си. Това хвана дикиш, но не пред Кубадински, а пред тях.

— Добре, ще издадем удостоверение, но на Ваша отговорност и на Ваше главоболие. — Те добре познаваха моя кандидат. Взех разрешението, благодарих и се сбогувах доволен.

И сега на кораба този старпом „делеше“ несгоди и грижи почти наравно с мен по воденето и управлението на кораба.

Дотук всичко хубаво, но той беше веселяк. Обичаше както интимни, в малък кръг, така и шумни компании. Още на втория ден след тръгването ни от Лисабон научих, че на кораба са внесени без мое разрешение три дамаджани от по пет–осем литра хубаво португалско вино — по една за старши помощника и, по негово настояване, за готвача и старши камериера. Така че аз трябваше да помисля какво да направя. Не предприех нищо. Нищо не реших, защото освен старпома другите не бяха се проявявали като любители на чашката, и освен това до Хамбург ни предстояха пет–шест дни преход. Излизаше, че средно на ден се падат три–четири литра вино, от което, така или иначе, ще позакачат и други членове на екипажа. Сметката ми обаче, като човек непиец, излезе крива.

За второто, навигационното отклонение: Морският път в Северно Немско море от протока Ламанш до устието на Елба, който

минаваше навътре в морето покрай европейския бряг по редица причини — за избягване на сблъсквания или засядане, и главно поради честите и продължителни в този район мъгли и усилен трафик — бе маркиран с плаващи светещи шамандури, всяка със своя светлинна характеристика за нощно опознаване и свой пореден номер за дневно опознаване, написан с големи бели цифри върху шамандурата. И двете опознавателни характеристики са отбелязани на пътевата карта до самия символичен знак за изобразяване на шамандурите. Шамандурите бяха разположени една от друга на по пет-шест мили. Всеки кораб, движещ се по така очертаня път, трябваше да минава последователно покрай всяка шамандура на разстояние не повече от две мили. Така че корабите, които се разминаваха покрай шамандурите, се движеха по правилото на автомобилния транспорт — ляв борд с ляв борд.

Времето продължаваше да си е все същото, точно такава, каквото на нас не ни трябваше. Всички бяхме изморени, но работата си е работа, на кораба „лабаво“ няма. Към 22.30 оставих третия помощник Петко Русинов за малко сам на мостика. Той бе много умно и будно момче и си знаеше работата много добре. Но сега, в тая обстановка, първа в практиката му, гледах да не го оставям сам на вахта. Отново се качих на мостика към 00.10 часа. Тук заварих двамата младши помощници. Смяната на двамата бе станала, както винаги, навреме и точно по предписанията на правилника. Напуснах мостика към 00.30 часа.

Павел, вторият помощник, беше безупречен. Бях сигурен, че няма да се заплете в никаква ситуация. Отново излязох на мостика в 04.15 часа. Там ги заварих, за мое учудване, пак двамата, Петко и Павел. Би трябвало вахтата от 04.00 часа да поеме старшият помощник, а него го нямаше.

— Къде е старпомът? Направихте ли смяната?

— Ами, той позакъснява.

— Как така къснява? Защо не сте го събудили навреме?

— Будихме го, но нещо му има. Дори не можахме да го събудим.

Най-после изплюха камъчето. Отидох аз сърдит да го вдигна старпома. Цялата му кабина дъхтеше на алкохол. Не успях да го събудя. Щипах го силно, но не. Поръмжи, поръмжи, прави опит да се съвземе, но не успява. Оставих втория помощник-капитан да

продължи вахтата си с мен. Към 05.00 идва старпомът, едва се държи на краката си. То и вълнението му помага, но и той залита. Изгоних го. Да отиде да си отспи. След половин час идва наново. До разсъмване оставах още два часа и половина. Освободих втория, а аз останах с „махмурлията“. Полегнах на кушетката в навигационната, но едното ми ухо бе нащрек — следях какво става на мостика.

По едно време чух тревожното, но и позаплетено „Ляво на борд!“. Добре, може да му се е сторило, че се е отдалечил повечко от шамандурата надясно. Но съотчикът на жирокомпасната тохтерна картушка продължава да премята градусите наляво. Тъкмо да скоча, от мостика последва „Дясно на борд!“. Съотчикът потрака, потрака, и спря. Ново „Ляво на борд!“. Почаках да последва „Тъй дръж!“. Нищо подобно. Скочих и... направо на лявото крило. Старши помощникът беше пропуснал поредната шамандура от дясната си страна. И тъкмо изправил курса, но още в забраненото поле, вижда насрещен кораб от дясната си страна. Старпомът завива наляво. Насрещният кораб минава зад кърмата на „София“ на не повече от петнадесетина метра. Тука аз го заварих. Вдясно от нас налиташе следващият кораб. Бързо извъртях кораба на дясно, но това не бе достатъчно. Добре, че и насрещният кораб си знаеше работата. Веднага избяга с „Дясно на борд!“.

Така ми се полагаше, щом съм роден да правя добро на тоя, който не заслужава. Вятърът стихна, но мъглата се сгъсти съвсем. Аз следя шамандурите в екрана на радара и питам боцмана, когото съм поставил на бака с един моряк:

— Виждаш ли огъня на шамандурата пред вас? Ако го виждаш, кажи ми как свети — питам аз по парлангото.

— Не го виждам, нищо не се вижда.

— Но аз виждам шамандурата на стотина метра пред вас. Гледайте, трябва да мине покрай левия борд.

Мина, но номера ѝ не отчетохме. Точно когато снопът на ретиерната лампа падна върху нея, вълната я извъртя и закри номера ѝ. Същото стана и с втората и третата шамандура. След няколко шамандури предстоеше да „чупим“ курса и пак по шамандурите. Радарът угасна. Предупредих машината и застанах на котва. Обявих вахта при „котва на вода“. Денят е по-мъдър от нощта. Пък може най-после и мъглата да се разсее.

Заспал съм дълбоко. Над мен изсвирва проговорната тръба:

— Другарю капитан, елтехникът оправи радара.

— Тръгваме. Предупредете машината и хората за вдигане на котвата — облякох се бързо и излязох на мостика. Мъглата, гъста, мокра и студена, ме наежи. — На бака — прогърмява гласът ми прегракнал.

— Ес, на бака.

— Вира котвата! — и пак поехме в мъглата.

Повредата на радара тоя път беше чисто електротехническа. Електротехникът, оня, с когото преди година се бихме с франковите полицаи в Алжежирас в Испания, в съня си чува, че машината спира, и, без да го кара някой или да му заповядва, става, облича се, излиза на мостика и пита:

— Защо спря машината?

— Радарът спря и капитанът застана на котва.

— Ще я видя аз тая работа — облича той ватенката си, попреглежда отвътре стария радар, взима един-два ключа, чук и отвертка и със своите сто и няколко килограма поема по мятащата се насам-натам мачта. — Хей, долу на мостика, няма ли кой да ми светне? — проследява проводника — в изправност. Отваря капачката на елмоторчето, която покрива четкодържателя. Две от четките са протрити докрай — вместо въглерод на бронзовите пръстени лежат два бронзови края на четкодържателите. Няма как, ще трябва да се демонтира моторчето. Поисква да му подадат парче фалина. Завързва моторчето и го спуска в ръцете на рулевия, който сега е на вахта при или по-точно под елтехника. Отнася моторчето в машината, приспособява стари, износени и изоставени от друг мотор четки и... пак на мачтата. Моторчето е отново на мястото си. Поснишава се да не го „чукне“ антената по главата и казва:

— Нека някой включи, но само антената на радара... Готово, може да включите и радара.

Ето какво представлява един истински моряк. Никой нито го бе будил, нито го бе пратил на мачтата да се мята в мъглата.

Подкарахме отново кораба по шамандурите. Изгрываше нов, мътен, мъглив северен ден.

От петнадесетина години този „шамандурен“ път е реконструиран. Вместо в една, шамандурите сега са наредени в две

върволицы, отстоящи една от друга на три мили. Корабите вървят един срещу друг покрай тях от вътрешната страна на морската „корабострада“.

ЖЪЛТАТА ШАМАНДУРА, ДО КОЯТО ЛЕЖАХМЕ

Най-сетне по радара напипахме плаващия фар Елба—едно. На екрана на радара се наброяват над двадесет кораба. Кой от тях е нашият пилотен кораб? Всъщност пилотните кораби са два. Единият дава пилоти на пристигащите кораби, другият прибира пилотите от заминаващите кораби. След време, когато пилотните „кошници“ се напълнят и съответно изпразнят, корабите сменят ролите и местата си. Докато чакаме и гадаем, вдясно от нас по мегафон се чува глас:

— За пилот ли чакате?

— Да. За Хамбург.

Още разговорът не завършил, чуваме пилотната лодка да пляска, пусната във водата. Забръмча и моторчето ѝ. Ето я и нея. Зави под кърмата ни и се залепи за току—що спуснатия щормтрап. Свали пилота и веднага, описвайки нова дъга, отплава. Аз ѝ подсвирнах и с широк размах на ръката си показах на моряците ѝ да се върнат: „Застанете отново на трапа“. Те, нали са немци, без колебание отправиха лодката си към трапа. По вацмана им изпратих два картона цигари „Честърфийлд“ и по една кутия сушени фурми. Вацманът им ги подхвърли в лодката, те сръчно ги уловиха, махнаха ръка за благодарност и... дим да ги няма, че и тях днес ги чакаше напрегната работа...

По него време аз, като капитан на м/к „София“, а и по-късно, до края на службата си, избягвах да взимам пилоти там, където ползването на пилот не беше задължително. Това правех по няколко причини. Основната беше, че аз можех да мина и без тях, което в много случаи ми доставяше и удоволствие. Втората причина бе, че икономисвах за параходството пилотните такси, плащането на които ставаше в чужда валута. Третата причина бе избягване на излишно главоболие, мое и на екипажа, изразено в спиране на кораба за изключване и слизане на пилота.

Към другите пилоти, където пилотажът беше задължителен, имах четири, често преливащи се едно в друго, отношения:

- на по-слабите се намесвах в работата, но деликатно — да се учат, а не да ги смущавам;
- добрите оставях сами да маневрират;
- плахите, неуверените просто ми доставяха удоволствие, разсмиваха ме;
- на самоуверените също не се месех, но те ме караха вътрешно да се ядосвам; кой знае защо, ги оприличавах на млади петлета.

Аз знаех и едните, и другите, усещах ги просто — всички бяха безопасни. Никога нямаше да оставя кораба при маневра в критично положение. По-старите, чужди пилоти неведнъж са ми казвали:

— Изглежда, че Вие сте били на работа и като пилот — и те не грешаха.

Вацманът изведе пилота на мостика — шестдесет и пет годишен старик. Той се поогледа наоколо, спря поглед на английския радар и каза:

— Пуснете радара.

— Този не работи.

— А кой?

— Ето този.

— Този сандък?

— Да, този.

— Този сандък, капитан — и направи с ръце жест, като че го е понесъл, изви се и замахна към отворената към борда врата, сякаш го хвърля в морето. — Този сандък го хвърлете направо във водата.

— С този „сандък“, лоцман, аз дойдох в непрогледна мъгла от Лисабон до тук.

Пилотът ме изгледа учудено: „Да вярвам ли или не на тоя капитан?“

— А тоя — продължавам аз, като соча с пръст към английския, — още първия ден капитулира.

Пилотът се въртя на мостика, пухтя и най-после се съгласи.

— Добре, вдигайте котва!

Жена ми, която и по-рано бе пътувала на няколко пъти с мен и беше „поразбрала“ това-онова, много се притесняваше, когато аз се

откажех от пилот. Дори ме упрекуваше защо рискувам, защо не си пазя здравето. Напомняше ми, че съм с един бърбек, и какво ли още не.

Та... сега на въпроса. Вече сме на половината път в реката, в един участък, където, освен светлинните навигационни знаци няма никаква друга светлина. Моят „старик“ ходи по мостика, напява си нещо, спира се и току ме запитва: „Какво исках да Ви кажа, капитан?“. И така назад–напред, подсвиркване и пак: „Какво исках да Ви кажа, капитан?“. Не узнах какво е искал да ми каже, но мене ме хвана страх: „Този старец не само е пред пенсия, но вече е и пред атеросклероза“.

Радистът ми подава радиограма:

„Мястото ви още не е свободно. Застанете на котва.
Утре в 08.00 продължете!“.

Съобщавам съдържанието ѝ на пилота. Той чете, препрочита и дава „Дясно на борд!“. Течението в момента беше откъм морето. След поворота последва „Отдай котва!“, но веригата спря да изтича. Пилотът:

— Лашка, лашка!

Боцманът съобщава:

— Веригата свободна, но не изтича.

Пилотът продължава да нервничи, а аз казвам на старпома:

— Бързо направете справка и ми кажете след колко време ще започне отливът на мястото, където сме сега — и настоявам пред пилота, че сме заседнали. Иначе как да си обясним, че веригата не изтича. Той обаче си знае своето лашка, лашка. И пак току си тананика. Свих една топка от хартия и извиках пилота на крилото. Хвърлих топката зад борда. Топката бавно заплава зад кърмата.

— Какво означава това, лоцман? Хартийката плава, а корабът седи.

Лоцманът продължава да упорства. Най-после му увря главата. Преместихме се триста метра напред. Боцманът застопори котвата. Обявих нощна вахта на котва. Пилотът ме повика в навигационната и ми каза:

— Капитан, елате да Ви покажа на картата къде бяхме. Ето тук. Това тук е жълтата шамандура, която беше до нас на траверса ни.

— Но тя не беше жълта.

— Не, не, жълта беше, само че боята ѝ е малко остаряла. Тя показва мястото, където по време на войната хвърляхме бракувани бойни припаси и самолетни бомби. Ние бяхме легнали точно върху тях.

Гледай ти, иди, че вярвай на пилотите! Слязох в кабината си. Всичко това разказах на жена си и оттогава тя веднъж завинаги престана да ми натяква защо избягвам да взимам пилоти. Това ми беше най-голямата полза от този „злополучен“ пилотаж. Като казвам това, не искам да бъда криво разбран. Не съм против тези скромни, всеотдайни на службата и призиванието си хора. В моята практика те не един път са ми помагали и са ме извеждали от непреодолими ситуации. Имал съм случаи, когато благодарение на тях, макар и косвено, са били спасявани членове от екипажа, изпаднали по една или друга причина в критично положение, и отзивчивостта на пилота ни е помагала те да бъдат навреме предоставени на бреговите медицински органи.

„В ОТСЕКА ЩЕ ВЛЯЗА САМО АЗ“

Като всеки зърновоз, и м/к „Вола“ беше с двойна бордова обшивка — външна и вътрешна. По този начин между двете обшивки се създаваше за всеки борд празно пространство, с което се постигаше необходимото намаление на обема на товарните хамбари, неотменно условие за увеличаване стабилността на всеки зърновоз.

Тези пространства конструктивно се разделяха с вертикални непроницаеми прегради на пет отделни отсека, всеки представляващ странично вертикално продължение на съответстващия му баластен танк. Между тези непроницаеми стени във всеки отсек имаше и множество други вертикални и хоризонтални плоскости, свързващи външната и вътрешна обшивки, които същевременно изпълняваха и ролята на ребра. Така обвързан, всеки отсек представляваше една многоклетъчна система. За преминаване от една клетка в друга съответните вертикални и хоризонтални прегради бяха с изрязани отвори с размери колкото човек едва да се провре през тях — за почистване, боядисване и други нужди. Така всеки отсек фактически представляваше един истински лабиринт.

Горните части на двете — лявото и дясното — палубни пространства между двойните обшивки от своя страна представляваха коридори — тунели, започващи от бака и излизащи в машинното отделение.

От левия коридор, между трети и четвърти хамбар, се отделяше напречно тунелче, което свързваше хидравличното отделение, поместено под палубата на четвъртия хамбар. В това помещение и в левия коридор се влизаше през специален люк на горната палуба. Между тунелчето и левия коридор имаше само едно тридесетсантиметрово комингсче. В долната част на лявото междупалубно пространство минаваше водоотливната система за баластните танкове. В същия тунел минаваха и тръбопроводите на хидравликата, с която отваряхме и затваряхме капаците на люковото закритие — всеки от по 120 кв.м. В десния коридор минаваха

електрическите кабели за хидравликата, за отличителните пътеви светлини, за нощното осветление и за котвения рудан.

И този път пътувахме с м/к „Вола“ от кубинското пристанище Гуябъл с пълен товар нерафинирана захар за Бургас. Два дни след отплаването ни от Гуябъл ежесутринното и ежевечерно контролно измерване на баластните танкове обезпокоително показваше наличие на вода в танк №3. Въпреки редовното сутрешно и вечерно изпомпване водата продължаваше да се събира в санинната шахта на хамбара. Беше невъзможно не само да се определи, но и да се гадае откъде и как влизаше вода. Трябваше да се влезе в отсека и там да се търси причината. А това ще рече: за да се влезе в отсека и се стигне до мястото, където е положена баластната танкова магистрала, би трябвало да се премине през целия лабиринт от странични и вертикални люкове — широки, препречващи пътя ребра и редица други препятствия, и то да стане при съвсем незадоволително проветряване през входния люк на палубата.

На четвъртия ден извиках главния механик Васил Недков, старши помощника Димитър Къдрев, втория механик и двамата боцмани. Заведох ги на палубата до входния люк на хамбар № 3. Умувахме дълго. Надойдоха и други. Накрая решихме да се влезе в отсека. Старпомът предложи и настоя той и палубният боцман да влязат. Аз, имайки пред вид, че преди няколко години една подобна ситуация бе възникнала на танкера „Ерма“, където загинаха двама и трима души едва бяха спасени, наредих елтехникът Марчо веднага да осигури електрическа безопасна лампа с достатъчна дължина на кабела и добавих:

— В отсека ще вляза само аз!

— Но Вие сте капитанът — възрази старпомът.

— Нищо. Аз съм вече на 56 години, а най-възрастният от вас няма и четиридесет. И още, ако нещо се случи, ти ще закараш кораба в Бургас. Нека там решават друг капитан ли ще назначават или тебе ще оставят. Не ще е лошо това да им го кажеш.

Отидох да си облека подходящи дрехи. След петнадесетина минути бях на мястото си, готов за влизане в отсека. На палубата не заварих старши помощника и третия механик. Попитах боцмана къде

са. Той умърлушено ми посочи входния люк. Нарушавайки заповедта ми, двамата бяха влезли в отсека.

Бавиха се дълго. Никаква връзка с тях. И тъкмо бях решил да тръгна по тях, следвайки електрическия кабел, когато една зачервена глава се показа из люка. Беше третият механик. Излезе и старпомът. Докладваха задъхани:

— Открихме. Една от тръбите на баластната система е съединена, както и другите, със специален гумен съединител. Той се пропукал и пускал вода в танка.

Успокоихме се — няма страшно. На въпроса ми защо не са ме дочакали, старпомът отговори:

— Не Ви дочакахме, защото... как щяхме да преживеем позора, като пристигнем в България и близки и приятели научат, че сме допуснали Вие, капитанът, да влезете в отсека!

На следващия ремонт в Анверс поисках да подменят с нови тази връзка и другите като нея. Нямахте гумени съединители. Тръбите свързахме на твърдо.

Има заповеди, чието изпълнение буди умиление!

ЕЛТЕХНИКЪТ МАРЧО

Пътуваме под баласт — празни — за Куба. Предстои ни да товарим нерафинирана захар от Матанзас. През нощта, 48 часа преди пристигането ни, третият механик включва по свое усмотрение, без задължителното от мостика нареждане, баластната помпа и започва изхвърлянето на баластната вода — първо от танк №1, после от танк №2 и т.н. На сутринта елтехникът Марчо се спуска в хидравличното отделение, за да провери готовността на хидравличните машини, които ще са ни необходими за отваряне на хамбарите в Матанзас. Спуска се и нагазва във вода. От къде ли би могла да дойде тая вода? Веднага уведомява мостика.

При проверката се установи, че водата е дошла от левия подпалубен тунел, в който също се оказа, че има вода, а как е влязла в тунела? Палубният боцман и дърводелецът влязоха в тунела с газов предпазен фенер. След десетина минути се зададоха откъм бака. До средата на тунела газили във вода. В останалата част нямало вода. Затварящата предната част на тунела клапа била повредена и стояла отворена. А това значеше, че при едно от големите вълнения при ровенето на кораба в морето, когато е възможно да влезе вода в коридора на бака, водата е влязла през отвора на коридора и е останала в него. Това се потвърди и от факта, че другият край на тунела се оказа запушен от изхвърляни в него кой знае откога най-различни отпадъци. При изпомпването през нощта на първите и втори баластни танкове корабът получава значителен положителен диферент и намиращата се в тунела вода тръгва към машинното отделение, но там изходът е запушен и тя, като прескача през ниското комингсче, навлиза в хидравличното помещение, залива двата елмотора и ги изважда от строя. От мостика виждам старпома Янчо да си блъска с юмруци главата и да се вайка:

— Стана тя, каквато стана! Отиде конят в реката! С какво ще отворим капаците в Матанзас? Там няма никакви подедни кранове!

Тогава Марчо, чийто глас никога преди не се чуваше, му казва:

— Стига си се вманиачавал! Ще ги отворим!

— Как? Как така ще ги отворим?

— Ще ги отворим, ти само не крякай!

За Марчо бях чувал, че като член на приемателна комисия при получаване на строени в Япония наши кораби имало случаи, когато респектирал японските електромеханици, затова сега се задоволих само с неговото „Ще ги отворим“. И ги отворихме. Машинната команда демонтира двата елмотора. С големи мъки ги извадиха през тесния люк и ги пренесоха по палубата и внесоха върху скарите на машинното отделение.

Марчо ги разглоби, почиства, маза с някакъв специалитет, суши и чак когато заставахме на кея в Матанзас, първият елдвигател показва успешна проба. Положението беше спасено.

Още две думички за Марчо, по-точно за неговото „хоби“.

При едно от отплаванията ни от Мурманск на борда се появи съвсем младо, безстопанствено куче. С него се зае Марчо, който забрани всякакъв контакт на когото и да било с кучето. Започна упорита дресировка по програма. Гледах го как довежда кучето до бяс. Очите на животното от злоба ставаха стоманеносиви и в такъв момент Марчо пъхаше ръката си в устата му. Когато видях за първи път тоя номер, помислих, че Марчо нещо се попрестарава и че с ръката му е свършено.

За триседмичния преход до Бургас кучето наедря, а Марчо приключи напълно с обучението му. Още със заставането ни на кея в Бургас кучето се спря на горната площадка на трапа и щом първият член на пристанищната контролна комисия стъпи на долната площадка, то зловецко залая и хукна през глава по трапа с намерение да разкъса „неканения“ посетител. Спря го Марчо само с едно едва забележимо помахване на дланта си. За съжаление това куче не можахме да го „осиновим“. Нямаше акт за раждане, нито документ някакъв.

**КАПИТАНЪТ ТРЯБВА ДА ЗНАЕ И УМЕЕ
ВСИЧКО**

УРОК ПО ГЛЕДАНЕ НА КАФЕ

През 1964 г. като заместник–началник на управление Воден транспорт оглавявах групата по водния транспорт при глобалните, както сега казват журналистите, преговори с Гърция. Самите преговори, като първи такива между двете страни, бяха доста трудни, но завършиха успешно и за нас, и за тях. Така или иначе, с гръцките ни колеги свършихме добра работа. Накрая дори станахме добри приятели. Предложихме им една едноседмична разходка из България. Те приеха с готовност, но помолиха това да стане след Великден, защото искали на тоя християнски празник да си бъдат у дома. Добре. Назначихме датата. И те дойдоха — г–н Петридис, председател на управителния съвет на Солунското пристанище, заедно с жена си, както и главният технически инспектор на същото пристанище г–н Апостолис.

Още на другия ден ги грабнах. Бяхме приготвили всичко по маршрута. До Видин пътувахме с лека кола. По пътя ремъкът на водната помпа на колата се скъса. Колата застря. Едва се добрахме до попътна машино-тракторна станция. Беше неделя, но там заварихме две–три момчета механизатори. Те с удоволствие ни помогнаха, като ни услужиха и със съвсем нов ремък. Едва тръгнаха, г–н Петридис ме попита:

— Г–н Баев, колко заплатихте за поправката?

— Нищо. Те просто ни услужиха. Това бе машино-тракторна станция.

— Но днес е неделя. Би трябвало все пак да Ви поискат нещо.

— Г–н Петридис, станцията е държавна. А и Вие не ги ли видяхте? Те се зарадваха, че можаха да ни услужат.

По Дунава пътувахме, доколкото си спомням, с пътническия кораб „Георги Димитров“ с капитан Димов, когото дотогава не познавах. По покана на капитана обядвахме заедно с него на неговата маса в първокласния ресторант. Още по обедата той предложи на мадам Петридис да й гледа на кафе. Тя прие с изненада и удоволствие. Докато изпие кафето си, капитан Димов ми каза:

— Кажете ми няколко думи за дамата. Колко и какви деца има? Останалото е лесно.

От г-н Апостолис вече бях научил, че мадам Петридис има двама сина и че не е доволна от големия. Ходел с едно бедно момиче, което било от село и нямало да я уважава. Вторият бил много послушен и добре се учел.

Изпихме кафето. Димов се съсредоточи в чашата на мадам Петридис. Като помоли преводачката да превежда колкото се може по-точно, той започна:

— Ах, да. Имате две момчета. Много са мили. Вие се кахърите, че големият Ви син иска да се жени. Но той е още млад и няма да направи тая щуротия, а Вие не разчитайте много на по-малкия си син. За него отделяйте повече внимание.

Димов направи кратка пауза, продължавайки да гледа съсредоточено не толкова в чашата, колкото в лицето на г-жа Петридис.

— Големият няма да се ожени за това момиче. То не му подхожда. Той ще се ожени за хубаво, добро и много богато момиче.

Гъркинята, петдесетгодишна жена, го слушаше, че чак не дишаше. Отдъхна си, едва когато чу последните му „пророчески“ думи. Това бе за мен първият ми и последен урок по гледане на кафе.

ГЛЕДАНЕ НА КАФЕ В ХАЙФОН

Минаха се няколко години и аз, вече като капитан на м/к „Васил Друмев“, бях в Ханой. Там по ред причини от страна на виетнамците се задържахме повече от месец. Запознах се отблизо с местните ръководители на пристанището — съвсем млади момчета, завършили икономика на водния транспорт в Ленинград. Те често се заседяха при мен. Канех ги на кафе и понякога им гледах. Никак не ми беше трудно да им предскажа, че ги чака бърз напредък в службата. Та нали пред тях нямаше други с тяхната подготовка.

Една сутрин, още не бях слязъл на закуска, старши камериерът дойде и ми каза:

— Вън, пред вратата Ви, чакат над 15 души работници-преносвачи. Искат да им гледате на кафе.

Почувствах се, като че ли съм попаднал в капан. Излязох. Обясних им, че гледането на кафе е празна работа и че аз го правя само на шега. Кой повярва, кой не, но се разотидоха. След няколко минути влиза един от тях и ми казва:

— Имам син, двадесетгодишен, на фронта. Вече две години нямаме известие от него. Аз съм баща, но съм и мъж. Мога да понеса и най-лошото. Война е, но жената, горката, много плаче.

Поканих го на закуска, като поръчах кафе за него и за мен. Съсредоточих се в чашката му.

— Да, ясно е. Кажете на жена си, че момчето ви е живо и здраво. И е добре. Но е на такова място и такава работа, че не трябва да ви се обажда в никакъв случай. Възможно е след 7 — 8 месеца да получите известие от него.

Човечецът ми благодари, но се похвалил на приятелите си, а пък жена му — на съседките си, че стана една... иди, се оправяй.

КАКВО „ИМАШЕ“ В ЧАШКАТА НА ПОЛИТКОМА

Сутрин членовете на комсъстава обикновено си пиехме кафето на бара, където имаше няколко въртящи се столчета. Пиехме кафето си заедно и заедно си гледахме да минава времето. Всички се изреждаха да гледат в чашата на всеки един и кой, каквото му дойде на ум, си измисля, но сред многото лъжи и измислици все ще излезе и нещо вярно. Практиката ми на познавач на кафе тук се утвърждаваше.

Една сутрин поех чашката на първия заместник-капитан по политическата част и дълго се загледах в нея, за да си придам важност. Първият ми помощник по политическата част беше „пришелец“ — направо от сушата в морето. Беше кротък 47-годишен мъж, на това отгоре ерген. Гледах в чашата му повече, отколкото беше необходимо. Изведнъж „видях“ на дъното едно момиченце, не по-голямо от сантиметър. Гледам го и започвам:

— Драги ми (отдавна съм забравил името му), може ли да карам направо?

— Ами може, защо да не може — смутено изломотва той.

— Виждам едно младо момиче в ученическа униформа, в бяла блузка и синя рокличка. Много красиво девойче, но чакай, чакай, вече не е ученичка, защото е на 27 — 28 години. Рокличката ѝ обаче е точно като на ученичка, спусната до средата на коляното. Има хубаво, овално русоляво лице.

Говоря аз, гледам втренчено в чашата, но с дясното си око поглеждам и върху ръката на политкома, който е седнал до мен и ръката му е легнала на латунения бруствер на бара. Той я натиска, но тя от време на време трепва. Значи до тук съм на прав път. Сега да видим по-нататък.

— Има права косичка, счесана на път и назад. Не, не е точно на средата, а малко над лявото ухо. И още нещо. Едва сега го видях — носи фльонга. Да, тъмночервена фльонга, точно с цвета на тъмночервена роза — тук ръката му потрепера пак, но аз не бях сигурен дали не отидох много напред, затова дадох „малък назад“. —

Чакай, невинаги панделката е тъмночервена. Някога е светлосиня като пролетно небе, току–що измито от дъжда.

Ръката на политкома пак трепна, но и по лицето му изплува издайническа червенина. До тук беше тежкото, сега вече е лесно:

— Момичето е разтревожено. Чака обещаното писмо, а то не идва — и т.н., и т.н.

Иди, разправяй, че не съм изпекъл и тоя занаят!

НА КОРАБНО КАФЕ В МАНИЛА

Най-после след 45 дни отплавахме от Хайфон за Манила. От там щяхме да натоварим 860 тона тютюн за България. Оказа се, че нямаме карти за Манила. Как щяхме да стигнем до там без карти, нямах представа, но нали имах „отракани“ млади помощник-капитани, които отдавна бяха завързали приятелство с колегите си от съветските кораби, пратих ги при тях да ги помолят да ни услужат с такива карти.

Пред входа на лагуната (широко и дълбоководно вътрешно солено море) за Манила се явихме малко преди разсъмване. Беше неделя, почивен ден за тия, които бяха на брега. Точно на входа на лагуната картата показваше малко островче с бял проблясващ огън. Видяхме го и ние. Но откъде беше самият вход, на картата нямаше указания. Тя показваше добри дълбочини и за двата протока. Кой да избира?

Спрях се на десния — можеше влизането и излизането да са еднопосочни. Насочих кораба през него. Ход не намаляваме, но следим точно мястото на кораба, боейки се, да не би да има някакво течение, което да ни отнесе встрани на опасно място. Минахме. Развидели се. До Манила имаше още час, час и половина път. Небето над нас, особено на изток, където трябваше да е Манила, беше светлосиво, пепеляво. Предстоеше горещ ден. Пред нас над югоизточната половина на лагуната нервно кръжаха три-четири вертолета. Виеха се на едно място във въздуха, спускаха се ниско над водата и после се издигаха. Над тях пикираха малки, но бързи самолети. Какво ли става? Да не би цялата тая дандания да е заради нас? „Васил Друмев“ е първият социалистически кораб, който влиза в Манила за извършване на търговска операция. Вървим. Вече сме близо до „бойния“ театър. Радистът ми докладва:

— Става нещо. Ефирът е пълен с радиосигнали. Говорят и на открит текст, но нали не им разбирам.

След час и половина, когато ние вече бяхме вдигнали флага „искам пилот“, въздушната шумотевица спря. Остана само един вертолет да кръжи, продължавайки да се издига и спуска над морето.

По-късно, когато влязохме в пристанището и застанахме на котва в басейна му, от корабния агент научихме, че днес към 07.30 часа пътническо крайбрежно корабче с 830 пътника се преобърнало. До момента липсвали 570 души, от които повечето деца. Търсенето на хора, макар и не така интензивно, продължавало.

В Манила ни посрещна младо момче, представител на корабната агенция, което се оказа внимателно и любознателно. Не бяха минали и петнадесетина минути, откак се запознахме, и неусетно преминахме на политическа тема. Кой и как управлява предприятията в България, щом няма собственици? Вярно ли е, че хората живеят натъпкани в общи помещения и че се хранят от един казан? Как отглеждат децата си или държавата им ги отнема? Помъчих се да избия от главата му всички тия пропагандни измислици. Той много предпазливо ми загатна за някакво брожение против генерал Маркос. Повече на кораба не се яви. Попитах за него — пратили го в командировка на друго място.

Работата ни и тук се затегна и аз реших да покания на вечеря няколко души, от които зависеха много неща по нашето по-скорошно товарене. Пък и не бях се отказал от желанието да направим една екскурзия из Манила и околностите.

По време на кафето старпомът изненадващо ме препоръча за голям познавач на кафе. Нямах никакви данни за гостите и изпаднах в затруднение, затова трябваше някак да се измъкна, пък и да ги слисам. Затова аз ги наведох на мисълта, че познавам на кого какво дете му се е родило. По него време се ширеше между нас една такава формула за изчисляване пола на детето. Те малко се поколебаха, но все пак решиха да опитат. Аз на свой ред се постъписах, защото познаването по формулата беше въпрос на случайност. Но те настояваха.

Тогава поисках от най-настойчивия да ми даде рождените дати — своята, на жена си и на едно от децата си. После направих на ум „сложните“ никому ненужни изчисления и отсякох: момче. Бях познал. Когато дяволът реши да си играе, какво ли не измисля! Като попремина изненадата, тримата ми гости се спогледаха и най-мълчаливият от тях каза:

— Мога ли да Ви помоля да гледате и на мен?

Никак не ми се щеше, но нямаше как да откажа. Затова вежливо отговорих:

— Моля Ви, с най-голямо удоволствие. Заповядайте!

— Днес, преди да тръгна към Вас, жена ми влезе в болница. Нощес чакам дете. Кажете ми какво ще бъде.

Поисках неговите и на жена му данни.

— А на детето?

— Детето? То нали нощес ще се роди?

— Да, чакаме го, както казах.

— Тогава е ясно, нали?

Премислих данните, колкото за заблуда и авторитет, и пак отсякох: момче. И тримата в един глас възкликнаха:

— Браво!

След малко бащата, като се посъвзе, каза:

— Ех, да знаете колко ми се ще да е вярно!

На сбогуване ги изпратих чак до трапа, като не пропуснах да им напомня още веднъж за екскурзията.

На следващия ден идват пак тримата. Таткото извади три бутилки уиски от чантата си и ми ги подаде:

— Заповядайте! Това е от мен с най-добри чувства и пожелания! Познахте. Роди ми се син. А от господин майора (значи този, възпълния, бил майор) имате една екскурзия. Утре в десет ще ви чака автобус на кея.

— Много съм Ви благодарен. Да сте живи и здрави, както казваме ние, българите!

Тоя път ги поканих само на кафе. Поговорихме за това–онова и, макар че не му бе мястото да се говори за политика, аз, гледайки в чашата си, им казах:

— Нещо генерал Маркос не ми харесва.

Вярно, че това не ми беше работа, но го направих, за да ги посмутя, та поне малко да отмъстя за първия ми и последен филипински приятел.

ЗА МАЛКИТЕ НЕЩА ПО КОРАБИТЕ

Те са многобройни. Непредвидими по време, по място, по поява, по взаимодействие и, още по-лошо, с непредвидими последици.

Аз нямам намерение да ги определям по видове, причини за произход, нито да квалифицирам техните опасни както за моряците, така и за корабите, последици. Искам да разкажа само за някои от тях, намерили място в моята практика.

КАМБОДЖАТА И ВЪЖЕТО

На м/к „София“ го заварих като един от четиримата корабни кърмчии. Името му бе дошло от самия него. Беше направил с български кораб един рейс до Камбоджа. Тя така го бе впечатлила, че във всеки разговор на моряци той не пропускаше случай да се намеси с репликата: „Ние като бяхме в Камбоджа...“ или: „Аз един ден, като излязох в Камбоджа...“. Никой не знаеше поне приблизително с какво го бе запленила Камбоджа, но името му остана, като малцина си спомняха, че той е от Бургас и че се казва Коста.

Беше много добър, трудолюбив и разбиращ от работата си моряк. Другата му основна „слабост“ беше, че бързо и всеотдайно се влюбваше в кораба, на който служеше. За него безсънието беше непознато. Той почти, да не кажа съвсем, не спеше. Може би поради тая причина — малкото сън — беше много припрян или обратното — припряността го правеше безразличен към съня. Беше припрян, но не спрямо екипажа, а спрямо работата си. Не търпеше замърсено или заръждавяло кътче по кораба. Голям прикътник и скъперник бе към корабния инвентар, инструментите и материалите. Имаше и свои, лични хрумвания, но те никога не бяха свързани с лична изгода от тях.

Един празничен ден в Бургас, като дежурен по кораба моряк, той изнесъл четири стари талпи на летния мостик, сковал ги на квадрат, изнесъл тридесет кофи пръст и пясък в „градинката“, прекопал ги, засадил ги със зрял лук и започнал редовно да ги полива. Лукът поникна и ние, вече в Северно Немско море, имахме салата от пресен лук, отгледан от Камбоджата.

Той си имаше, както всеки човек, и един особен недостатък. Докато го гледаш, че боядисва нещо на бака, да речем котвения рудан, той вземе, че се покатери по вантите на някоя мачта с малка бака боя и четка в ръка, и започне да боядисва върха и напречната рея на мачтата.

На следващия рейс Камбоджата взе жена си. Това беше едно 17 — 18-годишно нежно, слабичко същество, което напълно и без остатък бе омагьосано от стихията и „знанието“ на своя неповторим морски бог. Името ѝ беше Пенка. Той я сграбчил още от ученическата

скамейка и много скоро я прави бъдеща майка. Но морето надделява над любовта и той още след третата среща се качва на кораба за Камбоджа. Когато се завръща, заварва изгората си с момиченце на ръце. Бързо урежда бащинството на дъщеричката си. Тъщата е млада и много скоро прощава на зет си, че е отнел дъщеря ѝ толкова рано. Без никакво колебание предлага на дъщеря си да направи „сватбено“ пътешествие с мъжа си, като се съгласява да гледа внучката си, докато трае рейсът.

На кораба имаше още четири жени и те скоро взеха да ѝ викат „Пенито“ — не от Пенка, а от названието на най-малката английска монета пени.

Капитан на кораба беше Тодор Камбуров. И той, като Камбоджата и мен, беше бургазлия. На път за Западна Европа се отбихме за гориво, вода и провизии в Гибралтар. Екипажът на припрени смени също излезе да позяпа и да си купи някоя и друга, в повечето случаи ненужна, дрънкулка.

След обед, към 15 часа, започнахме маневра за отплаване. Бяхме застанали на горивния кей с нос, обърнат към входната врата на пристанището. Но там кеят и вратата лежах на една линия, което силно затрудняваше маневрата, особено ако капитанът се откажеше от отдаване на котва. Вятърът беше западен, така че той сам щеше да ни отлепи от кея. От мостика се чу:

— Отдай кърмовите и носовите въжета!

Гашите бяха откачени от бреговете моряци и цопнаха във водата. Засвистяха носовите и кърмовите барабани. Започваше обирането на въжетата. Те бяха найлонови — абсолютна новост за нашите кораби. Те имат много предимства пред старите манилови въжета (например не потъват и лесно се обират), но имат и не малко недостатъци. Силно се разтягат при опъване. Понякога, при невнимателна работа с тях, дори убиват хора, и то веднага, на място. Въпреки всичко, поради леката работа с тях моряците много ги обичаха и ги пазеха от повреди. По тази причина — за да не се късат гашите им, нашите моряци бяха заплели на краищата им гаши от стоманени проволочи.

Пуснатият в морето край на носовия шпринг, теглен към дъното от стоманената гаща, потъна. Вятърът поде носа на кораба. Трябваше да се побърза с обирането на шпринга. Моряците го пренесоха на барабана и започнаха да го обират. Скоро въжето се опъна и не щеше

повече да излиза. За да не провалим маневрата на кораба, още преди да разберем, че шпрингът ще заяде по дъното, дадохме ход напред. Въжето не излизаше. Започна да действа като предварително отдадена котва и корабът, щем, не щем, започна да завива, преди да е стигнал до вратата. Ако продължавахме да работим с машината, носът щеше да се удари о кея.

Капитан Камбуров, който беше не само тих, културен, внимателен и приятен човек, но и опитен във всяко отношение, заповяда „Отдай въжето“. Но на Камбоджата му е свидно за новото, блестящо на слънцето найлоново въже, и не го отпуска. Последва ново, още по-заповедническо „Отдай въжето“. Въжето, напънато от кораба, започна да се претрива на барабана. Камбоджата още смята обаче, че въжето не е загубено, и продължава да се мъчи да го задържи. Така, докато свободният му край се свърши в ръцете на Камбоджата. Той изтърва въжето. Намотката му на барабана изсвистя като камшик, промуши се през чатала на Камбоджата и силно, до кръв, претри вътрешната част на дясното му бедро. Затече кръв и бяла лимфа, която никак не бързаше да загори. На третия ден тя се спече в дебела черно-кафява кора.

Раната боли — не дава нито крачка да направиш, нито о другия крак да я опреш. А нощем може ли човек да спи, без да опре краката си един в друг. Гледах го и го съжалявах. Камбоджата започнал да я човърка, тя се подлюти. Един ден му каза:

— Изнеси една кофа морска вода на летния мостик, намокри раната два-три пъти и я грей на слънцето.

Надвечер го видях — беше изчовъркал цялата рана. Той взел, че изнесъл една празна, продълговата бака, а не кофа. Напълнил я с вода, натопил целия си крак изчовъркал цялата кора и започнал една нескончаема слънчева баня. Вместо спеклата се кръв отново се получи жива живеница.

След три седмици Камбоджата влезе в обичайната си форма. По тоя случай капитан Камбуров му каза:

— Малко ти е това, след като не изпълняваш командите от мостика!

ЕДНА НЕЗАТВОРЕНА ГЪРЛОВИНА (1969 Г.)

Вече съм капитан на м/к „София“. На кея в Анверс сме. Товарим за България, но имаме да разтоварваме и в Ротердам.

На път от България забелязах, че чистотата на мостика постепенно се занемарява. Почистваше се уж всяка сутрин, но персонален отговорник нямаше. Поговорихме със старпома и решихме, че за почистването на мостика най-подходящ щеше да бъде Камбоджата. Той прие. Уведомихме за това и боцмана — да знае сутрин до 10 часа да не го търси за друга работа.

Още първата заран мостикът светна. Светнаха и всички медачки, щанбай, проговорни тръби, ръкохватки, колпачоци, бронзови пластинки със съответните надписи, светоразпределителното табло. Това табло беше вградено в общия навигационно-рулеви шкаф, монтиран надлъж по средата на мостика с дължина от пет-шест метра. В този шкаф бе поместено и закачено всичко, що се отнася до най-новите постижения на техническия напредък в корабоплаването: главната жирокомпасна картушка със съпроводящите я селсини, рулевото устройство — ръчно, автоматично, бутонно, с две бронзови дръжки за рулево (да се държи при вълнение), разпределителното табло за пътевите и стоянъчни светлини, прибор за автоматично превключване на дублиращите светлини в случай, че някоя лампа изгори, към него съответен звуков известителен сигнал, и накрая отгоре върху дясната страна на шкафа бе разпределителното табло за светлините на сигналната мачта. На това табло, направо върху кожуха на шкафа, бяха закрепени латунени лентички, наредени една под друга в две колонки, а по средата между тях имаше за всяка лентичка по един процеп на самия кожух. Под всеки процеп имаше контролна триволтова лампичка. Над лампичката процепът се затваряше със съответните латунени лентички, под които се поставят пластмасови подложки, всяка с цвета на съответната сигнална лампа. Така че нощем, като превъртиш ключа например на червена светлина, вместо да излизаш вълн, на крилото, за да провериш дали на мачтата свети желаната светлина, виждаш на таблото съответния цвят.

Преди да пристигнем в Анверс, още в Ламанша отворихме гърловината на работния танк за питейна вода. Моряците го почистиха основно: изръшкаха и изхвърлиха навън старата, пропукуана циментова замазка. В Анверс напръскаха отново вътрешността му с цимент. Вчера гърловината трябваше да се затвори. Днес питам старпома, оня с ангелобожественото име:

— Старпом, днес излизам в града. Ще се върна към два часа. Какво стана с танка за прясна вода? Затворихте ли го?

— Не съм проверил, но боцманът каза, че го е затворил.

— Добре, днес да се напълни.

После се разбра, че боцманът не бе му казал нищо. Към 10 часа се сетил за танка и наредил на вацмана да започне пълненето му. Самият танк се намираше под горната палуба, непосредствено до подпалубния коридор, който водеше за машината и по-нататък, чак до рулевото помещение на кърмата. Гърловината на танка беше откъм страната на коридора. Отгоре, на горната палуба, беше само пробката за пълнене на танка с прясна вода.

Към 14 часа се върнах от града и още със слизането ми от тролея видях, че около кораба се бе случило нещо весело. Наближих — 30 — 40 работника гледат към кораба и някак безобидно се смеят. На кея една преносима моторна помпа, нашата противопожарна помпа, гръмоли. Няма лъжа. Един шланг се бе проточил от помпата и чрез илюминатора влизаше в кърмилното помещение. Дали пък не е станал някакъв пожар? Не, не е пожар. Иначе работниците няма да се смеят и да седят безучастно. Наводнение ще да е. От помпата по друг шланг изтичаше вода. Но откъде и как ще влезе толкова вода?

Ето какво се бе случило: сладката вода, подавана с маркуч от бреговия хидрант, влиза в танка. Стига до незатворената гърловина и тръгва по коридора. Минава покрай вратата на машинното помещение, но там има комингс — няколко сантиметра праг — и продължава към рулевото. Подът на рулевото е с един метър по-нисък от коридора. Водата навлиза и започва да пълни рулевото помещение. Напълва го до нивото на коридора. Прииждащата вода започва да пълни и коридора и да прелива през комингса за машината. Тръгва от стъпало на стъпало, влиза в машината. Там я забелязва дежурният моторист. Известяват старпома и спират водата. Натоварват пожарната помпа на ръчна двуколна количка (помпата стоеше на бака в магазина). Едва я

докарват пред надстройката. И тук разбират, че помпата не може да мине през вратата. Кой ли пък „кадърник“ я бе приел на борда като резервна спомагателна противопожарна помпа? Прехвърлят я с брегови пристанищен кран на брега и започват „спасителната“ операция. През това време боцманът и дърводелецът затварят гърловината и пускат водата в танка. Погледнато отстрани, всичко бе минало добре. Но нали бедата никога не идва сама, се оказа, че водният спектакъл има втора, че и трета част.

ЕДНА МАЛКА КОНСТРУКТИВНА НЕСЪОБРАЗНОСТ

Товаренето приключи в 18 часа. Отплавахме в 19 часа по тъмно. Поехме от двата маневрени влекача по едно буксирно въже. Влекачите плавно ги натегнаха. Отдадохме всички швартови въжета от носа и кърмата. Корабът плавно се отлепи от кея. Влекачите го развъртяха в басейна и го помъкнаха към 500 метровия шлюз, единият отпред, другият откъм кърмата. Пред шлюза освободихме влекачите и със собствен ход влязохме вътре. В шлюза бяхме трети по ред, зад нас за влизане имаше още четири кораба. Изчакахме ги. Докмайсторите изравниха нивото на дока с нивото на реката. Отвориха шлюза. Скоро дойде и редът ни да излезем. Завихме надясно и влязохме в дясното русло на реката.

Пред нас бе първият завой наляво. Пилотът поиска 200 наляво. Корабът, който знае защо, не послуша руля. Грешка на рулевия? Не, рулевият не грешеше. Какво ли пък ще да е това „чудо“? „Още 100 наляво“ и чудото излезе наяве — корабът бързо завиваше надясно.

— Ляво на борд! — намесих се аз. Корабът продължава да върви надясно. Вече сме право пред брега. — Пълен назад! — командвам аз, поел от пилота управлението на кораба. — На бака! Отдай дясна котва!

Изтичащата верига из ключа гръмоли в репродуктора на парлангото.

— Задръж котвата! — Котвата и пълният назад спряха кораба перпендикулярно на реката. — Стоп машина! На бака! Задръж здраво веригата!

Приливът беше висок, вследствие на което течението на реката беше почти равно на нула. Ние избегнахме засядането, но затова пък създадохме крайно критично положение за другите кораби, които се движеха отгоре и отдолу по реката. Някои свиреха тревожно, други лавираха, а първият на двадесетина метра зад нас премина на „пълнен назад“.

Сега пък първи „овладя“ положението пилотът:

— Дайте два червени на мачтата! — това означаваше „Не мога да маневрирам“. Старпомът натисна двете бутончета. На двете латунени

лентички светна тъмночервена светлина.

Корабът, увиснал само на котвата, бавно се развъртя. Пътят бе свободен. Угасихме червените светлини. Остана да свети само котвената на носа. Оставих старши помощника с пилота на мостика, а аз отидох в рулевата. Там заварих главния механик, втория механик, електротехника и палубния боцман. Вторият механик и елтехникът се „возеха“ около рулевата машина. Боцманът бе коленичил в останалата не изпомпана вода и нещо пипаше по дъното около две потопени във водата тръби. „Двамата търсят «късото», но боцманът какво търси?“ — си мисля аз и поглеждам въпросително към главния механик.

— Един от селсините е изгорял, другите са още топли. Не ни е ясно защо са изгорели. Търсим причината. Вторият механик Илков и боцманът предполагат, че е някъде в проводниците. Сигурно е прескочил ток от един към друг.

— А боцманът какво търси? — питам аз.

— Предполагаме, че в тръбата, през която преминават проводниците, е влязла вода, и може би там е станало късото, затова боцманът с пръсти търси пробойната.

Тръбите бяха две. Слизаха една до друга от стената и тръгваха по пода към рулевата машина. Рулевата машина всъщност имаше две съвсем отделни захранвания — за сигурност. Ако едното откаже, другото да го замести. Всичко беше така, както трябваше да бъде по изискванията на морския регистър. Сега вторият механик и елтехникът се чудеха как да превключат на второто захранване. Не се виждаха никакви показателни знаци. А на мен не ми бе ясно защо тръбите с проводниците преминаваха по пода, когато биха могли да минат по тавана и оттам да се надвесят над рулевата. Навярно бе допусната малка, неподказана от практиката конструктивна несъобразност. Най-после боцманът се изправи:

— Като че ли напипах нещо като пробойна.

Боцманът и вторият механик се оказаха прави — едната от двете тръби се беше напълнила с вода и беше предизвикала „късо“ съединение. Сега оставаше да се премине на второто селсинно устройство. Работата и тук обаче удари на камък. Табелката и стрелките с указания за превключването бяха така замазани с боя от неколкочкратното боядисване, че от написаното не можеше нищо да се

разбере. Пратих боцмана да доведе двама моряци — Камбоджата и още един — с чукчета, скрапки и телени четки.

За да се превключи захранването, трябваше и няколко стержина да се поставят в определено положение — на зелено. Но както зеленото, така и червеното бяха най-лекомислено зацапани със сива боя. Боцманът и моряците се захванаха внимателно да снемат засъхналата боя. Най-после до едното кръгче се показва зелена стреличка. Много добре. Сега къде ли е насрещната стрелка? Боцманът се зае да я търси. Камбоджата разчистваше боята около другия селсин. Дойде и машинният боцман. Вторият механик пое ръководството по демонтажа на тръбите. Елтехникът разгадаваше селсините. Демонтираха пробитата тръба. Отрязаха проводниците. После ги съединиха на открито. Пробата излезе успешна, но с предупреждение „Внимателна маневра с рулевата машина“.

Вдигнахме котвата. Развъртяхме се и със среден ход (за хатъра на рулевата) поехме в тъмното надолу по реката. В 02.30 излязохме от реката. Пилотът насочи кораба на север и с чувство на отговорност към професията си подробно ми обясни:

— Течението на прилива сега е две и половина мили с посока норд–ост. Пред вас на пет мили има светеща червена шамандура. Някои от нас я наричат „коварната шамандура“. Минете внимателно покрай нея, да не би течението да ви изхвърли върху нея.

Съветва ме, сякаш аз не зная или не можех да узная всичко това. Дойде пилотният кораб. Изхвърли хоризонтална стълба от надстройката си върху нашата палуба. Пилотът премина изправен по стълбата, държейки се с две ръце за нейните парапети. Морето беше необичайно тихо за този район и сезон. Въздухът бе напоен с проникваща през дрехите влага. Видимостта бе намалена, но все пак се търпеше.

Малкото камъче — нехайно боядисаните превключватели на селсините — не можа да „преобърне“ кораба.

ПОД ЗАКРИЛАТА НА „ЧЕРВЕНИЯ ЧАДЪР“

Легнахме на курса и поехме към „коварната“ шамандура.

— Старпом — обръщам се аз към старши помощника си, — хайде за всеки случай да запалим червените светлини на сигналната мачта. Така ще пътуваме по-спокойно и по-сигурно. Нека другите да бягат като ужилени от нас.

Казах го, защото преди две години при влаченето с м/к „София“ на закупената от Ротердам дълбачка за нуждите на новостроящото се пристанище Варна–Запад, по време на целия път пътувахме под „червения чадър“ и не можех да не си спомня как корабите свиваха встрани, веднага щом забележеха нашите две червени светлини.

— Добре сте го измислили — каза старпомът и за втори път тая нощ включи двете червени светлини на сигналната мачта.

— Не съм го измислил аз. Един холандски пилот го подсказа на капитан Камбуров, когато преди две години поехме на влекало дълбачка „Скития“ от Ротердам за Варна.

С това превключване на червените светлини започна третата част от спектакъла за „малките“ неща по корабите.

Наближавахме червената, коварната шамандура. Към намаления до 10 мили ход на машината приливът добавяше още две. Въпреки случилото се дотук, на мостика бяхме доволни. Утре рано, към 9 — 9.30 часа, ще сме пред Ротердам, по-точно пред устието на река Маас.

До червената шамандура има–няма още две мили. Колко е хубаво, че някой се е сетил и поставил тая шамандура. Чудесен ориентир за няколко направления.

Времето минаваше. Пред нас и вдясно се показаха двете ходови светлини на приближаващ към нас кораб. Наблюдението ни потвърди, че отивахме на сближение. Откри се и червеният бордови огън на кораба, но сега това не бе толкова важно, нали бяхме под червения защитен чадър на двете червени светлини, запалени на сигналната мачта. Все пак хвърляхме по едно око ту на шамандурата, ту на кораба, който сега, в сумрачната нощ, изглеждаше да е 400 — 500 тона. Корабчето, кой знае защо, не бързаше да избяга от нас. Изглежда, не се плашеше

от нашия чадър. Напротив, стоеше си на курса. И ние държахме нашия. Имаше време да свие наляво и да мине зад кърмата ни. Имаше време, но той не бързаше.

Двата кораба бързо се сближаваха. Дяволски кораб. Толкова ли са глупави, че не виждат червените ни огньовете и че след две–три минути ще се наврат под носа на „София“?! Те не отстъпват и ние не отстъпваме. За изменение на нашия курс вече няма ни време, ни място. А и какво изменение с тая гламава рулева машина! Откъде и защо тая нощ се струпаха върху нас толкова „кутсузи“? Двамата кораба се разминаваха толкова близо, че за нас не оставаше нищо друго, освен да предоставим на случая сам да реши изхода от срещата. Все пак намалихме хода на „най-малък“, но „София“ продължаваше да се хлъзга по инерция. Онемели, с подбити колена и със спрели сърца, старпомът и аз чакахме какво ще стане.

Корабчето се мушна под носа на „София“. Червеният му огън изчезна. Бялата светлина на предната му мачта премигна през нашите „п“ — образни мачти. Оставаше още кърмата на корабчето. Замрели, чакахме удар. Секунда–две и... корабчето премина. Оказа се, че командването му въобще не спеше. Сигналната му ретиерна лампа освети нашия мостик и премигна два–три пъти. После спря снопа си на носа на „София“ с явното намерение да освети и прочете името му. Излязох на лявото крило. Извих глава към сигналната мачта и от видяното останах по-вцепенен, отколкото бях при разминаването. На нея вместо „толериращите“ ни две червени светлини ярко светеха два бели огъня. Това пък беше лошата шега, непреднамерената шега на Камбоджата. При почистването на мостика той бе снел и отвинтил всичките светлови лентички и след като ги бе лъснал с пуцинг, отново ги бе монтирал, само че бе разменил местата им.

Ето как едно „малко“ нещо едва не разцепи на две „упоритото“, нежелаещо да избяга, малко петстотинтонно корабче. След всичко казано дотук, много ми се ще да повтора: **НА КОРАБА НЯМА МЯСТО ЗА МАЛКИ НЕЩА!**

„ДВЕ КРАЧКИ ОТ СМЪРТТА“

В Рио Гранде и Порто Alegre ходих с моторен кораб „Вола“ два пъти. Първият път се случихме в Рио Гранде точно на 22-ри юни, дотоварвахме соев шрот за България.

Вторият път рейсът беше същинско копие на първия, с изключение на това, че тук, в Рио Гранде, се бяхме появили точно след 180 дни.

ПРЕЗ АТЛАНТИКА СЪС СОБСТВЕНОРЪЧНО НАПРАВЕНА КАРТА

Двата рейса имат няколко общи неща помежду си, но аз ще се спра само на две от тях, които са свързани с темата.

Първи рейс. Пътуваме от Варна под баласт за Рио Гранде и Порто Alegre, откъдето трябваше да вземем пълен по обем товар соев шрот за България. По пътя на първи май се отбихме в Лас Палмас за гориво, вода и продукти. Тук трябваше да се снабдим и с навигационни карти за прехода през океана и около Бразилското крайбрежие до Рио Гранде. Нужните карти не можахме да получим. В Лас Палмас съответното учреждение не разполагаше с такива. Отплавахме същата вечер. За архипелага на Канарските острови имахме карти, но за следващите дни? На сутринта заварих старши помощника да предава вахтата си. Изчаках го да попълни навигационния дневник и:

— Старпом, какво ще правим без карти? За десетина дни, докато наближим крайбрежието на Южна Америка, да речем, бихме се справили, но после?

— Вие ще кажете, другарю капитан.

— Добре. Предлагам да си направим карти сами.

— Сами. Но как?

— Не е много лесно, но ще стане. Аз вече съм имал на три пъти случай да влизам в пристанище с „наши“ карти. Първият път капитан Камбуров ми възложи да направя карта за влизане в Триполи. В последния момент се оказа, че за там нямаме подробна карта, а нито той, нито аз, нито някой друг от помощниците бе ходил там. Пък и да бяхме ходили, знаеш, че без карти нищо не може да се направи, освен някоя беля, нали? Втория път, вече като капитан на м/к „Васил Друмев“, с наша собственоръчна карта се приближихме до остров Мавриций и с нея влязохме в пристанището на Порт Луис. И знаеш ли, по този случай си спомних за капитан Камбуров и много му бях благодарен за това, че на времето ми подсказа как се прави това при корабна обстановка. Третия път с м/к „Вола“ тръгнах от Триест за

Сфакс. И тук (кой да се сети предварително да провери?) се оказа, че нямаме карти за залива на Сфакс. Ти ходил ли си там?

— Не, не съм още.

— И аз не бях ходил. Това е един широк залив с много плитчини. Фарватерът му е много дълъг и начупен. Действително има някаква съвсем недостатъчна навигационна обстановка без видими брегове, тук–там по някоя шамандура, която я има, я няма огън, че и без номер. И тук влязохме с наша карта. Питаш как се прави? Отваряш съответния том на нужното място от лоцията, избираш си три основни, по-характерни брегови точки, взимаш им координатите и с тях построяваш триъгълника.

— Достатъчно, другарю капитан. Ясно ми е всичко. Само дете досега не бях чувал нищо за това.

— Добре. Сега ще се съберете тримата помощници, нека и другите двама да се учат. Отваряте томове на лоцията. Имате много време, но преди това по формулата на големия кръг намерете генералния курс от Канарите до Рио Гранде. При това ви предлагам за удобство, вместо сами да правите мрежа на Южния Атлантис, да вземете готовата карта на Северния. Сещате се, нали?

— Ами да. Става, но трябва човек да се сети. Картата се обръща така, че югът да стане север, а северът юг и готово.

С тая наша карта стигнахме до пилотното място на Рио Гранде. В Рио Гранде купих за същия район бразилски карти. Когато сверих нашия път, по който бяхме се движили до Рио Гранде по нашата карта, изтръпнах. Бяхме минали покрай неподозирана от мен плитчина. Нито аз, нито помощниците ми бяха проследили по лоцията пътя в открития океан. Добре, че бяхме без товар. Това ни бе спасило.

До първото товарно пристанище Порто Алегре пристигнахме, като от Рио Гранде с пилот на борда пътувахме 15 — 16 часа във вътрешното езеро Патус. За два дни натоварихме 7000 тона соев шрот насипано и веднага се върнахме в Рио Гранде. Тук дотоварването продължи цели два дни — нямаше достатъчно количество шрот.

Агентът, симпатичен 43 — 45-годишен мъж от ирландски моряшки произход, ни предложи да разгледаме терминала за складирането и товаренето на шрота. Една група от 7 — 8 души от екипажа се отзова на поканата му. Терминалът отвън с големите си размери и особена форма приличаше на огромен пътуващ цирк. Човек

ще си помисли, каквото е смайващо името „терминал“, че вътре сигурно е натъпкан с най-съвременна техника. Скоро обаче се разочаровахме. Терминалът беше един грамаден елипсовиден склад, осветен само с две мижави електрически лампи, висящи от тавана на кабелите си и... никаква техника. Само един булдозер-навивач и една дузина работници, голи до кръста и облени в черна, кална пот, с големи огнярски лопати ринеха неспирно шрота върху транспортната лента. В помещението се вдигаше толкова прах, че на няколко метра мъчно можеше да се познае човекът насреща ти.

Дотоварихме шрота и с новите бразилски карти отплавахме през Атлантика за Бургас.

НА ГОСТИ В КОРАБНАТА АГЕНЦИЯ

Точно след шест месеца, както вече споменах, се явихме първо в Порто Алегре, а след това в Рио Гранде, пак за дотоварване.

В Рио Гранде пристигнахме рано сутринта на 25 декември. Уредихме формалностите по пристигането на кораба. Свободните от наряд членове на екипажа можеха да излязат на брега. Но това, изглежда, никого не съблазняваше. Магазините и увеселителните заведения бяха затворени. Целият град празнуваше Коледа.

Към 11.30 часа дойде момче от корабната агенция и ми съобщи, че шефът на агенцията кани мен, главния механик и старши помощника на кратко, скромно тържество в агенцията. Не ми беше много до това. Цяла нощ си бяхме боли очите при преминаването ни през плиткото езеро Патус. Но ако откажех, можеше да се получи некрасиво. Отидохме четирима. На моя глава взех със себе си и палубния боцман. Със своя ръст, телосложение и изненадваща общителност, той винаги правеше добро впечатление.

Тържеството действително беше скромно. В единствения заден двор на агенцията, малък и тесен, достеснен още повече от малка дървена барака, използвана вероятно за складиране на гориво за отопление, заварихме една дълга импровизирана маса от две сложени една след друга тесни дъски, нещо като талпи, поставени върху дървени сандъци. Никакви столове. На масата — по една чугунена чиния за всекиго, без нож и вилица. Сервираха ни цели парчета месо, по една педя големи. Интересно беше, когато за пръв път видяхме как в 12 часа слънчевите лъчи влязоха направо през комина на скарата и огряха сложените да се пекат на нея парчета месо.

Тъкмо бяхме ухапали по един копан, когато внезапно духна кратка вихрушка. Тя посипа месото със ситнозърнест прах, който захруска между зъбите ни. Домакините малко се посмутиха, но бързо се съвзеха — донесоха и застлаха масата с обвивна хартия. Накрая, като разбраха, че ние не можем само със зъби да ръфаме месото, донесоха специално за нас ножове — за всекиго различен. Имаше и

някакво вино. Всичко мина много скромно, но с голямо взаимно разбиране и задоволство.

НОВА ГОДИНА В РИО ГРАНДЕ

Товаренето се забави по две причини — коледните празници и липсата на товар. Така че Нова Година трябваше да посрещаме на кораба в Рио Гранде. На тържественото посрещане на Новата година поканихме корабния агент, жена му и първите му сътрудници. Домакините и най-вече готвачът и хлебарят, същият и сладкар, се бяха подготвили добре, а моряците бяха украсили стените и тавана на салета с всичките знамена на международния код на сигналите. Не липсваше и богато декорираната пластмасова новогодишна елха, купена кой знае кога от Гибралтар. Хапнахме, пийнахме и се повеселихме повече, отколкото ни бе необходимо.

Палубният боцман най-неочаквано пропя. Изпя песента „Бедни ми, бедни рибарю“, с което малко ни понатъжи. Още не бяха стихнали възгласите и ръкоплясканията, когато незабелязано, тихомълком влезе готвачът — същият, който на „Васил Друмев“ се бе изправил на главата си, и който, кой знае как, след две години попадна пак при мен. Той извади изпод мишницата си една цигулка, да, истинска цигулка, за изненада на всички. Поклони се отдалеч към гостите и засвири „Сулико“. После премина на народна тематика. Дойде време да подкара и ръченица. Наскачаха всички, за почуда на гостите. Като поутихнаха песните и ръченицата, един моряк от Кестрич (не си спомням името му), едър, здрав, набит мъжага, дойде при мен, застана мирно и на висок глас каза:

— Другарю капитан, разрешете да им изиграем една мечка.

Тоя подход на искане разрешение не е приет по корабите на БМФ, но аз разбрах, че това е, за да вземем акъла на гостите, затуй съвсем сериозно разреших. Сигурно гостите си помислиха, че морякът иска разрешение, за да постъпи на вахта.

След десетина минути готвачът премина с цигулката на „мечешката“. Вратата се отвори и в салета влезе „истинска“ мечка, облечена в обърната наопаки зимна дългопола кожена шуба, и с не по-малко внушителна ушанка. Грамадният мечок застана в средата на салета, поклони се несръчно и запристъпя по бавния ритъм на

цигулката. Тропа с крака, свива ръце, гърчи дебелия си задник. После се затъркаля по пода. Всички припадат от смях. Гостите, зяпнали, гледат опулено, онемели от това неவிждано българско моряшко веселие. Най-после цигуларят спря. Мечокът се изправи с целия си ръст, дойде, та целуна ръка на капитана и на чуждия човек. Бръкнах се в джоба и му подадох пет долара. Мечокът отказа. След това свали мечешкото си руно, та го видяхме и на живо.

Вече бяхме се укротили, когато агентът ми каза:

— Чудесно беше. Та вие и артисти ли имате на кораба?

— Съвсем не. Цигуларят е корабният ни готвач, а мечокът е моряк от палубната команда.

ПИР ПО БРАЗИЛСКИ

Изглежда, че това наше посрещане на Нова Година силно бе накърнило бразилското национално чувство на някогашния ирландски потомък, защото...

След натоварването трябваше да вземем пълен запас прясна вода, нужна ни за дългия преход през океана. Вода на соевия кей нямаше, затова, след като взехме пълен товар шрот, на другия ден се преместихме цели двадесет мили на някаква скеля и оттам взехме вода. Още вечерта, когато агентът дойде да ме уведоми откъде ще вземем вода, той ми каза:

— Искам да поканя целия Ви екипаж на обяд, но още не съм сигурен дали ще успея да уредя всичко до утре, затова ако до дванадесет часа не Ви потвърдя, няма да има нищо. На обедата обаче елате без никаква подготовка — направо с работните си дрехи. Не казвайте на никого предварително!

Приех и зачаках. Наближаваше дванадесет часа. Домакинската команда напирала да започне сервирането. Аз задържам. Мина дванадесет и тъкмо отстъпих, агентът пристигна:

— Извинете, малко позакъснях, но всичко е готово. Тръгваме веднага.

Аз излязох на мостика и включих парлангето:

— Внимание, внимание! Говори капитанът на кораба. Веднага всички на брега — без дежурните. Отиваме да обядваме на брега. Облекло работно, кой както е облечен.

Все пак аз набързо сложих формата си и си помислих: „Къде ли пък ще ни води този щур човек? От това диво място до първия ресторант ще има поне двадесетина километра“.

Затропахме по трапа. Някои, по-пъргавите, продължаваха да дъвчат. Минаваме по скелята. После по две дъски излизаме на пясъчния бряг. Път няма — нагазваме в пясъка. На петдесет метра под два грамадни евкалипта агентът спря и ми каза:

— Ето тук.

Къде тук? Никаква следа поне от някакво подобие на ресторант.

Скоро всичко се изясни. Пред нас, под евкалиптите, видяхме оджак, петдесет сантиметра вкопан в земята, още толкова висок, два метра широк и поне четири метра дълъг. Над него — една огромна, половин метър висока скара. Върху скарата — грамадни парчета бизонско месо, цвърчи ли, цвърчи. И как няма да цвърчи — под него горяха половин камион цепеници.

Започна ръфане направо със зъби. Агентът изрови от пясъка петнадесетина бутилки уиски и няколко осемлитрови дамаджани, пълни с вино. Разбрах накъде тръгна работата. Дано само командният състав съумее да се опази, че да подкараме кораба. След час, когато празните бутилки и дамаджани лежаха разхвърляни по пясъка, и голяма част от бутовете бяха унищожени, пирът по бразилски привърши. После... не аз, а моряците поканили нашия добър хазяин на кораба и за двадесет и петте минути, докато се получи „готова машина“, с агента беше окончателно свършено. Свалиха го на ръце по трапа. С подгънати крака го понесоха по скелята. Оставиха го да лежи върху прибрежния пясък ни жив, ни мъртъв.

БЕЗСТОПАНСТВЕНОТО КУЧЕ

От пиршеството разбраха и няколко безстопанствени кучета, които се въртяха около нас. И нали пустата моряшка душа е чувствителна, милозлива и състрадателна, екипажът прибрал две от тях. Всъщност повод за настоящия разказ е едното от тези кучета.

На другия ден, вече в океана, от прозореца на кабината си го виждам на бака да ходи наляво–надясно, напред-назад, и да души, завирайки нос тук и там. Души и току се спре, наостри уши и гледа хоризонта. Запознава се с корабната обстановка. Още вечерта от преяждане беше измърсило не само моряшкия салет, но и коридорите и част от палубата.

Слязох на главната палуба, преминах по целия кораб и отидох на бака. Срегнахме се отблизо. Кръстосахме погледи. Видът му породил у мен отблъскващо чувство. На десния му заден бут имаше кръгло оголено петно без козина, голямо колкото монета от пет стотинки. Знаех ги аз тези безстопанствени същества, и друг път им бях ял попарата.

На четвъртия ден кучето се умърлуши, залиня. Моряците го отбягваха, но то се вреше между тях. На петия ден получих радиograma да се отбием в Буханан — Либерия, за да натоварим на палубата си 1500 тона дебели дървени трупи за България.

За Либерия знаех само, че столицата ѝ е Монровия и че с националния ѝ флаг се ползват кораби с не дотам добра репутация, а също, че няма собствена валута. Тогава, помислих си аз, там сигурно царства доларът, а щом това е така, то и санитарната контролна служба ще да е по американски тертип. В такъв случай какво ще правя с това куче, което няма никакъв патент и на това отгоре е краставо? Отиде ми нощта да мисля по този въпрос. На разсъмване взех решение — ще заповядам на боцмана да го удави в морето.

Действително заповядах, но по обед видях кучето да се мъкне по палубата. Отидох на бака, където боцманът и моряците подреждаха носовата магазия, с явното намерение да сръбам боцмана. Отивам, но

още отдалеч по-скоро усещам, отколкото разбирам, че цялата „боцманска“ команда стои зад своя бос.

— Какво се е случило, боцмане? Защо кучето е още на кораба?
— репча се аз, но гласът ми излиза хрипкав и смирен.

— Никой не иска да го хвърли зад борда.

— Тогава хвърли го ти.

— И аз не мога. Вие не може да не знаете, че има поверие: „Ако екипаж удави куче, корабът потъва“.

Бях чувал това по-рано. Зловещата ми мисъл се насочи към корабния лекар. За него мисля да разкажа по-нататък. Тук ще кажа само, че службата си като лекар бе изкарал във Варненската девическа гимназия. Тромавичък, но тих, начетен и културен човек. Правеше опити и да пише хуморески. Отидох при него.

— Докторе, имаш ли стрихнинови инжекции?

— Имам.

— Колко?

— Шест ампули.

— Тогава вземи две и... свърши с кучето. Това е по твоята специалност.

— Убийте ме, не мога. Цял живот съм бил лекар, една инжекция не съм поставил, че сега на куче?... Няма да мога. Това е. — Ръцете му затрепераха, сякаш кучето бе застанало пред него, готово за инжекция. Не настоях, само му казах:

— Донеси три ампули и една спринцовка.

— Защо три — и една му стига.

— Ами, затова. И аз още не съм бил никакви инжекции. Първите две може да похабя при усвояването на вашия занаят.

Цяла нощ се въртях. Сън не ме хваща и колчем позадрямвам, все кучета сънувам. Мотаят се около мен, гледат инжекциите в ръцете ми и сякаш ми казват: „Не сега. Не нас, другарю капитан“. Без да ща, станах, макар и на сън, и кучешки другар.

Към шест часа, преди да стана, под мен, под кабината ми, уж съм буден, пък сънувам кучешки лай. Лаят се повтори. Дяволска работа. Дали пък главният механик (неговата кабина беше под моята) не е решил да вземе кучето под свое покровителство, та още от снощи да го е прибрал в кабината си? Не може да бъде, той е такъв чистник.

На закуска, като използвах случая, че останахме сами, след дълго колебание го запитах:

— Другарю Недков, счу ми се нещо като кучешки лай в кабината Ви. Вярно ли съм чул или заради това краставо куче съм започнал да халюцинирам?

Механикът се поизчерви. Той беше внимателен и стеснителен човек. После ми отговори:

— Добре сте разбрали. При мен е второто. За да не лае, го заплашвах с една тояга, но тая сутрин, докато я намеря, то ме изпревари.

Отидох на бака при моряците, като демонстративно държах в ръка спринцовката. Така, на показ. Моряците ме гледаха учудено — „Какво ли е намислил рано-рано старецът?“

— Къде е кучето? — питам аз. Мълчание. — Къде е кучето, вас питам?

— Няма го.

— Как така го няма?

— Хвърлихме го в морето. Намерихме го мъртво на кораба.

Следващите два-три дни историята с кучето се забрави, но не напълно.

КРИТИЧНО НАКРЕНЯВАНЕ НА КОРАБА

Същият рейс на кораба — „Вола“ — пътуваше като първи помощник–капитан по политическата част един командирован известен наш журналист от вестник „Земеделско знаме“. За него, като временен морски пришелец, може да се напише разказ по-голям и по-колоритен от настоящия, но накрая, въпреки „сработването“ му с моряците, той, без да ще, стана причина за една неприятна конфузия.

И така, пътуваме през спокойния Атлантик, всеки погълнат от работата си. Нали като се върнем във Варна, нашият кораб „Вола“ трябва да личи още отдалеч. Да свети и да се знае кои са неговите моряци и кой му е капитан.

На триста мили пред нас, някъде далеч зад хоризонта, е Африканският бряг. Вдругиден ще сме в Буханан. Горим да видим що за град е тоя Буханан, дето едва го намерихме в атласа за Либерия.

След обед, към 16 часа, когато се бях заел да подготвям рейсовия рапорт за извършената по време на рейса работа, стана нужда да отида до кабината си, за да взема някаква справка. Не направил дори две крачки, разбрах, че подът е силно наклонен. Каква ли бе причината? Товарът? Едва ли. Шротът е товар, който въобще не мърда. Тогава? Нищо друго, освен нахлуване на вода в кораба. Откъм левия борд. Добре, но откъде и как? И колко? Десет, двадесет, петдесет тона на минута? Или повече? И точно откъде може да навлиза? Стига! Време за гадаене няма.

Бързо изскочих, възпрепятстван по стълбата от полягането на кораба. За да вървя, трябваше с лявата ръка да се отблъсквам от стената. На мостика заварих на вахта старши помощника Димитър Къдрев да разговаря по телефона с машината. За рейсовия рапорт забравих напълно. Старпомът ми докладва, както се бяхме уточнили, че наредил на машината да започнат допълването на баластните танкове с вода, тъй като трупите, които предстоеше да товарим на палубата, щяха силно да нарушат стабилността на кораба, но неизвестно защо корабът започнал да се накланя наляво.

— А какво правят сега в машината?

— Не зная точно. И на тях не им е ясно защо корабът получава крен. Търсят причината.

Изчаках десетина минути. Стрелката на кренометъра отива към 350. Тъй както върви, дали не ще се наложи да дам тревога за напускане на кораба? Кога? Не бива много да се чака. Ако кренът продължава да расте все така, скоро ще възникне проблемът за безотказното пускане на лодките. Какво да правя? Ще почакам още малко.

Тогава подгоних старши помощника да бяга в машината и бързо да ме уведоми по телефона какво става там. Стрелката на кренометъра отиваше към 380. Не издържах и сам звъннах по телефона. Обади се вторият механик, който правеше първи рейс на „Вола“ и скоро бе дошъл при нас от военноморския флот. С ясен и спокоен глас той ме увери:

— Другарю капитан, обстановката ми е съвсем ясна. Третият механик и вахтеният моторист объркали крановете в разпределителната кутия. Вместо да подадат вода във всичките танкове, те поставили за изпомпване на водата от десните танкове, като същата вода я подават в левите танкове. Моля Ви, имайте ми доверие. След две–три минути накренияването ще спре. След половин час най-късно ще изправим кораба.

— Добре, благодаря Ви. Действайте!

Окачих слушалката и излязох да си отдъхна на лявото крило. Тук, до комина видях, че корабните „пльхове“ вече бяха изскочили — и тримата от домакинска команда, „случайно“ станалите моряци, а известно е, че пльховете първи излизат при потъване на кораба. Това по време на ветроходната епоха е била единствената полза от тях — своевременно известявали, че в кораба е нахлула вода. Тъй като нямам намерение да се спирам в отделна глава на негативната страна на някои служители от личния състав на параходството, а също и на многото ходатаи, искам да кажа две думи само за единия от тримата наши пльха.

След изправянето на кораба отидох на кърмовата площадка, където бяхме поставили сенник. Там свободните от вахта денувахме на сянка, че и замръквахме. Сега там се бяха събрали свободните моряци и коментираха събитието — кой как го е посрещнал и как го е преживял. Единият от трите пльха, бивш спасител на един от

Евксиноградските плажове, без да се смуцава от идването ми, продължи да разказва:

— Аз вече си бях направил сметката. Започне ли корабът да потъва, хвърлям ей тая пейка в морето, откачам брадвичката от това пожарно табло и скачам. Възсядам пейката и чакам. Посегне ли някой с ръка към нея, чуквам го с брадвичката по главичката.

— Та ти — намесвам се аз, — ти с брадвичката не само, че си звяр, но си и същински глупак. И не ме гледай така пренебрежително и с такава присмехулна гримаса. Ти не само, че не си добър човек, но повтарям, си и глупак. — Той понечи да реагира. — Потрай — спирам го аз със звук и жест, — след малко ще ти покажа що за герой си. Боцмане, кажи пък ти сега каква пейчица си бе избрал — провокирам го аз.

— Аз ли, другарю капитан? Ами вие със старпома докато се чудехте откъде се взе този крен, аз заедно с Шопа — дърводелеца — излязохме на лодъчната палуба да огледаме това-онова по лодките, че ако потрябват, безотказно и в пълен порядък да ги пуснем на вода. Там видяхме тримата, като преминаваха през лодъчната палуба, и бая се позачудих. Очаквах, че и те идват да огледат лодките. Нали тяхното задължение е да снабдят лодките с одеяла, храна и други принадлежности, а те... преминаха и право на мостика.

— Правилно си постъпил, боцмане. Точно както би постъпил всеки истински моряк. Ако ще се спасяваме, ще се спасяваме колективно, а в последната лодка, сигурен съм в това, ще влязат такива като боцмана. Нали така, боцмане?

— Тъй вярно. Така ще постъпим. И не само аз, но... още по-добре ще да е, ако това никога не се случи с нас.

— Добре го каза. Затова, другари, никакви брадвички и... брадвари. Казаното и направеното от боцмана и дърводелеца, другари, е типично за българския моряк. Решил ли си да се отдадеш на морето, имал ли си късмета да попаднеш в екипажния списък на някой български кораб, ти ставаш и телом, и духом негова неделима частица. Целият ти живот, труд, помисли, преди всичко са за неговото, на екипажа, добруване и преуспяване, защото, ако не за друго, то в крайна сметка се отнася не само до твоето лично преуспяване, но и за гарантирането на твоя живот.

А сега, другари, да се спра на въпроса как би се спасил нашият герой на брадвичката, ако станеше нужда да „скача“ от кораба, па макар и върху пейката. То, погледнато от страни, макар и да не е човешко, е много хубаво, дори „романтично“ и приключенско, героично, само че корабът не е трамплинна кула за бабаитско скачане в морето на плажа пред очите на слисаните чуждестранни курортисти.

Нека да направим една проста сметка. Преди две години, връщайки се с м/к „Васил Друмев“ от Индия, почти по същото годишно време, каквото е днес, през района, където бяхме преди час–два, стоях на дясното крило и гледах във водата близо покрай самия борд. Тук–там излизаха акули–чук, със странични надебелявания на муцуната. Почвам да броя — една, две, три... засичам времето и почвам отново. За час и половина преброих 38 акули. Час и половина, изминати с „Васил Друмев“, правят 15 мили или изчислено в километри — 27 — 28 км. Ако приемем, че за същото време и покрай левия борд са минали други 38 акули, общото число на показалите се над повърхността на водата акули възлиза на 76. Ако приемем, че една четвърт от акулите са били на повърхността, а останалите три четвърти във водата, нещо съвсем нормално според Жак Ив Кусто, какво излиза? Излиза, че акулите са били поне 304 или на всеки километър се падат по 11 акули, а на всеки сто метра по една акула. Как мислиш, приятелю на брадвичката? Дълго ли ще те търси акулата, докато те спипа? За морските плъхове, момчета, какъвто е нашият герой, е писано много, но аз ви препоръчвам да прочетете книгата за потъването на италианския пътнически лайнер „Андреа Дория“. Там ще ги видите в истинския им вид. Първи скачат в спасителните лодки, а като спомагателен, обслужващ персонал, предназначен да обслужва пътниците, те имат свещеното задължение в случай на авария всякак да помагат на пътниците при напускането на кораба и чак тогава да помислят и за себе си. А те скачат в лодките, коя взела по двадесетина пътника, коя не, отиват на блъсналия „Андреа Дория“ шведски кораб „Стокхолм“, изкачват се по трапа му, като не забравят преди това да отритнат празните спасителни лодки. Нищо, че в потъващия „Андреа Дория“ са останали над две хиляди души в пълно отчаяние. Те, плъховете, не само мислят за себе си, но и прекъсват всякаква възможност за спасяването на пътници и екипаж. Потвърждение? Ами нашият герой с брадвичката.

Вечерта гледахме румънския филм „Четири крачки до смъртта“. Гледа го и нашият политком журналист, пратеник на един софийски ежедневник.

Случката с крена бе забравена, но не съвсем. По-точно, тя не ни забрави.

ПРОЛИВЕН ТРОПИЧЕСКИ ДЪЖД СРЕД ДЖУНГЛАТА

Уточних със старши помощника Димитър Къдрев начина на товарене и обвързване на трупите. Мислех надвечер да изляза и разгледам града. Към два часа следобед камериерът ми докладва, че някаква българка с мъжа си искала да ме види. Българка в Буханан? Всичко бях очаквал, но не и това чудо. Поканих ги на кораба. Българката беше съвсем млада жена. Като чула, че тук пребивава български кораб, сърцето ѝ трепнало. Поискало ѝ се да послуша българска реч. Била дъщеря на специалист от министерството на външните работи. Преди години баща ѝ бил на работа в Алжир. Там тя се запознала със съпруга си, млад представител на италианска фирма в Алжир. Сега той бил на работа в Либерия. Днес било националният празник на Италия и те били поканени на приема в Монровия в италианското посолство. Пътували с микробусче. Това се оказа удобен и неочакван случай аз и пратеникът на софийския ежедневник, мой първи помощник по политическата част, да отидем до Монровия.

Тръгнахме набързо, без да се бавим. Веднага навлязохме по главната, а може би и единствена улица на Буханан. От двете ѝ страни се редяха неравномерно разположени приземни, съвсем примитивни бамбукови къщурки, покрити с палмови листа. В центъра имаше няколко двуетажни дървени къщи, покрити с бамбукови клони. Озовахме се под сводестите клони на огромни тропически дървета, навярно като тези, които товарехме. Пътят бе чудесно асфалтиран, но необичайно тесен. Обаче нашият шофьор, местен жител, не се притесняваше от това, а натискаше педала до краен предел.

Нашата сънародничка се оказа не само любезна и словоохотлива, но и много добре осведомена. Компетентно ни запозна с поминъка и начина на живот на тукашните селяни. Както ние сами видяхме по пътя, селяните палеха гората, за да си отвоюват земя, която ползват три–четири години, докато се изтощи почвата и... ново палене на гората. Интересно бе за нас, че сред опожарената гора само палмите успешно се противопоставяха на пожара. И ние ги видяхме да стърчат сред почернялата земя със зелените си чадъри.

И още нещо за обичаите и нравите на тукашното население. Почти на заможните семейства. Когато детето порасне, независимо дали е момче или момиче, и навърши 14 години, родителите му го отвеждат далече, навътре в гората и го оставят там само. Безкрайната гора е разделена на две. Едната част е предоставена на момчетата, другата на момичетата. Никой няма право да пресича междината. Всяко момче или момиче е длъжно, без да се събира или влиза в контакт с когото и да било, да преживее в гората цели три години и чак тогава, ако оцелее, то се завръща и има право да се ползва с уважението на пораснал истински мъж или жена, и може да встъпва в брак. Родителите, „отгледали“ такива деца, се радват също на почит и уважение. А как преживяват децата в джунглата, човек може да добие, макар и бледа, представа от следното.

На връщане, вече при пълна нощна тъмнина, по пътя ни връхлетя тропическа буря. Дъждът се лееше от небето толкова силно, че тясното шосе мигновено се превърна в пълноводна река. Предложихме на шофьора да спрем и да изчакаме дъждът и бурята да преминат. Той обаче категорично отказа, въпреки че фаровете осветяваха пътя едва на двадесетина метра във водната стена. Причината за отказа му беше, че се боял като спрем, да не ни връхлетят горски разбойници, които ще ни отвлекат в джунглата и там ще ни опекаат, след спирането на дъжда, разбира се. Такива неща ставали често. Ние не вярвахме, но няколкото подробно разказани случая ни убедиха в това.

„АЗ ВИДЯХ — ТОЗИ ГОСПОДИН МЕ ФОТОГРАФИРА“

В Монровия нашите Виргилии ни оставиха в центъра на града на пазарния площад, а те отидоха на коктейла в италианското посолство. Ние се поразходихме из града. Питахме за пощата и пуснахме писма — наши и на екипажа. Поразгледахме това-онова, а пратеникът на софийския ежедневник направи и някоя и друга снимка. Върнахме се отново на пазарния площад. Тук „корабният“ фотограф сне и една група от струпали се в кавга хора пред една сергия. Още не бе прибрал апарата си, и един местен жител, по-черен от въглен, се отдели от групата, дойде при нас и му поиска петдесет долара за това, че господинът го бе фотографирал.

— Господинът не те е фотографирал — превеждам аз.

— Това не е вярно! Петдесет долара, или ще предам господина на полицията! — ломоти той на английски.

Вместо да се разправяме и да съберем около себе си любопитни, за да се предпазим от неизвестни последствия, аз предложих да си тръгваме, но и фотографираният върви с нас и си иска парите. И току притичва до някой полицай — регулировчик, за да настоява за арестуването ни. Но къде ти! Може ли регулировчик на пост да слезе от пиедесталчето си, да остави движението и да тръгне да арестува. Фотографираният обаче не се отчайва. Стръвта, макар и химерна, е голяма и си заслужава. Най-сетне, след поредица неуспешни опити да ни арестува, той ни изостави.

С товаренето на трупите, достигащи до 1.80 метра в диаметър, дълги 7 — 8 метра и тежаци по 5 — 6 тона, нямахме особени трудности. При връзването им на два пъти късахме стоманено въже, а два от люковите капази, върху които полагахме трупите, получиха незначителни деформации. Натоварихме трупите и отново потеглихме. След три-четири дни поток от частни радиोगрами затрупа радиотелеграфиста. Много от близките и приятелите на екипажа питаха: „Обади се веднага как си?“, „Искам да чуя от теб, че си жив“, „Мама си къса косата и те мисли за умрял — обади се“. Аз, главният

механик Недков и старпомът недоумявахме. Каква ли може да бъде причината за този дъжд от загадъчно-тревожни радиограми?

На седмия ден се отбихме в Гибралтар за гориво и вода. Агентът донесе куп служебни и лични писма. От последните разбрахме откъде водеше началото си потокът от съобщения. А жената на „мечока“ се бе сетила и поставила в самото писмо изрезка от вестник — беше дописката на нашия „корабен“ журналист. Тя свършваше приблизително така:

„Вечерта гледахме румънския филм «Четири крачки от смъртта», а днес не бяхме ли само на две от нея?“

КОРАБНИ ЕКСКУРЗИИ

Едни от най-интересните и желани културни мероприятия за екипажа бяха екскурзиите, които ние организирахме при първа възможност — наличие на свободно време и подходящ туристически, в най-широкия смисъл на думата, обект.

Някои от екскурзиите провеждахме по инициатива и организация от страна на корабното ръководство, други — по предложение на кораборемонтните заводи, където влизахме за ремонт, а трети — по предложение на местна, държавна туристическа организация, както и на някое благотворително местно дружество.

Тук ще си позволя да спомена само някои от по-значимите туристически мероприятия, осъществени от екипажите на корабите „София“, „Васил Друмев“, „Оборище“, „Вола“ и „Странджа“, и то само за времето, през което им бях капитан.

Две екскурзии от Анверс до Брюксел с разглеждане забележителностите на града, Атомиума и посещение на мемориала на Наполеон, въздигнат от лептата на вдовиците на загиналите в битката при Ватерло наполеонов войници.

Една екскурзия от Анверс до Брюксел, Гент и Брюж (известен с ръчно плетените по особен начин дантели — конци, навити на дървени чилета, които сръчно се премятат едно през друго, и които ние в България погрешно наричаме „брюкселски“, вместо „брюжски“).

Екскурзия от Анверс до Париж с автобус. На кораба бе командирован лекар от Държавната планова комисия, дипломирал се в Париж. Той така се възпламени, като научи, че ще се ходи в Париж, че едва не полудя от радост. Като познавач на Париж го назначих за водач на групата. Екзалтацията му не премина, докато не се охлади от един малък инцидент.

Беше му станало горещо в автобуса. Изправил се да си съблече пуловера и разпалено разправял какво най-интересно ще покаже там. Но в този момент пред автобуса станало някакво неправилно изпреварване. Шофьорът натиснал спирачките и нашият водач

политнал напред и ударил главата си в предното стъкло. И нали главата е българска — така разправяха после моряците — стъклото се счупило. Вечерта той се върна на кораба с бинтована глава.

В Холандия — две екскурзии из цялата страна, включително Амстердам и неговите културни и исторически забележителности, град Волендам и Зюд-зее. Амстердам е разположен под нивото на морето и често страда от наводнения, а мощна помпена станция ежедневно изхвърля над 450 000 кубически метра мръсни отпадъчни битови води в Зюд-зее. От тези мръсни води морето и бреговете му миришат неприятно, но това не пречи на тамошните хора да се къпят и излежават върху камъните на ограждащата морето дига.

В Лондон — посещение на Британския музей, Транспортния национален музей, къщата на мадам Тюсо, Морския исторически музей с „побития“ камък на нулевия гринуички меридиан, корабът „Къти Саак“, пренасял през втората половина на деветнадесети век негри от Африка за Америка, където ги продавали за роби. Негрите са били превозвани като стока — с коносаменти, оригинали от които са изложени на самия кораб. Много от тях са умирали по пътя. Посетихме и гроба на Карл Маркс.

В Ливърпул — една екскурзия из околностите на града и областта с посещение на графство Честърфийлд с неговата зоологическа градина, и много, много рози. Цели декари засадени и грижливо отглеждани рози в Парка на розите.

В Лисабон — две идентични, в различно време екскурзии за разглеждане забележителностите на града, и най-вече на ботаническата градина, където по неясни причини екскурзоводката особено дълго спря вниманието ни върху два огромни филодендрона, и обиколка на областта с отиване чак по океанското крайбрежие зад нос Рокка. Запознаха ни с дворци, крепости и замъци на някогашна феодална Испания.

В Алжежирас — една късна разходка по крайбрежието на Средиземно море с намерение да ни покажат курортен морски комплекс. Закъсняхме, а може би и нарочно се получи така, защото освен едно голямо, в модерен стил здание, обърнато към морето, нищо друго не видяхме. Затова пък ни заведоха на нощен мюзикхол с много богата програма, в която преобладаваха испански песни и танци.

В Гибралтар — тук домакин и уредник на екскурзията беше едно тамошно семейство. Надничам зад борда да видя дошла ли е колата с провизиите. Гледам — до трапа спряла кола. Мъж, жена и момиченце стоят до трапа и гледат нагоре. Махнах им с ръка за поздрав. Лицата им светнаха. Слязох при тях. Много им харесвал нашият хляб. Щели да си го платят. Дадохме им две франзели безплатно. Заминаха си. Следобед идват пак. С микробусче. Предложиха ни да ни покажат „невидимите“ забележителности на Гибралтар. Показаха ни ги. Гробището в центъра на града, скътано в една гънка на скалата, зашумено, почти незабележимо. Видяхме гробове с кръстове с имена на загинали в битката при Сен Винсент моряци. После влязохме във входовете на два тунела. Гибралтар имал над 20 километра тунели, изкопани в скалата. Там навремето се съхранявали бойни и хранителни припаси за градското население и защитниците на Гибралтар. Тези тунели били копани от престъпници и военнопленници. Заведоха ни и до фара Европа Пойнт. Според тях тук била най-южната точка на Европа.

В Мурманск — направихме специално посещение на Военноморския музей, чиято уредба и експозиция ни впечатлиха с експонати, картини и всичко някак незабелязано и непреднамерено подчертаваше патриотизма и храбростта на руския моряк, особено силно проявени през Втората световна война.

В Либия — една екскурзия дълбоко в страната, с крайна точка някогашният град Лептис Магна, чиито доста добре запазени руини бяха открити и изкопани през 1925 година изпод пясъка, навяван от пустинните ветрове. Там имаше останки от голям театър и колонадата на главната му улица.

В Мароко — освен забележителностите на Казабланка ходихме да разгледаме Рабат. Влязохме в още неоткрития официално, току-що построен мавзолей на Мохамед V-ти. Чудесен съвременен шедьовър на арабската архитектура, чийто главен архитект беше виетнамец. За украсата на кралската гробница са употребени 12 тона злато, а по стените на преддверието е изсечен в мрамор целият Коран. Изкачихме се и на старинната кула, наполовина съборена от земетресение. Била е висока 80 метра и е завършвала с площадка, върху която големците от града и държавата са излизали с конете си. Надзърнахме и в другата част на града — градът на бедността. Огромна площ, обградена със

стари каменни стени, високи над два метра. Натъпкана с бараки от всевъзможни отпадъчни тенекии, със съвсем тесни, едва проходими улички и никаква хигиена — ни вода, ни канализация, само една мизерия.

В Триест — разгледахме околностите му и замъка Мирамар, построен на самия морски бряг с малко пристанище. Вълноломът му завършва с Малкия Сфинкс, а в двореца има малък морски музей с една стая — спалня на принца, брат на Франц Йосиф, обособена като корабна навигационна кабина.

В Скараманга — две екскурзии из Южна Гърция с посещение на Делфи. Там разгледахме богато уредения музей на някогашната Елада и добре запазените останки от древен стадион. Там ръководството на корабостроителницата, където бяхме на ремонт, ни даде обяд в новия шестетажен модерен хотел. За да стигнем до ресторанта му, трябваше направо от шосето да стъпим на покривната му тераса и оттам по вътрешна стълба да се спуснем до приземния му етаж. Много оригинално решение.

В Модания — водиха ни до Бурса. Разгледахме прочутата Синя джамия. Късно вечерта при дълбок сняг ни заведоха до зимния им курорт в планината Кара Даг.

В Хайфон — макар че Виетнам беше в смъртна война с Америка, ни устройоха екскурзия до техния океански курорт Лонг Бийч, където се къпахме в топлите солени води на Южното китайско море. С моторна лодка обиколихме водните лабиринти на архипелага, известен със своите 7000 острова. Там видяхме как виетнамски рибари ловят риба със своите джонки, снабдени с ветрила от тръстика и как живеят с целите си семейства на същите тези джонки.

В Калкута — нямаше екскурзия. Успяхме да разгледаме само ботаническата градина — една от трите най-големи в света. Но и това, което видяхме там, ни бе достатъчно.

На остров Мавриций — Порт Луис. Тук направихме една обиколка с микробус по целия остров. Той по площ е голям колкото нашия бивш Бургаски окръг. Тук, освен седемте изкуствени езера, използвани за напояване, и пълни с изкуствено отглеждан шаран, разгледахме и екзотичната природа на острова. Видяхме две неща, които ни слисаха — монолитното отглеждане на захарна тръстика, заела всички обработваеми площи на острова, и многогодишната

непосилна борба на местното население за отвоюване на тези площи от природата. Островът е от вулканичен произход. Целият е осеян само с камъни. Ние ги видяхме още от морето, без да разберем, че това са купища камъни. Те бяха всякакъв размер — от дребосъци до тежачи повече от два тона. Всичко това бе събирано и редено на огромни купчини или на дълги по километър ивици, широки по петнадесетина метра и високи до три метра. Очистената по този начин земя представляваше също такива полоси със същата дължина и широчина.

В Хавана — тук кубинците ни устройоха една екскурзия из цяла Хавана. Екскурзията завърши в морския музей. Тук видяхме препарирани акули (сини, чук и други) да висят с цялата си големина и великолепие под тавана, също като самолетите в Лондонския музей на транспорта.

В Сиенфуегос — тук направихме три екскурзии. При първата ходихме на юг в ботаническата градина, парк и музей на захарната тръстика. Градината е основана в началото на века като опитен институт за подобряване на захарната тръстика. Впоследствие прераста в ботаническа градина и парк с музей с огромна площ от 900 хектара. Чудесно уреден парк с дървета и храсти от всякакъв вид. Тук видяхме бамбукови горички, чиито дървета бяха високи 25 — 30 метра. Водачът, като ни запознаваше с вида и особеностите на експонатите, на няколко пъти ни се похвали с кактусовото многообразие на парка. Ние си мислехме, че това ще да е някакво сбрище от грамадни бодливи и непроходими кактуси, каквито бяхме виждали в Либия, Алжир и Мароко селяните да използват за ограда на своите парцели. Кактусите тук бяха над 6000 най-различни вида с чудновати форми и невиждани съцветия. Намериха се ненадейно и между нас любители на кактусите, които останаха захласнати по красотата и формите им. Стана нужда на два пъти да пращаме да им напомнят, че е време за тръгване. С нас имаше и съпруги на членове на екипажа. По едно време се разбра, че четири жени са се загубили, заплеснати по цветята. Сред тях и моята жена. Няма ги. И тъкмо се разбрахме да ги търсим на групи, те изскочиха — бяха се качили върху платформата на една сенокосачка, и горди като принцеси, се появиха от една сенчеста алея. Пресрещнали сенокосача, попитали го за нас (кой знае на какъв език), а той им посочил: „Качвайте се, аз ще ви заведа!“

Пак в Сиенфугос — този път с моторна лодка пресякохме лагуната и навлязохме в протока, свързващ я с океана. Излязохме на каменист стръмен бряг. Ясно — бяхме в изоставената, но далеч не разрушена крепост с малка, но много солидно построена цитадела. Правена е по времето на испанските конкистадори за защита на лагуната и града от набезите на пиратите. И сега там има стража, която следи и пази крепостта от злосторници. Цялата крепост, заедно с цитаделата, е вкопана и иззидана от камък. Никакви земекопни машини не биха могли да я подкопаят. Кладенецът, който и до днес се използва, е изкопан на двадесет и осем метра в монолитна скала. Нашите нови познайници не без гордост ни се похвалиха, че Фидел Кастро наредил крепостта да бъде възстановена, за да показва на поколенията какъв е бил животът по тези места.

И още един излет в Сиенфугос — със заместник-началника на пристанището, с когото по една случайност се бях запознал в Бургас по време на негово посещение за обмяна на опит. С него и още двама-трима кубинци отидохме с две джипки на юг по крайбрежието на лов за рапани. Рапаните се намираха на 250 — 300 метра от брега и на 5–7 метра дълбочина. Аз и главният механик Стефан Такев де намерихме рапани, де не, но кубинците се бяха подготвили добре. Със себе си влачеха един продълговат цилиндричен балон. Гмуркат се и почти всеки път изваждат по някой рапан и го пускат в мрежестата торба, която бяха завързали под балона. Аз улових и сложих два в гащетата си, а Стефан хвана три или четири и заплавахме към брега. Стефан, който беше 33-годишен здрав мъж, необяснимо започна да поизостава. Чувам го да ми вика:

— Другарю капитан, не мога повече. Те, освен че тежат и ме дърпат надолу, ми пречат да плувам. И бодат, много бодат.

— Хвърли два и продължавай. — Но и аз усещам, че силите ми натежават. Излязохме.

— Стефане, колко ти останаха?

— Всичките донесох, но голям зор беше.

Не ни стигаха бодлите на обраслите с миди рапани, но и жените ни се нахвърлиха с упреци върху нас. За едни рапани щели да останат вдовици, и то в чужда земя.

ЕКСКУРЗИЯ В МАНИЛА

В Манила... И сега, след толкова видяно, чуто и преживяно, точно сега, когато се намирахме от другата страна на света да не можем да надникнем ако не на Филипините, то поне в Манила! Това аз не можех да го оставя току-така. Най-последно — успех. Разрешението за толкова желаната екскурзия в Манила бе извоювано, макар и в последния ден на престоя ни там. Оставих една трета от екипажа на кораба, а имаше и да се дотоварят още стотина тона тютюн. Ние, екскурзиантите, отплавахме на брега с лодката на агенцията. Там ни чакаше 48 местен великолепен автобус, собственост на частно туристическо бюро. Ние бяхме двадесет и двама. Пред автобуса любезно ни посрещна засмяна млада екскурзоводка. За наше учудване в автобуса заварихме петнадесетина млади господа, които бяха насядали кой където намери, така че и ние трябваше да се разпръснем по един, по двама между тях. Екскурзоводката вече бе почувствала нашето учудване, когато аз я попитах:

— Какви са тези млади господа? И те ли са екскурзианти като нас? От кой кораб са?

— Не, не са от кораб. Не са и точно екскурзианти. Научили, че ще има екскурзия с български моряци, и изявиха желание да се запознаят с вас и да ви правят компания.

— Много мило от тяхна и от Ваша страна, само че...

— Моля, нещо да не сме сбъркали?

— Няма нищо, само че ако бяхте ни предупредили, щяхме да им донесем по едно наше сувенирче за спомен от България. И още нещо — нашите момчета почти не знаят английски.

— Нека това не Ви смуцава. Те с удоволствие биха отговаряли на ваши въпроси, въпреки езиковата бариера.

Резултатът от всичко това бе, че нашите момчета през цялото време се държаха с любознателните млади филипински мъже така, сякаш те не бяха в автобуса.

Докато ние — аз, старпомът и политкомът — чакахме нашите хора да се настанят, при нас дойде главният механик Лазар Филип

Москов, „Дядката“ на нашия 31–ви випуск на Морското Училище. Дойде, спря се, понаведе по навик глава наляво с брада, сочеца между рамото и гърлото му, и с типичното си неясно хихикане ни каза:

— Кой ще ми обясни това изява на любознателен интерес ли е или на неудоволствие? — и продължи: — Виждам, много добре виждам. Важим, много важим, щом на всекиго от нас поставиха по едно филипинско ченге.

Качихме се и ние. Екскурзоводката ни поведе по шумните, пренаселени улици на Манила. Спряхме, без да слизаме, пред Американската легация — един голям, монолитен, безвкусен в архитектурно отношение паралелепипед. Цялата му фасада — плетена решетка от разтегнати шестоъгълни прозорци, вбити един в друг. Сградата бе построена на самия морски бряг с лице към морето, а от другата страна, откъм улицата, имаше малък, но пищен парк с екзотични дървета и цветя. Дърветата бяха художествено оформени, с подрязани клони.

После разгледахме „Luneta park“ с наземния часовник, чийто диаметър на циферблата беше 30 метра. Обрамчен бе с кръгла рамка от нискостеблен зелен храст. Самият циферблат се състоеше от два кръга — външен и вътрешен. Вътрешният бе застлан с бели петунии, над които се движеха двете стрелки на часовника. Външният бе покрит с тъмночервени камъчета, сред които бяха засадени цифрите — също нискостеблени храсти, но по-тъмнозелени от периферията. Стрелките бяха бели, стоманени, дълги около 12 метра всяка. За да се балансира тежестта им, осовата линия за прикрепването им към механизма на часовника делеше всяка една в отношение едно към четири. В съседство с „Luneta park“ е Китайската градина с чудесно оформена в китайски стил входна арка. Попътено, без да спираме, екскурзоводката ни показваше административните сгради на Манила. Изненада ни фактът, че Манила не била официалната столица на Филипините, но всъщност политическият и стопански живот бил съсредоточен там.

Минахме по главната магистрала на града. Смайваща картина. Коли, коли — всякакъв вид марки и произход, една до друга. Истинска жива река. Преобладаваха американските военни джипове, извадени от армията и разпродадени. Голяма част от тях бяха преустроени на открити платформи, набързо и евтино приспособени за пътнически и товарни таксите. Пътническите таксите бяха препълнени с хора. В

средата на платформата пътниците стояха прави, хванати един за друг, а по периферията ѝ бяха насядали с провесени навън крака. Гледаш и се чудиш. Всеки кара бясно и мени платна и посоки, когато си ще. Тук–там някой регулировчик или по-точно очевидец, ако стане катастрофа. Гледаш и се чудиш как той мравуняк не се е изпотрошил. И дим, отровен синкав дим над цялата автомобилна вакханалия. Личи си, че тук никой не мисли за пагубното въздействие върху околната среда. Нашият автобус също се включи в този мравуняк. Как караше нашият шофьор, той сам си знаеше.

Излязохме на широк асфалтиран път, нещо като автомагистрала. Отидохме на военното гробище. Слязохме. Екскурзоводката ни поведе към Пантеона. Това бяха две мраморни полудъги — вътрешна и външна — високи три метра, издигнати на кръгъл мозаечен пиедестал. На вътрешните им стени със златни букви, изсечени в мрамора, бяха написани имената на погребаните тук борци за освобождението на Филипините — 36000 на брой, и то от всички националности по света. Гробището беше едно зелено поле, осеяно с еднотипни беломраморни кръстове, всеки поставен пред оброчен също в бяло гроб.

От гробището отидохме в старата вилна зона на града. Залесени, добре поддържани вилни парцели, с най-различни дървета, храсти и цветя, много цветя. „Скромни“ вили по на два и три етажа.

После... после в новата вилна зона. Вили, вили, бели, мраморни, мозаечни, във всички нюанси на цветовата гама. Всевъзможни форми и стилове, с по 500 — 600 метра застроена площ, с шикарно оформени навеси за автомобилите — за всеки член на семейството по един.

Екскурзоводката обяви края на екскурзията и ни покани всички да посетим и разгледаме една къща за сувенири, където щели да ни почерпят с по една бира „Сан Мишел“ и където можехме да си купим най-различни сувенири, изработени от филипински занаятчии.

Върнахме се обратно по друг път. Тук видяхме другата Манила. Стотина метра широка ивица застояла вода покрай самия път. Беше поне пет-шест километра дълга. И в нея — истински осъвременени наколни жилища. Някой забил във водата няколко греди, обковал ги, с каквото могъл, и си направил „жилище“. Друг понадил две греди от единия съсед и три–четири от другия, и си направил „къща“, по-точно някаква колиба над тях. Трети също, но по-нагоре. Така поне на десетина метра височина. Как живеят тия хора тук? Можете ли да си

представите битовите им условия? Откъде взимат вода до петия етаж, без каквото и да било водопровод? А отходните води? Боже, опази!

Всъщност, това бе истинската Манила. Манила на бедния, безимотен трудов народ — бесният, хвърчащ във всички посоки поток от още по-бесни джипове с насядали в тях хора, с провесени навън крака, и съвременните наколни жилища, украсени с набързо изпрано, износено и протрито пране.

Посетихме сувенирната къща. Тук имаше всичко. Имаше занаятчийско изкуство от изтока и запада, най-причудливи неща, художествено изпълнени. Всеки си купи по нещо за спомен. Аз си купих настолна нощна лампа, изработена от два филипински рапана. Тук те са с особена форма и са чудно красиви. Моско пък си купи една бъчвичка, голяма колкото бирена чаша, но с капак и бутонче. Натиснеш ли бутончето, веднага изскача един уродлив, прегърбен, но с наперен атрибут мръсник. И накрая, както често се случва с мен — сигурно вече сте се досетили — се оказа, че не бях завел хората в сувенирната къща, която бях обещал да посетим, а в съвсем друга.

Най-после часът за отплаване настъпи. Трябваше да реша мога ли и как да се придвижа до Сингапур с почти нулева метацентрична височина. Следях отблизо ежедневните метеосводки за отделните райони на Южното китайско море, особено югозападната му част. Тук се зараждат и бушуват прочутите в цял свят филипински тайфуни, а пътят до Сингапур е цели пет дни. Накрая реших: ще направя едно малко изгъване на генералния курс, като мина постепенно покрай югоизточните брегове на Южно китайско море. Така в случай на предупреждение за зараждащ се тайфун бих успял своевременно да намеря някое заливче за прикритие по крайбрежието на остров Калимантан.

Отплавахме при добро време. Прогнозата обещаваще обстановка без промяна. И така — цели пет дни ни вятър, ни вълни. След обед на петия ден се закотвихме пред Сингапур. Тук щяхме да вземем гориво и вода, а това щеше да подобри и устойчивостта на кораба.

НА М/К „ВОЛА“

КОРАБЪТ

Велико и чудно човешко творение са корабите — и сегашните, и предишните. В тяхната направа човекът винаги е влагал най-новите за времето постижения на науката и техниката, като е показвал съвършенството си като творец и художник.

Какво всъщност са корабите? Транспортни средства? Да, но само това ли? Аз например ги възприемам двойко. И навярно не само аз, но и всеки моряк. Хем като бездушни, мъртви твари, направени от метал, дърво и други съвременни строителни материали, хем като живи творения на човешката ръка и гений. Движат се като живи: обикалят по мировия океан, пренасят хора и товари. Те също чуват и виждат наблизо и надалеч, денем и нощем, в гъста мъгла и сняг. Опитват с невидима ръка морското дъно на стотици метри под себе си. Че корабите от всички творения на човешкия гений най-много приличат на хората, може да се види и от следното: всеки кораб си има лично, индивидуално име, дата и място на раждане, местожителство, свидетелства за гражданство (паспорт), картотека на заболяванията и производствените травми. Подлежи и на периодични профилактични прегледи. Освен това и корабите, като хората, умират от различна смърт... и се издава акт за смъртта им. Който е имал възможността да посети фрахтовата борса в Лондон, ако не е имал случай да чуе звъна на камбаната, известяваща трагичната гибел на някой кораб, то поне му е била показана тая камбана.

Може би някои ще се опитат да възразят, че корабите нямат собствена воля или пък личен характер? Вярно е, че ние ги управляваме къде и как да ходят, какво да превозват, но има ли някой сред нас, който да не е управляван поне в малка степен? А що се отнася до характера, много от тях притежават такъв. Ето например нашият кораб „Вола“: при маневра кротък, послушен, покорен просто до умиление; в буря — упорит, неотстъпчив. Бие се с вятъра и вълните като бесен. Понякога в яростта си губи сваят, цял трепери от яд, препъва се, пада, става, но не се предава. В тихо време върви и спи. „Така си почива нашият старец“ казват моряците. Лични

предпочитания: обича да му очукват редовно ръждата и да го чешат по гърба с телена четка. Отрицателно качество: питае отвращение към бордовото вълнение, просто го ненавижда.

Името на нашия кораб е „Вола“. Да, „Вола сред пустинния Балкан“ на Иван Вазов. То е трайно, с метални букви изписано на носа и кърмата. Под името му стои написано името на домуващото му пристанище — Варна. То е написано с кирилица, затова в чужбина обикновено го четат „Бафа“. Дълъг е сто и петдесет метра. Пълен газ почти десет метра. Способен е да плава по всички морета и океани на планетата. За целта е снабден с множество документи: сертификат за здравината на корпуса (тялото), сертификат за здравината на машината (сърцето), сертификат на радиостанцията (ушите и езика му), сертификат, че не е заразен от приносители (микроби, мишки и др. подобни заразители и болести) и колко още най-различни сертификати. Има например и такива: свидетелство за преминаване през Суецкия и Панамския канали или пък свидетелство за плаване в лед. Има огромно огнено-стоманено сърце, което пулсира със сто и десет удара в минута и развива 6500 конски сили на вала. Като всеки кораб, и той си има особени белези. Но най-характерни за него са два: липсата на каквито и да било товаро-разтоварни съоръжения и наличие на двойни надлъжни стени. Тоя белег, макар и отличителен, е невидим — освен бордовата обшивка има още една, вътрешната. За тях вече стана дума.

Рожденото му място е Гьотеборг, Швеция. Година на „раждане“ 1957–ма. И трябва да знаете, че е израснал чудесно. Хората, които са го строили, не са си играли. Между впрочем, като стана дума за това, в Ротердам се разбра, че строителните му планове са били изработени от Анверската секция на бюро Беритас. И е як. За две години поради травми три пъти го оперираха в областта на „хълбоците“. И трите пъти показва чудесно запазена „свежа“ метална тъкан, макар че вътрешната обшивка, атакувана от ръждата, от време на време бе пробивана от тежките грайферни кофи на пристанищните разтоварни кранове. Пак е як.

При това е наситен със съвременна автоматика и сигнално-известителни системи. Повреди ли се нещо авторулевиът — звъни, жирокомпасът излезе ли от меридиана — звъни неспирно, угасне ли някоя от пътевите лампи — звъни, спадне ли налягането на маслото в машината — звъни. Да не говорим за това, че и да искаш, не можеш да

направиш грешка при даване на ход с машината. А при старши помощника има една „машинка“ с батерии, която за няколко секунди отчита правилно ли е разпределен товарът по хамбари, та да не потъне корабът, ако попадне във вълнение. На времето, в младите му години, е считан за голям кораб. Сега, след като се появиха „Суперите“, се смята за среден, а някои, например руските пилоти, го наричат „суденишко“. Нагледен пример за научно-техническия прогрес в корабоплаването: моряците, когато искат да изкажат недоволството си от него, го наричат „самосвал“. И не без основание, защото времето за товарене или разтоварване рядко трае повече от 24 часа, а в повечето случаи — 10 — 12 часа. Какво по-напред да направиш? За товара ли да мислиш, газенето ли да наблюдаваш, прясна вода и провизии ли да получаваш, нещо в машината ли да попрегледаш или в града да излезеш? Докато се обърнеш, и хайде команда „по места за заминаване“. На път, преди всичко на път. И той наистина тръгва. Само за две непълни години той четири пъти кръстоса Атлантическия океан и два пъти ходи до Мурманск. Обърнато в мили, това прави над две земни обиколки. Не е малко, нали? Ами ако това се пресметне от прохождането му? Пък и колко има да извърви още, нали? Ясно е какво солидно транспортно средство е корабът въобще, и конкретно нашият „Вола“!

ЕКИПАЖЪТ

Екипажът е оная съставна част от кораба, която му дава живот и която поддържа този живот. Кораб без екипаж е мъртъв. Естествено, като всеки организъм, екипажът на всеки кораб търпи всевъзможни промени — количествени, качествени, индивидуални и др. Обикновено екипажът се състои от 30 — 35 калени в морето и посветени на морето мъже. Всеки със своята физика, специалност и задължения, всеки със своя характер, всеки със своята значимост според своя пост и отговорност. Но заедно с това тези мъже имат и свое лично разбиране за дълг, отговорност, другарство. Всеки има свое минало, бъдеще, свой личен живот. Те се стремят и растат в служебната йерархия, усъвършенстват се, женят се и... накрая се пенсионираат или преждевременно напускат морето. С други думи, екипажът постоянно търпи промени — едни слизат, други се качват. В случая важното е едно — традицията. Добрата традиция за доброто изпълнение на служебните задължения, за другарството, за сплотеността, за сътрудничеството и взаимопомощта, за професионалното развитие, за културното обогатяване — да се предава като щафета, но винаги да остава на кораба.

Съгласно корабния устав корабният екипаж се състои от три команди — палубна, машинна и домакинска. Освен това екипажът се подразделя още на команден и изпълнителски състав. В командния състав на м/к „Вола“ влизат 15 души. От тях десет са с висше морско, трима с икономическо и един с медицинско образование. Всяка команда има строго определени задачи, има и свои специфични проблеми. Така или иначе, основното предназначение на всяка команда е да осигури изпълнението на плана на кораба, да се труди за доброто техническо състояние на корпуса и механизмите и да поддържа живучестта на кораба на високо ниво. За постигане на тези задачи корабните колективи трябва ежедневно да се стремят да изменят себе си към по-добро като отделни индивиди и като цялостен колектив, всички заедно по пътя на закаляването на личните си и колективни морално-волеви качества, защото морякът без тези качества не е

моряк, а корабният екипаж престава да е колектив. Защото заедно членовете на екипажа са непобедима от морето сила.

Възрастта на членовете на екипажа е най-различна. По едно време бяхме се събрали: докторът — на 65 години, капитанът и корабният дърводелец — по на 58, главният механик — на 55, вторият помощник–капитан и третият механик — на 44, а най-младият моряк — на 23 години. Третият помощник–капитан и третият механик тъкмо започваха първия си рейс, ако изключим учебните им плавания, разбира се. Средната възраст на останалите членове на екипажа беше 30 години.

СТАРШИ ПОМОЩНИКЪТ ДИМИТЪР КЪДРЕВ

М/к „Вола“ отдавна се славеше с прекрасен колектив, който бе успял така да се сработи помежду си, така да пасне към кораба, че на едно показно събрание, проведено на кораба, макар и да се поизсилих, аз заявих: „С такъв екипаж, ако ми наредят, и на луната ще ида!“. И планът се изпълняваше, и преходни знаменца като снежец се сипеха върху нас.

Но... неусетно настъпи промяна. Дали успехите не ни замаяха? Една част от палубната команда слезе принудително на брега. Беше нагазила по-навътре, тайно и незаконно в „териториалните“ води на митницата. На следващия рейс стана нещо сред машинната команда. Една значителна част от нея също слезе. Слязоха и други, чийто служебен растеж и дълг ги задължаваше да преминат на други кораби.

На този кораб бях капитан почти две години, през което време направих следните рейсове:

- два рейса до Мурманск с вулканична пяна (пемза) от остров Нисерос за Амстердам и оттам под баласт до Мурманск за фосфат за Варна;
- два рейса до Рио Гранде за взимане на пълен товар соев шрот за Бургас;
- три–четири „кръгови“ рейса в Средиземно и Черно море.

Четири пъти влизах за ремонт на кораба: в Анверс, Триест, Скараманга и Ротердам.

През това време в допълнение на по-горе казаното, се смениха четирима старши помощници, четирима помощник–капитани по политическата част, двама палубни и трима машинни боцмани и десетина помощник–капитани и механици. Без промяна остана само главният механик Васил Недков. Преди него е бил Атанас Митев, мой съвипускник, който при един ремонт в Швеция бе снабдил кораба с достатъчно резервни части, което много ни улесняваше.

Назначиха ни новия рейс. Този път екипажът претърпя сравнително малки промени, по-значителни сред палубата. Попълването обаче стана в последния момент преди заминаването. Не можахме дори да се видим един друг. Тръгнахме и си мисля: „Какви ли зрънца ни изпраща личният състав, щом е успял едва в последния момент да ги намери?“. Пък и, обективно погледнато, други не могат и да бъдат. Никой капитан не изпуска добрите, а и добрите моряци не обичат да сменят корабите си. Ще ни предстои дълга и настойчива работа за откриване и изглаждане на „ръбовете“ на неканените пришълци.

На 26 септември застанахме на ремонтния кей в кораборемонтния завод в Скараманга. Работата по ремонта започна с пълна сила. Ние пък бяхме взели всички мерки да използваме престоя на кораба за подобряване на външния му вид непосредствено пред настъпващия зимен период. Но стана друго.

Още първата вечер двама от тримата „нови“ не се върнаха в определеното време. Върнаха се в шест часа сутринта, но в такова състояние, че дори и аз не можах да ги събудя, камо ли да ги изпратя на работа. Това разстрои работата на палубната команда. Барометърът на трудовия ентузиазъм и на дисциплината стремително полетя надолу. При това постъпката им представляваше грубо нарушение на корабния устав. На обяда в моряшкия салет аз обявих, че такива хора не са ми нужни и че ще ги репатрирам. Нека си вървят там, откъдето са дошли. Старши помощникът удари на молба:

— Моля Ви, не ги репатрирайте. Какво ще правя без хора? Двама от осем са много, а както знаете, ни предстои срочно зазимяване на кораба и заминаване на север, зад полярния кръг. Не е шега това, нали? Кой ще работи? Оставете ги на мен. С помощта на другите ще ги оправим. Млади са. Нека не ги губим, като моряци, като хора. Е, ще ни създадат някоя и друга беля, но ще ги оправим.

Отстъпих, но на следващото общокорабно събрание, като говорих за това, здравата настъпих старши помощника. Нека всички, особено провинилите се, да разберат каква отговорност бе взел върху себе си старши помощник-капитанът. По-късно, вече в океана, като гледах същите другари с какво майсторство под ръководството на боцмана заплитат скъсаните в Нисерос дебели корабни въжета, си казах: „Старши помощникът беше прав тогава, като настоя да ги

оставим. Но до сработването им с екипажа е още много далеч и много рано“.

Ремонтът в Скараманга привърши четири дни предсрочно. В Нисерос пристигнахме през нощта, в пълна тъмнина. Добре, че бяхме идвали и друг път, а и радарът като по чудо работеше безотказно. Загубихме три дни в чакане на котва. Времето възпрепятстваше заставането ни под транспортъора. Въпреки това направихме опит, но без успех. Едва не съборихме транспортъора в морето.

Най-после времето се подобри, но вълнението още ни създаваше много трудности, както за кораба, така и за транспортъора на силоза. Тук липсваше каквото и да било съоръжение, наподобяващо пристанище. Корабът застава на котва на открито до самия скалист бряг, под хобота на транспортъора, обвързан с осем въжета. Четири се завързват на специално, но неудачно за нашия кораб, поставени шамандури и четири се подават на брега. Така че корабът, като се гледа високо от стръмния бряг, прилича на паяк, оплетен в паяжината си. Трудността идваше и от това, че корабът трябваше постоянно да се мести назад, наляво, надясно, напред, за да нагажда товарните си люкове под неподвижния допотопен транспортъор.

Разбира се, при такава обстановка аварията са обичайни спътници и врагове на кораба и товаренето му. През втората нощ на товаренето, пет часа преди завършването му, внезапно духна силен шквал. Корабът леко се подаде назад, натисна хобота, деформира го и го извади от строя. Последният, най-задният хамбар остана не донатоварен с 1200 тона. Първа сериозна причина за неизпълнение плана на новия рейс. При това положение носът на кораба се оказа „забит“ във водата един метър по-дълбоко от набелязаното.

Ето, че дойде време, драги читатели, да ви срещна по-отблизо със старши помощника, със старпома, както казваме ние. Старши помощникът на капитана е голяма фигура в нашия търговски флот. В негови ръце е корабната администрация, работата на мостика, на палубата, на домакинската команда. Товарното дело е също в неговите ръце. Прието е капитанът да поставя задачите, а старши помощникът да организира и провежда изпълнението им. Дори нещо повече: капитаните, например, избягват да правят промени или допълнения в разпорежданията на старши помощника за взетите от него решения. И това е логично, защото всеки капитан, преди да стане такъв,

обезателно е бил старши помощник–капитан. Капитан Георги Генов обичаше често да повтаря: „Да се карам със старши помощника си ли? Че знам ли къде мен или кораба ще подведе? Никога!“

Сега на нашия старпом предстоеше нелеката задача да повдигне „забития“ в морето корабен нос. Иначе как и накъде? Как се минават 3500 мили със забит един метър нос? Впрочем, това той вече го бе правил, но в обратно направление. Преди два рейса, за да влезем в лагуната на Порто Алегре, трябваше да се повдигне не носът, а кърмата. (Той е същият старпом, който „предизвика“ крена пред Буханан, от който другарят журналист, пътуващ с нас, сътвори цяло събитие със страшен завършек). Много е слаб. Тънък и висок. По палубата ходи с фино кожено яке. Я облече шинел, я го издухал вятърът в морето. Не е заядлив, но и никак не е отстъпчив. Работата си разбира много добре и я лови изкъсо.

На разсъмване носът на кораба изплава един фут над газенето на кърмата. От това по-хубаво — здраве му кажи! Огледахме съвместно с товарача повредата на допотопния хобот. Не стана нужда да правим констативен протокол. „Вира котвата!“, „Пълен напред!“. Средиземно море се оказа благосклонно, океанът също. Сутринта на десетия ден хвърлихме котва пред Хук оф Холанд, wśród необикновено струпване на кораби. Пилотната служба не успяваше да ги поеме своевременно. Зачакахме и ние. Все пак ни провървя. За да отидем до мястото на разтоварването, поради голямото ни газене можехме да минем само по време на максимума на прилива в 22.00 часа. Това беше непоклатим довод да прередим 10 — 15 кораба, дошли преди нас.

След 30 часово разтоварване поехме за Мурманск, при необичайно за този район и сезон спокойно море. Още на сутринта, непосредствено преди заминаването ни, на закуска старпомът се оплака от бодежи в гърдите, високо под дясната ключица. Предната вечер, като се връщал от града, в таксито нещо го прорязало. Изплашили се и той, и шофьорът. Отбил се в един попътен бар, където изпил една бира, надявайки се да му премине. Поотболяло го и се прибрал. Ние го взехме на подбив. Вторият механик на шега му предсказа, че това е два дни преди края. Други се надпреварваха да го успокояват — нещо мускулно ще да е. Не е ни дроб, ни сърце. Простудил се е от едната, ако е била само една, студена бира.

При маневрата за заминаването едва успях да го склоня да се прибере в кабината си, да си легне и да почива. Може да се окаже нещо по-сериозно. След пет минути го гледам пак на мостика. Инат човек, но при моето ново твърдо настояване изчезна. След четири часа, вече в открито море, докторът дойде при мен на мостика и ми докладва:

— Току-що бях при старши помощника. Прегледах го отново. Не ми харесва. Нещо сериозно има около десния му дроб, а ми повери, че в левия имал калцирани каверни, но това било преди много време.

— Докторе, как мислиш, да се върнем и да го оставим в някоя болница на брега, а?

— Смятам, че поне засега не е необходимо.

— А той какво мисли?

— За болница не ще и да чуе. Ще мине, казва, като на куче.

Разместих вахтите на помощниците. Вторият стана старши, третият — втори, а аз заедно с боцмана поехме вахтата на третия.

На следващата сутрин докторът заварил старпома прав, уловен с две ръце за рамката на отворения илюминатор, да лови с уста малкото свеж въздух, влизащ през него.

— Докторе, въздухът не ми стига. Иначе нищо ми няма.

— Дай да видим пак. — Докторът залепва ухо на гърба му. Долната половина на десния дроб въобще не се чува. Сигурно е плеврит, но какъв и защо? Откъде тоя плеврит? Температура няма. Въпреки това докторът му назначил антибиотици.

Отидох да го видя. Беше отпаднал съвсем. Помолих го да ми разкаже все пак от какво предполага, че се е разболял. Решил да поизлезе надвечер в града. Излязъл през предната, челната двойна врата. Когато прекрачвал високия праг, външната, желязната врата, подета от силния насрещен вятър, силно го ударила в гърдите, като същевременно го притиснала в ръба на желязната рамка на вратата. Едва си поел дъх. Седнал на съседния кнехт. Поотпочинал си и излязъл в града. Но скоро усетил, че от разходката няма да излезе нищо, и се върнал с такси.

На следващия ден горната дясна половина на гърдите и гърба му станаха светло жълто резедави. И той сам се досети. Оная врата, дето му беше избила въздуха, ще да му е спукала плеврата. Аз уж се шегувам:

— Никакво спукване. Само контузия е. Не виждаш ли как отива на бледозелено? Старпом, ти като си толкова слаб, тая врата не можа ли поне едно ребро да ти счупи, та лесно да ти определим диагнозата? Сега щеше да оздравяваш с бинтовани гърди в някоя амстердамска болница, а сестрите щяха да обикалят около теб като бели ангели с пернатите католишки бонета на главите им. А то какво? Отървал си се с нищо и никаква контузия! Все пак внимавай, защото тази контузия може да те остави в някоя мурманска болница.

Наближавахме островите на Лофотен. От тук някъде подводницата на Жул Верн „Наутилиус“ се бе потопила, за да изплава под Европа и Азия чак на Тайнствения остров. Шушуканията между мен и доктора зачестиха. Старши помощникът, след като престана да пуши, престана и да яде. Той и по-рано колко ли ядеше... но сега престана съвсем. Колкото беше слаб, сега съвсем изсъхна. Какво да правим? Не остава нищо друго, освен да се бърза. Наближавахме района, обявен за ракетни стрелби. Реших за избягване на евентуално забавяне или при неочаквано влошаване на времето последната третина от пътя да изменим през фиордите.

Оставихме островите на Лофотен вляво, без да ги видим. Задуха насрещен силен вятър със снеговалеж. На смрачаване, към два часа следобед, бяхме в района на пилотната станция, откъдето трябваше да вземем пилот за провеждане през фиордите. Пристигнахме, но не бях сигурен, че точно тук ще ги намерим. Намалихме хода и внимателно продължихме да подходим към брега. Снегът продължаваше да вали. Внезапно блесна фарът, и то точно навреме — тъкмо бяхме започнали да нервничим: „Какво чакат още, че не го запалят?“. След малко нова радостна изненада. Най-неочаквано нашият УКВ, стар и износен, проговори! Дадохме си координатите. Последва нова изненада: „Дръжте се така! Ние ви виждаме. Идваме“. Откъде щяха да дойдат тези синове на севера, ние не знаехме.

Продължихме да се движим бавно напред, сравнявайки внимателно очертанията на дъното по ехолота с тези на картата. В дясно по носа откъм дъното на невидимия залив изплава в снега едва забележимо пилотно корабче. Борис дърводелеца спусна зад борда дългия десетметров щормтрап. Корабчето застана на борда под трапа. След минута двата норвежки пилота се представиха на мостика. И пак „пълнен напред“. Отдъхнахме си. В моята дългогодишна практика на

море съм имал много случаи да се възхищавам от много хора и служби. Но най-много се възхищавам на фаропазачите и веднага след тях на добрите пилоти. Те, обикновените фаропазачи и факирите-пилоти, са най-добрите помощници на моряците. Навсякъде и винаги по цялото земно кълбо, акуратни и всеотдайни, те са готови да ни помогнат точно тогава, когато са ни най-необходими.

Минавахме сред блеснали електрически градове, промушвахме се под нощните гирлянди на невидими мостове. Преминавахме през опасни теснини и надвесени над нас заснежени скали. И като сверяхах пътя на кораба по картата, когато корабът в непрогледна тъмнина минаваше на 40 — 50 метра от крайбрежните скали, не можех да не се възхитя от майсторството на нашите рулеви. Някои от тях минаваха за пръв път по тия опасни места, но не трепнаха. Затова много ми се щеше да простя на двамата рулеви, които бяха закъснели в Скараманга. Заради тяхното майсторство и хладнокръвие при управлението на кораба. Но... не го сторих.

Докато ние на мостика се тревожехме за живота на старши помощника, заобикаляйки възможно най-близо зъбери и рифове, докато гонехме кораба да печели всяка минута и докато гълтахме милите една след друга и ни се струваше, че времето шеметно лети покрай нас, едва дишаният старпом се бе надигнал в леглото си. Укрепил се с възглавници и одеяла, взел товарната тетрадка и, подпирайки се на подгънатите си колене направил разчетния план за следващото товарене. После... начертал и самия карго план. Какъв човек! Душа бере, и пак не се предава!

Пред нас в нощта се откри по-просторен път. Оставих вахтения помощник с пилота и слязох в кабината на старпома. Заварих го със свити в колената крака, самият той свит на кълбо, хъхри и с молив и линия в ръка. Погледнах го с мек въпросителен укор. Съвестно му било. Как да остави втория помощник, още неопитен, без да му помогне?

В 14.00 часа под Нордкап, при 8 бала вятър свалихме пилотите. До Мурманск оставаха още САМО 18 часа. Да бързаеме! Само да побързаеме! Вятърът с все сила наду зад нас. Момчетата долу в машината включиха на максимални обороти — 112. Корабът летеше със 17 мили напред, а долу в кабината здравият ляв бял дроб на старши помощника едва успяваше да достави минималната дажба кислород.

— Ако някакво чудо го спаси — изказваше гласно възхищението си докторът, — това ще да е само сърцето му. Чудесно сърце! Като включи на 80 оборота, и не мръдна — ни нагоре, ни надолу. Часовник! Вълшебен часовник, а не сърце!

С радиograma поисках в Мурманск незабавното му приемане в болнично заведение още при пристигането ни.

Пред нас бе мъгливото пристанище на Мурманск. Познатото пилотно корабче ни чакаше. Взехме пилота. От него научихме, че радиограмата бе получена навреме и че в пристанището ни очакват. В момента размествали корабите по кея, за да ни направят място да го снемем направо на брега. Тоя път пристанището за по-бърза маневра ни предостави четири влекача, вместо два. Линейката на транспортната болница, с цял антураж от лекари и сестри, ни чакаше на кея. Спуснахме трапа. Санитарите изнесоха носилката. Отнесоха старпома, придружен и от нашия лекар.

Взехме гориво и вода, преместихме се на апатитния кей и товаренето започна. Докторът се върна по обед и още в салета докладва:

— Всичко мина от хубаво по-хубаво! Всички се чудеха как е могъл да оживее толкова слаб. И докато разпитат за името му, а то нали е едно такова, че те не могат да го произнесат, камо ли да го напишат, аз гледам — устните му посиняха съвсем. Извиках „Кислород!“. Но и колегите не спяха. Една сестра веднага му затисна лицето с кислородната възглавница. Той вдъхна седем–осем пъти, ококори очи и ми рече: „Докторе, хубаво да знаеш, след 5 — 6 дни съм във Варна!“. Вдъхна отново и продължи: „Много ще се радвам, ако капитанът или някои други ме посетят“. Видях рентген-снимките му още мокри. Диагноза — спукване на плеврата. Въздухът отлепил десния дроб от гръдната кухина и го свил на топка, голяма колкото юмрук. Прогноза за оздравяването — гарантират не повече от тридесет дни на легло.

Натовариха ни светкавично, но бях сигурен, че това е било най-тежката нощ на втория помощник Александър Станков, защото товарното дело нощес бе легнало на неговите плещи, още повече, че това бе първото му товарене. На сутринта той ми каза:

— Какво нещо е човекът! За една нощ научих всички таблици от алманаха, които са свързани с товаренето, а по-рано не ги поглеждах!

— Нищо, другарю старпом — казвам аз, като нарочно натъртвам на думата „старпом“. — То е така. За съжаление обикновено човек учи в последния момент това, което най-много му трябва — а си мисля: „Нека сам се напъва. Аз ще гледам отстрани. Сигурен съм, че докато пристигнем във Варна, вълчето ще стане готов морски вълк. Нищо, че времето е кратко“.

И все пак, нощес в работата на Сашо не всичко бе наред. Корабът можеше да приеме още триста тона товар. Отидох в управлението на пристанището да искам да ни дотоварят. Разрешиха, но след голямо настояване от моя страна, и чак след като голямото началство си даде съгласието — самото пристанище бързаше много и не му се щеше ние да ги бавим за някакви си 300 тона. Действително, и те бяха прави. Имаха нареждане до края на месеца да натоварят още два кораба, а беше вече 30 октомври, десет часа сутринта.

Отплавахме по обед, при намалена, но все пак достатъчна видимост. Тихо, спокойно море. Лек снежец се сипеше и като падаше в морето, тихичко щипеше. Снежинките целуваха морето и изчезваха. Така че попътната обстановка беше оптимистична. Хубаво начало — хубав край! И навярно в този тих, зимен, мъглив следобед всеки отпращаше невидим взор към Родината, към близки и скъпи същества. Какво са 15 — 16 дни път до там? Нищо. А сега там берат гроздето и наливат виното...

Още в Мурманск се бе получила радиограма — отговор на нашето съобщение за разболяването на старпома:

„Организирайте завръщането на кораба без старши помощник.“

То и без това беше ясно, че иначе няма как. Но не ще да е лесно на помощниците. Та те са толкова млади. Единият правеше първия си рейс като старши помощник, а другият — едва приключваше първата половина на първия му рейс, и хоп — изпълнявай вахтата и задълженията на втория помощник!

Не можахме да посетим старпома, но му изпратихме сърдечна радиограма с пожелание за бързо оздравяване и заповед да ни посрещне на кея при пристигането ни в Бургас.

ПОД ЗВЕЗДИТЕ НА ГОЛЯМАТА МЕЧКА

Най-северната точка на Европа — Нордкап — остана зад кърмата. Метеосводката даваше почти нормално време. Слаба промяна към по-късно влошаване. Далече, далече напред, близо до източните брегове на Гренландия, в атмосферата имаше голяма впадина и някакъв студен фронт се предвиждаше да се появи над южната част на Британските острови. Слабото югозападно мъртво вълнение, примесено с насрещната ветрова вълна, започна да облива лявата половина на палубата. Надвесвам се аз над крилото да видя какво си приказват боцманът и Борис Шопе. Изглежда, че са коментирали морето, защото чувам боцманът да казва:

— Както върви, до довечера корабът сам ще измие лявата си половина.

— Според мен малко му даваш. Не само половината, но и цялата палуба, че очисти. Може и со шкурка да я лъсне.

— Не ми се вярва, Шопе. Тоя път мисля, че ще минем метър.

— Дано така да биде.

Подвикнах на боцмана да дойде на мостика.

— Боцмане, за нощес ще назначиш вацман на мостика. Минете с дърводелеца по целия кораб и огледайте всичко. Ако има нещо недостатъчно затегнато, затягайте здраво. Твърде е възможно нощес морето да ни сервира някоя попара.

Надвечер вятърът яко „натисна“ платната. Невидимите в нощта вълни сякаш като от засада изскочиха пред носа на кораба. Той като древен богатир ги срязваше на две, взимаше ги на врата си и, издигайки ги високо на раменете си, бързо ги отпращаше назад по палубата. Тук, пред самата надстройка, ги очакваха като вълнолом двата палубни отбивача. Водната маса, макар и омаломощена, като прескачаше през отбивачите, с вой и настървение връхлиташе върху основата на надстройката и ядосана че не е могла да я разбие, с рев напущаше палубата. В същото време вятърът, грабнал отскочилите високо водни пръски от връхлетялата нова вълна, със самолетна скорост ги пренасяше високо над палубата и те с плющене шибваха

чак горе, по стъклата на мостика. Излизането и стоенето на крилата на мостика стана немислимо. Подът в ходовата кабина се наводни. Започнахме да шляпаме във вода.

— Брей, ще потънем откъм върха на мачтата — опита да се пошегува неудачно домакинът на кораба, дошъл, може би от страх, да види какво правят на мостика.

При всяка среща с вълните корабът потреперваше. Не е шега, това са 30–40 тона удар на квадратен метър насрещна площ. Мостикът политаше напред, после започваха надлъжните вибрации: напред-назад, напред-назад, и тъкмо настъпи успокоение — идва нова вълна, нов удар, нови вибрации. А машината? Тя сама си знаеше. Нали всяко сблъскване на кораба с вълната най-напред върху нея се отразяваше. Оборотите ѝ ту замираха, ту отново отскачаха пределните 110. И всеки път, преминавайки критичната граница, те засилваха още повече тросовете и вибрациите. Това ни принуди да намалим оборотите на машината така, че те да не надхвърлят критичните. Вибрациите понамаляха, но силно намаля и ходът. Стрелката на лага слезе на 3 — 4 мили.

Така се инатихме до полунощ, когато пристъпихме към щурмуване. Легнахме на западен курс, за да пропуснем вълните и вятъра отляво по носа. Настъпи известно облекчение за кораба. Някакъв кораб се появи от дясно, идвайки на сближение с нас. Видимостта бе намаляла до една миля и ние го виждахме само в екрана на радара. Така се „мота“ в краката ни до сутринта, като ни създаде не една и не две трудности, но ние не му се сърдохме. Все пак имахме си другар — нашего брата. Не бяхме сами в тая жива водна пустиня. Неговото положение сигурно не беше по-добро от нашето. На разсъмване видимостта се подобри. Изключихме радара и така изгубихме непознатия нощен съсед, без да сме го видяли.

Бяха изминали вече 30 часа, откак пресякохме траверса на Нордкап, а бяхме извървели едва 150 мили, и то в нежелано направление. Отклонението от курса и от отместването ни, предизвикано от силния вятър, видимо ни отнасяше на северозапад. Някъде към северната половина на Гренландия, но това не ни плашеше. Гренландия беше още много, много далеч. Пък и с тая скорост каква ти Гренландия!

От главния механик постъпи предложение да се върнем в Нордкап, откъдето да вземем пилот и да минем през фиордите. Той бил сигурен в машината, но смятал, че като минем през фиордите, ще спечелим време, а и корабът и хората няма да се трепят неизвестно още колко дни. Да се върнем, е лесно. Но как да пожертвам тези 150 мили, извоювани с толкова мъки, труд, безсъние и тревоги? Ами ако днес-утре се подобри времето? Че може ли тая хала да духа вечно? Нека почакаме до десет часа, когато ще имаме новата метеосводка.

Сводката даде същото време, а барометърът бе успял да слезе с още два милибара, което се съпътстваше с още по-голямо засилване на вятъра. Разреших да се върнем към Мурманск.

Изчаках „голямата“ вълна да мине под кораба и заповядах „дясно на борд“. Рулевоият завъртя кърмилото на дясно и отривисто повтори „Имам дясно на борд“. Корабът тръгна на дясно, но неохотно, бавно и колебливо. Бесният вятър натискаше силно от ляво надстройката и с това се противопоставяше на кърмилното перо. Следващата група големи вълни завари кораба в положение почти на борд, нещо, което най-малко желаех. И те, вълните, една по една дойдоха като гигантски бразди, чиито краища се губеха, потънали в ограничената видимост на хоризонта. Първата голяма вълна от групата се вмъкна под кораба. Вдигна го високо над гърба си и като го запокити наляво, продължи по пътя си. Следващата голяма завари кораба точно, когато той се готвеше да се изправи. Метна огромна пенеста грива и засипа 3000 — 4000 тона вода върху палубата му. Корабът се зашемети, потрепера и, видимо смазан, спря да се изправя. Тези четири хиляди тона допълнителен товар на гърба му, и то динамичен товар, му дойдоха множдо.

В училището ни бяха учили, и то с точността на математиката, че ако една трета от палубата отиде под водата, потъването на кораба е неизбежно. Сега, като изключим бака и надстройката, най-малко четири пети от палубата бяха под водата. Какво ще стане с кораба в следващата минута? Ще имаме ли време да спуснем лодките? И как би станало това в тая хала?

Надеждата ми беше в това, че водата най-напред покри палубата от левия борд, когато корабът, макар и под водата, беше в изправено положение. Дори тя му помогна да се наклони на дясно. Така 4 — 5 секунди корабът сякаш се колебаеше накъде да тръгне — надолу към

дъното или нагоре, към живота. Голямата метацентрическа височина и голямата резерва плавучест най-после си казаха думата. Корабът, без да се накланя, започна едва-едва да се повдига, първо откъм носа. Водата като огромен водопад бързо напускате палубата.

Третата голяма връхлетя върху кораба, когато голяма част от водата се беше вече оттекла. Силно наклони кораба на дясно и с това, като му помогна по-скоро да се освободи от останалата вода, заедно със стоката се вода от левия на десния борд силно го наклони надясно. Това беше крен над 45 градуса. В машината изтреця — вероятно се сриваха сандъчетата, напълнени със стари резервни части. Домакинът се откъсна от ръкохватката на радара, препъна се на прага на страничната врата на мостика, плъзна се по палубата и спря в улея за оттичане на дъждовната вода. Там изчака, докато се изправи корабът. Така му се падаше — най-малко точно сега имаше работа за него на мостика.

Докторът беше се залепил в левия ъгъл между двата прозореца и гледаше напред по палубата кой ще надделее в този ужасен двубой. Той нали пописваше, навярно сега събираше впечатления, затова аз му извиках:

— Докторе, тука, тука гледай, за да запомниш за цял живот. Това не се повтаря всеки ден — и му посочих морето или по-точно бездната, която се открояваше през отворената дясна врата, през която току-що бе прелетял домакинът. Някъде дълбоко под нас на двадесет метра гледката наистина беше поразителна. Макар че бяхме отдалечени на 6 — 7 метра от борда, корабът бе легнал толкова надясно, че оставахме с впечатление, че сме надвесени над жива зейнала пропаст. Вълната отмина. Корабът започна бавно да се изправя и продължи да завива надясно. Съвзелият се домакин въздъхна:

— Не можа да се обърне.

— Какви ги говориш? Та корабът да не е като теб. Докато на дъното му има 14500 тона апатит, никакво обръщане няма да има — троснато прекратих емоциите му аз.

Полетяхме по вятъра и вълните към Нордкап. Как бързо гълтахме милите, извоювани вчера и нощес с толкова труд и мъки. Не бяха се минали и два часа, когато най-неочаквано ни застигнаха необикновено високи вълни. Корабът вирна нос високо в небето и легна с цялата си дължина върху ската на подложилата се под него

вълна. Кърмата потъна дълбоко в падината на вълната, която скоро бе обхваната от нахлулата по палубата разярена водна маса. Люковите закрития на четвърти и пети хамбар останаха под тая разпенена стихия, а иначе са на цели пет метра над водолинията. Бавно премина първата вълна, за да стори място на следващата. Пак беснееща вода върху палубата и люковете. Дано само люковите закрития не ни подведат. Иначе... колкото празно пространство има в хамбарите, кой знае с колко вода ще се нагълтаме.

Преди години, една вечер у дома телефонът ми звъни. Двама строителни инженери молят да ме посетят. Дойдоха. По-млади от мен с по 10 — 15 години. Предлагат ми да взема участие в замисленото от тях ново, контрапредложение по проекта за построяване на нефтеното пристанище в Отманлий. Предложиха ми аз да обоснова защитата на техния проект откъм вълновия режим. Приех, и това ме накара да навляза дълбоко в теорията на морските вълни. А те се оказаха над четиристотин по вид и произход. Сега, въпреки всичко, което знаех, тези внезапно възникнали вълни, които бавно, една след друга подлагаха исполинските си черни гърбове под кораба, бяха нещо съвсем ново за мен. Потърсих обяснение в релефа на дъното. Бързата справка с пътевата карта ми показва, че няма съществена разлика между дълбочината на района, в който бяхме навлезли, и дълбочината на съседните райони. Така че точно тези вълни и сега са загадка за мен, особено с тяхното появяване и сравнително бързо изчезване. Вълните за почуда се оказаха само три, а времето за преминаването им под кораба за всяка от тях траеше по две–три минути.

Такова положение като нашето, когато ходът на кораба почти съвпада със скоростта на попятната вълна, и особено при голяма и висока мъртва вълна, се смята за критично. Добрата морска практика препоръчва при такива случаи да се измени скоростта на кораба. Но струваше ли си сега, при тия големи, високи и дълги вълни, да се изменя режимът на яхналия вълната кораб? Ами ако намаленият му ход се отрази неблагоприятно върху и без това затрудненото управление на кораба? Не, не си струва. И освен това, мисля си аз, последната дума все пак трябва да бъде на голямата устойчивост на кораба, определяща се от нашата покровителка, нейно математическо

величество Метацентрическата Височина, която и тоя път трябва да ни изведе от тези опасни въртопи. Аз лично много я обичам и много я уважавам, макар че тя и само тя е причина за тези остри и бързи клатения от борд на борд, които ни оставят без сили, без сън и които в края на краищата ни карат да подлагаме възглавници и спасителни ризи под дюшеците на леглата си, за да се задържаме в тях като в нещо подобно на корито.

Ах ти, Уважаема Метацентрическа Персоно, колко си снизходителна и добра, като не позволяваш на кораба да се обърне, и едновременно с това колко си жестока, като ни измъчваш със своите седем секунди мятане от борд на борд. Но ние не ти се сърдим, а те обичаме и ти вярваме, защото ти си невидима като бог и неуловима като вятъра, но ти си изчислима и затова винаги непобедима ни от вятъра, ни от морето.

Една от тези вълни, като се качва на втората кърмова палуба, разбива бравата на вътрешната дървена врата, водеща за камбуза, и най-безцеремонно се втурва надолу по стълбата към склада за провизиите. Това бе първата външна изява на нашата, на домакинните, немарливост — оставена беше незатворена външната металическа, водонепроницаема врата. Кой би могъл да очаква, че вълната ще се качи на цели седем метра над морето? Излиза, че го е очаквал конструкторът на кораба, щом е поставил втора двойна, херметически затваряща се желязна врата. Пък има и друго, което не бива да се забравя: сякаш стихията има ум и усет в битката с кораба, та най-напред открива слабите места на кораба и веднага ги атакува.

Двадесетина мили преди Нордкап, в отговор на нашата радиограма, с която исках пилот за преминаване през фиордите, получих следната радиограма:

„Поради лошо време пилотната служба
преустановена за минимум два дни.“

Какво да се прави? От предварителната консултация с лоцията се разбра, че там не се препоръчва никакво котвено място. Най-

подробното проучване на картата потвърди същото: малка, три–четири мили акватория между трите малки и ниски острова, с големи дълбочини, непозволяващи закотвяне. Каква ти котва тук! Да останем два дни и две дълги нощи на дрейф при десет бала вятър в тоя капан. И рискът голям, и мъките не ще са малки. И за какво? Ами ако пилотната служба остане закрыта за повече от два дни? С какво и как ще наваксаме загубеното време? Е, на някой може да му се ще за два–три дни да се приюти на тихичко, но този някой нали не носи никаква отговорност по опазването на кораба, без да говорим за финансовите загуби. След подобен род размисли заповядах ново „Дясно на борд“. Вятърът и вълните пак връхлетяха върху кораба, но той ги посрещна самоотвержено и веднага влезе в смъртна схватка с тях.

Настъпваше третата нощ откак отплавахме от Мурманск, а все още бяхме в района на Нордкап. Всичко започна отново. Пак щурмуване, пак промяна на курсове, пак мятане от борд на борд, пак смяна на режима на машината. На четвъртия ден достигнахме северозападните брегове на Норвегия. По обед вятърът понамаля, слезе на 6 — 7 бала. Стана възможно да се излезе на палубата. Като първа задача наредих да се проверят задрайките на люковото закритие. Да се провери да не би някои да са се отслабили от вибрациите и ударите на вълните. И тук дойде втората неприятна изненада. Почти половината задрайки се оказаха съвсем слабо задраени или въобще не бяха. Нашите „новички“, заедно с попадналите под тяхно влияние „старички“, провели рационализация за намаляване на труд и ги оставили не докрай задраени. Какво безотговорно отношение към възложената работа, и то при предстоящо излизане в Северния ледовит океан, и не кога да е, а през зимата. Все пак имали сме късмет, и новичките, и старичките. Отървахме се само със стотина тона вода, навлязла в хамбарите номер четири и пет, която товарът (апатит) за по-малко от 24 часа прие в себе си.

Държейки постоянно сметка за направлението и силата на вятъра и вълнението, не пропускахме случай да завиваме постепенно на юг. Но злото стоеше тепърва пред нас. Скоро попаднахме в центъра на движещия се към нас студен фронт. Вятърът и вълнението придобиха такава сила, че всеки опит да легнем, макар и приблизително, на генералния курс биваше веднага най-безцеремонно смазван. Бе настъпил оня момент, когато не се мисли вече кога ще пристигнем, а се

прави всичко възможно някога да пристигнем. Поставихме кораба на най-удобен за него курс, подбрахме и съответния ход на машината дотолкова, доколкото това бе възможно. Въпреки това корабът се мяташе, трепереше и стенеше като агонизиращ, а вълните играеха вихрен танц по палубата, по бака и по надстройката му. Всеки час поглеждах барометъра, а той бавно и упорито продължаваше да пада и да пада. Както вървеше, изгледите за скорошно излизане от ада на депресията не можеше да се очакват.

И най-после, като нямаше какво друго да направим, се предадохме. И себе си, и кораба предадохме в ръцете на някогашния му, неизвестен за нас строител. От неговото майсторство, от неговата наука, от неговите знания по съпромат, от неговата амбиция като корабостроител и най-после, не на последно място, от неговата някогашна отговорност сега зависеше нашият живот. Но ние знаехме и вярвахме — чудно, неповторимо човешко творение са корабите.

Към пет часа сутринта, неочакван от никого, на мостика се втурна готвачът и задъхан и с треперещ глас доложи:

— Вода в кабината ми. Много вода. Като си спусках краката да слеза от койката, нагазих до глезена в ледена вода.

Тичешком се спуснах от мостика. Долу заварих, вече станали, обитателите и на другите кабинни, в които бе навлязла вода. Водата бе навлязла в първите три кабинни — главна палуба, ляв борд. Вдигнахме от сън палубната команда. Започна изгребването на водата през мийките. Потърсихме причината за наводнението, но не я намерихме. Боцманът предположи, че навярно има пропукване между надстройката и палубата. Наистина малко ли вода се изсипа точно върху челната стена на първата кабина. Всъщност това беше най-малко вероятно. Водата продължаваше да приижда. Скоро наводни и останалите кабинни. С пакли, парцали, пясък и лой преградихме пътя ѝ, за да не потече към рулевата. Насочихме я към шпигата на моряшката баня. На разсъмване огледахме отново обстановката. Водата идваше изпод дървената обшивка в района на скритата шпигатна тръба от горната палуба. Предположихме, че тръбата, разядена от корозия, се е пробила.

Нова тъмна непрогледна нощ. Бурята фучи. Корабът стене разярен. Мята се във всички посоки — нагоре, надолу, наляво, надясно. За да се придвижиш дори на две крачки, ти трябва време и

огромно напрежение. Хващаш се с ръце, за каквото намериш, разкраваш крака, стъпваш на целите си стъпала, забиваш ги в кльонката и чакаш ялпата да отmine, за да продължиш. Ако не се удържиш, мисли му. Сблъскването, че и падането ти е неизбежно. А като погледнеш напред в мрака, мислено виждаш ужасна картина, каквато и дяволът още не е измислил в ада.

Полегнал бях на диванчето в навигационната така, че всеки миг да скоча, когато някоя по-голяма ялпа ще ме изхвърли от него, и си мислех: само се опитай да отвориш една от задробените железни врати на външния канижел и излез, излез, макар и за минутка. Направи усилие и погледни, макар и от десет метра височина, погледни черната ревяща паст на водата, и неминуемо ще почувстваш колко много си обикнал този „мъничък“ кораб, който, борещ се със сетни сили за себе си, се бори преди всичко за теб, за твоя живот. И още, какво нищожество и какво велико могъщество е тази твоя стоманена скаличка, оставена сама на себе си в океана! Тая малка стоманена скаличка сега е твоята най-голяма, твоята единствена опора и надежда. Защото я си представи... как бихме спуснали спасителните лодки, когато корабът се мята от борд на борд всеки седем секунди, а вятърът смила с огромна метла белите гребени на вълните и ги понася като камшичен дъжд над океана. Спасителна лодка ли? Не, благодаря. Да ми е жив и здрав само той — моят кораб!

ОЩЕ ДВЕ ДУМИ ЗА КОРАБНИЯ МИКРОКЛИМАТ

Позволете ми, драги читатели, да се отклоня за малко от мостика, за да добавя няколко думи за корабния микроклимат, какво става с него по време на буря.

Капитанът, както вече разбрахте, през цялото време е на мостика. Кога и как спи, и въобще спи ли, никой не може да каже. Наблюдава и анализира показателите на уредите и при необходимост дава нареждания на мостика и на машината. Следи и направлява работата на помощниците си и... най-вече мълчи. Мълчи, защото мисли. Непрекъснато мисли за безброй неща, защото трябва да се предвиди какво може и какво не бива да се случи напред, сега, след час, нощес, утре, другиден. Мисли, защото особено сега, по време на бурята, огромна отговорност лежи върху него: за кораба, за товара, за екипажа, за младостта на момчетата, за близките им, за децата им, пък навярно и за внуците си мисли. Мисли и търси противосредства и начини за преодоляване на предвиденото, но нежелано събитие. От време на време вика при себе си ту един, ту друг от помощниците си, ту главния механик, ту боцмана или дърводелеца. Съветва се с тях групово или поединично, и дава кратки и конкретни нареждания.

ДОКТОРЪТ

Роден е във Варна, в средно чиновническо семейство. Като ученик в началните класове на Варненската мъжка гимназия решава да се посвети на моряшката професия. Две последователни години прави опити да постъпи в Морското, тогава Машинно училище, но „оня с тризъбеца“, както докторът се изразяваше за бога на морето, не благоволил да има благосклонност към него. И в края на краищата той става лекар. Завършва в Бордо, Франция. Постъпва на работа като училищен лекар във Варненската девическа гимназия. Там, вече 44-годишен, се влюбва в една ученичка от най-горния гимназиален клас, дъщеря на железопътен кантонер, и се задомява. Последните петнадесет години от службата си работи като началник на епидемичната станция в град Варна. Често ми споменаваше за това време:

— Толкова миризми съм анализирал с носа си, че накрая загубих всякакво обоняние.

И по тая причина чакал с нетърпение пенсията като ангел спасител. С пенсията веднага идва и лелеяната цял живот мечта — морето. Приемат го за корабен лекар в Български Морски Флот. Приемат го и веднага го включват в екипажа на един от бившите тексимски кораби. Стар кораб, остаряла конструкция няма нито еъркъндишън, нито вентилатор поне. На това отгоре капитанът му отредил една тъмна вътрешна кабина до самия кожух на машината. Шумно, тъмно, непроветриво, горещо. За негов, пък и на екипажа, „късмет“ корабът остава продължително време на работа в района на Персийския залив. Жега и сух въздух, напоен със ситен, почти невидим пясък. Капитанът от своя страна бил студен, затворен човек, който не общувал с никой.

Моряците скоро разбрали що за „морска“ лекарска птица е и го взели на „мезе“. Какви ли не шеги си правили с него. Той сам не един път ми ги е разказвал.

И ето, според него, спасителния бряг. Назначават го за лекар на м/к „Вола“. Тук разполага с лечебница с осем легла, просторна кабина,

с два големи бордови прозореца, с кресло и масичка за писане. Капитанът уж строг, но либерален, разбран човек. Скоро пролича, че докторът е с широка обща култура. Например той познаваше почти всички острови по света и, да си призная, на тази тема често ме поставяше на тясно. Обичаше и да пописва, и то главно в областта на стихотворната хумористика. Идваше при мен всеки ден в 16.00 часа на следобедно кафе и ако имаше нещо написано, със затаен от смущение дъх ми четеше новото си произведение.

От друга страна, докторът беше типичен обобщен образ на страхливите. Тях най-често и първи ги виждаме като посетители на мостика не само при критично за кораба положение, но и при всеки малко или много изключителен случай. Това те вършат предимно поради мишия си инстинкт. Всъщност причината за страха на доктора идваше от друго. От непознаване законите на морето и на отбранителните закони и възможности на кораба.

Такъв бе и случаят с доктора днес — първи рейс за него в Северния ледовит океан.

И сега нека да погледнем в моряшкия салет, макар и през очите на доктора.

Идва той при мен на мостика. (Често правеше това, особено когато морето беше „зло“). Идва и ми разказва:

— Идвам направо от моряшкия салет. Там всеки приказва, каквото си ще. От лошо по-лошо. Един друг, без да щат, вместо да се успокояват, се плашат. Вчера боцманът дори ми подхвърли: „Докторе, дали ще доживеем да целунем поне още веднъж жените си?“. Каза го и сякаш ми подкоси краката. И мисля, че не се шегуваше. Съвсем сериозно го каза. За завещания говорят. В бутилки в морето щели да ги пускат, та белким някой ги намери, изхвърлени на брега. И какво ли още не. Ах, да. Заявления за напускане щели да подават. Да не би живота на пътя да са си намерили? Аз пък, като ги слушах, взех, че се примирих. Я живея още десет години, я не. Е, меракът ми от младите години да стана моряк и да пътувам по света чак сега се осъществи, когато минах шестдесетте. Както съм Ви разправял, видях това-онова по света. То и за какво ли ми е повече. Примирих се, но все пак не ми се мре. Успокоявам се, че поне на жена ми и на дъщеря ми ще им оставя пенсийката си... Да. И само тука, на мостика, намирам кураж. Ако щете, даже и в самите прибори. Аз нищо не им разбирам, но само

като гледам как трепкат стрелките им, как проблясват електронните им показатели, как звънкат зумерите им, добивам чувство за сигурност. За хората от мостика да не говоря. Все млади момчета, а какво самообладание! Каква увереност в кораба и в себе си! И наистина много ми е чудно какви хора сте вие от командния състав? Откъде намират тия млади хора сили и упование, откъде черпят кураж, та и сега, ползвайки се от обстановката на тоя ад, правят всичко възможно, дори и невъзможно, да подобряват майсторството си в сложното изкуство да се мореплава!... Не зная Вие как и дали се интересувате от поведението на моряците в салета, и по-специално за моя страх, но... — говори този едър, зрял човек, и устните му се сгърчват, а-ха да заплаче. Поуспокоява се и пак...

— Не бой се, докторе — прекъсвам го аз. — Известно ми е всичко. Не за пръв път ми се случва това. Не бой се! Корабът е як. Яка е и нашата моряшка душа. Търпение му е майката. Търпение и кураж, разумен и активен кураж. Да вземем за пример теб. Като те гледам с твоите 65 години, си мисля: ние поне за това сме учили, за това още от юноши са ни възпитавали за моряци, пък и сърцето ни е в морето. Целия си живот сме обrekli на морето, на родното корабоплаване. Ами ти? Ти откъде набра толкова любов към морето, цял живот да я лелееш и носиш в съзнанието си, та на стари години, извинявай, да навлезеш в него. Не чувствай никаква потиснатост, че малко те било страх. Страхът идва от незнанието. Сигурно и ти знаеш това. Малък подвиг ли е това, да оставиш спокойния си пенсионерски живот, да се самолишиш от грижите и вниманието на жена и дъщеря и да се отдадеш на помощ и грижи за нас, моряците. Колцина твои колеги биха се решили като теб да дойдат тук? Не съм ли прав, драги ми докторе?

— Прав сте. Много Ви благодаря. Виждам, че не ми го казвате само току-така.

— А колкото за разговорите в салета — продължавам аз, — за това не се тревожи. Там, в салета, моряците могат да бъдат разделени главно на две категории. Истински моряци и временни, пришълци. Истинските са дошли да си вадят хляба от морето и защото, което е по-важно, те без морето не могат да живеят. То е тяхна плът и кръв, или по-точно казано, те са негова плът и кръв.

А пришълците са предимно авантюристи. Не могат и едва ли биха могли да си намерят в морето място за живот по тяхно разбиране и желание. За щастие те са малцина. Истинските винаги при тихо и при лошо море си правят шеги с пришълците, колкото и те, пришълците, да се считат за по-умни. Затова пък на брега пришълците най-много се перчат, че са истински моряци. А на приятели на брега разправят какво ли не, само и само да ги плашат. Реално погледнато, това те го правят, за да си отмъщават за светотатството си към морето, което авантюристите са погазили още при мисълта да се качат на кораб. Това, разбира се, не се отнася за тебе, докторе. Ти си едно изключение. Така е, докторе. Обикновено авантюристите са млади хора, поизтървани от родители и общество. Пред тях има много живот и затова те нехаят и много, много не го ценят. И тук, на кораба, пришълците така си мислят: „Има капитан, има помощници, има главен механик и механици. Тия като мислят и се борят за своя живот, мислят и се борят и за нашия живот“. Що се отнася до помощниците — капитани и механици — ти си съвсем прав. Ще ти кажа за тях само още едно нещо. Нощес, към 23.00 часа, един час преди настъпване на нощната, „кучешката“ вахта, ги срещам да тичат по стълбите. Като ме видяха, спряха.

— Къде сте хукнали посред нощ?

— Отиваме в тенисната.

— В тенисната? Че какво ще правите там по това време?

— Искаме да видим кой от нас ще победи при такова клатене.

Хубаво и весело, нали? И какво „безгрижие“ и разтоварване на психиката, каквото нито ти, нито аз бихме могли да постигнем. А те са такива, защото техният живот още е само техен. Той е пред тях.

КОЙ КАКВОТО СИ НЯМА, ЗА НЕГО МЕЧТАЕ

От този наш разговор мина една година. Пак с доктора сме, но сега на път от Рио Гранде за Буханан. Дни наред кроим планове за пенсионерския си живот. И така, както си говорехме за какво ли не, за всичко, което става по света, у нас, сред нас, нали човек мечтае за това, което си няма, стигнахме до решението: „Аз като се пенсионирам, и докторът веднага ще напусне. Ще се подготвим и ще направим една дълга обиколка из България, и то главно по и около планините“. Пуста моряшка душа — обича морето докрай, но жадува за твърда земя.

Изготвихме си план:

- ще си купим каручка, теглена обезателно от бяло магаре. Мотиви: магарето е непридирчиво животно, само ще се храни;
- каручката да е нова и красива, с чергило, а под сандъка да има нар за спане; докторът ще спи в сандъка, аз на нара;
- ще привлечем журналисти от радиото, телевизията, печата, които ще информират обществеността за нашия поход;
- ще предложим на Български Морски Флот да поеме шефство над нас;
- при съставянето на маршрута ще внимаваме той да минава само по неасфалтирани пътища.

Съставихме плана и зачакахме уволнението. След още една година то дойде. Аз останах при семейството си в София, а докторът — при своето във Варна.

Идеята ни външно позагълхна, но иначе си тлееше. При едно отиване до лобното място на Христо Ботев на връщане минах през село Паволче. Там открих нашето бяло магаре. Точно такава, каквото ни трябваше — бяло, едро и силно. Спазарихме се със собственика му. Оставаше той да го стопанисва, докато аз се явя и го заплащам.

Година след пенсионирането ми станах председател на квартална туристическа секция. Още при първата екскурзия посетихме етнографския музей в родното ми село Етър. Там изработват хубаво изписани каручки, но... на висока цена. Не са за нас. По-късно научих, че такива каручки се изработват и в град Провадия. Имитирах в къщи

едно отиване до Варна със скритото намерение заедно с доктора да отидем в Провадия и да си купим каручката. Докторът бе уведомен и одобри и двете ми намерения. Два дни преди да тръгна за Варна, в пощенската си кутия, между многото писма, покани и други, намерих и едно писмо от Варна. Почти празно. Отворих го. От него излезе един некролог. Некролог за доктор Михаил Богданов и реквием за нашата прекрасна, налудничава идея.

... Имам го, на една любителска кинолента. Изкачва се по външната стълба на кърмата на м/к „Вола“, обръща се усмихнат със заешките си бакенбарди и с вдигане на ръка си взема последно сбогом с дошлия на кораба Посейдон. Точно там, в средата на Атлантика, където бяхме възседнали земния екватор.

Но всичко на този свят си има край. На 6-ти ноември сутринта пресякохме половината на Северно Немско море. Вятърът поугасна. Слезе на 6 — 7 бала. През нощта ще преминем Ламанша, а утре ще бъдем в Бискайя.

Двата барометъра — метеорологичният и този на корабния микроклимат — се повдигаха. Завещанията и заявленията за напускане бяха забравени.

СЪНЯТ

Не вярвам на никакви пророчески свойства на сънищата. Всяко предсказване, откъдето и да идва то, е чиста проба измислица. Твърдя това, защото имах случай да се запозная от добре написана книга със съвременните постижения на науката по отношение устройството и работата на човешкия мозък. Когато мозъкът е буден, той командва и контролира всичко. Обаче, когато човек спи, спи и главният му мозък, но не и всичките му подразделения. Контролната му дейност е силно намалена, особено що се отнася до „технологията“ на съня. Много от отделните органи на мозъка, като усетят отслабналия контрол, започват да си правят „шеги“ един на друг. Така се формират сънищата, които ние сънуваме и в съня си преживяваме. Във всички случаи това са взаимни най-причудливи „игри“ на съответните мозъчни центрове. Така сънищата се оказват ясновидство само ако по някаква случайност съвпаднат със случилото се след тях събитие в живота на човека.

Написах горното, за да подчертая още веднъж, че не вярвам на никакви бабини деветини. Разбира се, това не ми пречи да сънувам най-причудливи неща, но най-вече свързани с корабите и морето: корабите излизат на брега, придобиват най-странни конструкции, спускат се по стръмни и сухи долчини. Да се чуди човек. Или пък във винта се заклецил грамаден камък, винтът се върти във въздуха, а корабът върви по сушата. Друг път върви по някаква лагуна и току се завре в някоя тясна, криволичеща, заблатена рекичка. Косата ми настръхва, а той върви, режейки брега, като не признава ни завои, ни камъни. Върви по сушата и се насочва към кейовата стена на пристанището, за да влезе в басейна му. Ти се чудиш как ще стане това, но не можеш нищо да направиш. Няма ли той развилнял се непослушник да се пречупи надве? Какво ще стане с винта, когато дойде на ръба на кея? И обикновено в този момент от съня се събуждаш, изпотен и смазан.

Нощес обаче сънувах съвсем друг, съвсем нормален, реален сън, и то много цветен. Чудно красив сън. Да, понякога сънищата биват

чудно оцветени — същински пейзажи:

Следобед е — към два часа. Слизам по една уж позната ми балканска долчинка (аз съм родом от Балкана и може би затова обичам да се разхождам и на сън в такива долчинки). Слънцето е горе, високо пред мен, затова не го виждам, но го усещам. Пролетта е в разгара си. Рекичката, почти планинска, лъкатуши, бълбука в репей и ракитак. Тук-там стари, грохнали, изкорубени, но шумнали върби са спуснали зелени клони чак до земята, че дори и във водата. Птички прелитат от дърво на дърво, от клон на клон, гонят се и чуруликат. Огласят с небесната си музика цялата долина. От време на време чувам и рекичката, когато пътеката ме изведе по-близо до някой неин завой. Пътеката е затревена и аз, за да я следвам, непрекъснато трябва да се вирам в новите зелени треволяци и в старите стръкове на миналогодишните високостеблени треви и ниски храсталаци. Вървя надолу по пътеката, люблювам се на неповторимата красота на природата, а на душата ми е леко, леко. Отдавна не бях попадал в такава „позната“ ми долина. Дишам, дишам свежия топъл въздух на пролетта, с всичките ѝ миризми и аромати на треви и пролетни горски цветя.

И така, както безгрижно си вървах, пред мен, на двадесетина метра мярнах стрелец. Мина над реката и се шмугна в треволяка. „Не ме забеляза“ мисля си аз и продължавам с едно око да наблюдавам мястото, където се приземи. Не бях изминал и десет крачки, когато стрелецът изскочи и профуча като стрела покрай лявото ми ухо, малко над главата ми, и отмина. „Не ме забеляза“ мисля си отново аз. Умишлено запазвам същия безгрижен ход. Иска ми се да се обърна, за да видя не ме ли гледа изпод някой храст, но не смея, за да не възбудя подозрението му. И тъкмо да забравя за него, той кацна на врата ми. Сви се на кълбо. Елипсовидната му глава, голяма колкото длан, заедно с шията му, малко по-тънка от китката ми, се извисиха пред лицето ми. „Нищо, ще се правя, че не съм го видял. Може да ме е помислил за пън. Ще постои на слънчицето и ще си замине“. Но не познах. Стрелецът протегна бавно глава надолу и захапа китката на дясната ми ръка в горната ѝ страна. Аз още не давам признак на живот. Кротувам си и спокойно си вървя, като мисля какво да предприема, за да се отърва от този кръвопиец. По ръката ми потече алена кръв. Проточи се и по пръстите ми, по зелената трева закапаха капки кръв. Работата

ставаше опасна. Да се правя повече на сляп беше безсмислено. Какво да измисля?

Забавих ход и полека заприкляках, като едновременно с това спусках ухапаната си ръка. Още малко и може би ще успея да затисна главата му с крака си. Той продължава да смуче кръвта ми и сякаш не забелязва каква „примка“ му готвя. Опрях длан на земята. Бързо затиснах главата му с левия си крак. Измъкнах ръката си и мигновено затиснах шията му и с другия крак. Той се гърчи, плющи с опашка, но аз натискам ли, натискам. Земята се продъни. Оказа се, че съм се намирал на някакво тресавище със засъхнала повърхност. Потънах до прасците в черната, мазна кал. Стрелецът продължава да се гърчи. Мята се и шибва с опашка. Аз яростно натискам. По едно време започна да хърка. Аз още по-настървено натискам. Той ту се гърчи на кълбо, ту с цялото си тяло отскача, но аз натискам, иначе изтърва ли го — сбогом, живот... събудих се, когато тялото на змея беше омекнало.

„Страшен сън, страшна работа“, беше първата ми мисъл. „Добре, че наистина не вярвам на сънища“.

ЕДНО МАЛКО НАЩЪРБЯВАНЕ НА КОРАБНИЯ МИКРОКЛИМАТ

На „Вола“ имаше един моторист, чието име съм забравил. Условно ще го нарека Игнат. Беше 45 — 46-годишен, доста едър мъж. От някои случайни наблюдения усещах, че този човек не е популярен сред хората от машинната команда. Малко по-късно забелязах, че и моряците отбягват да го въвличат в своя кръг. Че не беше свестен човек, разбрах и по това, че и главният механик избягваше да си създава главоболия с него.

Една вечер на кея в Мурманск гледаме кино. Киносалончето пълно с хора. Някой влезе и застана зад гърба ми. Почаках малко да се поизниже един интересен момент от филма, и се обърнах да видя кой е закъснелият. Беше Игнат. Но аз преди час го видях, като слизаше в машината при агрегата за осветлението. Защо е тук? Напуснал е поста си и е дошъл да гледа филма? Изчаках. Може да е излязъл да пие вода или за нещо друго и мимоходом се е отбил да надзърне какво върви на екрана.

Почаках, но той не си отива. Дойде време за смяна на ролката. Запалиха осветлението в салона. Тогава аз не изтраях:

— Ти не си ли на вахта?

— На вахта съм.

— Какво търсиш тук тогава?

— Гледам.

— Кой ти разреши?

— Никой. Сам.

— Защо? Ако стане нещо с агрегата?

— Нищо няма да стане. Аз знам.

— Ти може да знаеш, но по устава нямаш право да напущаш без разрешение вахтата си.

— Но аз...

— Никакво „но“. Още по-малко „аз“. Всяка точка от устава, ако не знаеш, сега чуй и запомни, преди да влезе в устава, е била някога изписана с кръв, и не от един човек. Не си ти, който ще определя, че

нищо няма да стане, щом по длъжност си само моторист. — Той примигва, смутен от тая неочаквана реплика. — Отивай веднага долу. И му прави сметката, ако това се повтори.

Настроението на хората се помрачи, но филмът го оправи. Беше някаква комедия.

Настъпи утрото на 7-и октомври. Лошото остана зад нас — някъде далеч на север. Бискайя беше толкова тих, че далеч не ни се вярваше да е той. Вахтите на мостика и в машината се въртяха с точността на часовник — всеки четири часа смяна. Макар и празник, трудовият ритъм не се променяше. Само в кухнята от вчера напрежението беше по-голямо. Домакинци от рано се готвеха да се отсрамят на празника. Обядът по традиция в такива дни беше общ. Моряците украсиха салета със знамената от международния код на сигналите. Камериерите застлаха масите с изпрани, добре изгладени покривки. На всяка маса до всяка чиния празнично се мъдреха и по три чаши — малка за аперитива, голяма, то се знае, за виното, третата — за оранжада, а в средата се гиздеха по две зеленеещи се бутилки с червени шапчици и бял етикет „Карловски мискет“. Наистина домакинци здраво се бяха потрудили за днешното празнично настроение. Вдигаха се наздрависи, звъняха пълните чаши, в чиниите потропваха лъжици. Пукот на отварящи се бутилки. Шум, веселие. Дойде ред и на песните.

Хубави са тези празници, превръщат се в отдушник на стегналата се моряшка душа. Но в себе си крият и потенциална опасност.

Към 14.00 часа апогеят на празника преваля зенита. Някои започнаха, кои тихомълком, кои по двама-трима, да се разотиват.

Българският моряк по начало не е пристрастен към „чашката“. Казвам това, като съм уверен, че някои се подсмиват. Но това е вярно: българският моряк нито е поклонник на Бакхус, нито на неговите сподвижници — гуляйджии и побойници. Е, разбира се, на всеки кораб ще се намерят по пет-шест души, които при случай попрепиват. Една бутилка на двама е нищо. Но болшинството не изпиват и по чашка. Останалото за „мераклиите“. Това вече е опасно. Песните стават

провлечени. Отиват бавно към края си, за да завършат, но постепенно, с „Градил Илия килия“. Най-после към 15.00 часа всичко утихва.

Него ден към 16 часа слязох в моряшкия салет. Домакинци бяха разчистили всичко. Радистът и домакинът, наведени над таблата, хвърляха заровете и плющяха с пуловете. Личеше, че битката бе започнала отдавна, но още не клонеше към победа. И от двете страни се водеше най-настървен бой. До тях отстрани гледаше и клюмаше Игнат. Не ми трябваше много, за да разбера, че празникът го бе „омагьосал“. Седнах и аз. След минутка Игнат стана, прибра длани към шевовете на панталона си и с превъртян език, приплетено ми каза:

— Другарю капитан, моля да ми разрешите да гледам.

Закъсняло искане, а и съвсем излишно. Такива искания за разрешение не са приети в нашия търговски флот. Но това не ме учуди. Сега съзнанието му бе потиснато от виното. Навярно той бе служил като подофицер на свръхсрочна морска служба, и затова бе поискал разрешение. Малко ми стана смешно, но без да давам вид, и аз в унисон с неговия тон отговорих:

— Разрешавам.

Но Игнат започна да подсказва и на двамата играчи. Дори от време на време бъркаше в таблата. Правеше опит с несигурна ръка да напипва пуловете. Двамата го траеха, но явно бяха вбесени. Тогава аз казах:

— Игнате, престани да досаждаш.

— Аз да досаждам? Вие не ми позволявате да гледам?

— Стой мирно и гледай, колкото щеш!

Игнат се умири, но не за дълго. Устата му запелтечиха, ръцете му отново зашариха в таблата по пуловете.

— Игнате, напусни салета!

Игнат стана и каза:

— Аз да напусна салета? Чувате ли, капитанът ме гони.

Скочих и аз. Протегнах ръка към вратата:

— Вън! Иди веднага да си отспиш!

Стъпвайки несигурно на краката си, Игнат излезе. Играта продължи с намалена ярост.

Влезе рулевиот Йордан. Вече възрастен, над петдесетте, възпълен, с широк гръден кош и с ръце, силни, мощни. Дойде. Седна и се загледа в чаткането на пуловете.

След десетина минути вратата се отвори шумно. Игнат се връщаше. Направи две–три крачки, вдигна ръка, свита в юмрук на явна закана и изломоти:

— Ще ме пъдиш, а? Ти кого ще пъдиш? Мене ли! Че знаеш ли кой съм аз? — и пристъпи към мен. Стана страшно. Можеше и да ме удари. В целия флот ще се разчуе: „На «Вола» ступали капитана си“. Името ми ще прогърми в цяла Варна:

— Кой бе, капитан Баев ли? Оня, дето беше заместник-генерален директор на КОРБСО ли? Че той не беше такъв човек.

— Бил, не бил, изглежда, че здравата са го ступали.

Да избягам ли? Не, не си струва. Ще излезе още по-лошо. Станах отривисто и изревах с все сила:

— Мирно!

Игнат се закова на място, онемял, вцепенен. Страшна сила на въздействие се крие в това войнишко „Мирно!“ за човек, отслужил военната си служба. Вковава човека и парализира мозъка му. Дори ми е чудно, че Иван Хаджийски в своя трактат „Психология на военната дисциплина“ е отделил толкова малко място при анализа на командата „Мирно!“.

Почаках малко да се поукроти Игнат и отново „Марш навън!“. Кризисното положение бе овладяно, но с това не се приключи.

Коридорът, който водеше за моряшкия салет, правеше чупка под 90°. На самия завой завършваше със стълба за долния коридор — за машината и за рулевата. Известно е, че корабните стълби по начало са много стръмни, макар и не особено високи. Точно тук, до стълбата, се чу висок разговор. Игнат се оплакваше на някого, че капитанът го изгонил от салета. Чуха се гласове на негодувание срещу капитана, чуха се и гласове в полза на капитана. Йордан ме погледна въпросително. Попремислих и му казах:

— Иди и превърти ключа на вратата!

Вън, макар и приглушено от затворената врата, се чу нова шумотевица от гласове. Нещо тежко изтопурка по стълбата, после сърцераздирателно виене на заклано биче: „Олеле, убиха ме!“. Разправията поутихна. Сигурно се спуснаха към Игнат да му помогнат да се изправи. Разправията се поде отново. Страната на Игнат видимо бяха поели неговите другари от машината, така да се каже другари по оръжие. Не го обичаха, но все пак беше техен човек — от машината.

При сборичкването Барбата, оня, който игра „мечката“ в Рио Гранде, само лекичко го побутнал с лакет и Игнат, колко му трябва на попрепил човек, се свлича на кълбо по стълбите.

Кавгата затихна. Изглежда, че моряците се оттеглиха. Чу се нечий глас:

— Значи не ни пуцат в салета. Че ние можем и сами без разрешение да влезем! — и бравата изтрака. — Заключено е.

— Добре, хайде да разбием вратата!

— Хайде!

Станах. Отидох до вратата. Задържах ръкохватката на бравата в положение на затворено. Превъртях с лявата ръка ключа и, без да отпускам ръкохватката, залепнах с гръб о стената. Не стана нужда да чакам дълго. Отвън се чу: „Хайде, блъскай!“. Аз натиснах дръжката на отворено точно в момента, когато дойде натискът отвън. Вратата отскочи. Двама бабаити се плъснаха на пода. Други двама се препънаха в тях. Настъпи смущение сред „нападателите“. Изправиха се, поотупаха се, спогледаха се, че като гръмна един смях — не ти е работа.

Те се смеят, а аз се питам: това ли бе оня змей от съня ми, който нощес агонизираше под краката ми в мочура?

Вечерта, застанал до руля и вперил поглед в сектора на жирокомпаса, рулевият Йордан промърмори:

— Другарю капитан, ама и Вашата днес беше една... Аз пък днес съм имал голям късмет. Ако Игнат ме бе заварил в салета, когато налетял към Вас, щях да го убия. Сега, вместо на руля, щях да скимтя затворен в някой отсек на „Вола“.

— И това би могло да се случи. То, стигнем ли дотам, нищо не може да се предвиди. Би могло да стане и така: аз да скимтя в отсека, а ти, не ми се сърди, да лежиш в ковчега.

— Прав сте, но все пак щях да го убия.

— То, лошото, Йордане, е непредсказуемо. Важното е да направиш така, че лошото да се размине.

„МАХАЛАТА“

Бурята бе отдавна забравена. Отшумя и празникът. Бяхме по средата на Бискайя. В салета, както винаги, пак разговори, въздишки, кротички мечти.

— Още два дни и сме в махалата — изказва гласно мечтата си боцманът. Зад тая мечта стои другата: приближава краят на рейса, скоро ще сме у дома си.

— Боцмане, какво ти стана? За каква махала бълнуваш? Или забрави, че сме още в Бискайя?

— Нищо ми няма още. За другата, за моряшката махала говоря. За Гибралтар ми е думата. Вие, младите, не се досещате, но аз все още помня.

— Ти пък, боцмане, все помниш.

— Помня, как да не помня, когато нашите „Балкан“ и „Мария Луиза“ излязоха за пръв път зад Гибралтар, как приготвихме спасителните лодки в „готовност“ за спущане.

— Каква готовност? Та нали винаги ги държим готови?

— Готови, но не съвсем. Ние ги разчохляхме и тогава ги изнасяхме зад борд. А там така ги превързвахме, че с един удар на брадвичката да се надвесват над водата с накачилите се в тях хора.

Всички го гледат, но си личи, не им се ще да повярват. Тогава аз се намесвам:

— Вярно е това, което казва боцманът. И аз също съм свидетел и участник в такова приготвяне на лодките. Това бе през първото ми излизане в Бискайя, като стажант на параход „Балкан“. Беше през зимата на 1937–ма година. И трябва да ви кажа, че това не бе първото излизане на „Балкан“ в океана.

На вас сега ви се вижда чудно, но то говори много. Я си помислете малко. Ако се погледне в исторически аспект днес нашият моряк, т.е. ние, имаме чувството, че навлизаме, че сме навлезли в широкия свят, след като сме започнали да минаваме през Гибралтарския проток. Но това усещане не дойде много бързо. Войната, като изключим дървените корабчета, унищожи всичките ни

кораби. Останаха само илюзиите и надеждата за бъдещето. Нашите моряци посрещнаха 9–ти септември с празни ръце. Това го знаете и не е необходимо да ви го казвам и аз. Днес морският ни търговски флот приближава един милион бруто регистър тона. Ще минат още две–три години и ние ще надхвърлим този милион. Така че боцманът е прав, като нарече Гибралтар „махалата“. Благодарение на това бурно развитие на нашия търговски флот за мнозина от нас „махала“ започнаха да стават: Кейптаун, Дюрбан, Калкута, Хайфон, Рио Гранде, Панамския канал и много други. А страни и пристанища като Куба, Мурманск, Лондон, Рощок, Хамбург и много други са днешният и бъдещ комшулук на нашия флот. Това развитие се извисява още по-високо, ако си припомним, а ние, по-старите моряци, сме го и преживели, че беше време, когато българският моряк смяташе Босфора за „махалата“, а широкият свят започваше оттам и свършваше до Бейрут и Александрия и в най-добрия случай до Марсилия.

АВАРИЯТА

В 17 часа минахме траверса на Сан Стефано. Лягане на фара пред Цариград. След тридесетина минути ще навлезем в Босфора. Ноемврийският ден си отива. Пурпурът на залеза бавно гасне. Слънцето бе легнало зад далечния остров Мармара, но лъчите му, макар и невидими за нас, караха залеза още да гори с бавно отслабващо червено-оранжево зарево. Пред Босфора сме. Морето пред нас, макар и „Мраморно“, в този вечерен час е по-скоро сребърно. Градът е наметнат с нежното, ажурено наметало на настъпващата вечер. Зъбери и силуети на джамии, дворци, кули и минарета още надделяват на сливащия се, смълчал се град.

Подхождаме откъм Малоазиатския бряг. Пристанището пред Златния рог е почти пусто. Нито един кораб на кея. Само три кораба по-надясно стоят на котва, наредени от течението един зад друг успоредно на брега. Водата на залива пред Сарай бурун и по-нататък на изток, постепенно губи сребърния си оттенък и намята сиво оловна наметка. Четири–пет шаркета — морските трамваи на Цариград — браздят оловното море, следвайки своя път. Всички на мостика сме доволни. Пътят ни е чист. Няма ни един кораб, който да ни пречи. Само закотвените кораби малко стесняват басейна, където трябва да се извъртим на изток за окончателно навлизане в Босфора. Лягам на курс за пресичане на протока. Синевата отстъпва на вечерния здрач. Всичко губи очертания и се слива в една почти невидима панорама.

На това място, преди да разказвам по-нататък, трябва да направя едно разяснение. Корабите в открито море, когато пътищата им се пресичат, пресрещат или задминават, ако разстоянието е голямо и морето „широко“, се разминават както им е угодно. Когато обаче се преминават проливи и теснини или по някаква причина акваторията е ограничена, разминаването става задължително с левите бордове. Само Босфора в това отношение прави изключение. При влизане в Босфора, било то от Черно или от Мраморно море, се подхожда от дясно — за Черно море откъм Европейския бряг, а за Мраморно море — откъм Малоазиатския бряг. И още едва навлязъл, корабът трябва да

легне на курс за пресичане на Босфора, за да премине на отсрещния бряг. Това пресичане, особено при наличие на насрещен кораб, си е чиста кръстовка и става на два пъти: при влизане и при излизане от Босфора. Тия кръстовки са много опасни, защото крият в себе си голям риск от сблъскване на влизащи и излизащи кораби. Още по-опасно става при наличието на голям вътрешен и международен корабен трафик, преминаващ през Босфора. И още нещо. Много пъти съм се опитвал да открия причината за това неправилно преминаване през Босфора. Никой не можа да ми обясни. Лично аз съм склонен да мисля, че това се дължи на някаква останала от отдавна минали години практика, наложила се тогава от гребния и ветроходен флот поради особеностите на главното и второстепенните течения в Босфора, които течения са много променливи както по посока, така и по сила. За да не бъде неправилно разбран, искам да подчертая, че основното течение на повърхността от Черно в Мраморно море се запазва, но, както казах, с много „капризни“ големи и малки отклонения от основната посока.

Сега ние, за кой ли път, трябваше да преминем от Малоазиатския бряг на Европейския. Това обикновено за големите кораби става, като се мине покрай самотната скала Кизкулеси с фар на нея и се продължи към Долма бахча.

На мостика сме трима: аз, старши помощникът и рулевоият Йордан. На бака по устав при преминаването през теснини са: третият помощник–капитан, боцманът и един моряк. Още преди половин час на машината е поръчано „Готова машина“.

Подхождаме. Лягаме на пресечния курс. Минаваме траверса на Кизкулеси. Нощта настъпва. Морето пред нас и на дясно до новия въжен мост, откъдето започва първата чупка наляво, е чисто. Никакъв кораб, ако се изключат малките 50 — 60 метрови морски трамваи. Нощта вече е изгонила съвсем вечерния сумрак и е покрила надвесения над Босфора насрещен масив заедно с кацналия върху него денем Голям Истанбул. Но това не ни плаши. Имаме си сигурни ориентири и за нощно плаване в Босфора.

— Другарю капитан, в дясно по носа виждам шаркет, идващ срещу нас — докладва старпомът, застанал на дясното крило на мостика.

— Виждам го, но те са два. Другият е отляво. Ще минем между двата. — Нещо неочаквано ме подбутна: — Старпом, моля Ви, определяйте мястото на кораба точно и всеки три–четири минути ми докладвайте.

— Слушам, другарю капитан.

Не знам какво ме накара да постъпя така. Друг път при преминаване на Босфора и през ум не ми е минавало. Гледам напред. Следя движението на двата шаркета, като не забравям да следя и за акваторията чак до възжения мост, който обхваща само с един пролет двата бряга на двата континента. Градът срещу нас сякаш е напълно потънал в мрака.

Една двуредна гирлянда прорязва напреки града, от морето нагоре до възвишението. Беше запалено уличното осветление на изходната магистрала „Кемал Ататюрк“. Веднага след нея блеснаха перифериите на големите квартали. Замигаха тук–там и лампите на малките улички. Градът заприлича на огромна феерия. Джамии и минарета, дворци и високи хотели се къпят в светлината на невидими прожектори. Реклами, сини, червени, зелени, жълти, припламват и гаснат. Крайбрежната улица, която преди малки ни изглеждаше мъртва, също оживя. Огнените очи на автомобилните фарове, бели и жълтеникави, тичаха по крайбрежния булевард, като ту проблясваха, ту мигаха на отделни места, където къщи и дървета препречваха пътя им.

Омайна вечер, омайна картина! Но на нас не ни беше до това. Вече сме пресекли осовата линия на Босфора. Наближаваме мястото на поворота. И... отдясно, някъде преди моста, се задава кораб. Той не се вижда, виждат се само двете му топови светлини на двете мачти и червената бордова светлина. Значи засега добре се движи, но по-късно ще трябва да ни остави от дясната си страна. На това отгоре под предния топови огън този кораб има и червена светлина. Това на наш морски език означава: „На борда си имам пилот“. Още по-добре, мисля си аз.

Време е да започнем поворота. Поглеждам чисто ли е от дясната ни страна. Забелязаният от нас кораб продължава да показва червена бордова светлина, а той е и близо до Европейския бряг. Разстоянието между нас бързо се стопява. Да започна поворота? Рано е още. Рано е и по време, и по място. А и да искам, не смея, защото очаквам всеки момент този кораб да промени посоката си и да ми покаже зелена

светлина. Разстоянието между двама ни бързо намалява. Ако вървим така, ние ще се врежем в предната част на левия му борд. Изчаквам още малко, като се надявам да видя зелената му светлина. Обстановката бързо се променя. Сега той ще се вреже в нашия десен борд, някъде между втори и трети хамбар. Отсекът за губене на време беше дотук. Реших да наруша правилата за преминаване през Босфора. Заповядах „дясно на борд“. В рулевия Йордан бях сигурен — ударът може да го отхвърли от руля, но той самият, с цената на живота си, ще остане там, при колелото. Оставаше само да не ни подведе рулевата система. А това досега не бе се случвало с „Вола“. След десетина секунди този кораб тръгна решително надясно.

Йордан, без да е длъжен, докладва:

— Корабът тръгна бързо на дясно.

— Добре, Йордане.

Сега, след три–четири секунди носът на „Вола“ ще пресече курса на неизвестния опасен враг, връхлитащ върху нас. Изскочих на лявото крило и погледнах назад. Кърмата на „Вола“ с шеметна бързина гасеше крайбрежните светлини. Погледнах напред и разбрах: насрещният кораб ще разсече кърмата на „Вола“. Изчаках още секунда–две, да осигуря избягването на челния удар, и отново „Ляво на борд“. Йордан бързо превъртя колелото от десния на левия борд. „Вола“ сякаш се стъписа, толкова неочаквано беше пришпорването, но послушно и бързо отправи нос на ляво. Опасността от челен удар бе избегната. Двата кораба летят един срещу друг. Ще се разминат борд до борд на 4 — 5 метра един от друг. Но кой би могъл да каже, че ще стане точно така?

От носа, от бака видях за момент боцмана, моряка и третия помощник да се сричат по стълбата, бягайки през глава по палубата към надстройката. Бягаха от „призрака“ или по-скоро от смъртта. Насрещният кораб за тях бе изскочил от тъмното, грамаден и неясен като привидение. Носовата вълна, вдигната от този кораб и подпряна от хода на „Вола“, се бе надигнала и за три–четири секунди скочи и проплава по палубата на „Вола“. Още малко, и двата кораба щяха да се приплъзнат на успоредни, противоположни курсове. Но за нещастие не стана така.

Високият нос на насрещния кораб ухапа гладката странична скула на хамбар номер пет. Пронизващо скрибуцане на триещо се

желязо проряза ушите ни. Припламна мълния. Изгря около двадесетина метра дълга лента от огнеметни, ярко бели искри, и пропълзя по борда.

От удара все пак насрещният кораб не устоя. Носът му отскочи встрани. Нашата кърма остана незасегната. Кой беше този кораб? Не видяхме нито името му, нито приписаното му пристанище. Аз стоях на левия борд и бих могъл евентуално да го видя, но това ли ми беше работата в този момент? При сблъсъка от втория му хамбар ме лъхна спарена миризма на овце и на пресен тор. Името му не видяхме, но бях сигурен, че идва от Бургас. От преди знаех, че от там „Родопа“ изнася овце за Италия. Намалих хода, придвижих се напред и избрах удобно котвено място. По УКВ някой търсеше „Вола“. Обадихме се.

— Тук е танкер „Ерма“. Какво стана? Имате ли сериозни повреди?

— Няма. Още не знаем точно каква е повредата, но не ще да е сериозна.

— Ние от тука наблюдавахме изтръпнали цялата ситуация. Маневрата, която предприехте в последния момент, беше единствената правилна, макар че гледайки от тук, не вярвахме в нейния резултат.

— Благодаря за съчувствието.

— До чуване. Ако стане нужда, пишете ни за непосредствени свидетели.

Аз и старши помощникът, пък и другите, затърсихме кораба. Нямаше го никакъв. Накъде ли пък се бе разбързал? От кого ще се скрие с „раната“, която, сигурни бяхме в това, бе получил от нашия „Вола“.

Огледахме нашите щети. Скулата на пети хамбар беше продрана почти по цялата му дължина. Осемнадесет метра дълга и три-четири сантиметра широка цепнатина, без каквито и да било огъвания. Вдигнахме котва и след час застанахме на котва в Буюк дере. Съставих морския протест, приложих към него скицата на местата и пътя, по който се бе движил „Вола“ до момента на сблъсъка, и извиках по корабното УКВ лодка.

Връчих протеста в пристанищната контролна служба. Там:

— Кой беше корабът? Не видяхте ли?

— Не разбрахме, но мен от втория му хамбар ме лъхна на овча миризма.

— Много добре. Това е италианският кораб „Сан Михаел“. Пилотът му току-що се обади по телефона, че е слязъл от кораба, а корабът е спрял на котва зад Босфора, до Европейския бряг.

Обадих се на нашия агент в Цариград. По него време върлуваше холера. Излизането на корабните екипажи бе забранено, затова накрая на разговора помолих агента да достави някои покупки за екипажа, в това число и двадесетина килограма тахан халва. Договорихме се той да ме посети на следващия ден към 12 часа. Вместо в 12 той дойде в 14 часа. Забавил го агентът на „Сан Михаел“.

Двамата случайно се срещнали в кафенето.

— Колега, знаеш ли, че твоят „Сан Михаел“ снощи се сблъскал с българския кораб „Вола“?

— Сега чувам. Къде?

— В Босфора, пред Сарай бурун.

— Ти откъде знаеш?

— Капитанът ми се обади снощи. Вече беше връчил пред пристанищните власти морския си протест.

Отиват двамата на „Сан Михаел“. Екипажът още не бил станал от сън. Оглеждат повредата. На лявата скула на носа от долния ред на обшивката, на три метра над водолинията — изкъртени три обшивачни листа, а в горния ред — два листа. Имало и много огънати и изкривени листа и ребра. Дупката зеела около 15 квадратни метра. Капитанът направил поръчка за отстраняване на повредата. Щели да забетонират отвора с бързотвърдяващ се цимент. За по-сериозен ремонт нямало време. Овцете налагали бързо придвижване.

По-късно, анализирайки случая, разбрах, че основната ми грешка произтичаше от голямото ми доверие към непознатия турски пилот, насочващ италианския кораб. Тогава не можех да допусна, че той, капитан и местен познавач на особеностите на Босфора, няма да завие наляво и с това да ме пропусне да се разминем с десните бордове, както повелява правилникът за движение в Босфора. Ако не беше тази моя увереност или ако корабът беше без пилот, аз можех овреме да избегна създалата се опасна ситуация, като още отдалеч направех поворот надясно, та дори и с риск да попадна в насрещната половина на пролива. Никой не би забелязал това, а и да забележеше, не би ме упрекнал.

И още нещо. Само чистата случайност стана причина за избягване гибелта на двата кораба и на голяма част от екипажите им. Ако бях избързал само с една секунда да дам „ляво на борд“, ударът щеше да стане с двадесет метра по-късно, точно там, където двата странични горивни танка на „Вола“ се намираха празни, запълнени с огнеопасни изпарения на мазутните остатъци. Припламналата огнена мълния щеше да предизвика страшен разрушителен взрив.

И още нещо. Един път ме беше яд на себе си, че допуснах това да се случи с мен и десет пъти повече се ядосвах на многолюдното ми началство. Как не можа поне един да ме извика и запита как стана това. Сякаш нищо, абсолютно нищо не бе се случило. Наскоро след случая чух, че още на третия ден Управлението на корабоплаването в Анкара наредило на пристанищните власти да разгледат случая и да излязат с евентуално предложение разминаването в Босфора да се „нормализира“. Не повярвах. И правилникът не се измени. Смятам, че това бе слух, пуснат от приятелите ми, за да ме оневинят пред моряшките среди. Ако съжалявам за нещо по този повод, то е за това, че действително правилата за движение в Босфора не се промениха.

И накрая. Как мислите, сънят за срещнатия в мочура стрелец под краката ми за кой случай се отнася? Според мен нито за единия, нито за другия.

На 17 ноември по обед пътят от „махалата“ до вкъщи завърши. Хвърлихме котва във Варненския залив и зачакахме контрола. Тя не закъсна. Свободните от вахта и дежурство напуснаха кораба. Рейсът завърши.

Може би ще запитате: „А старши помощникът?“. Бяхме вече на кея. Разтоварвахме и чакахме новия старши помощник. И един ден, както обсъждахме какво още не е направено по подготовката за следващия рейс, в кабината притъмня. На вратата бе застанал той — старият старпом Димитър Къдрев. Просто да не повярва човек. Прегръдки, възторзи, въпроси. Седем дни предсрочно изписване. Братушките били толкова внимателни, че даже му било неудобно. По този повод отпуснах от „своите“ една бутилка.

Що се отнася до заглавието, то посвоему все пак е вярно. Действително петнадесетина дни бяхме там, зад северния поляр

кръг, под седемте звезди на Голямата мечка. Звезди и звездна мечка видяхме само веднъж. Северният ледовит океан бе така любезен да ни подари, макар и само една-единствена своя омайна нощ. Последната нощ преди пристигането ни в Мурманск. Отначало три огромни снопа запалиха небето — преамбюлът на северното сияние. Снопите угаснаха, започваше чудото. То бяха багри, смяна на декори от всевъзможни драперии, милиарди от цветни гирлянди, симфонии от всякакви гами на цветовете. Да се опише видяното е невъзможно, но и да се забрави — също не е възможно. Имахме чувството, че цялото това небе над нас се дирижира от един сторък главен художник-диригент с най-малко сто асистента. Нея нощ за пръв и единствен път видяхме мечката. Нейните седем звезди стояха от другата страна на меридиана и меко прозираха през багрите на северното сияние. Така че под звездите на Голямата мечка видимо не попаднахме. Затова и заглавието е малко неточно. Всичко останало е съвсем вярно. Нищо не е измислено.

ТАКИВА СМЕ НИЕ, БЪЛГАРСКИТЕ МОРЯЦИ

КАПИТАНСТВО

Първият ми рейс като капитан на кораб беше с м/к „София“. Рейсът започна още от самото начало при лошо море. Отивахме от Бургас за пристанищата на Западна Европа. Още първата вечер след излизането ни от Бургас нагазихме в гъста мъгла. Единият радар не работеше, а вторият час след включването му също загасна. С всеки час положението ставаше все по-опасно — приближавахме Босфора, а никак не бяхме сигурни в мястото на кораба. Не издържах и легнах на обратен курс — ще чакам или мъглата да се раздигне, или поне да изгрее слънцето. Срегнахме кораб, който се движеше на обратен на нашия курс. Това все пак е нещо: движим се горе–долу по правилен път, но това е вярно при условие, че насрещният кораб идва от Бургас или от Варна и че върви по курса си. Половин час след като срегнахме кораба, легнах наново на курса за Босфора. Не се мина много и отново се срегнахме с кораба. Това пък значеше, че и той не е сигурен в мястото си. Значи и той като нас шари в морето като патка в мъгла.

Не бяха се минали и петнадесет минути след втората среща с кораба, и сякаш някой титан махна с невидима ръка и обра мъглата пред нас. Изтръпнах. На по-малко от миля пред нас бе Азиатският бряг. Какъв късмет. Вдясно почти до борда проблясваше фарът Румели. Откри се вляво и фарът на Анадоли. Движейки се и маневрирайки в мъглата, бяхме се отклонили цели пет мили от обичайното място за влизане в Босфора. Навлязох в Босфора, който блестеше с хиляди улични, жилищни и рекламни светлини, сред които трудно се откриват фаровете и светещите шамандури, поставени, за да помагат при преминаването на Босфора. Дойде време да завиваме надясно към Буюк дере, заповядах на рулевия „дясно на борд“ и се взрях в бинокъла... Стори ми се, че корабът ни завива необичайно бавно надясно. Повторих „дясно на борд“. Рулевият отсече: „Ес, имам дясно на борд“, а пред мен в бинокъла на 80 — 100 метра преминава настръхнал в тъмното, скалист бряг, който не свършва. Погледнах зелената дъгичка на екселометъра — стои на половина. Бързо посегнах

през ръцете на рулевоя и превъртах колелцето надясно до отказ. Зелената дъгичка прерасна в полукръг.

— Защо не даде дясно на борд — питам рулевия, а той:

— Мислех, че с полудясно на борд ще преминем.

Скали и кораб се разминаха, без да се слоят в едно.

Мислел... В този рейс той беше за първи път рулеви. Какво да го правя? Премълчах си, но за мен това си беше урок.

В Буюк дере спряхме, без да заставаме на котва. Дойде контролата. След половин час лодката с контролата отплава, а ние продължихме пътя си.

Стоя изправен пред ветропредпазния парапет на лявото крило на мостика и уж гледам за всичко: мъчно намиращите се с очи и бинокъл единични, мигащи светлини, различни по цвят и период на проблясване, на фаровете и на разхвърляните сред хилядите светлини оградни шамандури, определящи от далече пътя на корабите през Босфора. Следя за курса на насрещните и пресичащи пътя ни кораби и шаркети. Гледам ги, следя отличителните им светлини, съпоставям пътя им с пътя на нашия кораб и при нужда за безопасно разминаване командвам малки отклонения от курса, а в ума ми е все тая, слава богу, несбъднала се прегръдка на кораб и скали.

Все пак, така или иначе излиза, че започва да ме бива като капитан. Де да видим какво ме чака напред.

МАШИНКЕ, МАШИНКЕ, СЕГА ТИ ЩЕ НИ СПАСИШ

Спряхме в Лейшоес. Разтоварихме част от товара и отплавахме за Лондон при много лошо време — голямо живо вълнение и силен щормови вятър зад нас. Никаква възможност за определяне мястото на кораба, а след едно денонощие ще трябва да навлезем в Ламанша. Вече изтича второ денонощие, откак не съм слизал от мостика. Метеосводката не дава никаква прогноза за подобряване на времето. Към 14.00 часа радарът „хвана“ остров Уесан. След час и половина минахме траверса му. Може да се мине и на по-малко разстояние, но колкото си по-близо до него, толкова насрещното течение е по-голямо. С навлизането в канала ужасният вятър сви вълните, като ги направи още по-високи и още по-жестоки. Започнаха да се качват по палубата откъм кърмата. Срегнахме 10000 — 12000 тонен пътнически кораб под френски флаг. Нов, прекрасен, бял като лебед. Насрещните вълни така го подмятаха, а носът му така се зариваше във водата, че разпиляната вода и пръски цял го скриваха от очите ни. В следващия миг носът му изскачаше във вечерното небе и тонове вода изтичаха от бордовете му. „Горките пътници“, мисля си аз, „веднъж завинаги ще запомнят това пътуване... и закъде ли са тръгнали!“

От Дувър радиотелеграфистът улови радиограма:

„До всички. До всички. Поради лошото море пилотната служба закрыта.“

Сега съвсем я наредихме. Закрыта, а ние оттам трябва да вземем пилот за Лондон. Сега накъде? След петнадесетминутно колебание и размисъл лягам на курс за Шербург. Не след много пред нас се открива силует на голям кораб. Прилича на един новозакупен български кораб. Скоро разбрахме, че и той държи курс на Шербург. Бързо лягам на курс за сближение, като продължавам да мисля, че действително това е българският кораб, за който от радиста знаех, че е някъде тук в района около Шербург. Грешка?... Не е нашият кораб, но ще го следвам, а как

ще прекараме нощта пред Шербург сред кипящото море, нямам представа. И... радистът ми връчва нова радиограма:

„Пилотната служба в Дувър възстановена.“

Лягам на курс за Дувър. Нощта покри морето, но не усмири нито вятъра, нито вълните.

Най-после сме пред Дувър. Намалявам хода, спирам машината. Търся с бинокъла червения огън на пилотния кораб. Няма такъв. Изведнъж виждам, вече не в бинокъла, че ъгълът между двата входни фара бързо се разтваря пред нас — вятърът застрашително ни носеше върху северния вълнолом. Поисках „пълен назад“. Никакъв резултат. Вълните повдигат кърмата, винтът излиза във въздуха, а кърмата и целият кораб се тресат. Ъгълът между двата фара продължава да се разтваря. Бързо отивам на риск — „пълен напред и дясно на борд“, а в главата ми, кой знае защо и то тъкмо сега, изникна: „Машинчице, машинчице, само ти ще ни спасиш!“. Бях чел някъде и някога, че съветски батальон, откъснал се от своите и попаднал в обкръжение, прави всичко, за да се изскубне от врага. Решават да се движат само в горите на Брест — Литовския лес, като секат гората, за да се движат и двете им оръдия. Пред тях се изпречва централен път, по който се задава немска моторизирана колона. Съветският командир заповядва залпова стрелба с винтовки по челото на немската колона. Немците са объркани от изненадата. Скачат от колите и залягат. Батальонът преминава и се скрива в гората. Този разказ се наричаше „Пушчице, пушчице, ти ще ни спасиш“. Маневрата излезе успешна — в циркулация минахме на стотина метра от вълнолома. Машинката ни спаси.

Дойде и пилотът. Е, не веднага. Пред нас имаше пристигнали и чакащи поне десетина кораба. От пилотния кораб хванахме сигнал по УКВ-то: „Движете се на запад. Определям място за взимане на пилот източно от вълнолома на Дънженис“. Цели десет мили до там, обратно на нашия път. Нищо. Важното е, че пилотът ще дойде и ще ни вземе. И действително след два часа той дойде. Предадох кораба в ръцете на старши помощника и пилота. Слязох в кабината си. Седнах на стола и вдигнах крака на бюрото. Истинска наслада след настъпилата умора. В

кабината е топло, уютно. Вълнението мята кораба в нощта, но нищо — нали на борда има пилот. След час ще сменя старши помощника, а утре рано ще сме пред устието на Темза. От там — нов пилот за Лондон.

Първата половина от първия ми капитански рейс приключи. Добре че на света, в морето, има и пилоти.

КАПИТАНСКА ЗРЯЛОСТ

Още преди шестия ми рейс с м/к „София“ — Черно море — Западна Европа, бяха започнали да ми се привиждат наяве и насън пристанища, непознати морски градове, чуждоземни страни, южни и северни, топли и ледовити океани. Бях вече посетил и усвоил почти всички курсове и пристанища на Черно море, на Средиземно море и прилежащите към тях морета, острови, реки и заливи, и като венец на всичко пътя от Гибралтар до вечно мъгливата земя на някогашните викинги. Но за пораснало самочувствие като капитан и за някакво главомайване да не говорим. Нямах никакъв афинитет към тях.

И така, шестият ми по ред рейс с м/к „София“, макар и при зимни условия, горе–долу вървеше успешно. Вече бяхме в Палермо, Гибралтар, Лейшоес. Сега сме в предпоследното пристанище Лондон. След час–два разтоварването ще приключи напълно. В кораба ще останат само сто и петдесет тона консерви за Ротердам, откъдето предстоеше да вземем пълен товар за Гърция и България.

От Лондонския док излязохме в полунощ със студено, ветровито море и изцъклено небе. Звезди няма, защото осветлението на многомилионния град и редикият смог ги затъмняваха. От дока излязохме с мъка. Темза поради голямата приливна вълна течеше силно и в обратна посока, като при изходната врата на дока силно ни притискаше, въпреки самоотвержената борба на двата пристанищни влекача, които ни помагаша при маневрата. Поехме към устието на реката, срещу течението.

За по-любопытелните — една малка подробност. През Лондон, още по-точно през Гринуич, както е известно, преминава нулевият меридиан, който разделя земята през северния и южния полюс на две половини — Източно и Западно полукълбо. Интересното в случая е това, че Темза при движението си прави три крути завоя един след друг, при които корабът, а това значи и хората му, пресичат три пъти за съвсем кратко време нулевия световен меридиан.

От Темза излязохме още по тъмно. Беше средата на месец февруари. Метеосводката даваше лошо време в Северно Немско море,

което ние трябваше да пресечем следващите 12 — 13 часа. Нагазихме и в мъгла, не много гъста, но силно влошаваща навигационната обстановка. Както и да е, измъкнахме се от многобройните капани на залива на Темза. Към 14.00 часа пристигаме към пилотната точка на Ротердам. Духа силен щормови северен вятър, повдига високи, крути вълни, а „София“ практически е празна. Винтът изскача от водата едва ли не при преминаването на всяка вълна и предизвиква страхотни вибрации. Целият кораб се тресе, сякаш в предсмъртен час. Човек остава с чувството, че като че ли всичко из един път ще се разпадне на съставните си части. Наближаваме. Виждаме неприятна за нас картина. На пилотното място над 25 кораба чакат пилот. Щормуват срещу вятъра и вълните и, щат, не щат, чакат. Радистът всеки половин час лови радиограма:

„Пилотната служба при Хук ъф Холанд закрыта за неопределено време.“

Ами сега? Накъде с тези вибрации? В това разбунено море. И колко ли ще продължи това неопределено време? Ще се измъчат и без това изтормозените хора. Ще потрошим машината и корпуса на кораба. Щем, не щем, и ние ще щормуваме като другите.

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 инициатива: след нас по време и пред нас по място един полски кораб също застана на котва. След него и други. Малцина останаха 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 на дясно 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 закотвяне полоса с размери 6 на 8 мили. На картата тази полоса бе отбелязана като опасна зона: „Опасно. Наличие на стари бойни припаси“, и една обърната наопаки котва: „Закотвянето 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, застани на десния пеленгатор и следи първата дълбачка. При всяко мое подвикване ще ми даваш точния ѝ пеленг.

Същото повторих и с втората дълбачка. Съпоставяйки последователно и неколkokратно 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 едромащабна карта. По този път реших да минем и ние. Но кога? В колко часа? Надвечер, когато дълбачките ще прекратят работата си, но не и много след тях. Сега в тия широти се мръква 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 посоката, 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 подпира водата на река 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 — трябваше 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 духаше все със същата сила. Метеосводката не предвещаваще подобрене 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 тоя празен кораб и при тоя силен вятър ще успее 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 едвам ме бе подминала, когато вече и трите съда трябваше 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, трябваше и аз да намалая своя ход, а мястото на поворота приближаваше. След минута–две „София“ ще го подмине и тогава ни машина, ни котва ще ми помогнат да избегна 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“. 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 последствия за мен и за параходството. Бързо „пълен напред“ и „ляво на борд“. Ляво на борд, но „Софийка“ се инати — не ѝ се тръгва наляво. Аз, пък и старпомът (сигурен съм в това) в този момент мислим еднакво: „Горката Софийка“, хич не ѝ се ще да влезе в капана, в който я бяхме подгонили ние, „якоглавите“. От дълбачката вероятно разбраха за създалата се обстановка на опасност за нас и за тях, и също дадоха „пълен 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 завива наляво. Още малко и ще започнем да влизаме в реката. Тежката планина, която бе легнала на плещите ми, се срина като лавина. А краката ми? Все едно, че нямах крака. Но... зад нас, малко встрани, изскочи малко, двестатонно корабче, което бързо ни настигаше. А-ха, да се завре в кърмата ни. Това все пак бе едно нищо.

Дойде обаче непредвиденото и никак неочаквано. Изневиделица внезапно завали сняг на едри, гъсти парцали. Снегът прегради 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 — дали това корабче, както се беше засилило, няма да издъни кораба или пък ние да го смотаем в случай, че дам „пълен назад“. За по-голяма сигурност моментално изпратих старпома 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 настигаме 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 двигателя ѝ.

И... неочаквана помощ от небето. Да, от там. 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. Фарът Хук ъф Холанд подминаваше от левия ни борд. Вторият помощник–капитан, който откак заваля снегът, беше застанал над екрана на радара, опрял плътно цялото си лице о затъмнителя 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 Шопа да пригответи щормтрапа за посрещане на пилота, ако дойде такъв.

Старпомът дойде и си пое вахтата, а аз:

— Старпом, пригответе всички корабни и товарни документи!

— 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 Ротердам. Така че след час–два ще изпратя за Вас.

След петнадесет минути щяхме 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 Ротердам. 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 Немско 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.

— Та това Вие не го ли смятате за интересно?

— Е, да, може би сте прав, но за нас това е само един дълг 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 никой 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. — А, ето, Дюл... Дюлгеров. Той е по-млад от Вас — допълни пилотът, мислейки навярно, че аз не го познавам.

— Ах, Дюлгеров. Познавам го. Как да не го познавам. Нищо чудно. Той е потомственик — казвам аз, като произнасям „потомственик“ на български. Не бях се срещал с тази дума на английски.

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

— Потомственик — натъртвам 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.

Декември 1984 г.

София

ИМЕНЕН ПОКАЗАЛЕЦ

Записките обхващат периода от 1921 до 1974 година. Поради това, за някои читатели ще е интересно да прегледат списъка на споменатите в книгата имена.

1. Капитан Любен Генов
2. Марко Марковски (от Перушица), ученик в Рибарското училище в Созопол
3. Борис Печев, съученик, роден в Анхиало
4. Станко Казаков
5. Бочо Рачев, началник на Морското училище, капитан втори ранг
6. Лейтенант Рогев
7. Димитър Паскалев, командир на първо отделение
8. Трёмол Иванов, командир на второ отделение
9. Иван Хасъмски, командир на трето отделение
10. Христо Тотев, взведен подофицер
11. Александър Буюклиев, командир на четвърто отделение
12. Иван Кичуков, командир на пето отделение
13. Пано Найденов, взведен подофицер
14. Любомир Давидов, корабник на училището
15. Мичман Ангел Папазов, първият ни взведен командир
16. Лазар Филипов
17. Тодор Маринов
18. Лазар Москов
19. Станю Вълков, ротен командир
20. Атанас Маринов Атанасов
21. Мишко Вакърджиев
22. Жечко Родев
23. Спас Павурджиев

Випуск 31–ви (1931 — 1936 г.)

Първа редица

Георги Иванов Кулински
Симеон Димитров Кожухаров
Жеко Коев Жеков
Георги Николов Заяков
Лейтенант Станю Вълков
Жечко Родев
Светослав Тонев
Вълчан Бяндов
Благовест Иванов Ганчев

Втора редица

Никола Бояджиев
Христо Иванов Богоев
Лазар Филипов Москов
Михо Василев
Димитър Иванов
Евгени Каракановски
Минко Игнатов
Петър Петров
Станчо Казаков

Трета редица

Борис Печев
Спас Павурджиев
Петър Лещаров
Атанас Митев
Баю Колев Баев
Тодор Маринов Дончев
Богдан Тодоров Пенев
Нейко Дичев
Отсъстващи (дневалните)
Божан Тодоров
Стоян Коев
Манаси Манасиев
Христо Тотев, взведен подофицер
Михо Василев, загина през 1943 г. като трети механик на кораб
„Варна“ при Севастопол
Стоян Коев

Атанас Митев
Спас Павурджиев
Капитан Георги Купов, преподавател в училището по навигация
и астрономия
Димитър Радулов

На миноносците попаднаха следните от нас:

Георги Заяков — на „Храбри“;
Баю Баев, Божан Тодоров, Михо Василев — на „Строги“;
Жечко Родев — на „Смели“

24. Лейтенант Атанас Шалапатов, командир на „Строги“
25. Любомир Давидов
26. Стамат Михов, машинен боцман на миноносец „Строги“
27. Иван Вариклечков, командир на флота
28. Майор Лекарски

Нашият висш корабначалнически курс

От 29–ти випуск

Васил Гунев
Тодор Вълков
Любомир Давидов
Никола Ранчев

От 30–ти випуск

Сидер Димитров
Воин Георгиев Купов
Рачо Чолаков

От 31–ви випуск

Веселин Антонов Георгиев
Георги Димов Панайотов
Борис Кънчев Абаджиев
Георги Иванов Кулински
Георги Николов Заяков
Баю Колев Баев

Станчо Димитров Казаков

29. Крум Кънчев, преподавател по български език
30. Лейтенант Панчо Вангелов
31. Любомир Давидов
32. Гърка Лефтерда, созополски рибар
33. Ганузлиев, училищният фелдшер
34. Петър Калчев, от 33–ти випуск
35. Мичман Кутевски
36. Димитър Фурнаджиев, комендант на параход „Бургас“
37. Яна Язова, поетеса
38. Лейтенант Дудев
39. Лейтенант Атанас Шалапатов
40. Калудов, старши моряк на „Строги“
41. Славчев, мичман II–ри ранг, командир на миноносец „Храбри“
42. Георги Иванов Кулински
43. Георги Николов Заяков
44. Борис Абаджиев
45. Георги Димов Панайотов
46. Веселин Антонов Георгиев
47. Стоян Цоков Коев
48. Петко Иванов Маринов
49. Георги Аренс, белогвардеец, началник на пристанище Царево
50. Капитан Петър Александров Клечков
51. Стамат Михайлов
52. Лейтенант Васил Попов

Сред екипажа на „Балкан“ заварих:

Иван Томов, капитан на кораба

Найден Якимов Найденов, първи помощник–капитан

Алекси Алексиев, втори помощник–капитан

Кръстю Платников, трети помощник–капитан

Борис Кънчев Абаджиев, съкурсник от Морското училище

Петър Керемедчиев, главен механик.

Димитър Димитров Димитров, втори механик, загина през 1943 г. с кораба „Варна“ при Севастопол

Манаси Манасиев, трети механик. Много кадърен работник-специалист

Филип Тасев, загина през 1943 г. с „Варна“ при Севастопол

53. Стайко Стайков, началникът на управление „Воден транспорт“

54. Данчо Димитров, министър на транспорта

55. Трифон Георгиев, старши моряк, дългогодишен служител в пристанище Царево

56. Георги Дормушлийски, фаропазач в пристанище Царево

57. Илия Бояджиев, политически деец в Странджанския край

58. Спас Желев, кмет на град Царево

59. Никола Стайков, началника на митницата на град Царево

60. Ангел Доцев, началника на пощата на град Царево

61. Петров, главен счетоводител на Земеделската банка

62. Евтим Воденичаров, ръководител на Странджанския кооперативен съюз

63. Илия Кирязов, ръководител на Странджанския кооперативен съюз

64. Доктор Шушков, участъковия лекар в град Царево

65. Ангел Доцев, активен деятел на Пощенския съюз

66. Георги Купов, героят при атаката на турския боен кораб „Хамидие“, главният навигационен инспектор от „Дирекция Водни Съобщения“

67. Панко Василев, капитан на влекача „Васил Левски“

68. Никола Михайлов, главен механик „Васил Левски“

69. Анани Нанков, помощник-механик на влекача „Васил Левски“

70. Михаил Венедиков, инженер геодезист

71. Разум Андрейчин, асистент по физика в Софийския университет

72. Кирил Попов, професор по математика в Софийския университет

73. Капитан Никола Панайотов, началник на Дунавската хидрографска служба
74. Никола Петров, старши моряк на влекача „Раковски“
75. Инж. Русев, началникът на Морската строителна секция
76. Борис Илинов, началник на Плаващи и земни средства
77. Стамат Михайлов, механик на 40–тонната бига
78. Димитър Георгиев, главен механик на „Раковски“
79. Вълчо Янков, старши моряк на „Раковски“
80. Михаил Атанасов, помощник–капитан на „Раковски“
81. Старши помощник–капитан Кирил Цачев Генов (син на преподавателя ни в Морското училище Цачо Генов)
82. Доктор Пройчев, лекар в каменоломната в Атия
83. Никола Калинков, боцман на влекача „Раковски“
84. Димитър Георгиев, главен механик на „Раковски“
85. Борис Василев Станев, началник на пристанище Бургас
86. Борис Николов Станев, инспектор в дирекция „Съобщения“
87. Тодор Фотев, бежанец от Турция по времето на Балканската война, роден в Бунархисарско

През цялата ми служба като капитан на „Раковски“ не мога да се оплача от липса на помощници. По едно време бяхме се събрали:

Капитан Бай Васил

Капитан Карловски, назначен за помощник–капитан на влекача „Раковски“

Помощник–капитан Никола Йорданов — Бай Даню

Помощник–капитан Павел Паскалев

Помощник–капитан Шулга, белогвардеец, плавал дълго из западното Балтийско море.

88. Димитър Георгиев, главен механик на влекача „Раковски“
89. Мирчо Йорданов Мирчев, втори механик
90. Киро, вахтен огняр на влекача „Раковски“
91. Райчо, огняр на влекача „Раковски“
92. Лейтенант Иван Иванов. В Морското училище той ни преподаваше „Организация на тила“

93. Кирил Тончев, огняр на „Раковски“
94. Йордан Раев, моряк
95. Лейтенант Пеев
96. Мичман Любен Янакиев
97. Мичман Коев
98. Капитан Павел Паскалев
99. Димитър Ведов, управител на каменоломната в Атия, опитен и авторитетен човек с дългогодишен стаж като морски строителен техник
100. Димитър Пърлов, моряк от влекача „Раковски“
101. Иван Ламбев, помощник-началник на пристанище Варна
102. Капитан I—ви ранг Кирил Халачев
103. Ганчо Русев, началника на митницата на пристанище Варна
104. Капитан Алов
105. Капитан Тодор Петров Тодоров, началник на Варненската област
106. Капитан Филев — Барбата
107. Петър Керемедчиев, главен механик на параход „Бургас“
108. Спас Радулов, втори помощник–капитан на „Бургас“, загина през 1943 г. с „Варна“ при Севастопол
109. Димитър Радулов
110. Капитан Георги Генов, на кораб „София“
111. Главен механик Иван Андреев
112. Старши помощник Димитър Михайлов
113. Стоян Бъчваров, електроинженер на кораб „София“
114. Панко Василев, капитан на влекача „Васил Левски“
115. Коста, корабен радист на „София“
116. Георги (Драката), старшият камериер на „София“
117. Трима кинодейци с ръководител Петър Славянов
118. Режисьорът Янко Атанасов
119. Операторът Веселин Донев
120. Лазар Филипов Москов, главен механик на „Васил Друмев“
121. На „София“ трети помощник–капитан беше възпитаникът на Морското училище Павел (не си спомням фамилията му), стажант, извършващ първия си рейс като трети помощник

Екипажът на „София“ в навечерието на Новата 1967 г. беше:

Капитан Тодор Камбуров

Старши помощник–капитан Баю Баев

Главен механик Иван Андреев

Трети помощник–капитан Петко Русинов

Стажант механик Димитър Миладинов

122. Васил Николов, корабен домакин на „София“

123. Безженаров, втори механик на „Васил Друмев“

124. Петко Русинов, трети помощник–капитан на „София“

125. Марчо, електротехник на кораб „Вола“

126. Коста Камбоджата, от Бургас, моряк на „София“

127. Капитан Тодор Камбуров

128. Палубният боцман на кораб „Вола“. Със своя ръст и изненадваща общителност той винаги правеше добро впечатление.

129. Готвачът на „Вола“, същият, който на „Васил Друмев“ се бе изправил на главата си.

130. Васил Недков, главен механик на „Вола“

131. Димитър Къдрев, старши помощник на „Вола“

132. Стефан Такев, главен механик

133. Лазар Филипов Москов, главен механик

134. Димитър Къдрев, старши помощник на „Вола“

135. Васил Недков, главен механик на „Вола“

136. Атанас Митев, главен механик

137. Капитан Георги Генов

138. Борис, дърводелец на кораб „Вола“

139. Александър Станков, втори помощник–капитан на „Вола“

140. Михаил Богданов, доктор на „Вола“

141. На „Вола“ имаше един моторист, чието име съм забравил. Условно ще го нарека Игнат. Беше 45 — 46–годишен, доста едър мъж. От някои случайни наблюдения усещах, че този човек не е популярен сред хората от машинната команда. Малко по-късно забелязах, че и моряците отбягват да го въвличат в своя кръг.

142. Рулевиът Йордан, на кораб „Вола“

143. Рулевиът Йордан, на кораб „Вола“

144. Българският танкер „Ерма“

145. Капитан Дюлгеров, баща
146. Капитан Дюлгеров, син

ЗАСЛУГИ

Имате удоволствието да четете тази книга благодарение на *Моята библиотека* и нейните всеотдайни помощници.

МОЯТА БИБЛИОТЕКА



<http://chitanka.info>

Вие също можете да помогнете за обогатяването на *Моята библиотека*. Посетете **работното ателие**, за да научите повече.