

За корабокрушението на парахода „Метеор“ при нос Шабла

От Клайдбанк, Шотландия, до скалите при село Калъч кьой, България – такава е съдбата на „Метеор“, като на всички кораби, претърпели корабокрушение – тъжна.

„Метеор“ (Screw Steamer Meteor) е спуснат на вода на 7 април 1887 г. Построен е от шотландската фирма „Джеймс и Джордж Томсън“, Клайдбанк, Глазгоу, Шотландия (James & George Thomson, Clydebank, Glasgow, Scotland). Корабът е товаро-пътнически, с тонаж – 1 221 grt (692 nrt) и размери: дължина – 79,25 м, ширина – 9,8 м, газене – 5,13 м; скорост – 16 възела. „Метеор“ е с един двуцилиндров парен двигател с тройно разширение (2 660 к. с.), един винт и един комин [1].

За първи път е регистриран от „London and Edinburgh Shipping Company“, Ltd., в пристанището Лейт, Единбург (Leith, Edinburgh, Scotland).

На 21 май 1895 г. „Метеор“ е купен от румънската държавна компания „Régie des Monopoles de l'Etat de Roumanie“ (Serviciul Maritim Român) от Джон Карлайл, Лондон (John Carlisle, London) за 800 000 леи [2]. На 26 август 1895 г. корабът прави първото си търговско плаване под румънски флаг. Поддържа два пъти месечно, заедно с парахода Медея (Medeea) първата румънска морска линия от Констанца до Константинопол (Истанбул), която прави връзка с влаковете Ориент Експрес (Orient-Express) – от Истанбул до Париж, и Остенде Експрес (Ostende-Express) – от Константинопол (Истанбул) през Виена до Остенде.

На 10 (22) февруари 1898 г., по време на рейс от Константинопол за Констанца, на юг от нос Шабла – край село Калъч кьой (днес село Тюленово) [3], при силна буря [4], „Метеор“ се удря в крайбрежните скали и засяда. Губи трима души – огняр и сервитьор от екипажа, една жена от пътниците, и целия си товар [5]. За инцидента с „Метеор“ Дирекцията на румънските държавни железници (С.Ф.Р.) е известена с телеграма, изпратена от Каварна на 11 (23) февруари в 11,35 ч [6]. На 12 (24) февруари Румънската морска служба (Serviciul Maritim Român) организира спасяването на кораба. Към мястото на катастрофата от Констанца са изпратени параходите „Медея“ и „Добруджа“. При спасяването на пасажерите на „Метеор“ участват двама младежи и кметът на близкото село Калъч кьой. Спасените пасажери са откарани до Констанца с каруци, наети от румънските държавни железници. Бурята от 13 до 15 февруари

1898 г. изхвърля „Метеор“ на крайбрежните скали, той се пълни с вода и потъва.

Въпреки разследването, проведено от комисия начело с майор Йоан Коанда (Ioan Coanda) от Румънската морска служба, капитанът на пристанище Констанца и капитанът на парахода „Принцеса Мария“ (Principesa Maria), Джорджеску (Georgescu), причините за корабкрушението остават неизвестни и до днес, но най-вероятно те са комбинация от екстремните условия на този ден (снежна буря) и навигационна грешка. Капитанът на „Метеор“ и трима души от екипажа на кораба са подведени под съдебна отговорност.

След катастрофата на „Метеор“ става ясно, че корабът не е застрахован и щетата за Румънската морска служба е пълна (потъналият кораб струва на компанията 800 000 леи, а превозваните стоки са за повече от 75 000 леи) [7]. Никому неизвестното дотогава село Калъч къой влиза в черната хроника, като място на първата румънска морска катастрофа [8], а злополучният нос получава от местното население името „Пампор бурун“ [9].

Публикациите на Карел Шкорпил за пиратството по Северното Черноморие и плякосаните вещи, най-вероятно се отнасят до останките на румънския параход „Метеор“.

В отчетите на Варненското археологическо дружество Шкорпил пише: „Пирати. Интересно е, че пиратството е било развито още преди 12 години на брега между с. Калъч къой и румънската граница. Със създаването на военната погранична стража пиратството е прекратено*. Селяните от крайбрежието - за да примамват гемии и параходи към брега (в бурно време) – клали огън и играли около него хоро, за да се наподобява с това прекъсвающия огън на Калиакренския фар. Така са примамвали гемии, които вместо към фара, ударили в друга посока и се разбили. Селяните после обрала разбитите гемии. Навсякъде из крайбрежните села вий ще намерите по един предмет от такива гемии, като напр. плюшен стол, огледало, масички, въжета, синджири и др.“ (Карел Шкорпил. Черно море. Във: Втори годишен отчет на Варненското археологическо дружество за 1907 г. Варна, Печатница „Зора“, 1908, с. 58; Милан Асадуров. Фаровете в Стария свят от древността до наши дни. Варна, Сталкер, 2014, с. 106–110).
* Закон за пограничната стража (Държавен вестник, № 145, 22 декември 1887 г.).

Почти същото Шкорпил пише и в друг отчет на Варненското археологическо дружество [10].

Днес, от дистанцията на времето, можем да оневиним жителите на селата Калъч кьой и Кая бей кьой в приписваното им от Карел Шкорпил пиратство. А и капитаните на корабите, плаващи в тази част на Черно море, добре знаят характеристиките на двата фара – при нос Шабла и при нос Калиакра, и не насочват своите кораби към крайбрежните скали при всяка нескопосана светлинна имитация [11].

Бележки:

1. Report on the performance of the machinery of the S.S. Meteor. // Journal of the American Society of Naval Engineers. Vol. I. August, 1889, No. 3, p. 227–235;

http://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&a1Page=2&ref=22407&vessel=METEOR

2. Marea Noastră , Revista Ligei Navale Române, No. 7-8, Iulie-August, Anul III , 1934, p. 163–164.

3. „Пампор бурун. Нос на север от село Тюленово. На носа през 1896 г.* заседнал румънският товаро-пасажерски параход „Метеор“. При спасяването обаче на пътниците, които трябвало да преминават по дъска, прехвърлена между брега и парахода, една от жените паднала в морето и се удавила. За демонтажа на парната машина, по думите на Иван Хаджиатанасов, бивш фаропазач на фар Шабла, по-късно били наети младежи от с. Тюленово“ (Трифон Трифонов. 700 наименования от българското Черноморие. Варна принт АД, 2003, с. 70).

* Годината е 1898.

4. Buletinul Societății de Științe din București, România (Bulletin de la Société des sciences de Bucarest, Roumanie). Anul VII, No. 1, Ianuarie-Februarie 1898. Bucuresci 1898, p. 210.

5. Locot.-Comandor C. Ciuchi. Istoria Marinei Romane in decurs de 18 secole dela Imparatul Traian pana in al 40-lea an de domnie a Regelui Carol I. Tipografia „Ovidiu“ H. Vurlis, Constanta, 1906, p. 372.

6. „Епока” (București), Anul IV, No. 683, 13 Februarie 1898; No. 685, 15 Februarie 1898; No. 686, 16 Februarie 1898; No. 688, 18 Februarie 1898; No. 689, 18 Februarie 1898.

7. „Епока” (București), Anul IV, No. 687, 17 Februarie 1898.

8. За катастрофата на „Метеор“ вестник „Мир“ пише: „От Варна ни съобщиха, че параходът „Метеор“ на Румънското параходно дружество е заседнал на 10-ти того при с. Калъч кьой около Каварна, по причина на големите бури. Имало е в него 33-ма пасажери, от които един се удавил, и 54 души матроси, от които се удавили двама. Всички други са се спасили на българския бряг, дето властите са се погрижили да ги настанят и да им угодят. Известно е било на румънското правителство чрез Варненския вицекомсул и то изпращало два парахода, за да извлекат „Метеор“.

„Румънският кораб „Метеор“, заседнал на скала при българския бряг до с. Калъч кьой, почти цял е потопен под вода. Два английски кораба се задължили за неговото освобождение за едно възнаграждение от 165 000 лева. Освен двама служаци на кораба се е удавила една францужойка, жена на един служач в Кюстендженското пристанище“.

„Румънският параход „Метеор“, за чието засядане при Калъч кьой своевременно съобщихме, съвсем е потънал. Капитан Джорджеску, от румънския параход „Княгиня Мария“, дава следющите подробни сведения за загубата на „Метеор“: Параходът плуваше от Цариград за Кюстенджа. Близо до Калъч кьой се дигна студен северен вятър и гъста магла покри морето. През нощта се вдигна снежна буря и параходът изгуби направлението си. Той трябваше да мине покрай скалите при местността „Шабла“, гдето един морски фенер направлява корабите. Но по причина на гъстата мъгла фенера не се виждаше, и параходът с пълна сила заседна върху една скала и се продупчи. Вода нахлу вътре, електрическото осветление изгасна, паника и уплашване завладяха между пасажерите. Беше 9 ¼ часа вечерта. При осветлението на един фенер пасажерите по едно направено от въжета мостче се спасиха на скалата, от където на следующия ден бидоха спасени от други кораби. Една госпожа, която скочи от палубата на скалата, тежко се нарани, падна и изчезна във вълните; по същия начин загинаха и двама служаци на парахода. Стойността на последния била около 800 000 лева“ („Мир“ (София), Година IV, брой 497, 12 февруари 1898; брой 499, 19 февруари 1898; брой 504, 3 март 1898).

9. Трифонов, цит. съч., с. 70.

10. „Черноморски пирати. Интересно е, че пиратството било развито още преди няколко години между Шабленския и Геларенски фарове (в с. Калъч кьой, Кая бей кьой и др.)*. Със създаването на военната погранична стража, пиратството се прекратило. Из казаните села ще намерите из

къщата плетени столове, масички, огледала и др. на ограбени кораби, които са били примамвани към брега с клане огън и игране около него хоро, за да се наподоби с това прекъсващото светило на геларенския фар. Вследствие на това корабите забърквали направлението, та ударили в скалистия бряг между двата фара. Шабленския фар има постоянна бяла светлина“ (Карел Шкорпил. Черноморски пирати. В: Шести годишен отчет на Варненското археологическо дружество за 1911 г. Варна, Печатница „Зора“, 1912, с. 25).

* Днес село Тюленово, община Шабла, област Добрич; село Камен бряг, община Каварна, област Добрич.

11. На 17 ноември 1981 г., в разговор с Милан Асадуров, Иван Хаджииванов (пазач на фар Шабла от 1 юли 1949 г.) казва: „За нашето Тюленово е. Ама не вярвам да е истина. Те може да са очаквали нещо да падне, та да го разграбят, ама ... фарът нали си има характеристика. Не ми се вярва ...“ (Асадуров, цит. съч., с. 109).

Анастас АНГЕЛОВ
an_angelov@abv.bg

Параходът „Метеор“, 1896 г.