

КОРАБОСТРОЕНЕТО ВЪВ ВАРНА ДО 1944 ГОДИНА

Даниела Попова

Abstract: *Shipbuilding is an important indicator of the economic development of a country and the regions in which it is possible to carry out, have benefits from the additional values that are created for tourism and the development of trade and international relations. The aim of the paper is to follow up the preconditions for shipbuilding in Varna by the end of the Second World War.*

Key words: *shipbuilding, development, Varna region.*

Въведение

Корабостроенето като отрасъл във Варна в периода до края на Втората световна война открива нови хоризонти и възможности за осъществяване на интегрирани в обща концепция на регионално развитие дейности, отнасящи се до първоначалното изграждане на имидж на морска дестинация, разработваща сериозно потенциалите на региона. Построяването на пристанище и последвалите задълбочени усилия да се основе Варненската пристанищна работилница предопределят в голяма степен икономическото развитие на Варна и корабостроенето, както и средата за осъществяване на стопански инициативи непосредствено след Освобождението.

Предпоставки за развитието на корабостроенето във Варна

Морският транспорт по българското черноморско крайбрежие в началото се осъществява само от чужди параходни компании, които се възползват от липсата на конкуренция за поддържане на извънредно високи превозни тарифи. През 1892 г. се основава „Българско търговско параходно дружество“ [2], в което участие има и държавата. Като следствие от това се стига до намаление на фрахтовете по нашите черноморски пристанища. Целта на параходното дружество е да закупува и

наема кораби за морско и речно плаване като свързва българските пристанища с чуждестранните. През 1894 г. то закупува от Англия параходите „Борис“ и „България“ и открива линията Варна-Бургас-Цариград. След това установява връзки с някои гръцки пристанища. По-късно закупува параходите „Цар Фердинанд“, „Варна“, „София“ и „Кирил“ и разработва нови линии до Близкия изток, Франция, Англия, Белгия, остров Малта.

Действащите параходни агенции и представителства във Варна в този период са:

- Българско търговско параходно дружество, Варна, 1893-1943
- Събирателно дружество „Братя Золас“, Варна, 1898-1948
- „Методи Станев с-ие синове“, Варна, параходна агенция, 1898-1942
- Английско параходно дружество „Лойд“, представителство, Варна, 1906-1912
- Международно транспортно акционерно дружество, Варна, 1908-1909
- Хигин Пайкуруич, параходен агент, Варна, 1908-1925, 1933-1947
- „Братя Трояно“, параходен агент, Варна, 1906-1926
- Киро Иванов, представителство на чужди параходни компании във Варна, 1910
- Христо Чемширов, представителство на параходни компании, Варна, 1910-1914

- Панайот А. Мендракос, представителство на Йоническото параходно дружество, Варна, 1911

- Параходна агенция „Бриньоли и с-ие“, Варна, 1920

- „Г.Серафимов с-ие Андре Отит“, морска агенция, Варна, 1920

- „А. Абаджиев с-ие Бабаков“, параходно агентство, Варна, 1921-1923

- Италиано-българско АД „Бриньоли и с-ие“, представителство на параходни дружества, Варна, 1921-1927

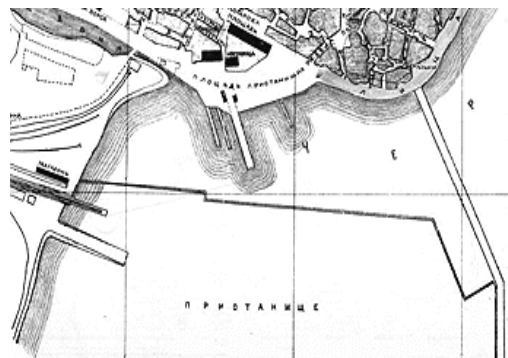
- Нико Евстратиадис, представителство на параходни дружества във Варна, 1921

През 1906 г. се открива новото Варненско пристанище, с 600 м кейова стена. Корабите, които акостират на него са собственост на чужди параходни компании, притежаващи свои агенции в града.

Първите проучвания за строеж на ново пристанище се реализират още преди Освобождението. „За нуждите на едно бъдещо строителство през 1854 г. било направено замерване на Варненския залив и езерото, тъй като съществувала идея пристанището да бъде построено в езерото. През 1872 г. на главния инженер на марсилското пристанище Паскал било възложено да направи проучвания и представи проект. Той изпратил помощника си Адолф Жерард, който извършил теренните замервания. През 1873 г. готовият вече проект бил предаден на барон Хирш, но до реален резултат не се стигнало. На 21 януари 1889 г. със закон българското правителство взело решение за построяване на пристанища във Варна и Бургас. Чарлз Хартли, известен английски инженер, трябвало да направи проучвания и изготви проектите. На 15 декември 1890 г. той представя два проекта - за пристанище в езерото, на стойност 17 млн. лева, и втори - за пристанище в залива, пред самия град, за 15 млн. лева. Макар и добри, поради

високата им цена те не са одобрени. През 1893 г. проучване направил и инж. Бьомхен, бивш директор на пристанището в Триест, но проектите били несполучливи и били отхвърлени.“

Представянето на проекти с все по-ниска стойност продължава, а хронологията на събитията може да се проследи в откъса и чертежите по-долу [4]:



Фиг. 1. Чертеж на Пристанище Варна.

“В края на 1894 г. инж. Жерард, вече инженер - съветник на правителството, представил проекта си, основан на плановете на инж. Хартли. Предвиждало се построяване на приморски вълнолом в посока север-юг, южен вълнолом, перпендикулярен на първия, кейови стени с насипни равнища зад тях и удълбочаване на пристанището. Сметката възлизала на 8 290 385 лева, като стойността на цимента се поемала от правителството. На 30 януари 1895 г. се провел търг за възлагане на строежа, в който конкуренти били от фирми от Хамбург, Лондон и Париж. На 4 февруари бил проведен втори търг, в който участие взела и българската фирма "Михайловски-Хайрабедян". Търгът бил спечелен от българите, тъй като те предложили цена 6 922 472 лв, доста под първоначалната.

Работата започнала веднага, и според контракта пристанището трябвало да е готово през 1901 г. За няколко години обаче "Михайловски -

Хайрабедян" започнали да изпитват финансови затруднения, и се наложило създаването на "Безименно акционерно дружество за направа на варненското пристанище", което да продължи работата. С малки прекъсвания строежът продължил до 1906 г."



Фиг. 2. Строежът на Пристанище Варна.

В последните години преди войната българското морско корабоплаване, което обслужва главно търговските взаимоотношения със западните капиталистически държави, е слабо. Корабите на българския търговски флот, използвани за германски военни транспорти към съветските брегове и Беломорието, в края на войната са потопени.

Варненската пристанищна работилница и корабостроенето

Варненската пристанищна работилница е открита през 1907 г. в съществуващите две дървени баржи, собственост на безименното акционерно дружество за строителство на пристанища във Варна и Евксиноград (1910 г.) и за прокопаване на канала между морето и езерото [1].

Друга версия е, че на 13 февруари 1912 г. е открита официално обособената като поделение на Варненското пристанище Пристанищна работилница. За неин началник е назначен корабостроителният инженер Иван Родев. На тази длъжност той остава до 30 юни 1925 г., когато напуска

държавната работа. Между първите ръководни лица се сочат и Васил Клочков, завършил Морското машинно училище, и Панайот Грудков – и двамата на длъжност машинисти. Родев прави усилия за подобряване състоянието на работилницата, където се ремонтират доставените от чужбина плаващи средства – парният влекач „Васил Левски“, доставен от Холандия, дълбачката „Добруджа“ и нейните драгажни шалани, наличните лодки и мауни, обслужващи пристанището и други плаващи и наземни пристанищни съоръжения.

Постепенно се обособяват производствените отделения на работилницата – ковашко, шлосерно, дърводелско и бояджийско. Създава се организация за подходяща магазиня. Спазват се условия за ремонт на по-големи плавателни съдове.

Съгласно постановленията на Ньойския мирен договор, България няма право да поддържа военен флот и флотския арсенал се закрива. В неговите помещения се разработва Варненската пристанищна работилница със своите две отделения: дърводелско (лодкарско) и мебелно (столарско). През 1920 г. се създава Производителна механична корабна кооперация.

През 1922-1923 г. Българското търговско параходно дружество (БТПД) предлага освободеното от арсенала обзавеждане и техниката на пристанищната работилница да се допълни с доставените от него машини и съоръжения, за да се сформира помодерна за тогавашните условия кораборемонтна работилница. „Предложението е целесъобразно. Но то не е прието от Военното министерство, което отказва да даде съгласие под предлог, че Морската полицейска служба ще се нуждае от собствена работилница. През 1923 г. помещенията на флотския арсенал са освободени от

Пристанищната работилница и тя е настанена временно в един ламаринен хамбар. През 1925 г. работилницата окончателно е захвърлена в полуразрушена база и на открито, на около 1 км от пристанището“. В този хронологичен ред през 1925 г. се появява първата държавна корабостроителница за строеж и поправка на плавателни съдове. Две години по-късно, през 1927 г. се открива най-голямото корабостроително предприятие „Кораловаг“ от българско акционерно дружество, създадено от европейски индустриалци и Българското параходно дружество [3]. Фабриката за строеж на кораби, локомотиви и вагони се регистрира като Българско акционерно дружество за строеж на кораби, локомотиви и вагони „Кораловаг“. Основана е предимно с вносен капитал с активното участие на дружество РИНТХОФЕ – заводи Татра-Прага. През 30-те години на ХХ век „Кораловаг“ постига високи производствени резултати под ръководството на инж. Богдан Морфов и неговите първи помощници Лоренц Мьорн и д-р Фридрих Пеприна.

През 1934 г. се основава още една кооперация за корабостроене, корабоплаване и риболов – „Нептун“. Тя едновременно произвежда риболовни кораби и осъществява експлоатацията им за риболов.

По време на Втората световна война се откриват още няколко корабостроителни и кораборемонтни предприятия като корабостроителната кооперация „Свобода“, фабриката „Аргедивидаг“, параходното акционерно дружество „Рила“ и др., но те нямат съществен принос и дял в корабостроенето и кораборемонта.

През 1933 г. във Варненската пристанищна работилница са извършени драгажни работи и е построен надлъжен хелинг за изваждане на корабите,

постъпили за ремонт, на сухо. Увеличени са възможностите на работилницата за извършване на по-големи и по-отговорни проекти. Щатният персонал на работилницата се движи между 30 и 100 души. По-голяма част от тях са добре квалифицирани. При повече поръчки се наемат и надничари. Изплащането на заплатите често закъснява, тъй като зависи от навременното отпускане на необходимите кредити.

Николай Василев Попов, който от 1 октомври 1933 г. работи като конструктор в АД „Кораловаг“ получава предложение да оглави Пристанищната работилница. На 8 юни 1935 г. встъпва в длъжност и почти веднага е извикан на технически съвет в София. В съвета участват: Георги Славянов, капитан Георги Купов (инспектор по поддържане на пристанищата), инженер Валериан Минков (инспектор на пристанищните работилници). Разисква се предложението на Славянов да се създаде като начало малка флотилия от леки моторни стоманени кораби, с които да се сформира служба „Морско крайбрежно плаване“ (МКП, по-късно преименувано в БМФ) за превоз на пътници, предимно на курортистите през летния сезон. За целта се обсъждат възможностите да се построят съответните пристани по черноморското ни крайбрежие за приемане и привързване на леки кораби. На Николай Попов е възложено в най-кратък срок да организира и осъществи конструирането и построяването на първия български пробен лек моторен стоманен кораб за превоз на пътници. На останалите участници в съвета съответно е възложено образуването на МКП, строежа на пристаните и доставката на материалите, двигателя и другото обзавеждане за първия кораб. Издадена е съответната заповед.

Попов със завръщането си във Варна незабавно започва работа. Свързва се с корабостроителния инженер Рождественски, завършил Висшия политехнически институт в Петроград, който в момента работи не по специалността си в някаква таванска стаичка на Варненското пристанищно управление и го кани да премине на работа в Пристанищната работилница. Известно време Рождественски е бил на работа и в „Кораловаг“, откъдето мнението за него е, „че е добър теоретик, с благ и сговорчив характер, но малко нерешителен като ръководител при поемане на отговорни задачи“. Рождественски моли за съдействие Попов в работния процес да се включи и съотечественикът му Тодор Плюшев, който по образование е морски капитан, добър практик в строенето на малки плавателни съдове и по характер (решителност) го допълва. Двата са назначени като надничари. Те фактически поставят началото на конструкторската дейност в работилницата. Рождественски пристъпва към изготвяне на теоретичния (идеен, технически) и работен проект по разработено от Н. Попов проектно задание.

Резултатите от основната производствена дейност през периода 1939-1944 в обобщение са следните: построени са общо 86 плавателни съда (17 за България и 69 за Германия), с водоизместване общо 21600 т (1948 т за България и 19653 т за Германия).

„С изключение на моторен кораб (м/к) „Рила“ и м/к „Пирин“, поръчани от „Рила“ АД, всички останали поръчки са държавни. М/к „Рила“ е най-големият самоходен плавателен съд, построен по наш проект в корабостроителницата през този период. Той се отличава с добра мореходност и плава повече от четири десетилетия.

Серийно производство са само пътническите кораби тип „Евксиноград“. Останалите са единични поръчки. Почти всички проекти са напълно успешни.

Третият по големина български кораб е „Капитан първи ранг Матей Стойков“, който развива и най-голяма скорост. Той е първият наш хидрографен кораб на Дунав, с който започват изследване и поддържане на речния воден път. Строителството му започва през октомври 1938 г. с разчертаване на формите му в естествена големина. През март 1939 г. са приготвени ребрата и започва сглобяването на строителната площадка. През август същата година железният корпус е привършен и започва изграждането на надстройката. За тържественото му осветяване през септември 1940 г. е изготвено описание на кораба, което се раздава на поканените да присъстват (една добра традиция, която по-късно е изоставена). В описанието са посочени извършените материални и трудови разходи (вложеният труд е 28438 надници). Посочени са и участниците в строежа на кораба.“[1]

С увеличаване на обема на работа нараства и числеността на работническия колектив. В началото на Втората световна война работилницата разполага с 270 постоянни основни работници. През 1942 г. техният брой достига 1450 души. Инженерният състав, който ръководи производството по това време включва Г. Георгиев и Никола Т. Бояджиев (те ръководят производствените участъци), Архангел Вл. Стойнов (серийното производство на бързоходни десантни барджи (БДБ)) и Стефан Парушев (ръководител на строежа на фишкутерите), които са завършили военно училище в България и машинно инженерство в Бърно, Чехия.

По време на Втората световна война Варненската корабостроителница започва да изпълнява поръчки за

германските въоръжени сили. Корабостроителните и кораборемонтните предприятия са граждански мобилизирани. Специалистите получават военни назначения в предприятията. Най-голямо е напрежението през 1942 г. в производството на кораби както за България, така и за Германия. Металните елементи на плоските и обемни секции на десантните баржи, заедно с всички принадлежащи към тях свързани и други детайли, обработени и прогонени в окончателен вид, както и обзавеждането, се доставят от Германия. Фишкутерите (за преследване на подводници) са композитна конструкция (метални ребра и дървени обшивки). Металните ребра се доставят обработени. Относителният дял на българските материали, без дървения материал за фишкутерите, е незначителен.

През периода 1942-1944 г. във Варненската корабостроителница са доставени общо 107 германски и 376 (предимно малки) български кораба.

Легацията на СССР в България протестира против строителството на немски военни кораби в нашите корабостроителници с ноти № 624/22.01.1944 г. и № 626/01.03.1944 г. до нашето Министерство на външните работи.

Корабостроенето във Варна за такъв кратък период (фактически от 1935 до 1944) показва голям потенциал за развитие на круизната индустрия в региона, както и за осъществяването на

традиционните форми на туризъм по черноморското крайбрежие.

Заключение

Въпреки възможностите на Варненската корабостроителна общност, корабостроенето като отрасъл до 1944 г. зависи от:

- глобалната конкуренция и диференциацията като стратегия на морския транспорт по света;
- държавната политика и приоритети по отношение на развитието на дадена туристическа дестинация;
- активното отношение на общността-домакин да обучава и предава опит и знания за поддържането на компетентности, присъщи на региона и др.

Литература:

1. Иванов, Тр. 1998. Страници от историята на българското корабостроене. Варна, стр. 20-33
2. Пенкова, М., Б. Дряновски, Л. Петкова. 1979. Икономиката на Варненски окръг (1878-1944). Справочник за съхраняваните документални материали на еднолични фирми, дружества и кооперативни сдружения. Окръжен държавен архив, Варна, стр.224-227
3. Стоянов, П. 2003. Варна между двете световни войни (1919-1939), Изд. къща „СТЕНО“, В., стр.33-34
4. http://varna.info.bg/port_past.htm, достъпно на: 13 август, 2015 г.

За контакти:

Доц. д-р Даниела Попова
Варненски свободен университет
E-mail: popovadaniela@hotmail.com