КОСМОС

1966

НИГАТА Е УМЪТ И СЪВЕСТТА НА ЧОВЕЧЕСТВОТО • МА



ПЪТУВ

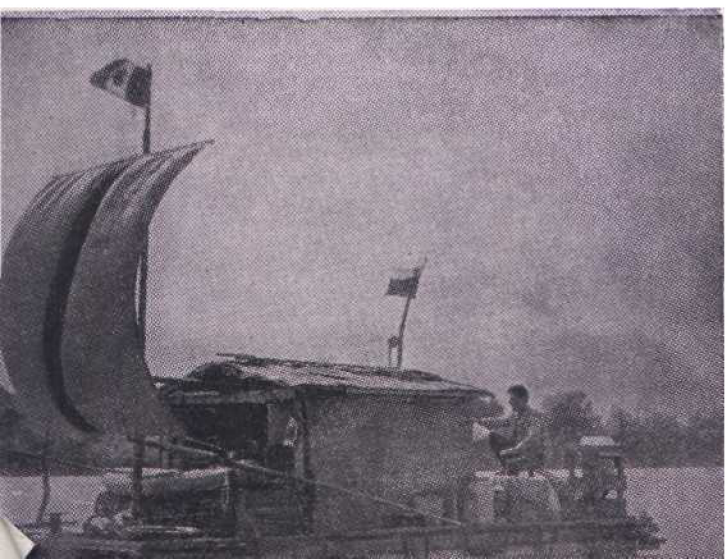
С БА



Така *започна всичко. . ,*

На 10 юни 1965 година в седем часа сутринта едно чудновато съоръжение напусна видинското пристанище. Това беше салът „Бабуш" е екипаж от четирима биолози, които под шефството на издателство „Народна младеж" предприеха пътуване по Дунава от Видин до Черно море. Пътуването бе замислено като експедиция с научна цел — запознаване с пернатото население на дунавските острови и делта — и трябваше да се извърши с помощта на малък кораб или моторница. Поради редица причини — и главно поради все още твърде консервативния ни правилник за речно корабоплаване — инициаторите бяха принудени да използуват плавателно средство, което да излиза извън обсега на Управление воден транспорт. Така се роди салът „Бабуш". Строго „научната" експедиция изведнъж придоби външния вид и характера на занимателно приключение, в каквото се превърна фактически и цялото пътуване. Ние не забравихме за какво сме тръгнали, но покрай сериозните занимания животът върху „Бабуш" беше разнообразен и усложнен от всички трудности, премеждия, комични и трагикомични случки и положения, които едно пътуване със сал може да предложи.

„Бабуш" на път за Силистра



След **като прочете горните редове, надявам се, че** никой няма да започне **да ни обвинява в** подражание на „Кон-Тики". Действително **след** епохалното пътешествие на Тор Хейердал **саловете** станаха твърде популярни превозни средства, желаещите да изживеят подобно пътуване се умножиха, а „Кон-Тики" е вече нарицателно име за всеки сал. Няма да скрия,че тъкмо така ни наричаха любопитните видински граждани, които цели осем дни се **навъртаха край** нас. Така ни приветстваха и много наши и чужди дунавски моряци, когато „Бабуш" спираше за нощуване из пристанищата или когато се разминавахме по реката.

Всъщност ние нямахме нито намерение, нито желание да пътуваме със сал. Забутаната в една локва на русенския лиман гемийка „Марек" беше предмет на нашите мечти и грижи в продължение на четири-пет месеца. Обаче се оказа, че за да излезе на вода, „Марек" трябва да „мине" през русенския Портнадзор. Това означаваше да платим освен хонорарите за необходимите планове и чертежи и над 300 лева такси, а книжата на „Марек" щяха да струват около 200 лева. За да пътуваме с него, ни бяха необходими още капитан „за далечно плаване" и също такъв машинист. Тогава за нас не остана избор. Трябваше да се откажем от пътуването изобщо или да се качим на такова превозно средство, което няма нужда от капитани и машинисти и не е подвластно на Портнадзора. Като изключим гумените лодки (дървените са зарегистрирани) — оставаше само сал.

Мислихме дълго. Освен собствените си скъпоценни четири живота щяхме да носим с нас цял куп фото и кинокамери, пушки, бинокли и всякакви други съоръжения. И ако можехме да се надяваме, че ние самите при нужда ще се измъкнем с плуване малко поразкиснати, но невредими от мокрите дунавски прегръдки, то за апаратите и камерите не съществуваше дори тази надежда. Затова се колебахме до последния момент, все още разчитайки да смилим някои от началниците на Воден транспорт. Но те се чувствуваха отговорни за нашата сигурност само ако пътуваме с кораб или лодка. Какво ще стане с нас, ако се качим на сал — това не ги интересуваше. Затова и ние решихме да не се интересуваме повече от тях и построихме „Бабуш". Нарекохме го така, защото „бабуш" значи пеликан, а това е една горда дунавска птица, която кръстосва реката без книжа и не иска да знае ни правилници, ни началства.

„Бабуш" не е „Кон-Тики". Той е много по-малък негов събрат, сглобен от дървени каси и празни варели. Конструкцията е оригинална — плод на не една препирня и скарване. Патент още не сме искали, но ако се появи опасност идеята да бъде ограбена от други запалянковци, ще си потърсим правото на приоритет.

Когато стоварихме багажа до видинския парк и опънахме палатката под голямото дърво в двора на Морския клуб, по оградите увиснаха деца, а край варелите наклякаха възрастни. Чудно, колко много безработни

АНЕ БУШ



хора има понякога у нас. В продължение на осем горещи летни дни край сала се навъртаха толкова много любопитни, че се питахме дали изобщо някой във Видин работи. Това естествено нервираше „момчетата", които ставаха в пет часа и лягаха след десет вечерта.

„Наблюдателят" и кормчията са на мястото си. Можем да тръгваме за следващия преход



В румънски води

Цели четири дни те крояха и измисляха всевъзможни салови конструкции. Съвсем не беше лесно да се сглоби от всичките тези варели, дъски и греди нещо, върху което да плуваме, спим и работим. Постепенно идеите се избистриха, момчетата станаха по-сръчни и досетливи и в края на шестия ден всред викове, пъшкания и тълпа зяпачи „Бабуш" плясна с гръм в Дунава и остана да се полюлява, здраво вързан за оградата на Морския клуб.

На седмия ден всички се излежаваха в палатката, а на осмия върху „Бабуш" израсна колибата, която щеше да ни приютява близо месец. Двама души докараха с триста зора един тежък видински камък, който трябваше капка по капка да цеди мътната дунавска водица и да ни снабдява с „чиста" вода за пиене. Тогава още не знаехме, че домакинята, която любезно ни предостави срещу три лева това каменно цедило, е затискала с него киселото зеле, та близо десет дни имахме в изобилие „чиста" саламура.

Денят бе богат на труд — пренесохме и подредихме част от багажа, вдигнахме мачтата и турихме платното, сковахме кормилото, донесохме бракувани автомобилни гуми за кранци и парче верига от трактор за котва. Но богат бе този ден и на неприятности. Започна с това, че никой видински фурнаджия не се съгласяваше да ни даде десет хляба наведнъж. После тичахме за лук, домати, картофи и други дефицитни през тези юлски дни стоки на видинския пазар. Редихме се за сирене, зехтин, яйца и какво ли още не. Накрая ми се струваше, че ако още веднъж трябва да тичамдограда,щепаднанякъдеоколо„ п а з а р—капия"и „Бабуш" ще тръгне без мен. В пет часа подир обед довтаса дежурният от Видинския портови надзор и заръча да не заминаваме, докато не се получи специално разрешение от Русе. Хукнахме да телефонираме в София, но работното време бе свършило, та решихме да изпратим пратеник с вечерния влак да урежда пускането ни. Но „тайният" съвет вечерта в палатката реши друго — да се измъкнем по възможност побързо и главното по-тихо.

На другия ден рано сутринта събрахме палатката и донатоварихме „Бабуш", а в седем без десет Сашо отвърза въжето, скочи на сала и ритна стената на Морския клуб. Таню висеше на оградата на видинския



парк с камера в ръка, а под него се люлееше вързана гумената лодка, с която щеше да ни догони.

Водовъртежът пред Видинския морски клуб ни подхвана, завъртя ни два-три пъти и ни изплю към средата на реката. Пешо прескочи накамарените сандъци и хвана руля, а ние със Сашо увиснахме на гребната. Неколцина подранили видинчани ни помахаха за сбогом. Дежурният от Портнадзора още спеше.

Така започна пътуването с „Бабуш". Ние прекарахме върху неговия дървен гръб двадесет и два очарователни юнски дни, които никой от нас, сигурна съм, няма ла забрави до края на живота си. В тях имаше всичко: слънце и безоблачно небе, вятър и мътни дунавски вълни; горещи и безмълвни обедни часове и изпълнени със спокойствие и красота залези. Имаше дни на лениво влачене по реката и изпълнени с напрежение минути на разминаване с тежки шлепове, минути на непосилна борба с водовъртежите.

Пристанищата ни носеха шумни срещи с тълпи любопитни зяпачи, които удивително си приличат у нас и в Румъния, пресен хляб и „истинска" вода за пиене. След всяка спирка се връщахме на „Бабуш" уморени от приказки и претъпкани с впечатления, но още на другия ден забравяхме умората и брояхме дните до новото пристанище.

По пътя ни посрещаха и ни задържаха наводнени острови с потънали върби и накиснати тополи. Няма нищо по-прелестно от безшумното плъзгане на гумената лодка между дърветата на потопена гора. Трябва да вдигнеш с ръка увисналите върбички, за да минеш под тях, а над главата ти цвърчат и прелитат птици, чиито гнезда не са вече недостъпни.

В нишите на отвесните скални брегове гнездят селски лястовици и бързолети, а льосовите стени са надупчени от брегарки, сини гарги и пчелояди. Те приличат на пчелни пити и когато „Бабуш" минава под тях, цели рояци излизат с цвърчене и писък и дълго се въртят над главите ни. . .

Спирахме се да поставим пръстени на лястовичетапрощъпулничета, които излитаха изпод ръцете ни. Таню и Пешо лазеха по нагизналите стебла на каваците до гнездата на морски орли, а сутрин и надвечер брояхме с бинокли черните силуети на кормораните и ибисите. Сегиз-тогиз над главите ни просвистяваха бърнета и зеленоглавки и ние дълго ги изпращахме с очи. Колко жалко, че дивите патици по нашия Дунав са станали по-малко от питомните.

Всеки от нас поред бе вахтен кормчия, дежурен наблюдател, кок или просто „юнга", който мие чиниите и бели картофите. В свободното си време Иван хвърляше серкме, Пешо се забавляваше с винаги неподвижната тапа на въдицата си, а Таню сглобяваше и разглобяваше поредния повреден апарат. Всъщност свободно време нямахме. Винаги трябваше да се прави нещо.

— Вдигни платното!

— Свали платното!

— Обери дясната шкота!

— Дай гребла.

Всеки рулеви бе пълновластен господар по време на своята вахта, а другите бяха длъжни да оставят всичко и да изпълняват заповедите му. Само дежурният яак имаше право да клечи край тенджерата. Но когато предстоеше разминаване или трудно приставане, капитанът — Пешо — поемаше командата. В такива случаи даже кокът губеше привилегиите си и всеки от нас знаеше своето място на сала.

Трудни бяха разминаванията с тежко натоварени шлепове, които тласкачи и влекачи мъкнеха срещу течението. Затова гледахме винаги да сме по-близичко до брега: „страх лозе пази".

При остри завои или места с неравно дъно гигантски водовъртежи връщат течението обратно. Особено силен е силистренският и без чужда помощ едва ли щяхме да спрем на пристана. Но по-голям водовъртеж от този под Тулча, казват, че няма. Той беше страшен. Денем и нощем, при вятър и в пълен щил шумят и се пенят дунавските води под Тулча. Лодките и малките корабчета се страхуват от това място и го обикалят издалече. Даже тежките пътнически кораби здраво се клатушкат там. Два дни — докато, бяхме в Тулча — обикаляхме по суша опасното място, гледахме го с бинокли и с просто око, от низкия бряг и от хълма. И два дни нашият капитан не можа да се успокои.

Как ще излезем от Тулча, за да продължим до морето — не знаехме. От силистренския водовъртеж ни измъкна едно катерче, но можехме ли тук, в чуждо пристанище, да молим за помощ? На третия ден (на разсъмване, за да няма свидетели на предстоящата борба) отвързахме „Бабуш" и помахахме на русия

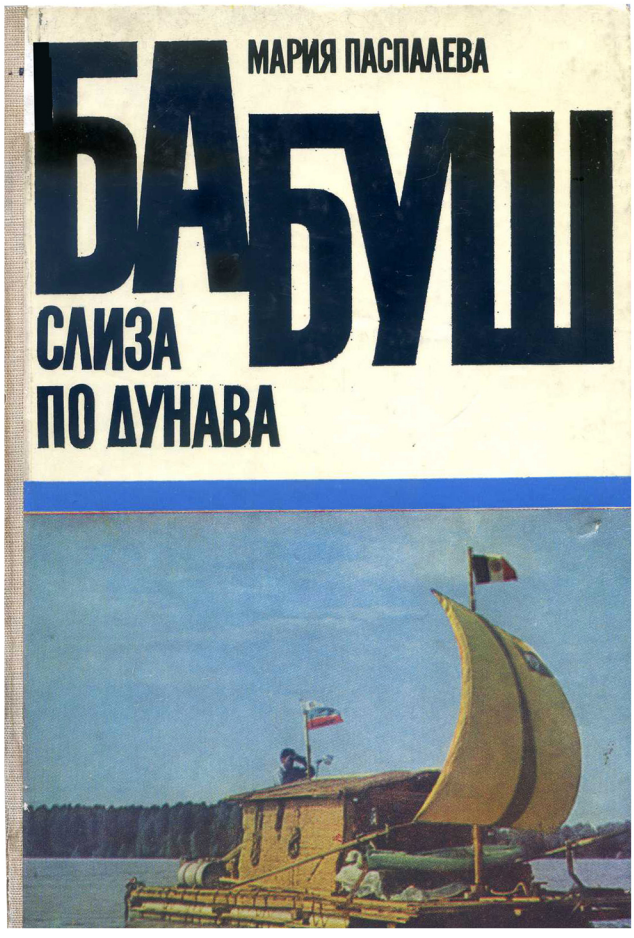


Участниците в експедицията: отляво надясно — Иван Иванов, Петър Андонов, Мария Паспалева заедно с „юнгата" и Таню Мичев

войник, който от два дни стоеше на пост край сала. Докато се озърнем, „Бабуш" пресече тулчанското пристанище, люшна се по вълните на водовъртежа, наклони застрашително нос и се намери в гърлото на Светигеоргиевския канал. Салът оправда името си. Та кой уважаващ себе си, истински бабуш — пеликан би се уплашил от някакъв си водовъртеж? А ние въздъхнахме облекчено. И закуската тази сутрин пак не спигна.

След три дни пристигнахме на „Свети Георги" — пред нас беше морето. Двадесет и два дни, изпълнени с преживявания и чудни срещи, двадесет и два дни слънце, вятър и дунавски вълни и 486 километра воден път останаха зад нас. Пътешествието с „Бабуш" завърши. Снимахме се за спомен на Светигеоргиевския пристан: Иван Иванов — боцманът, препаратор на Природонаучния музей в Русе, Петър Антонов — нашият капитан и машинист, Таню Мичев — биологът-отшелник от биологическата станция при резервата „Сребърна", и аз, с нашия четирикрак юнга „Лиса". Служебни задължения бяха свалили Сашо (Александър Денков — художник) още в Лом.

МАРИЯ ПАСПАЛЕВА



Издателство “Народна младеж” София 1970. Предна корица на книгата



Макет на сала “Бабуш”.
Изработка: инж. Тодор Мечков - София



Маршрутът на сала. Задна корица на книгата

Теодор Роков
Отдел “Археология”
Рег. Ист. Музей-Варна