По случай 140 годишнината на най-стария
Технически университет у нас –
Висшето Военноморско училище
„Никола Йонков Вапцаров“
Варна
(Моята Алма Матер)

Силата на една вратовръзка
(1881)

За всеки от нас името на Обединеното Кралство се свързва с голяма морска империя с безброй примери за морски победи, постижения, изследвания и други под британски флаг, обвеяни с толкова много легенди и реални факти.

Със страхотна Морска история! И не само. Островът е притегателно място за развиване на морския бизнес. Най-големите корабособственици, корабни оператори, чартърни и застрахователни компании, свързани с морския бизнес (с който осъществява 90 % от световната търговия) имат своите офиси в самото сърце на Обединеното Кралство – столицата Лондон!

Не случайно и седалището на Международната Морска Организация (IMO) се намира именно там – на брега на река Темза и в непосредствена близост до Британския парламент и Биг Бен. На по-малко от миля разстояние се коват както законите на Кралството, така и на световното корабоплаване.

Има голям символизъм в това. Много често морските правила в днешно време са просто добре адаптирани стари и доказали в годините си английски такива.

Интересно е как се коват законите в добрата стара Англия. Има закони непроменени от столетия. Закони точни и приложими вчера, днес и утре…

Борислав Г. Арнаудов

В този ред на мисли и на мен ми се наложи да прилагам законите на Обединеното Кралство в пълен обем на кораби под Британски флаг, на които аз съм бил Капитан.

Но нещата едно по едно…

В един от предните ми разкази вече ви разказах, че през 1992 г. започнах службата си в една от най-големите в света Компании, оперираща с огромен флот: Zodiac Maritime Agencies – London. В годината на моето пенсиониране, корабният парк, с който моята компания оперираше, беше оценен на 4 милиарда лири!

Дядо Сами (Sir Sammy Ofer) никога не е бил търговски моряк. Закупил първия си кораб през 1950 г. После … създал своя флот. После – няколко морски компании с много кораби всяка.…

Историята на държавните империи е ясна. В 20 век всички вече се бяха разпаднали… Както и английската.

Последните 20 години на миналия век обаче, вследствие на много (най-вече финансови) причини, болшинството от британските морски компании започнаха лавинообразно да пререгистрират ръководените от тях кораби – под удобен флаг и голямата морска империя почти се разпадна. И днес по численост и тонаж на регистриран под английски флаг корабен парк вече се намира на незавидното 13 място в света – след Тайван дори…

Това постави и продължава да поставя на сериозно изпитание Британската Корона. Морската индустрия е един от най-красивите камъни в нея. А той днес не свети в своя пълен блясък.

Това променя самата характеристика на английската нация като цяло. Морето, което мие бреговете на Острова, почва да става все по-трудно достъпно. Дори нежелано за тези, отдали вече голяма част от живота си на него – МОРЕТО!

Тези проблеми почват да застрашават националната сигурност, суверенитет, просперитет и какво ли още не!

Борислав Г. Арнаудов

Като например - старите морски училища с утвърдени традиции започнаха да изпитват сериозни затруднения в осигуряването на морски плавателен стаж за своите курсанти. Просто корабите под британски флаг не достигаха. Топят се като английски сняг… А тази безперспективност допълнително усилва натиска върху икономиката на острова.

Няма ги моряците вече. Няма ги и старите капитани – отплаваха в отвъдното. А младите английски Капитани почти изчезнаха. Няма къде да прилагат британските закони. Няма ги корабите, развяващи гордо големия и красив държавен флаг на кърмата.

Ехxx …, и как бързо изчезнаха морските кръчмета по брега на Темза с екзотични имена. Едно от друго – по-колоритни бяха. Цяла колекция от снимки имам. В дългата си морска служба съм бил в Обединеното Кралство и в Лондон не веднъж. И всеки път осезателно усещах как броят им бързо намалява, а някои любими за мен изчезнаха напълно. С онова пропито на старо уиски и бира тъмно дърво. Дъбът беше почти задължителен. Но никога не съм се задълбочавал в дълбоките причини за това…

И все по-рядко срещам колега британец.

Та вече ви разказах, че последните 20 г. от моята кариера бях Капитан в „Зодиак“. Само в още една съм бил – родната БМФ. Толкова. Ако човек си е на мястото – няма защо да го сменя. А и двете си бяха Мястото.

Сега си мисля как дядо Сами като истински британски поданик, основал своята нова компания именно там – в самото и сърце Лондон. И това е била третата страна, дала му живот.

Живот - наситен, успешен, богат и щастлив.

Самият той се родил на сакрална дата 22.02. 1922 г. и навярно под щастлива звезда.

Може да не си първи, но и да си втори - си е много достойно място. А хора като дядо Сами държаха на достойнството. А като истински бизнесмен не обичаше медийната шумотевица покрай себе си. Нищо, че когато си отиде от този свят на една достолепна възраст от 89 година – беше на 79-то място по

Борислав Г. Арнаудов

богатство в света (по Форбс). По-малкия му брат Юли Офер – само десетина места по-назад в тази класация.

Навярно връзката на двамата братя милиардери (едни от най-богатите хора в Израел) е била толкова силна, че и по- малкият брат почина същата година на 87 годишна възраст. Явно големи бизнеси се градят с изключително взаимно доверие и близост!

Достойно и с много обич дядо Сами се отнасяше към всички нас – неговите чеда. Доброволна, доволна и щастлива част от неговата империя. С ясни правила и много грижа до последния кораб и неговия екипаж. Усетил съм го лично. Слушаше внимателно. Решаваше мъдро. С уважение се отнасяше към своите Капитани. И с доверие. Не пропущаше, разбира се, и да провери…

И това се усещаше на всички нива в неговата компания. Нямал съм никакви проблеми в общуването с Компанията. Неговата Компания. Беше създал железни правила в нея. И общувахме като равни. Чувахме се взаимно. Вярвахме си взаимно. Вземахме си поука от грешките. Радвахме се заедно на успехите си. Защото те бяха гаранта за правилния курс по морския път. Дълъг, труден, но нужен. За да съществува светът.

Една от най-древните професии и индустрии.

Левитацията няма да може скоро да я ползваме масово…

Та освен страхотен бизнесмен, този мъдър и по сърце добър човек беше всевиждащ и добре чуващ. Разбрал тъжните морски факти за Обединеното кралство и разпознал генезиса им.

Добрият гражданин на една страна мисли така: „Какво мога да направя за моята страна?!“, а после – „След като съм дал на моята страна, което мога – имам право и да поискам нещо от моята страна за себе си.“

Това е мъдро.

Дядо Сами навярно дълго е мислил как той може да помогне с това, което има и може. Въпреки че никога не е бил търговски моряк – си беше моряк по

Борислав Г. Арнаудов

душа. Затова и се занимаваше с този много сложен и труден бизнес. Искащ бистър ум, силни ръце и здраво сърце.

Не е цитат. Житейска истина е.

И той решил. Не като филантроп (какъвто си беше), а като истински бизнесмен, разбиращ ясно кой кара корабите. Големи, малки – всички!

МОРЯЦИ ОТ ПЛЪТ И КРЪВ!

А те се създават трудно… Много трудно. Много месене на човешкото тесто се иска за да добие все повечето качества, които се изискват от всеки един на борда на всеки кораб. От първия до последния на борда! А гладът за истински компетентни моряци се чувства по целия свят. Глад за морски кадри. Голям глад!

Кораби има колкото щеш! А моряци няма!

Просто няма!

И Сами Офер решил – 20 % от корабите, оперирани от Зодиак да минат под британски флаг! Да върнат част от блясъка на един от най-красивите камъни в британската корона!

Да спасят потъващите моряци - както и морски училища, колежи, университети и академии.

Да върнат светлината в падащия над тях мрак!

Мъдро решение. Стратегически мъдро! Много мъдро!

И достойно. На Гражданин на Обединеното Кралство!

Оценено по достойнство и от самата Кралица! Която на 10.11. 2008 г. го докосва със сабята си по рамото и обявява за

„ An Honorary Knight Commander of the Order of the British Empire (KBE) in recognition of his involvement with maritime heritage in the United Kingdom“. (за специални заслуги за запазване на морското наследство и традиции)

Но преминаването под британски флаг на част от корабите пораждаше и някои трудности.

Най вече за офицерите (на мостика и в машината). 4 месеца трябваше да работят под наше ръководство над проектите си. Стажантите трябваше да

Борислав Г.Арнаудов

усвояват и много практически навици и умения. Практическа школа. Теорията им я обясняваха на брега.

Същото се отнасяше и за стажантките. Там уменията трябваше да се усвояват по-внимателно. Смели момичета бяха. Имаше от всичко по доста. Авантюрист по душа трябва да си в нашата професия. И да не те плаши неизвестното. От всичко трябва да опиташ лично и да се увериш че можеш и ще се справиш. Забавно си беше с тях. Много забавно. Това младо поколение се оказа доста подготвено. За живота на море. На борда! Под вещото общо ръководството на Капитана. Така е записано в ръководството им. Трябваше да се оправям и справям…

Но преди това…

Нищо не се дава даром. Дори на Капитана!

Вече казах няколко думи за прословутото английско законодателство. В морската му част има закони и правила от векове. Непроменени. Защото и днес звучат актуално и са приложими.

Та всички те са събрани в „Merchant Shipping Act“ (1995), който е в сила и до днес.

(И ние имаме такъв сборник от морски закони и правила наречен „Кодекс на Търговското Корабоплаване“ (КТК) (1971), многократно поправян, преправян и допълван - но няма нов!

Но да се върнем на английска вълна. Промяната на флага на част от корабите постави пред ръководството на „Зодиак“ един много сериозен въпрос – осигуряването на достатъчен брой Капитани в Компанията - с английски сертифкат за правоспособност. Защото според английското законодателство Капитанът на кораб под английски флаг трябва да притежават английски сертификат за правоспособност, издаден от MCA (Maritime & Coastguard Agency) или след полагане на изпит пред MCA – издаден на сертификат за припознаване на националния сертификат за компетентност.

И ТОВА СЕ ОТНАСЯ САМО ЗА ДЛЪЖНОСТТА КАПИТАН!

Борислав Г.Арнаудов

За всички останали автоматично се припознава националния сертификат за компетентност.

Което означаваше, че част от нас, Капитаните, трябваше да се явим и положим изпит пред изпитна комисия на MCA (в централата й в Саутхемптън) с цел издаването на горния сертификат.

Затова Компанията започна в спешен порядък този процес.

Попаднах в първата група. Компанията беше решила да подготви и да се явяваме по 10 човека от различни националности. Разбираемо за една Компания с мултинационални екипажи на борда.

Та, в началото на месец декември 2002 г., ми връчиха MSA – голяма, тежка и твърде дебела папка с английското морско законодателство.

Трябваше да се изчете и да се намерят отговорите на различни казуси, които като Капитани вече бяхме срещали, чували или можеше да си представим. Какви са английските правила и процедури по тях. Валидни за корабите под английски флаг в териториални води и в откритото море.

Сложих акцента върху инциденти, аварии и трудови злополуки. Все практически въпроси си задавах и търсих отговори…

Не беше лека задача. Срокът - къс. Очакванията - големи.

Но условията бяха поставени. Въпреки празничното време. Ходех навсякъде с тази папка. Изписаните бележки почнаха да надебеляват като самия Акт.

Имаше някои общи норми, подобни в нашия Кодекс, но те просто бяха привнесени от английския в нашия.

Лягах и ставах с този Акт. Почти забравих за другия …

Сънувах инциденти. Решавах казуси... насън.

А бе, луда работа. А бях вече на 50 години.

Косата ми съвсем се беше изправила. Дори настръхнала…

Трябваше да се справя. Да преплавам успешно Ламанша. Саутхемптън беше на брега на Ламаша…

Борислав Г. Арнаудов

Като човек си мисли за Саутхемптън – не може да не се сети, че RMS „Titanic“ отплавал именно от това пристанище на 10.04.1912 г. в първия си и последен (за съжаление) рейс. Тогава се отбелязваха 90 години от този трагичен факт в световното корабоплаване. Мислех си за айсбергите, които и аз можех да срещна по пътя си към изпита и как да избегна сблъсъка с тях.

Кофти работа. Студен сезон си беше зимата на 2002 г. От тези мисли още по- студено ми ставаше.

Не съм много суеверен. Но малко съм. Признавам си. Поради възрастта си все повече почвах да приличам на кап. Смит. (Капитанът на „Титаник“).

Така че след като отшумяха новогодишните празници и Йордановден /Богоявление (когато обикновено празнувам именния си ден) и стоплихме добре с високооктанова ракия и руйно вино изваденя от морето кръст - започнах да стягам куфара си.

Имам голям опит в подготовката на капитанския си куфар. Този път обаче бях по-внимателен с избора на регалиите. На вратовръзките отделих повече време.

Знаете, че поданиците на Кралицата са си малко сноби. Друго си е да носиш вратовръзка на престижен университет. Белег на класа беше. А все още сме класово разделени. Да не се заблуждаваме. А класата си е класа. Започва се с братствата в университета. После прераства в лобита по интереси. А интересите на класата са най-отгоре.

„По вратовръзката те посрещат“ е английският вариант на нашата поговорка „По външния вид те посрещат…“ Втората част на поговорката е същият…

В централния офис на фирмата в Лондон щяхме да прекараме по-голяма част от време си. А там строго се спазваше дрескодът. От понеделник до четвъртък – с костюм и вратовръзка. Само в петък – може със стилни дънки вместо панталони и блейзър. Но задължително с вратовръзка. Така си беше. Седял съм зад бюро там. Така че сложих в куфара една вратовръзка в

Борислав Г. Арнаудов

оксфордско синьо на тъмно райе. Тъй де. Университет с 1000 годишна история си беше. Най-старият. За часовете в офиса я избрах.

Виж, за изпита в централата на МСА си мислех като за едно високо стъпало. Но вече имах в себе си увереност, че ще успея да стъпя на него. Чувствах се и малко национално отговорен. Не бях чувал тогава за български Капитан с Английски сертификат за правоспособност. Малка Морска страна сме. Голяма по площ колкото окръг Хемпшир (където беше и Саутхемптън) и дори с по–къса брегова черта на този окръг. Само един от 48 те окръга в Обединеното Кралство.

Аз съм си момче с чест. Български Капитан. Често пъти единствен българин на борда. Но държах здраво руля и екипажа на моя кораб в ръцете си.

Така че предизвикателството беше пред мен поставено. То беше и прието. И изкарах от гардероба си една от любимите ми вратовръзки. Тази, с която се сдобих само срещу личната си карта и установяване в деловодството на Морско училище присъствие в списъка на успешно завършилите през 1976 г. (Априлски випуск). 140 годишна история. Трябваше да си част от тази история. Успешна част. Така че сама по себе си говореше за носещия тази вратовръзка. Независимо от цивилното облекло.

Горд съм с моето образование. Както и с Висшето Военно Морско Училище, което съм завършил. Основано в далечния 19 век. Непосредствено след Освобождението. Когато още българските начални и средни училища се броели на пръсти. А гимназиите били единици.

Емблемата на Морско училище и годината 1881 грееше на фона на синята вратовръзка с цялата си златна достолепност.

ГОРДО!

Изкарах в внимателно, леко я пригладих в ръка и още по-внимателно прибрах в куфара. Кадем си ми беше.

У англичаните съществува изразът „старата училищна вратовръзка“, с която са свикнали да свързват другото разпространено словосъчетание —

Борислав Г.Арнаудов

„мрежа от стари другари“. Корпоративните вратовръзки изпълняват в Британия същата роля, каквато в Япония отдавна играят родовите емблеми върху черните парадни кимона. Те са средство за социална класификация.

Маркират те от коя лига си. Чували сте за „Бръшляната лига“ навярно. Университетска лига. С най-старите университети…

Автоматично те припознават като един от малкото отбрано братство в голямата игра. Приема се, че си от сой и си качествен – щом си завършил такъв университет… И че имаш същата „мрежа от стари другари“ около себе си.

Казано накратко по нашенски: „Кажи ми кои са ти приятелите – и аз ще ти кажа колко струваш!“

Тъй де! Може да си нямаме Оксфорд и Кеймбридж, но пък си имахме Висшето Военно Морско Училище. Истинска ковачница на командни морски кадри, които и днес изпълняват дълга си по моретата. Като колегите англичани. Общи са морските ширини и дължини. Свободни за всички. Еднакви за всички.

Тук навярно спор нямаме.

Иначе обичам предизвикателствата. Предизвикателство си беше и този изпит за препотвърждаване на Капитанската правоспособност. Трябваше да докажа на изпитната комисия, че имам необходимите знания, опит и качества, за да командвам кораб под английски флаг (който се счита за английска територия), както и да прилагам законите на страната на флага на него. Нещо повече, при настъпването на инцидент, авария или трудова злополука – ще бъда разследван и отговарям за действията си (или бездействията си) пред MAIB (Maritime Agency Investigation Board) – отделът за разследване на морски инциденти, който се намираше в същата сграда. Даже в другото крило на етажа, където се провеждаше и изпита.

Та на 13.01. 2003 г. прелетях над Ламанша и кацнах на летище Гетуик в Лондон.

После – неспокоен сън в хотела срещу офиса на Тависток Скуеър.

Борислав Г. Арнаудов

На другата сутрин – обилна английска закуска. Обожавам тази английска закуска! Без бавене - с малкото си дипломатическо куфарче, пълно до горе със записки в ръка и 15 минути преди 9.00 часа („жаждата за работа“ прави винаги добро впечатление, бях вече в Правния отдел на Компанията.

Там ми показаха залата с голяма маса по средата, където по азбучен ред (с предварително подготвени табелки) трябваше да си намеря мястото. Името ми се мъдреше в предния край на масата. Пред всяко едно място имаше поставени фирмен бележник и химикал. Лесно ми беше да прочета и имената на другите 9 Капитани (с различни националности) - участници в групата.

До 9 часа всички си бяхме по местата. Капитаните сме точни хора.

Точно в 9 часа влезе шефа на Правния отдел.

И се почна…

Три дена тежко плаване по правните постулати на Акта за търговско корабоплаване (Англ.).

Много казуси и търсене на решения в тях. Правните специалисти в отдела се сменяха. Ние се потяхме посред зима. И често почесвахме побелелите или плешиви глави.

Избистряхме си хипотези, разсейвахме мъглата около казуси.

За 3 дни всеки един от нас почти си изписа бележника. (Дълго после именно този бележник носих със себе си по корабите). За всеки случай.

Слава Богу – не ми дотрябва.

После … настъпи денят на истината.

16.01.2003 г. (Четвъртък).

В 8.00 часа - на влака за Саутхемптън. 112 км. След 1 час и 15 мин. бяхме вече на Централната гара там. Чакаше ни микробус, който ни отвея директно в Централата на МСА.

До 10.00 ч. вече се бяхме регистрирали и закачили баджовете с имената си върху саката си. Кап…..

Борислав Г. Арнаудов

Началото на изпита беше определен за 10.30 ч. По 30 мин. бяха отделени за Капитан. Изпитната зала се намираше на втория етаж. Изчакахме малко.

Е, по първа буква от име – пак бях поканен първи да вляза на изпит в залата. Свикнал съм вече с това първо място…

Влязох. Срещу мен – полукръгла маса. Около нея – 5 достолепни мъже. Всичките явно над моята възраст … тогава. И с много златисти нашивки. Толкова много „злато“ на толкова малко място – не бях виждал…

Но едновременно с това цареше една спокойна атмосфера. Дали от меките тонове на дървото в залата или от лицата на изпитващите – не зная. Или от аромата на чай пред всеки един от тях… Но спокойствието се чувстваше.

Скоро и пред мен цъфнаха чаша гъст английски чай и бутилка минерална вода.

Не бързаха с въпросите си. Чакаха да се отпусна. Наблюдаваха ме. Отпуснах се и аз. Разкопчах копчето на сакото си.

Вратовръзката ми се видя с цялата си прелест. Сама по себе си говореше много. С тази златиста извезана емблема на Морско училище и тази далечна година.

1881!

Бях доволен от решението си да я сложа. Забелязах, че и изпитващите вперихa очи в нея.

Тогава председателстващият комисията Кап. Роджър Таунър (съгласно табелката пред него) се изкашля леко и ме погледна заинтересовано:

Капитан Арнаудов – какво означава тази година 1881 на вратовръзката ви ?!

Бях се подготвил за този въпрос. Бях си написал предварително домашното…

(Ей, не влизайте в час с ненаписано домашно!)

Борислав Г. Арнаудов

И спокойно и бавно започнах разказа си отдалече. От Освобождението на страната ни от турско робство през 1878 г. започнах. Как само 3 години след Освобождението ни се полагат основите на създаване на корабни кадри в Русе – на брега на р. Дунав. Виж за река Дунав знаеха… Интелигентни хора бяха.

Но от мен разбраха колко горд възпитаник съм на толкова стара Висша Морска Академия.

Оказа се че Капитан Р. Таунър е австралиец по рождение и е завършил най-старото в Австралия Морско училище, което се намира на остров Тасмания. Но то било основано малко по-късно – в 1890 г.! Други двама от комисията бяха завършили Морското училище в Плимут. Но и то се оказа създадено в самия край на 19 век. Другите двама не си признаха…

Ако едно Морско училище има над 100 годишна история като Алма Матер на морски кадри – то значи, че неговите възпитаници са търсени и успешни. А това и истински индикатор за самото училище и за нивото на подготовка в него.

Интуитивно усетих, че ме приеха като един от тях. Лигата на старите и утвърдени морски училища. Завършването на които е вече гаранция за успешна кариера. Виждах някакво уважение в очите им. Бях приет в тяхното братство.

ПО СИЛАТА НА СИНЯТА МИ ВРАТОВРЪЗКА СЪС ЗЛАТИСТИЯ ГЕРБ НА МОРСКО УЧИЛИЩЕ, ИЗВЕЗАН НА НЕЯ.

МОЕТО УЧИЛИЩЕ!

… Беше останало само време „да ме сблъскат“ и „да умре моряк на борда след падане в хамбара на кораба“.

Казусите вече ги бяхме обсъждали по рано през седмицата в Компанията.

Останаха много доволни от отговорите ми.

„Класата си е класа!“ – почти звучеше, макар и не изказано.

Борислав Г. Арнаудов

Пожелаха ми да вея гордо флага на Обединеното Кралство и да пазя повереният ми кораб и неговия екипаж.

Бях направил правилния избор. Както преди много години с избора си на професия, така и с избора на училището, което завърших с отличие.

Животът е повече логичен, стъпка по стъпка, отколкото зависещ на случайността и шанса. Шансът е успешен само в ръцете на този, който е подготвен за него. Да го ползва като инструмент за реализиране на целите си. На базата на знанието и опита които има. Двете винаги вървят ръка за ръка и не могат едното без другото. А за да влезе късметът при теб – трябва сам да отвориш своята врата за него.

„ДА СИ НАКЪСМЕТИШ КЪСМЕТА“ – често съветвам аз.

Помнете този съвет на Стария Капитан!

За да имате успех в живота!

Този разказ от началото до края е един разказ за успеха.

Синята вратовръзка бе само добре подбрания подходящ инструмент за постигане на целта. Безмълвен помощник. Говорещ без думи. Сам разказващ Моята история.

А този разказ е малка част от нея. Един пример за успешно постигане на желаната цел.

Знаете приятели, как радостта е част от щастието ни. Неделима част.

А още по-хубаво е, когато са предизвикани от успеха. Успехът, който краси човека!

Бъдете успешни!

Бъдете щастливи.

Желая ви и късмет!

Накъсметявайте си късмета!

Гордейте се с вратовръзките си!

Изборът е ваш!

Капитан Борислав АРНАУДОВ

Борислав Г.Арнаудов