



Иван Томов има скромен произход. Роден през 1898 г. Антимово (Златен рог), обл. Видин, Княжество България. Записва през 1914 г. да учи във Военноморското училище във Варна, а след 3-ти курс е изпратен във Фленсбург, Германска империя да следва за корабен офицер.

В Германия го заварва избухването на Първата световна война и той е отзован обратно в България. През 1920 г. е произведен в чин мичман II ранг. Същата година сключва брак с Екатерина Михайлова – дъщеря на руски белоемигранти във Варна. Година по-късно семейството опитва да се установи във Виена, където се ражда дъщеря им Елена, след което щастливо събитие младото семейство се връща обратно в България.

Томов работи на варненското пристанище, а от 1931 г. е старши помощник в Българското търговско параходно дружество (БТПД). Първото му назначение е на кораба "Евдокия", след това – на корабите "Бургас" и "България". Последният кораб под негово управление е параходът "Княгиня Мария-Луиза" - първия български океански кораб.

// В края на април 1941 г. излиза правителствено разпореждане, според което БТПД предоставя корабите си "Бургас" и "Княгиня Мария-Луиза" на германската военнотранспортна служба "Зеетранспортцел". На 2 май корабът "Княгиня Мария-Луиза" отплава от Варна към Солун, където товари провизии. Седмица по-късно ги разтоварва в Пирея. Връща се в Солун за нови товари – боеприпаси и варели с

Иван Томов офицерът от видинското село Антимово спасява Пирея от разрушаване

Написано от ivailo

Петък, 23 Октомври 2015 02:13

бензин. На 28 май акостира отново в пристанището на Атина. След като започва разтоварването от местните докери на товара от кораба, се установява към 6:30 ч. на 30 май от дежурния моряк Васил Илиев, че гъст черен дим излиза от трюма на кораба. Екипажът е вдигнат по тревога в опит да загаси пожара с вода, но бензинът се разгаря още повече. Пожарът по всяка вероятност е умишлен и е резултат от диверсия. В борбата с огъня се включват всички гръцки пожарникари от Атина и Пирея, но не успяват да овладеят огнената стихия. Възниква непосредствена опасност пожарът да се прехвърли и на съседните кораби в порта на Пирея, а посредством тях да бъдат засегнати и пристанищните складове, пълни с взривоопасни материали. Възниква реална заплаха към онзи момент да се повтори трагедията от взрива в Халифакс.

В онзи решителен момент капитанът на кораба Томов взема единственото правилно решение и, жертвайки своя и живота на част от екипажа на кораба, спасява Пирея от разрушение, а нейните жители – от смърт. Капитанът разпорежда командният състав да остане на борда и да изведе кораба в открито море, а редовите моряци да го напуснат и да останат на сушата, за да се спасят. Иван Томов загива на 30 май 1941 г. в близост до Пирея, Кралство Гърция на 43 годишна възраст.

wikipedia.org



Навършват се 70 години от гибелта на българския параход “Княгиня Мария-Луиза” и част от неговия екипаж в гръцкото пристанище Пирея. На 30 май 1941 г. с цената на ...

собствения си живот шепа български моряци спасяват от унищожение един град с хилядолетна история. Нещо повече, и до днес в световната морска практика не съществува подобен аналог!

Колцина са останалите живи роднини на загиналите моряци? Сигурно е, че в православния храм „Свети Никола“ във Варна ще грейне някоя и друга свещица в памет на тези, които морето прие завинаги в своята прегръдка. Но какво знаем за седмината българи, помислили за всичко останало, но не и за собствения си живот. Следващите редове са опит да припомним, че България с основание може да се гордее със стореното от българските моряци на днешния ден преди седем десетилетия. След петгодишни изследвания и работа по този случай екип на Българската национална телевизия си е поставил амбициозна задача по заснемането на 60-минутен историко-документален филм с работно заглавие “Спасеният град”.

* * *

Втората Световна война заварва Българското търговско параходно дружество с един добър за времето парк от 9 кораба с общо водоизместване 30 хиляди тона. Това са по-малките и със среден тонаж параходи: “ЕВДОКИЯ”, “БЪЛГАРИЯ”, “ЦАР ФЕРДИНАД”, “БУРГАС”, “ВАРНА”, “ШИПКА”, “БАЛКАН”, както и по-големите: “РОДИНА” и “КНЯГИНЯ МАРИЯ-ЛУИЗА”.

Параходът “КНЯГИНЯ МАРИЯ-ЛУИЗА” е едно от последните попълнения в търговската ни флотилия. Закупен е от Франция под името „Феликс Фресине“ през 1933 г. С внушителните си за времето размери 107 метра, разстояние между бордовете 14 метра и общ тонаж 5 050 тона, корабът практически е имал неограничен район за плаване и е бил гордост за Българското параходно дружество.

България практически не участва с активни действия във Втората световна война и въпреки това с указ на тогавашното царско правителство от месец април 1941 г. всички български търговски кораби с над 500 бруто регистър тона са ВОЕНИЗИРАНИ, и поставени в разпореждане на германската военна marina. При конкретни договорни условия и изключителното присъствие на немски карго-офицери те са извършвали множество транспортни превози в Черно и Егейско море за снабдяване на германската армия. На 22 май 1941 г., натоварен с хранителни продукти, корабът “Княгиня Мария-Луиза” акостира в гръцкото пристанище Солун. Чисто съвпадение е, че по същото време в Солун се намира параходът “Бургас”. За по-малко от денонощие стоката е разтоварена, хамбарите са почистени. В очакване на следващите указания за плаване екипажите на двата кораба се готвят да отпразнуват 24 май – Денят на солунските равноапостоли Св. Св. Кирил и Методий...

Междувременно още на 24 май следобед от германското флотско групово командване “Юг” постъпва разпореждане: Кораб “Бургас” спешно да приеме специален товар и отплава към Пирея! Всъщност става дума за авиобомби и взриватели, патрони за голямокалибрена картечница, варели и тенекии с авиобензин за водосамолетите и бомбардировачите, охраняващи акваторията на пристанищата, заети от немските войски.

Командантът на “Бургас” Петър Абаджиев - човек със завиден стаж като капитан, познаващ добре особеностите на плаване и морските закони, твърдо отказва да приеме товара на борда на кораба. Товар, несъвместим за превоз по всички правила за транспортиране по море!

Следва натиск от страна на немското командване – авиобензинът и бомбите за хидросамолетната авиация са спешно необходими на германското Луфтвафе. Но капитанът е непреклонен и отстоява правото на човека, под чието пряко подчинение е целият екипаж и кораба. В мемоарната книга на Трёмол Иванов - по-късно директор на Параходство БМФ, откриваме интересен коментар по този случай: „След завръщането на кораб “Бургас” в България капитан Абаджиев е пенсиониран преждевременно...”

След категоричния отказ на капитан Абаджиев да приеме на борда на своя кораб опасния товар, тежката задача е възложена на екипажа на парахода „Княгиня Мария-Луиза”. Неговият командант Иван Костов Томов е от онези български капитани, които със своите качества и поведение са се превърнали в знакови фигури на родното морячество през 20 – 30 години на миналия век. Едва 16-годишен, младият Томов постъпва в Машинното училище при Флота на Негово Величество във Варна. Три години по-късно е удостоен да продължи образованието си в немското военноморското училище “Мюрвик” в гр. Фленсбург. През 1918 г., по време на Първата световна война, стажува на борда на немския линейен кораб “Фридрих дер Гросе” и придобива боен опит на война по море. За изключителни заслуги е произведен предсрочно в първо офицерско звание. Владее перфектно немски, френски, гръцки и руски език. Приел на борда си заповядания опасен товар, въпреки лошите метеорологични условия, за по-малко от денонощие параходът “Княгиня Мария-Луиза” приближава крайната си цел. Командантът на кораба капитан Иван Томов изпитва угризения и не може да си прости, че не е успял да отклони нареждането на немското командване с един курс да бдат превозени три различни и крайно несъвместими за превоз по море товара. В първите три хамбара са подредени сандъците с тежки самолетни бомби, взривателите за тях и голямокалибрени патрони. В четвърти, пети и шести хамбар са разпределени варели и 20-литрови тенекии с авиобензин.

На 28 май параходът бавно навлиза в пристанището на Пирея. Командантът посреща пилота на мостика на “Княгиня Мария-Луиза”. Мястото за заставане е определено с десен борд, във вътрешния край на кея до доковете на Василиаду - там, където работи единственият мостов кран на пристанището, близо до складовете за специални товари.

Капитан Томов дава конкретни разпореждания за носенето на корабните дежурства, за товароразтоварните дейности на палубната команда и не на последно място нарежда на огнярите парната машина да бъде под налягане с готовност за движение по всяко време на денонощието. Палубната команда е по местата си. Помощник-капитаните Георги Бабев и Веселин Георгиев-Фоса разпределят задачите. Капитан Томов обръща внимание за всички предохранителни мерки. Германските суперкарго-офицери Густав Бълъм и Йохан Кюнел, които придружават товара по време на пътуването, разпореждат да не се бърза с товаро-разтоварните операции. Решено е те да започнат след освобождаването на място за складиране на 30 май сутринта. Всички налични складови постройки по кея са претърпени с военна техника, оръжие и боеприпаси. Най-напред трябва да бъдат разтоварени и прибрани авиобомбите. Варелите и тенекиите с бензин могат да останат на открито...

Последно нареждане към първия пом.-капитан: Да бъде проверена изправността на всички кингстони (онези клапи в подводната част на кораба за приемане на морска вода при необходимост), а свободните от дежурство да почиват.

В 6.30 ч. на 30 май вахтеният моряк Васил Илиев забелязва, че през покритието на последния шести хамбар на кораба се процежда гъст дим. Това означава само едно -

Иван Томов офицерът от видинското село Антимово спасява Пирея от разрушаване

Написано от ivailo

Петък, 23 Октомври 2015 02:13

пожар! Как е възникнал той толкова рано сутринта, още преди началото на разтоварната дейност, когато на палубата са били единствено вахтените дежурни? За това има различни хипотези, но те в случая нямат съществено значение. Важното е, че в този момент са застрашени общочовешки културни ценности на древна Елада.

Целият екипаж се включва в гасенето. Четири пожарни коли от Атина и Пирея охлаждаат корпуса на горящия параход отвън. След по-малко от час става ясно че, пожарът не може да бъде овладян. Огнените езици пълзят към пети хамбар... Капитан Томов няма голям избор: корабът да бъде потопен на място или да бъде отведен на безопасно разстояние от брега. За потопяването са нужни около 30 минути, а опитният капитан не е сигурен с колко време разполага. В това време идва и нареждане от немското командване на пристанището корабът да бъде извлечен извън района на пристанището. Ако параходът се взриви на кея с 6 000 тона боеприпаси, това би предизвикало верижна реакция с възпламеняване и на струпаните в района на пристанището боеприпаси. Тогава пораженията ибиха били неописуеми... В най-смелите си представи човешката фантазия е безсилна да очертае истинските мащаби на такава катастрофа!

Обявена е общокорабна тревога! Бързи и ясни команди и още по кратки отговори! Минутите текат... И капитан Томов прави най-трудният избор в живота си, нареждайки:



-На борда да останат само помощник-капитаните и машинистите за маневра! Всички

останали - на брега! Сега! Веднага!

Два гръцки влекача поемат подадените въжета и горящият кораб се отделя от кея. Капитанът за пореден път поглежда часовника си... Колко ли минути остават до края? До изхода на пристанището има по-малко от 50 метра. Изглежда, че огнището на пожара е твърде близо до страничната обшивка на кораба. Скоро там се появява огромно малиновочервено петно. Целият корпус се тресе, но морският съд е вече извън акваторията на пристанището. Въпреки усилията на шепата български моряци, вече не може да се избегне онзи ужасен миг, в който над залива изгрява н е р е а л н о ярка светлина. Ефектът от взрива е поразяващ! Две детонации разтърсват корпуса. Един исполински пламък като огнен смерч разкъсва кораба на две. В следващите части от секундата едната половина изчезва, разпиляна на хиляди късове, а другата е запокитена на дъното. Ударната вълна помита близките пристанищни съоръжения и подпалва италианския кораб "Албатрос". Възпламенените в него боеприпаси засилват огнения смерч и корабът потъва бързо. За броени минути потъва и немският "Аликанте", а румънският кораб "Жиул" е повреден до степен негоден за по-нататъшна експлоатация. Част от пристанищните складове, намиращи се най-близо до изхода на пристанището, са сринати... От порталния кран на кея за въглища стърчат купчина желяза... И до днес остава неясна съдбата на двата гръцки влекача, помогнали за маневрата на "Мария-Луиза".

Поради оскъдната и противоречива информация близо месец след катастрофата в гръцкото пристанище близките и роднините на моряците от екипажа не са наясно какво точно се е случило, докато по различни пътища не се връщат останалите живи...

Световната морска история грижливо пази спомена за тежки корабкрушения и катастрофи с неподозирани последствия. 6 декември 1917 г. е черен ден за една от десетте канадски провинции Нова Скотия. Френският кораб "Монблан" плава за Халифакс. На борда му са натоварени 200 тона тринитротолуол и 2 300 тона пикринова киселина - експлозиви с огромна мощ... Навлизайки в най-тесния участък Те Нороус, който разделя Халифакс на две части, "Монблан" е ударен от норвежкия параход "Имо".

Изплашени от възникналия пожар, моряците от "Монблан" се настаняват в спасителните лодки...

На капитан Льо Медек са необходими: 3 минути, за да обуздае страха на част от командата и да я застави да се върне в машинното; 3 минути, за да сменят курса и да потеглят към изхода на залива; 12 минути, за да изминат при пълнен ход почти три километра и да излязат в открито море. Но капитанът не приема съвета на лоцмана и нарежда лодките да бъдат спуснати на вода. Времето е достатъчно да се отдалечат на една миля от горящия кораб. Екипажът заляга зад спасителна дига...

Иван Томов офицерът от видинското село Антимово спасява Пирея от разрушаване

Написано от ivailo

Петък, 23 Октомври 2015 02:13



~~Пирея от разрушаване~~



morskivestnik.com