

Гибелта на танкера „Ерма”

Ще започна разказа си за една случка на море с мъдрата английска поговорка: **Storm at Sea - never mind, fire on board - never being!**

В импровизирания превод поговорката ни уверява, че Моряк не се плаши от БУРЯ в морето, но от ПОЖАР ... дословният превод – Никога да не се случва. Не дай, Бог! Пожар на борда е не по-малко фатален от цунами зад борда. Но заглавието на книгата ми е категорично, че „На море всичко се случва”. Ето какво се случи.

В зората на своя градски празник 27 юли – денят на Освобождението на града от османското робство, Варна се къпеше в ласкавите слънчеви лъчи. На този ден, през 1878 г., първенците на Варна посрещат с хляб и сол, с цветя и сълзи на очи руските полкове на генерал Столипин, а учителят Димитър Станчев произнася вълнуващото си слово към братята освободители. Мигове преди това генералът е произнесъл своята заповед на Фазлъ паша : „... убирайся из Варны!”

В навечерието на своето столетие от слънчевото си битие, Варна е разтресена от залпове не на военни салюти, а от злоещите експлозии във варненското пристанище на избухналия пожар на танкера „Ерма”.

На 23 юни 1977 г. българският 171-метров танкер „Ерма” е застанал на мазутния кей на база „Петрол” в началото на канала „море – езеро” и разтоварва 17 271 тона суров нефт. Дежурната вахта зорко следи операциите по разтоварването на горивото в бреговите цистерни на „Петрол”, когато в 17.35 часа силен взрив разтърсва висинето и злоещо ехо прелетява над кроталия град. Кълба от дим и огън се издигат в небесата и закриват сиянието на залязващото слънце над Галата. В този злоещ мрак ще се опитам да хвърля някаква светлина в мазутните облаци на взрива за един трагичен момент, който можеше да коства „живота” на град Варна. Случка, която отново доказва вечния двубой между моряк и стихия по морета и океани.

Танкерът „Ерма” е построен през 1964 г. в Гьотеборг – Швеция, с товароподемност от 19 380 тона. Става собственост на корабоплавателна дирекция „Балкантранс” при ДСП „Булет” – София, а през 1967 г. – на Паракорство „Български танкерен флот” – Бургас. Получава името си „Ерма” на 22 януари 1970 г.

Във фаталния момент, предизвикал взрив на кораба, спомагателен генератор в машинно отделение увеличава безконтролно оборотите си, повишава електрическото напрежение, което предизвиква искра, взрив и пожар в машинно отделение. Не сработва устройството за контрол на оборотите на генератора, кабелите не издържат, а предизвикателно искрене взривява въздушната газова смес над допустимите норми. Горят масла и горива от работните танкове и санинните отпадъци на кораба. За миг кърмовата надстройка на кораба се превръща в горяща клада, но хората като по чудо оцеляват.

Сега вече можем да споменем, че евентуален взрив на кораба би предизвикал колосални щети на домове и постройки в града и на

неподозиращите опасността хора. Верижната реакция на огъня би възпламенил огромните цистерни на „Петрол”, близкостоящите танкери и кораби, дислоцирания в непосредствена близост военен флот и като могъща атомна бомба да помете всичко, което се изпречи в праволинейната ѝ стихия.

След взрива част от екипажа напуска кораба. Животът на всички е мил, но старши помощник капитанът на кораба Христо Иванов с двама мотористи мълниеносно затварят крановете на тръбопровода, по който нефтът се изтича по магистралата, изолират товарните танкове, освобождават котвените вериги за евентуално отвеждане на кораба в открито море. Това са най-важните и рисковани действия, които могат да предизвикат непредполагаема катастрофа. Дватама вахтени мотористи в машинното отделение са изтлели за секунда. (Да сведем глави пред паметта на Никола Христов и Александър Бонев!)

Взривът предизвиква тотална разруха, унищожени са пожарните и отводнителни помпи и съоръжения, електрозахранване, вентилационната система за проветряване на въздуха в машинно отделение и поради невъзможност да провеждат противопожарна дейност вахтеният екипаж напуска кораба. В приспускащия се мрак само огнените езици на ужаса осветяват самоотвержените опити на пристигналите огнеборци на кея да действат в барутната и жарка атмосфера. Корабът се превръща в клада горящ и трептящ метал, в заредена мощна бомба с неизвестен час на задействане. Над Варна надвисва изключително сериозна опасност, а безгрижните граждани и курортисти се вслушват в „салютите” на висинето. През това време във Варна се провежда Международен фестивал на червенокръстки филми, с най-добрите филми за спасяване на човешки живот. Ирония на съдбата ли е, но и дори като съвпадение събитието е пагубно опасно за хората.

Дежурният в пилотска станция капитан Русев задейства веднага Плана и Структурата за борба със стихийни и природни бедствия и в много кратък срок членовете на „оперативния щаб” се събират в командния пункт – кулата на „Пилотска станция” в пристанището. В 18.00 часа и аз, в качеството си на секретар на Председателя на щаба на чрезвичайната комисия генерал Велико Станков, бях на кулата неотлъчно, останал там до благоприятния завършек на спасителната операция. На кулата генералният директорът на Стопанско обединение „Воден транспорт” капитан Николай Йовчев и директора на Параходство „Български морски флот” капитан Димитър Михайлов издават своите разпореждания за действия и своевременна евакуация на корабите, намиращи се в пристанището за отплаване в открити води. За кратко време седем кораба и два танкера отплават в открито море, а капитанът на единствения кораб, останал в пристанището – Златан Боянов, обявява пожарна тревога на борда. Командният пункт на кулата се превръща в ръководител, но и в свидетел на обстановката, която като на длан е пред погледа на присъстващите. Аз бих повторил думата „свидетел”, защото всичко по-нататък е в

себеотрицанието и мъжеството на спасителите. Над тях тежи отговорността за спасителните операции, но и рисковете за собствената им сигурност. В това отношение и кулата е идеална цел при евентуален взрив на кораба. Но кой ти мисли за угрозата.

И днес пред мен е епичната картина на горящия и гърмящ кораб. Обливат с тонове вода бордовете и палубата на горящата част от кораба. Почувства се суматоха и самоинициативи в първите мигове на аварията. Първи кораб и неотлъчно в гасенето се включва базовият буксир на ВМС „Юпитер”, със старши офицер на борда капитан I ранг Енчо Енев – командир на 18-ти дивизион във Военноморска база Варна, който изпраща на борда на горящия танкер старши лейтенант Иван Генов Иванов с двама моряци на оглед. Те се връщат на „Юпитер” и му докладват тревожната обстановка. След това ст. лейтенант Генов се включва активно в гасенето на пожара. Ден след потушаването му той участва в изваждането на двамата загинали мотористи.

Скоро в операцията се включват всички влекачи, влекачите „Икар”, „Меркурий”, „Оберон”, „Уран”, „Сатурн”, „Европа”, които освен гасене охлаждадат палубата и корпуса на танкера с оглед да не се допусне покачване на температурата в товарните танкове над допустимите граници.

Началникът на Държавна инспекция по корабоплаване – капитан Н. Говедаров и директорът на Дирекцията за почистване морето от замърсяване капитан Петър Калчев мълниееносно поставят боновите заграждения за предпазване пътя от евентуални разливи и огън.

Един след друг мощни взривове на нефтени и кондензирани водни пари изригват като вулкан от кораба. Опасността взривовете да предизвикат детонация на образувалите се газове в полуразтоварените танкове е фатална. Вечерният бриз едва успява да отнесе мрачния облак към брега на Аспарухово, когато нов, не по-малко зловещ тътен оглася рейда и хоризонтът отново се скрива от погледа. Ситуацията става все по-непредсказуема, а угрозата от фатален взрив ежеминутно расте. Решението да се изведе корабът в открито море не може да се осъществи поради това, че когато старши помощникът я е освободил от верижния сандък, тя не е изтекла. И опитът на спасителите да отрежат котвената верига се оказват неефективни, а от погълнатата вода от спасителните кораби, танкерът вече е заседнал на дъното. Остава единствената възможност за спасение на кораба и на града – да се потуши пожарът на място.

Но кеят е специализиран само за течни товари върху молова стена, достъпът до която е невъзможен от пожарни коли. Усилията на бреговите огнеборци да потушат пожара са без никакъв ефект.

Атмосферата на кулата е тревожна. Стихията не може да бъде овладяна, а взрив след взрив раздират небосвода. Въпреки че помпите на влекачите и бреговите огнеборци обливат туловището на танкера, реален резултат не се постига. Десетки пожарни коли от Варна и окръга са наводнили пристанището, но бездействат далече от горящия кораб.

Около 20.00 часа страхотен взрив разкъсва палубата над машинното

отделение. Кървавочервен огнен език се извисява над кораба. Взривният блясък поглъща светлината на залязващото слънце. След миг железни отломки се разхвърчават на палубата и зад борд. Огънят се прехвърля на кърмата на кораба и се превръща в огромна пламтяща клада. Черни кълба лютив дим надвисват над залива. Чувството за самосъхранение предизвиква известна суматоха сред пожарните кораби около барутния танк и те се оттеглят на безопасно разстояние. Думата безопасно не съответства на угрозата – при евентуален взрив всички са неминуема жертва. Страхът постепенно е преодолян и влекачите, макар и плахо, отново се завръщат край горящия факел.

Добрата морска практика изисква в такива моменти капитанът на кораба Ханчев и главният механик да предприемат спасителни мерки. Капитанът е извикан от дома му, но безпомощно крачи между щаба и кея. Твърде голям е стресът, за да предприеме мерки. И орисията на главния механик... не е за завиждане. Преди години той като главен механик на танкера „Лом” е бил жертва на подобна угроза. При сблъсък с друг кораб в морето пред Одеса, корабът му е обхванат от пламъци. Сега напрежението е акумулирано от първата авария и когато се качва на палубата на „Ерма”, механикът припада.

Не давам оценка за действията на оперативния щаб. Там цари надежда, че положението ще се овладее от предприетите мерки, но аз също бих споменал за суматоха и на кулата. Не бе ясна причината за продължаващите експлозии, които на фона на залязлото слънце за миг очертават контурите на кораба.

Лесно ми е да опиша сега злочестото събитие, трудно ми е да отразя всеобхватно и точно обстановката и действията на корабите, които непрекъснато обливат корпуса за да спрат яростта на огнената стихия. В действията на щаба се прокрадва мнението, че процесът е неуправляем. Опит в това отношение нашите огнеборци и спасители нямат. Това е първият сериозен случай на пожар на танкер в наше пристанище и действащите Инструкции в това отношение съществуват като документ. Намирацията се неотлъчно на кулата адмирал Фиданчев, е вдигнал по тревога Военноморските сили. Директорът на УПМКАП Андрей Премянов е повикал вече помощ от Одеса и е получил уверение, че пожарният кораб ПДС-1232 плава към Варна. Капитан Николай Йовчев е информирал и получил отговор, че румънският противопожарен кораб „NS-116” е с курс към Варна.

Стана дума за опита. Той проличава с решаващо значение, когато председателят на Областния съвет на Варна Страхил Христов разпорежда противопожарните коли да се натоварят на плаващите кранове „Гигант” и „Антей” и да доплават в ефективна близост до борда на горящия танкер. Председателят сигурно си е спомнил решителните мерки по ликвидирането на последствията от събарянето на стария Аспарухов мост във Варна с помощта на „Гигант”. От този момент нататък моят разказ за събитието е ознаменуван с мъжеството и героизма на няколко личности,

които с риск на живота си сломяват огнената сила на стихията. Не си спомням от кого, но прозвучава разпореждане в щаба „Никой да не се качва на „Ерма!“ Предаваме ли се?! Предоставяме ли на съдбата да злорадства по своя воля?! Не-е!

Плаващият кран „Гигант“, командван от капитан Тодор Бацов, залепя борд на борда на горящия танкер. Огнената стихия, за салют или от гняв, изтрещява гръмогласно, пробива кулата на крана и потрошава прозорците на мостика, в рубката на която мъжествено действа крановикът Стефан Стефанов.

След 23.30 часа експлозиите стават все по-мощни и по-мощни. Около това време от София долита началникът на Националната противопожарна служба генерал Дончев и в 23.30 часа, заедно с огнеборците ст. лейтенант Димитър Михайлов и ст. лейтенант Цанко Ганев се качват на борда на горящия кораб и насочват пеногенераторите към огнището на пожара. Подполковник Енев и трима старшини отказват да се качат с генерала на борда на кораба. Изненадан, генералът ги наругава и изгонва от пристанището.

По време на пожара, в Черно море се провежда традиционната ежегодна ветроходна регата с чуждестранно участие. Около 100 яхти са впрегнали в платната си попътните ветрове. Безопасността на регатата се осъществява от най-големия спасителен кораб на Аварийно-спасителния отдел на ДСО „Воден транспорт“ – „Нептун“. В момента на аварията корабът е някъде към бреговете на Несебър. Генералният директор на Пароходство Български морски флот разпорежда корабът да се върне веднага във Варна и да се включи в спасителната операция. На борда на кораба се намира и началникът на АСО (Аварийно спасителен отдел) капитан Никифор Герчев, който преценявайки как по-бързо ще се върне във Варна, застава с кораба на кея в Несебър и с лека кола се придвижва до Варна. Някъде около 02.15 часа, той се качва на плаващия кран и се отправя към горящия кораб. Шансовете за поврат в обстановката се увеличават. Капитан Герчев е морско лице с добра практика по спасителни операции на други кораби и може да направи компетентна оценка на обстановката. Генералът изисква от него информация за устройството на кораба, за да насочи усилията си към ядрото на пожара. Досега операциите, макар активни и полезни, са стихийни.

Капитан Герчев знае къде да намери генералния план на кораба и с помощта на механика на „Гигант“ Енчо Райков започват замервания за количествата гориво в танковете и техните температури. Ситуацията е тревожна. Някои танкове са нагreti до 62 градуса. Огледът се извършва под светлината на горящата кърмова част на кораба. Въпреки тъмата, двамата констатираат нещо изключително съществено – пукнатина на газоления танк, която като фърсунка подхранва пожара. Тя е на сравнително високо място и би могла да се запуши, но само от водолази, които да се гмурнат в газьола. Констатацията е докладвана на генерал Дончев, той я одобрява и предоставя на Герчев да информира Щаба за

отношение.

През това време огненият дявол на борда се развихря. В 03.05 часа най-мощният взрив оглася висинето и огън изригва от надстройката на кораба. Това е 91 залп на огнената стихия, който за щастие не покосява Герчев, Райков и другите огнеборци. Не искам да споменавам имена, но тогава от щаба се отправят възгласи по радиото: „Генерал Дончев, слезте от „Ерма”, има опасност за живота ви”. Отговорът не ме изненада, че генералът няма намерение да напуска кораба, но иска сандвичи да подкрепи уморените и огладнели хора на борда.

Пристигналият във Варна капитан на „Нептун” Дочо Дочев своевременно докладва, че е подготвил специални противопожарни костюми, водолазно съоръжение, аварийни потопяеми помпи и други средства, необходими за операцията. В готовност за спасителни операции е и катер „Водолаз I”, с две групи водолази.

Идеята за запушване на пробойната с водолази не се приема от всички. Рискът е огромен, отговорността също. Кой ще го поеме? Но и целта оправдава средствата. Капитан Герчев взема решение. Поради липса на доброволци, жребият определя двамата водолази Веселин Димов и Пламен Димов да се гмурнат в танка с гориво. Те успешно запушват цепнатините, подхранващи огнището на пожара с гориво. С изгрева на слънцето, изгрява и надеждата за победа над стихията.

Пожарът все повече губи своята пагубна мощ.

В такива моменти на облекчение моряците си припомнят грозните последици от пожари на кораби в световния океан. В далечната 1942 г. на борда на големия пътнически кораб „Лафайет” (бившия лайнер „Нормандия”) намиращ се на кея в Ню Йорк, избухва пожар. Специалисти считат, че пожарът възниква от искра, политици – че е диверсионен акт на немски агенти. Но пожарът е факт, който мълниееносно се разпространява и унищожавя всичко по пътя си. Огромният лайнер се превръща в огромна горяща клада и черни облаци надвисват над милионния град. Но корабът е на кея и десетки пожарни коли директно, непрекъснато го обливат.

Възниква опасност корабът да се преобърне от безразборното количество погълната вода. От кея проектантът на кораба инж. Юркевич предупреждава за угрозата, която скоро става реалност и корабът потъва. Малка част от него стърчи над водата, обхваната от непредаващата се огнена стихия. Цели 4 месеца отнема на спасителните да извадят кораба, нарушил графика на цялото пристанище. Споменавам само сумата за постройката на лайнера, която възлиза на над 95 милиона долара тогавашни пари. А моралните щети не подлежат на оценка.

Подобна е и съдбата на друг голям кораб известен, в морската история. Става дума за лайнера „Жорж Филиепар”, един от най-красивите, комфортни и луксозни лайнери в света, собственост на френската компания „Месажери Маритим”. През далечната 1932 г. в открито море, на път за Марсилия, възниква пожар на борда и корабът скоро се превръща в горящ факел. Всичко става толкова бързо, че радистът на кораба няма

възможност за подаде сигнал за спасение. Сигналят за пожара е подаден от брегова станция. Пасажерите са в паника. Спасителни лодки не достигат. Съветският танкер „Советская нефт” се отправя към горящия кораб и със свои лодки успява да спаси около 450 полуголи пасажери и моряци. Корабът гори още три дни, след което потъва, отнасяйки със себе си около 90 души.

Хиляди моряци по морета и океани са ставали жертва на огнената стихия. Дори си задават въпроса коя хала е по-коварна на море – бурята или огънят. За мен и запалена клечка кибрит е угроза, а причина за пожар най-често е малката, невзрачна, коварна искра.

И в моята моряшка съдба нахалният мародер е показвал своята унищожителна мощ. По време на мое плаване някъде в Средния Дунав, в машинното отделение на кораб „Лом” горивен танк избухна в пламъци. Първата работа на вахтените на мостика бе извеждане на кораба от фарватера (талвега). От мостика, дори не забелязах светкавичните действия на екипажа по потушаване на пожара. Не може да става сравнение с пожарите на големите кораби, но стихията е еднакво коварна на море и на река. Дунав сякаш ни напомняше, че и на река всичко се случва.

По аналогия се връщам на пожара на борда на „Жорж Филиепар”. С българския красавец – лайнера „Варна” пътуваме за Канарските острови. Средиземно море е по-ласкаво от всеки друг път. Някъде във водите край Марсилия димоходът изригва в дим и пламъци. Горивен танк в машинно отделение предизвиква пожар, който хвърля в паника около 450 пасажери, които имаме на борда. За кратко време висинето е погълнато от черни, вонящи облаци. Капитан Бялко Толтуков обявява аврал на кораба. Командите задействат по предназначение, но не по-малка грижа е да се успокоят пасажерите. С личното си поведение сред тях екипажът насажда спокойствие по палубите. Мостикът на кораба се превръща в щаб, от който круиз-директорът информира постоянно пасажерите за ситуацията. Капитанът няколкократно обявява по радиоуредбата, че няма опасност за пасажерите, с гаранции, че при евентуална опасност животът им е гарантиран. Плавахме в близост до френските брегове и за минути време можехме да разчитаме на своя организация за евакуация и на външна помощ.

Пожарът е локализиран. Противопожарен инспектор на борда на кораба е бившият началник на Противопожарна служба във Варна запасния офицер Иван Иванов, за когото и сега заставам прав и козирувам за неописуемото мъжество и себеотрицание при потушаване огнището на пожара. Стихията е победена само с няколко леки натравяния на членове от машинна команда, но два от четирите парни котли са стопени като оловно човече. Хоризонтът се избистри и с малък ход корабът взе обратен курс към Генуа, за дебаркиране на пасажерите и провеждане на авариен ремонт. В героичната летопис на Родината с траурен флаг почитаме жертвите и гибелта на кораб „Мария Луиза”, на борда на който през 1943 г. в

пристанище Пирея избухва пожар. Експлозия на кораба застрашава столицата на Гърция от непредсказуема катастрофа. Капитанът на кораба Иван Томов осъзнава угрозата, надвиснала над града и хилядното население, извежда горящия кораб в открито море, където за миг вулканен взрив поглъща кораба и намиращите се на борда моряци.

И на Дунав огнената стихията е вземала свои жертви. От пожар на борда с два луксозни пътнически кораба, тип „Димитър Благоев“, „отплаваха в доменните пещи.

Не иронизирам никого, но сред моряците е известна пародията, когато след пожар в кухнята, един модерен супер танкер изгаря, защото екипажът напуска панически кораба още в първите минути. Самообладанието е решаващ фактор за успех при екстремни ситуации в открито море.

Лека му памет на известния български капитан Толю Апостолов, който в книгата си „Пожарът на танкера „Искър“ ни прави съпричастни на мъжеството и героизма на единния екипаж спасил от 26 000-тонния кораб от гибел в открито море. В студена февруарска буря сигналните уреди на мостика за пожар на борда зазвъняват. От отворените капаци на машинно отделение изригва плътен черен дим. Само три минути са необходими на екипажа да започне борба със огнената стихия. В танковете на кораба кротува 25 х. т. суров нефт. Запалил се е десният дизелов агрегат и огнените езици стремглаво се разпростират в машинно отделение.

Основните усилия са насочени към херметизацията на горящата площ, за да се спре достъпа на въздух. Със всички подръчни средства пожарът е блокиран в своето огнище. С аварийни помпи, дори с кофи вода от морето се обливат нагнетите метални прегради. Уверен в екипажа, капитанът отказва помощ от близките брегове на остров Кипър, от капитана на танкера „Огоста“ Иван Къосев, чийто кораб е в готовност за курс към сближение. С цената на леки обгаряния и натравяне от отровните газове за шест часа танкерът се отправя към бургаското пристанище. Ръководството на Български танкерен флот награждава членове от екипажа, а капитанът организира моряшка почерпка в ресторант „Бриз“. А морският бриз и сега ни нашепва за мъжеството на моряците от танкер „Искър“.

Неволно си припомних тези картина сега от кулата във варненското пристанище. Неслучайно си давах кураж, както другите членове на щаба, припомняйки си самообладанието и умелите действия на огнеборците. А пожарът все по-повече губеше своята мощ. От време на време напомняше за себе си, но това бе вопъл на поразения дявол. Взрив на целия кораб бе предотвратен. Безчетни жертви – предотвратени. Варна бе спасена.

Двубоят между човек и стихия бе спечелен от мъжеството и героизма на огнеборците.

24.05 часа бушува огнената стихия. Стотици взрива разкъсваха висинето и всяваха ужас сред спасителите. Повтарям с преклонение думата СПАСИТЕЛИ – огнеборци и моряци, които победиха огнената стихия.

Варненци, запомнете тази дата! Почетете паметта на двете жертви!

Отдайте заслуженото признание към всички, които предотвратиха

катастрофата и достойно изпълниха своя дълг. Малко са случаите в морската практика такива пожари да бъдат овладени и ликвидирани за толкова кратко време. Голяма част от участниците по потушаване на пожара вече не са сред нас, но тяхната жертвоготовност не бива да се забравя.

След успешната ликвидация на катастрофата с „Ерма”, са направени съответни изводи и препоръки. Всеки един от стотиците участници в потушаването на пожара от своя гледна точка отправя благодарност, а и критики, някои от които не са лишени от основание, но не всички са удостоени с медали и отличия. Дълбоко осъзнавам, че всеки според силите си, според уменията си, според компетентността си е превъзмогвал страха в името на делото. Но все пак, не от чувство за превъзходство в паметта ми изплуват имената на генерал Дончев, офицерите Цанко Ганев, Димитър Михайлов, Стефан Стефанов, капитан Никифор Герчев, капитан Тодор Бацов, кап. I ранг Енчо Енчев, Жоро Георгиев и др., които бяха в пряк контакт с огнената стихия. Не омаловажавам заслугите на другите. Много от тях заслужено получиха ордени и медали за проявен героизъм от правителството на Родината. Всичко друго е от лукаваго. Важен е резултатът.

Всяка година на 23 юни, по инициатива на Цанко Ганев и Български Морски Съюз оцелелите участници в пожара провеждат възпоминателни митинги. Тогавашният кмет на град Варна Кирил Йорданов ги приветства със благодарствен адрес, а на юбилейна годишнина лично присъства на многолюдното събрание в ресторанта на Морска гара. Там той обяви решението си за награждаване на изявилите се участници и на следващия ден, с официален ритуал в зала на Община Варна лично връчи „Почетен знак с лента” на Цанко Ганев, (вече удостоен и произведен в чин генерал-майор от Академията на Руската федерация по безопасност и отбрана, и представител на Академията във Варна) о.з. подполковник Димитър Михайлов, капитан Герчев и посмъртно на капитан Бацов. Достойните отличия са короновани с признанието на варненската общественост. Заслугите на генерал Дончев са оценени по достойнство. Той е човекът който направи прелом в погасяването на пожара. Той е човекът, който с личния си принос увлече десетките огнеборци и моряци. Той е олицетворение на храброст и героизъм, проявен в огнището на пожара. На него дължим най-много за успех на операцията, която в противен случай би се превърнала в катастрофа за град Варна.

По достойнство и инициатива на Български морски съюз и живите участници на пожара, кметът на Варна г-н Кирил Йорданов разпорежда построяването на мемориален паметен знак в чест на генерал Дончев. Кметът тържествено освети паметника в присъствието на висши офицери, живите участници и съпругата на покойния генерал.

Генерал-лейтенант Илия Дончев е човекът, който изгради стройната система на противопожарната охрана в България. От 1961 до 1987 г. той е инициатор за създаването на Научно-приложния институт по пожарна

безопасност и защита на населението. Той е и човекът, който осъществи цялостното техническо превъоръжаване на структурните звена на противопожарната охрана със съвременни, специални технически средства.

И днес, драги читатели, ако преминете през градинката до ДЗИ - Варна, поднесете цвете и преклонете глава пред паметта на генерала и храбреците. На 23 юни, 2016 г. в 11.00 часа очакваме и вас.

За евентуални пропуски в повествованието, моля да бъде извинен.

Важното е че Варна бе спасена.

Васил ДАЧЕВ