

Протеици¹ по пътя на аргонавтите

Всички знаем историята на корабът „Арго“, построен от Арг, син на Арестор, под ръководството на богинята Атина. Тя дала къс от свещен дъб, растящ в гората на Зевсовия оракул в Додона, за да бъде вграден в кърмата на кораба. Десетовесленият кораб, наречен „Арго“, бил шедьовър за тогавашното корабостроене. Той бил лек и бърз, носел се като разпенен гребен на вълна по морето. Тези, които взели участие в похода, били наречени аргонавти (плаващи с „Арго“). Те били герои от цяла Елада, събрани за плаването, начело с Язон.



Карта на

легендарното плаване на Язон според Аполоний Родоски.² Допълнена с пътя на „Протео“.

След като извършил своите героични плавания, корабът бил изтеглен на брега в Йолк, на стапел³ и бавно започнал да „умира“. Първо загнили и се разсъхнали дъските на обшивката, после паднала основната мачта.

¹ Служещи на „Протео“

² <https://www.culturespace.bg/odisei-i-chno-more>

³ Стапел (от нидерландски: stapel) Съоръжение за вадене на корабите на бряг за ремонт и др. и/или спускането им на вода.

Гражданите на Йолк започнали да подменят дъски, вдигнали и нова мачта, след време само килът със свещения дъб останал автентичен, всичко друго било ново. Въпреки това, корабът бил в душите и сърцата на поколения елини с подвизите, които извършил на море и примера за преданост и устойчивост.

Понеже по-голяма част от маршрута на приеманият от Р. България спасителен кораб „Протео“ от италианските Военноморски сили, съвпадна с този на аргонавтите, си позволих да направя някакъв закачлив паралел и да потвърдя, че морските пътища и традиции са меродавни и днес. „Nihil sub sole novum“.⁴

2004 г., май, в Ла Специя сме. След преход от Варна под ръководството на капитан I ранг Кирил Михайлов, сега командващ на ВМС, сме застанали във военното пристанище на града, до гордостта на италианският флот, учебният ветроходен кораб „Америго Веспучи“.



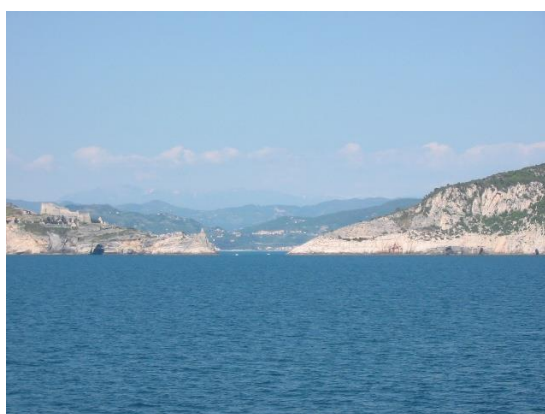
КСП 206 и

„AMERIGO VESPUCCI“, борд до борд в пристанище „Ла Специя“ 2004 г.

Пристанището се намира в една от гънките на горният, западен конч на „Ботуша“ в китен залив между Порто Венере и Лериче с изумрудено

⁴ Нищо ново под слънцето (Еклисиаст, 1:9-10).

кристални води, скалисти брегове окичени със зелени туфи от храсти и пинии⁵. Тук там по високите скали са кацнали средновековни каменни крепости, придаващи исторически колорит и достолепие на залива. Белокрили яхти от различен калибър се щурат, като разтревожени лястовици по синевата на залива. Лигурско море обгръща всичкото това великолепие със солената си и топлата средиземноморска ласка.



Заливът на Ла Специя

Не ме питайте как стигнахме до Ла Специя. Два екипажа, натоварени на един кораб (КСР⁶ 206 с командир капитан-лейтенант Ивайло Шопов, тогава), като допълним и експерти от различните по ранг щабовете, както и командването – красота (почти като сборният екипаж на „Арго“)! На моряка по принцип не му трябва много, трябва му койка и салет (каюткомпания), за да почива и се храни между вахтите. Само, че и това беше кът. Шалтета⁷ бяха поставени във всички възможни и невъзможни

⁵ Средиземноморски бор.

⁶ Кораб станция за размагнитване.

⁷ Лек дюшек

ниши по кораба, за да има място за отход. Храненето - на 3 смени. За галюните⁸ и баните – мълча. С една дума – наша си, военноморска мизерийка, да не казвам ОХРА-джийска. Спасителният кораб, който щяхме да приемем, бе предвидено да влезе в редиците на спомагателния дивизион – ОХРА. Ние, повечето от старата охладжйиска гвардия, научени на несгоди и нямаване, не си и помисляхме да мрънкаме, но имаше и мрънкачи от младежта. Чакахме с нетърпение да ни „преселят» на кораба, който усвоявахме – „Протео” (бивш италиански спасителен кораб А 5310 „Протео”). Там, макар и да беше старо коритото, имаше повече простор. Корабът е бил построен в Анкона през 1943 г., в Триест, и потопен 1944 г. от германците, за да не попадне в ръцете на Съюзниците. 1945 г. година е изваден, предоставен на Югославия, като репарация а през 1949 г. отново е върнат на Италия. През 1950 г. след основен ремонт, модернизация и преоборудване в Анкона е превърнат в спасителен кораб и за втори път е спуснат на вода през 1951 г. В италианския флот плава под името „Протео” (старо „Персео”) с бордови номер А 5310. Има водоизместване – 2048 т;

– дължина- 75,7 м;

– широчина – 11,7 м;

– газене – 5 м,⁹

Два основни дизелови двигателя „Фиат” по 2400 к. с., максимална скорост 16 възла. Главното при него бе водолазното оборудване. Разполага с водолазен звънец¹⁰ „McCANN” за спасяване на хора от подводница с работната дълбочина – до 120 м, водолазен звънец SDC, двуотсечна барокамера, симулатор „Подводница”. Барокамерният комплекс е произведен през 2000 г., има четири дизел-генератора, противопожарни станции, радиолокационни станции и GPS. Водоопреснителната установка

⁸ Корабен жаргон, тоалетна.

⁹ https://navy.mod.bg/?page_id=52

¹⁰ Желязна камера във формата на камбана или голям сандък, в която се задържа въздух, позволяващ на водолаза да диша и работи под вода.

с производителност 12 кубически метра в денонощие дава възможност да бъде увеличена автономността на плаване на кораба. Има видеовръзка с работещите под водата водолази и с намиращите се в барокамерата и във водолазния звънец. и др. Италианците го експлоатираха с екипаж малко над стотина човека. Ние го усвоявахме в рамките на малко повече от две седмици, с екипаж наполовина от техния. Имаше желание и ентусиазъм у нашите хора. Италианските колеги помагаха радушно. Черпехме ги с бяло саламурено сирене, луканка, шопска салата и ... още нещо. Бяха впечатлени от българската храна и желанието ни да успеем с усвояването на кораба. За нас беше важно да докараме в България спасителния кораб. От него се очакваше да помага на аварийно потопени лодки в акваторията на Черно море и въобще да спасява човешки животи на море. След извеждането от строя на турския спасител „Курталан“, нашият щеше да поеме щафетата по спасяване на аварийно потопени и подпомагане на други подводни и спасителни дейности по южното крило на Алианса¹¹. Българският военен флот (сега сили, каквото и да значи) все още имаше една действаща лодка, подводна, разбира се.



Гостуват ни италиански колеги, автора в дясно. На пица с италианските колеги. Авторът е пети от ляво на дясно.

Механици, водолази, палубна команда и команден състав – всички се готвеха трескаво за плаването до дома. Типично по охридски, рамо до рамо, офицери, офицерски кандидати, старшини, моряци и цивилни

¹¹ НАТО

служители, изучавахме различните системи на кораба, конструкцията му, машините и механизмите, особенностите при борба за живучест и всичко това в спешен порядък – малко повече от две седмици. Колкото и нескромно да звучи, беше си геройство. Кораби се усвояват с месеци и дори години, а ние за петнайсеттина дена.



Работни моменти от приемането на „Протео» (все още под италиански флаг)

Тук не мога да не отбележа старанието на преводачите, а те бяха само двама млади офицери. Английският ни език, с който успешно си развалихме руския, все още не беше на ниво. Италианският сдътъчен екипаж също не блестеше с познания на английски, освен командният състав разбира се, но ние работехме на всички нива. Трябваше максимално да изстискаме познанието им за кораба. На моменти, дори досаждахме, тъй

като италианците не са от нациите, които си дават много зор. Опора ни беше и ст. лейт. Даниел Тодоров (сега капитан I ранг). Той беше преминал водолазната си подготовка в Италианския флот и говореше приличен италиански език. Италианското командване гледаше на него с добро око, заради професионализма и отдадеността, с която усвояваше водолазното дело. В нашият флот водолази обикновено ставаха офицерите механици, но той показа, че навигаторите не са „гейши“¹² (каквото им беше прозвището във Военноморското училище), а добре подготвени командири (мениджъри) и експерти в различните нюанси на военноморската служба. Тъй като водолазната част беше основна за специализацията на кораба, не мога да не отбележа огромния принос на този офицер по приемането на специализираното оборудване и въобще техниката на кораба. Италианските колеги му дадоха и много допълнителни „бонуси“ по оборудването. Проверката за това, как сме се справили щеше да е връщането в база Варна. Трябваше да преплаваме седем морета, почти като аргонавтите, но в нашия „Протео“¹³, освен името, и духа на охраджите, нямаше вградено нищо божествено. Трябваше да се надяваме на благосклонността на морските богове, нашата воля, професионализъм и вечното моряшко желание – да се приберем успешно у дома.

В навечерието преди да отплаваме, верни на принципа на Флота – „Когато, каквото и където да започне във Флота, завършва с банкет“, бе даден коктейл на борда на КСР 206.

¹² Прякор на навигаторите в ВВМУ

¹³ Протей, син на Посейдон.



Българи и италианци на коктейл на борда на КСР 206.

Италианските колеги (с някои от тях вече бяхме приятели), бяха впечатлени от това, че българският моряк може да работи и се учи яко, но и знае как да празнува. След „Руфинка болна легнала“, изпълнена от адмирал Манушев, техните офицери бяха във възторг и от звученето на песента, и от това, че се изпълнява от висш офицер.

Макар, че като се размислих, независимо от ранга на човек във Флота, а май и в „цивилизацията“¹⁴ не е лошо да си добър артист... Някой беше казал, че животът всъщност е един спектакъл.... Следваха още песни и хора. Италианците пробваха да играят добружански ръченик. Стресът от предните дни, като че ли поспадна, до търпими нива. Може би това беше и идеята на адмирала и на капитан I ранг Бранимир Тодоров (тогава в инспектората на БА в София), които бяха долетели от България, за да помогнат организационно с каквото могат при усвояването на кораба.

Впрочем „Протео“, също беше своего рода артист. Беше участвал в напрегнатия военен екшън „Подводница U-571“, режисиран от Джонатан Мостоу, в който главните роли са поверени на Матю Макконъхи, Бил

¹⁴ Цивилния живот

Пакстън, Харви Кайтел и др., изпълнявайки ролята на нацистки разрушител. Част от екипажа му, преоблечени като нацисти, са имали второстепенни роли във филма.



„Протео“ маскиран като немски разрушител „Z-49“ (архив на ОХРА)

Церемонията по сдаването и приемането на кораба, няма да описвам подробно. Тя е повод и материал за цял един отделен разказ. Беше компромисна компилация между ритуалите по приемане/сдаване на кораб на Р. Италия и Р. България. Вдигнахме флага и националното знаме на флагщока и гафела на „Протео“. За да бъде точен, отплавахме без име, само с бордови номер 224. На церемонията назначение получи и първият му български командир старши лейтенант Милен Манолов (тогава, сега капитан I ранг).

В последствие във Варна корабът по решение на командването на ВМС, със специална церемония отново прие името „Протео“.



Кръстница на кораба стана 2-жа Галина Гуцанова (архив на ОХРА)

На другия ден след церемонията се снемме от вързала. Отбуксираха ни от пристанището. Ла Специя ни остана по кърмата. Насочихме се към Месинския проток. На борда имаше и италиански колеги, които щяха да ни съпроводят, но само до там.



Напускаме

пристанището на „Ла Специя“.

Лигурско море ни изпрати неусетно и спокойно, навлизахме в ритъма на вахтите. Аз бях в командирската - на младият командир, приел предизвикателството да доплава безаварийно до порт Варна – старши лейтенант Милен Манолов.

Тиренско море. Плавахме в крайбрежния фарватер. Застъпвайки на вахта, със сутрешното димящо кафе в ръка и премрежени от просъницата

очи, при спокойно море с лека димка¹⁵, изведнъж се ококорих. Между излизашите на риболов италиански лодки играеха марлини¹⁶. Беше едно от тези представления, които човек запомня завинаги. Грациозните, изшилени в дължина силуети на рибите с кобалтово сини гърбове, изкачаха от морето оставяйки бисерна феерия от пречупващи лъчите на изгряващото слънце капки солена вода около себе си. Големите гръбни перки царствено пореха утринния солен дъх на морето, преди да се врежат в тъмносините му талази. Беше невероятно! В далечината италианският бряг едва белееше с мистичността на средиземноморската си белокаменна архитектура, за да ни подсказва, че не сънуваме.



На вахта с командира на „Протео“ (в средата). Авторът в дясно.

Подхождахме към Сцила и Харибда¹⁷, както древните елини и аргонавтите са нарекли Месинския пролив.

Очаквахме преминаването през него с особен трепет, не поради страха от надвисналите над протока, надупчени като швейцарско сирене от тунели и

¹⁵ Мъгла от изпарението на морето.

¹⁶ Братовчед на рибата меч.

¹⁷ Произхождат от древногръцката митология, и символизируют опасността от две страни.

аутобани скали. Нито от воодовъртежите, образуващи се от срещата на Тиренско с Йонийско море в протока. За разлика от „Арго“, нашите кораби бяха големи, железни и с огнедишащи сърца - машините. И за да опровергая поговорката „Дървени кораби – железни моряци, железни кораби...“, искам да подчерта, че в лицето на механика на „Протео“ – старши лейтенант (тогава) Драгомир Иванов, имяхме един надежден Хефест¹⁸, който умело насочваше мощта на машините съгласно командите от мостика. Тревогата ни бе породена от това, че дублиращият италиански екипаж щеше да слезе в Месина, а ние продължавахме към негостоприемното Йонийско море и дома сами. Можехме да разчитаме на наученото от италианците и на натрупаният с годините опит.



Винаги

(почти), намръщеният Месински пролив.

Макар, че плавахме заедно с КСР- 206, предстоеше ни два дена да прекосяваме Йонийско море в най-широката му част. Няма нужда да се усмихват старите морски вълци. Да не виждаш бряг със седмици на сравнително нов и обезпечен с всякаква техника, оборудване и удобства кораб е едно. Друго е да си на нитово „корито“ от Втората световна война, веднъж лежало на дъното. Макар и климатизиран, кораба си беше с

¹⁸ В древногръцката митология е бог, покровител на огъня.

аскетски условия. Стилни дървени обшивки имаше само в офицерска и старшинска каюткомпани. Големият дървен щурвал се въртеше на ръка. Рулевиът Наско Станков от моята вахта, натрупа доста мускулна маса. Освен това, едно е да приемеш кораб за 15 дена, друго е да имаш месец, два за това. С всяка изминала вахта натрупвахме увереност. За разлика от бурното вълнение, което ни тормози през целия преход на идване, Йонийско море ни показва част от чара си. Кристално чиста вода, преливаща в разнообразни тюркоазени нюанси, закачливо пречупваща лъчите на Слънцето и проблясваща на места. Нямаше как да се насладим на известните с красотата си Йонийски острови (Лефкада, Меганиси, Итака, Закинтос и др.), защото те оставаха доста северно от курса ни. Бяхме се насочили към най южната част на Пелопонеския полуостров, за да навлезем в Егейско море, някъде между о. Китира и о. Крит.



Устремени към дома. Снимка направена от КСР 206 (архив на ОХРА)

Поради благоприятното време успяхме да изпълним качествено някои корабни разписания. Спуснахме и работната лодка на вода, за да проверим

дали сме готови да решаваме задачи с нея. Лодката беше дървена (махагон), ако не ме лъже паметта, велботен¹⁹ тип, така че допълваше ретро визията на кораба. По корпуса му всичко си беше автентично, щурвала, медните задрайки и карабини на фаловеите на мачтите, тежките врати, стила на интериора на вътрешните помещения – всичко. Бяхме като пренесени във времето на Втората световна война. В базата той щеше да е най-старият след гвардееца - базовият буксир „Хр. Ботев“. Зевзеците в дивизиона започнаха да го наричат закачливо „Музео“, заради добре съхранената от военните години визия.

Свикнах с „гласа“ на кораба. Всеки кораб си има песен, свой ритъм и такт. Това е съчетание от шумове породени от вибрациите на моторите и гребния вал, от жуженето на радарите, шума на разцепваните от форщевена водни талази, писъка на вятъра във вантите и спорадичните трясъци при затваряне на тежките врати на водонепроницаемите прегради. При най-малката промяна на тази монотонна какофония, сетивата на моряка се изострят и той търси причината за промяната. Някой твърдят, че всичко се променя.

„Panta rhei, panta chorei”²⁰, е писал Хераклит преди повече от две хиляди и петстотин години и до днес е меродавно. Но на мен ми се струва, че на Времето и Морето им трябват скали, солидни скали. Те ще ги мачат и рушат, но скалите ще са там, стоически понасяйки ударите и пазейки много стари ценности и послания... Да и те ще се променят, но много бавно, за да наследи някой паметта им и стъпил на нея да продължава напред.

Бяхме навлезли във водите на гръцкия архипелаг. Трудно би могло да се опише великолепието на палитрата на средиземноморското синьо. То струеше от всякъде, на фона на сивозелените гръцки острови, сгушили в

¹⁹ С остър нос и кърма.

²⁰ Всичко тече, всичко се променя.

пазвите на долините си китни бели селца, синьокуполни параклиси и самотни манастири.



Част от архипелага, сниман от борда на 224. (архив ОХРА)

Тук имяхме интересен момент. Облетя ни хеликоптер на гръцката брегова охрана. В радиообмена ни попитаха какъв кораб сме, какъв товар носим и каква е нашата крайна цел. Надлежно отговорихме, че сме български кораб от състава на Военноморските сили държащ курс към Варна. Бяхме парирани с аргумент, че силуетът на кораба отговаря на характеристиките на италиански военен кораб. А, върви обяснявай на „балкански английски“ (говорен от двете страни), че нямаш сестра. Разбрахме се след двайсеттина минути, явно проверяваха подадената информация от нас, чак тогава отлетяха.

Наближавахме Хелеспонта²¹, пролив между Европа и Азия сега наричан Дарданели по името на тракийския цар Дардан, владеещ Фригия и баща на Ил, основателя на Троя (Илион). През новата история на света тук се е състояла Дарданелската операция, битка при Галиполи или битка при Чанаккале, при която Антантата прави десант на полуостров Галиполи, но е удържана от османските войски 8 месеца. Преди да се сключи примирие,

²¹ Според древногръцката митология там паднала Хела, докато минавала пролива на гърба на летящ златорун овен, дар от Хермес, заедно с брат си Фрикс, бягайки от мащехата им Ино. Оттогава проливът се нарича Хелеспонт – морето на Хела.

падат много жертви и от двете страни. В тяхна чест е издигнат внушителен мемориален паметник, виден от море и станал емблема на пролива.



Галиполи. (архив ОХРА)

След навлизането в Мраморно море се готвехме за трафика в Босфора или Симплегадите (Симплегадски скали²²). Според легендата богинята Атина посъветвала аргонавтите да пуснат бял гълъб да прелети през блъскащите се скали, ако прелети - ще могат да преминат и те. Гълъбът прелетял успешно, оставяйки само две пера от опашката си в скалите.

Нашите гълъби бяха грамите, изпращани до командването на ВМС, за организиране преминаването ни през натоварения трафик на пролива. Така в подготовка неусетно семплите брегове на Мраморно море, осеяни с градчета и ваканционни селища се замениха от високите скалисти брегове на Босфора. Брегове, които категорично контрастираха с тези на Италия и Гърция. Тук очите не можеха да погълнат многообразието на цветовете и архитектурни стилове. От тракийски и римски градежи, през тежката пищност и красота на вили и имения в модерен стил, шемета на бетона и стъклото на високото строителство до великолепието на султанските дворци, минаретата на джамиите, както и тежко сведените гърбове на мостовете (тогава беше един).

²² Συμπληγάδες, Symplēgádes) в древногръцката митология са двойка скали в Босфора, които се блъскали една в друга и между тях никой не можел да премине.



Босфора.

Заплеснати по красотите на колорита около нас, но не спирайки да следим трафика на хидробусите, които щъкаха безразборно пред нас и около нас, сякаш не возеха хора, чухме сигналчика да вика.

- КСР-а вдигна на реята флагове „Не мога да се управлявам“ и на носа - котвения шар“.

КСР 206 беше водещ кораб при влизането в проливите. Започна трескав радиообмен между нас и тях. Междувременно към тях подходи турски граничен катер. Ние си следвахме курса, нямахме право да спираме в пролива, за да не пречим на трафика. Всички изпитвахме тежест под „лъжичката“, но не можехме да помогнем с нищо, освен да държим връзка с тях и да ги изчакаме в Черно море. Нашето море, наричано още от древни времена „негостоприемно море“ (Понтос Аксинос), поради променливият му нрав и силата на щормовете му, потопили не един кораб. След това за да бъде умиловено за кратък период е преименувано на „гостоприемно“ (Евксински Понт) от колонизаторите на бреговете му. Съвременното звучене на името му идва от Източната Римска империя - Mare Negro, което буквално означава „Черно море“. За него Анаксимандър ще каже преди две хиляди и петстотин години, слизайки на един от бреговете му и целувайки земята: „Има три вида хора: живи, мъртви и такива, които плават по море.“

Слава Богу, екипажът на КСР-а отстрани повредата в рулевата машина и продължи пътя си към родните брегове. Оставаше още малко. Заваля прохладен летен дъжд. Появи се дъга. Ние българските моряци

обичаме „нашето“ море, такова каквото е. Обичаме го силно и сърдечно, както може да обича моряк. То, ту ни гали с ласкави вълнички, ту се сърди грозно с рева на щормовете си, но винаги ни отвежда до родният бряг. Там където ни очакваше красивата, белочела Варна, домът и близките хора. Уютът на семейството, който уви се изчерпва на третия ден от пристигането и ни притискат, отлаганите за времето на отсъствието ни „мъжки работи“.

„Протео“ и сега служи в редовете на ВМС, обгрижван, надграждан от българските военни моряци. Решава с професионализъм и натрупана във времето вещина у екипажа си, поставените му задачи. За нас ветераните от запаса (още не сме в опълчението), докарали го от Р. Италия, той буди особен трепет, при празничните събирания на 18 ДКСН - ОХРА. Успех във всички плавания и завръщания, Протейци!



За автора: Георги Тодоров Иванов е роден през 1968 г. в Русе. Служил е във Военноморска база Бургас от 1988 до 1991 г. и във Военноморска база Варна от 1991 до 2011 г. Работи в Община Варна, като началник на отдел. Специалист е по МО и „Корабоводене“, бакалавър - „Защита на националната сигурност“, магистър - „Мениджмънт“.