

Походът на ЕМ „Г. Димитров“ до Албания с правителствена делегация на борда (1957 г.) *Има ли премълчава ни истини за това събитие?*

Походът на флагманския кораб на Военноморските сили на НРБ (ескадреният миноносец „Георги Димитров“) до Албания през м. януари 1957 г. бе предмет на широки коментари още в ония дни, а днес, във времето на промените, се интерпретира по различен начин, като някои свързват съдбата на кораба с този поход, а други окайват едва ли не цялата програма за превъоръжаването на флота със съветски бойни кораби втора употреба и умението те да бъдат поддържани и експлоатирани правилно. Има ли нещо премълчано за този поход и какво е то? През м. януари 1957 г. предстои посещение на правителствена делегация на Н.Р. България начело с министър-председателя Антон Югов в Н.Р. Албания. В ония години на Студената война Албания бе все още островче на Варшавския договор на Балканите, изолирана от натовска Гърция и титовска Югославия, а в Средиземно море господстваше Шести флот на САЩ. Това затруднява организаторите на подготовката в избора на пътя и транспортното следство за делегацията.



Адмирал Иван Добрев в звание капитан I ранг. Снимката е направена през периода на описваното събитие.

Министърът на външните работи Карло Луканов се обръща към командващия ВМФ контраадмирал Бранимир Орманов за възможността делегацията да бъде заведена до Албания по море с боен кораб на ВМС. Орманов без колебание заявява, че е готов да изпълни такава задача.

За него това е случай за изява пред новото партийно и държавно ръководство след Априлския пленум (1956 г.), когато стават сътресения и размествания на пластовете във висшите ешелони на властта и особено в силовите министерства. Появата му пред албанските ръководители редом до министър-председателя Антон Югов е благодатен случай. През 1948-49 г. капитан II ранг Б. Орманов в течение на 6 месеца е в Албания и Хага по молба на албанското правителство и защитава пред международния съд албанските интереси против обвиненията на Англия за взривяването на два английски ескадрени миноносца на мини в обявения за свободно корабоплаване пролив край остров Корфу. Албания спечели делото и награди капитан II ранг Орманов за неговия професионализъм с високия орден „Скандер Бег“.

Но този път като командващ ВМФ контраадмирал Орманов прави компромис с професионализма си. Флотът не бе готов за изпълнение на такава

отговорна задача. Единственият ескадрен миноносец „Георги Димитров“ бе току що излязал от Корабостроителния и кораборемонтния завод (ККЗ)-Варна след едногодишен среден ремонт и екипажът му не беше подготвен за плаване в сложните зимни условия, още повече – извън пределите на Черно море, в зоната на контрол на НАТО. Контраадмирал Орманов е подводничар – щурман, съветски политзатворник, изявен преподавател и педагог по корабоводене, но не познаваше добре службата на ескадрените миноносци, а искаше да пренебрегне изискванията на „Курс за подготовка на надводните кораби на ВМС“, който предписва за случая срок от около три месеца. Когато командващият ни извика заедно с началник-щаба на флота капитан I ранг Руси Божанов да ни постави задачата, ние го гледахме в мълчаливо недоумение. Божанов впи въпросителен поглед към мен: „Ти трябва да кажеш!“ Доложих, че ескадреният миноносец „Георги Димитров“ едва е започнал подготовката на първата си курсова задача, а друг подходящ за целта кораб във флота няма. Адмирал Орманов беше недоволен от моя категоричен отговор, а е разчитал на подкрепата ми. Той ми бе доверил пълна отговорност за подготовката на флагманския кораб на флота, дори и когато той не ми е бил пряко подчинен. Така през м. февруари 1956 г. като командир на Военноморска база Бургас ми бе възложено да организирам подготовката за изпит и допуск на командира капитан-лейтенант Тодор Тумбев за управление маневрите на кораба (*Заповед на командващия ВМФ № 037 от 15 февруари 1956 г.*). Беше анулиран допускът, даден му от капитан II ранг Петър Калчев поради формално нарушение. Може би Орманов се бе полъгал по моя положителен доклад като председател на комисията по приемане на „Георги Димитров“ от ККЗ-Варна след едногодишния среден ремонт. В този доклад бе отбелязано доброто качество на извършените значителни и качествени работи при ремонта и докуването на кораба, които за първи път се правеха в България. При ходовите изпитания на кораба бяха проверени практическите умения и бе изпитан командира капитан-лейтенант Тумбев за правото на допуск за самостоятелно управление маневрите на кораба. Но наред с похвалните отзиви за командира на кораба, при тия плавания се открояваха неуверените действия на личния състав, загубил навигацията си по време на ремонта. Изпитанията се проведоха успешно благодарение на активното участие и заинтересованост на заводските специалисти, извършили ремонта начело с директора на ККЗ „Георги Димитров“ инж. Георги Георгиев. Веднага след изпитанията бе уволнен в запаса стария набор и на негово място бе прието ново попълнение млади матроси като се получаваше така че две трети от срочнослужещия състав на екипажа (около 160-200 души) не е провеждал подготовка на море и не е плавал. Имаше нови назначения и в сред офицерския и старшинския състав.

По време на заводските изпитания приемах командването и формирах новосъздадената Главна военно морска база-Варна (ГВМБ) и ескадреният миноносец „Георги Димитров“ премина в мое подчинение, а капитан-лейтенант Тумбев получи специални указания и му бе утвърден план за един нормален и

последователен учебен процес през започващата нова учебна 1956-1957 година.

И ето сега екстрена и непосилна задача от командващия ВМФ! И той очаква нашия отговор!

Моите доводи смутиха контраадмирал Орманов, но той ги отхвърли и заяви, че задачата трябва да се изпълнява. Явно, дадено е твърде задължаващо обещание. Отказът беше равен на снемането на пълномощията му като командващ.

Ние с Руси разбихме това и скланяхме към съпричастие и задължение пред старшия си началник да му помогнем флотът да изпълни тази трудна за онова време и условия задача.

За мен това бе първият и труден командирски компромис, който обуславяше и други такива за в бъдеще. А капитан I ранг Р. Божанов, като видя колебанието ми, веднага влезе в задължението си на началник-щаб и предложи варианти за обсъждане.



Ескадреният миноносец „Георги Димитров“.
Снимката е от фонда на Военноморския музей – Варна.

Възникна идеята да потърсим подкрепа и съдействие от приятелите си от Черноморския флот на СССР. Тогава още нямаше съветска ескадра в Средиземно море, но те имаха определен опит по трудното уреждане и плаване в Черноморската проливна зона от северния вход на която пред Буюк дере на Босфора турската страна още не бе

премахнала военновременните преградни мрежови бонове със сложно припокриване и тесен проход – врата, твърде неудобна за маневриране при неблагоприятното повърхностно течение на Босфора, усилващо се от северните зимни ветрове. За мен тази консултация бе търсене на подкрепа или намаляване на отговорността ми. В изпълнение на плана и съгласието на съветското военно ръководство от 3 до 13 януари 1957 г. ескадреният миноносец „Г. Димитров“ под флага на командващия контраадмирал Орманов е в Севастопол. Прие ни командващият съветския Черноморски Флот (ЧФ) вицеадмирал В.А. Касатонов (баща) в присъствието на началник-щаба на флота контраадмирал Г.Г. Олейник. Внимателно бе изслушан българският командващ за получената задача да заведем правителствена делегация до Н.Р. Албания с „Г. Димитров“ и нашата молба да ни се окаже всеобща помощ в подготовката за похода **и преди всичко изправното техническо**

състояние на кораба и преценка за подготвеността на личния състав да експлоатира и обслужва материалната част. Освен това помолихме да се провери магнитното състояние на кораба на полигона за размагнитване и представихме списък-заявка за попълнение със запасни части, навигационни карти за маршрута, изискванията за плаване на военни кораби при преминаване на Проливната зона, съгласно Конвенцията от Монтьо (1936 г.), включително и морския церемониал, предвиден за военните кораби. Основната задача за проверка на кораба адмирал Касатонов възложи на командира на Бригадата ескадрени миноносци капитан I ранг Сисоев, а от наша страна – адмирал Орманов натовари с отговорността мен.

Беше изготвен план с участието на повече от 20 души специалисти от щаба, тила, техническия отдел на флота и бригадата, командвана от капитан I ранг Сисоев начело с командир на кораб, чиято фамилия за съжаление не помня. От наша страна участваха специалисти от Щаба на флота и тила. Планът предвиждаше щателна проверка на кораба на котва в базата, включително подготовка за плаване на фона на общокорабно учение с вдигане на работно налягане в котлите и превъртане на турбините. Планирано бе и контролно целодневно плаване. Двамата със съветския командир на бригада утвърдихме плана. Резултатите от проверката на първия етап вдъхваха известен оптимизъм, макар че още тук проличаха известни пропуски на личния състав при работа с действащи механизми и техника.

На следващия ден излязохме на море. Нашите моряци се стараеха да покажат на съветските специалисти, че могат с всичко да се справят. Искаха да се докажат. Но трудно бе да се скрият недостатъците. На командния мостик (ГКП – главен команден пункт), където ние стояхме със Сисоев, един след друг се изкачваха неговите подчинени да му докладват за текущите резултати и впечатления и често трябваше да чувам категоричното и леденеещо заключение: „сырой корабль“ - суров, неподготвен кораб!

Не липсваха и похвали. Много от свърхсрочните старшини специалисти, основната част от офицерския състав и особено командира на кораба се справяха отлично със задълженията си, което впечатли проверяващите. А може би това отклони тяхното внимание и намерения за препоръки за експлоатация на материалната част в други условия, на друг морски театър. И никой от руските инженер-механици не се е сетил да подсказе на мичман Тотин как се обслужват изпарителите за прясна котелна вода в условията на двойно по-соленото Егейско море, нито пък българските – да запитат за такива особености. Не е вярно твърдението, че са ни предупредили за възможно осоляване.

Този въпрос се отнася не до мичман Тотин, а до командира на електромеханичната бойна част капитан-лейтенант Костов и флагманския механик на походния щаб капитан II ранг Стефан Атанасов, а така също проверяващите и консултиращи съветски инженер-механици. От тук и възможността, с цел икономии, да се плава с един котел. Това е командирски

въпрос и грижа. След завръщането в базата изслушахме докладите на проверяващите. Не можеше да не ни радва констатацията, че на кораба е извършен качествен среден ремонт в България и че механизмите работят безотказно и няма неизправна материална част. Основният недостатък, констатиран от всички, беше неувереното носене на ходовата вахта от личния състав. При усложняване на обстановката, макар и условно, матросите се объркват, действията им стават неуверени и неточни, докладите им – непълни и неясни, и могат да предизвикат погрешна командирска реакция. На следващия ден капитан I ранг Сисоев докладва пред двамата командувачи резултатите и оценката от проверката: **корабът и механизмите като цяло са в строя и изправни, личния състав е подготвен да плава в прости условия, но не би могъл да изпълнява задача в сложните зимни условия.** И тук той употреби израза „сырой корабль“. Вицеадмирал Касатонов изслуша този категоричен доклад малко намусено и като че ли неудовлетворен освободи комбрига. След известно тягостно мълчание началник-щабът на ЧФ-СССР контраадмирал Олейник предложи да се приеме оценката на командира на бригадата, че корабът ни ще бъде затруднен да изпълни такава отговорна задача в зимни условия да отведе правителствена делегация до Албания. Касатонов кимаше някак укорно и неудовлетворено, а Орманов възрази категорично, че не може и дума да става за отказ от изпълнение на задачата. Останах с убеждението, че двамата командващи, които предишния ден обядваха и вечеряха заедно в Севастопол, са предрешили въпроса, независимо от резултатите на нашата проверка. Възцари се неловко мълчание, което Касатонов прекъсна с оптимистичното заключение като заяви: „В крайна сметка не отивате на война, а отивате с мирна мисия в приятелска страна!“ Лицето на Орманов просветна. Аз докладвах, че всички наши молби и заявки са изпълнени. Консултацията завърши. На обратния преход до Варна командващият заповяда да се направят разчети за преход с най-икономичната скорост, която може да се постигне при работа на един котел, което беше в разрез с експлоатационните инструкции и разумната морска практика. Това можеше да става само при аварийни ситуации и аз категорично възразих срещу такъв експеримент. Възникна кратък спор, при който приглушено бяха разменени остри реплики. Контраадмирал Орманов реши да покаже характер и заповяда директно на командира на кораба капитан-лейтенант Тумбев да се изключи единият котел. Лицето на Тумбев както обикновено при негови силни емоционални състояния стана кърваво червено и бузите му се издуха, но той отговори „Ест!“ и отправи въпросите лен поглед към мен.

Аз мълчаливо обърнах гръб и се загледах в морето. То беше спокойно, почти гладко. Можеше да се плава и с един котел и да се правят рисковани експерименти с този мощен, сложен и често капризен кораб, но моята фанатична преданост към експлоатационните инструкции и уставите се бунтуваше и ми бяха нужни няколко минути мълчание, за да овладее гагаузкия си нрав. Плавахме безпроблемно десетина часа под един котел

почти до нос Калиакра и за командващия въпросът с икономия на няколко десетки тона драгоценен флотски мазут бе предрешен и той заповяда кораба да се готви за поход до Албания. Заявих, че ще подготвя кораба, но не желая да участвам в такова отговорно плаване, а в отговор получих категоричната заповед, че ме назначава за началник на походния щаб, а той ще бъде командир на похода.

Със заповед на командващия флота бе сформиран походен щаб начело с мен и старши политработник полковник Новачко Новачков, а в състава на щаба влизаха флагмански специалисти, предимно преминали службата си на този кораб: щурман – капитан-лейтенант Никола Михайлов, свързист – капитан-лейтенант Георги Върбанов, механик – капитан II ранг Стефан Атанасов, а хирургът от Военноморската болница д-р Ц. Цеков бе обявен за старши лекар.

В един малък флот и в условията на ония дни, когато трябваше да се изпълни правителствена задача, се впрягаха усилията на целия флот. Щабът на флота с всичките си органи и служби, органите на тила и въоръжението, на политотдела на флота бяха задействувани само в една посока – **ескадрения миноносец „Георги Димитров“**. Уж секретна мисия, но за нея знаят офицери и чиновници от всички служби на флота, въпреки че се говори тихо и загадъчно с подмятания – службите на контраразузнаването респектираха и ако заговориш открито – излизаш от задачата!

Наложи се и на мен, вече командир на ГВМБ-Варна, в началото на новата учебна година да отложя всички други задачи и се заема да организирам ред в подготовката на кораба, да осигуря на командния състав на кораба спокойствие и време за съсредоточена лична подготовка, което беше тъй необходимо и за самия мен.

На талантливия оператор и моряк капитан III ранг Кардалев бе възложено и задължението да бъде историк на похода и да води дневник за основните събития. Откриваше се една нова, значима страница във военноморската биография на многовековна България. Всички ние, не подозирайки дори, че ще бъдем участници в написването на тази страница, засега товарехме гориво и провизии до горе, изучавахме лоцията за маршрута, чертаехме карти, зубрехме справки и протоколни правила, международно-правовия режим на Проливната зона и изискванията на Конвенцията от Монтьо, провеждахме тренировки по борба за живучест и си търсехме място на кораба, който разполагаше с твърде ограничено количество каюти и служебни помещения, а те се предоставяха предимно на делегацията. Времето не ни стига до никъде, но като че ли още някой ден и може да доложим за някаква готовност. Но не би!...

Като гръм пристигна от София голяма комисия от МНО (Министерство на народната отбрана) начело с министъра генерал Панчевски да провери готовността ни. И както си знаят по армейски вдигнаха кораба по тревога, заповядаха да се готви за поход, излязохме във Варненския залив, проведохме

салютна стрелба от 21 залпа с 85 м/м зенитна башня и се върнахме. Корабът бе огледан, изслушаха се доклади как ще разместим делегацията и решиха, че сме готови. На другия ден се появи началникът на УБО от МВР полк. Петър Игнатов (в свой кръг всички го наричаха Пешо Тариката) – симпатичен русоляв мъж с мустачки и приятна усмивка. Той огледа къде какво ще слага и как ще размести членовете на делегацията, заповяда зареждане с продоволствие за делегацията, а така също и даровете, продуктите и напитките за дипломатическите приеми в Албания. Походният щаб се изнесе на кораба и прекъснахме връзките с брега. Вечерта на 19 януари 1957 г. към 21.00 ч. бе подадена заповед по кораба да се готви за поход. Малко преди полунощ пристигна правителственият ескорт на кея пред кораба.

Освен министър-председателят Антон Югов на кораба се качиха членове на делегацията и съпровождащите ги лица, в т.ч. и акредитирани журналисти. В състава на делегацията бяха министърът на външните работи Карло Луканов, на външната търговия Живко Живков, зам. министърът на земеделието Иван Пръмов, зам. министърът на промишлеността Лалю Ганчев. Делегацията се съпровождаше от посланика на Н.Р. Албания в България Шемси Тотозани. В 01.20 ч. на 20 януари корабът напусна Варненското пристанище и източно от нос Галата легна на прав курс за пролива Босфор.

Походът започна благополучно. Всичко вървеше по плана и нашите очаквания да видим на разсъмване непознатия вход на Босфора с неговите входни ориентири. Анадолу и Румели Бурну с фаровете си кули и белите къщички под тях бяха такива, каквито ги гледахме многократно на снимките в Лоцията. Значително по-вдясно на европейския бряг на Турция смътно се очертаваше така наречения „Яланжи Босфор“ (Лъжливия Босфор), подлъгал не един моряк. Бяхме доволни от резултатите на труда си при прецизната и упорита предварителна подготовка.

Главният команден пункт на кораба и походният щаб работеха уверено и точно. Визуалната и радио-връзката с контролния пост на Анадолу Бурну е установена – сигналите са приети и разбрани. Двамата с командира на кораба и щурманите държим изпит пред своя министър-председател по корабоводене в оживения и единствен със своето обратно движение исторически пролив Босфор – т.е. разминаване с десни бордове. (През 80-те години на XX век движението в пролива Босфор бе променено). Сложният маньовър през вратата на боновото заграждане пред Буюкдере, хаотичното движение в пролива на лодки, катери и „шевкети“ (морски трамваи), пресичащи опасно курса ни, наглото и провокиращо завиране на турски и натовски катери с фото и кинокамери, опряни почти до двата борда също бе очаквано, но командирът умело маневрираше за избягване на натрапван инцидент. Наближавайки фара „Къз Кулеси“ и съгласно традицията и постигнатата договореност корабът бе готов за оръдеен салют на нациите.

В обедната си емисия българското национално радио от София ще предаде, че: „Българският военен кораб „Георги Димитров“ под командуването

на капитан-лейтенант Тодор Тумбев с правителствена делегация на борда начело с министър-председателя Антон Югов премина през Босфора на път за Албания. Корабът даде салюта на нациите на Република Турция от 21 артилерийски залпа, от брега му отговори турска батарея. Другарят Югов изпрати поздравителна телеграма до министър-председателя на република Турция Аднан Мендерес“. И наистина това бе звездният миг за командира на кораба, който усилвайки хода, навлизаше в Мраморноморе.

Но както казва народа ни „много добре – понякога не е на добре“, защото съобщението на Радио София, чуто в родопския Велинград, родил талантливия български морски офицер Тодор Тумбев, ще се превърне в оня подводен риф в неговото житейско море, в който ще се разбие кораба на неговите мечти и ще го отведе без време в гроба...¹ Но в тази студена януарска утрин на Ивановден, той, оставил зад гърба си първото голямо препятствие, вече се е взрял неспокойно напред по курса, защото запрехвърча сняг и видимоста в Мраморно море се влошаваше.

Извикаха ме в каюткомпания, където слезе Антон Югов с министрите си на закуска. Доволни от видяното в Босфора и от действията на личния състав на кораба, всички оживено коментираха и споделяха впечатленията си. Когато се появих пред прага (комингса) на каюткомпанията, Югов, като ме видя се провикна: – Добрев, ти какво се потайваш на Ивановден? Я ела да изпием по един коняк тук, на Босфора, за успешното му преминаване и доброто начало на похода и за Ивановците!

Както бях премръзнал на мостика, можех ли да откажа на министър-председателя си такава внимание да ме предпочете като именник всред

¹ Съобщението на БНР предизвиква жив интерес, възбуждение и коментари във Велинград – родният град на капитан-лейтенант Тодор Тумбев, но наред с гордостта за своя съгражданин се поражда и зависта, подлоста и съмнението, които по нравите на онова време ще се проявят в слух и анонимка, че ученикът от чепинската гимназия Тодор Тумбев преди 9 септември 1944 г. е членувал във фашисткия „Легион“ ли беше или в неговото подразделение „Орле“? Този донос ще отлежава в папка и чака своето време, през което се правят проверки, търсят се свидетели. И всичко това е подмолно, на повърхността всичко е благополучно и трае година и половина. В навечерието на традиционните кадрови размествания през пролетта на 1958 г. командващият ВМФ вицеадмирал Бранимир Орманов ще бъде упрекат, че издига бивши легионери на командни длъжности и му се препоръчва да вземе мерки. Адмирал Орманов познава добре бериевските методи, внедрени в българската действителност (сърбал е тая попара в Съветския съюз) и ще предложи достойния командир на флагманския кораб на флота Тодор Тумбев за уволнение, без да поеме отговорност и да го защити. Докладчик пред Военния съвет на флота по „случая Тумбев“ е представителят на Главното политическо управление на БНА подполковник Думков от Велинград. Тумбев бе уволнен от редовете на Военноморския флот. Дейният, волеви и енергичен довчерашен командир не отпусна ръце. Завърши машинно инженерство. Беше на отговорна работа в Института по метрология, шеф в „Тексим“, а когато се създаде прословутата „Икономическа групировка БТФ“, той оглави дирекция „Пристанища“ и се захвана с размах за работа. В хода на проучвателните работи и избор на проектант и строители по строителството на пристанищния комплекс „Варна Запад“, Тодор Тумбев беше обвинен в предаване на секретните координати (на обикновени мореходни карти!?) на представители на холандска фирма. Започна разследване и дълго разтакаване. Ударът е поразяващ. Този път сърцето на този моряк-българин, е поразено от изстрела след буря в мозъка. Инфарктът прекрати следствието...

толкова Ивановци на кораба! Благодарих за почерпката и се извиних, че трябва да съм на мостика. Видимостта бе се влошила още повече, а не можехме да намаляваме хода, защото трябваше да напуснем Проливната зона преди края на деня. Плавахме като фантоми в ограничената видимост. Разминахме се близо с някакъв кораб и едва когато той даде позивните си се разбра, че това е българският транспорт „Димитър Кондов“, който пътува за България. Отляво едва тъмнее в димката остров Мармара. Срещата ни с българския кораб край този остров, близо край който на 25 декември 1929 г. потъна парахода ни „Варна“, блъснат от гръцки кораб, неволно напомня импресията на моряка-поет Никола Вапцаров: „Ти ли си Марма?... А защо името ти свива болно всяко българско моряшко сърце?...“ Стажантът Вапцаров преминава от тук с парахода „Бургас“ на път към „... едрите звезди на Фамагуста“ през м. септември 1931 г., когато споменът за гибелта на българските моряци е още твърде болезнен и той споделя: „Марма, това е черна скръб в сърцата ни... /Марма, /Марма ...“

След около два часа към 16.30 часа навлизаме в широкия вход-устие на Дарданелите. Видимостта малко се подобри и ние виждаме от дясно пристанището и воннатата база Гелиболу. Плаването в пролива Дарданели е по-безопасно. Само при теснината на Чанак Кале трябва да се внимава при поворота, още повече, че има заседнал и изоставен кораб, който се явява допълнително и сериозно навигационно препятствие. След острия завой в теснината от ляво на азиатския бряг се открива малкото пристанище Чанак Кале, а от дясно се издига като стена високият бряг на Галиполския полуостров. Десния борд - Европа! Завладяваща гледка с приказни брегове и разширяваща се гладка водна шир към скриващия се зад завоя изход към Бяло (Егейско) море. Плаваме като в сън в древния Хелеспонт. Само шурманите нямат време да се взират в историческите надписи на европейския бряг защото ей, белеят се вече първите къдрави вълнички от към Егея, а какво ни очаква там...?

Към 16.30 часа разменихме опознавателни и позивни сигнали със сигналния пост „Седюл Бахир“ на високия нос отдясно и корабът напусна величествения южен вход на Дарданелите. Егейско море, нашето лелеяно Бяло море, уж родно, топло, а ни посреща мрачно със студен северен вятър от към България и вълнение 3-4 бала. Корабът започна неприятно да поклаща пътниците ни, но и повечето млади матраци бяха поомърлушени. Някои от тях се надвесваха опасно над борда „да хранят рибите“. В дясно и напред се виждат островите Лемнос и Имброс, а в ляво остров Тенедос. Чертаем курс към пролива Доро.

„ОСОЛЯВАНЕТО НА КОТЕЛНАТА ВОДА“

След вечерята, от която мнозина от пасажерите ни се въздържаха поради въртеливото поклащане на кораба и неприятния гъдел под „лъжичката“, на мостика се покачи командващият, загрижен за спазване графика на движение и

разхода на мазут. След като получи съответните доклади, той заповяда на командира на кораба да се изключи единия котел и да намали хода на 13.5 възла. Аз се оттеглих в щурманската рубка (един вечен командир трудно може да бъде гъвкав началник-щаб). Зад мен зазвънтя и затрещя машинният телеграф и се подадоха команди. Корабът намали хода, а от това вълнението започна да се чувства по-осезателно. То и без това се увеличаваше от засилващия се вятър и започна да удря силно по транцевата (срязаната) кърма на кораба, от което целият той се раздрусваше и за миг замираше, а после се втурваше напред преди да го догони и удари следващата вълна. Командирът на кораба, като че ли обзет от мрачно предчувствие, не слизаше от мостика, а аз останах на топло в щурманската рубка. На кушетката зад надвесения над картата вахтен щурман умората от напрегнатия ден и монотонния и познат шум на работещите механизми ме унасят. Но няма по-тревожен сигнал за командира от неприятното трещене и звън на стрелките на машинния телеграф, който ме изхвърля от дивана точно когато корабът, останал без ход, внезапно се дръпна, но продължи да се движи по инерция. Ударен от вълната, той силно се наклони наляво и трудно се изправи. Командирът и вахтеният офицер вече викаха към енергопоста (командният пункт на електро-механичната бойна част: КП-БЧ V) без да преместят дръжката на телеграфа, който досадно трещи и сочи молбата от долу: „Искаме СТОП!“

Механиците искат стоп! А командирът подава команда да се включи втори котел. „Какво? Защо да не може? Вахтеният офицер, СТОП МАШИНИ! Изяснете обстановката, щурман – мястото на кораба и времето! ляво руля!“ Запушил едното си ухо с длан, вахтеният офицер задава тревожно въпроси по телефона и отговаря на несвързани доклади: „Какво осоляване? Кой ешелон? Поддържай минимални обороти!“ А рулевиот неумолимо докладва: „Корабът не слуша руля!“ и теб те прерязва неприятното чувство за опасност, защото знаеш, че обороти, въпреки командата, няма да има. Командирът е натиснал аварийните звънци и заповядва по корабната трансляция „БОЙНА ТРЕВОГА! ГЛАВНИЯТ МЕХАНИК – НА МОСТИКА!“ Обстановката започва да се изяснява: осолена е през изпарителите котелната вода в работещия котел; не може веднага да се включи дежурният котел, т.к. ще се осоли водата и във втория ешелон, а за превключване на ешелоните е нужно време. След 15-20 минути може да се даде ход с около 50 оборота, което за начало е достатъчно само за поддържане кораба на курса. А междувременно вятърът се е усилил и развърта кораба с борт към вълнението и крутата като стена егейска вълна го удря с разтърсващи удари и го накланя застрашително от борт на борт. Заудряха се с трясък незатворени от пътниците врати, падащи предмети, звън на разбиващи се бутилки от незакрепените каси на полк. Игнатов. Вдигна се шум и провиквания от персонала на делегацията, който внасяше смут сред младите матроси. На мостика се появи, държейки се по перилата, контраадмирал Орманов на когото кратко доложих обстановката и възможността за даване на ход. Задължение ни беше веднага да информираме

членовете на делегацията, че положението не е критично (всъщност по нормите на полк. Игнатов е създадена угроза за живота на министър-председателя), скоро ще дадем ход и клатенето ще намалее. Орманов ме изпрати да докладвам обстановката на министър-председателя. Заварих Антон Югов облечен и на крака в нощно осветената каюта да залита от борд на борд, търсейки за какво да се хване.

Посрещна ме спокойно, изслуша ме внимателно и съсредоточено, а когато вметнах, че може да позакъснеем за назначения час в Дурес, той разпореди ние да си вършим работата, а за закъснението той ще мисли.

През това време командира на кораба и старшия му помощник капитан-лейтенант Нейчев бяха овладели положението на кораба, а аварийните групи успели да затворят вратите и поразчистят счупеното. Полк. Игнатов, като се убеди в безопасността на членовете на делегацията, се зае със своите подчинени да брои загубите си.

В електромеханичната бойна част трескаво се промива осоления котел, като използва за целта и значителна част от запасите на питевата (питейната) вода на екипажа. Вода, омекотена вода за котлите – това е сега нашата крещяща нужда. Изпарителите – източник на осоляването, са спрени да работят, защото новите анализи в корабната лаборатория показват недопустима соленост. В крайна сметка се вдига работното налягане и се въвежда в действие вторият котел и корабът дава най-малък ход, за да продължи движението си по курса. Вълната и вятърът остават зад кърмата, а с навлизането в пролива Доро между островите Евбея и Андрос досадното люлеене на кораба намалява и безпокойството в членовете на делегацията отстъпва място на оптимизма. Само командването на похода и кораба живее с тревога, защото знае, че утре 22 януари към 18.00 корабът няма да бъде в порт Дурес и **задачата няма да бъде изпълнена**. А предстои официално посрещане на правителствената делегация на НРБ. На изпитание бе поставена не само честта на Военноморския ни флот, но и на Родината ни.

Нашите тревоги стигнаха и до България. С началник-щаба на флота бяхме изготвили таблица от сигнали за по-бърза връзка и аз му предадох първия сигнал, споделяйки с него, че трудно ще се справим без котелна вода. Той веднага е докладвал в МНО, където, не разбирайки същността на нуждите ни, се е вдигнала безполезна тревога. Докладвали и на Тодор Живков, който раздражено е отговорил да не го занимават с глупостите на Югов. Но три министерства (МНО, МВнР и МВР) поддържаха вече постоянна връзка с Руси Божанав и следяха нашите действия. Още докато котелните и трюмните машинисти се бореха за котелната вода, контраадмирал Орманов помоли министър Карло Луканов и албанския посланик да дойдат в каюткомпания, за да обсъдим остро възникналия проблем. Вече закъснявахме повече от час, а вероятно това време щеше да се увеличи. Възникна идеята да пресечем Гърция през Коринтския канал, вместо да я заобикаляме под нос Матапан. Луканов искаше да се свържем направо от кораба с гръцките власти, но Шемси

Тотозани възрази категорично против всякакви връзки и контакти с тях.

Вече се разсъмваше когато над нас се появи разузнавателен самолет „Нептун“ от състава на 6-ти флот на САЩ и остана да кръжи около нашия кораб. Йонийско море ни посрещна с хубаво време, а Адриатическо бе още по-благожелателно. То бе спокойно, почти гладко, огряно от ласкаво слънце. Добри орисници витаеха над българските моряци, но котелна вода нямаше от къде да вземем. Трудно, досадно трудно и мъчително стана пътуването ни през втората половина на пътя. Тази досада се подклаждаше и от постоянното бърмчащо присъствие на американския въздушен разузнавач. Той като че ли започна да разбира какво става на българския кораб и, вероятно получил задача от командния си пункт, започна да прави по-чести завои и да се спуска ниско, прелитайки над мачтите, за да огледа подробно палубата и мостика.

Ескадреният миноносец „Георги Димитров“ днес не бе оня палавник и бързак, с който може всичко да се реши навреме. С много усилия развивахме някакви жалки 6-7 възла. Трюмните машинисти изнемогнаха на задръстените изпарители.

Въпросът за осигуряването на поне минимален ход на кораба от чисто инженерен се превърна в практически професионално-производствен, т.е. от уменията и издръжливостта на личния състав. На постоянна вахта бе застанал дългогодишният огняр още от старите миноносци „Смели“ и „Дръзки“ – старшината на група трюмни машинисти мичман Тодор Тотин. Този здравеняк българин, преминал на първия ни ескадрен миноносец „Железняков“ рамо до рамо с виделия и препатилия през войната съветски инструктор мичман Венгерчук и заедно с него изучил и усвоил и „Озорной“ (името на ескадрения миноносец преди да премине в състава на българския ВМФ), беше поел огромен товар върху плещите си. Той чувствуваше, че напрежението преминаваше границата на възможното и че ходът на кораба оставаше в ръцете на трюмните машинисти, в неговите ръце. На едно от командирските съвещания с механиците на кораба беше извикан и той, като последен коз на старшия механик на прехода капитан II ранг Стефан Атанасов. Яви се, запъхтян със стиска мръсни пакли на замаслените ръце, целият плувнал в пот. Чувствуваше се тревогата му, че са го откъснали от много важна работа, която не може без негово присъствие: „Ако няма кой да ни даде котелна вода – заяви той – ДРУГ ИЗХОД НЯМА освен сами да си я произведеме. Застанал съм с най-добрите матроси на вахта и ще даваме макар по-малко вода, но ще осигурим ход на кораба!“ И поиска разрешение да си отиде. Трюмните и котелните машинисти, турбинистите, а и целият личен състав на електро-механичната бойна част на кораба вървяха към своя подвиг. Ескадреният миноносец „Георги Димитров“ – тази малка територия от България, се движеше напред не от мощта на турбините си, а от волята, мускулите, потта и гордостта на българските моряци, които имаха задача да заведат своя министър-председател до приятелска Албания. Макар и да закъснявахме...

Дружелюбното поведение и благоразположение на Антон Югов към

екипажа на кораба и командването на похода ни притесняваше и караше като че ли да се чувствуваме още по-виновни от вече очевидното голямо закъснение. Излязъл на палубата да се полюбува на хубавото време и море, той тръгна по кораба. Спря пред групата моряци свободни от вахта, излезли на кърмата на кораба да изпуснат набързо цигара и да споделят за събитията под палубата. С чара и дарбата си да общува с хората, Антон Югов се включва някак естествено и леко в разговора и, говорейки на тях, като че ли води диалог със съпровождащия го командващ флота, като ги уверява, че нищо страшно не се е случило и няма защо да се вълнуват. Важното е, че ще отидем, а албанските ни приятели ще ни разберат. Колко много контрастираше това негово поведение с киселите физиономии на някои членове на делегацията и изпълнителски лица, които говореха че нарушаваме нормите на международния протокол. Но пък в поведението на посланика Шемси Тотозани аз не забелязвах особена тревога. Той беше доволен, че не установихме контакти с гръцките власти, което като че ли беше за него и правителството му много по-важно, отколкото там някакво си закъснение. А като че ли за албанското поведение в международните контакти имаше някакви други норми и правила, нещо в което аз по-късно имах възможност да се убедя...

КОРАБЪТ НЕ ПРИСТИГНА В ПОРТ ДУРЕС. ГРАНДИОЗНИЯТ МИТИНГ Е РАЗПУСНАТ.

Постоянно устременият ни взор в дясно по курса на кораба най-после съзира в ясното следобедно небе да синееят заснежени планини. Това е тя – Албания, Шкипитария – страната на планините и орлите. Скоро след Отрантския пролив и остров Корфуние навлизаме в териториалните води на Албания. Далече на хоризонта се появиха две бързодвижещи се цели и скоро познахме албанските торпедни катери проект 123К („Комсомолец“). Докато обменяхме опознавателни сигнали, над тях се зададоха два истребителя МиГ-15. Американският разузнавач над нас направи рязък завой, снижи се ниско над водата и изчезна на юг, а истребителите с рев преминаха над нас и го последваха. Прогонили наглия янки, след малко те летяха пак към нас и над кораба разклатиха крила за поздрав. От катер по спуснатия трап на кораба се покачи пъргаво млад генерал, посрещнат от контраадмирал Орманов и командира на кораба. Доведоха го на ГКП и го представиха: генерал-майор Винчани – командващ Бреговата отбрана и Военоморските сили на Н.Р. Албания. Той бързаше, защото в Дурес ни очаквали Енвер Ходжа и Мехмед Шехуи сто хиляди посрещачи. Разказахме му за проблемите си и главно, че ни е нужна котелна вода, много вода, за да промием и заредим главните котли на кораба. Лицето му прие отчаян и загрижен вид, но веднага просветна и каза, че на близкия до нас остров Сазани има военоморска база, а срещу него – порт Влора и там можем да намерим вода. Дадохме ход, а командващите отидоха да докладват на министър-председателя Югов за действията си. Изпратеният с работния барказ на кораба помощник-командир на кораба капитан II ранг

Чакъров заедно с албански офицер и сигналчик до острова не намери вода. От бавноходния барказ сигналистът енергично размахва флагчетата на ръчния семафор: вода НЯМА! Оптимизмът на Винчани и посланика Тотозани не секва. Или по-скоро нямат смелост да предадат на брега отчайващия сигнал, който трябва да се докладва на Енвер Ходжа, **че българската правителствена делегация днес на 22 януари, макар и късно, не може да пристигне и бъде посрещната официално в порт Дурес.** Те търсят изход, проучват какви кораби има в пристанището и как може да се достави вода на нашия кораб. Предлагат да прехвърлят делегацията на брега с торпедни катери. Антон Юго в беше категоричен: трябва да се осигури вода на кораба, а церемонията по посрещане да се проведе както следва на другия ден. Предложението на министър-председателя Антон Югов е предадено на албанското ръководство. Замръкнали отдавна, застанахме на котва на външния рейд пред порт Дурес. Десетките хиляди народ, който е бил мобилизиран за нашето посрещане (както твърдеше ген. Винчани - сто хиляди!) до късно са размахвали националните знамена на Албания и България и скандирали лозунги за вечната ни дружба. Огорчението е било голямо, но поканата да се явят отново на утрушния ден е посрещната с одобрително обещаващи възгласи. Командващият ген. Винчани чрез портовото управление на пристанище Дурес и съдействие на правителството можа да осигури съветски транспорт, който спира разтоварителните операции в пристанището, зарежда от градския водопровод обикновенна питева вода и късно след полунощ застана на борда на „Георги Димитров“. Твърдыха, че водата била мека и сравнително слабо варовита. След анализ на тази вода и много колебания бе решено тя да се използва и се пристъпи към промиване и зареждане на главните котли. През цялата нощ на кораба цареше оживление и кипеше работа. Подхождаха и отхождаха катери – пристигна министърът на външните работи на Н.Р. Албания и след среща с Антон Югов остана до сутринта в каюткомпания в разговори с Карло Луканов и другите членове на делегацията. Идваха от управлението на порта и командването Бреговата отбрана и ГЩ на армията, приятели на Орманов...

МИТИНГЪТ В ДУРАЦО СЕ СЪСТОЯ НА 23 ЯНУАРИ. **АЛБАНЦИТЕ ДЕМОНСТРИРАТ ДРУЖБА И СОЛИДАРНОСТ.**

Сутринта на 23 януари към 8.15 часа ескадреният миноносец „Георги Димитров“ с пълен ход от обявените 18 възла се движеше към входа пред порт Дурес и точката за даване на артилерийски салют. Минути преди салюта, в 8.30 ч., той рязко намалява хода. Енергичният и красив маньовър и действия на българския кораб е наблюдаван от брега от хиляди посрещачи. Командващият контраадмирал Орманов знае какво може да се хареса и погъделичка тщестлавието на министър-председателя Антон Югов и даде на командира на кораба нужните указания. Търсеният зрелищен ефект пред албанците, екотът и димът от артилерийските залпове е елемент от визитата – те трябва да бъдат възнаградени за вчерашното си търпение. Точно в 8.30 ч.

се подава команда по кораба да се вдигне националния флаг на Албанската народна република и е даден салютът на нациите от 21 артилерийски залпа. На салюта отговаря батарея от района на пристанището. Корабът пак увеличава хода и с красив маньовър застава на кея. Преди да слезе от кораба, Антон Югов извика командуването на похода и командира на кораба и им благодари за изпълнението на задачата. И нито една укорна дума!



Адмирал Иван Добрев в звание капитан I ранг. Снимката е направена по време на приема, даден от българския министър-председател Антон Югов в албанската столица Тирана.

На брега свири военен оркестър. Делегацията е посрещната и поздравена официално от министър-председателя на Н.Р. Албания Мехмед Шеху в присъствието на първия ръководител на Албанската партия на труда Енвер Ходжа. След прегледа на почетния караул, тук – на пристанището, непосредствено до кораба, се състоя митинг, на който речи произнесоха двамата министър-председатели. Започна изпълнението на програмата на официалната визита на българската правителствена делегация в Албания. Особен знак на внимание към военните моряци и оценка на тяхната заслуга в довеждането на делегацията по море бе поканата за командващия флота контраадмирал Бранимир Орманов да съпровожда делегацията. Такова е било пожеланието и на домакините. Грижата на домакин за моряците от кораба и походния щаб бе поета от командващия Бреговата отбрана на Албания генерал-майор Винчани. Всички ние имаме възможността да се

убедим в изключителното гостоприемство на албанския народ и албанските моряци. Беше ни предложена изключително богата програма, която ни даваше възможност да се запознаем с тази малка и красива страна, нейният народ и тенденциите в поведението на албанското политическо ръководство след развенчаването на култа към личността на Сталин в Съветския съюз. Не ни беше трудно да разберем веднага, че то не беше в полза на Никита Хрущов. Всички срещи завършваха с лозунги за дружба със Съветския съюз, но съветските специалисти и инструктори бяха държани далече от нас. При посещението в порт Влора, където беше базата на съветските подводници, те ни бяха посочени от далече, а ние разглеждахме рибния комбинат, изграден със съветска помощ. Но и тук съветските строители и специалисти бяха изолирани. А всичко завършваше с възгласи „Башкими советик!“ (Съветски съюз). Не видяхме и просъветски настроените морски офицери, които аз заварих в академията в Ленинград! Не можах да предам поздравите на Руси Божанов до неговия приятел, веселяка „Чико“.

От наша страна бе организиран широк достъп за посещение на кораба ни и личният състав на ескадрения миноносец „Георги Димитров“ приемаше желани гости от всички слоеве на албанския народ, пожелали да го разгледат и се запознаят с кораба и хората ни. И може би тук имаше най-много искреност и

откровение!



Адмирал Иван Добрев (в ляво) в звание капитан I ранг. Снимката е направена в каюткомпанията на ескадрения миноносец „Георги Димитров“ по време на престоя на кораба в Албания. До кап. I ранг Добрев е кап. лейт. Тодор Тумбев – командир на кораба и домакин на тържеството. Най-вдясно е албанският генерал-майор Винчани – командващ Бреговата охрана и ВМС на Н.Р. Албания.

Само за личния състав на електромеханичната бойна част на кораба нямаше празник, защото се зае с настървение да готви материалната част за обратния преход. **Изпарителите** за производство на котелна вода бяха демонтирани и изнесени направо на кея. Покрити до неузнаваемост с дебел слой шлакове и накип, те бяха подхвърлени на яростна обработка със чукове, скрапки, пили, пакли и парцали от група трюмни машинисти, начело с мичман Тотин. И станаха повод за най-непосредствени контакти между нашите матроси и албанското множество от млади хора, което бе в постоянно движение покрай

кораба. Те с любопитство оглеждаха това несложно „техническо чудо“, а нашите – без преводачи, с ръце и жестове, разясняваха за изпарителите, за кораба, за България.



Адмирал Иван Добрев (в дясно) в звание капитан I ранг, повел албанския генерал-майор Винчани по палубата на ескадрен миноносец „Георги Димитров“. Другият български офицер е старшият политработник полк. Новачко Новачков. Снимката е направена по време на визитата на българския военен кораб в Албания.

От малкия танкер, който беше изпратен от рано от Варна в Дурацо, натоварихме около 200 тона флотски мазут, но въпросът с котелната вода създаваше проблеми. Незначително количество котелна вода беше намерена в парната електроцентраля, но за проомиване на котлите и системата и тяхното зареждане трябваше да се примирим и приемем обикновена вода от градската водопроводна мрежа. За да задоволят нашите нужди, включително и с питева вода за екипажа, наложи се да се спира временно водоснабдяването на пристанищния град. Скоро корабът бе подготвен окончателно за обратния преход. На края на визитата на правителствената делегация бе организиран голям митинг в Тирана, на който присъстваха граждани и от близките градове и селища, в т.ч. и от порт Дурес. Страната бе още много бедна и обществен транспорт нямаше. Когато ние тръгнахме от кораба с предоставената ни „ГАЗ-ка“, по пътя още от край Дурес и до Тирана наблюдавахме непрекъснат поток от хора, тръгнали пешком или възседнали мулета и магарета. След митинга бе даден голям заключителен прием-вечеря за нашата делегация, на

която присъства и голяма група офицери от кораба. Имахме възможност да видим отблизо първия ръководител на партията и страната Енвер Ходжа и неговото обкръжение и да разговаряме с тях.

На другия ден, 31 януари, министър-председателят Антон Югов заедно с делегацията излетя със самолет за България, а привечер „Георги Димитров“, изпратен с бурни овации от голямо множество изпращачи, начело с командващия албанските ВМС генерал-майор Винчани, се сне от кея на порт Дурес за България. Съпровождаха ни два торпедни катера, които вече в нас тъпилия мрак се носеха бясно близо от двата ни борда, маневрирайки напред и назад по курса ни, а накрая започнаха луда стрелба със своите картечници вероятно до изстрелване на целия си боезапас, защото се сбoguваха с нас с феерия от сигнални ракети. Обратният ни преход не беше белязан с нещо особено. Прави чест на командващия адмирал Орманов, който отказа поканата на Югов да отлети с него със самолет за София, а се върна с кораба. Преходът премина сравнително спокойно под командването на командира на кораба, който можа да се види свободен на мостика, от който слизаше рядко. Ние с офицерите от щаба на похода имаме възможност да изучаваме подробно маршрута си и изгледахме много филми, предоставени от оператора на делегацията. Испитаме още веднаж и проверихме силата на срещната вълна на Егейско море, която биеше пак като чук по носа на кораба, при което веднаж не издържа и се скъса верижния стопор на котвената верига и провисналата котва едва не пробих борда на кораба. Но всичко това беше нещо, с което ние, разтоварени от отговорността за делегацията, се справяхме лесно. Замръкнахме пред Дарданелите и не можахме да се разберем с поста на н. Седюл Бахир да преминем пролива и прекараме нощта в Мраморно море. Наложих се цяла нощ да маневрираме край островите пред прохода. На другия ден, 2 февруари, преминахме спокойно Проливната зона. Нашият доктор Цеко Димитров, стар варненски тарикат, се майтапеше: „Ако сега се юрнат катерите, аз съм им приготвил гевреци.“

Черно море ни посрещна със своя зимен полъх и вълнение 3-4 бала, което наложи да запълним няколко мазутни цистерни с баласт от морска вода за стабилност на опразнения и олекнал кораб. На 3 февруари в полунощ се ошвартовахме във Варна и така завърши епопеята с плаването ни с ескадрения миноносец „Георги Димитров“ до Албания и обратно.

НЯКОИ ИЗВОДИ:

1. Походът на ЕМ „Георги Димитров“ до Албания е първа поява на военен кораб на многовековна България зад пределите на Черно море. Неговата значимост се усилва от обстоятелството, че е извършен в сложни условия – зиме, без възможности за материално-техническо и аварийно осигуряване по маршрута под пълния контрол на НАТО в дни на най-високо напрежение на Студената война.

Историческият приоритет на това плаване се състои в пионерската проява

на екипажа на кораба като първопроходци, след които ще тръгнат да плават много наши кораби и корабни съединения.

2. Походът е извършен с неподготвен кораб, излязал от продължителен ремонт и съгласно оперативните норми е кораб от резерва, който не е влязъл в линия. В резултат на това и нарушение на експлоатационните инструкции да се плава с един котел в сложни условия, се допуска аварийна ситуация и временно загубване хода на кораба в бурно море, което застрашава безопасността на правителствената делегация и министър-председателя.

В резултат на осоляването на котелната вода, корабът загубва скоростта си и делегацията закъснява с около 15 часа за официалното посрещане в порт Дурес, като се нарушава държавния протокол на двете държави (Албания и България) и се държат в напрежение десетки хиляди хора посрещачи. (Вместо в 18.00 ч. на 22 януари, посрещането става в 10.00 ч. на 23 януари).

3. Благоприятният изход от похода, сполучил въпреки здравата логика, не дава основание да се прави извода, че „и така може“. Напротив, научени от собствения си горчив опит, при последващите плавания зад Проливната зона след 1960 г., ние готвехме корабите си много щателно и допускахме за плаване само кораби от първа линия. Когато в Средиземно море се появи на постоянно бойно дежурство 5-та ескадра на съветския Черноморски флот, съветските кораби, заминаващи на смяна, се готвеха по специална инструкция и завършваха с най-строги проверки, за да получат разрешение да напускат Черно море. Така се готвеха и нашите, българските бойни кораби, които периодически излизаха на съвместни учения с корабите от 5-та ескадра в Източната част на Средиземно море.

4. Успехът на мисията на правителствената делегация в значителна степен се дължи на усилията на българските моряци и преди всичко на авторитета на контраадмирал Бранимир Орманов, чиято популярност в Албания е изключително висока.

Антон Югов веднага разбра с кого е дошъл в Албания и включи командващия флота в състава на делегацията. Енвер Ходжа лично е благодарил на Антон Югов за помощта на България през 1949 г. при съдебния процес с Англия и заслугата на Орманов за това. За „първата победа на българския флот над Англия“ (по думите на френския юрист Пиер Кот). Дните на пребиваването в Албания са звездният миг на Орманов като командващ флота. Бяха забравени горчилката и притесненията на командващия от кошмарната нощ на аварията пред пролива Доро.

Антон Югов не позволи този инцидент да се раздухва в България, а за похода в Албания Орманов на 1 май с. г. е произведен в звание вицеадмирал, а на VII конгрес на партията няколко месеца по-късно е избран за кандидат-член на ЦК на БКП.

5. Без консултацията в Севастопол и оказаната ни методическа и материална помощ походът ни би бил невъзможен.

6. Не е вярно твърдението, че сме били предупредени че „е възможно осоляване на водата в двата котела от по 24 тона вода“ (вж. Павлов, Вл. „Кризата в базовата организация 1956-1969 г.“ в Сборник от исторически очерци и спомени „100 години Военноморска база-Варна 1897-1997“, изд. „СЦИКОТЕХ“ ЕООД Варна, 1997, с. 166). Пък и да бяхме предупредени, това едва ли щеше да помогне, защото въпросът опира до квалификацията и практическите навици и опит на вахтените матроси при изпарителите. Такова предупреждение би било полезно за намерението да се плава с един котел, но едва ли някой е допускал, че такова решение може да бъде взето в нарушение на експлоатационните инструкции. Това пък е грижа и отговорност на главния механик на кораба.

В заключение, в личен план искам да потвърдя, че предходната крамола между мен и командващия на флота адмирал Бранимир Орманов бе забравена при изпълнение на сложните, често критични ситуации по време на похода. Тя укрепи още повече нашата дружба, която е описана от двамата в моята книга „Смяна на вахтите“.

Адмирал Иван ДОБРЕВ