

## GBLA 2

Кораба намали ход и влезе в протока. Турския пилот се беше качил без да разбере кога и вече му се чуваха командите. Истанбул е разположен на двата бряга. От кораба се виждаха големите дворци на някогашните паши и беюве. Над всички се открояваше джамията "Св. София" с четирите минарета. На двата бряга бяха навързани множество лодки, корабчета, гемии. Виждаха се и на няколко места фериботи. Строежът на новия мост вървеше с пълна сила.

За около два часа минахме пътя през протока и се озовахме в открито море. Кораба усили ход и се насочи към Дарданелите. Докато бях на мостика се сблизих с капитана на "Армения". Той беше интересен "старик" - 64 годишен, добродушен като всеки руснак и приятен човек. С него намерих много общи теми и бяхме заедно през целия ден.

Малко след като се наобядвахме, корабът навлезе в Дарданелите. Този проток свързващ Мраморно и Бяло море навремето се е наричал "Хелеспонт". От Европейската страна, брегът е пуст, с високи канари и необитаем. Тук таме на голямо разстояние се виждаха бели къщурки с кули с маяк на върха.

От разговора ми с капитана разбрах, че ще пристигнем в Пирея около 10 часа сутринта на другия ден. Морето продължаваше да е все така спокойно и "Армения" го пореше с неотслабващо упорство. Отзад, където кърмата оставяше бяла пенлива следа, като хипнотизирани се рееше ято чайки. С какво нетърпение очаквах да изхвърлят мусура от камбуза. Отправих се към каютата с мисълта за няколко пасианса и малка почивка. Като гледах картите, какво различие има по между им, веднага се сещам за пасажерите на нашия кораб. Болшинството бяха араби, гърци, българи, две японки - въобще цяла колода от националности.

Пристигнахме в Пирея сутринта с два часа предвாரение. Предната вечер не можах да спя спокойно, защото възглавницата беше пухена и много мека, въпреки че я сгънах два пъти, не ми беше удобно. Взех от камариерката още две, но и така не почувствах голяма разлика.

Контролата мина бързо и ние излязохме в града. Времето беше слънчево, но ветровито. Веднага забелязах големите промени настъпили тук. Последно посетих Пирея и Атина преди 30 години. Сгради чудесни, тротоари с мраморни плочи, по улиците върволици автомобили. Красиво е в Гърция с цъфнали мимози и пролетна зеленина.

Отделих малко време и за пазара. Той беше толкова голям, че за да премина през главната му артерия без да надничам по разклоненията ми беше нужно два часа. Той е като някой фантастичен октопод, по който има стотици пипала свързани с тялото, а главата му - златарските магазини. На мен специално стоките не ми направиха впечатление, може би защото главната ми цел не беше да купувам, по ми бяха интересни сладкарските магазини с толкова видове халва, захар, локум. Гърците имат особени деликатеси:

Стоях срещу една пекарница около пет минути! Правиха питки, но в средната им част слагаха някаква смес от чесън, домати, пипер, меси и други необичайни съставки, които не можах да разбера. Малко по надоло към пристанището се чуваше провикванията на рибарите, а по сергиите фъстъци, стафиди, орехи в изобилие.

След като направих малки покупки завърших разходката си и се отправих към кораба. Пристана беше оживен от такива като мене дете се връщаха от разходка. Като се качвах по трапа направи ми впечатление цвета на водата, прозрачно син изумруден осветен от последните лъчи на пролетното слънце. Тя беше толкова прозрачна, че се виждаше чак кила на кораба. Това може би се дължеше на мазутосъбирачите, които се движеха из

гавана и не позволявах да се задържа мръсотия по повърхността.

На другия ден се почувства затопляне и тръгнах без пуловер. Отново излязох на разходка и този път попаднах в един парк в Пирея с портокалови дървета отрупани с плодове, чимшири и кипариси, с цъфнали прекрасни рози. Алеите оформени грижливо, посипани с жълт пясък, а в средата на парка имаше фонтан.

Много черкви. Всичките стегнати, реставрирани и докарани в красив външен вид, вътре доизкусурени до съвършенство, та нали от школите в Атон излизаха множество специалисти иконописци. Чуждите туристи бяха доста за сезона. Направи ми впечатление, че можех да се оправя с минималните си знания по гръцки език, въпреки че не го бях практикувал повече от четвърт век.

На връщане към кораба срещнах няколко младежа, които говореха на български. Единият от тях ми се стори познат. И наистина, те бяха от екипажа на м/к "Родина", който в същото време беше в пристанището на товарния кей. Те помрачиха настроението ми питайки:

"Дали знам какво е станало с м/к "Оборище". Научили се, че се сблъскал с един норвежки кораб в Северно море на път за Мурманск."

След като се върнах на "Армения" веднага отидах при радиста и го помолих ако научи нещо за това нещастие да ми се обади.

В последствие този слух излезе лъжлив, защото след завръщането си в България доста често виждах "Оборище" да развява родния трибагреник в пристанището и на рейда пред Варна.

Късно след обед "Армения" се готвеше да отблъсне от кея. Нашият моряк Иван Кръстев не беше още дошъл и това доста ме разтревожи. Корабът не можеше да променя разписанието си, а пък ако нещо се беше случило... Не знаех какво да правя. Стоях на борда до трапа и гледах към пристана в очакване. Забелязах двете японки, госпожици, които слязаха в Пирея. Те щяха да продължат пътуването си по суша за Италия и Франция и бяха дошли на кея да изпратят кораба. Започнах много да се тревожа за съдбата на моряка. Оставах няколко минути да се вдигне и трапа и да потеглим, когато той се показа целия запотен от бързане. Ах това узо!

По разписание на сутринта трябваше да бъдем в Александрия, а от там направо за Суец. "Армения" спокойно се отдалечи от вълнолома на пристанището и подавайки три сигнала се отправи към северните брегове на Африканския континент. В далечината останаха да се виждат само мачтите на параходите и кулите на крановете, които ги разтоварваха осветени от последните лъчи на слънцето. Напред в морето ноща вече беше разпростряла тъмното си покривало. Морето беше спокойно и въпреки че беше удобно за пътуване не срещнахме много параходи. Беше започнало прожектирането на филма и по кораба цареше тишина. Преди да си легна се качих на мостика да си поприказваме с капитана.

На вечеря имаме изненада, на масата ни имаше нови гости - три стари руски гъркини. Едната била докторка на шестдесет години, другата инженер също толкова и третата горе долу като тях между петдесет и шестдесет години. Те живели до 1920 г. в подкавказкия град Батуми. Сега отивали на разходка и почивка в остров Кипър - Фамагуста. Били са и в България, по точно във Варна от където останали много доволни. Изглежда бяха богати, имаха пари да харчат по чужди курорти. Приказвахме малко и тъй като вечерта напредна аз се оттеглих в каютата си.

На другия ден преди обед имаше тържествено събрание по случай 25 - годишнината от освобождението на Одеса с доклад на моя приятел капитана. Ние т. е. нашия екипаж присъствувахме и след тържествената част, аз от името на всички българи на кораба,

съчиних и написах в книгата за похвали нашата благодарност за доброто отношение и културно обслужване. вечерта имаше танцова забава за всички в музикалния салон - пътници и екипаж със самодееен колектив от кораба. Беше много весело и едва след полунощ легнах да спя. На другия ден свършваше приятното и безгрижно пътуване. Рано сутринта по изгрев слънце пристигнахме в Александрия. Брегът на който е разположен града се забелязваше едва, като се приближи. По него нямаше големи височини. Пристанището е голямо, та отпред на рейда не се задържат чакащи кораби. Лек бриз раздвижваше въздуха, огласен от командите давани от капитана и последните бумтения на корабните машини. На брега вече бяха поели въжетата и оставаше да ги оберат на шпил. След около 20 минути трапа беше спуснат и по него се качиха бреговите власти за проверка.

За Александрия човек може да разказва много. За историческото минало, за богатата съвременна архитектура или за именитата библиотека основана от Птоломей. Тук човек не може да разбере, че се намира в Африка. Няма ги тези специфични особености на ориента, а града пълнен с чужденци и преселници.

Войната се чувства още със самото влизане в пристанището. Ако идвах по някое друго време може би нямаше да обърна внимание, но на другия пристан се виждаха сивите корпуси на военни кораби, по после забелязахме в града, че се движат много военни.

Преди да слезем от кораба си взехме сбогом с учтивия и приятен екипаж на "Армения". За Голямото горчиво езеро щяхме да заминем рано сутринта на другия ден, тъй като трябваше да се оформят още някои формалности. Настанихме се в един нов хотел в центъра на града, по двама в стая. Тук се гледа колкото по високо толкова по добре - далече от уличния шум.

Както в Пирея, така и тук, строяха модерни блокови жилища и имаше голямо движение на моторни коли. Много шум и викове - обстановка характеризираща един голям град в тази част на света.

След обяда излязах да се поразходя из Александрия. Впечатления събрах много - на центъра все едно си в Европа, а около предградията - ориент. По булевардите отстрани имаше засадени стройни палми, отрупани с кокосови орехи, тротоари от мрамор. Магазините бяха препълнени със стоки, но без купувачи. Центъра на града е доста развит и оформен, тук имаше прекрасни жилищни комплекси с градини пред тях и с големи прозорци на стаите.

Надвечер стана ветровито и хладно, бризът се обърна от морето. Навсякъде пламнаха реклами и града придоби друг вид. Вечерята ни беше в ресторанта на хотела. Тук можахме да се запознаем с кулинарното изкуство на арабите. Забелязах, че не се срещат така много жени във фереджета, младите бяха облечени в европейски дрехи. Навсякъде улици, фирми, кина, магазини и учреждения имаха надписи на арабски и английски. Вечерта в хотела дойдоха нашия търговски консул Иван Иванов и търговския представител Михайлов. Много приятни и сърдечни хора, които достойно представяха България тук. Заедно с тях проведохме много интересен разговор във фойонето на хотела пред чаша кафе. Михайлов бил вече шеста година тук и говореше добре арабски.

- Другарю капитан - каза Михайлов - аз Ви познавам отдавна. Вие бяхте Началник на Варненското пристанище, когато аз работех в градския комитет на партията. На заседанията сте ми правили впечатление тъй като изпъквахте с ръста си и морската униформа. И да Ви кажа честно, не сте се променили много от тогава.

- Благодаря - отговорих аз - и аз си спомням за Вас. Струва ми се, че сте брат на партизанина Мишел, който за жалост загина. Малко неудобно ми стана, че му припомних скъпата загуба, но настроението ни се повдигна, когато механика донесе бутилка

сливовица с която поляхме срещата.

Сутринта острият звън на телефона, който се намираше на масичката между двете легла ни пробуди. Механика беше по пъргав и вдигна слушалката.

- Станало е време - каза той, като я остави на мястото - обаждат се от администрацията.

Беше вече пет часа и слънцето тъкмо изгряваше. Беше още прохладно. Навън нямаше още силно движение. Когато слязохме във фойонето с багажа си заварихме другите момчета готови, а такситата пред вратата на хотела. Уредихме сметките с администрацията и като се настанихме по колите, вече беше станало шест часа.

Александрия напуснахме по една широка, асфалтирана улица, която се свързваше с шосето за Кайро. Около булеварда имаше засадени стройни палми и цъфнали дървета. След като излязахме от града пред нас се откри равно, добре обработено поле, зелено, с много тропически дървета, кактуси, големи и малки канали за напояване. Из по големите от тях се движеха платноходки с големи мачти и широки платна. Те превозваха реколтата, която се ражда в изобилие по всяко време на годината. Те пътуваха за Александрия, а от там натоварени на презокеанските параходи за всички кътчета на света.

Минахме край Измаилия, не далеч от канала и надоло към езерото пътя минаваше през пустинята. Преди войната това шосе може би е било оживено, но ние срещнахме само камили и магарета, които служеха за превозни средства на селяните. Но най-хубави и симпатични ми бяха белите дългоуховци. Минахме през няколко села без да спираме, в тях живота си течеше нормално. Жените ходеха без яшмаци, облечени в черно, а мъжете в светли роби на голо за да се проветряват.

Постепенно започнаха да се мяркат военни постове и съоръжения. Суецкия канал се явяваше като неутрална зона между двете воюващи страни. Растителността беше доста оскъдна. Пейзажа се състоеше от преобладаващо малки скалисти височинки, затрупани с жълто кафяв пясък. След последния завой пред очите ни се разкри прекрасна природна картина.

Моето първо впечатление от четринадесетте кораба, както и моето последно, когато се промъквахме през криволичещия път на пясъчните дюни, бяха като че ли от поемата на Колерич Тайлор - "Стария моряк"

Ден след ден, ден след ден,  
ние стояхме без движение и полъх  
неподвижни като нарисован кораб  
върху изрисован океан.

И как чудно сини бяха морето и небето също. Четринадесетте кораба блещукаха от горещината на слънцето.

Още в древно време се е мислело да се свърже Средиземно с Червено море. Фараон Нехао II започнал към 600 година преди новата ера прокопаването на канал който да свързва Нил с Червено море през езерото Гилеш. Този канал бил завършен едва при Птоломей II, но изоставен, канала се задръстил. Отпосле император Адриан го разчистил. Арабския завоевател Амру го доусвършенствал към 640 година, но към осмия век той отново бил запуснат.

Суецкият канал е прокопан през едноименния провлак по идея на инженер Фердинанд да Леспес. Дълъг е 168 км, но съкращава пътя по море с около пет хиляди мили. Свързва Средиземно море при Порт Саид и Червено море при Суец. Прокопаването е траело

малко повече от десет години и е бил открит на 17 ноември 1869 г.

Било решено от организаторите по прокопаване да се извършат тържества в Кайро по случай откриването. В един от тези дни се е състояла премиерата на операта "Аида" от Джузепе Верди. По каква причина не знам, обаче вместо "Аида" била представена операта на Верди "Риголето".

Суецкият канал е безшлюзов морски канал и на север пресича езерата Ел - Манзала и Ел - Тисмах, а на юг Голямото и малкото корчиви езера. Железницата, която беше построена на западния бряг на канала не работеше, тъй като линията беше повредена на места от снаряди и арабите не се опитваха да я поправят.

Като стигнахме наблизко до Голямото горчиво езеро пресякохме една река. Шофьора ни каза името и - Вади Ел Ашара.

- Когато се връщате тя ще бъде суха. Така става винаги лятото - додаде в обяснението си той.

Голямото горчиво езеро "Мура" - на арабски е дълбоководно, а също така доста обширно. То служи за разминаването на корабите които пътуват през канала. С избухването на войната той беше затворен и в плен на "Мура" останаха четринадесет корабаот няколко държави, между които и нашата. Какъв шанс, та пътя през целия канал не трае повече от десет часа!

Обстановката беше нова за нас и не можехме да се ориентираме добре. На малкия импровизиран кей до който свършваше новопостроеното отклонение на гладкото шосе ни чакаше катер с който щяхме да отидем на кораба. До пристана имаше военни помещения покрити с платнище избеляло от слънцето.

Брегът, покрит с жълтокафяв пясък беше нисък, почти на равно с нивото на езерото. Пристана, направен от дървен материал бае навътре в езерото около 10 - 15 метра. Разтителност наоколо не се виждаше с изключение на малка горичка палмови дръвчета. Катера беше под египетски флаг и се обслужваше от военните. Имаше още няколко подобни, навързани на пристана.

На север от това място, на около два - три километра се намираше селото Ел Фаид. Много ясно се виждаха двадесетината кирпичени къщички с покриви покрити с палмови листа. Над тях се извисяваше бяла джамия с полумесец на върха. Из дворовете претичваха кокошки, виждаха се и магарета. На юг, на около десет километра се намира пристанището Суец.

Далечния бряг т. е. където се намираха евреите беше нисък и гол. Там започваше Арабската пустиня. Евреите бяха забили по брега високи дървени стълбове на които имаше поставени гнезда за воени наблюдатели. Малко по навътре на брега се виждаха окопите в които израелските бойци се криеха.

На "Васил Левски" ни чакаха с голяма радост и когато стъпихме на палубата попаднахме в прегръдките на екипажа. Ние бяхме техните избавители от тримесечния плен. В наша чест беше даден тържествен обяд, а след него започна издаването на кораба. Документацията и всички други подробности оформихме за два часа. След като всичко свърши, предната смяна взе багажа си и се качиха на катера. Викайки "Ура" се отправиха към брега.

На кораба останахме малко натъжени, но работата която предстоеше ни мобилизира.

Като за начало първата вечер прекарахме спокойно, като всеки се стремеше да се уреди на новото място по добре, защото тук щяхме да бъдем за продължително време. Нашите колеги ни бяха оставили каютите подредени, койките застлани с чисти чаршафи, оставаше само да си наместим багажа. Разбира се не бяхме дошли на курорт тук и един моторист слезе в машинното, дизеловия агрегат работеше, а до трапа застъпи първия

вахтен моряк.

На другия ден, след закуска обиколих кораба, за да разбера в какво състояние се намира.

"Васил Левски" е кораб стар тип, със средна надстройка в която се намираха жилищните помещения за екипажа. Най - отгоре е капитанския мостик. Имаше и малка кърмова надстройка с три четири кабини за екипаж, но ние бяхме с намален личен състав и те бяха обърнати на складове. Кораба имаше две големи мачти със стрели за товарене и разтоварване. Имаше и две спасителни лодки, едната гребна, другата моторна. Надстройките бяха боядисани с бяла боя, а бордовете със сива. Главната палуба, желязна, беше доста ръждясала и имаше нужда от сериозни грижи, в това число и подмяна на цели листове ламарина. Имаше две носови котви. Едната била изгубена при буря. Такелаж и всички чохли бяха прегорели от тропическото слънце и плачеха за подмяна. Корпуса под водата просто не се нуждаеше от коментар, целия обрасъл с водорасли и раковинки.

Корабът бил построен в коробостроителницата на Глазгоу, Шотландия, през 1944 г. Предназначен е бил за превоз на разнообразен товар и през времето на Втората световна война е правел курсове между Англия и Дания. Най голямата му дължина е 132 метра, а ширината му е 17 метра. Гази 2, 50 м., а максималната му скорост е 11 морски мили в час. Празният дейтвейд е 8 310 тона. Двигателя е дизелов "BsW", има два агрегата за електроенергия.

До попадането в този капан "Васил Левски" подържаше линията Сингапур - Варна. Като пиша, че кораба се намира в такова състояние не мога и не искам да обвинявам никого. Той отдавна не беше посещавал специализиран кораборемонтен завод, беше с намален личен състав.

В Голямото горчиво езеро се намираха четринадесет кораба пленници на войната. По точно от войната , в канала бяха затворени петнадесет кораба. В езерото Тисмах, край град Измаилия беше хвърлил котва един американски кораб. Националностите бяха седем. Корабите се намираха на подходящо разстояние един от друг, при скъсване на котва да не се получи сблъскване.

Корабите от една държава се бяха вързали един за друг, борд до борд, нос с кърма.

Най много бяха англичаните - четири плавателни съда:

"Scotich Star" - "Шотландска звезда". Също като нашия боядисан, но много по голям, с 20 000 т. д.

"Port Invenkargil" - с 18 000 т. д.

"Melampus" - по късно разбрах, че бил пълен със снаряди и динамит.

"Агарепор" И двата кораба имаха черни комини със синя лента. Изглежда бяха на една фирма.