



к. ист. н. Владимир Павлов

НАЧАЛОТО НА БЪЛГАРСКОТО ТАНКЕРНО ПЛАВАНЕ

Като страна, лишена от нефтопреработвателна промишленост, България дълги години внася от чужбина готови течни горива. През 50-те години на нашия век това става предимно с гръцки и италиански танкери. Техните корабособственици получават добро заплащане, с което твърде скоро изплащат плавателните си съдове. От страната изтича обаче ценна валута за навла и това предизвиква стремеж за създаване на български танкерен флот. Доставка на през 1956 г. два 300-тонни танкера „Белослав“ и „Тюленово“, извършват само крайбрежно плаване, най-вече за превозване на суров нефт от находището край с. Тюленово в Добруджа.

През 1959 г. се слага началото на генерално решаване на въпроса за танкерно плаване от международен мащаб. Закупен е първия танкер „Комсомолец“ с 1750 т дедеуейт, построен през 1948 г. Той прави първия си рейс под ръководството на к. г. п. Васил Вълчанов. Вторият доставен кораб е „Пионер“ с 3200 т дедеуейт, закупен през същата година, построен през 1954 г. Поради превозване само на готови горива тези кораби са с малък тонаж. Пък и финансовите възможности на държавата позволяват само толкова.

Започването на строежа на Нефтохимическия комбинат край Бургас през 1960 г. и влизането в строя на първите му мощности през 1963 г. предизвиква промяна в стратегията на танкерното плаване в Държавното параходство „Български морски флот“ и на корабоплавателните предприятия извън него. Поради факта, че комбината ще работи изключително с вносен нефт започва доставката на средно- и голямотонажни танкери. Това са „Арда“ (строен 1950 г., доставен 1962 г., дедеуейт 12 281 т), „Антон Иванов“ (строен 1945, доставен 1961 г., дедеуейт 12 760 т), „Янтра“ (строен 1952, доставен 1963 г., 15 530 т) и „Марица“ (строен 1949 г., доставен през 1961 г., 15 482 т). „Марица“ и „Антон Иванов“ са доставени от ДСП „Булет“.

Танкерното ни плаване започва с кораби на средна и дори на пределна възраст какъвто е „А. Иванов“ със 17 години стаж, когато идва у нас. Подобно явление се наблюдава и в корабоплавателната дейност на „Тексим“, който също започва с кораби, купени от втора ръка. И в двата случая обаче не се касае за трайна тенденция за работа със стари кораби, а за принудителната им доставка, за да се

решат спешно неотложни нужди на икономиката.

През март 1961 г. танкерът „А. Иванов“, воден от к. г. п. Димитър Хаджииванов и главния механик Пенчо Ст. Пенчев за пръв път в българската морска история достига до бреговете на Куба.

Създаването на национално танкерно плаване веднага се отразява положително на икономиката на страната. Само за пет години, от 1961 до 1966 г., делът на чуждите танкери в доставките за България намалява от 64 на 2 на сто. През 1963 г. е завършен строежа на специализирано нефтено пристанище в м. Отманли край Бургас.

След въвеждането на Нефтокомбината в действие продължава доставянето на нови танкери. Предприятието „Балкантранс“ при ДСП „Булмет“ закупува през 1965 г. старите танкери „Хидрофан“ („Лом“), построен в Англия през 1953 г., 19 419 т, „Хемусит“ („Вит“), построен също в Англия през същата година, 19 351 т и „Хиалит“ („Ерма“), построен в Швеция през 1954 г., 18 390 т. През 1966 г. са доставени от БМФ танкерите „Искър“ (25 585 т) и „Огоста“ (25 585 т), строени през 1965 г.

След като основната дейност на танкерното плаване е снабдяването със суров нефт на рафинерията в Бургас, естествено възниква въпроса за приближаване на ръководството на петролоносачите до тех-

ния главен обект за акостиране. Не е без значение и общественото мнение на гражданството на бързо разрастващия се в икономическо отношение Бургас да има свое морско параходство. Така се стига до заповед № 450 от 2. VIII. 1967 г. на генералния директор на ДСО „Корабостроене и корабоплаване“, с която се обособява Държавно параходство „Български танкерен флот“, считано от 15. VIII. с. г. в Бургас.

Първият главен директор на параходството е к. г. п. Георги Гърдев. Заместник главен директор по техническата част е Анани Нанков, заменен през 1972 г. от Христо Пиперков. През цялото съществуване на параходството негов заместник главен директор по експлоатацията е Никола Д. Николов. С името на профпредседателя Белчо Колев е свързана успешната борба за пенсиониране на моряците във втора категория (на 55 г.). Управлението на параходството има общо 65 служители. То има брегова рация, станция и представителство във Варна.

На 1. X. 1967 г. новото параходство получава от БМФ безвъзмездно танкерите „Комсомолец“, „Антон Иванов“, „Пионер“, „Арга“, „Марица“, „Янтра“, „Дунав“, „Чумерна“, „Искър“ и „Огоста“. Същата година е предаден и построен в Триест (Италия) м/т „Росица“ с дедеуейт 3025 т. През следващата 1968 година БМФ предава и „Бе-

лослав" и „Тюленово“, както и преустройства в бункеровчик м/к „Добруджа“. Или от БМФ новото параходство получава 14 кораба с обща товароподемност 152 575 т.

През 1968 г. Параходство БТФ получава от „Балкантранс“ танкерите „Лом“, „Вит“ и „Ерма“. Съдбата на „Лом“ е трагична. Той потъва пред Одеса на 31. I. 1972 г. при сблъскване със съветския кораб „Моздок“, който също отива на дъното. „Ерма“ също излиза от строя след авария. През юни 1977 г. във Варненското пристанище на танкера избухва пожар, който е потушен, но „Ерма“ е негодна повече да плава и завършва съществуването си на корабното гробище във Варненското езеро.

Влизат в строя и танкерите „Белатрикс“ („Въча“), построен в Керч през 1967 г., 1623 т, „Бенетнаш“ („Чая“), построен пак там през 1968 г., 1623 т и „Тунджа“, построен в Норвегия през 1963 г., 46 593 т.

През следващите години между ръководството на БТФ и на българското корабостроене и корабоплаване се оформят противоречиви схващания за величината на доставяните танкери. БТФ се застъпва за кораби от 60 до 75 000 тона, противната страна по настояване на инж. Георги Н. Георгиев, генерален директор на ДСО „Корабостроене“, настоява за 100 000-тонни танкери, строени у нас, и 150 000-тонни тан-

кери, доставени от СССР. Задаването за 100 000-тонните петролоносачи е подписано от к. д. п. Г. Гърдев с „особено мнение“. Практиката до голяма степен потвърждава съмненията му. М/т „Хан Аспарух“, построен във Варна през 1976 г., обикновено плава неготоварен с 25 000 тона, защото при пълен товар газенето му се увеличава и не може да влиза в българските пристанища. Разбира се напълно възможно е големите танкери да носят и пълен товар, но все пак това изисква претоварване на открит рейд, която допълнителна операция затруднява и оскъпява разтоварването на кораба. Вторият построен у нас 100 000-тонен танкер е продаден в Гърция. Доставените големи танкери от чужбина отговарят на изисквания на ръководството на БТФ: „Места“ и „Осъм“, построени в Япония през 1975 г. имат гегуейт 75 000 т, „Струма“, построен в Швеция през 1966 г. и доставен у нас през 1972 г. има 74 440 тона. „Велека“ и „Резвая“ са построени съответно през 1975 и 1976 г. в Балтийския завод в Санкт Петербург и имат по 16 540 т товароподемност. От този тонаж са и танкерите „Марица II“ и „Камчия“.

През 1968 г. като предприятие на ДСО „Корабоплаване“ Параходство „Български танкерен флот“ влиза в състава на първата крупна българска морс-

ка организация „Български търговски флот“. По това време (1968-1969 г.) танкерното плаване надминава по резултати и най-оптимистичните очаквания.

През 1969 г. м/т „Чая“ е включен като осигуряващ спомогателен кораб в плаването на отряд български военни кораби в Средиземно море под флага на контраадмирал Иван Добрев.

Обособяването на Параходство БТФ се оправдава от положителните резултати от дейността му. Валутната ефективност е несъмнена. С ДСО „Нефтохим“ се установяват делови отношения с плащане на превозен тон, а не на тайм чартер. Прилага се методът на непрекъснатото техническо обслужване, който именно в танкерното параходство намира за пръв път своето осъществяване. Всичко това е постигнато въпреки тежките условия на труд, а в началото — и с непълнени екипажи поради напускане на моряците от Варна. Параходството се стреми да компенсира това със специални добадки към заплатите и със строеж на жилища.

От 1970 г. започва забавяне на темпото на нарастване на търговския флот. Доколкото се постига ръст той се дължи на танкерния тонаж. В края на 1970 г. той е 258 700 т 1971 — 254 700 т, 1972 — 311 000 т,

1973 — 310 000 т, 1974 — 456 500 т и през 1975 — 441 500 т. Това все пак е по-малко от предвиденото в концепцията на държавата от 14. II. 1969 г. — 746 000 т.

Въпреки постигнатите резултати от стопанската експлоатация се слага край на самостоятелното съществуване на предприятието. Това става с разпореждане на Министерския съвет №125 от 16.VII.1976 г. Параходство „Български танкерен флот“ — Бургас се влива в Параходство „Български морски флот“ — Варна.

Бургаската общественост посреща болезнено ликвидирането на танкерното параходство. То е една придобивка и гордост за града, чиито претенции за място под слънцето нарастват успоредно с икономическото му замозване. Но законите на стопанското развитие са неумолими. Обединяването на мореплаването в една организация също има своите предимства. Така или иначе самостоятелното съществуване на „Български танкерен флот“ е една положителна страница от морското минало на Бургас. В една бъдеща музейна сбирка на тема „Морската слава на Бургас“ параходството ще заеме видно място. Условията на пазарната икономика позволяват да се продължи традицията чрез едно частно акционерно предприятие за танкерно плаване.