За позабравеното българско военно корабостроене (1879 – 1939 г.)

Петър ДАСКАЛОВ

Зараждането на съвременното българско корабостроене започва през 1879 г. със създаването на Флотилията и Морската част в Русе.[1] Именно там е поставено началото на българската военна корабостроителна индустрия, белязано от построения през 1882 г. първи метален плавателен съд - Бот № 1 и първият самоходен плавателен съд – парният катер „Амалия", построен през 1891 г. С изготвените за „Амалия", за първи път в България, задвижваща парна машина и парен котел се поставя началото на българското корабно машиностроене.





Модел на Бот № 1, изложен в предишната експозиция на Военноморския музей (в ляво) и модел на парния катер „Амалия"(също от фонда на музея) **.**

За „Калиакрия" – парен катер построен през 1898 г. е направен първият теоретичен чертеж на кораб, изготвен от българин – инж. Иван Родев. Той е първият българин със завършена академична подготовка в областта на корабостроенето. По-късно, около 1926 г. с откриването на представителство във Варна на френската класификационна организация „Бюро Веритас" инж. Родев поставя основите на организирания класификационен контрол у нас.[2]

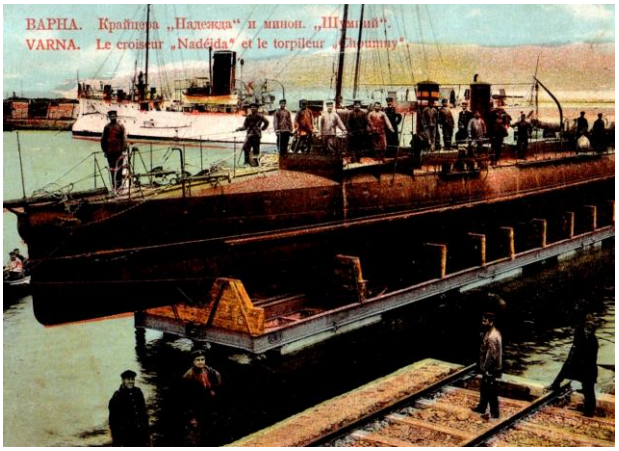
С Флотилията и Морската част в Русе са свързани и най-ранните случаи на въвеждане на електрическо осветление в България. Тук за първи път у нас през 1893 г. започват да се четат лекции по корабостроене.[3] През 1898 г. Константин Божков, като завеждащ Флотския арсенал в Русе се застъпва аргументирано в печата за развитието на българското корабостроене.[4] Направените първи стъпки в корабостроенето във Флотски арсенал - Русе респектират и поради наличната оскъдна материално-техническа база. Най-показателно за това е липсата в Русе дори на пристанище, поради което през зимата корабите зимуват в чужди (румънски - П.Д.) пристанища.[5]

С формирането на Черноморски флот през 1897 г. се създава и Флотски арсенал - Варна. През 1903 г. за първи път в България във военния флот е предвидена длъжността „инженер - корабостроител".[6] Построеното през 1906 г. модерно пристанище във Варна дава тласък за развитие на корабостроенето и кораборемонта. Строежът в района на Варненското пристанище на арсенала с хелинга и спомагателните съоръжения е възложен на „Безименното акционерно дружество за направа на Варненското пристанище". Хелингът е завършен през 1907 г. Това е първото в страната доково съоръжение, при това изградено от български строители.[7]

През 1907 г. влиза в сила „Положение за устройството и управлението на флота", според което във Флотски арсенал - Варна е обособен „Корабостроителен отдел" - първото в българската морска история структурно звено (при това – производствено), специализирано в областта на корабостроенето.[8] В подчинение на началника на Корабостроителния отдел се намира хелинга. Корабостроителите, електротехниците и механиците се числят към чиновниците във Флота. Във всяка специалност има три класа и инженерна степен. Корабостроителите и електротехниците трябва да имат висше образование. Инженер - корабостроителят и инженер

- електротехникът имат ранг на ротни командири. През същата година е публикуван и „Правилник за работниците при Морския арсенал и работилниците в частите на Флота (Морската част и Дунавската флотилия)”.[9] Флотски арсенал – Варна със своята организационна структура, материално-техническа база и квалифициран персонал оформя параметрите и става измерение на българското корабостроене и кораборемонт в началото на XX век.

Известно е, че изграждането на хелинга е свързано със строежа на шестте торпедоносеца тип „Дръзки” в периода 1904-1909 г. Справедлива и точна за съжаление е констатацията, че „ … нашата морска историография е няма и безпаметна по отношение на организацията и технологията на строежа на торпедоносците тип „Дръзки”, представяйки сложността на подобен вид корабостроително производство единствено с безхаберния преразказ за превоз на части ту по железопътен, ту по морски път, а това са първите бойни кораби построени у нас, с които се слага началото на серийното производство въобще на кораби в България, с уточнението че проектът, разкроят и предварителната обработка на корпусния материал са дело на френски производител”.[10]



Миноносецът „Шумни” на хелинга във Флотския арсенал – Варна. От фонда на Военноморския музей.

Зад лаконичното „сглобяване” на доставените готови части се крие: работа по корпуса, включително и тази по изпитанията за якост и уплътнение; работа по котелната установка с всички паропроводи и тръбопроводи;

работа по главната енергетична уредба с всички спомагателни механизми и валовата линия; работа по рулевото и котвеното устройство; работа по корабните системи с техните части и механизми; въоръжението и т.н. Продължилата повече от 40 години експлоатация красноречиво говори за висококачественото технологично изпълнение на „сглобяването" – нито един от аналогично изпълнените торпедоносци във френски корабостроителници не достига такава възраст.

Традицията по „сглобяването" – всъщност серийно строителство на военни кораби е продължена през Втората световна война с включването на български корабостроителници в изпълнение на германски военноморски строителни програми. Атестация за добрата подготовка на арсеналци е и факта, че хелингът е в експлоатация и досега, повече от 100 години след неговото построяване. При това работи безотказно до средата на 80-те години, „когато ремонта му не може да се отлага, защото не е извършван от влизането му в експлоатация".[11]

През 1912 г. от Германия във Флотски арсенал - Варна е доставен и първият в града оксиженов апарат – „чудо, което реже и лепи желязо".[12] През същата 1912 г. е създадена и Пристанищна работилница – Варна.[13] В Бургас Пристанищната работилница е с ограничени възможности, тъй като не разполага с хелинг.[14] До началото на 30-те години на XX век съществени модернизации и преустройства в българските корабостроителници не се извършват. Капитан I ранг Иван Михайлов разработва няколко корабостроителни програми за военния флот.[15] Изготвените и предложени идеи и планове по различни причини не се осъществяват. Нови хелинги се построяват в Русенска пристанищна работилница (1931 г.)[16], Варненска пристанищна работилница (1933 г.)[17] и кооперация „Нептун" – Варна (1936 г.)[18] Със Закона за търговското корабоплаване от 1931 г. стриктно се регламентират правата за корабостроене: майсторите корабостроители могат да строят кораби с

брутна вместимост само до 50 рег. тона, техниците корабостроители – до 100 рег. тона, инженер-корабостроителите – над 100 рег. тона.[19]
Реална стъпка в модернизацията на материално-техническата база на родното корабостроене е направена през 1926 г. с основаването във Варна на Българското акционерно дружество за строене на кораби, локомотиви и вагони – наречено по-късно „Кораловаг". На площ от 50 дка се построяват съоръжения и сгради на обща стойност 13,5 млн. лева. Закупеният от дружеството през 1927 г. плаващ док с водоизместимост 1200 тона е на стойност около 15 млн. лева.[20] Той е единственото такова основно доково съоръжение в България до Втората световна война. С изградения хелинг за строеж на кораби до 1000 тона, малък пристан за достроечни работи и предвидения за строеж на по-големи кораби втори хелинг се оформят основните корабостроителни съоръжения на едно модерно за времето си корабостроително предприятие. Очевидният потенциал на корабостроителницата обръща внимание на военноморските среди още през 1928 г., когато инженер-корабостроителя лейтенант Протасий Пампулов разглежда възможностите на „Кораловаг" за строителство на нови плавателни съдове по време на война. В доклада си „Организиране и действие (сега и в близко бъдеще) на корабостроителницата във Варненското езеро и ползването и за нуждите на флота във военно време" той анализира техническите възможности на „Кораловаг" да удовлетвори военновременните нужди на военния ни флот. И друг изтъкнат военноморски деец – капитан II ранг Георги Славянов подкрепя тази идея, като в поверителната беседа „Характеристика за състоянието на морското дело (военен и граждански флот) у нашите съседи и у нас (към 1 януарий 1928 г.)." изтъква, че докът ще може да вдига кораби до 5000 тона водоизместване, а в корабостроителницата ще могат да се строят кораби до 1000 тона водоизместване.



Капитан I ранг Г. Славянов



Капитан I ранг Пр. Пампулов

Пампулов отбелязва в своя доклад, че „Кораловаг" притежава вече по това време и една подвижна уредба за електрозаваряване и три оксиженови апарата.[21] Нито едно от съществуващите дотогава корабостроителни предприятия не предизвиква с появяването си мисли и идеи, а още повече и изготвянето на анализи в тази насока. Реализация на идеите им обаче се осъществява в годините на Втората световна война, но продукцията на корабостроителницата е предназначена основно не за българския, а за германския военен флот. В „Кораловаг" през 1931 г. е построен 10-тонен плаващ кран, който е единственият у нас до тогава плавателен съд, чийто железен корпус е със заваръчна конструкция. През 1932-1933 г. в Корабостроителния отдел са построени и шест железни шалана с товароподемност по 200 тона. По ред субективни причини през 1934 г. Корабостроителният отдел на „Кораловаг" е закрит и корабостроителната дейност на предприятието приключва до 1939 г.[22] Въпреки това наличната материално-техническа база остава най-добра и много по-развита в сравнение с другите български корабостроителници до началото на Втората световна война, а „Кораловаг" се явява едно от най-големите машиностроителни и металообработващи предприятия в България през този период. В архива на Пристанищната работилница - Варна е наличен

чертеж от 1934 г. на „Рул на бетонния понтон”, подписан от инж. Т. Делистоянов.

При постройката през 1937 г. на плавателния съд „Галата” (водоизместимост 20,6 тона) надстройката, както и фундаментът на двигателя са заварени към корпуса. От направените през 1937 г. в работилницата 564 поръчки 13 са различни заваръчни услуги.[23] Интерес предизвиква наличието в техническия архив на Пристанищна работилница - Варна чертеж на инж. Т. Делистоянов от 1934 г. за „Рул на бетонния понтон”.[24]

Построеният във Флотски арсенал - Русе през 1898 г. „Калиакрия”, изключително успешното серийно строителство на миноносците (1904 – 1909 г.), както и пуснатия през 1940 г. във Флотски арсенал - Варна на вода първият от серията миночистачни катери (по проект на инж. Протаси Пампулов)[25] бележат най-големите постижения на българското военно корабостроене до включването на България във Втората световна война.

В периода между двете световни войни в държавните предприятия във Варна и Бургас общо са построени няколко плавателни съда с общ тонаж около 100 тона.[26] През 1939 г. корабостроителните предприятия в България са 7 на брой с 300 работника.[27] Построените за нуждите на гражданското корабостроене през 1940 г. във Варненската корабостроителница влекач „Капитан I ранг Матей Стойков” с водоизместимост 116 тона и м/к „Рила” с водоизместимост 370 тона, а в Русенската пристанищна работилница[28] - товарен шлеп „Шумен”[29], очертават реалните възможности на българското корабостроене.

Флотските арсенали и Пристанищните работилници във Варна и Русе представят държавния сектор и заедно с „Кораловаг” АД, Корабостроителна, корабоплавателна и риболовна кооперация „Нептун” - Варна[30] с още няколко малки кооперации и частни работилници[31], на фона на липсата на родно корабно машиностроене оформят облика на

българското корабостроене и кораборемонт. До началото на Втората световна война военното ни корабостроене, въпреки примитивните технически възможности като цяло изпреварва гражданското и доминира безусловно по време на войната, предпоставка и основна причина за това става включването през този период на българските корабостроителници в изпълнение на германски военноморски корабостроителни програми.

---

[1] Българският военен флот е създаден под името „Флотилия и Морска част" в Русе. През 1897 г. се разделя на Дунавска флотилия с щаб в Русе и Морска част с щаб във Варна. През 1899 г. те се обединяват във флот с управление във Варна. Кораборемонтната работилница на военния флот е назовавана като: Русенски портов завод, механически завод, пристанищна работилница, флотска работилница, ремонтна работилница, работилница, ремонтно-техническа работилница, арсенал, флотски арсенал и др. Тук и по-нататък използвам популярното название – Флотски арсенал, съответно в Русе и Варна.

[2] Алексиев, И. Омаяни от кораби мъже. Том 1, Варна, 2006, с. 367, 368, 374.

[3] Даскалов, П. Материали и документи от корабостроенето на военния флот на България през периода 1879-1897 г. , съхранявани във Военноморския музей –В: ЮНК 25 г. ИК – 87. Т. 2. Секция 1. История на корабостроенето. Варна, 1990, с. 80.

[4] Алексиев, И. Омаяни от кораби мъже. Том 1, … с. 286, 287.

[5] История на Българския военноморски флот. С., Военно издателство,1989, с. 17.

[6] Алексиев, И. Омаяни от кораби мъже. Т. 2, …, с. 368.

[7] Доковите съоръжения са основни и най-важни в корабостроителните и кораборемонтните предприятия. Докът представлява инженерно съоръжение за изваждане на кораби от водата за преглед, почистване и ремонт на подводната им част. По принципа на осушаване на подводната част на кораба доковите съоръжения се подразделят на: 1. Хелинги и слипове – съоръжения, които осъществяват изваждането на кораба от водата по наклонена плоскост. Те биват два вида - надлъжни и напречни. Състоят се от надводен стапел, надводен наклонен стапел, преходящ в хоризонтален стапел, подводен път на стапела, стапелни (подемно-спускови) колички, тягови винчове и въжета. При слиповете допълнително има стапелни пътища, стапелни колички и винчове за преместване на корабите на странични площадки. 2. Сух док – съоръжения във вид на басейн, изолиран от акваторията. 3. Плаващ док – плаваща конструкция, посредством която корабът се вдига от вода.(Щерев, М., П. Ставрев, Б. Дяков Организация на експлоатацията и ремонта на корабите от ВМС. С., 1997, с. 59-62.)

[8] Алексиев, И. Омаяни от кораби мъже. Том 2 ... , с. 38.

[9] Павлов, В. – В: 100 години Кораборемонтен завод Флотски арсенал 1897-1997. Сборник. Варна, ИК „Галактика" , 1997. с. 40

[10] Алексиев, И. Омаяни от кораби мъже. Том 2 ..., с. 33 - 38.

[11] Павлов, В. – В: 100 години Военноморска база - Варна 1897 – 1997. Сборник. Варна, „Сцикотех" ЕООД, 1997, с.188. Тук грешно е посочена годината - 1906 г. на влизане на експлоатация на хелинга.

[12] Павлов, В. – В: 100 години Кораборемонтен завод Флотски арсенал 1897-1997. Сборник. Варна, ИК „Галактика", 1997, с. 42.

[13] Алексиев, И., Омаяни от кораби мъже. Том 2 ...с. 7 – 56.

[14] Парушев, Т. Морското стопанство на България 1918 – 1944 г. Варна, Зограф, 2002, с. 99.

[15] Панайотов, А. Мариана Кръстева. Проблеми на българското военно корабостроене и кораборемонт (1919 – 1947 г.). – В: Годишник на Военноморския музей - Варна, т.II. 2002, с. 80, 81.

[16] Петров, К., Г. Иванова, П. Бенчев. Дунавски корабостроители. С., 1971, с. 39.

[17] Парушев, Т. Морското стопанство на ... , с. 95.

[18] Парушев, Т. Частният и кооперативният сектор в корабостроенето и кораборемонта в България(1918-1944 г.). Исторически преглед, 1988, N: 8, с. 40.

[19] Алексиев, И. Омаяни от кораби мъже. Том 2 ... , с.160

[20] Парушев, Т. Морското стопанство на ... , с. 115.

[21] Алексиев, И. Омаяни от кораби мъже. Том 2... , с. 61, 85.

[22] Парушев, Т. Морското стопанство на ... , с. 117.

[23] Алексиев, И. Омаяни от кораби мъже. Том 2.... , с. 194, 196, 197, 198, 203. През 1939 г. Варненската пристанищна работилница е преименувана в „Корабостроителна и машинна работилница". През 1942 г. е преименувана в Държавна корабостроителница.
[24] Алексиев, И. Омаяни от кораби мъже. Том 2... , с.194.
[25] Алексиев, И. Омаяни от кораби мъже. Т. 2 …, с. 64, 65, 89, 90, 91.
[26] Парушев, Т. Морското стопанство на ... , с. 112, 116.
[27] Парушев, Т. Втората световна война и подемът на българското корабостроене и ... , с. 224.
[28] Русенската пристанищна работилница е създадена през 1921 г. , преименувана е през 1939 г. в Корабна и машинна работилница, а през 1946 г. – в Държавна корабостроителница – Русе.
[29] С товароподемността си от 800 т, дължина – 65,20 м, ширина – 8,20 м и височина 2,45 м, шлепът „Шумен" става по това време най-големия плавателен съд (при това метален), построен в България .
[30] Създадена през 1934 г. под името Корабостроителна механожелезарска производителна кооперация „Нептун", от 1935 г. преименувана на Корабостроителна експлоатационна производителна кооперация „Нептун". В текста използвам популярното название Кооперация „Нептун".
[31] Парушев, Т. Частният и кооперативният сектор в корабостроенето и кораборемонта в България (1918-1944 г.). Исторически преглед, 1988, бр. 8, с. 35-51.