Държавно
предприятие
„Пристанищна
инфраструктура”

Българските пристанища (1879–2014) Хроника

Атанас Панайотов

Издателска къща „Меритайм Пъблишинг Хаус” – Варна
Издателска къща „Морски свят – Морски вестник” – Варна
Варна, 2015

Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура” и авторът изказват своята благодарност към инж. Наталия Христова, Татяна Мишева, инж. Христо Шарапанов, Теодор Ботев, Нели Велинова и Мария Тихолова за компетентната помощ и професионалното съдействие, оказано при написването на тази книга.
Специални благодарности изказваме и за проявената колегиална съпричастност от страна на Военноморския музей – Варна, Централния държавен архив – София, Държавния архив – Варна, Държавния архив – Бургас, Държавния архив – Русе, инж. Иван Алексиев, д-р Иво Жейнов, к.д.п. Николай Йовчев, Михаил Заимов и Валентин Георгиев.

Тази книга се появява на бял свят и благодарение на съдействието, оказано на автора от Кремена Цветкова (Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”) и Александър Тодоров - управител на Издателска къща „Меритайм Публишинг Хаус” – Варна.

Българските пристанища (1879–2014 г.). Хроника

ISBN 978-954-9484-36-6
© Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” - София
© Атанас Панайотов

Издателска къща „Меритайм Публишинг Хаус” – Варна, Александър Тодоров
Издателска къща „Морски свят – Морски вестник” – Варна, Атанас Панайотов
Предпечат и коректор Дора Томова
Печатница „Техноинженеринг АВС” – Варна
2015 г.

Пристанищата не като граница, а като възможности
(Вместо увод)

„...който властва над морето... владее всичко!"
Темистокъл, 525 г. пр.н.е.

Морските и речните пристанища фокусират в себе си множество дейности. Животът на едно пристанище е малък модел на икономическия профил на цели държави и региони. Ефективността и мащабите на едно пристанище отразяват като в огледало темповете на развитието на промишлеността, земеделието и търговията, възможностите на транспортните артерии и потенциала на съвременните комуникации. Дейността на пристанищата е индикатор за благосъстоянието и проблемите на нацията, за културата и традициите, за размаха на мечтите и хоризонта на амбициите.

От създаването на Третата българска държава до наши дни са се сменили много поколения и много управници, но всички те са разбирали значението и важността на пристанищата. Затова, колкото и рядко да се случва по нашите географски ширини, пристанищата са пример за това, че приемствеността е първото стъпало към просперитета. През всичките тези години в строителството, разширението и модернизирането на пристанищата е търсено и постигано съгласие, градена е приемственост. Може би заради ясното разбиране, че пристанищата за България са приоритет, те са неделима част от всички мащабни национални планове и стратегии за развитие.

Началото на пристанищното дело у нас е поставено след Освобождението със съвместните усилия на няколко новосформирани държавни институции – Министерството на финансите, Военното министерство, Министерството на вътрешните работи, тогавашното Министерство на обществените сгради, земеделието и търговията – които тясно си взаимодействат с различните регионални административни и общински власти. Това е все едно днес почти целият Министерски съвет – министерствата на финансите, на отбраната, на регионалното развитие, на земеделието и икономиката, на вътрешните работи и на транспорта – да бъде ангажиран в развитието на този стратегически потенциал – пристанищата...

Нашите предшественици поставят началото на пристанищното дело с ясното съзнание, че морските и дунавските портове са вратите на България към света, на българските предприятия и предприемачи, на родните продукти и продукция към пазарите на Стария континент и отвъдморските територии. Постепенно набиращата сили национална икономика има постоянно нарастващи нужди да внася различни суровини за своето развитие, а от друга страна – да се възползва от възможностите, които дава евтиният воден път за износ в цяла Европа, Северна Африка и Близкия изток. Затова само за периода от 1879 до 1928 г. Народното събрание приема седем закона за регламентиране на пристанищните дейности, а правителствата и ресорното транс-

портно министерство утвърждават необходимите нормативни актове.

Не е случаен фактът, че именно в пристанищните градове е фокусирана активната международна дейност, в тях се разполагат множество дипломатически мисии. Чуждестранните представители в пристанищните градове следят отблизо развитието на българския внос и износ и ревностно защитават интересите на пристигащите и отплаващите кораби, регистрирани под флаговете на техните страни. Пристанищните центрове са и първата реклама на България.

В съвременните представи пристанищата са нещо много повече от спирка за кораби. Днес портовете са мултимодални транспортни центрове, в които са съсредоточени мобилните възможности на различните пристанищни, автомобилни, железопътни и авиационни оператори. Спектърът на промишлените дейности, извършвани в пристанищата, е широк - нефтохимическа промишленост, производство на стомана, автомобилостроене, производство и разпределение на енергия. Пристанищата са в центъра на икономическата активност за по-широките морски клъстери, включващи корабостроителници, морско оборудване, производители на кранове и на оборудване за терминали, дружества, извършващи спасителни дейности, дружества, извършващи дейност в морето, дружества за морско строителство, драгажни дружества, военноморски бази и др.

Интересно, че сходно е било разбирането за пристанищата и на някогашните български държавници, които осъзнават необходимостта да се използват максимално възможностите на съществуващата жп линия Русе-Варна и бъдещата жп линия Ямбол-Бургас. В началото на 1889 г. Народното събрание приема първия закон за направата на съвременни портове във Варна и в Бургас, но поради слабия административен опит и капацитет на тогавашното правителство той не е реализиран. Пет години по-късно началото на това строителство е поставено и то дава тласък в развитието не само на пристанищното дело, но открива пътя и за новостите в техниката и технологиите, полагат се основите на цели икономически отрасли.

В хода на изграждането на двете големи модерни морски пристанища у нас започва усвояването и експлоатацията на различни високопроизводителни брегови и плаващи транспортни и драгажни съоръжения, поставя се началото на малотонажното корабостроене и кораборемонт, на гражданските водолазни дейности, изгражда се развърната за тогавашните представи транспортна и складова инфраструктура.

Пристанищните власти винаги са се ползвали с авторитет у нас и са играли съществена роля в реализирането на важните за страната начинания.

По време на войните за национално обединение българската пристанищна администрация се включва не само в морската и в речната отбрана на страната, но и играе съществена роля в присъединяването на новоосвободените морски и речни брегове и пристанища. В Първата световна война пристанищната администрация дава и първите жертви – по време на руската бомбардировка на пристанище Балчик на 7 септември 1916 г. загиват двама моряци от портовия флот. В хода на войната безвъзвратно са загубени пристанищният

влекач „Варна“ и несамоходен шалан, ангажиран за изпълнение на задачи за нуждите на военния флот.

Динамичните промени в развитието на българската държава от военни и следвоенни години към времена на икономически възходи или стопански кризи дават своя отпечатък и върху историята на пристанищното дело у нас. Плановете за развитие на пристанищата се прекройват според икономическата кондиция на държавата и виждания за бъдещо развитие.

Различните документи, свързани с историята на българските пристанища, носят белега на последователност и принципност в решенията, нулева толерантност на държавните институции към некоректните предприемачи и последователната политика за защитата на държавните интереси. И тогава държавните поръчки са били механизъм за реализиране на най-мащабните инвестиции.

През 1888 г. българското правителство взема решение за строителството на Варненското и на Бургаското пристанище. Указът на княз Фердинанд носи датата 20 декември. Пристанище Варна е проектирано според тогавашните европейски изисквания за функциониране на едно съвременно пристанище, с перспектива за разширяване и развитие в ... близките 100 години. С предвидените 30 корабни места и намерението за прокопаване на канал към езерото тогавашният идеен проект на Пристанище Варна и досега удивява специалистите със своя размах.

И тогава властите са се обръщали за помощ към консултанти с международна репутация. Проектирането на черноморските ни пристанища е започнато от английски проектанти и е завършено от Адолф Герар – главен архитект и главен инженер на пристанище Марсилия. Освен с построяването на пристанищата на Варна и Бургас неговото име се свързва и с портовете Констанца, Монтевидео, разширението на пристанището в Буенос Айрес. Архитект Герар е представител на френското правителство при строителството на Панамския канал.

Само няколко десетилетия след Освобождението пристанищната инфраструктура на държавата се ръководи от добре подготвени кадри, получили образование в чужбина и практическа закалка у нас, а големите проекти за строителството и развитието на портовете вече са дело на български инженери и архитекти.

Развитието на българските пристанища не само улеснява вноса и износа на стоки, но и гарантира немалки преки приходи в държавната хазна. След подписването на унизителния за държавата ни в края на Първата световна война Ньойски договор (1919 г.) пристанищната администрация само за десет години успява да достигне и да надмине предвоенното равнище по отношение на тонажа на плаващите съдове, пристигнали за обработка в българските портове. Развитието на пристанищната инфраструктура улеснява комуникациите между крайбрежните селища и това дава основание за развитието на Българското речно плаване и на Морското крайбрежно плаване като държавни предприятия под ръководството на транспортното ведомство, а това от своя страна е тласък за развитието на българското корабостроене

и кораборемонт, които през първата половина на XX век до голяма степен са съсредоточени в пристанищните работилници.

В предвоенната 1938 г. през морските пристанища на България се осъществяват 56 % от износа и 40 % от вноса, а през речните – 37 % от износа и 47 % от вноса на стоки.

През годините на Втората световна война товарооборотът през пристанищата рязко намалява, за да тръгне стремително към ускорени темпове на нарастване през периода на следвоенното възстановяване. Независимо от сложната външнополитическа и вътрешнополитическа обстановка започва нов етап в развитието на пристанищната инфраструктура. Инвестира се в кейова механизация, в транспортните комуникации, развиват се складовите бази. Типът на пристанищата започва да формира свой индустриален облик.

Интересно е, че през 60-те години на миналия век за „подобряване на работата в пристанищата" са ангажирани структури на Държавната планова комисия, Министерството на външната търговия, Министерството на финансите, Комитета по труда и цените, окръжните народни съвети във Видин, Михайловград (дн. Монтана), Враца, Плевен, Велико Търново, Русе, Силистра, Толбухин (дн. Добрич), Варна и Бургас.

Историята на пристанищата у нас от края на XX век тепърва търси своите изследователи и очаква интерпретации. Запазването на крехкия баланс между държавните интереси и оттеглянето от монополното управление на стратегическата инфраструктура на пристанищата е дълъг и сложен процес.

Водният транспорт е един от най-прецизно регулираните в световен мащаб, тъй като е глобална система. Правилата са определени от международното морско право. И в трите важни компонента на системата на водния транспорт – пристанищата, корабособствениците и операторите – и у нас вече действат правилата на либерализирания пазар и свободната конкуренция. Приватизирани са основните компании – собственици на кораби, значителна част от пристанищните дейности се извършват от частни оператори, в голяма степен пристанищата за обществен транспорт с национално значение са концесионирани или са в процес на концесиониране. Това налага и цялостно нов подход към водния транспорт - партньорство на всички нива.

Важно предимство за България като морска държава, нашият „Х фактор", са хората – българското морско образование формира кадри с богати познания, голям потенциал и безупречна професионална репутация.

Важното предимство за българските пристанища са хората – хората с размах, амбиции и възможности.

Най-важното условие за успеха на всяко начинание са човеците.

Тази книга се посвещава на хората, свързали живота си с българските пристанища.

Ports not as a limit, but as opportunities
(Instead of introduction)

„...which dominates the sea ... speaks everything!"
Themistocles, 525BC

Sea and river ports are the focus of many activities. The life of a port is small model of economic profile of entire countries and regions. Efficiency and scale of a port mirror the pace of industrial development, agriculture and trade, the possibilities of transport arteries and potential of modern communications, the activities of the ports is an indicator of welfare and problems of nation, for the culture and traditions and for the breadth of dreams and the horizon of ambitions.

Since the establishment of the Third Bulgarian state to the present day have changed many generations and many rules, but they are all aware of the meaning and importance of ports. Therefore, as rarely happens in out latitudes, ports are an example that continuity is the first step to prosperity. During all those years in the construction, expansion and modernization of the ports is sought and agreed, continuity is built. Perhaps because the clear understanding that the ports of Bulgaria are a priority, they are an integral part of all the major national plans and development strategies.

The beginning of the port work in our country is placed after the liberation of the joint efforts of several newly formed state institutions: Ministry of Finance, Ministry of War, and Ministry of Interior, the then ministry of Public Buildings, Agriculture and Trade, which closely interact with the various regional administrative and municipal authorities. It is like today almost all the Council of Ministers – Ministry of Finance, Defence, Regional Development, Agriculture and Economy, Ministry of Interior and Transport to be involved in the development of this strategic potential - ports...

Our predecessors launch port work knowing that marine and Danube ports are doors of Bulgaria to the world of Bulgarian enterprises and entrepreneurs of the local products and produce to the markets of the old continent and overseas territories. Gradually gaining power national economy is constantly increasing needs to import other raw materials for its development, and on the other hand – to tale advantage of the opportunities of the cheapest waterway export across Europe, North Africa and the Middle East. Therefore, only for the period from 1879 to 1928 the National Assembly adopted seven laws regulating port activities, and governments and the line ministry approved the necessary secondary legislation.

It is no coincidence that in the port cities is focused the active international activity, there have many diplomatic missions. Foreign representatives in port cities follow closely the development of Bulgarian exports and imports and zealously defend the interests of arriving and departing vessels registered under flags of their countries. Port centres are the first advertisement of Bulgaria.

In the present day the ports are much more than a stop for ships. Today the ports are multimodal transport centres focusing the mobile capabilities of various port, road, rail and air operators. The spectrum of industrial activities carried out in ports is wide – petrochemical, steels, automotive, manufacturing and distribution of energy. The ports are at the centre of economic activity for the wider maritime clusters, including shipyards, marine equipment,

manufacturers of cranes and terminal equipment, companies engaged in rescue activities, companies operating at the sea, marine construction companies, dredging companies, naval bases and others.

Interestingly, similar was the understanding of the ports of the former Bulgarian statesmen who realized the need to maximize the potential of existing railway line Ruse – Varna and further railway Yambol – Bourgas. In early 1889 the National Assembly passed the first law to make modern ports in Varna and Bourgas, but due to weak administrative experience and capacity of the government then it was not implemented. Five years later the starting of this building is placed and it gives impetus to the development not only of the port work, but opens the way for the innovations in technique and technology, lay the foundations of entire economic sectors.

In the course of construction of the two large modern seaports in the country began implementation and operation of the different heavy-duty shore and floating transport and dredging equipment, placed is the beginning of the small-scale shipbuilding and repair, civic diving, build is then deployed to provide transport and storage infrastructure.

Port authorities have always enjoyed a reputation at home and have played a significant role in the realization of important initiatives in the country.

During the wars for national unification Bulgarian port authorities took part not only in maritime and river defines of the country, but also played an essential role in the accession of the newly liberated sea and river shores and ports. In the First World War, the port authority gave the first victims – during the Russian bombardment of Port Balchik on September 7, 1916 were killed two sailors from the port fleer. In the course of war were irretrievably lost the harbour tag "Varna" and a non-self propelled lighter engaged to perform tasks for the needs of the Navy.

The dynamic changes in the development of the Bulgarian state of war and post-war years to a boom or economic crises make their mark on the history of the port work here. The plans for port development are remodelled, according the economic condition of the country and the vision for future development.

The various documents related to the history of the Bulgarian ports bear the mark of consistency and integrity of the decisions, zero tolerance of the state institutions to unfair entrepreneurs and coherent policy for the protection of the state interests. Then also state contracts were mechanisms for the realization of the largest investments.

In 1888 the Bulgarian Government decided to build the Varna and Bourgas ports. The decree of Prince Ferdinand is dated of 20 December. The port of Varna is designed according to the then European requirements for the functioning of a modern port, with perspective of enlargement and development ... in the next 100 years. With the envisaged 30 berths and the intention of digging a channel to the lake, then conceptual design of the port of Varna still amazes experts with its scope.

Then also the authorities have recourse to consultants with international reputation. The design of the Black Sea ports started by English designers and completed by Adolf Gerard – chief architect and chief engineer of the port of Marseille. In addition to the construction of the ports of Varna and Bourgas his name is associated with the port of Constanta, Montevideo, the expansion of the port of Buenos Aires. Architect Gerard is representative of the French government in the construction of the Panama Canal.

Only a few decades after the Liberation, the port infrastructure of the country is governed

by well trained personnel who have received education abroad and practical hardening in the country, and the major projects for the construction and development of ports are done by Bulgarian engineers and architects.

The development of the Bulgarian ports has not only facilitated the importation and exportation of goods, but also ensured substantial direct revenue to the state treasury. After signing the humiliating for our country at the end of the World War I Treaty of Neuilly (1919) the port authorities for ten years only managed to reach and surpass the pre-war level in terms of tonnage of the vessels arrived for handling in the Bulgarian ports. Development of the port infrastructure facilitate the communications between coastal settlements and this give rise to the development of the Bulgarian river shipping and maritime cabotage as state-owned enterprises under the direction of the transport department, which in turn boost the development of the Bulgarian shipbuilding and repair, which in the first half of the twentieth century were largely concentrated in the port workshops.

In the pre-war 1938 through the sea ports in Bulgaria is carried out 56 % of exports and 40 % of imports, and in river – 37 % of exports and 47 % of imports of goods.

During the years of World War II cargo turnover in ports fell sharply to go headlong to accelerated growth rates during the period of post-war reconstruction. Despite the challenging foreign policy and domestic political situation, a new stage in the development of port infrastructure started. Investments are made in quay mechanisation, transport communications, warehouses. The ports occiput started to develop its industrial appearance

Interestingly, in the 60s of the last century to "improve work in ports" are involved structures of the State Planning Commissions, Ministry of Foreign Trade, Ministry of Finance, the Committee on labour and prices, the councils in Vidin, Mihailovgrad (today Montana), Vratsa, Pleven, Veliko Tarnovo, Rousse, Silistra, Tolbuhin (today Dobrich), Varna and Bourgas.

The history of the Bulgarian ports around the turn of the twentieth century is still looking for its researchers and expects interpretations. Preserving the delicate balance between state interests and withdrawal from the monopoly control of strategic infrastructure or ports is a long and complex process.

Waterborne transport is one of the most precisely regulated worldwide as a global system. The rules are defined by the international maritime law. In the three important components of the system of water transport: ports, ship owners and operators in our country currently are operating the rules of the liberalized market and free competition. Privatised are the main companies – ship owners, a significant portion of port activities are carried out by private operators, to a great extent the ports for public transport of national importance are concessioned or are in a process of concessioning. This requires a new and comprehensive approach to water transport – partnership at all levels.

An important advantage for Bulgaria as a maritime nation, our "X factor" these are the people – Bulgarian maritime education formed knowledgeable staff, great potential and impeccable professional reputation. People are the important advantage for Bulgarian ports – people with scope, ambitions and capabilities.

People are the most important condition for the success of any endeavour.

This book is dedicated to people who have devoted their lives to ports and sea.

Пристанище Видин преди Освобождението.

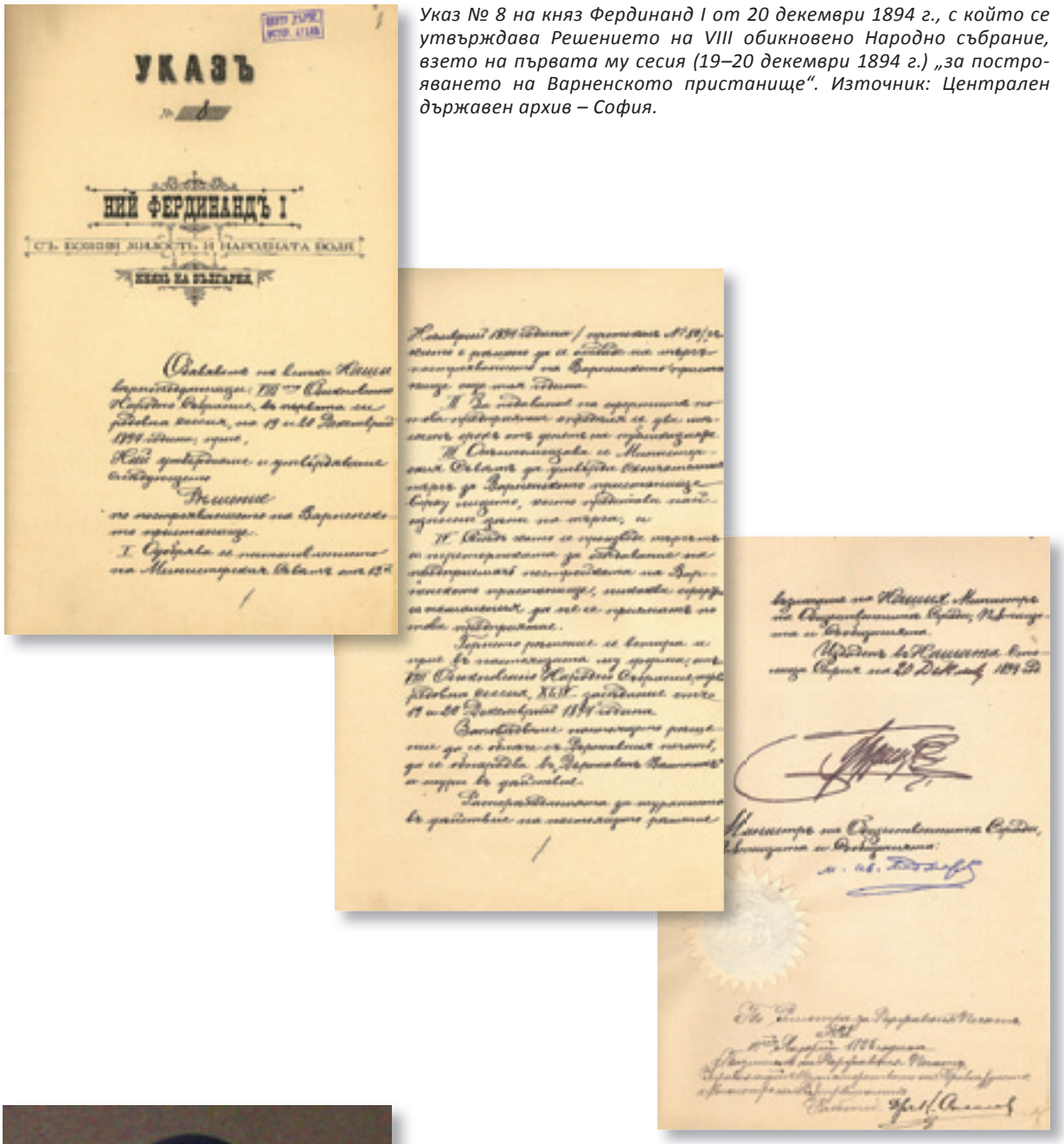
Пристанище Свищов преди Освобождението.

Пристанище Русе преди Освобождението.

Пристанище Русе след Освобождението.

Изображенията са от личната колекция на д-р Иво Жейнов, Русе.

Пристанище Варна преди 1900 г., пощенска картичка. Източник: Държавен архив – Варна.



УКАЗЪ

№ 8

НИЙ ФЕРДИНАНДЪ I

СЪ БОЖИЯ МИЛОСТЬ И НАРОДНАТА ВОЛЯ

КНЯЗЪ НА БЪЛГАРИЯ

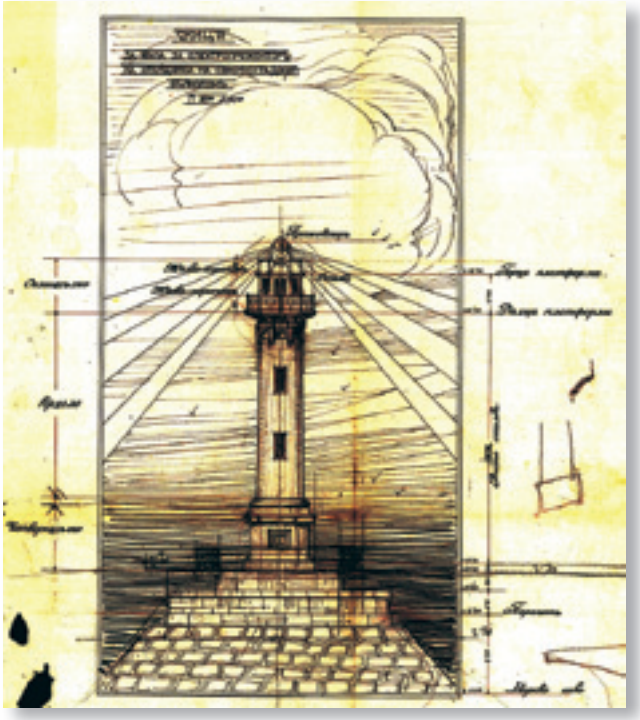
Указ № 8 на княз Фердинанд I от 20 декември 1894 г., с който се утвърждава Решението на VIII обикновено Народно събрание, взето на първата му сесия (19–20 декември 1894 г.) „за построяването на Варненското пристанище“. Източник: Централен държавен архив – София.

Печатът на Портовото капитанство към Флотилията и Морската част, Варна, към края на XIX век. Източник: Военноморски музей – Варна.

Пристанище Бургас при откриването му и през първите години на неговата експлоатация. Художествена възстановка, направена по автентични стари фотографии, по повод 100-годишнината на порта, чествана през 2003 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник“.

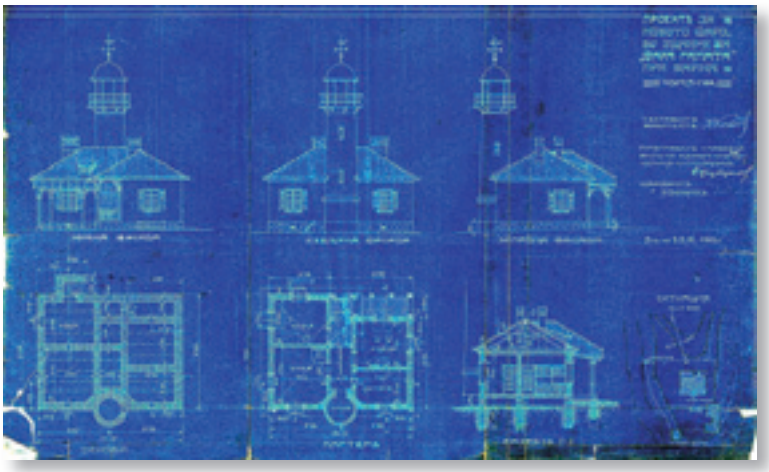
Миноносецът „Смели“ в басейна на Бургаското пристанище в навечерието на Балканската война, пощенска картичка. Източник: Военноморски музей – Варна.

Пристанище Бургас през първите години на XX век. Тази пощенска картичка е използвана за художествената възстановка по-горе. Източник: Държавен архив – Бургас.

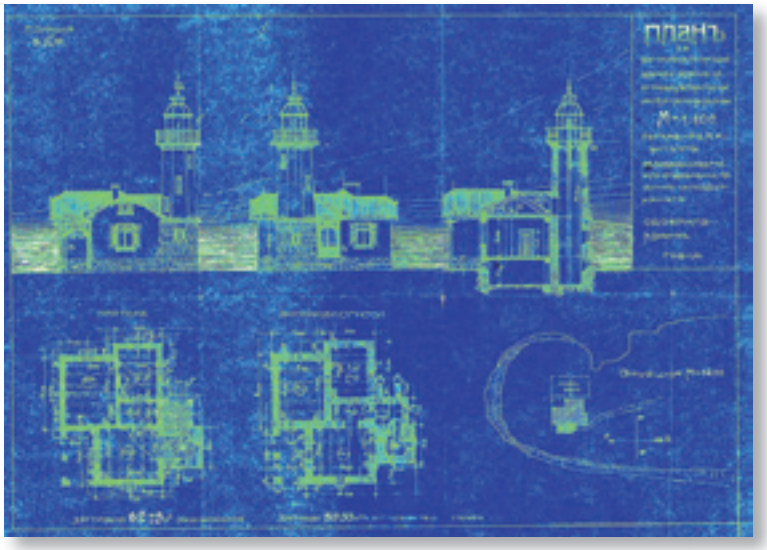


Скица от проекта за кулата на фара на Евксиноградското пристанище, 1910 г. Източник: Военноморски музей – Варна.

Оптика на Фар Маслен нос, използвана от 1930 до 1974 г. Сега съхранявана във Военноморския музей – Варна.



Проект за новото фарово здание за Фар Галата, утвърден от Главната дирекция на железниците и пристанищата през 1912 г. Източник: Военноморски музей – Варна.



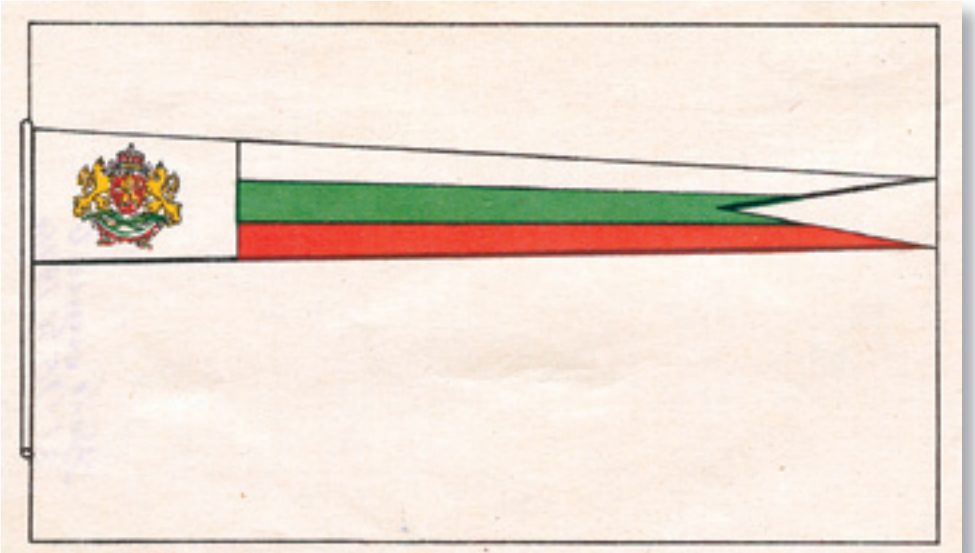
План за постройката на фарово здание за Фар Света Анастасия, утвърден от Главната дирекция на железниците и пристанищата през 1914 г. Източник: Военноморски музей – Варна.

Морска книжка, издадена от Пристанищно управление – Варна, през 1923 г. Източник: Военноморски музей – Варна.

Морска книжка, издадена от Пристанищно управление – Бургас, през 1932 г. Източник: Военноморски музей – Варна.

Пощенски картички с изглед от Русе и пристанището, 1910–1920 г. Източник: https://www.facebook.com/StaroRuse/

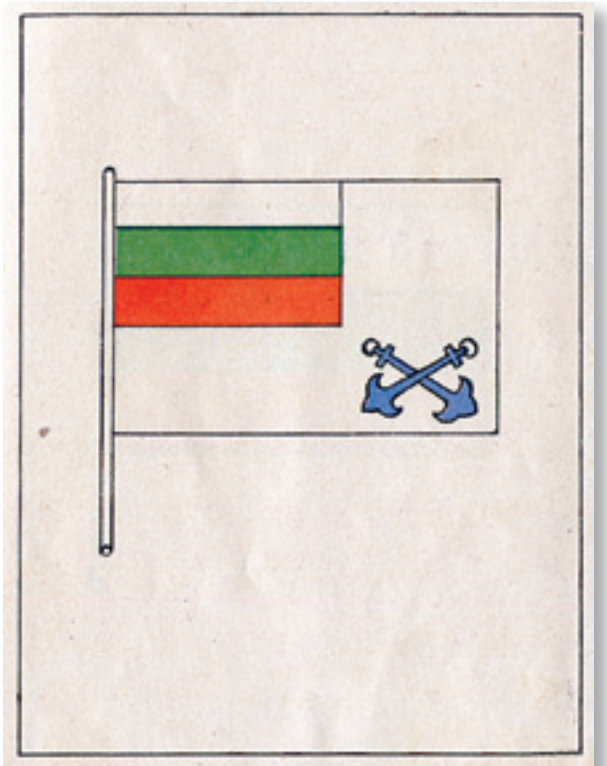
Нормативни документи, определящи част от изпълняваните от българската пристанищна администрация задачи през 30-те години на XX век. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".



Черт. 11.

ВИМПЕЛЪ
на Министра на Ж. П. и Т.
къмъ чл. 5, 10 и 35

Във влезлия в сила през 1928 г. „Правилник за вдигане и носене на корабите и лодките българското народно и служебно знамена, щандарта, вимпелите и другите специални знамена“ се изисква вдигането при конкретни ситуации на специален вимпел на транспортния министър и служебни морски знамена на самодвижещ се пристанищен кораб и на държавен рибарски кораб. Източник: Военноморски музей – Варна.



Черт. 5.

Служебно морско знаме
на
Самодвижущъ се пристанищенъ корабъ
къмъ чл. 4 и 28

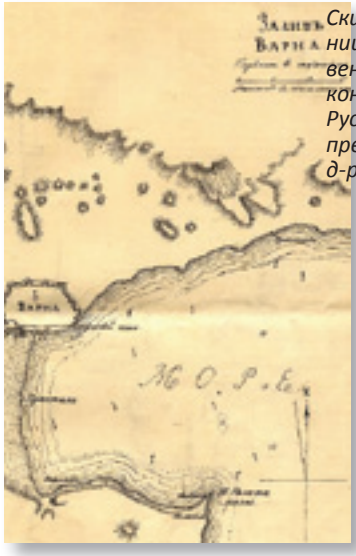
Черт. 7.

Служебно морско знаме
на
Държавенъ рибарски корабъ
къмъ чл. 4 и 30

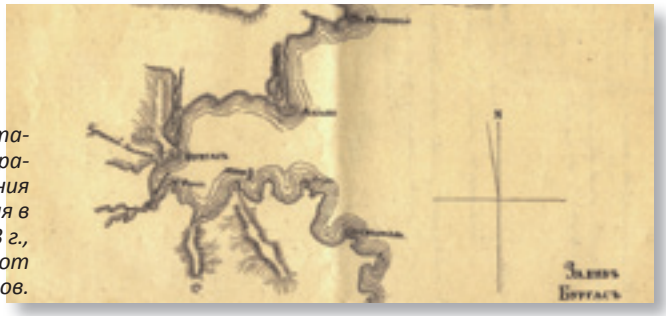
Гравюра от албума на французите Сейже (репортер) и Дезарно (художник), придружавали армията на генерал Дибич Забалкански по време на Руско-турската война от 1828–1829 г. Това е първото известно изображение на Бургас като пристанищен град.

Пристанище Варна по време на Кримската война, 1854 г. Рисунка на участника във войната английския подполковник Андрюс.

Едната от пристанищните скели на Варна, 1878 г. Източник: Военноморски музей – Варна.



Скица на Пристанище Варна, направена от генералния консул на Русия в Русе през 1873 г., предоставена от д-р Иво Жейнов.



Скица на Пристанище Бургас, направена от генералния консул на Русия в Русе през 1873 г., предоставена от д-р Иво Жейнов.

Най-големият кораб на Портовото капитанство във Варна през 1879 г. е парната шхуна „Келасури".

Корабите от Дунавската флотилия пред Русе, 1879 г. Източник: Военноморски музей – Варна.

Пристанище Бургас през втората половина на XX век, гравюра. Източник: Държавен архив – Бургас.

Варна, скели за заставане на малки кораби, 1880 г. Най вдясно е скелята пред нос Варна – днес от там започва варненският вълнолом. Източник: Държавен архив – Варна.

Начало на българската пристанищна администрация

Първата държавна пристанищна административна структура, сформирана след освобождението на България от турско робство, е Портовото капитанство във Варна. То е създадено на 31 юли (12 август - нов стил) 1879 г., когато с тържества в Русе и във Варна е обявено началото на Флотилията и Морската част на Княжество България. Портовото капитанство във Варна е част от военния флот (по аналогия на съществуващите тогава структури в Руската империя). Портовото капитанство на практика е и първата държавна морска и пристанищна институция на Черно море. Портовото капитанство, което е оглавявано от лейтенант (дн. капитан-лейтенант) П. К. Леонтиев, разполага с три плавателни съда: шхуната „Келасури" и парните катери „Птичка" и „Варна". Тази структура съществува по-малко от година. Шхуната „Келасури" е заменена с парахода „Голубчик", който е изпратен в Русе. Катерът „Птичка" обаче остава във Варна до юли 1885 г., където е използван от митническите власти и пристанищната администрация при изпълнението на техните функции.

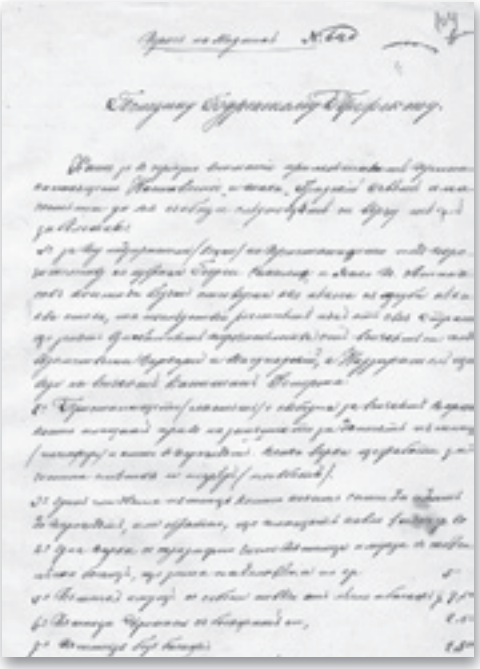
Портовото капитанство е възстановено през 1888 г., когато за неговите нужди от Русе по железницата са превозени парните катери „Георги Раковски" (бивш „Олафчик") и „Хаджи Димитър" (бивш „Варна"). На 1 септември (13 септември - нов стил) Портовото капитанство получава новопостроения в Русе парен катер „Амалия". Всички те са използвани от различните държавни структури, изпълняващи задачи, присъщи на днешната пристанищна администрация, а военноморското ръководство на Портовото капитанство поддържа готовност при необходимост да поеме изпълнението на тези задачи (ако обстоятелствата наложат това). Това взаимодействие между военноморските и гражданските структури е регламентирано не само в съответните административни актове, но и се реализира в практиката на тези институции десетилетия наред.

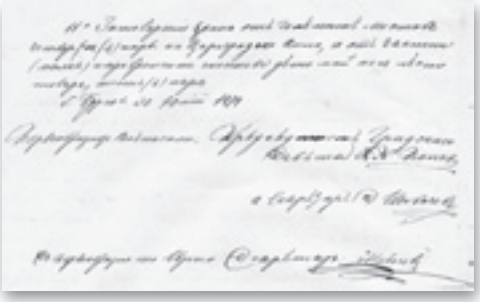
Тъй като продължителен период след Освобождението изпълнението на задачите на пристанищна администрация е разпределено между различни институции и това разпределение постоянно се променя, за начало на българската пристанищна администрация може да се приеме първата държавна институция, създадена в тази насока, а именно Портовото капитанство във Варна (12 август 1879 г.).

1878 г. След Освобождението на България от отоманско иго за началници на българските черноморски и дунавски пристанища се считат началниците на „митарниците" (митниците). В по-големите пристанища за техни помощници се назначават „капитани на порта", които се грижат „за вътрешния ред и контрола за корабите". В „Закона за митниците" от 1885 г. (Държавен вестник, бр. 8 от 24 януари 1885 г.) има цял раздел „За параходите, корабите и превозителите, които докарват стоки". В този раздел се разглеждат въпросите по корабоводенето, пристанищните правила, лоцманската служба, авариите на корабите, проверките на годността на корабите и т.н.

1878 г. Още през 1878 г. Министерството на финансите разпорежда на всички митници по българските дунавски пристанища да събират специална такса, наречена „полупроцентен сбор", в размер половин процент от стойността на стоките и произведенията, които се изнасят или внасят през тях. Събраните суми са „за направа и поддръжка на дунавските пристанища на Княжеството". Събирането на тези такси става без закон, а само на основание на окръжно, базирано върху това, че и в миналото са се събирали такива такси под назначението „калдъръм за пристанищата".

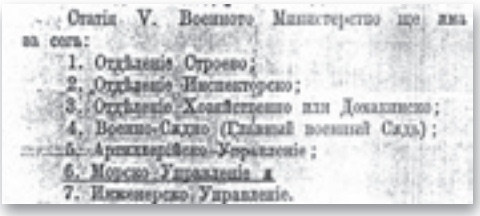
9 януари 1879 г. Още при учредяването си Бургаският градски съвет изпраща писмен рапорт до сливенския губернатор, в който проявява голяма загриженост за състоянието и необходимостта от усъвършенстване на съществуващите тогава пристанищни ске-





Нико Попов
(1837–1905 г.)

В писмо на Нико Попов - председател на Градския съвет в Бургас (тогава в Източна Румелия), до префекта на града Иван Хаджипетров се съобщава за избора на двама надзиратели, които да контролират товаренето и разтоварването на корабите в пристанището, 30 юли 1879 г. Източник: Държавен архив – Бургас.



Отдѣленіе V. Военното Министерство ще има за себе:
1. Отдѣленіе Строево;
2. Отдѣленіе Инспекторско;
3. Отдѣленіе Хозяйственно или Докладно;
4. Военно-Съдно (Главный военный Судъ);
5. Архиварійско-Управленіе;
6. Морско Управленіе и
7. Инженерско Управленіе.

С Указ № 23 от 4 август 1879 г. се определя структурата на Военното министерство, в която се предвижда създаването на Морско управление. Източник: Държавен военноисторически архив – Велико Търново.

Скелите в Пристанище Бургас след Освобождението. Източник: Държавен архив – Бургас.

Пристанище Варна в края на XIX в. Източник: Държавен архив – Варна.

Скелите в Пристанище Варна след Освобождението. Източник: Държавен архив – Варна.

Ветроходи на рейда пред Пристанище Балчик. Източник: Old Balchik, GEOPAN, 2007

ли. Вследствие на предприетите мерки значително подобрените скели са предадени на бургаските общинари на 20 юли 1879 г. от завеждащия ги руски чиновник Никитин.

21 юни 1879 г. Издаден е Приказ № 188 на Варненския губернатор Цанков за уволняване на помощник-капитана при Варненското пристанище Димитрий Бусетил по негова молба. Датата на назначаването му не е установена.

19 юли 1879 г. С Предписание № 3198 на министъра на вътрешните дела от 19 юли с.г. се разкрива длъжността пристав на Приморския участък, който е и началник на паспортното отделение на Варненското пристанище. С рапорт от 16 август с.г. на варненския полицеймайстер до същия министър се отправя молба двете длъжности да бъдат разделени, защото: „Варна е пристанище, където всеки ден почти параходи заминават и пристигат; всеки ден сто и повече души притиротся (влизат – бел. авт.) в канцеларията ми. Един пристав не ще може да удовлетвори нуждите им, не ще може същевременно да контрилува (контролира – бел. авт.) приезжающите и отезжающите. За заведението на пашапортното отделение е нужен чиновник, който освен местните езици да знае и иностранните."

30 юли 1879 г. В писмо на Нико Попов – председател на Градския съвет в Бургас (тогава в Източна Румелия) до префекта на града (така е титулуван окръжният управител Иван Хаджипетров) се съобщава за избора на двама надзиратели, които да контролират товаренето и разтоварването на корабите в пристанището. В точка първа на писмото се посочва, че Градският съвет е избрал Георги Сакалия и Янко П. Атанасов за поднадзиратели (кехаи) на пристанището, „които да бъдат отговорни, ако някога се изгуби някаква стока", а „надзирател ще бъде на всичките (има се предвид поднадзирателите и лодкарите, които в документа се споменават като „варкари" – бел. авт.) Капитан Де порта".

В точка втора на писмото се уточнява: „Пристанището (мостът) е свободно за всичките варки (лодки – бел. авт.), които плащат право на занятието да носят пътници (пасажери) и стоки в параходите."

По-нататък в писмото се дава подробен ценоразпис за пристанищните такси, които трябва да плащат пътниците и търговците, като изрично се посочва, че „пътници сиромаси и неволни" не плащат никакви такси. В последната (11-а) точка се уточнява: „За товарене храна от големите мостове (скели, пристанищни съоръжения подобни на пирсове – бел. авт.) – четири (4) пари на цариградско кило, а от частни (малки) мостове, дето май не се лесно товари – шест (6) пари". Така на 30 юли 1879 г. се поставя началото на Бургаската пристанищна администрация – с кадри и с нормативен документ за събирането на пристанищните такси.

1879 г. В бр. 2 на новоизлезлия „Държавен вестник" от 2 август 1879 г. е поместен Указ № 58 от 31 юли за назначаване на пристав във Варна с годишна заплата от 2400 франка и 800 франка за канцеларски разходи, който да води „морския участък и пътниците, които преминават през пристанището". Към него е учредено „паспортно отделение с един чиновник, който да визира паспортите на пътниците на корабите вместо полицмейстера варненский". За първи морски пристав е назначен Илия Минков. С този указ се поставя началото на контрола на българската администрация върху пристигащите и заминаващите с кораб пътници в най-голямото ни морско пристанище.

1879 г. С Указ № 23 от 4 август 1879 г. се определя структурата на Военното министерство, в която се предвижда създаването на Морско управление. Освен като ръководна институция спрямо Дунавската флотилия и Морската част за нея се предвижда да се занимава и „с всички въпроси по корабоплаването и българските пристанища". Тази идея остава само на книга и няма данни да са правени постъпки за нейната реализация.

1879 г. В „Държавен вестник", бр. 6 от 8 септември, е обявен Указ № 136 от 29 август, с който са утвърдени Правила за карантинни лекари в пристанищата във Варна и в Балчик. Карантинните лекари са пряко подчинени на капитана на пристанището. Първият български карантинен пристанищен лекар е доктор Петрович, назначен с Указ № 181 от 14 септември 1879 г.

Пристанище Варна в края на XIX век, поглед от морето към брега. Източник: Държавен архив – Варна.

Тодор Икономов (1835 – 1892 г.) – министър на обществените сгради, земеделието и търговията във второто и третото правителство на Драган Цанков (1883–1884 г.), поставя пред Народното събрание и Министерския съвет въпроса за изграждането на модерно пристанище във Варна през 1884 г. Снимка: http://atil.blog.bg/

Капитан-лейтенант (дн. капитан III ранг) Зинови Рожественски (1848–1909 г.) – началник на Флотилията и Морската част, ръководи първата комисия за проучването на въпроса за строителството на съвременно пристанище в Русе през 1883 г. Снимка: http://topwar.ru/

Лейтенант (дн. капитан-лейтенант) Еспер Серебряков (1854–1921 г.) – командир на Дунавската флотилия и Морската част, дава идеята за използването на камъните от бившето турско укрепление на брега на р. Дунав за изграждането на кейови стени в Пристанище Русе. Снимка: Военно-исторический журнал, № 2, Москва, 1998 г.

ДЪРЖАВЕНЪ ВѢСТНИКЪ.

Съ указъ подъ No. 999 отъ 20 ноемврий т. г. се постановяха: да се предложи на Народното Събрание за разрѣшение полаганието въ дѣйствие на опитъ и до идущето Народно Събрание приготвенитѣ отъ Финансового Министерство правилници:

1) за портоветѣ начальници.
2) за полицията на пристанището.
3) за мореплавательнитѣ търговия.

Указ № 999 от 20 ноември 1883 г.

Русе в края на XIX век. Всички пътища водят към пристанището. Снимка: Частна колекция на д-р Иво Жейнов.

Поглед от северната към южната част на Пристанище Варна в края на XIX век. Източник: Държавен архив – Варна.

1 март 1880 г. Обявено е движението на корабите и товарите във Варненското пристанище за 1879 г.:

Знаме на кораба	Брой	Товари/разтоварва (в тонове)
Австрийско	84	74 149
Руско	66	41 867
Английско	17	14 904
Турско	239	13 635
Италианско	14	8282
Французко	6	7197
Българско	0	0
Всичко	484	168 986 (внос – износ)

1880 г. На 6 декември 1880 г. в „Държавен вестник“, бр. 89, е публикуван Закон за пограничното карантинно санитарно управление в Княжество България. Като нормативни актове за изпълнение на закона по-късно са приети:

– Правилник за приморската санитарна служба на българските черноморски пристанища (Държавен вестник, бр. 156, 20 юли 1900 г.);

– Правилник за карантините, карантинните лекари и за санитарната служба на българските черноморски пристанище (Държавен вестник, бр. 261, 27 ноември 1904 г.);

– Временни инструкции за крайбрежната санитарна служба (Държавен вестник, бр. 170, 8 август и бр. 209 от 28 септември 1909 г.).

24 юли 1881 г. Управителят на Варненското пристанище издава патент за шест месеца право на плаване в Черно море на кораба „Варна”, регистриран под българско знаме, собственост на Гешит Хасан от Балчик. Това е най-ранният издирен засега документ на българската морска и пристанищна администрация от този род.

1882 г. В началото на ноември след трето обсъждане Държавният съвет утвърждава Правилник за атрибуциите на Министерството на обществените сгради, земеделието и търговията. В атрибуциите му влизат: ...Чл. 5. Строенето, поправката и поддържането на мостовете, набережните, насипите, морските пристанища, фаровете и въобще всяко строене по морското инженерство. Чл. 6. Канализацията на корабоходните и плавателни реки. ... Чл. 9. Строенето на речни пристанища... Правилникът е обнародван в „Държавен вестник“, бр. 129 от 11 ноември 1882 г.

1883 г. На 23 юли Народното събрание гласува Закон за отпускане от полупроцентния сбор на Варненската митница в разпореждане на Министерството на обществените сгради, земеделието и търговията в размер 15 808 лв. и 15 стотинки. С тези пари трябва да се изправи „дървената скеля” във Варненското пристанище и да се построи една „особна, малка скеля за товарене на храни”. Допълнително се отпускат още 19 720 лв.

25 август 1883 г. Започва работата на комисия, назначена със заповед на Военното ведомство по предложение на капитан-лейтенант Зинови П. Рожественски – началник на Флотилията и Морската част в Русе, за проучването на въпроса за построяването на пристанище в Русе.

1883 г. С Указ № 999 от 20 ноември с.г. се разрешава „турянето в действие” на:

А. Правилник за портовите началници;

Б. Правилник за полицията на пристанищата;

В. Правилник за мореплавателната търговия.

Издаването на Указ № 999 се приема за начало на Българската морска администрация.

1883 г. На остров Св. Иван е построен фар, който излъчва бяла светлина, видима на 15 мили.

11 февруари 1884 г. Министърът на обществените сгради, земеделието и търговията Тодор Икономов изпраща до Народното събрание и Министерския съвет Доклад № 527, в който изтъква, че жп линията Русе–Варна работи вече 15 години, а през пристанището на Варна не могат да се изнасят всякога стоки, защото е открито. „Всичко се пренася от вагона до кораба и обратно по водата с мауни. Много е опасно при лошо време. Дават се много жертви, не може да се работи. Търговците предпочитат да използват пристанището в Браила, защото е тихо. Но цената на стоките, които се внасят, се увеличава с излишния път... Нужно е модерно пристанище във Варна...”

22 февруари 1884 г. На свое заседание Министерският съвет взема решение портовите

Пристанище Варна в края на XIX век. Източник: Държавен архив – Варна.

Пристанище Бургас в края на XIX век. Източник: Държавен архив – Бургас.

Крайбрежието на Несебър в началото на XX век. Източник: Държавен архив – Варна.

Пристанище Русе, Румънската скеля в края на XIX век. Източник: Държавен архив – Русе.

Парният катер „Любен Каравелов" (в състава на Дунавската флотилия от 1879 г.) в района на Пристанище Русе. Източник: Военноморски музей – Варна.

Крайбрежието на Анхиало (по-късно Поморие) в края на XIX век. Източник: Държавен архив – Бургас.

управления да преминат под ведомството на Министерството на вътрешните работи и изповеданията.

Януари 1885 г. Към Министерството на обществените сгради, земеделието и търговията е създадено отделение, което да изпълнява атрибуциите му по отношение на шосетата, жп линиите и пристанищата.

1885 г. На 24 януари 1885 г. в „Държавен вестник“ (бр. 8) е обнародван Закон за митниците. В раздел IV за действията на „митарствените учреждения” глава I е озаглавена „За параходите, корабите и превозителите, които докарват стока”. В този закон за първи път в морското законодателство на България се регламентират редица въпроси по прилагането на морското право за превоз на хора и стоки на море, за случаи на аварии при разтоварването им, за документите, които трябва да придружават стоките, правата и задълженията на капитаните на кораби в българските пристанища и др. (чл. 46–62, 177–184).

1885 г. В „Държавен вестник“, бр. 38 от 1 март, е обнародван Правилник за митарствените стражаре в Княжеството, в който са посочени и някои техни специални задължения: „Конните стражаре от постовете на морския бряг и р. Дунав са длъжни да наглеждат да не се строят по брегът лъжливи фарове (маяци) и да не би да се кладе (запалва) огън по брегът, на 5 часа разстояние (пеш) от законно устроенний фенер по морските брегове, за да не се заблуждават и разбиват кораби по брега”. Определени са строги наказания при подобни случаи.

1886 г. По идея на тогавашния командир на Дунавската флотилия и Морската част лейтенант Еспер Серебряков и с подкрепата на местната власт започва събарянето на бившето турско укрепление на брега на р. Дунав, като камъните от него се извозват до устието на р. Русенски Лом за изграждането на кейови стени. Възникналите финансови затруднения прекъсват осъществяването на това полезно начинание.

1886 г. 76% от изнесените през Пристанище Варна стоки и 80% от изнесените през Пристанище Бургас стоки са зърнени храни. 50% от общия внос през Пристанище Варна и 34% от общия внос през Пристанище Бургас са произведенията на текстилната промишленост.

1887 г. С Указ № 18 от 20 януари с.г. от полупроцентния сбор за внос на стоки Варненската митница се задължава да отпуска ежегодно на Варненския окръжен управител по 862 лв. и 72 ст. за поддържането на 32 броя пристанищни фенери през текущата година.

1887 г. С Указ № 204 от 24 септември на варненския окръжен управител се отпускат 600 лв. в сребро. От тях 300 лв. са за разноски по изваждането и пренасянето на „синджирите” (веригите) и котвите на правителствената шамандура (буй), които падат на дъното на морето през зимата на 1885 г. Останалите 300 лв. са за възнаграждение (дроа де советаж) на капитана (не се съобщава името му), който ги е намерил. През 1885 г. при ремонт на правителствената шамандура „халатът”, който ги поддържа, се скъсва и „синджирите” падат в морето. Наемат водолазен екип, но не ги откриват, а капитанът случайно ги открива и пристанищните власти ги изваждат.

10 януари 1888 г. Във Варненското пристанище започва да работи парен елеватор за товарене и разтоварване на зърнени храни. Той е закупен от митниците преди тази дата, но не работи, докато Министерството на обществените сгради, земеделието и търговията, на което е подчинено пристанището, не го изплаща на Варненската митница. Елеваторът спира да работи при строителството на модерното пристанище. Разглобен е, но след това никога не е възстановен и използван.

1888 г. Народното събрание приема Закон за построяването на жп линиите Ямбол–Бургас и Каспичан–София–Кюстендил, както и на нови пристанища във Варна и в Бургас. Законът е обнародван в бр. 8 на „Държавен вестник“ от 21 януари 1889 г.

15 август 1888 г. Официално е открит фарът на остров Света Анастасия. Датата съвпада с храмовия празник на островната света обител. На практика тогава са заменени обикновените фенери с петролна лам-

Карта на Бургаския залив (лист Бургазъ – Даутлии). 1903-1904 г., поправена и допълнена през 1907 г. Издадена е от Географския институт – София. Възстановка, дигитално копие и текст: ДА „Тракия" ГЕОПАН, 2002

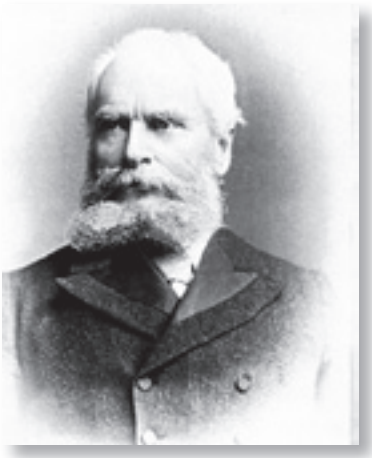
Инж. Владимир Луцки (1853–1900 г.) с критичен анализ отхвърля проекта на сър Чарлз Хартли за строителството на Пристанище Бургас.

Остров Св. Анастасия и част от крайбрежието на Бургаския залив в отсечка от Генералщабната карта на Бургаския залив в мащаб 1:40 000. Върху тази част от крайбрежието по-късно е построено нефтеното пристанище. Източник: Международен търговски и културен център - ГЕОПАН, Бургас

Инж. Петко Николов (1860-1929), директор на Дирекцията на обществените сгради. Снимка: sofiaculture.bg

Портовата рота във Варна в края на XIX век. Източник: Военноморски музей – Варна.

Сър Чарлз Хартли (1825–1915), главен консултант на Европейската комисия за река Дунав в продължение на 40 години. През 1890 г. е избран от българското правителство за проектант на новите пристанища в Бургас и във Варна.



па и с оптика от седма степен, излъчваща постоянна бяла светлина, видима, според състоянието на времето, до 10 морски мили. Иначе фарът започва да действа през 1883 г. и е описан в пътепис на Константин Иречек и в ръкопис на бургаския възрожденец Стоян Шивачев. Стойността на модернизацията през 1888 г. е 8050 златни лева.

1888 г. На фара на остров Св. Иван е подменена оптиката с апаратура на френската компания „Барбие и Фенестр".

21 януари 1889 г. В „Държавен вестник", бр. 8, е обнародван Закон за направата на портове във Варна и Бургас, като за тази цел се отпускат 6,5 милиона златни лева кредит от държавата. Поради неправилната морска политика на тогавашното правителство строителството и на двете пристанища се забавя, а отпуснатите средства са използвани „за други нужди".

1889 г. Английският инженер сър Чарлз Хартли извършва хидрографски проучвания на акваторията на бъдещото модерно бургаско пристанище, за да направи идеен проект за неговото строителство. Проучването му за характера на морското дъно съдържа неточни изводи, които по-късно затрудняват дейността на проектантите и строителите на Пристанище Бургас.

1889 г. На 31 декември е отчетено, че през годината във Варненското пристанище са влезли 330 парахода, 49 кораба и 19 ладии. В Княжеството са влезли през пристанището 8634 души, от които 101 души турски хаджии, на които е наложен 15-дневен срок карантина поради опасения за холера. Такова заболяване по-късно не е констатирано.

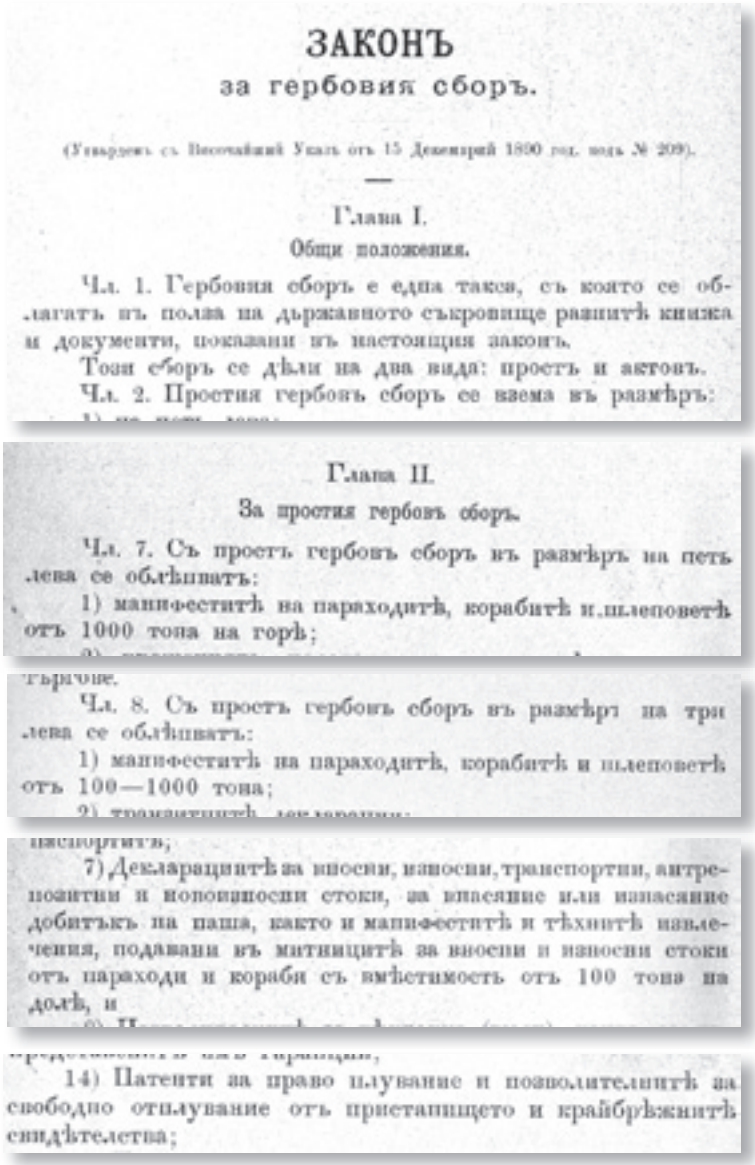
1890 г. В началото на годината е назначена комисия, която да даде мнение от военно гледище на проекта на Пристанище Бургас, предложен от сър Чарлз Хартли. Тя е в състав: председател – инж. Петко Николов (директор на Дирекцията на обществените сгради), подполк. Рачо Петров (началник на Генералния щаб), инж. Михаил Момчилов (главен инженер по надзора за поддържането на железопътните линии), инж. Иван Несторов (главен инженер по служба мостове и шосета) и инж. Вл. Луцки, който е избран за докладчик на комисията. През февруари с.г. комисията разглежда на свое заседание обширния критичен доклад на Вл. Луцки и единодушно го одобрява, като взема две решения: да се направи ново изследване на Бургаския залив, което да се извърши от Вл. Луцки, и да не се възлага на сър Ч. Хартли проучването на Пристанище Варна. Докладът е публикуван половин година по-късно. Авторът му много остро обосновава редица недостатъци в проекта на известния западноевропейски морски специалист, като:

– изключително неизгоден избор на разположението на пристанището („невъзможно... да намериш място по-леко бомбардируемо... понесгодно, от военна гледна точка");

– проектантът не предвижда „каквито и да било портови принадлежности, макар че нито един порт не може да съществува без тях", т.е. не е предложил изграждането на „магазиите, складовете, доковете, работилниците и въобще портовите постройки и сгради, без които портът е немислим".

Вл. Луцки завършва доклада с унищожителното заключение: „Фантастическото произведение, което носи заглавието „Проект на Бургаския порт", може да послужи само за туй, щото, кога се покани друго някое лице да изучава този въпрос, да се помоли, – нито изучаването на местността, нито пък съставлението на проекта да не приличат на г-н Хартлеева труд, който в[ъв] всяко отношение не издържа даже и най-снизходителната критика." Този доклад обаче и до днес не е използван при представянето на историята на строежа на Пристанище Бургас, сочи изследователят инж. Иван Алексиев, който първи обнародва заключенията на Вл. Луцки.

26 юни 1890 г. Воден от съображения за необходимостта от сериозно увеличаване на българския износ на стоки по море за традиционния им пазар в Цариград, Министерският съвет одобрява по принцип предложението на учредителната комисия за създаването на Българското търговско параходно дружество със седалище във Варна. През юли 1890 г. Министерството на финансите отправя към учредителите някои въпроси относно данните за корабите, които бъдещото дружество възнамерява да купи. Отговорено е, че първоначално е необ-



ЗАКОНЪ
за гербовия сборъ.

(Утвърденъ съ Височайшій Указъ отъ 15 Декемврій 1890 год. подъ № 209).

Глава I.
Общи положения.

Чл. 1. Гербовия сборъ е една такса, съ която се облагатъ въ полза на държавното съкровище разнитѣ книжа и документи, показани въ настоящия законъ.

Този сборъ се дѣли на два вида: простъ и актовъ.

Чл. 2. Простия гербовъ сборъ се взема въ размѣръ:

Глава II.
За простия гербовъ сборъ.

Чл. 7. Съ простъ гербовъ сборъ въ размѣръ на петь лева се облѣкватъ:

1) манифеститѣ на параходитѣ, корабитѣ и шлеповетѣ отъ 1000 тона на горѣ;

Чл. 8. Съ простъ гербовъ сборъ въ размѣръ на три лева се облѣкватъ:

1) манифеститѣ на параходитѣ, корабитѣ и шлеповетѣ отъ 100—1000 тона;

7) Декларациитѣ за вносни, износни, транспортни, антренозитни и попонносни стоки, за внасяние или изнасяние добитъкъ на паша, както и манифеститѣ и тѣхнитѣ извлечения, подавани въ митницитѣ за вносни и износни стоки отъ параходи и корабя съ вмѣстимость отъ 100 тона на долѣ, и

14) Патенти за право плуване и позволителнитѣ за свободно отплуване отъ пристанището и крайбрѣжнитѣ свидѣтелства;

Докерски самар, използван повече от половин век в българските пристанища. Съхранява се в Музея за нова и най-нова история на Варна.

Из „Закон за гербовия сбор", утвърден с Височайши указ № 209 от 15 декември 1890 г. Източник: Централен държавен архив – София.

Статистически данни за товарооборота през черноморските ни пристанища Варна и Бургас за периода 1886–1910 г. Източник: Държавен архив – Бургас.

Движението на корабитѣ въ нашитѣ две Черноморски пристанища се вижда отъ следната таблица:

Срѣщо за петилѣтията.	ВАРНА				БУРГАСЪ			
	Брой на корабитѣ		Тонажъ въ хиляди тона на корабитѣ		Брой на корабитѣ		Тонажъ въ хиляди тона на корабитѣ	
	Всичко	Отъ тѣхъ съ пара	Всичко	Съ пара	Всичко	Отъ тѣхъ съ пара	Всичко	Съ пара
1886 – 1890	525	298	–	–	1668	225	–	–
1891 – 1895	804	520	–	–	1074	385	–	–
1896 – 1900	638	512	460	456	1122	413	388	363
1901 – 1905	922	667	665	652	1342	547	550	528
1906 – 1910	2084	919	876	853	1701	669	635	619

ходимо да бъде поръчано строителството на два кораба от типа на австрийските параходи „Арго" и „Тетис", които да поддържат линията между българските пристанища Варна и Бургас и турското пристанище Цариград два пъти седмично. Следваща задача ще бъде посещаването и на други пристанища на Черно море и по река Дунав. В първоначалните намерения е включено купуването и на два по-малки парахода, като единият кораб да плава по линията между пристанищата Варна–Балчик–Каварна и обратно, а другият – по линията между пристанищата Бургас–Анхиало (Поморие)–Месембрия (Несебър)–Созопол и обратно.

1890 г. С Височайши указ № 209 от 15 декември 1890 г. е утвърден Закон за гербовия сбор, в който се определят сумите за облепване с гербови марки на: „манифестите на параходите, корабите и шлеповете от 1000 тона нагоре", „манифестите на параходите, корабите и шлеповете от 100 до 1000 тона", „манифестите и техните извлечения, подавани в митниците ... от параходи и кораби с вместимост от 100 тона надолу", „патенти за право плуване и позволителните за свободно отплуване от пристанището и крайбрежните свидетелства"...

1886–1890 г. Пред Бургаските скели и в акваторията около тях хвърлят котва 1668 кораба. Повечето от тях са ветроходи, параходите са само 225. През периода 1890–1895 г. броят на пристигналите параходи нараства на 385. Липсата на пристанищна техника и на каменни кейови стени с достатъчна дълбочина пред тях, за да застават по-големи кораби, изключително затруднява обработката на товарите и особено труда на пристанищните работници. Основната износна стока – зърното, се товари първо на по-големи лодки (мауни) и от там се прехвърля през високите бордове на големите кораби, застанали на рейда в по-дълбоката акватория пред примитивните дървени скели.

18 януари 1891 г. В Пристанище Бургас се разразява масов хамалски бой. По-многочислените гръцки и български хамалски групи нападат новодошлите да работят на пристанището арменци. Полицията взема мерки, подстрекателите на междуетническата вражда са осъдени и подобни инциденти повече не се повтарят.

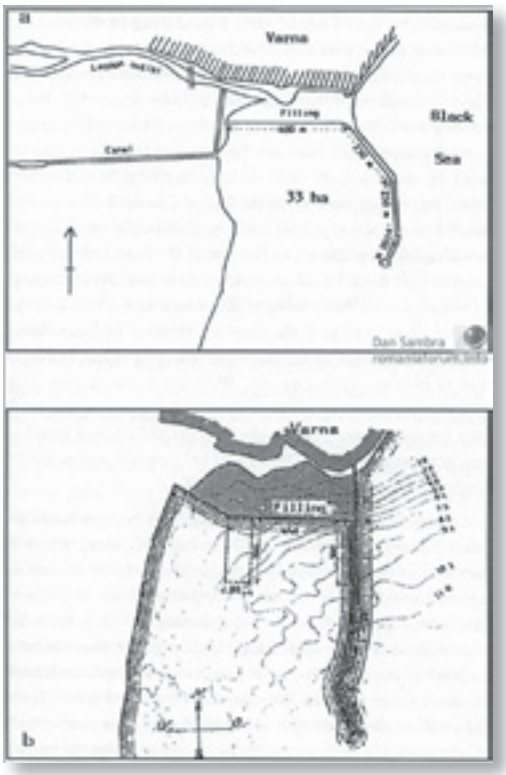
1 октомври 1891 г. В Пристанище Бургас е въведен в действие „Правилник за преносната служба". Той определя правата и задълженията на хамалите (докерите), каруцарите, изпращачите и получателите на стоките от и за корабите. Всички стоки се пренасят от вагоните до корабите и обратно с каруци и мауни, като на брега работят „брегови хамали", а на мауните и на корабите – „мауджии" и „корабни хамали", които са по-добре заплатени от първите. При заплащането на техния труд не се предвиждат държавни осигуровки. При болест или нещастен случай обезщетение получава само този, който лично се е застраховал.

1891 г. Свои проекти за изграждането на пристанища във Варна и в Бургас представя Г. Лутер. По-късно той създава акционерно дружество за строителство на силози и други транспортни съоръжения. В проекта на Г. Лутер се предвижда в бъдеще от Варненското пристанище да се изнасят повече от 1 млн. тона зърнени храни. Свой проект за изграждане на пристанище в Бургаския залив предлага и английският инженер Чарлз Пунчер, но няма сведения той да е бил разглеждан от специално назначена комисия. През следващата година англичанинът предлага свой проект и за строителство на Варненското пристанище, но и той остава само на книга.

27 май 1892 г. Българското правителство сключва договор с компанията Австрийски Лойд за обслужване на линията между българските черноморски пристанища от парахода „Султан". Това оказва влияние върху преговарящите с държавата учредители на бъдещото Българско търговско параходно дружество (БТПД) и те правят отстъпки, благодарение на което преговорите са ускорени.

3 септември 1892 г. Купеният от гр. Сира, Гърция, първи пароход на „Българско параходно дружество „България", именуван „Бургас", предприема редовни рейсове между пристанищата Бургас, Анхиало (Поморие), Варна, Балчик и Каварна. С цената на много усилия бургаското параходно дружество успява да поддържа съобщителните връзки между българските черноморските пристанища и Цариград до 1894 г. Каква е неговата по-нататъшна съдба засега не е известно.

На 2 юли 1894 г. сутринта в 9,30 ч. в Пристанище Варна пристига „Борис" - първият морски товарно-пътнически кораб, купен от Българското търговско параходно дружество. Източник: Военноморски музей – Варна.



По-горе: скица на плана на сър Чарлз Хартли за изграждането на новото Пристанище Варна. По-долу: скица на плана на инж. Бьомхес за изграждането на новото Пристанище Варна. Източник: romaniaforum.info

— Българския параходъ „Борисъ" циркулира вече редовно между българскитѣ пристанища по Черно-море всѣка срѣда и сѣббота. Забѣлѣжително е, че се намѣрватъ още охотници да пѫтуватъ съ уданника „Съединение"!

Публикацията във в. „Черно море" от 18 юли 1894 г.

„ЧЕРНО МОРЕ" Стр. 3

БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО.

ПѢТНО РАСПИСАНИЕ
на Параходъ „БОРИСЪ".

Тръгва	Дни	часове		Пристига	Дни	часове
Балчикъ . .	Всѣки Понедѣлникъ и	7 ч. с.		Варна . . .	Всѣки Понедѣлникъ и	9 ч. с.
Варна . . .	Срѣда	11½ ч. с.		Бургасъ . .	Четвъртъкъ	4½ ч. с.
Бургасъ . .	Всѣки Срѣда и	8 ч. с.		Варна . . .	Всѣки Срѣда и	2 ч. с.
Варна . . .	Сѫббота	3 ч. с.		Балчикъ	Сѫббота	5 ч. с.

Забѣлѣжка. На отиване отъ Бургасъ отъ Балчикъ, отбива се въ Понедѣлникъ, а на пристигане — въ Сѫббота.

Гр. Варна, 11 Юлий 1894 г.

Отъ Дирекцията.

Разписанието за плаванията на парахода „Борис" между българските черноморски пристанища, публикувано на 11 юли 1894 г.

Инж. Адолф Герар (1841–1921 г.), бивш главен инженер на Пристанище Марсилия. Негов е окончателният проект за строеж на новото Пристанище Варна. Източник: 100 години Пристанище Варна, Варна, 2006 г.

6 октомври 1892 г. Дирекцията на обществените сгради към Министерството на финансите с главен секретар Ж. Н. Вълчев обявява в „Държавен вестник“, бр. 218, търг за построяване на пристанище в Бургас на обща сума 7 553 000 лв.

1893 г. Австрийският инженер Бьомхес (началник на Хидравлическото бюро при Министерството на обществените сгради и бивш началник на пристанището в Триест) извършва второ (след това на сър Чарлз Хартли) хидрографско проучване на акваторията на бъдещото модерно Пристанище Бургас. И постигнатите от него резултати се оказват неточни по отношение на състава на грунта и сериозно затрудняват дейността на строителите на пристанището. Бьомхес преглежда проектите на Хартли и предлага свои варианти, сред които най-удачен е този, който предвижда дъговиден вълнолом с два кея. Бьомхес изготвя и пет различни варианта за строителство на Варненското пристанище. Те са предоставени по-късно на инж. Адлоф Герар (Жерар), за да ги одобри или да представи свой проект.

10 декември 1893 г. Обявен е първият търг за строителството на Бургаското пристанище по проекта на инж. Бьомхес. Той е спечелен от френския инженер Л. Гюйлу, но по-късно решението на Министерския съвет по този въпрос не е утвърдено от Народното събрание.

20 януари 1894 г. Проведен е вторият търг за строителството на Бургаското пристанище. Той е спечелен от белгийската фирма „А. Касс и А. Ликенс“. Строителството обаче не започва веднага, тъй като проектът на австрийския инж. Бьомхес е подложен на унищожителна критика от наши и чужди специалисти. Тогава е възложено на френския инж. Адолф Герар (по това време инженер-инспектор на пристанището в Марсилия и съветник на Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията) да коригира стария и да изготви нов строителен проект. През юни 1894 г. той представя ново техническо решение, което напълно отговаря на вълновия режим в залива, местната хидрография и перспективите за развитие на пристанището.

2 юли 1894 г. Сутринта в 9,30 ч. в Пристанище Варна пристига „Борис” – първият морски търговски кораб, купен от БТПД. На 3 юли с.г. в 17 ч. се извършва тържественото освещаване на парахода, завършило с илюминации през нощта. На 4 юли „Борис” заминава за Бургас, където е представен на гражданството. След това започва своите редовни рейсове между българските черноморски пристанища. На 18 юли с.г. варненският вестник „Черно море” публикува разписанието за движението на кораба и до него помества кратко съобщение: „Българският параход „Борис” циркулира вече редовно между българските пристанища на Черно море всяка сряда и събота. Забележително е, че се намират още охотници да пътуват с удавника „Съединение”. (Старият малък параход „Съединение”, собственост на Х. К. Теофанди, получава субсидия от българската държава и през 1893 г., за да разнася пощата между българските черноморски пристанища). След включването на „Борис” в каботажното плаване между българските черноморски пристанища, собствениците на австрийския параход „Султан” са принудени да намалят цените на транспортните услуги по линията Балчик–Варна–Бургас и обратно.

21 септември 1894 г. В Пристанище Варна тържествено е осветен вторият товаропътнически кораб на БТПД – „България”. На 25 септември, заедно с другия параход на БТПД – „Борис”, натоварен със зърно, „България” отплава на първия си рейс по линията между пристанищата Варна–Бургас–Истанбул. По този начин, с появата само на два български парахода по линията до Цариград и обратно националният износ и внос получават мощен стимул за развитие. Това е причината на дневен ред да излезе въпросът за строителството на модерни пристанища във Варна и Бургас.

15 октомври 1894 г. Инж. Адолф Герар представя свой проект за строителството на Варненското пристанище, който е утвърден от Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията и служи за основа на провеждания по-късно търг.

Параходите „България" (най-вляво) и „Борис" (най-вдясно) в басейна на Варненското пристанище. Източник: Военноморски музей - Варна.

Михаил Маджаров (1854 – 1944 г.) – министър на обществените сгради, пътищата и съобщенията по времето, когато започва строителството на модерните пристанища в Бургас и във Варна. Източник: http://bg.wikipedia.org/

Снимка на част от района на Варненското пристанище по време на строежа му с работилницата за ремонт на корабите (районът на днешния военен флот). Източник: Държавен архив – Варна

ГЕОРГИ СТОЕВ-КАРАКАПИТАНА

Георги Стоев, по прякор Каракапитана (заради това, че е капитан самоук), е сред най-колоритните служители на българската пристанищна администрация в края на XIX и в началото на XX век. Роден е в Русе през 1870 г. Започнал службата си във Флота на Н.В., той бързо израства до командир на малки плавателни съдове. Като юнга на парахода „Симеон Велики" участва в Сръбско-българската война (1885 г.). През 1894 г. посреща като пилот пристигналите за първи път в Пристанище Варна кораби на Българското търговско параходно дружество „Борис" и „България" и ги води до първата им котвена стоянка в басейна на порта. Участва в спасителни акции при стихийни бедствия, сполетели населението край пристанищата Видин и Русе. Служител е последователно на Пристанищно управление – Русе, и на Пристанищно управление – Варна. Участва в Балканската война (1912–1913 г.) и в началото на Първата световна война като капитан на пристанищния влекач „Левски" и отново се изявява в спасителни акции и изпълнението на задачи, свързани с морската отбрана на България.

Писателят-маринист Крум Кънчев избира снимката му за корица на своята книга „При нашите морски вълци. Разговори с български моряци" (Варна, 1942 г.), в която представя 26 от най-изявените български морски капитани и корабни механици. Първият очерк в книгата е за Георги Стоев-Каракапитана.

19–20 декември 1894 г. Народното събрание взема решение за строежа на Бургаското пристанище по проекта на инж. Адолф Герар. Решението е обнародвано в „Държавен вестник“ на 14 януари 1895 г. През пролетта на с.г. фирмата „А. Касс и А. Ликенс“ започва първите строителни дейности.

Декември 1894 г. В резултат на включването на параходите „Борис” и „България” в осъществяването на износа на българските стоки от пристанищата във Варна и Бургас до Цариград чуждестранните параходни компании са принудени рязко да намалят навлата за превоз по тази линия.

14 януари 1895 г. В „Държавен вестник“, бр. 10, са обнародвани два важни указа. Указ № 7 утвърждава решението на Народното събрание за построяването на Бургаското пристанище, като правителството сключи спогодба с господата Касс и Ликенс и ако не успее, да търси друга форма или да го построи по стопански начин. Указ № 8 утвърждава решението за построяването на Варненското пристанище, като веднага се обяви търг. Изпълнението на указите се възлага на министъра на обществените сгради, пътищата и съобщенията М. Ив. Маджаров.

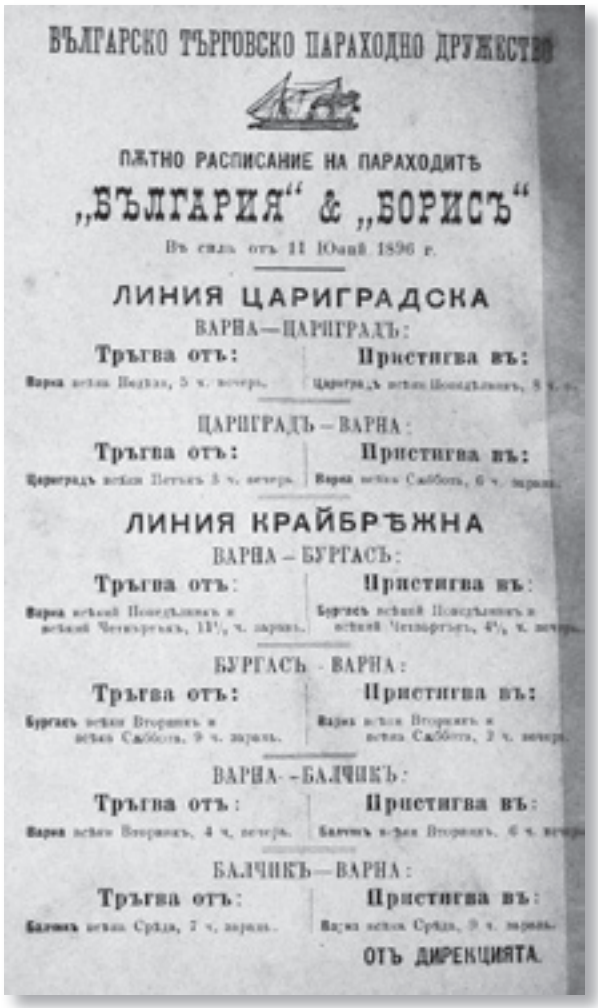
4 февруари 1895 г. На състоялия се търг за строителството на Варненското пристанище, който се провежда в София, най-изгодни условия предлагат столичаните Михайловски и Хайрабедиян. На 17 февруари с.г. между тях и министъра на обществените сгради, пътищата и съобщенията е сключен договор на обща стойност 6 922 472 златни лв. и 14 стотинки, при намаление от 16,5%. Срокът за изпълнение е определен за 16 февруари 1901 г. (шест години). Спечелилите търга внасят 346 200 златни лева депозит в Българската народна банка, който впоследствие загубват, тъй като не изпълняват задълженията си. В крайна сметка обаче те печелят, защото изтеглят по-големи суми от банката, с които покриват разноските си и предвидената печалба, но ... пристанище те така и не построяват.

1 март 1895 г. Започва строителството на Варненското пристанище. Поради различни неудачи и спекулации от няколко фирми вместо за предвидените шест години пристанището е окончателно завършено за двойно по-дълъг срок.

1 април 1895 г. Започва строителството на Пристанище Бургас. Градът започва бързо да увеличава населението си. Ако през 1892 г. то е наброявало 8426 души, през 1900 г. то е 11 730, а през 1905 г. – 13 270 души. През 1900 г. вносът-износът през него е за 10 млн. лв., а през 1904 г., когато вече се използва новопостроеното пристанище – вносът-износът е вече за над 45 млн. лв.

11 юли 1895 г. Тогавашният министър на земеделието и търговията Иван Гешов изпраща писмо до министъра на обществените сгради, пътищата и съобщенията, в което се казва: „желателно е час по-скоро да се направи нещо за дунавските пристанища, като се започне веднага постройката там, където има готови планове и изучаването там, където няма такива”. Според някои изследователи това писмо трябва да се приеме за начало на проучването и постройката на дунавските пристанища у нас. Вследствие на това писмо Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията (МОСПС) предприема предварително проучване за състоянието на пристанищата в градовете Силистра, Тутракан, Русе, Свищов, Лом и Видин. За това изучаване се ангажира инженер-съветникът на Хидравлическата служба Герар, френския инженер Maillard, който през лятото на 1895 г. идва в България и заедно с началника на Хидравлическото бюро на МОСПС инж. Близнаков правят първата обиколка за изучаване на българските дунавски пристанища. В резултат на тази обиколка са написани два рапорта, които служат за база при вземането на решенията по този въпрос.

1895 г. Равносметката от експлоатацията на първите два парахода на БТПД – „Борис” и „България”, е повече от окуражителна. Появата на първите два български парахода по линията между пристанищата Варна, Бургас и Цариград допринася да се намалят навлата, в резултат на което износът на страната ни по море през 1895 г. нараства три пъти в сравнение с предишната година.



БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО

ПЪТНО РАСПИСАНИЕ НА ПАРАХОДИТѢ

„БЪЛГАРИЯ“ & „БОРИСЪ“

Въ сила отъ 11 Юний 1896 г.

ЛИНИЯ ЦАРИГРАДСКА

ВАРНА—ЦАРИГРАДЪ:

Тръгва отъ: Варна всѣки Недѣля, 5 ч. вечерь. | Пристигва въ: Цариградъ всѣки Понедѣлникъ, 8 ч. ч.

ЦАРИГРАДЪ—ВАРНА:

Тръгва отъ: Цариградъ всѣки Петъкъ 3 ч. вечерь. | Пристигва въ: Варна всѣки Сѫбота, 6 ч. зарань.

ЛИНИЯ КРАЙБРѢЖНА

ВАРНА—БУРГАСЪ:

Тръгва отъ: Варна всѣкой Понедѣлникъ и всѣкой Четвъртъкъ, 11½ ч. зарань. | Пристигва въ: Бургасъ всѣкой Понедѣлникъ и всѣкой Четвъртъкъ, 4½ ч. вечерь.

БУРГАСЪ—ВАРНА:

Тръгва отъ: Бургасъ всѣки Вторникъ и всѣки Сѫбота, 9 ч. зарань. | Пристигва въ: Варна всѣки Вторникъ и всѣки Сѫбота, 2 ч. вечерь.

ВАРНА—БАЛЧИКЪ:

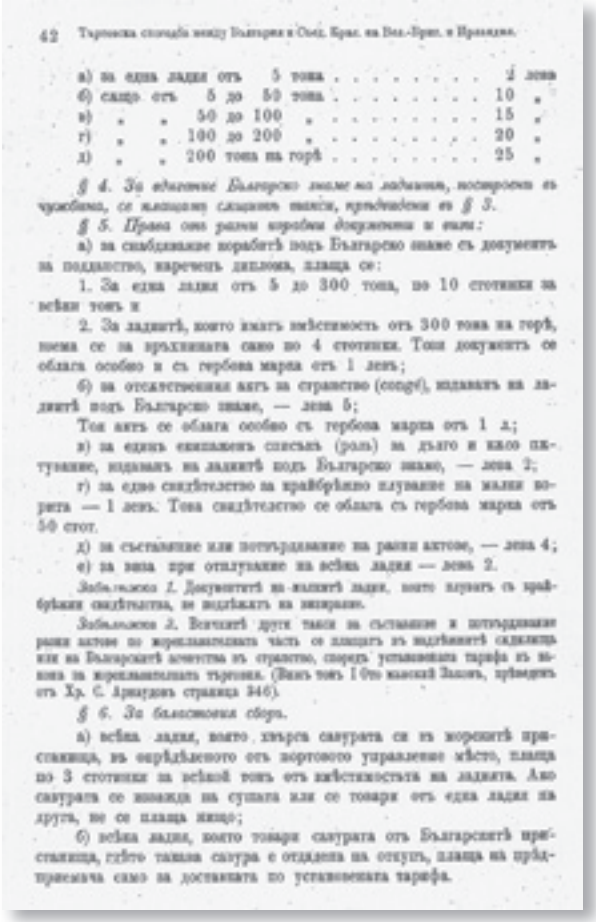
Тръгва отъ: Варна всѣки Вторникъ, 4 ч. вечерь. | Пристигва въ: Балчикъ всѣки Вторникъ, 6 ч. вечерь.

БАЛЧИКЪ—ВАРНА:

Тръгва отъ: Балчикъ всѣки Срѣда, 7 ч. зарань. | Пристигва въ: Варна всѣки Срѣда, 9 ч. зарань.

ОТЪ ДИРЕКЦИЯТА.

Пътното разписание на параходите „България“ и „Борис“ между морските ни пристанища Балчик, Варна и Бургас, и между Варна и Цариград, в сила от 11 юни 1896 г. Източник: Държавен архив – Варна.



42 Търговска спогодба между България и Съед. Král. на Вел.-Брит. и Ирландия.

а) за една лодка отъ 5 тона . . . . . 2 лева
б) сащо отъ 5 до 50 тона . . . . . 10 „
в) „ „ 50 до 100 „ . . . . . 15 „
г) „ „ 100 до 200 „ . . . . . 20 „
д) „ „ 200 тона на горѣ . . . . . 25 „

§ 4. За вдигане Българско знаме на лодкитѣ, построени въ чужбина, се плащатъ сащите такси, предвидени въ § 3.

§ 5. Правата отъ разни корабни документи и книги:

а) за снабдяване корабитѣ подъ Българско знаме съ документъ за поданство, наречень дипломъ, плаща се:

1. За една лодка отъ 5 до 300 тона, по 10 стотинки за всѣки тонъ и

2. За лодкитѣ, които имать вмѣстимость отъ 300 тона на горѣ, няма се за пръхнината само по 4 стотинки. Тоя документъ се облага особно и съ гербова марка отъ 1 левъ;

б) за отсѣтственния актъ за странство (congé), издаванъ на лодкитѣ подъ Българско знаме, — лева 5;

Тоя актъ се облага особно съ гербова марка отъ 1 л.;

в) за единъ екипажевъ списъкъ (роль) за дълго и кало пътуване, издаванъ на лодкитѣ подъ Българско знаме, — лева 2;

г) за едно свидѣтелство за крайбрѣжно плуване на малки ворита — 1 левъ. Това свидѣтелство се облага съ гербова марка отъ 50 стот.

д) за съставяне или потвърждаване на разни актове, — лева 4;

е) за виза при отплуване на всѣка лодка — лева 2.

Забѣлѣжка 1. Документитѣ на малкитѣ лодки, които плуватъ съ крайбрѣжни свидѣтелства, не подлѣжатъ на вписване.

Забѣлѣжка 2. Всичкитѣ други такси за съставяне и потвърждаване разни актове по мореплавателната часть се плащатъ въ подлѣжащитѣ седалища или на Българскитѣ агентства въ странство, спорѣдъ установения тарифа въ закона за мореплавателната търговия. (Вижъ томъ I-ви нашскій Законъ, прѣведенъ отъ Хр. С. Арнаудовъ страница 346).

§ 6. За болничния сборъ.

а) всѣка лодка, която хвърча сакурата си въ морскитѣ пристанища, въ опрѣдѣленото отъ портовото управление мѣсто, плаща по 3 стотинки за всѣкой тонъ отъ вмѣстимостьта на лодкята. Ако сакурата се изнесе на сушата или се товари отъ една лодка на друга, не се плаща нищо;

б) всѣка лодка, която товари сакурата отъ Българскитѣ пристанища, гдѣто такова сакура е отдадена на откупъ, плаща на предприемача само за доставката по установената тарифа.

В Търговската спогодба, сключена между Българското Княжество и Съединеното кралство на Великобритания и Ирландия през 1897 г., се посочват и конкретни функции и задачи на българската пристанищна администрация. Източник: Централен държавен архив – София.

Доставеният от Гърция влекач „Seine” (плаващ под турско знаме) за строителството на Варненското пристанище е регистриран от началника на порта под името „Труд” и под българско знаме. Източник: Държавен архив - Варна.

1895 г. Тогавашният министър на финансите Петко Каравелов утвърждава „Правилник за полупроцентовия сбор", който се състои от четири члена. Първият член гласи: „за направа и подобрение на пристанищата и скелите в княжеството митарствените учреждения вземат една такса под название полупроцентов сбор..." Последният чл. 4 гласи: „сумите от полупроцентовия сбор не могат да се изразходват освен за целта ясно определена от чл. 1, и то винаги с разрешение на Негово Величество Княза."

Във финансовото министерство се държи отделна сметка за събрания полупроцентов сбор от 1879 до 1894 г. След тази година сумите се внасят на общ приход на държавата заедно с другите косвени данъци, събирани от митниците, без да се държи отделна сметка за тях. За сметка на дунавските пристанища до 1894 г. е събрано всичко 3 617 993 лв. От тия суми в последствие са изразходвани само средства за изучаване на пристанищата и за постройката на Видинското пристанище.

1896 г. Според дисертацията „Корабоплавателното дело в България" от Никола Агов, издадена през 1915 г. в гр. Ерланген, Германия (защитена през 1915 г.), през 1896 г. пристанището на Варна е посетено от 566 парахода под всички флагове (български и чужди). Д-р Н. Агов не уточнява същността на този статистически показател, но вероятно става дума за влизането на три парахода на всеки два дни от годината.

18 (30) април 1896 г. Предприемачите Михайловски и Хайрабедиян, сключили през 1894 г. договор с българското правителство за строителството на новото пристанище на Варна, молят началника на порта да регистрира току-що доставения от Гърция влекач „Seine" (плаващ под турско знаме) под името „Труд" и „да му се издаде български патент и му се даде право да плува под Българско знаме".

25 септември 1896 г. МОСПС назначава комисия, която да изучи въпроса за българските пристанища в търговско и в техническо отношение. В нейния състав влизат: инж. Момчилов (председател), членове: инженерите Бояджиев, Близнаков, Андрейчин, военният инженер Велчев и началникът на митниците и косвените данъци Л. Георгиев. Като разглежда въпроса за бъдещия трафик по Дунава, комисията стига до заключението:

„Предвид икономическата политика на правителството да насочи нашия износ през Варненското пристанище, не бива да се разчита на голямо развитие на трафика през дунавските пристанища с изключение на Ломското и Русенското. Частно за Русенското да се има предвид евентуалността да стане един ден сборен пункт на храните, които идат отгоре по Дунава, за да се препращат във Варна."

Въз основа на така установения възможен трафик и като има предвид естествените условия на реката, комисията възприема пристанищните съоръжения да бъдат с наклонени стени и да имат висок и нисък кей. Само за Русенското пристанище се предвижда отвесна кейова стена.

1 януари 1897 г. Варненският губернатор получава правата да назначава началник на „Варненский порт". Дотогава тази длъжност е изпълнявана от началника на митарницата (митницата). Единно пристанище няма. Има няколко скели – турска, холандска, държавна и няколко частни. Всяка от тях се ръководи от отделно лице и има свои такси и правила.

1897 г. В „Държавен вестник", бр. 257 от 19 ноември с.г., е обнародван текстът на Търговската спогодба между Българското Княжество и Съединеното Кралство на Великобритания и Ирландия, където се посочват и конкретни функции и задачи на българската пристанищна администрация. За случаите, неупоменати в спогодбата, се визират препратки към все още действащия в България отомански Закон за мореплавателната търговия.

24 ноември 1897 г. С Указ № 4 е утвърдено решението на Народното събрание, с което поради неизпълнение на договора и отказ поради „лоши почви", финансови слабости, неопитност и др. прехвърля строителството на Бургаското пристанище от господата Касс и Ликенс на френското строително дружество „Де Батиньол", с краен срок за постройка 19 септември 1901 г.

З А К О Н Ъ

за

ПОЛИЦИЯТА НА КРАЙБРЪЖИЯТА И ПРИСТАНИЩАТА

Гатиранъ и приетъ въ III-та редовна сесия на IX.обикновенно Народно Събрание, утвърденъ съ Високочайши Указъ подъ № 15 отъ 28 декемврий 1898 год. и обнародванъ въ "Държавенъ Вѣстникъ" брой 11 отъ 16 януарий 1899 г.

З А К О Н Ъ

ЗА ПОЛИЦИЯТА НА КРАЙБРЪЖИЯТА И ПРИСТАНИЩАТА.

Г л а в а I.

Организация.

Чл.1. Полицейската служба на крайбрѣжията и пристанищата се изпълнява отъ портовитѣ управления, съ помощьта на полицейскитѣ и административни власти.

Чл.2. Портовитѣ управления се дѣлятъ на първостепенни, второстепенни и третостепенни, опередъ степеньта и значението на пристанищата, гдето тѣ имать сѣдалищата си.

Чл.3. Първостепенното портово управление се състои: отъ единъ портовъ капитанъ, за начальникъ на пристанището, отъ единъ портовъ приставъ – неговъ помощникъ, нуждното число помощници портови приставъ и портови стражари.

Чл.4. Второстепенното портово управление се състои: отъ единъ портовъ приставъ, за начальникъ на пристанището, и нуждното число негови помощници и портови стражари.

Чл.5. Третостепенното портово управление се състои: отъ единъ помощникъ портовъ приставъ, за начальникъ на пристанището, и нуждното число портови стражари.

Чл.6. Длъжностьта на второстепеннитѣ и третостепеннитѣ портови управления, до учреждаването мъ, се изпълнява отъ митаротвенитѣ управления.

Чл.7. Портовото управление се намира подъ вѣдомството на Министерството на Общественитѣ Сгради, Пътищата и Съобщенията. Въ митарствено отношение се подчинява на Министерството на Финансить. Въ време на карантина се съобразява съ разпорежданията на карантинното управление, членъ на което е начальникъ на пристанището. То се сноша, за взаимно дѣйствие, съ митарственото управление. Има право да искъ съдѣйствието на административнитѣ и полицейски власти и е длъжно да дава съдѣйствието си на последнитѣ, въ случай на извършено престъпление въ неговия кръгъ.

Чл.8. Служащитѣ при портовото управление даватъ клетва при поемането си на служба. Тѣ носятъ особенно облѣкло, опередъ чина си, и получаватъ заплата по бюджета.

Г л а в а II.

Обязанности.

Чл.9. Портовото управление има подъ надзора си българскитѣ крайбрѣжия на Черно море и Дунава, включително морскитѣ брѣгове, пристанищата, басейнитѣ, каналитѣ, язовитѣ, рейдитѣ и пристанищатѣ.

Чл.10. За граница на морския брѣгъ се счита линията, до която достигатъ вълнитѣ при най-бурно време.

За легло на рѣка Дунавъ се счита цѣлото пространство, което се покрива съ водата й прозъ обикновенно есенно време.

1 юни 1898 г. Българското правителство официално възлага продължаването и довършването на строителството на Бургаското пристанище на френската фирма „Де Батиньол", тъй като започналата тази дейност белгийска компания „А. Кас и А. Ликенс" декларира невъзможност да финализира поетия ангажимент. Строителните работи, извършвани от „Де Батиньол", продължават точно пет години. Инвеститорският контрол се извършва от експертна комисия, ръководена от инж. Стефан Бояджиев, като в нея участва и проектантът инж. Адолф Герар в качеството си и на съветник на българското правителство.

18 юли 1898 г. Проведен е търгът за строителството на Видинското пристанище, а договорът е подписан на 25 юли с.г. Пристанище Видин е открито официално на 18 ноември 1908 г. Строежът излиза на държавата 412 514 златни лева. Всички проекти и цялата работа е извършена от български инженери, техници и работници от системата на Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията. По това време Видин има 16 400 жители.

10 юли 1898 г. С Указ № 18 е утвърден Правилник за приморската санитарна служба на българските черноморски пристанища. В него за първи път най-подробно се разглежда начинът, по който се дава „свободна практика" на идващите в българските пристанища кораби, заверката на техните документи, така наречените „санитарни патенти", мерките против чума, холера и жълта треска, различните санкции и наказания срещу нарушителите.

1898 г. На 4 декември 1898 г. IX обикновено Народно събрание гласува Закона за полицията на крайбрежията и пристанищата („Държавен вестник", бр. 11, 16 януари 1899 г.). В него за първи път в българското морско законодателство се определят териториалните води на България. В чл. 9 е записано, че Портовото управление има под надзора си Българското крайбрежие на Черно море и река Дунав, включително морските брегове, пристанищата, басейните, завоите, рейдовете и плажовете. За граница на морския бряг се счита линията, до която достигат вълните в най-бурно време. Особено място в закона е определено за контролните функции на портовите управления при опазването на чистотата и целостта на морския бряг и крайбрежието. Съгласно чл. 11 портовите управления направляват реда и наглеждат: а) влизането и излизането на корабите; б) заставането на завързването на корабите, както и службата на хамалите и каякчиите; в) слизането и качването на пътниците; г) товаренето, разтоварването и складирането на стоките и савурата (баласта); д) употребата на огньове и светлини; и въобще всичко по реда, чистотата и запазване на държавното имущество.

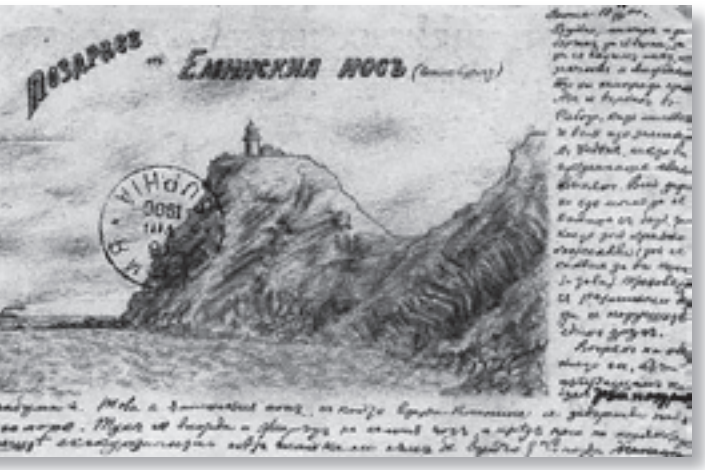
Законът е утвърден с Указ № 15 от 28 декември 1898 г. и обнародван в „Държавен вестник", бр. 11, 16 януари 1899 г.

Декември 1898 г. Строителите на Варненското пристанище и екипажът на пристанищния влекач „Труд" оказват помощ на екипажа на учебния крайцер „Надежда", който по време на разразилата се буря къса веригите и на трите си котви и губи възможност за управление.

23 юни 1899 г. Ръководството на фирмата за строителство на новото Варненско пристанище подава молба до управителя на Варненската митница да запише в регистрите на пристанището влекача „Port de Beyruth" (дотогава плаващ под турско знаме) под името „Port de Varna" и да му издаде патент да плава под българско знаме.

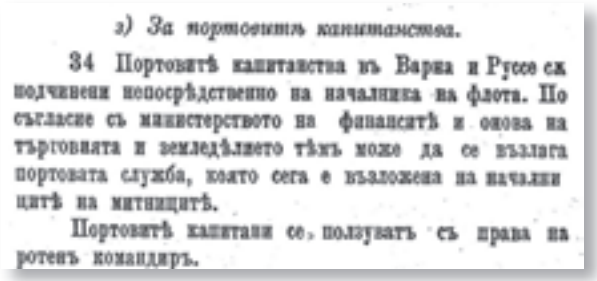
15 декември 1899 г. Запален е за първи път новият фар на нос Емине. Видимостта на огъня е 21 морски мили.

1899 г. Френската фирма „Соте Арле" доставя и монтира в строящото се Бургаско пристанище три фара, които представляват петролни лампи със 187,5-милиметрови оптики. Главният фар е поставен на южния край на източния мол и в началото излъчва постоянна бяла светлина, издигната на 16,7 м надморска височина върху бяла метална кула, висока 8,6 м. Той започва да работи през същата година и си спечелва прозвището „Белия фар", като бързо става символ на пристани-



Пощенска картичка с изображение на фара на нос Емине от 1900 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Пристанище Варна към 1901 г. Източник: Военноморски музей.



з) За портовитѣ капитанства.

34 Портовитѣ капитанства въ Варна и Русе сѫ подчинени непосрѣдственно на началника на флота. По съгласие съ министерството на финанситѣ и опова на търговията и земледѣлието тѣхъ може да се възлага портовата служба, която сега е възложена на начали цитѣ на митницитѣ.

Портовитѣ капитани се ползуватъ съ права на ротенъ командиръ.

Из „Положение за устройството на Флота", 1900 г. Източник: Държавен военноисторически архив – Велико Търново.

Портовата рота във Варна, 1900 г. Източник: Военноморски музей.

Заледяването на Пристанище Русе към 1900 г. Източник: Държавен архив – Русе.

Ледоходът и коледната катастрофа в Пристанище Русе, декември 1902 г. Източник: Държавен архив – Варна.

щето и на Бургас. През следващата година са пуснати в действие и другите два фара, поставени в краищата на малките вълноломи, които ограждат входа на пристанището. Фаровите им кули са високи по 6,7 м. Днешният зелен входен фар тогава е излъчвал червена светлина.

1900 г. Със Заповед по Военното ведомство № 80 от 1900 г. се обявява утвърденото от княз Фердинанд I „Положение за устройството на Флота". Съгласно този документ в структурите на военния флот на Княжество България има изградени портови капитанства във Варна и в Бургас, а в Русе – Портово управление. В т. 34 от „Положение"-то се постановява, че: „По съгласие на министерството на финансите и онова на търговията и земледелието"... на портовите капитанства „...може да се възлага портовата служба, която сега е възложена на началниците на митниците".

20 юли 1900 г. В „Държавен вестник", бр. 156, е обнародван „Правилник за приморската санитарна служба на българските черноморски пристанища".

1900 г. Товарооборотът на Пристанище Русе възлиза на 39 000 тона.

1 юли 1901–1 юли 1902 г. В изложение на окръжния управител на Варна за състоянието на Варненското пристанище се съобщава: „В пристанищата на Варненския окръг са пристигнали следующите товарни параходи, както следва: 1) във Варненското пристанище от 1 януари до 1 юли 1902 г. Пристигнали 415 кораби с 21 623 506 килограма товар, а заминали от същото пристанище 416 такива с 36 532 051 килограмма товар; 2) в Балчишкото – през времето от 1 юли 1901–1902 г. пристигнали 359 кораби с 27 699 тонажа, 2328 души екипаж и 6 172 076 килограма товар и 3) Каварненското – през същото време пристигнали 180 кораби с 22 050 тонажа, 1274 души екипаж и 2 285 745 килограма товар."

2 февруари 1901 г. С Указ № 11 към Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията е създадена Главна дирекция на железниците и пристанищата. Започват масовите назначения на ръководители на пристанища на Черно море и на река Дунав. Дотогава пристанищата се ръководят от началниците на съответните митници и са подведомствени на Министерството на финансите.

19 януари 1902 г. На своето заседание Министерският съвет, след изслушването на доклада на Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията от 12 януари 1902 г., постановява:

„На основание чл. 75 от Закона за отчетността по бюджета разрешава се да се купят по доброволно съгласие от къщата Sautter Harle et Cie в Париж нужните за осветлението на Варненското пристанище апарати и принадлежностите им, а така също да се заплатят разноските за митото, за монтирането на инсталациите, както и за разтоварването им от парахода и транспортирането на местоназначението им".

4–5 декември 1902 г. На общо събрание на Варненската търговско-индустриална камара е разгледан проект за таксите, събирани от българските черноморски пристанища. Таксите са систематизирани в три основни направления:

1. Такси за корабоплаване:
– право за спускане на вода на новопостроен кораб;
– право за вдигане на българско знаме от корабите;
– годишен данък върху корабите под българско знаме;
– право за поданство;
– право за екипажен лист.
2. Пристанищни права (само за пристанищата във Варна и Бургас):
– право за пилот;
– право за влизане и излизане от пристанището;
– право за анкораж и шамандураж (заставането на корабите на кей тогава става чрез закотвяне и завързване за голяма плаваща шамандура – бел. авт.);
– право за савура (едри камъни, използвани за баласт при отплаване на празен кораб или разтоварвани от пристигащ за натоварване празен кораб).
3. Кейово право:

Учебният крайцер „Надежда" по време на тържественото откриване на Пристанище Бургас, 18 май 1903 г. Източник: Военноморски музей – Варна.

Дълбачката „Княз Борис" от Портовия флот също е с празнична разцветка от флагове по време на тържественото откриване на Пристанище Бургас. Източник: Държавен архив – Бургас.

Министерство на Общественитѣ Сгради, Пѫтищата и Съобщенията.

ПРОГРАМА

за

ТЪРЖЕСТВЕННОТО ОТВАРЯНИЕ

на

БУРГАЗСКОТО ПРИСТАНИЩЕ.

НЕДѢЛЯ, 18 МАЙ 1903 ГОД.

На 18 Май, въ 9 часътъ сутринѫта, НЕГОВО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО КНЯЗЪТЪ, придруженъ отъ Военната Му свита, ще се качи на военния корабъ „Надежда", въ залива Порозъ.

Кораблитѣ на пристанищнитѣ дружества, които ще присъстствуватъ на отварянето, ще се изредятъ на открито море и, слѣдъ него отдалечъ установленитѣ помѣрени, ще придружатъ военния корабъ „Надежда".

Пръвъ входъ на пристанището, Министра на Общественитѣ Сгради, Пѫтищата и Съобщенията, придруженъ отъ зарежданія по постройкитѣ на пристанището, ще покѫрдѫ НЕГОВО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО КНЯЗА. Слѣдъ рѣчьта на Министра, НЕГОВО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО ще обиди бургаското пристанище отворено за търговията.

Влизанието на НЕГОВО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО КНЯЗЪТЪ въ бургаското пристанище ще бѫде извѣстено съ половинъ гѫрмежа и едновременно ще се издигнѫтъ знамената и декорацитѣ на всичкитѣ пристанищни съоръженія.

Военния корабъ „Надежда" ще спре въ приморския край, слѣдъ що се поканятъ Г. Г. членоветѣ на Дипломатическото и Консулско Тѣло, Министритѣ, Прѣдсѣдателитѣ и Подпрѣдсѣдателитѣ на Народното Сѫбраніе, Гражданскаѧ свита на НЕГОВО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО, Дружествата, знаменитѣ лица и прѣдставителитѣ на мѣстнитѣ власти.

На тоя ще се намѣри почетната рота отъ 24 л. Черноморски полкъ.

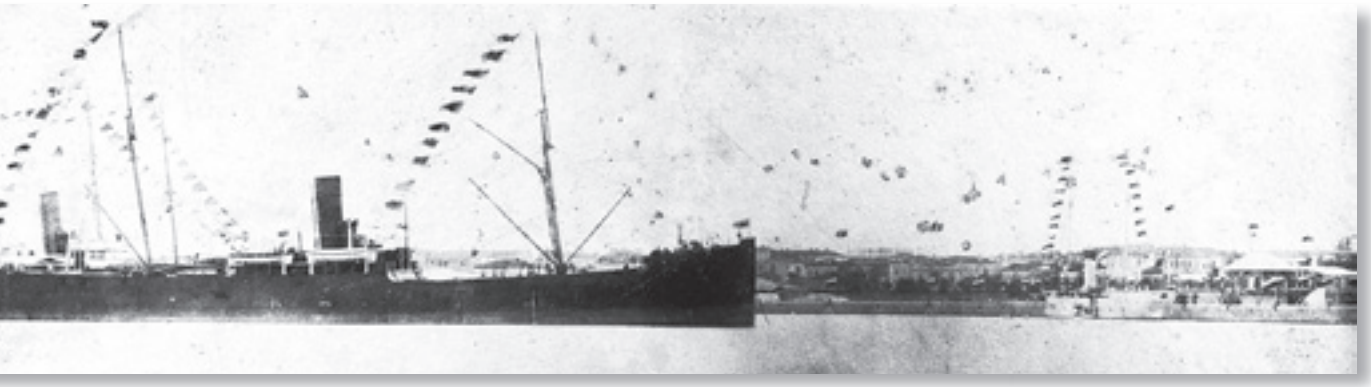
На 10 часътъ, ще се отворятъ вратитѣ, слѣдъ които НЕГОВО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО КНЯЗЪТЪ, придруженъ отъ присъстствующитѣ лица, ще се отправи на вѫлноолма и ще поеме вѫлнопоказателния ключъ за потребнитѣ на пристанището.

На 12ѣ часътъ, ще се дадѫ бакнитѣ въ градскиѧ панаирдъ.

Вечерта, пристанището ще бѫде илюминирано.

Програмата за „тържественото отваряне на Бургазското пристанище" е обнародвана и в „Държавен вестник". Източник: Държавен архив – Бургас.

Княз Фердинанд и неговата военна свита при посрещането им в Пристанище Бургас. Източник: Държавен архив – Бургас.



Празнично украсени търговски кораби на котва в басейна на Пристанище Бургас по време на тържествената церемония. Източник: Държавен архив – Бургас.

– тарифа за пътници;
– тарифа за едър и дребен рогат добитък и за птици;
– тарифа за стоки.

Събранието изказва пожелание правителството да вземе събирането на фаровите и санитарните права (такси) „под свое ведомство", тъй като „се събират от чужди компании, на основание известни международни конвенции" (договорите са сключени още от Османската империя – бел. авт.). Другото предложение до правителството е да бъде освободено от пристанищни такси Българското търговско параходно дружество, тъй като „едно съвършено чуждо за българските интереси параходно дружество Deutsche Levante Linie – на основание контракта, сключен между него и българското правителство – се освобождава от разни пристанищни права, а еднъж това допуснато за едно чуждо Дружество, няма основание да се неосвобождава единственото народно параходно дружество, в което държавата е най-големият акционер".

1902 г. Срещу района, където тогава е била базата на Дунавската флотилия, на 200–300 метра от брега, се показва пясъчна коса. Тогавашният командир на флотилията, далновидният капитан I ранг Матей Стойков, разпорежда върху косата да се забият колове от върба. Коловете се прихващат, укрепват песъчливата почва и постепенно, в продължение на години, се образува остров с площ от около 100 декара, който справедливо получава името Матей. Островът послужва за образуването на зимния басейн (лимана) на Русенското пристанище.

До 1902 г. Русенското пристанище се намира в същото състояние, каквото е било преди Освобождението: с малка кейова стена с два понтона и със скеля за пътническите и товарните кораби на австрийските и другите чуждестранни параходни дружества, които обслужват нашия внос и износ, както и крайбрежния ни дунавски трафик. Строителството на тази малка кейова стена започва към края на 1865 г., което дава основание през 1966 г. да бъде отбелязана 100-годишнината на Пристанище Русе.

18 май 1903 г. В тържествена обстановка е осветено и открито модерното бургаско пристанище. След словото на княз Фердинанд са произведени оръдейни салюти от учебния крайцер „Надежда" и от брегова батарея. Присъстват новоназначеният министър-председател Рачо Стоянов, министърът на обществените сгради, пътищата и съобщенията Димитър Попов, ръководството на Народното събрание, представители на местните власти. Сливенският митрополит Гервасий отслужва тържествен молебен. Всички плавателни съдове в пристанището вдигат празнична разцветка от развети флагове.

Разходите, направени за строителството на Бургаското пристанище, възлизат на около 7 милиона златни лева. Приморският му вълнолом е с дължина 1138 метра. Пристанището разполага с два кея: крайбрежен, с дължина 305 метра и с възможност за акостиране на три парахода, и приморски кей с дължина от 236 метра и с възможност за заставане на два парахода. През новопостроеното бургаско пристанище могат да се обработват общо над 300 000 тона различни товари.

Изграждането на съвременното бургаско пристанище подпомага ориентирането на продукцията на българското стопанство към Западна Европа. Износът на стоки към Белгия изпреварва експорта към Турция. Силен ръст бележи износът за Англия, Испания и Франция. Първите години от експлоатацията на Бургаското пристанище са и първите уроци на българската пристанищна администрация в тази насока.

1903 г. Влиза в сила „Правилник за преносната служба в Бургас и пристанището му".

Август 1903 г. Към поемните условия за строителството на Варненското пристанище се приема притурка с условия за изграждане на вълнолом и извършване на драгаж в залива Евксиноград. Автор на плановете е инженерът на Варненското пристанище Истрия. През 1906 г. „Безименно акционерно дружество за направа на Варненското пристанище" поема работата по продължаване на вълнолома пред двореца в Евксиноград. На 2 ноември 1910 г. правителствена комисия приема окончателно работите по строителството на Пристанище Евксиноград.

През зимата на 1904 г. цялата акватория на Пристанище Варна е покрита с дебел лед и гражданите спокойно се разхождат между корабите, застанали на котва в басейна му. Източник: Военноморски музей – Варна.

Момент от финалния етап от строителството на Пристанище Варна. Източник: Държавен архив – Варна.

Момент от строителството на Пристанище Варна, 1905 г. Специално повдигателно устройство – бардьор, повдига изкуствените блокове и ги натоварва върху жп вагони. Източник: Държавен архив – Варна.

Два екземпляра на един и същи барелеф на княз Фердинанд са поставени на входните фарове на новопостроените пристанища в Бургас и във Варна. Източник: Държавен архив – Варна.

Момент от строителството на Пристанище Евксиноград, 1907 г. Източник: Държавен архив – Варна.

Плавателни съдове от Портовия флот, ангажирани в строителството на Пристанище Евксиноград. Източник: Военноморски музей – Варна.

1903 г. Пристанищните служби окончателно се отделят от митническите управления. Във Варна и в Бургас се създават специални пристанищни управи, които се обособяват като самостоятелни служби към Дирекцията на железниците и пристанищата, която е част от новосъздаденото Министерство на железниците, пощите и телеграфите.

13 ноември 1904 г. Третият кораб на БТПД – параходът „София", пристига в Пристанище Варна. Параходът „София" е използван за каботажно плаване между българските черноморски пристанища.

27 ноември 1904 г. В „Държавен вестник", бр. 261, е обнародван „Правилник за карантините, карантинните лекари и за санитарната служба в българските черноморски пристанища".

28 март 1905 г. На заседание на Министерския съвет се гласува следното Постановление: „На основание чл. чл. 40 и 41 от Закона за публичните търгове и чл. 87 от Закона за отчетността по бюджета одобрява се изработването на два бронзови барелефа с лика на Негово Царско Височество Княза, предназначени за Варненското и Бургаското пристанища, заедно с поставянето им, да се възложи по доброволно съгласие на италианския художник Арнолдо Цоки в Рим, за сумата 25 000 лева златни. Тази сума да се вземе от предвидените суми в Закона за извънреден свръхсметен кредит на Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията..."

7 април 1905 г. С постановление на Министерския съвет се разрешава да се продължи приморският кей на Пристанище Варна с 50 метра и това да се извърши от дружеството за постройката на Варненското пристанище по същите условия, по които са построени вече 140 метра на същия кей. Това става след изпратения на 16 септември 1904 г. доклад от Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията.

7 април 1905 г. В допълнение на III постановление на Министерския съвет от 23 август 1904 г. правителството разрешава „да се възложат работите по направата на кея и драгажа пред него, нужни за Военната марина, върху „Безименното акционерно дружество по направата на Варненското пристанище".

27 юли 1905 г. С Указ № 29 се утвърждава решението на Народното събрание, с което се упълномощава Министерският съвет да сключи договор с германското параходно дружество „Дойче Леванте Линие" за поддържане на редовни параходни съобщения от българските пристанища Бургас и Варна до германското пристанище Хамбург и холандското пристанище Анверс (Антверпен). Договорът е за 5 години, а субсидията, която българската държава изплаща на германската компания, е 115 200 златни лева. Упълномощен да подпише договора е министърът на обществените сгради, пътищата и съобщенията Д. К. Попов, на когото е подчинена и Главната дирекция на железниците, отговаряща и за пристанищата и за корабоплаването. С малки прекъсвания договорът многократно е подновяван до 1934 г.

1905 г. Към Дирекцията по постройката на железниците и пристанищата е създадена „Специализирана хидрографска бригада". Целта на измервателните дейности на бригадата е да се събират данни за съставяне на карта с хоризонтали, за определяне талвега на река Дунав, който е и граница между България и Румъния. Благодарение на това по-късно под ръководството на инж. Георги Минчев е създадена подробна карта на българския дунавски участък.

1905 г. Товарооборотът на Пристанище Русе възлиза на 98 000 тона.

16 януари 1906 г. Министърът на обществените сгради, пътищата и съобщенията утвърждава „Правилник за пристанищните такси, които ще се събират от търговските кораби, които посещават българските пристанища".

6 февруари 1906 г. С Височайши указ е утвърден Закон за крайбрежната служба, обнародван в „Държавен вестник", бр. 34 от 1905 г.

Вътрешният басейн на новопостроеното Пристанище Варна става удобна котвена стоянка за множество параходи и ветроходи. Източник: Военноморски музей – Варна.

Момент от строителството на Пристанище Варна. Вляво се вижда плаващият кран „Напредък", а вдясно – учебният крайцер „Надежда". Източник: Военноморски музей – Варна.

Момент от строителството на Пристанище Варна. На борд на плаващия кран „Напредък" е застанал пристанищният влекач „Труд", а вляво се виждат две водолазни лодки. Източник: Военноморски музей – Варна.

Панорама от строителството на Пристанище Варна. Източник: Държавен архив – Варна.

Княз Фердинанд пристига за тържественото откриване на Пристанище Варна. Източник: Държавен архив – Варна.

Кулминационният момент от тържественото откриване на Пристанище Варна. На борда на учебния крайцер „Надежда" княз Фердинанд пресича трикольорната лента, опъната между два торпедоносеца тип „Дръзки". Източник: Военноморски музей – Варна.

18 май 1906 г. Тържествено е открито модерното варненско пристанище, чието строителство продължава с малки прекъсвания около 10 години. Денят не е избран случайно – това е именният ден на княз Фердинанд (на същата дата три години по-рано е открито и Бургаското пристанище). В церемонията са включени 23 военни и граждански кораби, от които 20 чуждестранни. На събитието са поканени 300 официални гости и целия дипломатически корпус у нас. Събитието е приветствано с 21 топовни салюта, дадени от чуждестранни военни кораби и от разположена на кея брегова батарея. Отслужен е молебен от Варненския и Преславски митрополит Симеон.

Разходите, направени за строителството на Варненското пристанище, възлизат на над 7,5 милиона златни лева. Дължината на вълнолома е 1220 метра. Пристанището разполага с три кея – крайбрежен кей с дължина 380 метра, приморски кей с дължина 320 метра и малък кей за приставане на малки кораби (гемии) и лодки, обслужващи крайбрежния трафик. Двата големи кея разполагат общо със седем корабни места. Във Варненското пристанище могат да се обработват годишно над 400 000 тона различни товари. Това го нарежда на първо място сред морските и речните ни пристанища по капацитет.

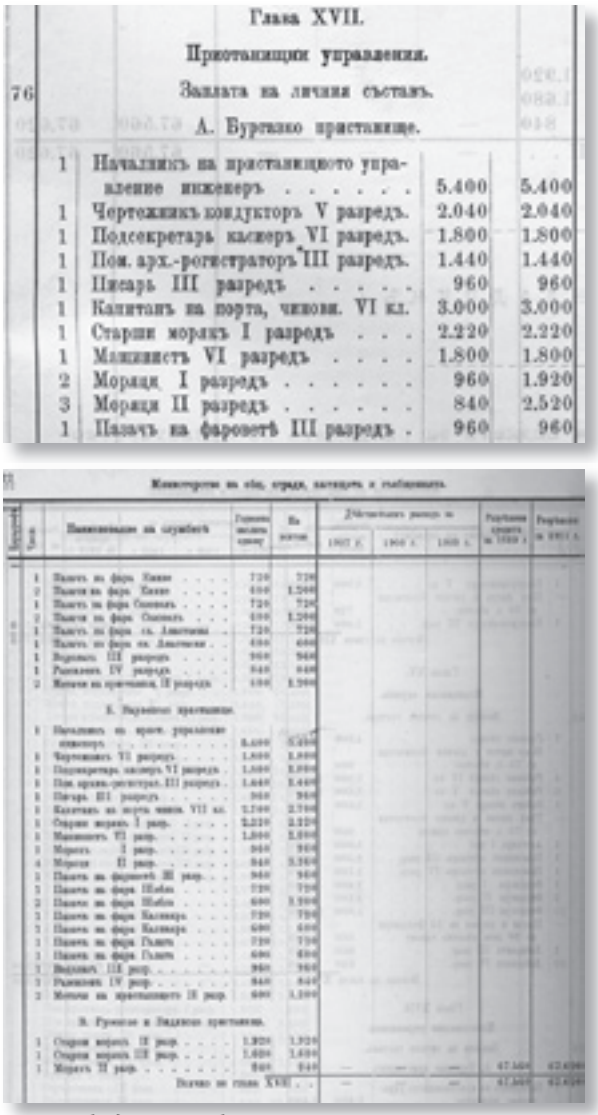
С изграждането на модерното варненско пристанище българският внос и износ получават още една широко отворена врата към света. През 1906 г. тук пристигат 1296 български, 134 австро-унгарски, 77 английски, 71 германски, 131 гръцки, 5 италиански, 60 руски, 537 турски, 49 френски плавателни съда.

18 май 1906 г. При откриването на новопостроеното варненско пристанище Адолф Герар (тогава генерален инспектор на пътищата и мостовете на Франция) – главен проектант на строителството на пристанищата в Бургас и Варна, е награден от княз Фердинанд I с „Голям Кръст Първа степен за цивилни заслуги". По този повод той пише до главния секретар на българските ордени, че ще върне в неговата канцелария знаците на ордена „За специални заслуги" от същата степен, който му е присъден при официалното откриване на новопостроеното бургаско пристанище. (Такава е тогавашната практика – при получаването на по-висока степен от съответно държавно отличие се връща по-ниската степен – бел. авт).

20 юни 1906 г. Проведен е търгът за строителството на ново пристанище в Русе. В проекта за строителството е внесено изменението, че навсякъде кейовата стена ще бъде наклонена. Строителните работи започват след септември 1907 г. Открива се за експлоатация в края на 1912 г. За строителството на новото Пристанище Русе държавата изразходва 1 168 640 лв. Същественото постижение тук е изграждането на крайбрежна укрепителна стена с дължина от около 2000 метра и насипите зад нея, чрез което се създава една също толкова дълга и средно 25–30 метра широка ивица, заета в по-голямата си част от един коларски път и 3–4 жп коловоза, простиращи се от старата гара до устието на река Русенски Лом.

1906 г. След откриването на Пристанище Варна е създадена Морска строителна секция със задача да строи морски обекти и да поддържа пристанищата. Първата задача на новото формиране е прокопаването на канала, свързващ Варненското езеро с морето. Той е завършен през 1908 г. При прокопаването на канала дълбачката „Добруджа" започва да изважда дървета, пръстени съдове, работени на ръка без грънчарско колело и други интересни артефакти. Братята Шкорпил ги запазват и събират във Варненския музей, където се съхраняват и до днес.

1906 г. След построяването на пристанищата в Бургас (1903 г.) и във Варна (1906 г.) към Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията е създадена Дирекция на железниците и пристанищата, в която отначало специалистите по пристанищата и корабоплаването са само железничари. За началник на Бургаското пристанище е назначен жп инженерът Александър Петронов от София, който за първи път вижда морето тогава, когато пристига в пристанищния град, за да заеме длъжността си... За началник на Варненското пристанище е назначен жп инженерът Любомир Божков, също от София, който премести своята канцелария от пристанището на гарата, защото не



Глава XVII.

Пристанищни управления.

76 Заплата на личния състав.

А. Бургазко пристанище.

1	Началникъ на пристанищното управление инженеръ	5.400	5.400
1	Чертежникъ кондукторъ V разредъ	2.040	2.040
1	Подсекретарь касиеръ VI разредъ	1.800	1.800
1	Пом. арх.-регистраторъ III разредъ	1.440	1.440
1	Писарь III разредъ	960	960
1	Капитанъ на порта, чиновн. VI кл.	3.000	3.000
1	Старши моракъ I разредъ	2.220	2.220
1	Машинистъ VI разредъ	1.800	1.800
2	Моряци I разредъ	960	1.920
3	Моряци II разредъ	840	2.520
1	Пазачъ на фаровете III разредъ	960	960

Щат и бюджет на българските пристанища за периода 1907–1911 г. Източник: Централен държавен архив – София.

Изложение на мотивитѣ

къмъ законопроекта за експлоатацията на Българскитѣ Държавни Желѣзници и Пристанища.

Изложение на министъра на обществените сгради, пътищата и съобщенията Ив. Халачев, направено пред Народното събрание на 7 декември 1907 г., по повод законопроекта за експлоатацията на Българските държавни железници и пристанища. Източник: Централен държавен архив – София.

ПОСТРОЯВАНЕ

НА

СВИЩОВСКОТО ТЪРГОВСКО ПРИСТАНИЩЕ.

ПОСТРОЯВАНЕ

НА

Свищовското Търговско Пристанище.

Сборникът с документи „Построяване на Свищовското търговско пристанище", издаден от Дирекцията за постройка на железниците и пристанищата през 1907 г.

можел без влакове, а при пътуване по море му ставало лошо... Главният специалист по морските въпроси в министерството в София е жп инженерът Тодор Ив. Каракашев, който никога не сваля железничарската униформа...

13 декември 1906 г. Щатът на Пристанищно управление – Варна, за 1907 г., утвърден от XIII обикновено Народно събрание, е от 14 души и се състои от:

– началник на пристанищното управление (инженер I клас);
– чертожник-конструктор;
– деловодител-касиер;
– писар архивар-регистратор;
– пристав на пристанището;
– пилот;
– моряк;
– водолаз;
– пазач на фаровете;
– стражари на пристанището – 3;
– метачи – 2.

16 декември 1906 г. Комисия, назначена със заповед № 80 от 16 юни 1905 г. на министъра на обществените сгради, в състав: варненският окръжен управител Харалампиев, началникът на Пристанищната служба при Дирекцията на железниците и пристанищата инж. Б. Морфов, варненският окръжен инженер В. Ангелов и началникът на Варненското пристанище инж. Г. Д. Аврамов, прави обстоен преглед на приморския и южния вълнолом, двата клона на приморския кей и басейна на Варненското пристанище, за да установи дали тези съоръжения са построени съгласно подписаните договори и направените предписания. Прегледът е извършен в присъствието на представителя на Безименното окръжно дружество по направата на Варненското пристанище инж. Златан Бръчков. Комисията излиза със становището, че съоръжения могат да бъдат приети временно, като отправя конкретни указания, с които задължава предприемачите да довършат своята дейност и тогава да се направи нов оглед за окончателното приемане.

1907 г. На 1 януари с.г. е утвърден „Правилник за преносната служба във Варненското и Бургаското пристанище".

1907 г. На 11 април с.г. е утвърден „Правилник за движението на корабите и манипулирането на стоките във Варненското и Бургаското пристанище".

1907 г. Влиза в действие „Правилник за деловодството и счетоводството на пристанищните управления във Варна и Бургас".

1907 г. Дирекцията за постройката на железниците и пристанищата публикува сборник с документи „Построяване на Свищовското търговско пристанище" („Поемни условия", „Ведомост за цените", „Подробно оценение на работите", „Планове и профили").

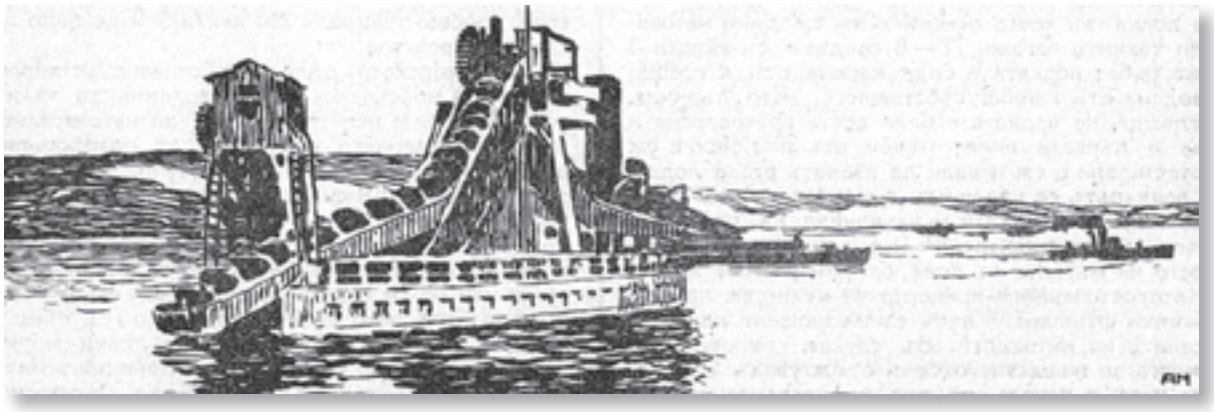
1907 г. През годината във Варненското пристанище са пристигнали 2162 кораба, а са отплавали 2196 кораба. Внесени са 130 782 034 кг стоки, а са изнесени 226 454 841 кг стоки. През 1906 и през 1907 г. през Пристанище Варна преминава около 20% от целогодишния износ на страната.

1908 г. С Указ от 6 януари 1908 г. е утвърден Закон за морската търговия (обнародван в бр. 19 на „Държавен вестник" от 24 януари 1908 г.), изменен през 1930 г. (обнародван в „Държавен вестник" бр. 227 от 11 март 1930 г.). При подготовката му са използвани извори от френското и от белгийското морско законодателство. До тогава е в сила е действието на турския Закон за мореплавателната търговия от 10 август 1862 г., изменен по-късно през 1870 г.

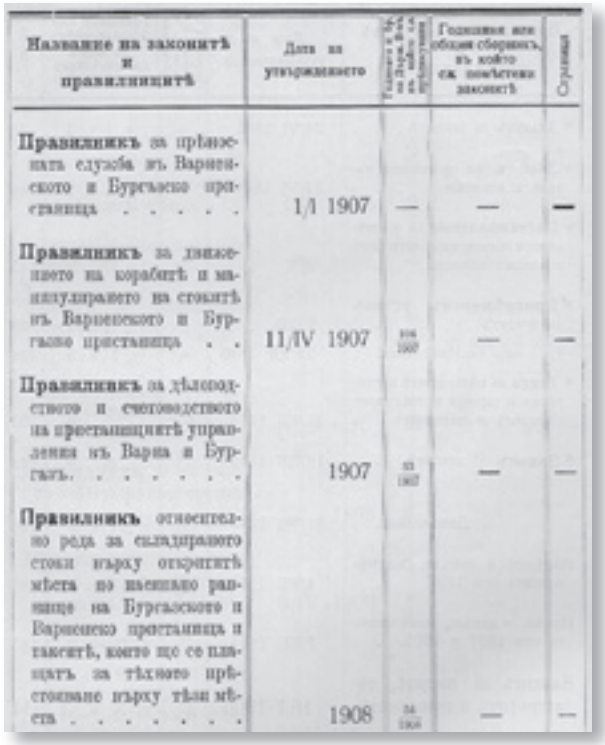
11 януари 1908 г. В Народното събрание е приет Закон за експлоатацията на българските железници и пристанища, обнародван в „Държавен вестник", бр. 25 от 25 януари 1908 г.

5–18 януари 1908 г. Успешно приключва работата на смесената българо-румънска комисия за определяне на точната граница между двете държави по река Дунав. Подписаният протокол е приет и утвърден от правителствата на България и Румъния.

8 март 1908 г. В „Държавен вестник", бр. 54, е обнародван „Правилник относително реда за складирването на стоки върху от-



Кофената дълбачка „Добруджа", поръчана в Холандия през 1908 г., заедно с три драгажни шалана. Рисунката на проф. Александър Мутафов е поместена в сп. „Морски сговор" през 1926 г.



Название на законитѣ и правилницитѣ	Дата на утвърждението	Годината и бр. на Дн. в. на изданието	Годината или обхвата сборникъ, въ който сѫ помѣстени законитѣ	Страница
Правилникъ за прѣнощната служба въ Варненското и Бургаско пристанища	1/I 1907	—	—	—
Правилникъ за движението на корабитѣ и маневрирането на стоитѣ въ Варненското и Бургаско пристанища . .	11/IV 1907	[illegible]	—	—
Правилникъ за дѣловодството и счетоводството на пристанищнитѣ управления въ Варна и Бургасъ.	1907	[illegible]	—	—
Правилникъ относително реда за складирането стоки върху открытитѣ мѣста на насипно разнище на Бургаското и Варненско пристанища и такситѣ, които ще се плащатъ за тѣхното прѣстояване върху тѣзи мѣста	1908	[illegible]	—	—

Нормативни документи за дейността на българските пристанища, утвърдени през периода 1907–1908 г. Източник: Централен държавен архив – София.

Фарът на нос Галата край Варна. Източник: Военноморски музей – Варна.

Силистренското пристанище, пощенска картичка, изпратена през 1906 г. Източник: Личен архив на инж. Иван Алексиев.

Пътнически понтон, използван в дейността на дунавските ни пристанища в началото на XX век. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

критите места по насипното равнище на Бургаското и Варненското пристанища и таксите, които ще се плащат за тяхното престояване върху тези места".

10 март 1908 г. Провежда се търгът за строителството на Пристанище Свищов. На 28 март с.г. е сключен договорът с предприемача. До началото на Балканската война е довършено строителството на товарителната площ с дължина 250 метра, както и част от високия кей с дължина от 200 метра. Изразходваните средства до този етап възлизат на 962 224 златни лева.

18 ноември 1908 г. Открито е за експлоатация Пристанище Видин, за строителството на което България отделя 412 514 златни лева. Търгът за това пристанище се провежда на 18 юли 1898 г., а седмица по-късно се сключва договорът за строителството му. „Големият застой в строежа, който настъпи у нас след 1898 г., тури в архивата готовите проекти за останалите пристанища, без да се гледа, че за тяхното построяване са събирани специални суми, които не би трябвало да се употребят за други цели" – отбелязва инж. Никола Ганчев в публикацията си „Пристанищното дело у нас от Освобождението до днес" (1928 г.).

През 1908 г. в холандската корабостроителница „Верф Конрад", Харлем, са получени две поръчки от България. Едната е за кофената дълбачка „Добруджа" с три драгажни шалана и за пристанищния влекач „Варна". Всички плавателни съдове пристигат в Пристанище Варна и са предадени на Инспектората по Черноморското крайбрежие (пристанищната администрация) за „експлоатационни нужди" и „строителни цели".

5 юли 1909 г. Приключва арбитражният съд, който излиза с решение по рекламациите на „Безименното акционерно дружество за построяване на Варненското пристанище" срещу държавното съкровище, като определя на правителството да заплати на дружеството сумата 1 998 158 лв. и решава за окончателното приемане на новопостроеното пристанище да се счита 1 януари 1908 г. Решението на съда обаче не задоволява и двете страни и делото се преразглежда от Софийския апелативен съд през 1912 г. И неговото решение е незадоволително за акционерите и те настояват за нов арбитражен съд през 1915 г. Още през 1912 г. е приет Закон за изкупуване на дружествения инвентар от държавата, но правителството не бърза да го изпълни. А през 1915 г. част от този инвентар, в т.ч. и плавателните му съдове, са мобилизирани в интерес на военния ни флот. Следващият арбитражен съд излиза с решение едва на 30 април 1924 г., но и то не влиза в сила. С дело № 893 на Втори софийски мирови съд от 1933 г. дружеството е обявено в несъстоятелност.

14 август 1909 г. Българската държава поема грижите за поддържането и експлоатацията на фаровете по Българското Черноморие. Това става след обявяването на независимостта на България на 22 септември 1908 г. Френското дружество Collas et Michel се оттегля от концесията, получена от Османската империя. „Осъществена е кръстосана сделка. Османската империя приспада стойността на фаровете по българските земи от репарациите, които дължи на Руската империя от войната (1877–1878 г.), а България в продължение на няколко години изплаща на Русия тези фарове до стотинка" – пише Милан Асадуров в книгата си „Фаровете в Стария свят от древността до наши дни" (2014 г.), и уточнява: „Тя (България) вече е построила пристанищните фарове в Бургас и Варна, а сега и останалите фарове преминават под управлението на пристанищните власти."

29 октомври 1909 г. Прокопано е цялото трасе на плавателния канал Черно море–Варненско езеро. След окончателното му приемане на 30 януари 1910 г., е използван от корабите на БТПД и от чуждестранни кораби при необходимост от заставане на котва в езерото за изчакване на товар, който ще приемат в Пристанище Варна.

1909 г. На пътническото пристанище Сомовит слизат 33 407 и се качват 35 354 пътници на корабите от австрийското параходство. Те ползват поставения през 1905 г. пътнически понтон.

2 ноември 1910 г. Завършено е строителството на пристанище Евксиноград.

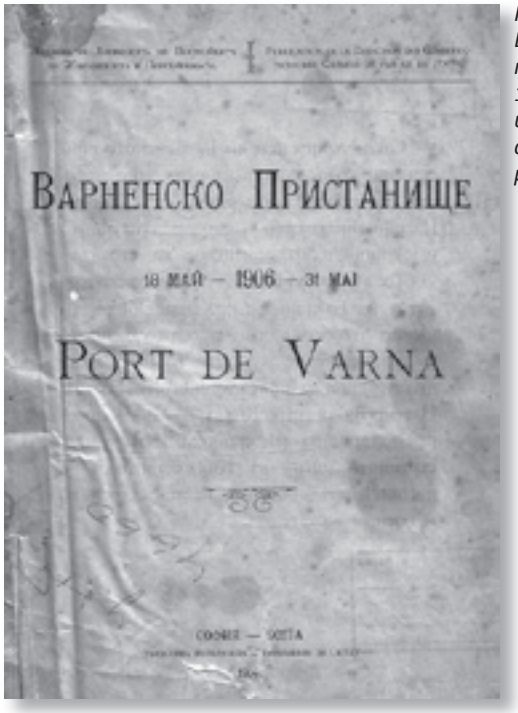
ПРИСТАНИЩЕНЪ РАБОТНИКЪ

Der Hafenarbeiter Ouvrier de Port

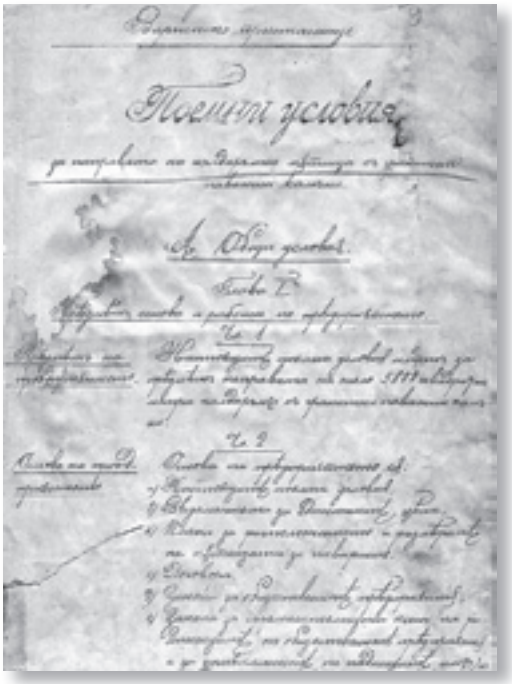
Некадѣ работническо законодателство!

Борбѣтѣ на пристанищнитѣ работници около провеждане на подвѣсонта служба въ пристанищата.

Вестник „Пристанищен работник" (1910–1912 г.) е предвестник на българския морски периодичен печат.



По повод откриването на новопостроеното Пристанище Варна Дирекцията на постройките на железниците и пристанищата издава книгата „Варненско пристанище. 18 май – 1906 – 31 май. Port de Varna", в която подробно са изложени всички подробности около проекта и строителството на порта, както и перспективите за неговото разширение. Източник: Военноморски музей – Варна.



„Поемни условия за направата на калдърмни пътища с гранитни паважни камъни на Варненското пристанище", 1911 г. Литографско копие от оригинала. Източник: Личен архив на Атанас Панайотов.

Разтоварване на камбаните за храма „Св. Александър Невски" в София. Пристанище Варна, 1909 г. Източник: 100 години Пристанище Варна, Варна, 2006 г.

Ноември 1910 г. Излиза брой 1 на вестник „Пристанищен работник" – орган на Работническия пристанищен съюз в България със седалище във Варна. Излиза като двуседмичник (в четири от броевете – един път месечно) през периода ноември 1910–ноември 1912 г. Издадени са общо 11 броя, но досега са издирени общо 6 броя на вестника, като най-пълна е колекцията на Националната библиотека „Св. св. Кирил и Методий" – София, където се съхраняват от бр. 2 до бр. 6 включително. И шестте броя са таблоиди от по четири страници, плътен текст без илюстрации. Длъжността отговорен редактор се изпълнява от секретаря на Работническия пристанищен съюз Стефан Д. Бъчваров. Издръжката на вестника се поема от фонд, където постъпват средствата от абонамента, продажбите и от даренията. „Пристанищен работник" разглежда основно проблеми, свързани с правата на членовете на професионалния съюз. Не без гордост в бр. 3 е поместено съобщението на органа на Съюза на германските транспортни работници „Курие-р", че във Варна е започнал да излиза вестник на българските пристанищни работници с пожеланието за успех в борбата за отстояване на човешките им права. Пак в същия брой се среща понятието „докер", с пояснението, че така се наричат английските пристанищни хамали. В бр. 6 под главата на вестника вместо традиционното „Орган на Работническия пристанищен съюз в България" е изписано „Защитник на интересите на пристанищните работници. Орган на Съюза на транспортните работници". Обединението под шапката на Съюза на транспортните работници обаче по-късно прекратява съществуването на „Пристанищен работник". Въпреки че на учредителния конгрес е взето решение издаването на вестника да продължи, той постепенно заглъхва. Възможна причина за прекратяването на живота на „Пристанищен работник" е и избухването на Балканската война (1912 – 1913 г.). Независимо от краткото си съществуване, „Пристанищен работник" е хроникьорът, който дава богата информация за битието на българските пристанищни работници в предвоенния период през 1910–1912 г. С това вестникът прави и своята заявка към бъдещето, което ще го определи като предвестник на българския морски периодичен печат.

10 май 1911 г. Главният директор по постройката на железниците и пристанищата Г. Л. Лазаров одобрява съставените от инж. Г. Д. Аврамов и прегледани от началника на хидравлическото отделение Л. Вълчев „Поемни условия за направата на калдъръмни пътища с гранитни паважни камъни на Варненското пристанище". В § 30 от тях изрично се посочва, че: „Предприемачът трябва да нареди шантиерите си, да складира материалите си по начин, щото да не създава никакви спънки за правилното и редовно движение в пристанището".

1911 г. В бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата от 1907 до 1911 г. се отделя сума за членски внос в Международния конгрес на мореплаването в Брюксел.

1911 г. На остров Св. Иван е построена нова бяла кръгла железобетонна фарова кула, висока 9,2 м, действаща и в наши дни. Тя е издигната близо до старата кула, а светлината, излъчвана от 43,6 м надморска височина, е видима от 18 морски мили.

10 декември 1911 г. В публикацията на инж. Лазар Вълчев „Разпределение на техническите служби в Царството между двете учредени за тях министерства и скициране в главни черти тяхната бъдеща организация" (Списание на БИАД, № 49–50, с. 500) основателно се критикува необосновано раздутият щат в някои структури на българската пристанищна администрация: „Като влезете във варненското пристанищно управление, ще видите, че в долния етаж се помещава канцеларията на инженера по експлоатацията на пристанището, подчинен на Главната дирекция по експлоатация на железницата, а в горния етаж се помещава канцеларията на инженера по разширяването на пристанището, подчинен на Главната дирекция за постройките. Тия две канцелории си имат отделни деловодители, чертожници, кописти, архиви, писари и разсилни..."

15 декември 1911 г. XV обикновено Народно събрание приема бюджета на Пристанищно управление – Варна, като в него за първи път е обособено самостоятелно структурно звено „Пристанищна работилница", която

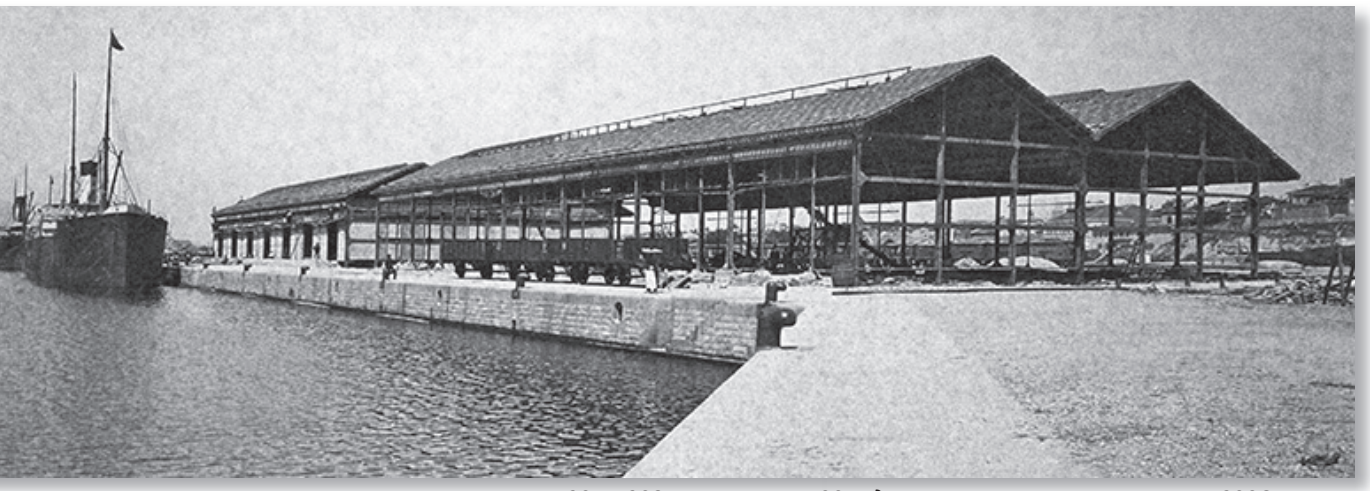
Моряци от Портовата рота във Варна, 1910 г. Източник: Военноморски музей – Варна.

Изглед от Пристанище Бургас. Пощенска картичка, изпратена през 1907 г. Източник: Държавен архив – Бургас.

Инж. Иван Родев – Първи началник на Пристанищната работилница – Варна. Източник: Личен архив на инж. Иван Алексиев.

Свидетелство

Свидетелство, издадено от Главната дирекция на железниците и пристанищата, за прослужено време на инж. Иван Родев като началник на Пристанищната работилница – Варна. Източник: Личен архив на инж. Иван Алексиев.



Магазиите в Пристанище Варна към 1907–1908 г. Източник: 100 години Пристанище Варна, Варна, 2006 г.

започва дейността си в началото на 1912 г. в състав от 18 души. На 13 февруари 1912 г. встъпва в длъжност първият началник на Пристанищна работилница – Варна, инж.-корабостроителят Иван Родев.

1912 г. С Указ № 19 от 10 април е утвърден Правилник за преглеждане здравостта на корабите, които посещават българските дунавски пристанища (обнародван в „Държавен вестник", бр. 99 от 4 май 1912 г.). С Указ № 89 от 20 август с.г. е утвърден нов „Правилник за преглеждане здравостта и пригодността за плаване на корабите, които посещават българските пристанища" (публикуван в „Държавен вестник", бр. 192 от 27 август 1912 г.), представен от министъра на железниците, пощите и телеграфите – варненецът Антон Франгя. В тези правилници се определя как се издават свидетелствата, гарантиращи изправността не само на корабите, но и на „арматурата им, спасителните им средства, сигналните приспособления, машината и котлите". Посочен е редът за наблюдението, сроковете, действията при аварии и ремонти. С това действията на българските пристанищни власти се доближават до дейността на големите класификационни организации.

По-късно, през 1931 г., с приемането на Закона за търговското корабоплаване комисията, спомената в чл. 2 на правилника от 1912 г., е наречена „Българска контролна пристанищна власт" и е определена като българска класификационна организация.

7 април 1912 г. Поради избухналата епидемия от холера в Турция Медицинският съвет на Царство България издава заповед № 10, с която нарежда: „...в българските черноморски пристанища да се въведе 11-дневна карантина за всички кораби, пътници и стоки, идващи от Проливите."

4 юни 1912 г. В „Държавен вестник", бр. 75, е обнародван „Закон за изплащане на персонала от драгажните съдове по разширение черноморските пристанища допълнително възнаграждение за извънредни работни часове".

1912 г. На 22 август влиза в сила Постановление на Министерския съвет от 31 март с.г., с което се разрешава Лантерното (фаровата уредба) на електропрожекторната група (фаровете) във Варненското пристанище, както и кабелите за тях, да бъдат доставени от фирмата „Сименс-Шукер" – Виена.

3 октомври 1912 г. Главната квартира на Българската армия издава „Положение за управлението на Варненското пристанище", съгласно което то преминава на пряко подчинение на началника на Флота и на Варненския укрепен пункт подполковник Руси Лудогоров. Пристанищните влекачи „Левски" и „Варна", една дълбачка, плаващият 40-тонен кран, четири мауни и фаровете също преминават на разположение на Флота. Влизането и излизането от пристанището става само в светлата част на денонощието и с пилот на борда, който превежда плавателните съдове през проходите на минните заграждения.

5 октомври 1912 г. Началото на първата Балканска война заварва парахода „София" с капитан Антон Прудкин в Пристанище Бургас. Корабът остава в разпореждане на командването на Бургаския укрепен пункт. Първата задача, която изпълнява, е да плени турски ветроход, който поради липса на вятър не е могъл да отплава от Бургаския залив. Плененият кораб с 15-членен екипаж е отведен в пристанището и е предаден на военните власти. До 3 декември 1912 г., (първото примирие с Турция) „София" под командването на капитан Прудкин извършва няколко рейса между пристанищата Бургас, Созопол и Месемврия (Несебър) за превоз на опълченци и муниции.

29 ноември 1912 г. Параходът „Варна" разтоварва в българското пристанище Дедеагач докараните от Ню Порт (Англия) 2430 тона каменни въглища.

6 декември 1912 г. Параходът „Борис" пристига в пристанище Дедеагач и разтоварва 5900 чувала брашно и 96 бурета маслини. След шест дни отплава за Фиуме (Австро-Унгария). В края на декември отново пристига в Дедеагач с 209 610 кг брашно и с 2250 бали сено. На 5 януари 1913 г. отплава за Кавала.

Отдѣление пристанищно.

№ 27559. София, 18 мартъ 1914 год.

До господа началницитѣ на всички пристанища.

Заедно съ настоящето изпраща ви се, за служебно употрѣбление единъ екземпляръ отъ правилника за дѣлопроизводството и счетоводството на пристанищнитѣ управления въ царството, утвърденъ съ Височайши указъ № 89 отъ 20 ноемврий 1913 год. и обнародванъ въ „Държавенъ вѣстникъ", брой 283 отъ 13 декемврий сѫщата год.

За напрѣдъ дѣлата и счетоводството на всички пристанищни служби, ще трѣбва да се водятъ споредъ този правилникъ.

Когато този правилникъ се отпечати заедно съ приложенитѣ къмъ него образци, дирекцията ще изпрати допълнително на всичкитѣ пристанища още нуждното число книжки отъ сѫщия правилникъ.

Правилникъ

за дѣлопроизводството и счетоводството на пристанищнитѣ управления въ Царството.

Глава II.

Счетоводство.

Чл. 19. Въ пристанищата се събиратъ слѣднитѣ права:

а) Право за плаване на корабитѣ подъ българско знаме,
б) годишенъ данъкъ върху корабитѣ подъ българско знаме,
в) право за свидѣтелство за отплаване,
г) „ „ екипаженъ списъкъ.

д) право за заверка на свидѣтелствата за отплаване на корабитѣ подъ българско знаме,
е) право за пожоменителни листове,
ж) „ „ въвеждане и изведване на корабитѣ,
з) корабно право,
и) право за пѣтници,
к) такси за констатиране повреди и изчисляване разни оценки,
л) „ „ сапура,
м) „ „ водолазъ,
н) „ „ реморкажъ, кранове и др. уреди,
о) наеми отъ пристанищни мѣста и магазини,
п) глоби за нарушение закона за помощите на пристанищата и за повреждаванията на пристанищнитѣ градежи,
р) товарно право.

Чл. 20. Правото за плаване на корабитѣ подъ българско знаме (право за подаянство) ще се събира на основание заявленията (обр. № 710) подадени въ пристанищното управление отъ стопанитѣ на корабитѣ и се зачислѣта по чистата вѣстимость на кораба.

Чл. 21. Годишния данъкъ върху корабитѣ подъ българско знаме, правото за свидѣтелства за отплаване и правото за екипажни списъци на корабитѣ се събиратъ по списъцитѣ на корабитѣ обр. № 707, които се водятъ въ всѣко пристанище.

Чл. 22. Правото за заверяване на свидѣтелствата за отплаване на корабитѣ подъ българско знаме, правото за пожоменителни листове, правото за въвеждане и изведване на корабитѣ, корабното право и правото за пѣтници, се събиратъ на основание подадениятъ декларации (обр. № 705 и 706) отъ капитанитѣ на корабитѣ при влизането и излизането имъ отъ пристанищата (чл. 15 отъ закона за помощите на пристанищата).

Стойностьта на декларациятѣ е по 10 стотинки екземпляръ.

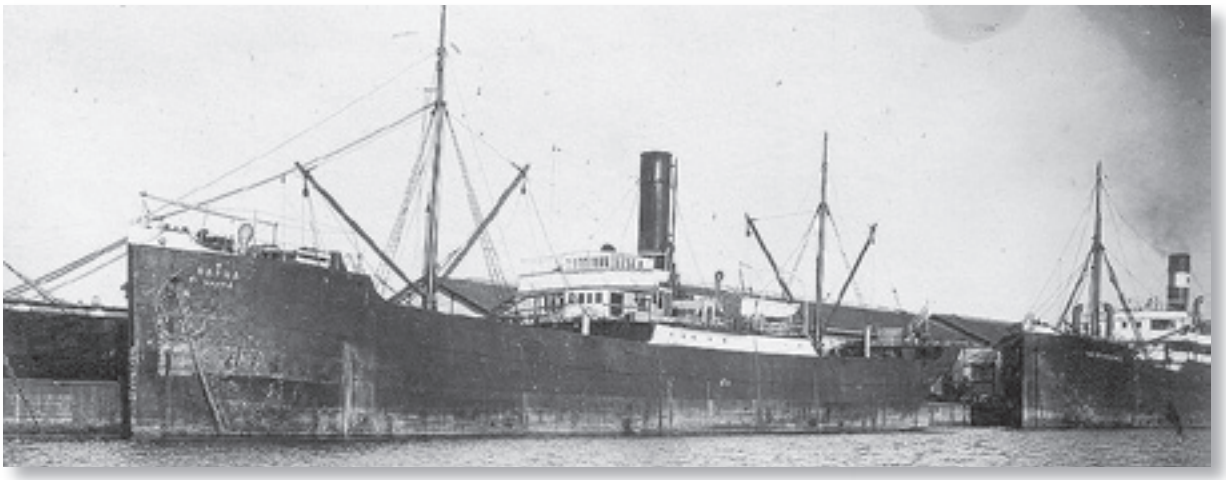
Чл. 23. Таксата за констатиране повреди и изчисляване разни оценки се събира на основание съставенитѣ за тая цѣль актове обр. № 711, въ които се означава стойностьта на констатираниятѣ повреди и оценки.

Чл. 24. Таксата за сапура се събира на основание подаденитѣ отъ капитанитѣ на корабитѣ заявления обр. № 712, въ които се означава количеството на сапурата, които искатъ да вкомагъ или разтоварятъ. Количеството на тая сапура се удостовѣрява отъ пристанищния агентъ натоваренъ съ наглеждането ѝ.

Чл. 25. Таксата за водолазъ се събира на основание сѫщитѣ обр. № 713 съставени отъ пристанищнитѣ управления, приподлежащи отъ лицата, които сѫ си послужили съ водолаза.

Чл. 26. Таксата за реморкажъ, кранове и др. уреди се събира: отъ корабитѣ по чистата имъ вмѣстимость, а за частно послужване съ парароботата на часъ и по сѫщата обр. № 721, 722 и 728, съставени отъ пристанищнитѣ управления, приподл-

Източник: Окръжни писма на Главната дирекция на железниците и пристанищата през 1914 г., том I, С., 1914 г.



Параходът „Варна" на Българското търговско параходно дружество участва активно в поддържането на линиите между българските пристанища Дедеагач и Карачели, както и между останалите ни портове на Егейско море по време на Балканската война (1912–1913 г.). Източник: Военноморски музей – Варна.

Натоварване на парахода „София" на Българското търговско параходно дружество на рейда на Пристанище Балчик с помощта на мауни (големи лодки). Източник: Old Balchik, GEOPAN, 2007

1912 г. Фаровата оптика на остров Св. Иван е подменена с нова, производство на френската фирма „Барбие Бенар и Тюрен“. От 5 март 1914 г. до наши дни фарът работи с една и съща характеристика: групово-проблясквяща с периодичност 10 секунди (проблясък – 0,5 сек, тъмнина – 2 сек, проблясък – 0,5 сек, тъмнина – 7 сек).

16 януари 1913 г. Преговорите между воюващите страни в Лондон са прекъснати и на следващия ден бойните действия са възобновени. Във връзка с бойните действия на IV армия на Галиполския полуостров е оборудвано малкото пристанище Карачели, където се пренасят провизиите от пристанище Дедеагач. По линията Дедеагач–Карачели плават само българските параходи „Борис” и „Варна” поради реалната опасност от противодействието на турските брегови батареи в Сароския залив.

7 февруари 1913 г. Параходът „Борис” разтоварва в Пристанище Карачели 250 тона провизии (сено, овес, картофи и консерви).

16 февруари 1913 г. Над защитниците на Булаирската позиция се разразява снежна буря. Лишени от топли дрехи и храна, много офицери и войници стават жертва на бялата смърт. Още в първия ден на бурята в пристанище Карачели пристига параходът „Борис” с комендант капитан Васил Филев-Барбата и главен механик Борис Апостоловски. От кораба са разтоварени 407 тона припаси (овес, брашно, ориз и др.). С това „Борис” заслужено си спечелва името на „парахода спасител”.

21 февруари 1913 г. В пристанище Карачели пристига параходът „Варна” с комендант капитан Върбан Червенски. С него са превозени 1275 тона припаси (сено, ечемик, овес, картофи, брашно). За да се ускорят превозите, в общо седем случая двата български парахода приемат товарите не от брега, а направо от борда на чуждестранните кораби на рейда пред пристанище Дедеагач.

7 февруари–21 май 1913 г. Плаванията на „Борис” и „Варна” по линията между българските пристанища Дедеагач и Карачели по време на втория период на Балканската война и в периода между двете Балкански войни се изразява в следната статистика:

– „Борис”: девет рейса, транспортирани и разтоварени в пристанище Карачели 2786 тона товари;

– „Варна”: пет рейса, транспортирани и разтоварени в пристанище Карачели 5469 тона товари.

Март 1913 г. Параходите „Борис” и „Варна” поддържат и линията между пристанищата Солун и Дедеагач. До българското пристанище Дедеагач „Варна” превозва 1929 торби сол, 5564 торби овес и 3074 тона ечемик (общо 917 тона), а „Борис” – 4447 торби ечемик (общо 440 тона).

Март 1913 г. Независимо от сложната военна обстановка в Пристанище Варна пристига параходът „Каминос”, от който са разтоварени 40 тона съоръжения и материали за електрическото осветление за града, изпратени от немската фирма „Сименс-Шукерт”. Благодарение на това на 1 януари 1914 г. Варна грейва, осветена от електрически лампи.

17 май 1913 г. Сключеният в Лондон мирен договор оставя егейските пристанища Кавала, Дедеагач, Порто Лагос и Карачели, както и черноморското пристанище Мидия, в пределите на Царство България. Това е причината към тях и от тях да плават и корабите на БТПД. Още на 10 май към пристанище Мидия отплават от Варна параходите „България” и „Кирил”, а от Бургас – „София”. Екипажите на трите кораба на БТПД успешно се справят с превоза на части от V дунавска и от IX плевенска дивизия до Пристанище Варна, откъдето те с влак заминават към западната граница. Тези рейсове приключват към края на май и след това трите парахода се завръщат в Пристанище Варна.

28 април–20 май 1913 г. Параходите „Борис” и „Варна” поддържат линиите между пристанищата Дедеагач–Порто Лагос и Карачели–Кавала, като превозват над 5000 военнослужещи, продоволствия, военно имущество и коне. След като изпълняват с чест поставените им задачи в интерес на Българската армия в Егейско море, екипажите на двата парахода се прибират в Пристанище Варна.

РАЗПРѢДѢЛЕНИЕ

на службитѣ при Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата.

—o—

ПРИСТАНИЩНА СЛУЖБА.

1. Централно управление:

Изработване пристанищнитѣ закони, правилници, тарифи и нарѣдби и даване наставления по прилагането имъ отъ пристанищнитѣ управления. Издаване актове за поданство на корабитѣ, провѣряване смѣтютѣ на б. п. дружество въ свързка съ субсидирането на послѣдното и водене нуждитѣ прѣписки съ надлѣжнитѣ учрѣждения. Статистика за експлоатацията на пристанищата. Персонална часть по пристанищната служба.

2. Пристанищни управления:

а) Техническа служба. Построяване градежи, пжтища, магазии, фарове, буета, знакове и разни двигатели въ пристанището; поддържане на пристанището и пристанишнитѣ съоражения. Извършване манипулацията на механическитѣ инсталаци и срѣдства въ магазинитѣ и по кейовитѣ стѣни на пристанището; измѣряване и провѣряване вмѣстимостьта на корабитѣ; прѣглеждане изправното състояние на корабитѣ; констатиране и изслѣдване повредитѣ на корабитѣ при нещастни случаи-аварии и въобще извършване работи отъ технически характеръ, необходимъ за експлоатацията на пристанищата.

б) Портова служба или пристанищна полиция, военно портово капитанство. Запазване общия редъ при влизането, излизането и движението на корабитѣ въ пристанището; водене регистритѣ за влѣзли и излѣзли кораби, издаване корабоплавателни документи и др.; завѣряване документитѣ на всички кораби, които посѣщаватъ пристанището; прѣслѣдване и налагане наказание на нарушителитѣ на закона за полицията на пристанищата; изпълнение разпорѣжданията на военно-морскитѣ власти досѣжно движението и застраховането въ пристанището на българската

плавателнитѣ документи на корабитѣ; събиране на пристанищнитѣ права отъ корабитѣ споредъ вмѣстимостьта имъ; събиране реморкажно право и кейови права отъ пасажеритѣ и стокитѣ по декларацинтѣ, прѣдставени въ портовото управление отъ капитанитѣ на корабитѣ; събиране наемитѣ отъ мѣста, магазии и разни двигатели въ тѣхъ и по кейовитѣ стѣни на пристанището.

„Разпределение на службите при Главната дирекция на железниците и пристанищата", 1914 г. Централен държавен архив – София.

Екскурзия. Г-да Я. Найденовъ & С-ие устройватъ на 3 априлъ една екскурзия: Варна—Александрия и обратно съ новия параходъ „Царь Фердинандъ".

Тази екскурзия дава възможность съ много малко разходи да се посѣтятъ и видятъ: Египетъ, Сирийския брѣгъ, Ерусалимъ, Витлеемъ, островитѣ и пр. прѣзъ най-приятния сезонъ.

Въ Александрия и Яфа парахода ще остане по 2—3 дена, за да могатъ

Отдѣление пристанищно.

№ 15468. София, 13 февруари 1914 год.

До господина управителя на митницата въ Портолагосъ.
До г. г. комендантитѣ на пристанищата въ Д. Агачъ и Портолагосъ за свѣдение.

Г. Управителю,

Понеже фароветѣ построени по нашия бѣломорски брѣгъ за сега ще се експлоатиратъ отъ компанията на отоманскитѣ фарове, то вие нѣма да събирате отъ корабитѣ никакви фарови права, до гдѣто тѣ не се откупятъ отъ държавата ни. Но до тогава агента на компанията, който е натовареенъ да събира фаровитѣ такси е длъженъ всѣки мѣсецъ да ви внася припадающата се часть отъ тия такси, съгласно договора, който компанията е сключила съ Турция.

За това ще се отнесете писменно до въпросния агентъ и ще поискате да ви внесе веднага сумата, която е събралъ досега отъ фарови такси, като ви прѣдстави и нуждната смѣтка отъ която да се вижда, каква сума е постѫлила прѣзъ този периодъ отъ врѣме и какво слѣдва да се даде въ държавата — респективно на пристанището Портолагосъ.

За направеното по този случай, увѣдомете дирекцията.

За разлика от ситуацията по Българското Черноморско крайбрежие, фаровете по Българското Беломорско (Егейско) крайбрежие остават извън юрисдикцията на Царство България.

Отдѣление пристанищно.

№ 31088. София, 28 мартъ 1914 год.

До господина началника на пристанището Варна.
За свѣдение до Бургазкото пристанище.

На № 414.

Тъй като напослѣдъкъ се случиха нѣколко заседвания и други нещастни случки съ параходи въ българскитѣ води, Гл. дирекция счита за нуждно да ви увѣдоми, господинъ начальникъ, че когато ви се поиска помощъ за спасяване на нѣкой корабъ, вие трѣбва веднага да му дадете такъва съ срѣдствата които разполага пристанището и то безъ да искатъ особно разрѣшение отъ дирекцията.

Размѣра на възнаграждението обаче, което кораба трѣбва да плати за указаната му помощъ, понеже не може да се опрѣдѣли прѣдварително Гл. дирекция ви прѣдлага, при подобни случаи да се назначава отъ васъ или сѫда експертна комисия, която да опрѣдѣли въпросното възнаграждение, като вземе прѣдъ видъ риска на пристанищнитѣ реморкьори, важностьта на извършената работа и стойностьта на спасенитѣ кораби и стоки, които овентуално биха се намѣрили въ тѣхъ.

Един от първите документи, в който се посочва аварийно-спасителната дейност като функция на българската морска и пристанищна администрация.

Отдѣление пристанищно

№ 47391 София, 16 май 1914 год.

До г. г. началницитѣ на пристанищата Варна, Бургазъ, Деде-Агачъ и до Българското търгов. пар. дружество — Варна.

Вслѣдствие телеграмата на Порто-Лагоското Пристанище отъ 12 того, съобщава ви се, за свѣдение и надлѣжно разпо-

реждане, че тамошното пристанище било снабдено вече съ 5 мауни за разтоварване и натоварване на корабитѣ и че за на, прѣдъ ще може да се посѣщава пристанището отъ параходи.

Пристанищната администрация в българското егейско Пристанище Порто Лагос своевременно организира малка флотилия от мауни за осъществяване на товарно-разтоварната дейност.

Публикацията във варненския вестник „Свободен глас", бр. 25 от 8 март 1914 г.

27 май 1913 г. В „Държавен вестник“, бр. 116, е обнародван „Закон за изменение „Закона за експлоатацията на българските държавни железници и пристанища”.

17 ноември 1913 г. В Пристанище Варна е осветен купеният новопостроен в Италия параход „Цар Фердинанд”.

1913 г. С Височайши указ № 89 от 20 ноември с.г. е утвърден „Правилник за делопроизводството и счетоводството на пристанищните управления в Царството”, обнародван в „Държавен вестник”, бр. 283 от 13 декември с.г. В него са определени всички пристанищни такси, които Българската морска администрация събира в портовете на държавата на Черно и Егейско море и на р. Дунав.

20 декември 1913 г. Запален е за първи път новият фар на нос Галата. Далечината на видимостта на огъня при наблюдаване на височина 5 метра от морето е 28 морски мили. Оптическият апарат, доставен от парижката фирма „Барбие-Бернар Тюрен” е монтиран на бетонна кула с височина 8,40 метра.

1914 г. Публикувано е „Разпределение на службите при Главната дирекция на железниците и пристанищата” (на основание Закон за експлоатацията на българските железници и пристанища от 1908 г.). В него подробно са описани всички задачи, изпълнявани от администрацията, която тогава е наречена „Пристанищна служба”.

13 февруари 1914 г. С разпореждане на Главната дирекция на железниците и пристанищата до комендантите на егейските пристанища Дедеагач и Портолагос се постановява да не се събират „от корабите никакви фарови права, догдето те не се откупят от държавата ни”. Дотогава фаровете по Българското Беломорско крайбрежие „ще се експлоатират от компанията на отоманските фарове”.

21 февруари 1914 г. С известие до мореплавателите Отделение „Пристанищно” на Главната дирекция на железниците и пристанищата уведомява, че „новопостроеният фар на остров Св. Иван... ще почне да се пали от 20 февруари текущата година”.

4 март 1914 г. Отделение „Пристанищно” съобщава, че на 15 април 1914 г. от Ню Йорк ще отплава първият параход на германската компания Hamburg-Amerika Linie, който спира в българските пристанища Дедеагач, Бургас и Варна, а в бъдеще и в Портолагос. С това се създава възможност за директен износ на български стоки за Ню Йорк. Дотогава тези стоки се трансбордират до Триест или Хамбург.

28 март 1914 г. Отделение „Пристанищно” уведомява началника на Пристанище Варна, че „...когато ви се поиска помощ за спасяване на някой кораб, вие трябва веднага да му дадете такава със средствата, с които разполага пристанището, и то без да искате особно разрешение от дирекцията”. Това е един от първите документи, в който се посочва аварийно-спасителната дейност като функция на морската ни администрация.

3 април 1914 г. Във варненския вестник „Свободен глас” (бр. 25 от 8 март 1914 г.) четем обява, че фирмата „Я. Найденов & Сие” организира екскурзия от пристанище Варна до пристанище Александрия със спиране и в пристанище Яфа. Началото на екскурзията е на 3 април 1914 г. Вероятно това е началото на този вид морски бизнес у нас.

16 май 1914 г. Отделение „Пристанищно” обявява, че беломорското (егейското) пристанище Портолагос вече е снабдено с „5 мауни за разтоварване и натоварване на корабите и че занапред ще може да се посещава пристанището от параходи”.

21–22 май 1914 г. С разпореждане на Главната дирекция на железниците и пристанищата егейските пристанища Кавала и Дедеагач са включени в националните тарифи за превоз „от железнични до параходни станции”, осъществяван от Българското търговско параходно дружество.

13 юни 1914 г. Отделение „Пристанищно” публикува в известие до мореплавателите (на френски език), че започва да действа „но-

Корабна зимовка през 1914 год. при устието на р. Русенски Ломъ, преди започване постройката на Русенското пристанище.

Илюстрацията е публикувана в сп. „Морски сговор" през 1928 г.

Отдѣление пристанищно.
№ 53430. София, 3 юни 1914 год.

До г. г. началниците на пристанищата въ Варна, Д.-Лаго, П.-Лаго и до Българското т. кар. дружество въ Варна.

Въ приложение изпращатъ ви се, за свѣдение 5 екземпляра отъ извѣстието до мореплавателитѣ, относително новоинсталирания фаръ на островъ „Св. Анастасия" (Бургаски заливъ).

Secvice des Portes.

Avis aux navigateurs.

Les navigateurs sont prévenus qu'un nouveau phare est installé à l'île St. Anastasie sur le côté sud de la baie de Burgas.

Le phare qui est établi sur une tour blanche en béton armé avec feu-blanc — continu sera allumé le 1.-13 juin 1914.

Portée du phare par temp moyen 8—12 milles.

Position du feu:

Latitude 42°—28'—00" N.

Longitude 27°—35'—35" E (greenvitch).

Elévation du feu (plan focal) au dessus de niveau de la mer 21 m.

Sofia, le 24 mai — 6 juin, 1914.

Басейнът на Пристанище Варна в началото на XX век. Източник: Военноморски музей – Варна.

Пристанище Бургас в навечерието на Първата световна война. Източник: Военноморски музей – Варна.

воинсталираният фар на остров Света Анастасия (Бургаски залив)". В северната част на острова е изградена нова железобетонна фарова кула и служебно жилище за фаропазачите. Височината на кулата е 9,10 м, а на светилото – 21,70 м от морското равнище. Фаровата оптика е от старата кула на остров Свети Иван. Огънят на фара се вижда на разстояние от 6 морски мили.

1914 г. Персоналът на Пристанищното управление във Варна се състои от 24 души (началник, четирима чиновници, капитан на порта, десет моряци, водолаз, пазач на фара на нос Галата и др.). Портовият флот се състои от два влекача и четири мауни, три от които са доставени през 1914 г. Началник на пристанищното управление е инж. Любен Божков.

1915 г. През лятото приключва строежът на Пристанище Лом с изградена каменна защитна наклонена стена. Характерното за този метод е това, че в основата под каменната стена са забити 4–5-метрови колове с диаметър 30–40 см от бук или дъб, за да поемат колебанията при земетръсите – едно не съвсем рядко явление в този регион. Този начин на строеж е въведен от български инженери и майстори строители. Използван е още при строителството на Пристанище Видин (1908 г.), а по-късно и при Пристанище Русе (1912 г.) и Пристанище Свищов (1913 г.). По време на прословутото земетресение на 4 март 1977 г. с епицентър планината Вранча (на стотина километра северно от Дунав) старите кейове, строени по този начин, остават здрави, а новите, строени десетилетия по-късно – пропадат.

10 юли 1915 г. С разпореждане № 62073 на отделение „Пристанищно" на началниците на пристанищата във Варна и в Бургас се забранява да дават под наем държавните влекачи за пилотаж извън басейна на пристанищата „предвид голямата опасност, която представлява за държавните реморкьори пилотирането на кораби, плаващи под знамена на сега воюващите държави". По-късно с разпореждане № 66703 от 23 юли с.г. се разрешава пилотажът до нос Галата и до една миля източно от входа на Пристанище Бургас.

27 юли 1915 г. С XVII постановление на Министерския съвет, взето на заседанието му на 24 юни с.г. (Протокол № 76), е определен начинът, по който ще се събират приходите от пристанищните мауни в порт Дедеагач. Със Заповед № 3741 на Главната дирекция на железниците и пристанищата е допълнен Протоколът за преносната служба в пристанищата Дедеагач и Портолагос, в частта за събирането на такси при ползването на държавните мауни от частни лица.

23 ноември 1915 г. Отделение „Пристанищно" разпорежда на администрацията на българските дунавски пристанища да не събират пристанищни такси от „параходите и шлеповете, реквизирани от комитета за обществена предвидливост", съгласно IV постановление на Министерския съвет, взето на заседанието му от 17 ноември с.г. (Протокол № 192).

9 декември 1915 г. Отделение „Пристанищно" изпраща съобщение до началниците на българските пристанища, че Румънското министерство на външните работи обявява водите на реките Дунав и Прут за минирани.

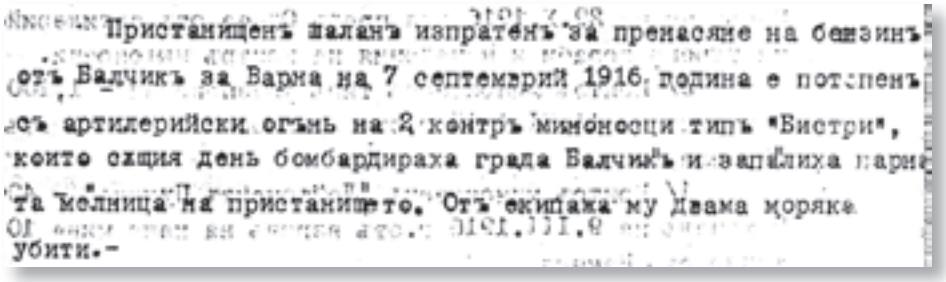
1911–1915 г. Бургаското пристанище е посетено от 1435 кораба, от които 549 са параходи, а останалите – ветроходни гемии. Товарооборотът достига до 499 000 тона.

1899–1915 г. Пристанищата на Русе и Сомовит са главните пунктове на България за внос на газ и сол от Румъния.

1915–1916 г. Пристанищното управление в Русе строи кейовата стена на пристанището на Захарната фабрика, която е белгийска собственост.

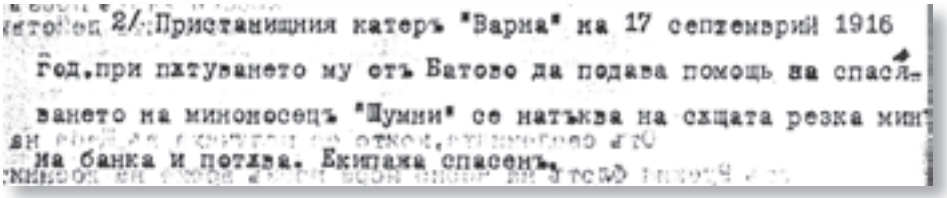
1904–1918 г. С периодични прекъсвания се изгражда Пристанище Русе. През 1904 г. Българската държава сключва договор с предприемача Георги Генов за строежа на кейовата стена в участъка от мелницата „Папа Маноли" (старото устие на река Русенски Лом, преместена на изток) до подпорната стена на старата жп гара (сега Национален музей на транспорта). За нуждите на това строителство от Варна пристига влекачът „Ро-

По време на Първата световна война австро-унгарски монитори често заемат позиции пред българските дунавски пристанища. Източник: Военноморски музей – Варна.



Пристанищенъ паланъ изпратенъ за пренасяне на бензинъ
отъ Балчикъ за Варна на 7 септемврий 1916 година е потопенъ
съ артилерийски огънь на 2 контръ миноносци типъ "Бистри",
които сѫщия день бомбардираха града Балчикъ и запалиха парна
та мелница на пристанището. Отъ екипажа му двама моряка
убити.-

Източник: Военноморски музей – Варна.



2/ Пристанищния катеръ "Варна" на 17 септемврий 1916
год.при патуването му отъ Батово да подава помощь на спася-
ването на миноносецъ "Дунав" се натъква на сѫщата резка мин
на банка и потъва. Екипажа спасенъ.

Източник: Военноморски музей – Варна.

Пристанище Варна след бомбардировката, осъществена от руски бойни кораби на 14 октомври 1915 г., Петковден. Източник: 100 години Пристанище Варна, Варна, 2006 г.

примѣра съ българския влекачъ „Варна" презъ 1916 г. Само тоя единъ параходъ, работещъ съ 5—16 шлепа, е успѣлъ въ продължение на 6 месеца да пренесе 10,000 тона храни, независимо отъ многото бойни припаси и др. материали, като е товарилъ хранитѣ отъ почти всички български дунавски пристанища и ги е разтоварвалъ въ ломското пристанище.

Източник: сп. „Морски сговор", статия на капитан II ранг Георги Славянов, 1925 г.

сица" и няколко мауни за превоз на каменни строителни блокове. Тогава са разрушени останките от римската и турската крепост на Русе. През 1910 г. държавата прекратява договора с Георги Генов и конфискува цялото инвентарно имущество на строежа, в това число и катера „Росица". Строителството се поема от Русенското пристанищно управление, което го довежда до успешен край през есента на 1918 г. Освен „Росица" Пристанищно управление – Русе, притежава още влекача „Княз Кирил", 6 понтонни двойки, 10 хербертови понтона и 3 шлепа: „Велико Търново", „Лом" и „Марица".

29 септември 1918 г. След капитулацията на Царство България в Първата световна война във военния флот се получава разпореждане за скриване на ценното имущество. Събраното в сандъци водолазно оборудване се пренася през нощта във Варненското пристанище и се предава за съхранение на началника на техническата служба Васил Клочков.

1915–1919 г. С периодични прекъсвания се изгражда новото Пристанище Свищов (каменни кейови стени, железопътни коловози, силоз за храни, пристанищни административни сгради). Краят на Първата световна война слага и край на първия етап от строителството.

1916–1920 г. Поради участието на България в Първата световна война броят на корабите, пристигнали в Бургаското пристанище, чувствително намалява и достига едва 265 (срещу 1435 за периода 1911–1915 г.).

18 юни 1920 г. В „Държавен вестник", бр. 60, е обнародвана „Тарифа за наемане плавателни съдове и други уреди на пристанищата Варна и Бургас".

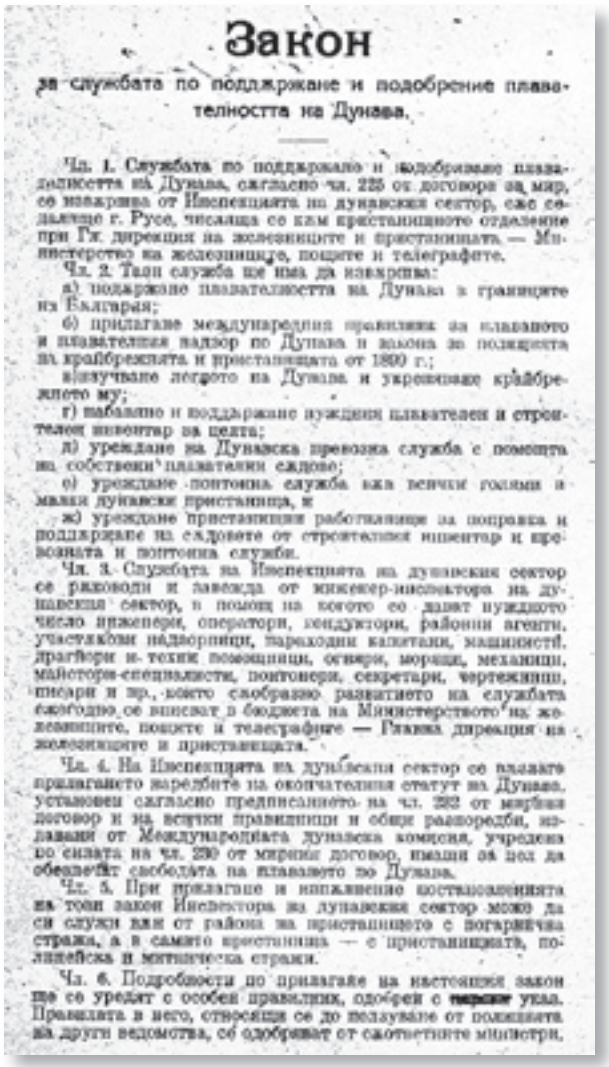
1 юли 1920 г. Дирекцията на железниците и пристанищата издава „Известия до мореплавателите" (на английски език) с подробно описание на характеристиките на действащите фарове по Българското черноморско крайбрежие. Оригиналното заглавие на документа е: Notice to Navigators, List of Lighthouses on The Coast of Bulgaria in The Black Sea (Applicable from 1st July 1920). Sofia, State Printing Press, 1920.

Юли 1920 г. Водолазите от пристанищната рота във Варна са командировани в Ломското пристанище. Там с помощта на инженер-корабостроителя Владимир В. Рождественски започват да изваждат потъналите по време на войната шлепове. След щателен оглед водолазите подлагат под потъналите шлепове греди, завързват ги със стоманени въжета и с лебедки ги извличат на брега.

26 декември 1921 г. В „Държавен вестник", бр. 218, е обнародван Закон за построяване на пристанища и укрепване на крайбрежията. Със същия закон всичките ни морски и речни пристанища се обявяват за държавна собственост. Те се строят, поддържат и експлоатират само и единствено от съответните държавни органи и служби (изключения се предвиждат при строителството, ремонта и експлоатацията на малки пристанища и скели за нуждите на някои индустриални предприятия). Всяко ново пристанище се строи от държавата след приемането на съответен закон. Всяка година се отделят от държавния бюджет по 5 милиона лева за строителството на хангари. В този закон се предвижда отпускането на кредити в размер 70 милиона лева за разширението на Варненското и на Бургаското пристанище и още 25 милиона лева за построяването на малки пристанища и скели в останалите черноморски селища. След преврата от 9 юни 1923 г. този закон не е отменен.

1921 г. От Пристанище Бургас отплават за Новоросийск, Феодосия и Поти натоварените с жито кораби за гладуващите в Поволжието (Съветска Русия). Параходът „Варна" прави четири рейса, а параходът „България" – два рейса. По един рейс правят плаващите под други флагове „Нимфа" и „Алфа". По време на натоварване на парахода „България" в навечерието на Великден бургаските докери постигат свой рекорд: корабът е натоварен с 3000 тона жито само за един ден.

23 юли 1921 г. В Париж е подписан Договор за окончателната Дунавска харта. България е приета за член на Международната дунавска комисия (Постоянната комисия на крайбрежните държави).



Закон

за службата по поддържане и подобрение плавателността на Дунава.

Чл. 1. Службата по поддържане и подобряване плавателността на Дунава, съгласно чл. 225 от договора за мир, се извършва от Инспекцията на дунавския сектор, сега седалище г. Русе, числяща се към пристанищното отделение при Гл. дирекция на железниците и пристанищата — Министерство на железниците, пощите и телеграфите.

Чл. 2. Тази служба ще има да извършва:

а) поддържане плавателността на Дунава в границите на България;

б) прилагане международните правилници за плаването и плавателния надзор по Дунава и закона за полицията на крайбрежията и пристанищата от 1890 г.;

в) изучване легото на Дунава и укрепяване крайбрежието му;

г) набавяне и поддържане нуждини плаватели и строителен инвентар за целта;

д) уреждане на Дунавска превозна служба с помощта на собствени плаватели средства;

е) уреждане понтонна служба във всички голями и малки дунавски пристанища, и

ж) уреждане пристанищни работилници за поправка и поддържане на средствата от строителния инвентар и превозната и понтонна служби.

Чл. 3. Службата на Инспекцията на дунавския сектор се ръководи и завежда от инженер-инспектора на дунавския сектор, в помощ на когото се дават нуждното число инженери, оператори, кондуктори, районни агенти, участъкови надзорници, параходни капитани, машинисти, драгери и техни помощници, огняри, моряци, механици, майстори-специалисти, понтонери, секретари, чертежници, писари и др., които съобразно развитието на службата ежегодно се вписват в бюджета на Министерството на железниците, пощите и телеграфите — Главна дирекция на железниците и пристанищата.

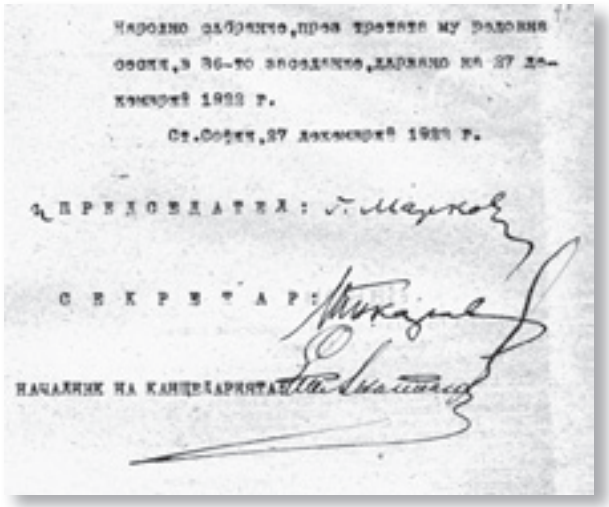
Чл. 4. На Инспекцията на дунавския сектор се възлагат прилагането наредбите на окончателния статут на Дунава, установен съгласно предписанието на чл. 282 от мирния договор и на всички правилници и общи разпоредби, издавани от Международната дунавска комисия, учредена по силата на чл. 230 от мирния договор, имащи за цел да обезпечат свободата на плаването по Дунава.

Чл. 5. При прилагане и изпълнение постановленията на този закон Инспектора на дунавския сектор може да си служи или от района на пристанището с погранична стража, а в самото пристанище — с пристанищната, полицейска и митническа стражи.

Чл. 6. Подробности по прилагане на настоящия закон ще се уредят с особен правилник, одобрен с царски указ. Правилата в него, относящи се до ползуване от полицията на други ведомства, се одобряват от съответните министри.

Настоящия закон е приет от 19-то обикновено

н/н



Народно събрание, при третото му разглеждане, в 36-то заседание, държано на 27 декември 1922 г.

Ст. София, 27 декември 1922 г.

ПРЕДСЕДАТЕЛ:

СЕКРЕТАР:

НАЧАЛНИК НА КАНЦЕЛАРИЯТА:

Източник: Централен държавен архив – София.

Цар Борис III (вдясно) гостува на пазачите на фара на нос Емине, 1921 г. Източник: Военноморски музей – Варна.

Пжтища и сжобщения. Новото разписание на движението по водните линии, които ще се обслужват с наши параходи, е удобрено от Дирекцията на пристанищата. Параходите „Кирил" и „София" ще обслужват две крайбрежни линии: Варна — Бургаз с отбиване в Месемврия, Анхиало и Созопол два пжти седмично и Варна — Бургаз с отбиване на Василико и Ахтопол един пжт седмично. Другите параходи ще обслужват линията Варна — Бургаз — Цариград и Архипелагската линия.

Източник: Известия на Бургаската търговско-индустриална камара, 1922 г.

Парният влекач „Цибър" на Пристанищно управление – Русе. Източник: Военноморски музей – Варна.

1920–1921 г. Приключва строителството на Пристанище Сомовит. Старото пристанище е изоставено, тъй като постоянно се залива от високите дунавски води.

Пролетта на 1922 г. Със съвместните усилия на екипажа на пристанищния влекач „Левски" и водолазите от пристанищната рота на Морската полицейска служба е издърпан заседналият пред нос Св. Димитър гръцки параход „Алкиадис" (водоизместване около 600 тона). След запушването на пробойните параходът е отбуксиран до Варненското пристанище, където му е направен ремонт.

27 декември 1922 г. 19-ото Народно събрание приема Закон за поддържане и подобрение на плавателността на Дунава в изпълнение на чл. 225 от Ньойския мирен договор (1919 г.). Службата по поддържане и подобряване на плавателността на Дунава се извършва от Инспекцията на Дунавския сектор със седалище Русе, подчинена на пристанищното отделение в Главната дирекция на железниците и пристанищата.

1922 г. В Будапеща е построена дълбачката „Егея". Понтонът ѝ е дълъг 23,87 метра и широк 7 метра (478,8 БРТ). От идването си в България през 1923 г. до 1976 г. „Егея" работи непрекъснато по морските строежи и поддържането на каналите и пристанищата по Българското Черноморие.

1922 г. На пристанище Цибър (Долен и Горен Цибър) започват да спират австрийските параходи „Вишеград", „Тегетов" и „Сечени", българският „Нацул Попов", двата шлепа „Мария" и „Цвета", руският „Киев", английският „Британия" с шлеповете „Чарлз Дикенс" и „Харолд Лойд". От пристанището се изнасят зърнени храни, а за русенската захарна фабрика се товари захарно цвекло.

1922 г. Започва първият етап от строителството на Пристанище Лом, завършил през 1923 г.

12 март 1923 г. В „Държавен вестник", бр. 277, е обнародван „Закон за разширение и подобрение на железопътната мрежа и на пристанищата и за построяване на малки морски и дунавски пристанища и скели".

1923 г. Българската пристанищна администрация приема в своя състав като щатна структура и като бюджетно осигуряване „Отделение за морската и речната полицейска служба и морските училища". По този начин е спасен ликвидираният след Ньойски договор (1919 г.) военен флот на България.

1923 г. В пристанищната работилница на Бургас е построен със собствени сили портовият влекач „Лебед". Максималната му дължина е 12,15 м, максималната широчина – 2,90 м, максимално газене – 1,20 м. Двигателят му е с мощност от 60 к.с. и развива скорост от 6 възела. Екипажът му е от 4 души.

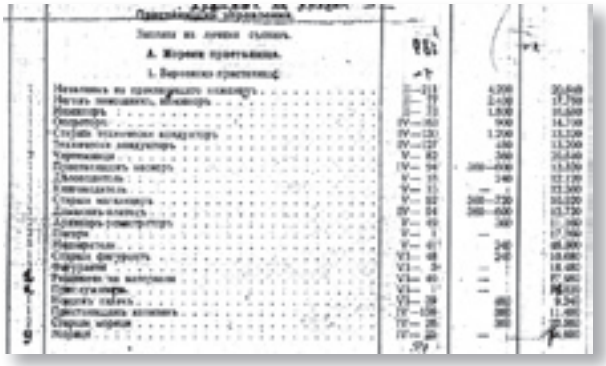
1924 г. Пристанищните съоръжения и кораби, с които разполага българската морска и пристанищна администрация, са: във Варна – парните влекачи „Осъм" (по-късно прехвърлен в Русе), „Войвода" и „Г. С. Раковски", парните дълбачки „Добруджа" и „Егея", 40-тонна плаваща бига, 4 шалана с по 200 тона товароподемност и брегова копачка-ескаватор; в Бургас: парни влекачи „Левски" и „Бургас", и 4 шалана с товароподемност от по 200 тона; в Русе – парните влекачи „Цибър", „Росица" и „Княз Кирил", купените от Италия параходи „Вит" и „Искър" (преустройвани в пътнически), шлеповете „Мариица", „Велико Търново", „Огоста" и „Лом", дълбачката „Вида". Пристанищните служби и строителството в пристанищата се обслужват от моторните катери „Искра" и „Зора" във Варна и от „Лебед" в Бургас.

1921–1924 г. Товарооборотът в двете големи български морски пристанища в количествено и в стойностно отношение е следният:

– Средногодишен оборот за Пристанище Варна: внос 50 814 тона (приходи 1 268 милиона лв.); износ 37 280 тона (приходи 710 милиона лв.);

– Средногодишен оборот за Пристанище Бургас: внос 58 452 тона (приходи 777,5 милиона лв); износ 75 321 тона (приходи 1 236 милиона лв).

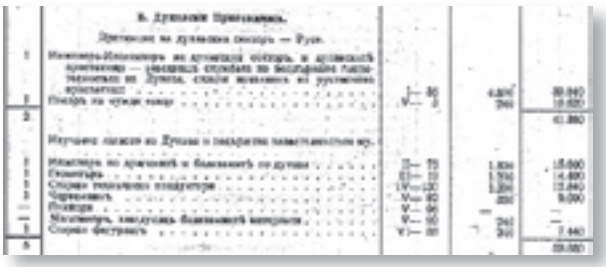
1924–1926 г. В бюджета на пристанищните управления продължава неглижирането на



	3. Пристанищна отрана въ Варна и Бургасъ.		
2	Начальници на отраната		36,000
2	Старши моряци		24,000
4	Младши моряци		40,800
50	Моряци		420,000
58			520,800

Извлечения от бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за финансовата 1924–1925 г. В този бюджет е включена и цялата издръжка на нелегалния Военноморски флот на Царство България, който официално съществува под наименованието „Отделение за морската и речната полицейска служба и морските училища". Източник: Централен държавен архив – София.

	2. Пристанищна отрана въ Русе, Донъ и Видинъ.		
3	Начальници на отраната		54,000
3	Старши моряци		36,000
6	Младши моряци		81,200
30	Моряци		252,000
42			403,200



длъжността „капитан на пристанището". Неговата заплата е колкото на старшия моряк – 360 лв., а на нощния пазач на пристанището е 480 лв. Заплатата на началника на пристанището (инженер) е 4200 лв.

16 декември 1925 г. В „Държавен вестник", бр. 213, е обнародван „Закон за плащане възнаграждения на водолазите-моряци, служащи и чиновници от морската и речна полицейска служба и водолазите при морските и дунавски пристанища за работене под водата".

18 декември 1925 г. Със заповед № 1152 на министъра на железниците, пощите и телеграфите се въвежда допълнителна такса от 1000 лв. за ползването на пилотажната служба в българските черноморски пристанища. По този повод в публикация във вестник „Морски ратник" (бр. 3 от 1 април 1926 г.) е изразено недоумение от този акт, тъй като „корабите плащат пилотажни такси вече години наред, без обаче те да бъдат посрещани от пристанищните власти".

1925 г. Построен е кей на Пристанище Цибър (от 1923 г. е поставен понтон).

1925 г. Бургаското пристанище за първи път изпреварва Варненското и по отношение на стойността на вноса. През годината вносът през Пристанище Варна е в размер 1 579 126 хиляди лв. (20,3% от общия внос на страната), докато вносът през Пристанище Бургас е в размер 1 689 981 хиляди лв. (21,7% от общия внос на страната). Много по-съществена е разликата в реализирането на износа. През Варненското пристанище се реализира износ на товари на стойност 840 024 хиляди лв. (14 % от износа на страната), а през Бургаското пристанище – за 2 252 172 хиляди лв. (31 % от износа на страната). Основната причина за това е откъсването от пределите на България на Южна Добруджа, която е давала голям дял от износа на зърнените храни през Пристанище Варна. Така целият товарооборот през Пристанище Варна за годината е в размер 2 417 150 хиляди лв, а през Пристанище Бургас – в размер 3 942 153 хиляди лв. Това показва, че през 1925 г. Бургаското пристанище изпреварва Варненското по стойността на товарооборота 1,63 пъти.

1 януари 1926 г. Със заповед на Варненското пристанищно управление № 301 от 23 декември 1925 г. се „урежда начинът от 1 януари 1926 г. за лоцманска (водаческа – дн. пилотска) служба". Заповедта е подписана от началника на пристанището инж. Д. Стоянов. В шест точки са изложени таксуването, организацията на пилотажа и задълженията на пилотите. Пилотажът става задължителен за всички кораби над 10 БРТ. Началникът на строителния инвентар на пристанището е задължен да осигурява денонощно моторен катер за лоцмана (водача). („Морски сговор", кн. 3 от 1926 г.).

29 май 1926 г. Със заповед на транспортния министър № 299 се променя § 3 на глава III от таксовия правилник, влязъл в сила от 10 май 1922 г., относно таксите за въвеждането и извеждането на корабите от Бургаското и Варненското пристанище. Съгласно промяната „Всеки кораб при влизането си в Бургаското или Варненското пристанище се посреща и въвежда от пристанищния корабоводач (пилот) срещу заплащане на следните такси"... и „Горните такси са задължителни за всички кораби, влезли в Бургаското и Варненското пристанище". Таксите започват от малките кораби до 10 регистрови тона до големите кораби над 3000 регистрови тона. („Морски ратник", бр. 8 от 1926 г.)

1926 г. Завършва строителството на Пристанище Поморие. Съоръжението е пилотно-ролкова конструкция и железобетонна плоча. Дължината му е 82 метра, широчината – 4 метра, ориентирано е в посока север–юг. Дълбочината около челото на пристана е 2,80–3,00 метра.

1926 г. Във Варненското пристанище е сформирана водолазна команда. Първият назначен водолаз е Георги Минков, а след него постъпва Петко Колев Ангелов. И двамата са служили във военния флот като водолази. Първата водолазна екипировка е получена от Морската полицейска служба.

1886–1926 г. От кога по-голямата част от българският внос и износ започва да преминава през морските ни пристанища?

Отговор на този въпрос ни дава статията

Средно за петолетията	По черно море						По Дунава						По сухо и по желѣз. пжтища					
	Вносъ		Износъ		Всичко		Вносъ		Износъ		Всичко		Вносъ		Износъ		Всичко	
	стойн. въ хиляди зл. лева	% отъ всичкото	стойн. въ хиляди зл. лева	% отъ всичкото	стойн. въ хиляди зл. лева	% отъ всичкото	стойн. въ хиляди зл. лева	% отъ всичкото	стойн. въ хиляди зл. лева	% отъ всичкото	стойн. въ хиляди зл. лева	% отъ всичкото	стойн. въ хиляди зл. лева	% отъ всичкото	стойн. въ хиляди зл. лева	% отъ всичкото	стойн. въ хиляди зл. лева	% отъ всичкото
1886—1890	20658	29,28	19462	31,19	40120	30,18	25651	36,37	18679	29,94	44340	33,35	24239	31,35	24255	38,87	48494	36,47
1891—1895	23650	28,31	30613	39,48	54263	33,68	30520	36,52	26784	34,54	57304	35,57	29384	35,17	20145	25,98	49529	30,75
1896—1900	22985	33,83	27785	40,56	50770	37,20	22496	33,10	24497	35,76	46993	34,44	22474	33,07	16222	23,68	38696	28,36
1901—1905	35527	37,39	56979	47,49	92505	43,02	29059	26,39	32709	27,25	57778	26,87	34410	36,22	30334	25,27	64744	30,11
1906—1910	59579	42,49	51990	43,83	111569	43,11	34535	24,61	31818	26,83	66323	25,62	46131	32,90	34793	29,34	80924	31,27
1911 – 1915	67623	36,88	59247	42,43	126870	39,28	52303	28,53	47471	33,99	99774	30,89	63422	34,59	32924	23,58	96346	29,83
1916—1920*)	65694	35,16	43046	28,02	108740	31,59	33722	16,45	17848	11,62	49580	14,04	90377	48,39	92682	60,36	183059	54,37
1921—1924	92807	50,39	90060	58,53	182862	54,46	33332	16,46	34477	22,40	64809	19,43	61037	33,15	29323	19,07	90360	29,11

*) За годинитѣ 1913—1919 тукъ се съдържатъ и резултатитѣ отъ търговията презъ българскитѣ бѣломорски пристанища.

Таблица към статията на д-р Г. Свраков „Нашите морски пристанища Варна и Бургас и тяхното значение за международната ни търговия", 1928 г.

Обработени товари (в тона) средногодишно за период от 5 години

	Пристанище Варна	Пристанище Бургас	Общо
1886-1890	89 003	42 073	131 076
1891-1895	126 979	101 998	228 977
1896-1900	117 302	104 893	222 195
1901-1905	217 971	189 788	407 759
1906-1910	261 718	159 589	421 307
1911-1915	257 769	213 645	471 414
1906-1920	25 386	21 159	46 545
1921-1925	155 475	159 970	315 445

Таблица за товарооборота в пристанищата Варна и Бургас през периода 1886–1925 г. Източник: 100 години Пристанище Варна, Варна, 2006 г.

Водолазна дейност в басейна на Варненското пристанище през 20-те години на XX век. Източник: Музей за нова и най-нова история на Варна.

Варненското Пристанищно Управление е издало следната:

ЗАПОВѢДЬ № 301.

Въз основа на предписанието № 13816 отъ 21 XII.925 г. на Главната Дирекция на Желѣзницитѣ и Пристанищата, основано на заповѣдьта на Господина Министра на Желѣзницитѣ, Пощитѣ и Телеграфитѣ отъ 18-й декемврий 1925 г. № 1152 и за да се услужи на търговското мореплаване при пристанището Варна се урежда начиная отъ 1.I.1926 год. пилотна служба, която ще се извършва отъ подведомственитѣ ми органи, само при поискване, било направо отъ параходитѣ, които искатъ да влѣзатъ или излѣзатъ отъ порта, било отъ тѣхнитѣ агенти, като и въ двата случая, корабитѣ, нуждаещи се отъ пилотъ издигатъ международно установения сигналъ.

Вследствие на горнето

Заповѣдвамъ:

1. Забраняваме безусловно на частни лица, подъ каквато и да е форма да въвеждатъ или извеждатъ кораби въ и отъ пристанището. Нарушителитѣ ще се наказватъ освенъ административно, но и съгласно чл. 25 отъ закона за морската полиция.

2. Касиерътъ на пристанището ще събира отъ корабитѣ, искащи пилотъ, допълнително по 1000 лева, освенъ таксата опредѣлена въ точка първа отъ § 3 на гл. III отъ таксовия правилникъ (въ сила отъ 10.V.1922 г.).

3. Всички кораби, които искатъ пилотъ при излизане отъ пристанището плащатъ гореказаната такса предварително, като срещу издадената отъ касата редовна квитанция, надлежния чиновникъ ще извърши пилотажа.

4. Всички кораби, които влизатъ въ пристанището и искатъ пилотъ, могатъ да платятъ таксата било предварително, ако иматъ възможность, било

Заповед № 301 от 23 декември 1925 г. на началника на Варненското пристанищно управление инж. Д. Стоянов относно уреждането на пилотажната служба в порта от 1 януари 1926 г. Източник: сп. „Морски сговор", 1926 г.

на д-р Г. Свраков „Нашите морски пристанища Варна и Бургас и тяхното значение за международната ни търговия", публикувана в „Архив на държавните железници и пристанища в България", книга първа, С., 1928 г. Ето таблицата (на стр. 64 горе) и частта от статията, която дава отговор на зададения по-горе въпрос:

„След освобождението на балканските народи от турското иго търговията на Черно море почва да се увеличава с едно постоянно и сигурно Crescendo (итал. Crescendo – муз. термин, означава постепенно увеличаване на силата на звука – бел. ред.). Въпреки познатата боязън на българина от водата и от опасностите на морската търговия, морето и морският път почват да играят все по-голяма и по-голяма роля и в нашата външна търговия. Това особено релефно изпъква, ако проследим развитието на международната търговия на нашата страна по отношение на пътищата, по които тя се е извършвала от Съединението, или по-точно от 1886 г. до сега. Това можем най-лесно да направим, като вземем за всяко петолетие средната стойност (в златни лева – бел. авт.) за стоките, минали по Черно море, Дунава и сухоземните пътища.

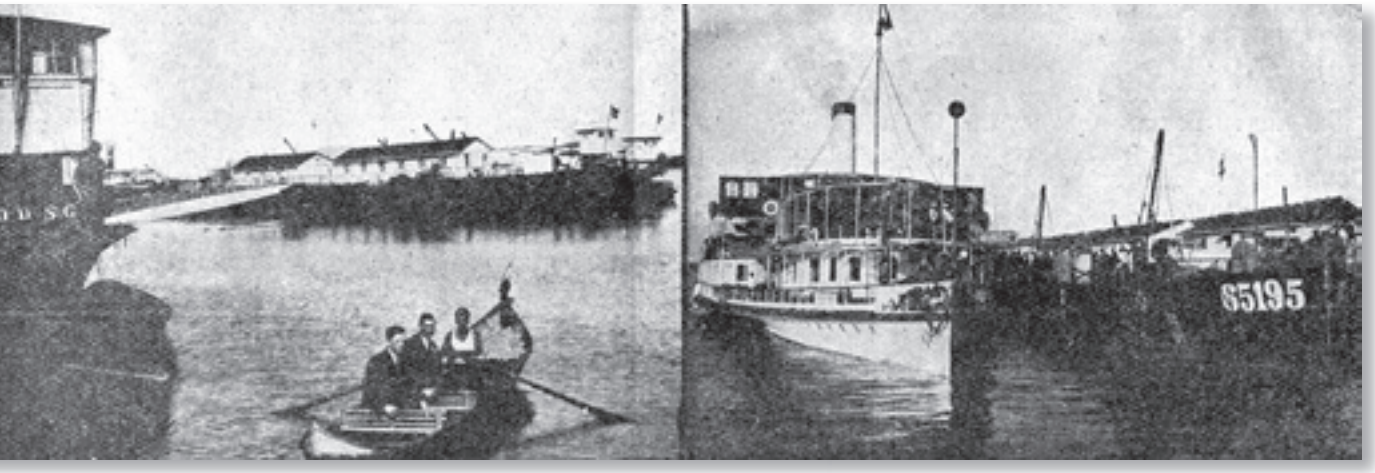
Явно е, че докато първите години първенството се дели между Дунава и сухоземните пътища, през изминатия период от 40 год., въпреки разширението на железопътната мрежа и безсъмнените улеснения на дунавските съобщения, постепенно, но сигурно морският път грабва лъвската част от стоките, които влизат или излизат от България. През първото петолетие 1886–1890 г., когато общият ни внос има стойност кръгло 70 558 хиляди лева, най-голямата част от него 33,37 % (25 661 хиляди лева) минава по Дунава, после 34,35 % минават по суша и само стоки едва за 20 658 хиляди лева, т.е. 29,28 % идват у нас по море. Най-голямата част от кръгло 20-милионния ни износ, 38,87 % минава по сухо, по който път минаваше въобще процентно най-голямата част от цялата наша търговия – 36,47 %.

При износа следва Черно море с 31,19 %. То отстъпва, обаче, по отношение на цялата търговия това второ място на Дунава, по който минава 33,35 % от нашата външна търговия, срещу 30,18 % по Черно море. Още през второто петилетие, обаче, морето е на второ място, като само по внос все още стои зад Дунава и сухоземния път. От 1896–1890 г. черноморският път е вече на първо място по внос и износ и през последващите години постепенно стоките все повече и повече почват да предпочитат морския път, докато най-после в последните години – с изключение на анормалната военна епоха – повече от половината от транзита на нашата външна търговия – 54,46 %, се извършва по Черно море срещу едва 19,08 по Дунава и 26,74 % по суша. При износа тоя процент на минаващите през черноморските пристанища стоки даже е още по-голям – 58,81 % срещу 22,06 % по Дунава и 19,13 % по суша. При вноса, както се вижда от таблицата, съответните числа са 50,24 %, 16,56 % и 33,20 %.

От всичко това явствува, че ние сме успели до голяма степен да еманципираме нашата търговия от Дунава, гдето тя в наш ущърб даваше големи облаги на владелците на Дунавското устие, а също да я отклоним и от сухоземните пътища, гдето тя в още по-голяма степен е зависима от благоволението на неприязнено настроените към нас наши съседи. Ведно с това достатъчно ярко изпъква нарастващото значение на оня път, по който минава големият дял от нашата външна търговия – морето."

В публикуваната таблица има и важна забележка, че за годините 1913–1919 г. са отчетени и резултатите от търговията през българските беломорски пристанища. (*Вж. таблицата - приложение към статията на д-р Г. Свраков „Нашите морски пристанища и тяхното значение за международната търговия".)*

6 април 1927 г. В „Държавен вестник", бр. 5 е обнародван Закон за построяване пристанище в гр. Василико (Царево). Средствата от 20 милиона лева за започването на строителството са предоставени безвъзмездно от компания, която получава концесия за експлоатация на горите на Странджа. Въпреки последвалия отказ на компанията от концесията, предоставеният от нея залог е задържан от правителството и използван именно за тази цел. Тъй като тази сума се оказва недостатъчна, а отпускането на държавни кредити се забавя, построяването на Пристанище Царево продължава почти едно десетилетие.



Изгледи от Ломското пристанище, 1928 г. Източник: списание „Морски сговор", 1929 г.

Одобряватъ,
Министъръ: К. Георгиевъ
София, 8. III. 1928 год.

ПРАВИЛА

за д...ане и посещаване българскитѣ пристанища и териториалнитѣ води отъ чужди военни кораби и придружаващитѣ ги военни летателни уреди.

1. Зa влизане въ укрѣпенитѣ и неукрѣпенитѣ български пристанища и намирането въ териториалнитѣ води, чужди военни кораби и придружаващитѣ ги военни летателни уреди не е нужно специално разрѣшение. Но все пакъ е потрѣбно елно своевременно и по дипломатически редъ съобщение до българското правителство на предстоящото посѣщение.

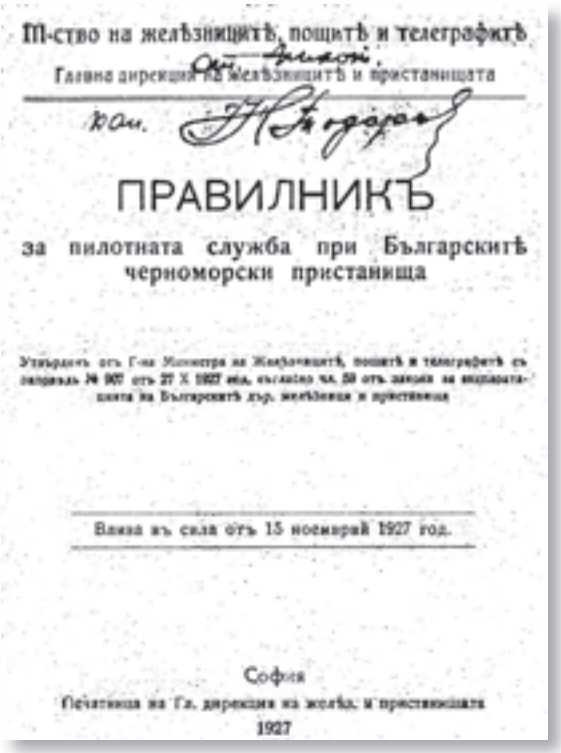
Въ дипломатическото съобщение за предстоящо посѣщение трѣбва да се укаже числото и имената на корабитѣ, датата на пристигането и заминаването имъ, а сѣщо и числото на посѣщитѣ на борта на корабитѣ военни летателни уреди.

2. Горнитѣ правила не се прилагатъ въ следнитѣ случаи:

а) когато на корабитѣ се намиратъ държавни глави или членове отъ царствуващи фамилии, президентъ на република, специални пратеници при особата на Негово Величество Царя на българитѣ или врачванитѣ вече акредитивнитѣ си писма на българското правителство дипломати;

б) когато корабитѣ сѣ заставени отъ буря или аварии да потърсятъ подслонъ въ българскитѣ пристанища;

Източник: Държавен военноисторически архив – Велико Търново.



М-ство на желѣзницитѣ, пощитѣ и телеграфитѣ
Главна дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата

ПРАВИЛНИКЪ

за пилотната служба при Българскитѣ черноморски пристанища

Утвърденъ отъ Г-на Министра на Желѣзницитѣ, пощитѣ и телеграфитѣ съ заповѣдь № 907 отъ 27 X 1927 год. съгласно чл. 59 отъ закона за видоизмѣнението на Българскитѣ държ. желѣзници и пристанища

Влиза въ сила отъ 15 ноемврий 1927 год.

София
Печатница на Гл. дирекция на желѣз. и пристанищата
1927

Източник: Военноморски музей – Варна.

Поставяне на първите блокове в морето за новостроящото се пристанище във Василико. Източник: списание „Морски сговор", 1929 г.

27 октомври 1927 г. Със заповед № 907 и на основание чл. 59 от Закона за експлоатацията на Българските държавни железници и пристанища е утвърден от министъра на железниците, пощите и телеграфите „Правилник за пилотната служба при българските черноморски пристанища“. Той влиза в сила от 15 ноември 1927 г. Издаден е в София от Главната дирекция на железниците и пристанищата.

Правилникът регламентира, че пилотажът в пристанищата Варна и Бургас е задължителен. Чл. 1 гласи: „Всички кораби, които посещават българските черноморски пристанища и застават на кея, на котва или на шамандура, се посрещат от пилот, без какъвто не могат да влизат в басейните на пристанищата“. Чл. 2 пояснява как става изпълнението на задължението, регламентирано в чл. 1: „Всеки кораб, който иска да влезе във варненското и Бургаското пристанище, е длъжен да вдигне един от приетите международни сигнали за повикване на пилота“.

Чл. 3 обаче дава и възможност за неизпълнение на горните две изисквания, ако пристигащите кораби са „по-малки от 100 BRT“, но и те не са освободени изцяло от ангажимента предварително да получат разрешение от пристанищните власти: „Кораби по-малки от 100 BRT могат да влизат в пристанищата без пилоти, като за заставане на кея искат предварително разрешение от пристанищните власти“.

Текстовете, формулирани в чл. 4 и 5, дават яснота за ангажиментите на пилота като длъжностно лице:

„Чл. 4. Пилотът е първото лице, което се явява при появяването на кораба преди да е хвърлил котва и е длъжен да не напуска последния, докато не се постави или завърже на безопасно място в пристанището. При заминаване на кораба, ако е искан пилот, последният придружава кораба, който извежда, докато последният се намира в пълно безопасно плаване.

Чл. 5. Пилотът е морско лице на държавна служба под ведомството на пристанищната служба и пилотира корабите вътре в пристанището, в плавателните канали, езерото и по цялото българско крайбрежие“.

Съдържанието на чл. 6 е „извикано“ от практиката и то донякъде ни насочва и към мотивите за издаването на Правилника: „Пристанищата Варна и Бургас имат по един или няколко пилоти според нуждата и развитието на движението на корабите, единият между които бива старши. Към тях се предават и ученици пилоти, които се подготовляват за пилотски длъжности“.

1927 г. Започва вторият етап от строителството на Пристанище Лом.

1927 г. На вниманието на българската общественост е представен проект за прокопаването на плавателен канал между Русе и Варна. Идеята е корабите, идващи по Дунава, през Русе да се насочват директно към Пристанище Варна. Общата стойност обаче на това съоръжение, според изчисленията на специалистите, възлиза на около 7 милиарда лева, колкото е целият бюджет на Царство България за 1927 г. Проектът е отхвърлен поради високата му стойност и недостатъчно високата му икономическа ефективност.

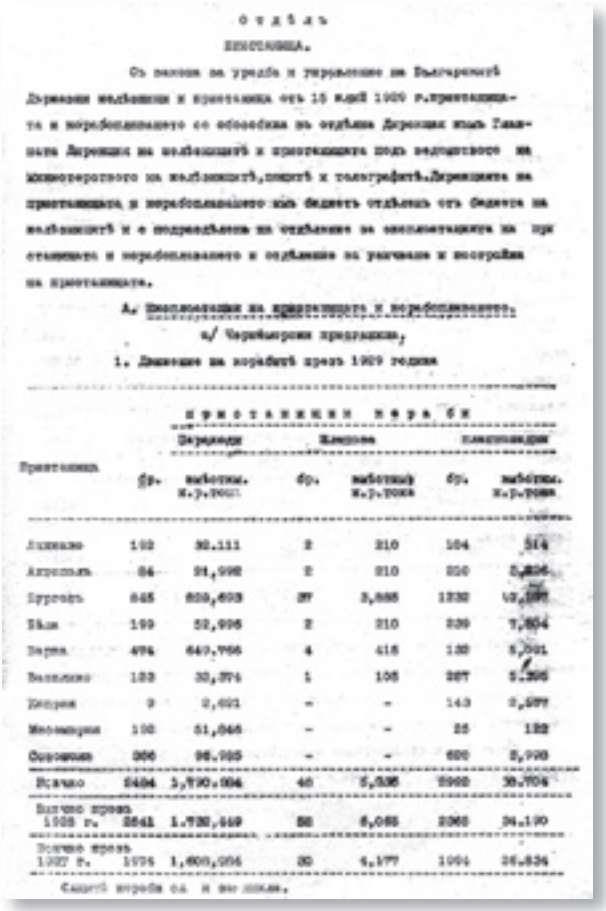
8 април 1928 г. В Пристанище Бургас, с участието на цар Борис III, тържествено е осветен доставеният параход „Бургас“ на БТПД.

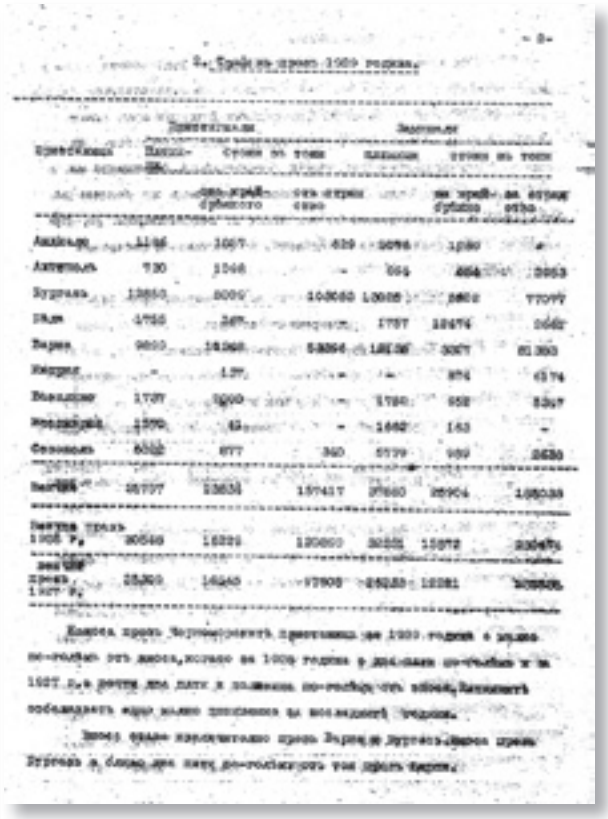
19 май 1928 г. На кей на Варненското пристанище тържествено е осветен новозакупеният от БТПД параход „Княгиня Евдокия“. След това параходът започва редовно да поддържа крайбрежната линия с посещения в пристанищата (и пристанищните скели) на Варна, Бяла, Несебър, Поморие, Бургас, Созопол.

1927–1928 г. Приключва вторият етап от строителството на Пристанище Свищов. По дължина на кейовата стена свищовското пристанище се нарежда на второ място след русенското.

1928 г. В Бургаското пристанище са заети 480 пристанищни и 120 митнически работници и служители, и 140 каруцари. Приблизително същата е и заетостта във Варненското пристанище.

1928 г. Организирана е самостоятелна Дирекция на пристанищата към Министерството на железниците, пощите и телеграфите.





На 15 юли 1929 г. е сформирана Дирекцията на пристанищата и корабоплаването към Главната дирекция на железниците и пристанищата. Нейните експерти съставят статистическа справка за трафика през морските ни пристанища през периода 1927–1929 г. Източник: Централен държавен архив – София.

Новозакупеният параход „Евдокия" поддържа крайбрежната линия между пристанищата (и пристанищните скели) на Варна, Бяла, Несебър, Поморие, Бургас, Созопол. Оригиналът на рисунката на проф. Александър Мутафов се съхранява във Военноморския музей – Варна.

Пощенска картичка с надпис: „Фаталната лодка, с която трагично загинаха 16 души в морските глъбини при с. Бяла", разпространявана през 1929 г. Източник: колекция на Михаил Заимов.

Дирекцията се състои от две отделения: 1) За изучаване и постройка на пристанищата; 2) За ръководство и експлоатация на пристанищата. След година това формирование е утвърдено с отделен закон.

29 април 1929 г. От пристана на с. Бяла, Варненско, отплава лодка с 35 души на борда, които искат да се придвижат до застаналия на 600–700 метра от брега рейсов параход „София" на БТПД. Поради претоварването на лодката с разсъхнал корпус тя започва да се пълни с вода, а на борда няма никакви спасителни средства, дори и черпалка за изгребване на вода. Настъпва паника, лодката се обръща и 16 от пътниците се удавят. Сред тях е и началникът на местната митница, който изпълнява и длъжността началник на пристанището, но не е умеел да плува. След този инцидент и последвалия натиск на морската общественост Главната дирекция на железниците и пристанищата издава Заповед № 493: „За безопасен превоз на пътници и товари с лодки". Тя се отнася до гребните, моторните и ветроходните лодки. Всеки техен лодководач трябва да притежава свидетелство от морската администрация за умение да управлява съответния плавателен съд, лодките трябва да бъдат снабдени с аварийно имущество по определен списък, възстановява се ежегодният преглед на плавателните средства съгласно Правилника от 1912 г.

5 юли 1929 г. С Указ № 6 районът, заключен между морския канал, Варненското езеро, жп гарата, съществуващото пристанище и вълнолома се отчуждава в полза на държавата и се предава на Министерството на железниците, пощите и телеграфите за превръщането му във Варненско индустриално пристанище. Идеята остава неосъществена.

15 юли 1929 г. Приет е Закон за управление и уредба на Българските държавни железници и пристанища. Управлението на пристанищата и корабоплаването се обособява в отделна Дирекция на пристанищата и корабоплаването към Главната дирекция на железниците и пристанищата. Дирекция на пристанищата и корабоплаването има бюджет, отделен от бюджета на железниците, и се състои от две отделения: първото – за експлоатация на пристанищата и корабоплаването, и второто – за изучаване и постройка на пристанища. Началник на първото отделение става о.з. капитан II ранг Коста Скутунов – флотски офицер, който преди това е бил и адютант на цар Борис III.

1929 г. По официални статистически данни двете големи български морски пристанища разполагат със следните кейови стени и съоръжения:

Пристанище Варна: голям кей с дължина 751 м и малък кей с дължина 150 м. Акваторията на пристанището е с площ 471 декара. Откритата площ на пристанището е общо 30 221 кв.м, а площта на хангарите е 4200 кв. м. В района на порта са построени жп линии с обща дължина 5742 м. Портовият флот разполага с шест влекача и моторни катера с общо 430 нето регистър тона (НРТ), 21 шлепа и понтона с 2135 НРТ, 3 дълбачки с 450 НРТ и един хелинг със 160 тона вдигателна способност.

Пристанище Бургас: голям кей с дължина 597 м и малък кей с дължина 20 м. Акваторията на пристанището е с площ 659 декара. Откритата площ на пристанището е 30 890 кв.м, а площта на хангарите е 3280 кв.м. Построените в района на порта жп линии са с обща дължина от 3000 м. Портовият флот се състои от два влекача с общо 125 НРТ, седем шлепа и понтона с 480 НРТ и една дълбачка с 50 НРТ.

За разлика от Бургас и Варна, където изградените пристанища могат да работят целогодишно, в останалите български крайбрежни селища до началото на 20-те години на XX век не е направено почти нищо по отношение на пристанищно строителство. Само четири от тях разполагат с някакви скели: Поморие (с дължина 320 м), Ахтопол (с дължина 235 м), Созопол (с дължина 204 м) и Бяла (с дължина 153 м). Царево, Несебър и Обзор не разполагат с такива съоръжения. Общината в Приморско заделя един милион лева за постройката на вълнолом, но не получава подкрепа от държавата.

В началото на 30-те години на миналия век пристанището в Несебър разполага само с една скромна по размери дървена скеля. Източник: Военноморски музей.

Рибарското пристанище в Созопол през 30-те години на миналия век. Източник: http://www.lostbulgaria.com

Пристанище Русе през 1929 г. Източник: Военноморски музей – Варна.

В заледените води на Бургаското пристанище през зимата на 1929 г. Източник: Държавен архив – Бургас.

В заледените води на Варненското пристанище през зимата на 1929 г. Източник: Държавен архив – Варна.

1929 г. Започва строителството на Пристанище Созопол.

1929 г. Преките приходи за държавната хазна от морските ни пристанища възлизат на 24 567 939 лв., а от дунавските – 8 932 759 лв. Най-голям дял има Бургаското пристанище, реализирало 40% от всичките приходи от морските и речните ни пристанища взети заедно. През 1929 г. е надминато предвоенното равнище по отношение на тонажа на плавателните съдове, пристигнали в българските пристанища.

11 март 1930 г. В „Държавен вестник“, бр. 277 от 11 март 1930 г. е обнародван Закон за изменение и допълнение на Закона за морската търговия. Според промените, навсякъде, където в закона се споменава „Морско управление”, трябва да се замени с „Пристанищно управление”.

20 октомври 1930 г. От Пристанище Варна след тържествено изпращане отплава параходът „Цар Фердинанд”, основно пребоядисан и преоборудван, за да стане сватбен кораб за цар Борис III и царица Йоанна.

29 октомври 1930 г. В Пристанище Бургас пристига „Цар Фердинанд”, с цар Борис III и царица Йоанна на борда. Параходът е посрещнат подобаващо от ликуващо множество и от представителите на местната и централната власт.

1930 г. Приключва строителството на Пристанище Приморско. Дължината на вълнолома е 115 метра. Той се състои от три праволинейни части с височина 3,50 метра над нивото на водата. Кейовата стена е дълга 69 метра.

1930 г. Приключва първият етап от строителството на Пристанище Оряхово.

1926–1930 г. Средногодишният търговски оборот през Варненското пристанище е в размер 1 910 000 000 лв., а през Бургаското – 3 010 000 000 лв., или разликата от близо 1,6 пъти в полза на порт Бургас, постигната през 1925 г., се запазва.

1930–1931 г. Стефан Петков Денчев – възпитаник на Морското училище във Варна (випуск 1925–1931 г.) е изпратен на специализация в Пристанище Лондон. Той вероятно е първият възпитаник на училището, специализирал пристанищно дело в чужбина.

1931 г. Приет е Законът за търговското корабоплаване (обнародван в „Държавен вестник”, бр. 271, 7 март 1931 г.), съставен по подобие на италианския Codice per la Marina mercantile (1877 г.). Чл. 1 от него гласи: „Администрацията на търговското корабоплаване в страната се намира във ведомството на Министерството на железниците, пощите и телеграфите – Главна дирекция на железниците и пристанищата”.

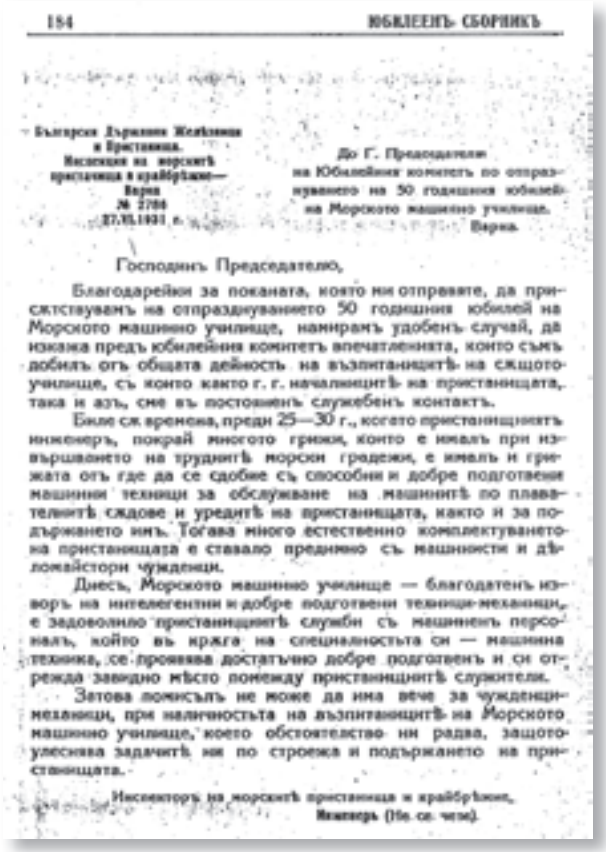
29 април 1931 г. Пристанищният влекач „Осъм” спасява заседналия върху скалите пред нос Акин гръцки параход „Нефели” и го отвежда в Пристанище Бургас.

1931 г. През май Дирекцията на пристанищата и корабоплаването разпорежда да започне строителството на фарова кула върху скалите при Старо Василико и на фарова кула върху скалата северно от входа на Ахтополското пристанище.

1931 г. През декември Дирекцията на пристанищата и корабоплаването предприема решителни мерки за ремонт на наличния държавен плавателен парк и подготовката на машините и съоръженията, „за да бъде той в изправност за следващия строителен сезон”.

1931 г. За дванадесетте месеца на годината само с отплаваните от българските черноморски пристанища кораби на БТПД са превозени 65 755 т товари и 26 321 пътници.

1931 г. На фара на остров Свети Иван е монтиран наутофон „Юлиус Пинч“ за подаване на звукови сигнали.



184 ЮБИЛЕЕНЪ СБОРНИКЪ

Български Държавни Желѣзници
и Пристанища.
Инспекция на морскитѣ
пристанища и крайбрѣжие—
Варна
№ 2786
27.VI.1931 г.

До Г. Председателя
на Юбилейния комитетъ по отпразнуването на 50 годишния юбилей
на Морското машинно училище.
Варна.

Господинъ Председателю,

Благодарейки за поканата, която ни отправяте, да присѣствуванъ на отпразнуването 50 годишния юбилей на Морското машинно училище, намирамъ удобенъ случай, да изкажа предъ юбилейния комитетъ впечатленията, които съмъ добилъ отъ общата дейность на възпитаницитѣ на сѫщото училище, съ които както г. г. началницитѣ на пристанищата, така и азъ, сме въ постояненъ служебенъ контактъ.

Биле сѫ времена, преди 25—30 г., когато пристанищнитѣ инженеръ, покрай многото грижи, които е ималъ при извършването на трудитѣ морски градежи, е ималъ и грижата отъ где да се сдобие съ способни и добре подготвени машинни техници за обслужване на машинитѣ по плавателнитѣ сѫдове и уредитѣ на пристанищата, както и за поддържането имъ. Тогава много естественно комплектуването на пристанищата е ставало предимно съ машинисти и дѣложайстори чужденци.

Днесъ, Морското машинно училище — благодатенъ изворъ на интелигентни и добре подготвени техници-механици, е задоволило пристанищнитѣ служби съ машиненъ персоналъ, който въ кръга на специалностьта си — машинна техника, се проявява достатъчно добре подготвенъ и си отрежда завидно мѣсто понежду пристанищнитѣ служители.

Затова ложисълъ не може да има вече за чужденци-механици, при наличностьта на възпитаницитѣ на Морското машинно училище, което обстоятелство ни радва, защото улеснява задачитѣ ни по строежа и подържането на пристанищата.

Инспекторъ на морскитѣ пристанища и крайбрѣжие,
Инженеръ (Не се чете).

Писмо от инспектора на морските пристанища и крайбрежие до председателя на Юбилейния комитет по отпразнуването на 50-годишния юбилей на Морското машинно училище във Варна, 27 юни 1931 г. В това писмо се изтъква мястото на възпитаниците на училището сред пристанищните служители у нас. Източник: „Юбилеен сборник за 50-годишната дейност на Морското училище, 1881–1931 г.", Варна, 1931 г.

Бургазъ, 5 декемврий 1931 год.

Буритѣ въ Черно море
съвършено затихнаха
Първитѣ параходи пристигнали въ пристанището. Възстановителнитѣ работи продължаватъ

Вчера буритѣ по крайбрѣжието затихнаха съвършенно и първитѣ параходи пристигнаха и акустираха на бургазкото пристанище. Това сѫ параходитѣ „Бургазъ" и „Палестина", идящи отъ Цариградъ.

Възстановителнитѣ работи въ Бургазъ продължиха и вчера. Сѫщото е и въ Анхиало.

Въ Месемврия скалата за пѣтницата е разрушена и шамандурата отклонена.

Въ Василико вчера сутрѣшта нищо. Ешканази обаче, че нѣма никакви повреди.

Югославянския параходъ „Колоцепъ", който е въ бургазкото пристанище, отъ вчера започна да товари

крани.

Параходъ „Капидолио" може да се счита за безвъзвратно унищоженъ.

Частти отъ него—греди и дъски сѫ изхвърлени на брѣга около с. Св. Никола.

Шамандурата, отклонената отъ Анхиало, както оповестихме, е вече намѣрена около „Пода", зарита въ пѣсъка.

Времето вчера се поправи и движението на параходитѣ може да се счита за възстановено.

Риболовътъ сѫщо ще се възстанови. Все пакъ сезонитѣ риболовъ е вече

Публикация във в. „Черноморски фар", Бургас, от 5 декември 1931 г., в която се описват щетите по пристанищната инфраструктура след поредния зимен щорм в Черно море.

ПРАВИЛНИЦИ

От 4 февруари 1932 г. са в сила „Правилници за Българската контролна пристанищна власт, за измерване корабите за вътрешно плаване и за малките кораби". Източник: Военноморски музей – Варна.

Български и турски ветроходи (гемии) на котва пред пристанището в Ахтопол. Източник: Държавен архив – Бургас.

4 февруари 1932 г. Министърът на железниците, пощите и телеграфите утвърждава „Правилници за Българската контролна пристанищна власт, за измерване корабите за вътрешно плаване и за малките кораби". Дирекцията на пристанищата и корабоплаването издава „Правилници"-те през 1932 г. Водещ документ е „Правилник за Българската контролна пристанищна власт", издаден на основание чл. 71 и 72 от Закона за търговското корабоплаване, съгласно който: „...при българските морски пристанища Варна и Бургас, и при дунавските пристанища Русе и Лом, открити за международното корабоплаване, се уреждат пристанищни контролни власти, които следят за състоянието, годността за плаване и стъкмяването на корабите, посещаващи българските пристанища". С изпълнението на тези функции Българската контролна пристанищна власт става предшественик на Българския корабен регистър, създаден на 26 юли 1950 г. със заповед на министъра на транспорта като Български морски и речен регистър.

4 юли 1932 г. Утвърдена е „Наредба за службата в отделение за корабоплаване и пристанища". В този нормативен документ ясно са очертани функциите на тази институция, която тогава изпълнява функциите на българска морска и пристанищна администрация: „То (отделението" обема всичко що засяга: Търговското корабоплаване, регистрацията и уреждане положението на морските лица, корабите и морските предприятия, експлоатацията, поддържането и обзавеждането на пристанищата, полицията на пристанищата и крайбрежието, фарове, морски знаци, метеорологична и хидрографна служба, поддържане на дълбочините на пристанищата, каналите, зимните пристанища и на Дунава, превозния и строителен инвентар, пристанищните работилници и магазии, телефонната, електрическата и преносната служби и пристанищните каменоломни".

1932 г. През юли започва интензивна подготовка за строителството на пътнически пристан в Созополското пристанище. На 25 юли с.г. е пуснат в действие фарът на пристанището (наричан от местните жители „Мигалката"). На два кабелта от пристанището върху изкуствен бетонен блок е издигната бяла квадратна каменна кула, висока 4,8 м, върху която е монтирана желязна конструкция, висока 3 м. В нея е монтиран фаров автомат „Юлиус Пинч" с часовников механизъм. От 8,9 м надморска височина се излъчва червена мигаща светлина с периодичност 5 секунди (2 сек проблясък – 3 сек тъмнина). Отчало фаровият апарат работи на маслен газ, а по-късно е електрифициран.

Лятото на 1932 г. В Бургаското пристанище е сформирана водолазна група. Първият назначен водолаз е флотският подофицер Георги Дойчев, последван от флотския подофицер Михаил Айянов. Те работят в тясно взаимодействие с водолазната група на Морската полицейска служба.

1932 г. Електрифицирани са и трите фара на Пристанище Бургас. Фарът на източния мол започва да свети с бяла затъмняваща се светлина с периодичност от 4 секунди (2 секунди светлина, 2 секунди тъмнина). Двата входни фара светят съответно със зелена и с червена светлина.

1932 г. Излиза справочното издание „Катехизис за служещите при пристанищата" с автор капитан II ранг от запаса Коста Скутунов.

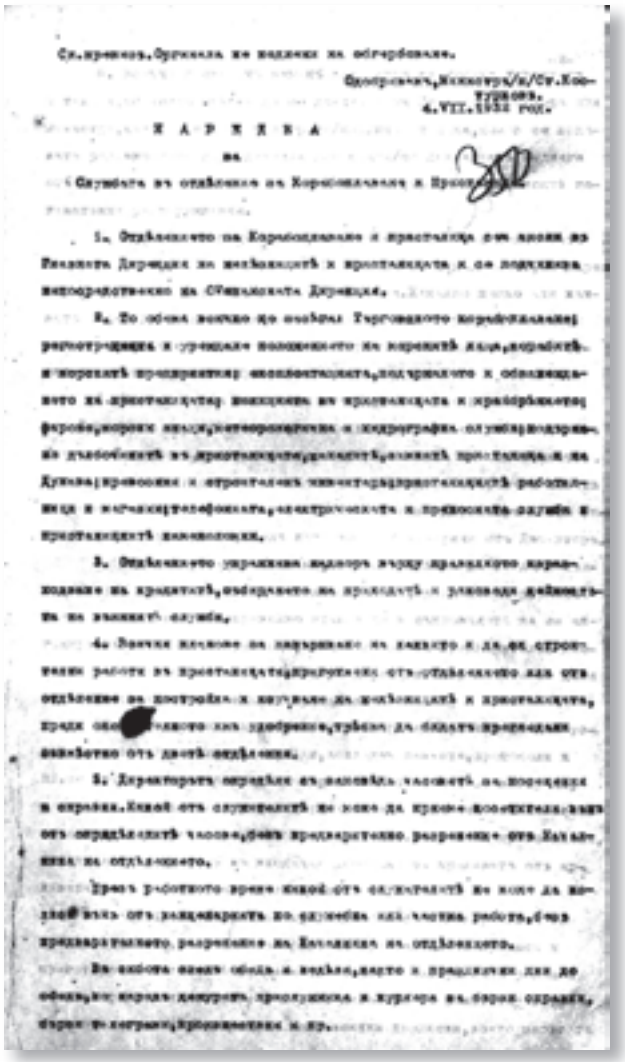
1932 г. Съгласно бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1932/1933 г. Дирекцията на пристанищата и корабоплаването се съкращава и на нейно място се създават две отделения:

– Отделение за корабоплаване и пристанища към Стопанската дирекция на БДЖ и пристанища;

– Отделение за изучаване и построяване на пристанища към Техническата дирекция на БДЖ и пристанища.

19 април 1933 г. Влиза в сила нов Правилник за преносната служба в българските морски и дунавски пристанища. Чл. 1 от правилника получава нова редакция със Заповед № 202 на министъра на железниците,

Параходът „Княгиня Мария Луиза" приема товар от зърно на Пристанище Варна. Източник: Военно-морски музей – Варна.



Ст.кръстник.Оригинала не подлежи на обгербоване.

Одобрения,Министър/п/Ст.Кос-
тураков.
4.VII.1932 год.

Н А Р Е Ж Б А

на

Службата въ отдѣлението на Корабоплаването и Пристанища

1. Отдѣлението на Корабоплаването и пристанища е едно отъ въ Висшата Дирекция на вътрѣшнитѣ и пристанищата и се подчинява непосредственно на Главната Дирекция.

2. По обема всичко що отнася Търговското корабоплаване, регистрацията и уредбата положението на корабитѣ лица, екипажитѣ и морскитѣ предприятия, експлоатацията, подчинението и обвързването на пристанищата, инспекция въ пристанищата и пристанищнитѣ фарове, морски знаци, метеорологическия и хидрографски служби, въ съгласие съ пристанищнодокладитѣ, заемитѣ пристанища и на Дунава; пристанища и строителнитѣ инспекторати, работилници и метеоцентрофикацитѣ, електрическитѣ и пожарнитѣ служби и пристанищнитѣ инспекции.

3. Отдѣлението упражнява надзор върху дрединото кораб-
подаване на кредититѣ, изпълнението на кредитѣ и плащане дейността на външнитѣ служби.

4. Всички въпроси по закрѣпване на имотите и да се строят
ниши работи въ пристанищата, произтичащи отъ отдѣлението или отъ
отдѣления на контролни и изучване да докладватъ и пристанищата,
преди окончателно тѣхъ одобрение, трѣбва да бъдатъ предварително
изяснени отъ другитѣ отдѣления.

5. Директорътъ отговаря за наличнитѣ чиновници на подчинения
в охрана. Всякой отъ служителитѣ не може да кръсти подчинения
отъ отдѣлитѣ чиновници, безъ предварително разрѣшение отъ Началника
на отдѣлението.

Срещу работното време всякой отъ служителитѣ не може да напусне
отъ рамкитѣ на службата или частна работа, безъ
предварительно разрѣшение на Началника на отдѣлението.

Въ работно време обѣда и вечерта, както и предпразнични дни до
обѣдъ, въ нощно дежурство, пропускане и курсия въ морски охрани,
бюро по лоцмани, кръстоносци и др.

Първата страница от „Наредба за службата в отделение за Корабоплаване и Пристанища", утвърдена на 4 юли 1932 г. Източник: Централен държавен архив – София.

Ветроходи на котва в басейна на Пристанище Бургас. Източник: Държавен архив – Бургас.

Товаро-пътническият италиански моторен кораб PALESTINA по време на натоварване със зърнени храни в Пристанище Бургас. Снимката е направена в периода 1928–1935 г. Източник: Личен архив на Атанас Панайотов.

пощите и телеграфите от 21 декември 1937 г. и тя гласи: „Натоварването, разтоварването, превозването и пр. на всички стоки, пристигнали в пристанищата с кораби или по друг начин, или предназначени да заминат от там, както и прехвърлянето, тегленето, разместването и т.н. на подобни стоки в складовете и магазиите в районите на пристанищата се извършва от Главната дирекция на железниците и пристанищата. Последната е работодател на работниците, заети с гореказаните работи и тя отговаря за изпълнение на задълженията, наложени на работодателя от Закона за обществените осигуровки и другите трудови закони".

19 май 1933 г. В „Кораловаг" – Варна, е спуснат на вода първият шалан с товароподемност 210 тона за обслужване на пристанищата и Морската строителна секция. Общо са построени 8 броя, които работят на Черно море и на река Дунав в продължение на повече от половин век.

1933 г. На големия фар на Бургаското пристанище е монтиран наутофон за подаване на звукови сигнали по време на мъгла.

1931–1933 г. Извършено е възстановяването на профила на приморския вълнолом на Пристанище Варна с бетон, облицован със сиенитен камък на циментов разтвор от кариерата „Атия" в Бургаския залив. Изследванията показват, че от построяването му през 1906 г. до 1931 г. вълноломът сляга средногодишно с по 3 см. Според проф. Валериан Минков това се дължи на факта, че вълноломът „лежи върху мощни кватернерни тинести отложения, притежаващи малка носимоспособност и голяма деформируемост". Този темп на слягане се запазва и до наши дни.

1933 г. Българските черноморски пристанища са посетени от 5488 кораба, от които 4460 са малотонажни плавателни съдове от вътрешно плаване (гемии). Вносът през морските ни пристанища е 115 161 тона, а износът – 244 634 тона. Пристигналите пътници са 23 591, а заминалите – 22 334, като основно са пътували по крайбрежните линии. Приходите от дейността на морските ни пристанища са в размер на 32 300 741 лв. Преносната служба се осъществява от 720 хамали и 276 каруцари.

Българските дунавски пристанища са посетени от 9991 кораба, от които 1220 шлепа и 1894 ветрохода. Вносът през речните ни пристанища е 99 432 тона, а износът – 132 331 тона. Пристигналите пътници са 44 546, а заминалите – 37 885, като основно са пътували по крайбрежните линии. Приходите от дейността на речните ни пристанища са в размер 10 225 268 лв.

1934 г. Влиза в сила „Дисциплинарен правилник за служителите по българските държавни железници и пристанища". Правилникът е издаден като брошура от Главната дирекция на железниците и пристанищата и е отпечатан в печатницата на ведомството.

1934 г. Начело на Морската и пристанищната администрация застава капитан I ранг Георги Славянов. С активната негова дейност и с помощта на морското обществено движение у нас започва коренен прелом в морската политика на България.

1934 г. В Бургаското пристанище са заети 570 общи работници и 136 каруцари, а във Варненското – 510 общи работници и 140 каруцари.

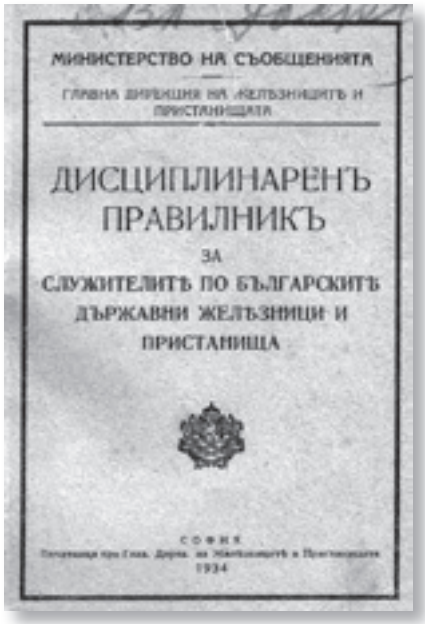
1934 г. Морските ни пристанища са посетени от 5429 плавателни съда с общо 2 057 804 НРТ от 12 държави. На първо място е Италия с 440 посещения на параходи с тонаж 901 757 НРТ, което е 44% от тонажа на всички плавателни съдове, посетили българските морски пристанища. На второ място е Германия със 100 посещения на параходи с тонаж от 193 413 НРТ, което е около 9,4% от общия тонаж, а на трето място е България със 131 посещения на параходи със 184 000 НРТ, или около 9% от тонажа. На четвърто място е Англия със 107 посещения на параходи с тонаж от 175 663 тона, което е около 8% от общия тонаж. Видно е, че посещенията на параходите от други държави нямат особено значение за морската търговия на България. Тази тенденция търпи развитие, като през последните години преди

Пристанище Варна през 30-те години на XX век. Източник: Държавен архив – Варна.

Товарни ветроходи на котва в басейна на Пристанище Бургас. Източник: Архив на „Морски вестник"

Парният влекач „Искър" извършва първия рейс между Видин и Русе на 17 март 1935 г., с което се поставя началото на българското държавно корабоплаване по река Дунав. Източник: Военноморски музей – Варна.

През 1936 г. 30 % от износа на България преминава през дунавските ни пристанища. Източник: Военноморски музей – Варна.



МИНИСТЕРСТВО НА СЪОБЩЕНИЯТА

ГЛАВНА ДИРЕКЦИЯ НА ЖЕЛЪЗНИЦИТЕ И ПРИСТАНИЩАТА

ДИСЦИПЛИНАРЕНЪ ПРАВИЛНИКЪ

ЗА

СЛУЖИТЕЛИТЕ ПО БЪЛГАРСКИТЕ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЪЗНИЦИ И ПРИСТАНИЩА

СОФИЯ

1934

„Дисциплинарен правилник за служителите по Българските държавни железници и пристанища" влиза в сила от 1934 г. Източник: Военноморски музей – Варна.

Източник: http://www.lostbulgaria.com/

избухването на Втората световна война корабите на Българското търговско параходно дружество излизат на второ място в морската търговия на България, отстъпвайки само на италианските параходни компании.

17 март 1935 г. Започва българското държавно корабоплаване по р. Дунав. Това става след преоборудването на купените от Италия през 1924 г. три парни влекача „Вит", „Искър" и „Осъм" в пътнически кораби за по 100 пътника. Същият ден „Вит" извършва първото си редовно плаване между пристанищата Русе и Видин, а параходът „Искър" – между Видин и Русе. Само за една година двата парахода превозват между българските дунавски пристанища 46 000 пътници и 4814 тона товари, като реализират общ брутен приход 4 320 887 лева. Това дава основание да бъде вкаран в експлоатация трети пътнически параход – преустроеният „Осъм", а така също и три самоходни шлепа за превоз на стоки: „Велико Търново", „Лом" и „Марица".

1935 г. В Лом е създадена „Дунавска измервателна служба" (по-късно „Хидрографска служба"). Основните задачи на службата са поддържането на корабоплавателния път, съставянето на карти на река Дунав и организирането на хидрометеорологични наблюдения в българския участък на реката.

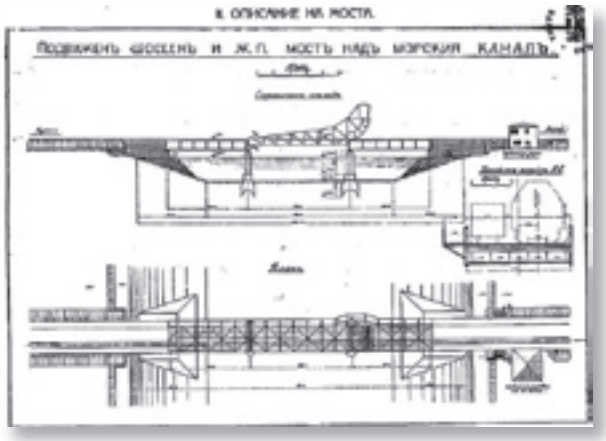
1935 г. Във варненската Пристанищна работилница започва строителството на серия пътнически кораби. Първият от тях е наречен „Галата". До края на 1944 г. са построени „Евксиноград", „Созопол", „Несебър" и „Поморие" (от същия проект, но с някои изменения). За плаването по река Камчия е построена пътническата лодка „Теменуга". Плавателните съдове влизат в състава на Държавния корабен пътнически парк към Пристанище Варна (по-късно – „Морско крайбрежно плаване"). За периода 1937–1944 г. с тези кораби са превозени общо 460 000 души между българските черноморски пристанища (средногодишно – 57 000 души). За сравнение: с крайбрежния параход „Евдокия" на БТПД през периода 1935–1939 г. са превозени 119 000 души (средногодишно – 28 000 души). При това общият брой на пътническите места на корабите на „Морско крайбрежно плаване" е по-малък от местата на парахода „Евдокия".

Януари 1936 г. Вестник „Варненска поща" съобщава: „През 1935 г. през Пристанище Варна са внесени 38 859 тона разни стоки, от които повече железария, химикали, масла и текстилни произведения. Същата година са изнесени чрез пристанището 85 127 тона товари – маслени семена, боб, рапица, кюспе, царевица, млечни произведения, мармалад, сушени сливи, яйца и птици. Този внос и износ се осъществяват с 6–7 европейски страни, между които водео място заемат Германия, Белгия и Холандия." Вестникът информира още, че през същата година с наши и чужди кораби във Варна са пристигнали 5372 пътници и са заминали 6909 пътници.

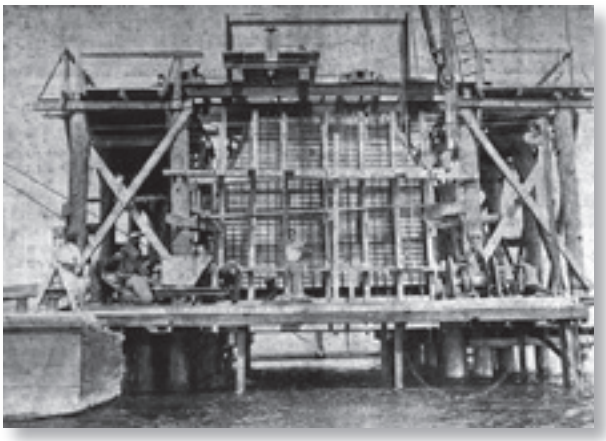
1936 г. От бюджета на Министерството на железниците, пощите и телеграфите се отпускат 7 милиона лева за строителството на пристанище в Несебър. Първоначалните планове предвиждат пристанището да бъде завършено през 1940 г., но по ред обективни причини и най-вече заради избухналата Втора световна война отлагат завършването му за след 1944 г.

Декември 1936 г. По данни от Българската пристанищна администрация за пет години (1932–1936 г.) целият износ на Царство България е 462 160 тона, от които от български пристанища по море – 264 324 тона (57 %), от български пристанища по река Дунав – 30 %, а по суша – 13 %. По отношение на вноса, по море той е 45 %, по р. Дунав – 43 %, а по суша – 12 %. Въпреки това транспортната политика на българските правителства основно е ориентирана към развитието на жп транспорта.

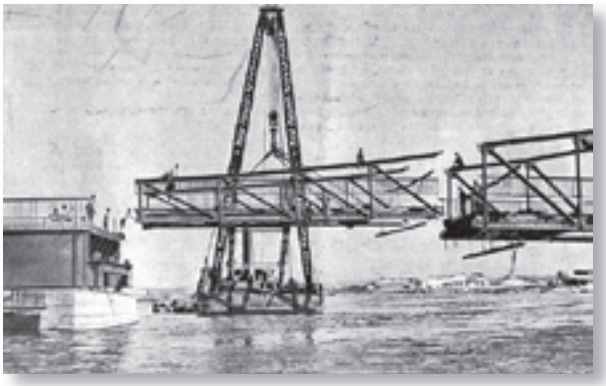
1 януари 1937 г. В българския участък на река Дунав функционират 13 водомерни станции за следене на колебанието на речното ниво, редовно наблюдение в определени часове и обявяване за сведение на кораводителите. Постепенно се изгражда специална мрежа от метеорологични станции по всички български дунавски пристанища с цел хидрометеорологично осигуряване на крайбрежните плавания.



Скица на проекта за строителството на Аспаруховия мост, включена в изданието на Главната дирекция на железниците и пристанищата „Аспарухов мост над канала Черно море – Варненското езеро“, по случай освещаването му, 28 май 1939 г. Източник: Държавен архив – Варна.



Момент от строителството на Аспаруховия мост над плавателния канал „море–езеро“ във Варна. Снимката е поместена в посоченото издание на Главната дирекция на железниците и пристанищата. Източник: Държавен архив – Варна.



Момент от строителството на Аспаруховия мост над плавателния канал „море–езеро“ във Варна. Вижда се ключовото участие на 40-тонния плаващ кран на Пристанище Варна. Снимката е поместена в посоченото издание на Главната дирекция на железниците и пристанищата. Източник: Държавен архив – Варна.

Главна Дирекция
на
ЖЕЛѢЗНИЦИТѢ И ПРИСТАНИЩАТА
Отдѣление
Корабостроене.
№5096 Б-VIII-102.

ВАРНА – Начальнику при-
танищната работилница.

Копрецатъ Ви се три литографи копия
отъ одобрения чертежъ на моторенъ корабъ за
Дунавската Измѣрителна служба.
Приложение: 3 чертежа.

НАЧАЛНИКЪ НА ОТДѢЛЕНИЕТО
(Г. Славянов)

Документ от кореспонденцията между Главната дирекция на железниците и пристанищата и Пристанищната работилница във Варна по повод предстоящото строителство на моторен кораб за Дунавската измервателна служба. Източник: Централен държавен архив.

Цар Борис III, придружен от официални лица, пристига в Пристанище Царево за церемонията по повод официалното му откриване. Прехода от парахода „Цар Фердинанд“ до официалната трибуна на новопостроения кей (след обиколка на басейна на пристанището) той прави на борда на миночистачната лодка „Вяра“, пригодена за царска яхта. На заден план се виждат: пристанищен влекач, торпедоносци тип „Дръзки“ и новопостроеният 50-местен пътнически кораб „Галата“. Източник: Военноморски музей – Варна.

Цар Борис III, съпроводен от висши духовници, в момент от освещаване на новопостроеното Пристанище Царево. На заден плен се вижда параходът „Цар Фердинанд“. Източник: Военноморски музей.

1 февруари 1937 г. Хидрографската служба – Лом, влиза в непосредствена връзка с чуждестранните хидрографски служби по река Дунав за обмяна на всекидневни сведения за нивото на водата. През същата година за първи път са поставени и пуснати в действие български брегови знаци за обозначаване пътя на корабите, както и за ограждане на съществуващите надводни и подводни опасности.

1937 г. На 2 май започва строителството на Аспаруховия мост над плавателния канал „море–езеро" във Варна.

20 юни 1937 г. Осветен е и е кръстен първият български специализиран моторен кораб за пътнически превози. 50-местният кораб „Галата" е проектиран в конструкторското бюро на Държавната корабостроителница под ръководството на инж. Владимир Рождественски. Има дължина 17,70 м, ширина 3,78 м, а дизеловият му двигател е с мощност 100 к.с. Влиза в състава на Държавния корабен пътнически парк към Пристанище Варна (по-късно „Морско крайбрежно плаване", а след това – „Български морски флот").

1 август 1937 г. Открито е новото Пристанище Царево. В празненството участва цар Борис III, който пристига тук на борда на парахода „Цар Фердинанд". Дължината на вълнолома е 276 метра, състояща се от две праволинейни части. Средната височина на вълноломната стена е 2,40 метра от нивото на водата, а дълбочината при челото е 14 метра. Общата дължина на кейовите стени е 165 метра: едната е 65 метра и е с дълбочина 3,50 метра, а другата – 100 метра, с дълбочина 4,40 метра. Акваторията на пристанището е с обща площ от 25 000 кв.м при средна дълбочина 4,10 метра. Тези характеристики на порта позволяват акостирането на неголеми параходи и ветроходи, както и на многобройните гемии, които обслужват връзките на този град с останалите ни черноморски селища, а най-вече – износа на дървен материал за Цариград.

1937 г. През декември по заповед на Главната дирекция на железниците и пристанищата в Пристанищната работилница във Варна започва подготовката за строителство на моторен кораб за Дунавската измервателна служба. Самото изграждане на кораба започва през октомври 1938 г. Освещаването на новопостроения кораб става през септември 1940 г., когато му е дадено името „Капитан I ранг Матей Стойков" (по-късно е преименуван на „Дунав").

Дължината на кораба е 30,8 м, широчината – 5,8 м, височината на борда – 2,4 м, водоизместването – 116 тона. Два двигателя с мощност от по 150 к.с. му дават възможност да развива скорост от 12 възла.

1910 – 1937 г. С прекъсвания е изградена дълга и здрава кейова стена на Пристанище Никопол.

1938 г. В държавния бюджет са предвидени средства за създаването на дирекция „Водни съобщения", която започва своята ефективна дейност през 1940 г. Първи директор е капитан I ранг Георги Славянов, дотогава началник на отделение „Корабоплаване" в Главната дирекция на железниците и пристанищата.

1938 г. Започва строителството на Пристанище Несебър. Съоръженията са завършени след края на Втората световна война.

1938 г. За дванадесетте месеца на годината само с пристигащите и отплаващите от българските черноморски пристанища кораби на БТПД са пренесени 215 717 т товари и над 37 670 пътници.

1938 г. В края на годината е отчетено, че с корабите на Държавния корабен пътнически парк към Пристанище Варна са превозени 15 850 пътници.

1938 г. В годишния отчет за експлоатацията на Бургаското пристанище е посочено, че то е посетено от 3843 кораба с 1 600 983 БРТ и 905 636 НРТ вместимост. Те се разпределят, както следва:

– 477 търговски параходи и моторни кораби под различно чуждо знаме, пристигнали от чужбина с общо 1 347 040 БРТ и 786 886 НРТ вместимост;

– 253 парахода под българско знаме със 164 937 БРТ и 67 576 НРТ вместимост;

Пристанище Лом. Снимката е поместена в рекламното издание на Дирекцията на водните съобщения „Пътеводител по Дунава", С., 1939 г.

Пѣтищата на сегашния ни външенъ стокообмѣнъ, играятъ следната роля външното стопанство:

Пѣть на стокообмѣна	Износъ	Внось	Общо
по море	50%	40%	46%
по Дунава	33 „	47 „	42 „
по сухо	7 „	13 „	10 „

Отъ тия данни се вади заключението, че дунавскиятъ пѣть е почти равносиленъ по общия ни стокообмѣнъ си морскиятъ и е 4 пѣти по-важенъ отъ сухиятъ пѣть.

Таблица, поместена в книгата на Петър Ив. Търновски „Дунавът в миналото и днес", С., 1938 г.

Пристанище Бургас в началото на 40-те години на XX век. Източник: Колекция на Михаил Заимов.

Използувайте за разходка по Дунава корабитѣ на Рѣчното крайбрѣжно плаване. Истинска отмора и тѣлна почивка ще намѣрите тамъ всѣки, който съ малко разходи търси лѣко и спокойно пѣтуване при обстановка, съчетаваща домашни удобства съ приятноститѣ на една екскурзия.

При образцова чистота и редъ, хубава, здрава и евтина храна, удобно и часто лѣгло, пѣтникътъ на кораба отъ Рѣчното крайбрѣжно плаване ще изпита рѣдко удоволствие отъ бързо смѣняща се впечатлѣния на вода и суша.

При едно обиколно пѣтуване по Дунава—Видинъ—Русе и обратно — за кратко време предъ очитѣ на пѣтника минаватъ красивитѣ изгледи на нашата северна граница подъ различни освѣтления на слѣнце и луна и възкресяватъ въ паметьта му картини отъ нашето славно минало, одухотворяващо всѣко мѣсто край българския дунавски брѣгъ. Два, три дена прекарани по Дунава сѫ достатъчни да възродятъ човѣка, да го освежатъ и подбодрятъ, за да продължи отново бодро трудния си жизненъ пѣть.

Българинъ, който не отиде да види Дунава и светитѣ мѣста край брѣга, никога не ще познае истинското лице на родината си.

Вижте великото българско минало въ Бабинитѣ Видини кули, поклонете се на Козлодуй, свалете шапка предъ Свищовъ и Никополъ, вгледайте се въ възраждащата се Дунавска България — въ Лом, Арчаръ, Цибръ, Орѣхово, Видинъ, Русе, — гдето ще видите развѣрналия се български творчески генай да налага правата си за владѣние на голѣмата европейска рѣка, която го свързва съ завода.

Използувайте за пѣтуване по Дунава обиколнитѣ билети по Р. К. П. и желѣзницитѣ, както и комбинираните обиколни билети по желѣзница, Р. К. П. и море. Последнитѣ се издаватъ отъ 1 май до 30 септемврий и важатъ 30 дни.

Единъ обиколенъ билетъ София — Видинъ — Русе — Варна — Бургасъ — София струва III класа 660 лв., II класа 993 лева.

Подробни сведения ще получите отъ гаритѣ и пристанищата на Българскитѣ държавни желѣзници, както и отъ пѣтническото бюро „Балканъ" София, улица Алабинъ № 58.

Текст от „Пътеводител по Дунава".

„Видин", „Лом" и „Русе" – три от четирите поръчани през 1939 г. моторни шлепове – влекачи, поели през 1940 г. голяма част от вноса и износа от българските дунавски пристанища. Четвъртият – „Свищов", е приет през 1941 г. Източник: Военноморски музей – Варна.

– 3064 влекачи, шалани и ветроходи под българско знаме, обслужващи само българското крайбрежие с 85 429 БРТ и 49 402 НРТ вместимост;

– 49 ветроходи, яхти, спасителни кораби под чуждо знаме с 3587 БРТ и 1772 НРТ вместимост.

Всички пристигнали кораби по знамена се разпределят така: българско – 69; италианско – 161; германско – 88; английско – 59; холандско – 33; финландско – 2; унгарско – 1; френско – 4; датско – 1; шведско – 26; полско – 3; гръцко – 19.

В отчета се посочва още, че по отношение на пристигналите кораби в сравнение с предишната (1937 г.) увеличението е с 23 % (тогава са 3131), но и че повече от едно десетилетие в Бургаското пристанище най-често пристигат параходи под италианско знаме, на второ място е германското знаме, а на трето – английското.

Вносът на стоки (11 013,7 тона) е с 19 % повече от 1937 г. Главният вносен продукт са метали и произведения от тях. Износът (116 645,6 тона) е с 24 % по-нисък поради сухото лято и слабата зърнена реколта. Пристигналите пътници от чужбина са 640, а заминалите зад граница са 937. Пътниците от крайбрежното плаване, пристигнали в Бургас, са 15 353, а заминалите – 12 403.

1938 г. Открита е библиотеката на Пристанище Бургас.

1938 г. Построено е Пристанище Козлодуй на мястото на старата австрийска скеля от 1862 г.

1938 г. В излязлата през 1938 г. книга на Петър Ив. Търновски „Дунавът в миналото и днес" (С., библиотека „Народен глас", кн. 16 – 20) се посочва структурата на стокообмена на България през 1933–34 г. През морските ни пристанища се осъществява 56 % от износа и 40 % от вноса, а през речните пристанища – 37 % от износа и 47 % от вноса. По сухопътни пътища (жп и автомобили – бел. авт.) се осъществява само 7 % от износа и 13 % от вноса. Затова П. Търновски посочва: „От тия данни се вади заключението, че дунавският път е почти равноценен по общия ни стокообмен с морския и е 4 пъти по-важен от сухия път."

1933–1938 г. Изградена е отвесната кейова стена на лимана в пристанище Русе.

8 март 1939 г. В корабостроителницата в Регенсбург – Германия, са поръчани четири моторни шлепа-влекачи за Българското речно плаване, всеки с товароподемност от по 800 тона. Последователно те са приети на 21 юни 1940 г. („Русе"), 7 септември 1940 г. („Видин"), 4 ноември 1940 г. („Лом"), 30 март 1941 г. („Свищов"). Корабите успешно се включват във вноса и в износа, преминаващ през българските дунавски пристанища.

22 май 1939 г. Началникът на отделение „Корабоплаване" към Дирекция „Водни съобщения" издава разпореждане до началниците на крайморските и крайречните области, и до началниците на пристанища II, III и IV степен, в което сред поставените задачи за подобряването в организацията на работа има и следните:

– да уредят връзка между отделните пристанища и начин за следене на излезлите и пристигналите от разни пристанища кораби;

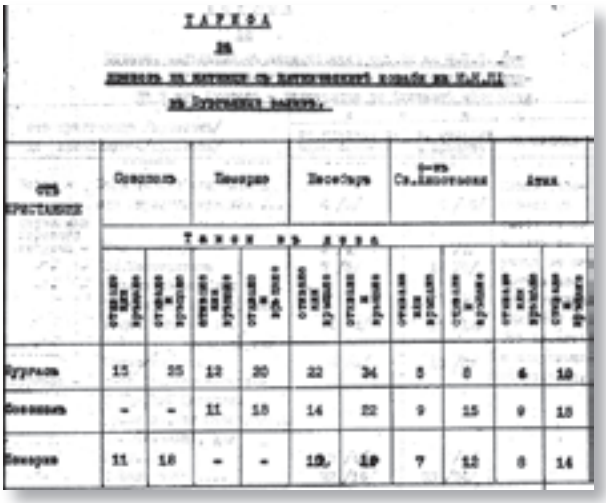
– да изработят обща система за спасителна служба и наблюдения по крайбрежията за редовното действие на фаровете и звуковите сигнали.

1939 г. През пролетта Държавната корабостроителница и машинна работилница във Варна предава на Морско крайбрежно плаване към Пристанище Варна новопостроения пътнически кораб „Евксиноград" и на службата „Първа и бърза помощ при обществени бедствия" (Министерство на вътрешните работи и народното здраве) – желязната моторна лодка „Княгиня Евдокия".

1939 г. През май отделение „Корабоплаване" към Дирекция „Водни съобщения" предприема активна рекламна кампания в навечерието на летния сезон за възможностите и дейността на предприятието „Морско крайбрежно плаване" (по-късно „Български морски флот").

1939 г. На 28 май тържествено е открит построеният със съдействието на Българ-

Първите плавателни съдове, които преминават през канала с вдигнатия Аспарухов мост във Варна са пътническите кораби „Евксиноград" и „Варна" от Морското крайбрежно плаване към Пристанище Варна, 28 май 1939 г. Източник: Държавен архив – Варна.



	15	25	12	20	22	34	5	8	6	10
	-	-	11	18	14	22	9	15	9	18
	11	18	-	-	10	18	7	12	8	14

Тарифа за превоз на пътници от корабите на Морско крайбрежно плаване между пристанищата в Бургаския залив, 1939–1940 г. Източник: Централен държавен архив – София.

Персоналът на Корабостроителната и машинната работилница към Пристанище Варна по време на строителството на кораб за Дунавската измервателна служба, 27 декември 1939 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Чуждестранен морски спасителен влекач изчаква в акваторията на Пристанище Поморие повикване от бедстващ кораб в западната част на Черно море. Източник: Военноморски музей – Варна.

„Железничният кораб" (фериботът) „София" в Пристанище Русе преди пускането му в редовна експлоатация. Източник: сп. „Морски сговор", 1940 г.

Параходът GEORGIA маневрира за влизане в Пристанище Бургас. На преден план се вижда дежурният торпедоносец тип „Дръзки". Източник: Военноморски музей.

ската пристанищна администрация Аспаруховия мост над плавателния канал „море-езеро" във Варна, използван до 28 януари 1975 г. В церемонията участват корабите „Галата" и „Евксиноград" от „Морско крайбрежно плаване".

1939 г. През юли започва монтажът на доставената от германската фирма „Юлиус Пинч" звукова инсталация на фар „Галата".

1939 г. В Пристанищната работилница в Пристанище Бургас започват да пристигат частите за постройката на два 3-тонни електрически крана на чешката фирма „Шкода". Крановете влизат в експлоатация през 1941 г. До края на 1944 г. тук не се въвеждат в експлоатация други механични средства за претоварна дейност.

Декември 1939 г. В края на годината е отчетено, че с корабите на Държавния корабен пътнически парк към Пристанище Варна са превозени 30 188 пътници. Към „Галата" и „Лилия" се присъединява и моторният кораб „Евксиноград" (70-местен).

1935–1939 г. През пристанищата във Варна и в Бургас БТПД извършва 21 % от износа и 19,5 % от вноса на България по море.

1935–1939 г. Товароборотът на Пристанище Видин за този период е 21 470 тона.

1939 г. Товарооборотът на Пристанище Лом е 82 022 тона.

1939 г. В Пристанище Оряхово са обработени 12 234 тона товари, от които 11 186 тона са за износ.

1939 г. От Пристанище Козлодуй са изнесени 2956 тона зърнени храни.

1939 г. Товарооборотът на Пристанище Русе възлиза на 179 000 тона. За периода 1935–1939 г. през пристанището преминават общо 95 056 тона вносни стоки, 28 082 тона износни стоки и 1800 тона транзитни товари.

1939–1940 г. Пристанищното управление в Русе изгражда гнездото и подхода на ферибота „София".

5 януари 1940 г. В Москва е подписан Договор за търговия и корабоплаване между Царство България и СССР. Съгласно неговите клаузи корабите на всяка от договарящите се страни ще ползват в пристанищата на другата от режима на най-голямо облагодетелстване.

24 март 1940 г. Влиза в редовна експлоатация „железничният кораб" (фериботът) „София", свързващ пристанищата на Русе и Гюргево. Той може да пренася до 15 жп вагона, дълги до 12 метра. След оттеглянето си през есента на 1944 г. германските войски разбиват „София" и разхвърлят части от кораба на различни места. Под ръководството на к.д.п. Найден Найденов фериботът е възстановен и предаден на Управлението за поддържане на плавателния път на река Дунав.

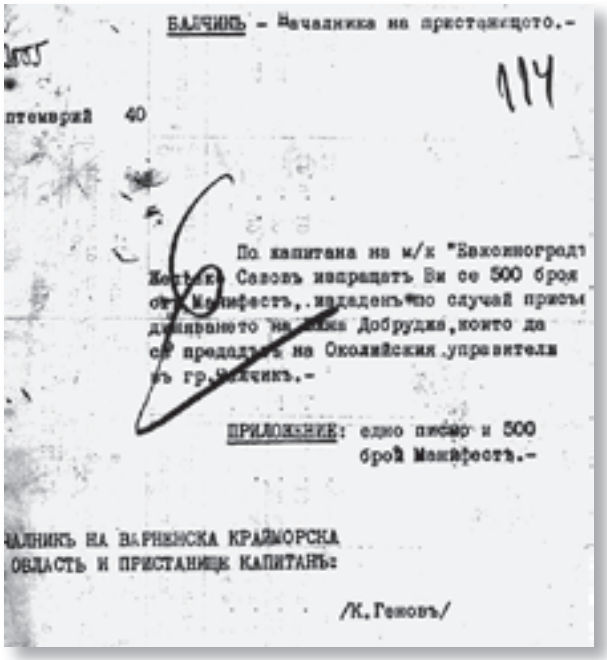
16 май 1940 г. Във връзка с постоянно нарастващия брой пътници между пристанищата по Българското Черноморие и невъзможността корабите на „Български морски флот" да поемат целия трафик със заповед на транспортния министър Иван Горанов са сформирани две комисии с ръководители капитан Найден Найденов – началник на Варненското пристанище, и капитан Борис Станев – началник на Бургаското пристанище. На комисиите са дадени права за „спазаряване за наемане" на малки частни моторни кораби за превоз на пътници между пристанищата по цялото крайбрежие.

28 май 1940 г. С Указ № 14 от тази дата е утвърден Закон за българско речно плаване, обнародван в „Държавен вестник", бр. 121 от 31 май 1940 г. Чл. 1 от него гласи: „Учредява се при Дирекцията на водните съобщения ... държавно стопанско предприятие, което съставлява самостоятелна юридическа личност. Това предприятие носи името Българско речно плаване, или съкратено БРП."

15 юни 1940 г. В Русенската пристанищна работилница е построен българският речен шлеп „Шумен" с товароподемност 800 тона. Обслужва се с два ръчни палубни крана с товароподемност по 1 тон всеки.

Товаро-пътническият параход „Бургас" на Българското търговско параходно дружество маневрира за заставане в Пристанище Балчик, 21 септември 1940 г. Източник: Военноморски музей – Варна.

Параходът „Бургас", тържествено посрещнат в Пристанище Балчик, 21 септември 1940 г. Източник: Военноморски музей – Варна.



БАЛЧИКЪ - Началника на пристанището.-

114

ептемврий 40

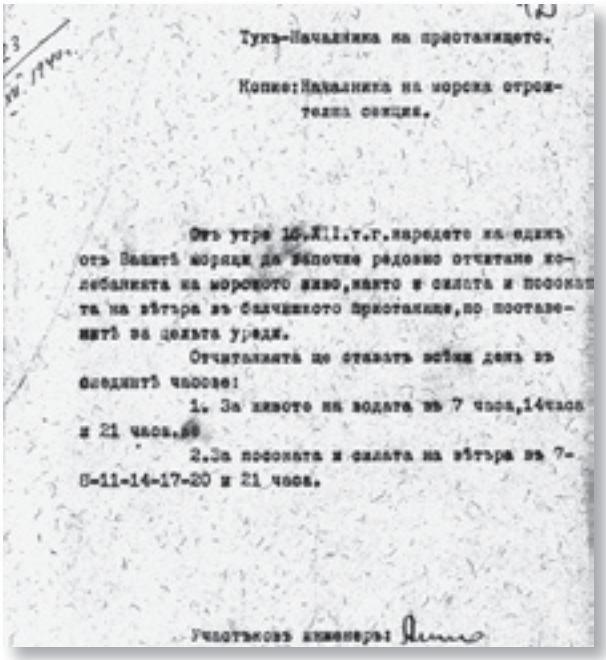
По капитана на м/к "Евксиноградъ Жетко Савовъ изпращатъ Ви се 500 броя отъ Манифестъ, изпраденъ по случай присъединяването на Южна Добруджа, които да се предадатъ на Околийския управитель въ гр. Балчикъ.-

ПРИЛОЖЕНИЕ: едно писмо и 500 броя Манифестъ.-

АЛНИКЪ НА ВАРНЕНСКА КРАЙМОРСКА ОБЛАСТЬ И ПРИСТАНИЩЕ КАПИТАНЪ:

/К. Геновъ/

Едно от първите разпореждания началникът на Пристанище Балчик получава чрез капитана на пътническия кораб „Евксиноград". Източник: Централен държавен архив.



Тукъ-Началника на пристанището.

Копие: Началника на морска отбранителна секция.

Отъ утре 16.XII.т.г. наредете на единъ отъ Вашитѣ моряци да започне редовно отчитане колебанията на морското ниво, както и силата и посоката на вѣтъра въ балчишкото пристанище, по поставенитѣ за цельта уреди.

Отчитанията ще отвалятъ всѣки денъ въ следнитѣ часове:

1. За нивото на водата въ 7 часа, 14часа и 21 часа.

2. За посоката и силата на вѣтъра въ 7-8-11-14-17-20 и 21 часа.

Участъковъ инженеръ:

От 16 декември 1940 г. Пристанище Балчик се включва в системата за хидрометеорологично наблюдение, извършвано във всички български морски и речни пристанища. Източник: Държавен архив – Добрич.

Преустроеният в пътнически кораб речен влекач „Вит" започва да поддържа линията между пристанищата Русе, Тутракан и Силистра. Източник: Военноморски музей – Варна.

Капитан Найден Найденов – началник на Варненска крайбрежна област и на Пристанище Варна, е председател на комисията, която приема важните административни обекти в освободените пристанищни градове. След изпълнението на тази задача той е изпратен да следва строително инженерство в Мюнхен, Германия. Източник: Военноморски музей – Варна.

9 юли 1940 г. „Министърът на железниците, пощите и телеграфите одобрява „Правилник за превозите с корабите и лодките на Морското крайбрежно плаване", „Тарифа за превоз на пътници с пътнически кораби на МКП. във Варненския залив, Варненското езеро и по река Камчия", „Тарифа за превоз на пътници с пътническите кораби на МКП. в Бургаския залив", „Тарифа за излетни пътувания с пътническите кораби на МКП от Варна – пътническия кей или пристана на Морската градина, и от Бургас – пристанище до близките местности" и „Тарифни постановления за превози на багажи, кучета, колетни пратки, сточни пратки (дребни пратки, масови превози и превози по споразумение) и за влачене на частни кораби".

8 август 1940 г. Дирекция „Водни съобщения" издава наредба за заемането на пристанищните управления по морския и дунавския бряг на Южна Добруджа, които се възвръщат в пределите на отечеството. (Крайовският договор е подписан месец по-късно, на 7 септември.) В указанията категорично се разпорежда на служителите на пристанищната администрация, че не само ще се влезе във владение на пристанищата, но и ще се пристъпи незабавно към възстановяването на връзката по море и по Дунав между възвърнатите и съществуващите български пристанища. Определени са необходимият брой специалисти от Варна, Бургас, Русе и Никопол. Съставено е разписание за плаванията на пътническия кораб „Евксиноград" между Варна, Балчик и Каварна с начална дата 21 септември 1940 г. – денят на освобождението на Южна Добруджа. Определен е и графикът за движението на пътническите кораби между Русе, Тутракан и Силистра. Създадена е комисия с председател капитан Найден Найденов, която да приеме важните административни обекти в освободените пристанищни градове. Морската и пристанищната ни администрация действат оперативно и безкомпромисно – назначените служители са заели местата си още преди изтеглянето на румънските власти.

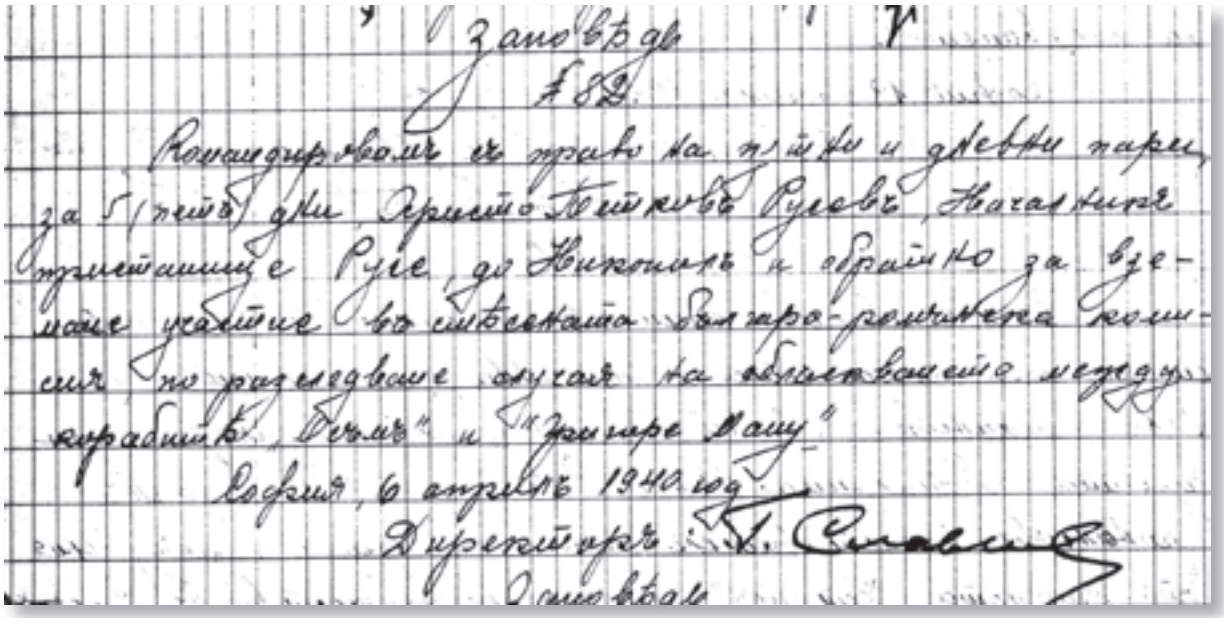
19 и 20 септември 1940 г. Пристанищният влекач „Г. С. Раковски" извършва няколко рейса между Варна и Балчик, за да закара представителите на Българската пристанищна администрация и материали за спешен ремонт на Балчишкото пристанище, чието изграждане е започнало през 1936 г., без да бъде финализирано. На борда на „Г. С. Раковски" се качва и българският армейски караул, който сменя румънския караул на Двореца в Балчик.

21 септември 1940 г. На Пристанище Варна тържествено е изпратен Морският окупационен отряд, който освобождава пристанищата Балчик и Каварна. В състава на отряда са товаро-пътническият параход на БТПД „Бургас", торпедните катери „Люрсен" и торпедоносците тип „Дръзки" от Морската дивизия. На борда на „Бургас" е десантен отряд, воден от бойното знаме на Морското училище във Варна. При пресичането на старата граница всички кораби и катери дават сигнал със своите сирени. В този момент Морският окупационен отряд е посрещнат от моторния катер „Аспарух" на Българската пристанищна администрация, който го съпровожда до Балчишкото пристанище. По този повод писателят маринист Крум Кънчев пише: „Моторникът „Аспарух" от службата на Българските водни съобщения го посреща и съпровожда. Образът на великия хан, избрал Добруджа за люлка и крепост на българщината, възкръсва посред сенките на героичното минало."

29 септември 1940 г. Параходът „Шипка" потегля от Пристанище Бургас за Пристанище Балчик с товар от 100 трактори и други селскостопански машини, а и с други товари, необходими за есенната оран на възвърнатите добруджански територии. Такава задача изпълнява и параходът „Варна".

11 октомври 1940 г. Параходът „Шипка" връща в Пристанище Варна военни части от Осми полк и Военноморския флот, участвали във възстановяването на българската държавност в Южна Добруджа. Формированията са тържествено посрещнати с цветя и шпалир от учещи и граждани.

17 октомври 1940 г. Със заповед на министъра на железниците, пощите и телеграфите от 17.10.1940 г. като правителствен делегат, който да координира взаимодействи-



Заповѣдь
№ 82.

Командировамъ въ гр. Никополъ и дневни пари за 5 (пѣтъ) дни Христо Петковъ Русевъ, Началника на пристанище Русе, да Никополъ и обратно за взе-мане участие въ смѣсената българо-румънска комисия по разглеждане случая на обстрѣлването между кораблитѣ „Бѣлъ" и „

ето между Смесената комисия по преселването на българите от Северна Добруджа и съответните подкомисии, от една страна, и параходствата БТПД и Българско речно плаване – от друга, е натоварен началникът на отделение „Корабоплаване" капитан Георги Купов. Превозите по вода – по Черно море и река Дунав се осъществяват от корабите на БТПД и „Българско речно плаване". Правата на капитан Купов като правителствен делегат са да насочва рейсовете на корабите, товаренето и разтоварването в пристанищата. Героят от Балканската война (1912 г.) изпълнява тази задача безупречно, след много напрегнати дни и командировки между столиците, пристанищата и областните центрове на двете балкански съседки. На 4 декември капитан Г. Купов уведомява БТПД за приключване на кампанията. Превозът на преселници по море се преустановява. Данните за изселническата кампания към 19 декември 1940 г. са следните: около 84 000 румънци са отишли в Северна Добруджа, в Южна Добруджа са дошли около 67 000 българи. Голяма част от тях са превозени по море и по река с български кораби, под ръководството на българската пристанищна администрация.

Октомври 1940 г. Започва оживен търговски стокообмен между българските пристанища Варна и Бургас, и съветските черноморски пристанища (Одеса, Николаев, Новоросийск, Батуми, Поти) и Жданов (на Азовско море).

21 декември 1940 г. Във връзка с повреда в двигателя на един от пристанищните кораби и допускането на дълъг престой на повреден пристанищен двигател (подемно съоръжение), директорът на Дирекция „Водни съобщения" капитан I ранг Георги Славянов издава Заповед № 373, в която отправя последно предупреждение до началниците на служби и на пристанища: „Ще бъда строг в налагането на наказания спрямо ония началници, които допуснат изхабяването на държавните средства, неизползването им за по-дълго време и извънредни разходи за отстранение на повредите, причинени от нехайство, недоглеждане и недостатъчна подготовка на поверения им персонал".

1940 г. В края на годината е отчетено, че с корабите на Държавния корабен пътнически парк към Пристанище Варна са превозени 43 493 пътници. Към наличните кораби се присъединява моторният кораб „Созопол" (60-местен).

1938–1940 г. Изградена е базата за нефтопродукти към Пристанище Варна (дн. Пристанище „Петрол").

1940 г. В Пристанище Варна се доставя първата кейова механизация – два 3-тонни полупортални крана.

1940 г. Товарооборотът на Пристанище Лом е 144 855 тона. Немската строителна организация „Тод" разширява пристанището, като построява вертикална шпунтова стена. По това време се прави и Лимана (Зимовника).

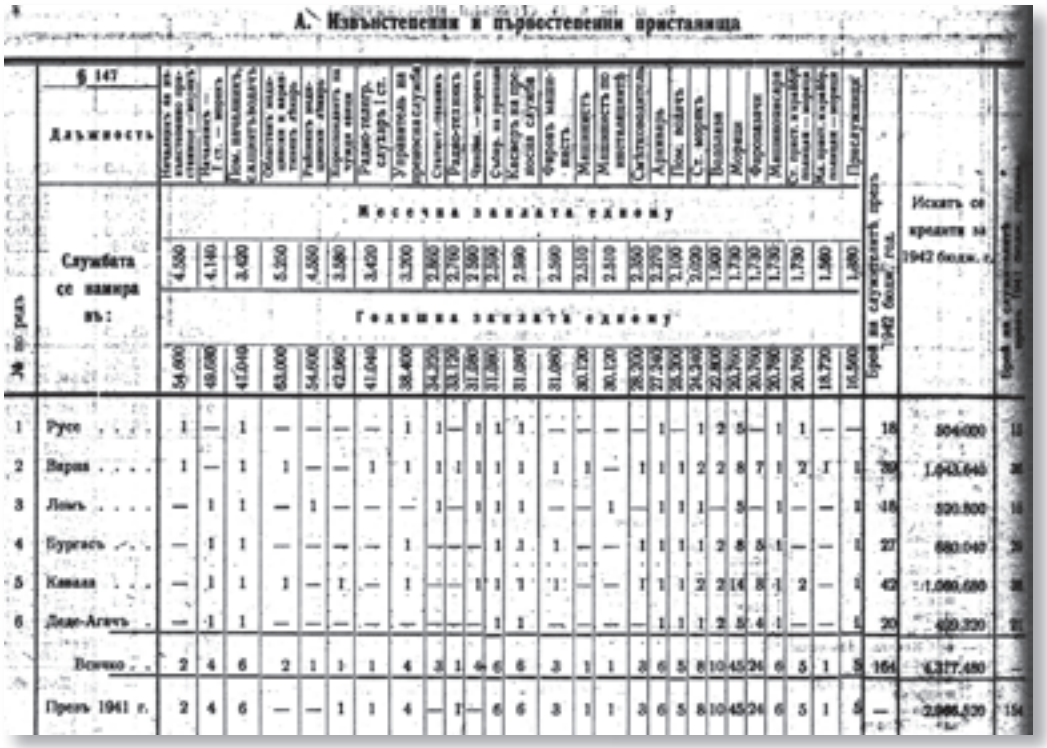
1940 г. От Пристанище Козлодуй са изнесени 5955 тона зърнени храни.

1940 г. Започва ускореното изграждане на каменна кейова стена в Пристанище Тутракан след възвръщането му в пределите на България.

29 януари 1941 г. Българската пристанищна администрация въвежда радиокомуникацията при изпълнението на своите функции по отношение на морското търговско корабоплаване. Радиофарът Калиакра започва да излъчва ежедневни съобщения в интерес на сигурността на корабоплаването до българските кораби и пристанища от 10,00 до 10,15 ч. и от 15,45 до 16,00 ч. на дължина на вълната 1000 м.

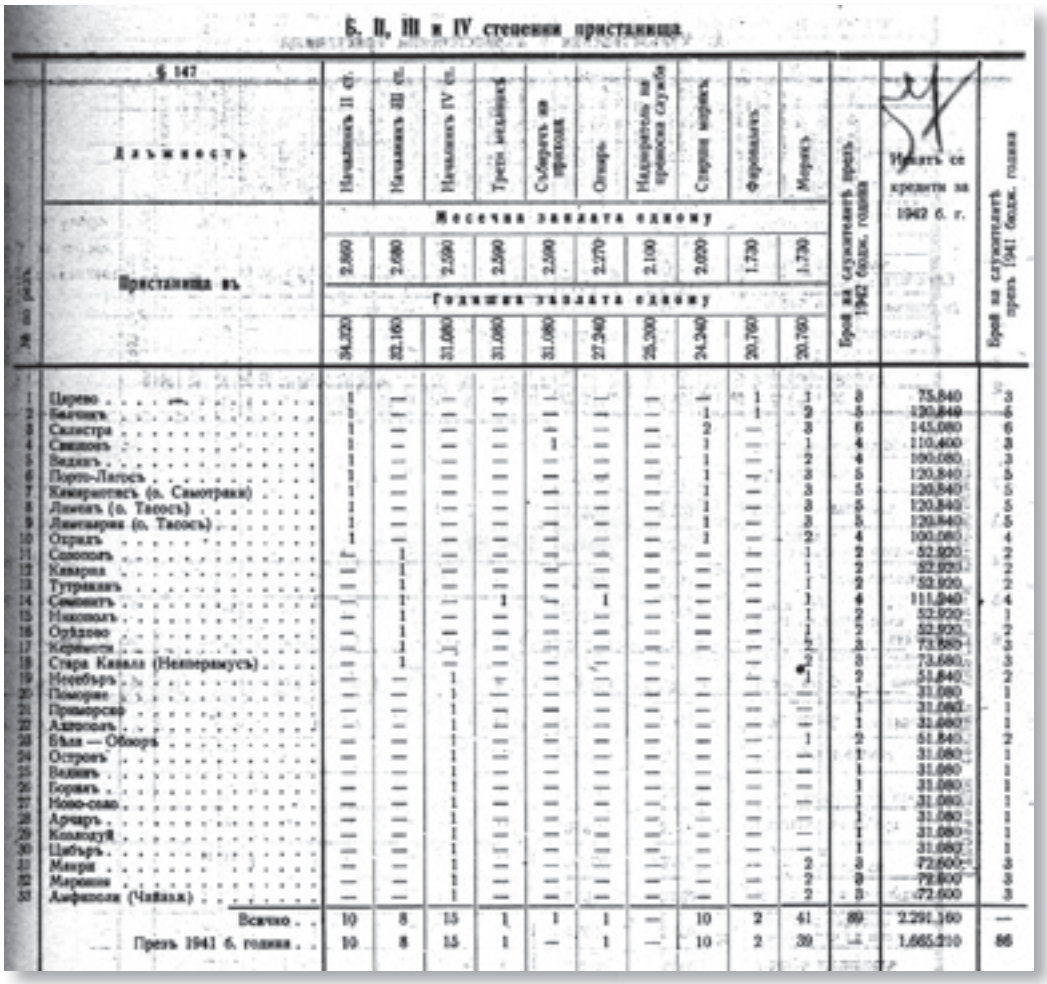
1 март 1941 г. Начело на Българското речно плаване застава прославеният командир на торпедоносеца „Дръзки" по време на Балканската война (1912 г.) о.з. капитан II ранг Георги Купов. Преди това той доказва своя професионализъм като началник на отделение „Корабоплаване" в Дирекцията на водните съобщения. Капитан Купов умело ръководи държавното речно параходство във военновременния период до 30 септември 1944 г.

1 март 1941 г. Пристанище Варна и Пристанище Бургас на практика преминават под



А. Извънстепенни и първостепенни пристанища

№ по ред	§ 147 Длъжность / Службата се намира въ:	Начальникъ на пристанищнотѣ [illegible]	Помощникъ — [illegible]	Пом. начальникъ, [illegible]	Областенъ [illegible] въ [illegible]	Районенъ [illegible]	Електромеханикъ на [illegible]	Радио-телеграф. [illegible]	Управителъ на [illegible]	Сигнал.-[illegible]	Радио-техникъ	Чиновникъ — [illegible]	Съдържатель на [illegible]	Касиеръ на [illegible]	Фарчия [illegible]	Механикъ	Механикъ по [illegible]	Сантехникъ	Аранжиръ	Пом. [illegible]	Ст. [illegible]	Водолази	Моряци	Фарчиари	Механикоелектр.	Ст. [illegible]	Ма. [illegible]	Прислужници	Брой на служителитѣ презъ 1942 бюдж. год.	Искатъ се кредити за 1942 бюдж. г.	Брой на служителитѣ презъ 1941 бюдж. година
	Месечна заплата едному	4.500	4.140	3.400	5.250	4.500	3.580	3.420	3.300	2.800	2.700	2.500	2.500	2.500	2.500	2.310	2.310	2.300	2.270	2.100	2.020	1.900	1.730	1.730	1.730	1.730	1.560	1.080			
	Годишна заплата едному	54.000	49.680	47.040	63.000	54.000	42.960	41.040	38.400	34.200	33.120	31.200	31.200	31.080	31.080	30.120	30.120	28.300	27.340	25.300	24.240	22.800	20.760	20.760	20.760	20.760	18.720	16.560			
1	Русе	1	—	1	—	—	—	—	1	1	—	1	1	1	—	1	—	—	1	—	1	2	5	—	1	1	—	—	18	504.000	15
2	Варна	1	—	1	1	—	—	1	1	1	1	1	1	1	1	1	—	1	1	1	2	2	8	7	1	2	1	1	39	1.043.640	36
3	Лом	—	1	1	—	1	—	—	—	1	—	1	1	1	—	—	1	—	1	1	1	—	5	—	1	—	—	1	18	520.800	16
4	Бургасъ	—	1	1	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	1	—	—	1	1	1	1	2	8	5	1	—	—	1	27	680.040	29
5	Кавала	—	1	1	1	—	1	—	1	—	—	1	1	1	1	—	—	1	1	1	2	2	14	8	1	2	—	1	42	1.080.680	38
6	Дедеагачъ	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1	1	2	5	4	1	—	—	1	20	620.320	21
	Всичко	2	4	6	2	1	1	1	4	3	1	4	6	6	3	1	1	3	6	5	8	10	45	24	6	5	1	5	164	4.377.480	—
	Презъ 1941 г.	2	4	6	—	—	1	1	4	—	1	—	6	6	3	1	1	3	6	5	8	10	45	24	6	5	1	5	—	2.086.520	154



Б. II, III и IV степени пристанища

№ по ред	§ 147 Длъжность / Пристанища въ	Начальникъ II ст.	Начальникъ III ст.	Начальникъ IV ст.	Трети механикъ	Съдържатель на [illegible]	Отчетъ	Надзиратель на [illegible]	Старши моряк	Фарчиарь	Моряк	Брой на служителитѣ презъ 1942 бюдж. година	Искатъ се кредити за 1942 б. г.	Брой на служителитѣ презъ 1941 бюдж. година
	Месечна заплата едному	2.800	2.600	2.500	2.500	2.500	2.270	2.100	2.020	1.730	1.730			
	Годишна заплата едному	34.200	32.160	31.080	31.080	31.080	27.340	25.300	24.240	20.760	20.760			
1	Царево	1	1	1	1	1	1	—	1	1	1	8	75.840	3
2	Бяла	1	1	1	—	1	1	—	1	1	2	5	120.840	6
3	Силистра	1	1	1	—	1	1	—	2	—	3	6	145.080	6
4	Свищовъ	1	—	—	—	1	—	—	1	—	1	4	110.400	3
5	Видинъ	1	—	—	—	—	—	—	1	—	2	4	100.080	3
6	Порто-Лагосъ	1	—	—	—	—	—	—	1	—	3	5	120.840	5
7	Кимиритисъ (о. Самотраки)	1	—	—	—	—	—	—	1	—	3	5	120.840	5
8	Лимнъ (о. Тасосъ)	1	—	—	—	—	—	—	1	—	3	5	120.840	5
9	Лимнария (о. Тасосъ)	1	—	—	—	—	—	—	1	—	3	5	120.840	5
10	Отрадъ	1	—	—	—	—	—	—	1	—	2	4	100.080	4
11	Сапоколъ	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	2	52.920	2
12	Кавария	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	2	52.920	2
13	Тутракъ	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	2	52.920	2
14	Семонтъ	—	1	—	1	—	1	—	—	—	1	4	111.840	4
15	Никололь	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	2	52.920	1
16	Ортаково	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	2	52.920	2
17	Кермисти	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2	3	73.680	3
18	Стара Кавала (Неапермусъ)	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2	3	73.680	3
19	Неебъръ	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	2	51.840	2
20	Поморие	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	31.080	1
21	Приморско	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	31.080	1
22	Аджиколъ	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	31.080	1
23	Бяла — Обзоръ	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	2	51.840	2
24	Островъ	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	31.080	1
25	Видинъ	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	31.080	1
26	Борилъ	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	31.080	1
27	Ново-село	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	31.080	1
28	Арчаръ	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	31.080	1
29	Колокуя	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	31.080	1
30	Цибъръ	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	31.080	1
31	Макри	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	3	72.600	3
32	Мерхоин	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	3	72.600	3
33	Амфиполи (Чайдаръ)	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	3	72.600	3
	Всичко	10	8	15	1	1	1	—	10	2	41	89	2.291.160	—
	Презъ 1941 б. година	10	8	15	1	—	1	—	10	2	39	—	1.665.210	86

Извлечения от бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1941–1942 г. Източник: Централен държавен архив – София.

немски контрол. Българската пристанищна администрация продължава своята дейност, но всяко искане на германските представители се изпълнява с предимство пред всички останали.

28 април 1941 г. С 26-о Постановление на Министерския съвет всички служители на Българската пристанищна администрация и на Българското търговско параходно дружество (БТПД – частно предприятие с държавно участие) са милитаризирани. Започва военновременният период от историята на Дирекция „Водни съобщения":

– Изработена е „Инструкция за плаването на корабите при условията, наложени от сегашната морска война";

– Дирекция „Водни съобщения" поема контрола върху всички плавания на корабите на БТПД;

– „Известия до корабоплавателите", които периодично издава Дирекция „Водни съобщения", изцяло са изпълнени само с промените в обстановката, продиктувани от хода на военните действия.

8 юни 1941 г. В Пристанище Свищов са осветени новият луксозен пътнически кораб „Цар Борис III" и измервателният кораб „Капитан I ранг Матей Стойков". До края на годината в състава на Българското речно корабоплаване влизат още два луксозни пътнически кораба: „Царица Йоана" и „Княз Симеон".

1941 г., август. Създадено е държавното предприятие „Морско крайбрежно плаване" (МКП) с подразделения във Варна и в Бургас. То продължава дейността на Държавния корабен пътнически парк към Пристанище Варна, създаден през 1937 г. В края на 1941 г. е отчетено, че с корабите на МКП са превозени общо 76 305 пътници. Към наличните кораби се присъединява новопостроеният „Несебър" (60 места).

1941 г. В Пристанище Бургас са доставени и монтирани първите два 3-тонни електрически крана, произведени от „Шкода". До тогава всички претоварни дейности се извършват само ръчно от докерите.

1941 г. Товарооборотът на Пристанище Лом е 146 404 тона.

1941 г. Товарооборотът на Пристанище Оряхово е 22 403 тона.

1941 г. Построени са кей и пристанищна сграда на малкото дунавско пътническо пристанище Попина.

1941–1942 г. Българската пристанищна администрация разширява своята дейност и поема управлението на пристанищата и корабоплаването по Беломорското (Егейското) крайбрежие, Охридското и Дойранското езеро.

Държавното предприятие „Български морски флот" включва три подразделения: Черноморско крайбрежно плаване (Варна), Беломорско крайбрежно плаване (Кавала), Охридско крайбрежно плаване (Охрид).

Към Дунавската хидрографна служба (Лом) се прибавя Беломорската хидрографна служба (Кавала).

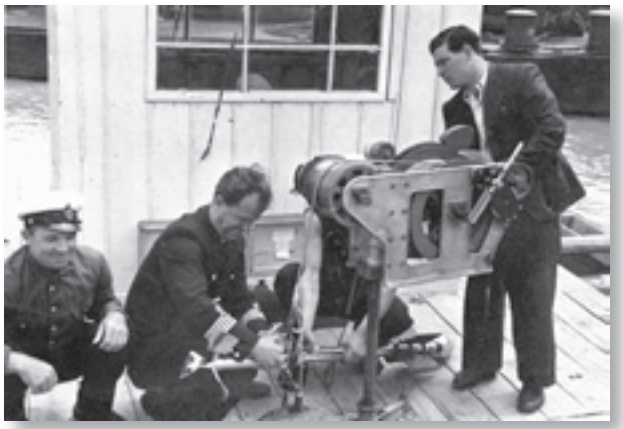
Към пристанищата се добавят: Кавала, Деде-Агач, Порто Лагос, Камариотис (о. Самотраки), Лимен (о. Тасос), Лименария (о. Тасос), Охрид, Керамоти, Стара Кавала (Неаперамус), Макри, Мароция, Амфиполи (Чайязъ).

Създава се държавното предприятие „Отделение за морски корабен риболов" (Кавала).

Към Морската строителна секция и Дунавската строителна секция се добавя Беломорска строителна секция с подразделения в Кавала, Деде-Агач „и всички малки пристанища, скели и др., вкл. Охридското и Дойранското езеро".

1941–1942 г. Построени са нови складови магазии на Пристанище Сомовит.

16 юли 1942 г. С Указ № 38 на цар Борис III са утвърдени изменения и допълнения към „Правилник за приемане на служители в Българските държавни железници и водни съобщения", които са в сила докато служителите в тези ведомства са милитаризирани. Промените се налагат от „нуждата от персонал, поради засиления трафик". Пристанищната администрация вече е разширила своята дейност по Беломорското (Егейското) крайбрежие и на Охридското езеро.



Началникът на Пристанище Охрид Л. Ив. Тодоров (клекналият с униформа, без шапка) ремонтира пристанищно съоръжение. Източник: Държавен архив – Варна.

Б Ъ Л Г А Р С К И
Д И Р Е К Ц И Я
В О Д Н И Т Ѣ С Ъ О Б Щ Е Н И Я
пристанище О Х Р И Д Ъ

10

Да Господина
Началника на Корабостроите-
лницата
В А Р Н А

Приложени, предоставяме Ви, Господинъ Ин-
спекторе, снимките и снимки отъ хелинга при пристанище Охридъ.

Приложение:
снимки и 9 снимки.

Начал[illegible]:
/Л. Ив. Тодоровъ/

Донесение от началника на Пристанище Охрид Л. Ив. Тодоров до началника на Корабостроителницата във Варна от 13 април 1943 г. На документа много ясно личи печатът на Пристанище Охрид като подразделение на Дирекция „Водни съобщения". Източник: Държавен архив – Варна.

Пристанище Кавала през 40-те години на XX век, когато е под управление на българските власти. Източник: Военноморски музей – Варна.

По време на Втората световна война, когато България е съюзник на Германия, Италия и Япония, Пристанище Бургас става и пункт за временно базиране на италиански миниподводници. Източник: Военноморски музей – Варна.

Началникът на Пристанище Кавала Богдан Проданов (цивилният вдясно) е възпитаник на Морското училище (випуск `25), през 1940 г. напуска Българското търговско параходно дружество, където плава като главен механик и постъпва на работа в пристанищната администрация. Става началник на преносната служба в Пристанище Бургас, а след това – началник на Пристанище Кавала. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Луксозният пътнически кораб „Цар Борис III" в Пристанище Свищов. Източник: Военноморски музей – Варна.

Пристанище Дедеагач по време на управлението му от българските власти. Източник: Военноморски музей – Варна.

1941–1942 г. Построени са кейовата стена и корабната агенция на дунавското пътническо пристанище Малък Преславец (до 1942 г. се е наричал Кадъкьой). Сградата, в която има над 30 легла, се използва като база за краткотрайна почивка на служителите на Параходство „Българско речно плаване".

1942 г. В края на годината е отчетено, че с корабите на държавното предприятие „Морско крайбрежно плаване" между българските черноморски пристанища са превозени 98 052 души. Към наличните кораби се присъединява и „Поморие" (60-местен).

1942 г. Започва третият етап от строителството на Пристанище Лом.

Товарооборотът на пристанището за годината е 143 329 тона. Товаро-разтоварната дейност се изпълнява от 1400 хамали, без каквато и да е механизация.

1943 г. През март Дирекция „Водни съобщения" предприема сериозни действия по възстановяването на корабостроенето на Охридското езеро. За целта е поставена задача на Държавната корабостроителница във Варна да бъде извършен оглед и незабавен ремонт на съществуващите на Охридското пристанище хелинг и работилница. Спешно е изработен проект на пътнически кораб от типа „Евксиноград", но с дървен корпус, предвид военновременните условия и спецификата на региона. Чертежът на проекта е одобрен на 7 април 1943 г., след което се пристъпва към доставката на необходимите материали на самото строителство на кораба.

Септември 1943 г. Двете подразделения на държавното предприятие „Морско крайбрежно плаване" във Варна и в Бургас се обединяват под общото название „Български морски флот" (БМФ). В края на годината е отчетено, че с корабите на БМФ са превозени 83 492 пътници.

1943 г. От Пристанище Козлодуй са изнесени 2450 тона зърно.

1944 г. През ноември за началник на отделение „Корабоплаване и пристанища" в Дирекция „Водни съобщения" е назначен завършилият строително инженерство в Германия капитан далечно плаване Найден Найденов, който от 1939 до 1940 г. е началник на Варненската крайбрежна област и пристанище.

1944 г. За началник на Пристанище Варна е назначен Руси Русев. Той изпълнява тази длъжност до 1947 г.

1944 г. За началник на Пристанище Бургас е назначен капитан Георги Кожухаров. Той изпълнява тази длъжност до 1947 г.

1944 г. В края на годината е отчетено, че с корабите на държавното предприятие „Български морски флот" са превозени 100 938 пътници. През септември са конфискувани от съветските власти и отведени извън български териториални води държавните пътнически кораби „Несебър" и „Созопол".

1944 г. По време на Втората световна война в Пристанище Бургас рязко намалява товарооборотът (внос и износ):

1939 г. – 243 409 тона;
1940 г. – 186 926 тона;
1941 г. – 174 224 тона;
1942 г. – 132 897 тона;
1943 г. – 113 874 тона;
1944 г. – 65 976 тона.

1940 – 1944 г. Товарооборотът на Пристанище Видин за периода е 44 350 тона.

1944 г. Товарооборотът на Пристанище Лом е 61 672 тона.

1944 г. Товарооборотът на Пристанище Русе е 240 000 тона. Общо за периода 1940 –1944 г. От тук са преминали 155 433 тона стоки от внос, 62 265 тона стоки за износ и 40 000 тона транзитни товари.

1944 г. В годишния отчет за експлоатацията на Бургаското пристанище е посочено, че то е посетено от 1656 кораба с 53 881 БРТ и 33 881 НРТ вместимост, както следва:

– 21 търговски параходи и моторни кораби под различни знамена, пристигнали от чужбина с общо 7 447 БРТ и 3227 НРТ;

– параходи под българско знаме, пътуващи по Българското крайбрежие няма (дадени са под наем на германско военно командване);

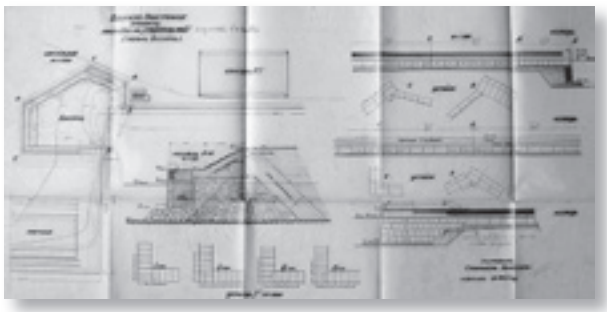
Капитан Тодор Тодоров, началник на Пристанище Варна, 1947 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Пристанище Силистра след възвръщането му в пределите на Отечеството. Източник: www.starasilistra.com

Капитан Баю Баев, началник на Пристанище Бургас, 1947 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Пристанище Лом през 40-те години на XX век. Източник: Военноморски музей – Варна.

Импровизиран временен кей на брега на Дяволския залив (между Китен и Приморско). Зад ветрохода се вижда царската моторна лодка „Вяра". Източник: Военноморски музей – Варна.



Проект за строителството на спортен кей в Пристанище Бургас, март 1941 г. Източник: Държавен архив – Бургас.

Пощенска картичка с изглед от Пристанище Бургас. Източник: Военноморски музей – Варна.

Разпореждане на началника на Варненска крайбрежна област и на Пристанище Варна капитан Хр. Русев до началниците на пристанищата Балчик, Каварна и Бяла-Обзор, 19 август 1943 г. Източник: Държавен архив – Варна.

Докери в Пристанище Варна, 40-те години на XX век. Източник: Военноморски музей – Варна.

– 1386 ветроходи, влекачи и шалани под българско знаме с 18 924 БРТ и 10 358 НРТ;

– 21 ветрохода с 1125 БРТ и 577 НРТ под чуждо знаме.

Пристигналите кораби са плавали под следните знамена: турско – 220; германско – 22; българско – 21; румънско – 7. Общият брой на корабите е по-малък от 1943 г. (тогава са били 1931). Вносът възлиза на 30 028 тона (с 52 % по-малко от 1943 г.), а износът – 19 270 тона (с 54 % по-малко от 1943 г.).

Септември 1945 г. В Пристанище Бургас избухва стихиен опустошителен пожар, който унищожава най-голямата магазия (№ 1). Изпепелени са 1 700 000 тона памук и 700 000 кг тютюн, изкривен е винчът на първо корабно място. Загубите надхвърлят 1 милиард лева. За възстановяване на тези щети обществеността в Бургас дава стотици трудови дни. Причините за пожара не са открити, но преобладава мнението, че той се дължи на саботаж.

1940–1945 г. Изградено е съвременното пристанище на Силистра. Построени са административната сграда с корабната агенция и кейовите стени.

1945 г. Товарооборотът на Пристанище Лом е 29 473 тона.

1945–1946 г. Началник на Варненското пристанище е Руси Русев.

На 3 септември 1946 г. от Пристанище Варна с натоварения със стоки моторен кораб „Добруджа" под командването на капитан Георги Боев от България за Хайфа отплава и възрастното семейство Канети. Това поставя началото на легалната еврейска емиграция по море от България за Палестина (от 18 май 1948 г. – независимата еврейска държава Израел). С корабите на БМФ от пристанищата във Варна и в Бургас са транспортирани над 22 000 души.

1946 г. Започва четвъртият етап от строителството на Пристанище Лом.

1947 г. Началник на Варненското пристанище е капитан Тодор Тодоров, който по-късно става заместник-началник на Параходство „Български морски флот".

8 февруари 1947 г. В „Държавен вестник" (бр. 31) е обнародвано Приложение към Трудово-дисциплинарния правилник на служителите при Главна дирекция на железниците и пристанищата. В него се посочва, че: „Опрощават се наказанията, наложени от дисциплинарните съвети при Главна дирекция на железниците и пристанищата на служителите ѝ преди 09.09.1944 г., за следните закононарушения: обща намарливост и нередовност в службата, пиянство, недисциплинираност, обида на държавния глава и по Закона за защита на държавата, неморален живот, клевета, побой и отсъствие от служба. За дисциплинарни нарушения кражба, фалшификация, обсебване на суми и вещи, използване на службата за лични облаги и др. с користна цел, наложени преди горната дата, както и тези за катастрофи опрощаване на наказанието може да се извърши за всеки случай поотделно по искане на заинтересувания служител от комисия, назначена от главния директор на железниците и пристанищата, решенията на която се одобряват от министъра на железниците, пощите и телеграфите – за тези, назначени от него, а за останалите – от главния директор, ако злоупотребените суми на причинените щети са незначителни".

13 февруари 1947 г. В Бургаското пристанище тържествено е посрещнат новозакупеният параход „Родина".

1947 г. За началник на Пристанище Бургас е назначен капитан Баю Баев. Той изпълнява тази длъжност до 1948 г.

1947 г. Въведени са първите следвоенни средства за кейова механизация в Пристанище Бургас: 8 бр. електрокари „Блайхерт", 4 бр. 0,760-тонни автокранове „Джон Супер 15", 2 бр. 2-тонни автокранове „Джон Супер 22", 3 бр. 15-метрови транспортни ленти. Старата електрическа централа, с която се е осигурявало осветлението на Бургас до 1928 г., е приспособена за зареждане на електрокарите.

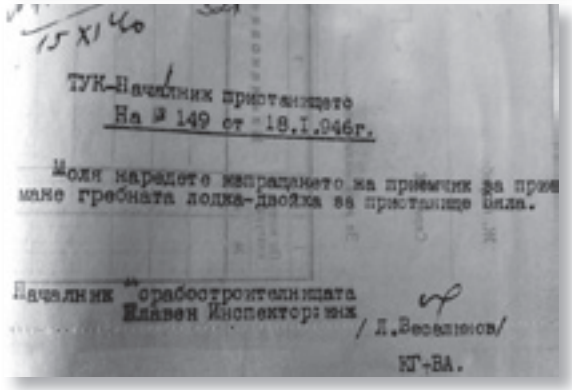
1948–1950 г. Началник на Варненското пристанище е Иван Ламбов. В края на 1950 г. го замества Борис Лазаров, който тогава е началник на оперативната служба.

ГЛАВНА ДИРЕКЦИЯ НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ И ПРИСТАНИЩАТА
ДИРЕКЦИЯ НА ВОДНИТЕ СЪОБЩЕНИЯ

СВИДЕТЕЛСТВО
ЗА
ГОДНОСТ ЗА ПЛАВАНЕ

БЪЛГАРСКА ПРИСТАНИЩНА КОНТРОЛНА ВЛАСТ

Свидетелство за годност за плаване на моторния ветроход „Горянин", издадено от Българската пристанищна контролна власт на 6 юли 1950 г. Източник: Военноморски музей – Варна.

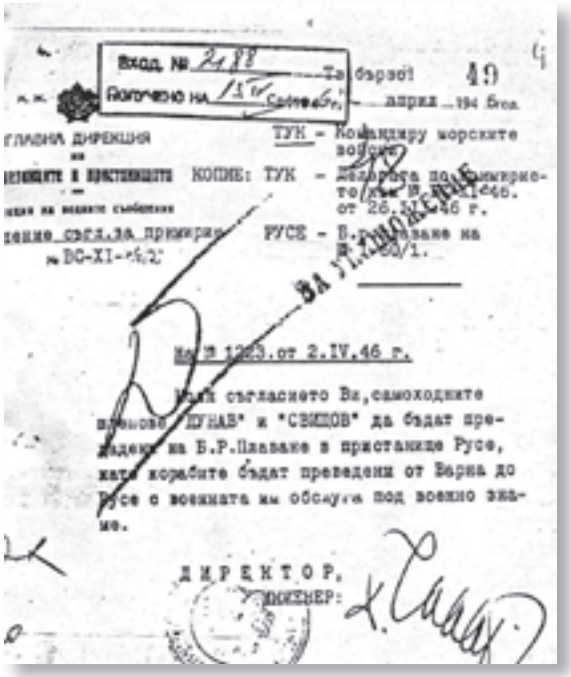

15 XI 46

ТУК-Началник пристанището
На № 149 от 18.I.946г.

Моля нарядите изпращането на приемчик за приемане гребната лодка-двойка на пристанище Бяла.

Начелник "Корабостроителницата
Главен Инспектор:инж
/Л.Василиков/
КТ-ВА.

През януари 1946 г. началникът на Пристанище Варна капитан Тодор Тодоров ходатайства за строителството на гребна лодка „двойка" (с две гребла) за нуждите на Пристанище Бяла. Лодката е построена и предадена през ноември 1946 г. Източник: Държавен архив – Варна.


Вход. № 2488 Та бързо! 49
Получено на 15 IV Сливен бр. — април 194 Бгод.

ГЛАВНА ДИРЕКЦИЯ
НА
ВОДНИТЕ И ПРИСТАНИЩАТА
ДИРЕКЦИЯ НА ВОДНИТЕ СЪОБЩЕНИЯ
ДИРЕКЦИЯ СЪГЛ.ЗА ПРИМИРИЕ
№ ВС-XI-46/2

ТУК – Командиру морските войски
КОПИЕ: ТУК – Дирекция по примирието/...
РУСЕ – Б.Р.Плаване на Р.Р.Р.

ЗА ГЛАВНИЯ ДИРЕКТОР

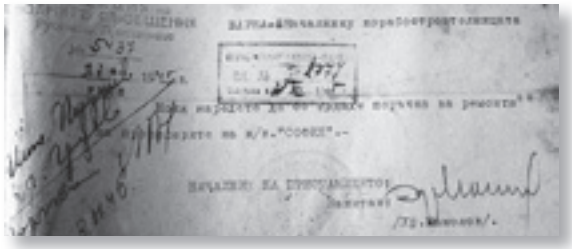
№ 1283 от 2.IV.46 г.

Моля съгласието Ви, самоходните кораби "ДУНАВ" и "СВИЩОВ" да бъдат преведени на Б.Р.Плаване в пристанище Русе, като корабите бъдат преведени от Варна до Русе с военната им обслуга под военно знаме.

ДИРЕКТОР,
ИНЖЕНЕР:

От Дирекция „Водни съобщения" полагат големи усилия през пролетта на 1946 г. за демобилизирането и връщането в Пристанище Русе на военизираните речни параходи „Дунав" и „Свищов". Скоро тези усилия се увенчават с успех. Източник: Държавен военноисторически архив – Велико Търново.

От 22 до 24 юни 1947 г. в Железничарския дом в София се състои II конгрес на железничарите и моряците, в който участват и множество пристанищни работници и служители. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".



В края на 1945 г. началникът на Пристанище Русе капитан Христо Манолов изпраща молба до началника на Корабостроителницата във Варна за ремонт на гребните винтове на ферибота „София". Източник: Държавен архив – Варна.

12 януари 1948 г. Дирекция „Водни съобщения" се ликвидира. Министерският съвет одобрява към Министерството на железопътните, автомобилните и водните съобщения (МЖАВС) да се обособи държавно стопанско предприятие „Български морски флот" (БМФ), звената „Българско речно плаване", „Пристанища" (със седалище в София) и „Корабостроене" със седалище във Варна. Всички те са подчинени на помощник-министъра Лулчо Червенков. За негови сътрудници са определени морските специалисти k.g.n. Найден Найденов (по въпросите на корабоплаването и пристанищата) и инж. Никола Пандезов (по въпросите на корабостроенето и автотранспорта).

22 март 1948 г. В Книгата за големите кораби на Пристанище Бургас е вписан новопостроеният в Царево кораб „Горянин" – най-големият кораб с дървен корпус, построен някога у нас.

1 април 1948 г. За началник на Пристанище Бургас е назначен капитан Петър Клечков. Той изпълнява тази длъжност до 1 декември 1949 г.

18 август 1948 г. В Белград (тогава във Федеративна народна република Югославия) България подписва „Конвенция за режима на корабоплаване по р. Дунав", която отменя действието на Конвенцията, подписана в Париж на 23 юли 1921 г. Конвенцията е ратифицирана с Указ № 11 на Президиума на Великото народно събрание от 3 януари 1949 г. (ДВ, бр. 112 от 18 май 1949 г.) В сила за България от 11 май 1949 г.

1948 г. В Пристанище Лом са доставени първите три автокрана.

31 май 1949 г. Със заповед на министъра на транспорта „Българска контролна пристанищна власт" се преименува на „Български морски контрол".

13 август 1949 г. В Бургаското пристанище тържествено е посрещнат новозакупеният от Параходство „Български морски флот" моторен кораб „Н. Й. Вапцаров" (IMO: 5251159).

5 октомври 1949 г. С Постановление № 7 на ЦК на БКП и на Министерския съвет е анализирана работата на транспорта и са поставени задачите за по-нататъшното му развитие. Създадено е Управление на водния транспорт (УВТ), което официално започва дейността си на 1 януари 1950 г. На практика всички вече съществуващи подразделения на водния транспорт запазват структурата, управленията и седалищата си. Престават да съществува само Дирекцията на пристанищата, чиито функции изцяло се поемат от УВТ.

Статутът на УВТ не е уреден докрай в юридическо отношение, което налага приемането на Постановление на Министерския съвет № 1358 от 22 май 1950 г., публикувано в „Държавен вестник", бр. 130 от 3 юни с.г. Действието на постановлението се смята от 1 януари 1950 г., но и това не изчиства взаимоотношенията в системата на водния транспорт. Само УВТ се обособява като самостоятелна юридическа личност, а неговите подчинени предприятия БМФ, БРП (Българско речно плаване), пристанищата на Черно море и на река Дунав, ДКЗ „Г. Димитров" – Варна, Държавна корабостроителница „Ив. Димитров" – Русе, и Кораборемонтна база – Бургас, се обособяват като сектори, но не и като отделни юридически лица, независимо от това, че съществуват на правилата на самоиздръжката. Това недоразумение е изгладено чрез приемането на Постановление на Министерския съвет № 2056 от 10 юли с.г. То регламентира юридическата самостоятелност на предприятията в системата на водния транспорт, а параходствата БМФ и БРП преместват управленията си съответно във Варна и в Русе.

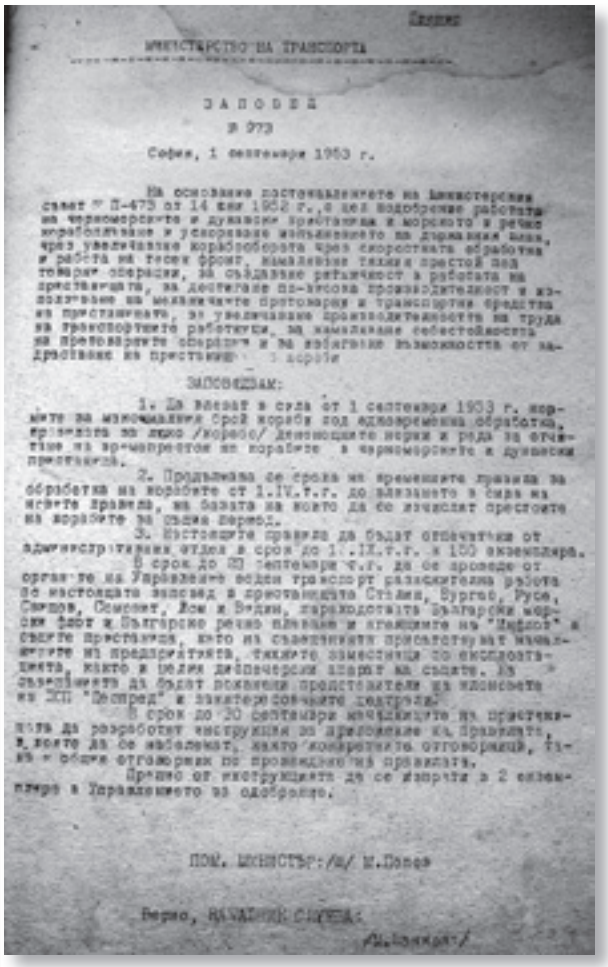
16 октомври 1949 г. В Бургаското пристанище тържествено е посрещнат новозакупеният от Параходство „Български морски флот" параход „Христо Смирненски" (IMO: 5071963).

1945–1949 г. Общо за периода през Пристанище Русе преминават 107 431 тона стоки от внос, 12 095 тона стоки за износ и 4110 тона транзитни товари.

1 януари 1950 г. Към Министерството на железопътните, автомобилните и во-

Пристанище Варна от „птичи поглед". Снимката е направена в края на Втората световна война. Източник: Военноморски музей – Варна.

Пътническият кораб „Балчик" от морското крайбрежно плаване към Пристанище Бургас, 1952 г. Източник: Държавен архив – Бургас.



Секретно

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА

ЗАПОВЕД

№ 953

София, 1 септември 1953 г.

На основание постановленията на Министерския съвет № П-473 от 14 юни 1952 г., с цел подобряване работата на черноморските и дунавски пристанища и морското и речно корабоплаване и ускоряване използването на държавния флот, чрез увеличаване корабооборота чрез скоростната обработка и работа на тесен фронт, намаляване тяхния престой под товарно-операции, за създаване ритъмност в работата на пристанищата, за достигане по-висока производителност и използване на механичните притомарки и транспортни средства на пристанищата, за увеличаване производителността на труда на транспортните работници, за намаляване себестойността на товарно-разтоварните операции и за избягване възможностите от задръстване на пристанищата с кораби

ЗАПОВЯДВАМ:

1. Да влезат в сила от 1 септември 1953 г. нормите за изчисляване броя кораби под едновременна обработка, приемането по лицо /корабо/ денонощните норми и реда за отчитане на изпълнението на корабите в черноморските и дунавски пристанища.

2. Продължава се срока на временните правила за обработка на корабите от 1.IV.т.г. до влизането в сила на новите правила, на базата на които да се изчислят престоите на корабите за същия период.

3. Настоящите правила да бъдат отпечатани от административния отдел в срок до 1.IX.т.г. в 150 екземпляра.

В срок до 20 септември т.г. да се проведе от органите на Управлението водни транспорт разяснителна работа по настоящата заповед в пристанищата Стамбул, Бургас, Русе, Свищов, Оряхово, Лом и Видин, пароходоплавателна български морски флот и Българско речно плаване и агенциите на "Инфлот" в същите пристанища, като на съвещанията присъстват ръководителите на предприятията, техните заместници по експлоатацията, както и редки дейностерски апарат на същите. На съвещанията да бъдат поканени представители на профсъюзите на ЦК "Напред" и централните ръководства.

В срок до 20 септември ръководителите на пристанищата да разработят инструкции за прилагане на правилата, в които да се наблюдават, както конкретните отговорности, така и общите отговорности по провеждането на правилата.

Преди от инструкциите да се изпратят в 2 екземпляра в Управлението за одобрение.

ПОМ. МИНИСТЪР: /п/ И.Попов

Вярно, НАЧАЛНИК СЕКРЕТАР:

Заповед на министъра на транспорта № 953 от 1 септември 1953 г., издадена във връзка с изпълнението на Постановление на Министерския съвет № П-473 от 14 юни 1952 г. за подобряване на работата на черноморските и на дунавските пристанища. Източник: Държавен архив – Варна.

Изглед към Пристанище Бургас през 50-те години на XX век. Източник: Държавен архив – Бургас.

Влекачът „Вихър" попълва портовия флот на Пристанище Варна през 1949 г. Източник: 100 години Пристанище Варна, Варна, 2006 г.

дните съобщения е създадено Управление „Воден транспорт" (УВТ). За началник на управлението е назначен професионалният мораяк Георги Генов (бивш директор на Дирекция „Пристанища" в същото министерство), а за негов заместник е определен капитан Баю Баев от випуск '31 (1931–1936 г.) на Морското училище – човек с опит както в корабоплаването, така и в управлението на пристанищата.

Януари 1950 г. За началник на Пристанище Бургас е назначен капитан Христо Манолов. Той изпълнява тази длъжност до 1952 г.

22 май 1950 г. Съгласно Постановление на Министерския съвет № 1353 към Министерството на транспорта се създава отдел „Портови надзор и регистър", който по-късно прераства и се разделя на две: Държавна инспекция по корабоплаването (ДИК) към Министерството на транспорта и „Български морски и речен регистър". Те са в състава на Управление „Воден транспорт".

1950 г. Със заповед № 454 от 26 юли 1950 г. на министъра на транспорта се разтурват комисиите, предвидени в „Правилник за българската пристанищна власт". Управление „Воден транспорт" поема координацията на предприятията от водния транспорт – БМФ, БРП, Държавен корабостроителен завод „Г. Димитров" – Варна, Държавна корабостроителница „Ив. Димитров" – Русе, Кораборемонтна база – Бургас.

1950 г. Започва да функционира диспечерска служба в Пристанище Бургас. За главен диспечер е назначен капитан Васил Вълчанов. През януари 1951 г. той изработва и първата технологична карта в пристанището. Въз основа на разработената от него технология са постигнати рекордни постижения: през април 1952 г. Корабът „Христо Смерненски" е натоварен с 2800 тона оловен концентрат само за осем часа и половина. По-късно, пак през същата година, параходът „България" е натоварен с 6500 тона цимент само за 50 часа.

10 юли 1950 г. С Постановление на Министерския съвет № 2056 Пристанище Варна е преобразувано в Областно пристанищно управление – Варна. От 1 декември 1950 г. до 9 февруари 1953 г. Началник на управлението е Ради Драков. Със същото постановление са обособени и областни пристанищни управления в Бургас, Русе и Лом.

1950 г. Товарооборотът на Пристанище Русе възлиза на 645 000 тона.

1951 г. В „Известия на Президиума на Народното събрание", № 85 от 23 октомври е обнародван „Указ за териториалните и вътрешните води на НР България № 514".

През 1951–1952 г. морското крайбрежно плаване е прехвърлено към пристанищата във Варна и в Бургас. Във Варна крайбрежното плаване се ръководи от старши диспечера Петко Суванджиев, на него е подчинена и създадената по това време Морска пътническа гара. В Бургас ръководството на морското крайбрежно плаване е поверено на опитния параходен агент Петър Павурджиев. През 1953 г. морското крайбрежно плаване отново е върнато в състава на БМФ.

1951 г. Във Варна е създадена инспекция „Портови надзор" с началник Иван Ламбев, която включва и ръководството на пилотажната дейност.

1951 г. В Пристанище Лом е завършена постройката на шпунтовата стена в Лимана и на наклонения кей на р. Дунав.

1951 г. През лятото в Пристанище Бургас е назначена първата жена – крановик: Пройка Шалева. Постепенно тя израства като много добър специалист – ударник, носител на званието „Най-добър в професията", носител е на „Паспорт на трудовата слава", а през 1962 г. е наградена с „Народен орден на труда" – бронзов. Тя предава своя опит и обучава и други дами, които поемат по нейния професионален път.

Указ за администрацията на пристанищата и крайбрежията от 1952 г. Неговата цел е да осигури реда в пристанищата и в крайбрежията, и сигурността на корабоплаването. На пристанищата са

Фоторепортаж от натоварването на кораба „Родина" със зърно за износ на Пристанище Балчик, направен през 1955 г. от фотографа Абаджиев. На брега зърното се обработва с хамали и каруци, с помощта на които се натоварват два самоходни шалана и една дървена гемия. След това плавателните съдове маневрират с помощта на пристанищния влекач „Вихър" и застават на двата борда на „Родина". Екипажът на кораба използва товарните стрели, с които претоварват пълните със зърно метални касони в хамбарите на „Родина". Източник: Централен държавен архив – София.

възложени административни и стопански функции, с които те разполагат с правомощията на морска администрация по отношение на разследването на всички произшествия, станали с български кораби, арест на кораби – нарушители и налагането на наказания, изваждането на потънало в акваториите на пристанищата имущество и др.

1952 г. За началник на Пристанище Бургас е назначен капитан Илия Попилиев. Той изпълнява тази длъжност до 1958 г.

1952 г. В Пристанище Лом са доставени един десеттонен автокран, пет влекача „Щайер" и ремаркета.

1953 г. В бр. 79 на „Известия на Президиума на Народното събрание" е публикуван „Указ за търговското корабоплаване". С него е регламентирана дейността на морскоправните ни институти.

1 януари 1953 г. Дунавската хидрографска служба се връща към Министерството на транспорта (от 1949 до 1952 г. е към Министерството на отбраната) под името „Управление плавателен път".

30 септември 1953 г. Пристанище Варна изпълнява годишния си план със 100,2%. В сравнение с предходната година престоят на корабите е намален с 14,4%, като 67% от тях са обработени предсрочно. Себестойността на продукцията е намалена с 19,3%, а реализираната печалба надхвърля 947 000 лв.

10 октомври 1953 г. С Постановление на Министерския съвет № П – 674 от тази дата секторите „Български морски и речен регистър" и „Пристанищна администрация" към областните пристанищни управления преминават на бюджетна издръжка към съответните отдели на Управление „Воден транспорт" към Министерството на транспорта. Промяната влиза в сила от 1 януари 1954 г.

1953 г. За началник на Пристанище Варна е назначен Стайко Стайков. Той изпълнява тази длъжност до 1954 г.

1953 г. В Пристанище Лом е доставен първият тритонен електрически кран.

1954 г. За началник на Пристанище Варна е назначен Борис Лазаров. Той изпълнява тази длъжност до лятото на 1958 г., когато внезапно умира на поста си.

1955 г. В „Известия на Президиума на Народното събрание", бр. 1, е публикуван „Правилник за съгласуване на работата в пристанищата". Последвалите го промени са поместени в бр. 60 от 1959 г. и в бр. 97 от 1960 г.

10 септември 1955 г. Влиза в сила „Правилник за пилотска дейност". Той е в действие до 28 декември 1972 г.

1950–1955 г. Товарооборотът на Пристанище Видин за периода е 26 110 тона.

1955 г. Товарооборотът на Пристанище Русе възлиза на 645 000 тона.

1955 г. В Пристанище Лом е построена още една магазия и са въведени в експлоатация два петтонни електрически крана.

2 април 1956 г. Създадено е „Управление за поддържане на плавателния път и поддържане на река Дунав" (УППД) след предаването на необходимите средства за фонд работна заплата, корабен парк, измервателна апаратура, инвентар и документален архив от Министерството на отбраната, Министерството на транспорта и Министерството на селското стопанство.

1958 г. За началник на Пристанище Бургас е назначен капитан Георги Гърдев. Той изпълнява тази длъжност до февруари 1962 г.

1958 г. За началник на Пристанище Варна е назначен Васил Терзиев. Той изпълнява тази длъжност до 1968 г.

1958 г. Започва строителството на нов вътрешен басейн на Пристанище Бургас, приключило през 1961 г.

26 април 1960 г. Излиза Постановление № 101 на Министерския съвет относно подо-

Пристанище Бургас през 60-те години на XX век. Източник: Държавен архив – Варна.

Капитан Георги Гърдев е назначен за началник на Пристанище Бургас през 1958 г. По-късно той става директор на Параходство „Български танкерен флот". Източник: Дигитален архив „Морски вестник".

Обработка на палетизирани товари в Пристанище Варна през 60-те на XX век. Източник: Дигитален архив „Морски вестник".

Натоварване на моторния кораб „Бургас" в Пристанище Бургас, 1960 г. Източник: Централен държавен архив – София.

Пълното с кораби и с товари Пристанище Варна през 1958 г. На преден план е моторният кораб „Балкан". В дъното, вдясно, се виждат силуетите на бойни кораби. Днес на това място е морска гара Варна. Източник: Централен държавен архив – София.

Параходът „Христо Смирненски" е пристигнал за натоварване в Пристанище Бургас, 1958 г. Източник: Централен държавен архив – София.

бряването на работата в пристанищата. Разпоредено е създаването на оперативен орган за бързо решаване на въпросите, свързани с улесняване и ускоряване преминаването на вносните, износните и транзитните товари през пристанищата на река Дунав и Черно море. За изпълнението на това постановление са ангажирани Министерството на транспорта и съобщенията, Държавната планова комисия, Министерството на външната търговия, Министерството на финансите, Комитета по труда и цените, окръжните народни съвети във Видин, Михайловград (дн. Монтана), Враца, Плевен, Търново, Русе, Силистра, Толбухин (дн. Добрич), Варна и Бургас, както и Градският народен съвет – Варна. В периода от 18 до 22 август с.г. от министъра на транспорта и съобщенията Д. Димитров, заместник-председателя на Държавната планова комисия П. Стоянов и от заместник-министъра на външната търговия Ат. Вергиев е утвърдена инструкция за дейността, правата и задълженията на оперативния орган.

1956–1960 г. Товарооборотът на Пристанище Видин за периода е 5830 тона.

1960 г. Доставени са съвременни портални кранове и е изграден 70-метров подкранов път в Пристанище Силистра. През годината са обработени близо 100 000 тона товари.

1960 г. Товарооборотът на Пристанище Русе възлиза на 1 198 000 тона.

16 декември 1961 г. С Постановление на Министерския съвет № 237 областните пристанищни управления и корабните агенции във Варна и в Бургас се присъединяват към Държавно параходство „Български морски флот", считано от 1 януари 1962 г. От същата дата се закрива ДСП „ИНФЛОТ" в София и агентирането се поема от пристанищата. Пристанищните управления в Лом и в Русе се вливат в състава на Държавно параходство „Българско речно плаване".

1961 г. През Пристанище Сомовит преминават 19 950 тона стоки за износ и 261 120 тона стоки от внос. Внасят се петролни продукти от Румъния, метали и хартия от Съветския съюз. Изнасят се зърнени храни и тухли за ГДР и Чехословакия и цимент от завода в Темелково за Съветския съюз.

13 февруари 1962 г. Прието е Постановление № 22 на ЦК на БКП и на МС за развитие на корабостроителната и кораборемонтната промишленост – един от най-важните морски нормативни актове от близкото минало. Практически Постановление № 22 се конкретизира в следващото Постановление № 55 от 17 април 1962 г., в което е поставена задачата да се доставят за Параходството 23 товарни кораба с обща товароподемност 224 000 тона и да се увеличи пропускателната способност на морските ни пристанища.

Февруари 1962 г. За началник на Пристанище Бургас е назначен Атанас Костов. Той изпълнява тази длъжност до декември 1962 г.

17 април 1962 г. Излиза Постановление № 55 на Министерския съвет относно развитието на морския търговски флот и на морските пристанища. В него се казва: „Държавната планова комисия с годишните планове да осигурява достатъчно средства за разширяване и удълбочаване на морските пристанища и за съоръжаването им с необходимата модернизация, технически флот, открити и закрити складове и коловози, за да бъдат те в състояние да посрещат и пропускат увеличения стокообмен бързо и с най-малки разходи."

3 юли 1962 г. Излиза Постановление № 106 на Министерския съвет относно „осигуряване на своевременна обработка на корабите, посещаващи пристанищата Варна и Бургас". В него се дават подробни указания и разпореждания до множество организации и институции, които в определени срокове трябва да се изпълнят, за да може още през 1962 г. да се обработват в двете пристанища едновременно по 24 корабни люка. Дадени са широки пълномощия на различните фактори за набирането на нови пристанищни работници и осигуряването им с жилища, за ускорено разраства-

Пристанище Варна в началото на 60-те години на XX век. Източник: 100 години Пристанище Варна, Варна, 2006 г.

Пристанище Бургас, 1962 г. Разтоварване на доставеното с парахода „Христо Ботев" тежко нестандартно оборудване за строителството на ТЕЦ „Марица-изток". Източник: Военноморски музей – Варна.

И в началото на 60-те години на XX век при обработването на товарите в българските пристанище се използва тежкия физически труд на докерите. Думата „хамали" обаче отдавна е останала в историята. Източник: 100 години Пристанище Варна, Варна, 2006 г.

Входният фар на Пристанище Бургас. Пощенска картичка, разпространяване през 60-те години на XX век. Източник: Колекция на Михаил Заимов.

Гемията „Бенковски" и рибарският кораб „Маслен нос" в Пристанище Бургас, 1962 г. Източник: Държавен архив – Бургас.

не на кейовата механизация, за планиране и строителство на нови кейови стени, за строителството на нови шалани, шлепове и портови влекачи с цел да се организира и разтоварването на кораби на рейд. Строителството на плавателните съдове трябва да се съгласува с Министерството на отбраната, за да имат те съответното мобилизационно предназначение.

7 август 1962 г. Началникът на управление „Воден транспорт“ Симеон Симеонов връчва на колектива на Пристанище Варна преходното червено знаме на Министерския съвет и на Централния съвет на професионалните съюзи за постигнати високи успехи при обработката на постоянно нарастващите количества товари. С различни награди са отличени 194-ма пристанищни работници.

27 септември 1962 г. Министърът на външната търговия Лъчезар Аврамов издава заповед № 193 за преустановяването на създаваните от външнотърговските предприятия и ДСП „Деспред“ трудности в работата на морските пристанища по обработването на корабите и товарите. Заповедта предвижда съвместно с Управление „Воден транспорт“ (УВТ) да бъде създадена група от общи работници, която под ръководството на пристанището да извършва поправка на амбалажа на стоките, повредени в процеса на претоварването. Предвижда се също съвместно с УВТ да се установят подходящи места в пристанищата за преманипулиране на износни стоки, до построяването на необходимите складове. Планира се съвместно с Министерството на транспорта и с градските народни съвети във Варна и в Бургас през 1963 г. да започне строителството на склад за обработване и съхранение на бързоразвалящи се стоки в Пристанище Бургас и на склад за преманипулиране на износните стоки в Пристанище Варна.

20 ноември 1962 г. Със заповед № 362 на министъра на транспорта М. Попов заместник-началникът на Пристанище Бургас Александър Илиев, главният инженер на пристанището Димитър Дрончев, технологът Цвятко Цветков и преносната бригада на Райчо Димов са наградени с парични суми „за проявено усърдие, умение и упоритост при изпълнението на възложената задача”. А задачата е разтоварването на доставените с българския параход „Христо Ботев“ два извънредно тежки колета за строителството на ТЕЦ „Марица-изток”: трансформатор с тегло 153 тона и статор на генератор с тегло 144 тона”. Задачата е поставена в началото на юли 1962 г. от Министерството на транспорта и от Управление „Воден транспорт”. Изготвеният от Димитър Дрончев и Цвятко Цветков проект е съгласуван с Държавния комитет по експорт на машини и съоръжения на Съветския съюз в Москва. Решението е да се използват два успоредно действащи 100-тонни плаващи крана. Реализирането на проекта позволява разтоварването на двата свръхтежки колета със собствени сили и средства и спестяването на валута, необходима за наемането на голям плаващ кран от чужбина.

1962 г. Износът през Пристанище Бургас възлиза на 393 300 тона, или приблизително 3 пъти повече от довоенната 1939 г. В износните товари преобладават: цимент, руди и концентрати, производствените продукти на „Булгарплодекспорт”, вършачки, стругове, радиоапарати, тютюн, кабели и др.

1962 г. Започва вторият етап от строителството на Пристанище Оряхово.

27 юли 1963 г. Моторният кораб „Г. С. Раковски” потегля от Пристанище Варна, за да направи първия в историята на българското корабоплаване околосветски рейс.

31 август 1963 г. По повод 60-годишнината на Пристанище Бургас и постигнатите високи производствени успехи с Указ № 610 на Президиума на Народното събрание то е наградено с орден „Червено знаме на труда”.

1963 г. Товарооборотът на Пристанище Бургас достига 1 450 000 тона, което е 20 пъти повече от този през 1944 г. Най-масовите товари от внос са: метали, машини, машинни части и съоръжения, дъбилни вещества, храни, кокс, торове (апатит, фосфат, амониев нитрат), каменни въглища, цитрусови плодове и др.

Пристанище Варна в началото на 60-те години на XX век. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Пристанище Бургас в началото на 60-те години на XX век. На преден план: моторният катер – пристанищен влекач „Родопи". Източник: Държавен архив – Бургас.

Използване на 100-тонен плаващ кран при разтоварване на тежки колети в Пристанище Варна през 60-те години на XX век. Източник: 100 години Пристанище Варна, Варна, 2006 г.

Моторният кораб „Камчия" и пътнически кораб от крайбрежното плаване в Пристанище Бургас, 60-те години на XX век. Източник: Дигитален архив „Морски вестник".

Моторният кораб „София", застанал на недовършения все още Мол „А" на Пристанище Варна, 1963 г. Източник: Дигитален архив „Морски вестник".

24 декември 1963 г. С Разпореждане № 907 на Министерския съвет е утвърден идейният проект „За разширяване на Пристанище Варна и гара Варна – генерален план“, на стойност 20 130 000 лв. при следните технико-икономически показатели:

– товарооборот – 2 700 000 тона;

– интензивност на товарооборота – 1500 тона на линеен метър кейов фронт;

– себестойност на претоварните операции – 0,97 лв. на тон.

Със същото разпореждане се утвърждава заданието за проектиране за „Ново пристанище“ на Варненското езеро край гара Тополи на стойност 18 300 000 лв. при следните технико-икономически показатели:

– товарооборот – 3 300 000 тона;

– интензивност на товарооборота – 2700 тона (за въглища и руда – 5500 тона);

– себестойност на претоварните операции – 0,07 лв. на тон.

При разработването на идейните проекти е предвидено да се направят варианти:

– за мястото на пристанището – около гара Тополи и при с. Езерово;

– за построяването на нов плавателен канал и за използване на съществуващия канал за влизане и излизане във Варненското езеро.

От 1 януари 1964 г. пристанищните управления във Варна и Бургас, както и ДСП „Инфлот”, излизат от структурата на Параходство БМФ и преминават към Управление „Воден транспорт”.

Януари 1964 г. От началото на годината в Пристанище Бургас е базиран новозакупеният от Унгария 100-тонен плаващ кран „Херкулес”. От януари до март „Херкулес” се включва активно в строителството на Пристанище „Дружба” в Отманли. Екипажът на крана участва в разтоварването на всички тежки колети, докарани с кораби за строителството на Металургичния комбинат в Кремиковци, ТЕЦ „Марица-изток”, Азотноторовия завод в Стара Загора, Нефтохимическия комбинат в Бургас. Особен е приносът на екипажа в дейностите по разширението на Бургаското пристанище. С негова помощ са положени над 360 осемдесеттонни блока. Друг успех на „Херкулес” е участието му в изваждането на потъналия край Черни нос моторен кораб „Обзор”.

23 март 1964 г. В Пристанище Варна завършва първото българско околосветско плаване на м/к „Г. С. Раковски”. По време на плаването, продължило 210 дни, са изминати над 30 000 мили, равняващи се на една и една трета обиколка на екватора.

17 ноември 1964 г. В Пристанище Варна пристига новозакупеният от Англия модерен пристанищен моторен влекач „Сатурн” (154 бруто регистър тона, бивш Lady Cecilia, построен през 1963 г.). Български флаг над него е издигнат през август, а на 4 септември с.г. екипаж, воден от капитаните Владимир Странджалиев и Никола Стоянов, повежда влекача към България. Преходът продължава 84 дни, като започва от английското пристанище Гримсби и включва спирания в пристанищата Ротердам, Шербур, Брест, Гибралтар, Мелила, Оран, Алжир, Бизерта, Месина, Катания и Пирея.

Юни 1964 г. Пристанище Бургас разполага с два 15-тонни крана, четири 10-тонни гъсенични крана, 14 петтонни кейови крана, четири 8-тонни колесни крана, 44 автовлекача, 12 автопогруза, два парни и един дизелов локомотив, един 40-тонен плаващ кран, портови влекач „Екрене” и др. Колективът на пристанището се състои от 880 работници – докери, 350 механизатори, 1450 души инженерно-технически персонал и др. служители.

В публикацията „Някои въпроси по стабилизирането на работната сила в пристанищата“ (в. „Маяк”, бр. 16, Варна, 16 юни 1964 г.) на Георги Герджиков – завеждащ ТРЗ на Пристанище Бургас, се посочват и редица нерешени проблеми в дейността на порта: увеличението на кейовата механизация не включва нито една трюмна машина; уплътняването на работното време на докерите е едва 70,3 %, по-зле стоят нещата при механизацията, където използваемостта на 15-тонните кранове е 49%, а на 5-тонните кранове – 42%. По разпореждане на управление „Воден транспорт” са удвоени екипажите на 40-тонния плаващ кран и на влекача „Екрене”, които се използват средно по 2–3 часа в денонощие.

„Ако погледнем щатните таблици за различ-

Характеристика на товарооборота през пристанищ
Варна за периода 1959-1964 г.

Наименование на товара или групата товари и характерни особености на товара	Количество на товара в хил.тона					
	1959 товар. реал.	1960 товар. реал.	1961 товар. реалто	1962 товар. реал.	1963 товар. реалто.	1964 товар. реал.
Въглища насип.	1,4	0,0	225,3	399,3	524,9	728,8
Желязна руда насипно	76,6	46,3	114,6	130,6	133,0	119,6
Апатит и фосф. насипно	277,5	58,9	59,1	2,3	53,0	95,7
Други насип. товари	20,6	38,6	2,4	0,8	8,8	0,4
Зърнени храни/леки и тежки/	68,7	102,1	210,7	178,6	354,9	567,5
Цимент в торби-единично тегло-100кг.	17,1	23,1	79,6	118,1	166,5	281,0
Хранителни продукти	6,5	8,3	3,1	2,1	1,3	2,3
Чугун,валцова стомана, лист.стом. тръби и др.	20,5	32,2	29,7	99,2	71,9	237,6
Дребни товари	352,0	546,6	436,9	518,4	502,8	408,3
ОЦЕО	860,9	856,4	1161,4	1449,4	1817,9	2451,2

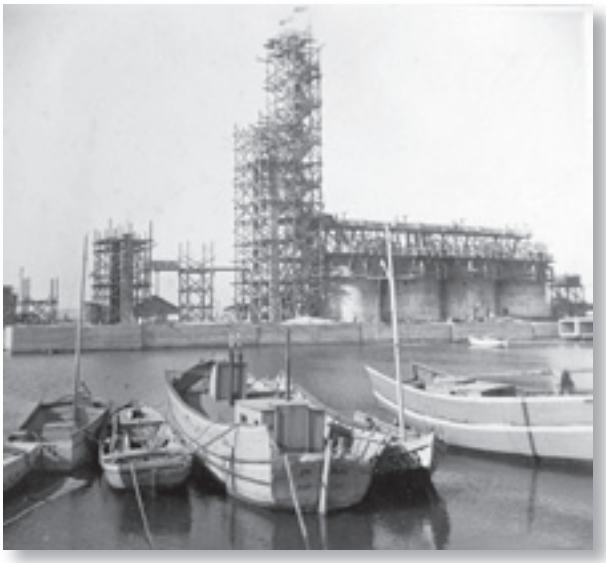
Товарооборотът на пристанище Варна е увеличен за периода 1959-1964 г. повече от три пъти. За 1966 г. се очаква да достигне 3 579 хил.т. в т.ч. разтоварване 2 867 и натоварване 642 хил. т., а в 1970 г. - 6 336 хил.т., от които 2 300 хил.т.каменни въглища и 1 200 хил.т. петролни деривати.

Характеристика на товарооборота през пристанищ
Бургас за периода 1959-1964 г.

Наименование на товара или групата товари характерни особености на товара	Количество на товара - в хил.тона					
	1959 разтов. натов.	1960 разтов. натов.	1961 раз. натов.	1962 разтов. натов.	1963 разтов. натов.	1964 разтов. натов.
Въглища насип.	1,7	0,0	152,0	328,0	384,9	660,5
Желязна руда насипно	0,4	4,8	1,0	1,2	87,9	36,0
Апатит и фосфати-насип.	257,6	99,5	201,3	214,4	305,8	365,9
Други насипни	100,6	103,1	74,2	60,1	50,3	4,4
Зърнени храни /леки и тежки/	151,5	165,4	62,9	73,1	98,5	215,6
Цимент	0,5	3,1	13,0	43,2	5,9	31,3
Хранит.прод.	8,5	16,3	20,1	13,8	29,0	42,8
Чугун,валцова стомана, листова стом. и др.	70,2	79,9	44,0	50,4	71,8	59,7
Дребни товари	259,8	261,2	349,8	487,9	456,7	574,9
ОЦЕО	860,8	733,32	918,4	1271,2	1460,8	1988,0

Товарооборотът на пристанище Бургас от 860 хил.тона през 1959 г. е достигнал 1988 хил.тона през 1964 г. За 1966г. се очаква да бъде 5330 хил.т., в т.ч. разтоварване - 4675хил.т. и натоварване - 655 хил.т., а в 1970 г. - 8703 хил.т., от които петролни деривати - 3970 хил.т.и каменни въглища -2100 хил.т.

Статистически данни за товарооборота през пристанищата Варна и Бургас за периода 1959 – 1964 г. Източник: Тепавичаров, Г. Състояние и тенденции в развитието на световните морски превози и тяхното влияние върху търговския флот, Варна, 1966 г.



Изграждането на немалка част от пристанищната инфраструктура на Порт Бургас се извършва в края на 50-те и началото на 60-те години на XX век. Източник: Държавен архив – Бургас.

Част от плавателния парк, ангажиран в строителството на Пристанище Варна-запад и на новия плавателен канал „Море–езеро". Източник: Дигитален архив „Морски вестник".

ните отрасли, ще видим, че пристанищата в частност и водният транспорт като цяло стоят на едно от последните места. Така например началникът на първа категория пристанище получава толкова заплата, колкото получава ръководителят на четвърта категория предприятие от строителството, по-малко от ръководителя на предприятие трета категория, по-малко от ръководителя на предприятие от напоителна система първа категория"... – обобщава авторът.

8 декември 1964 г. Колегиум на Министерството на транспорта възлага на Института за проектиране и проучване „Транспроект" разработването на идеен проект, завършен през юни 1965 г., а с разпореждане № 210/07.07.1967 г. на Министерския съвет се дава началото на изграждането на Пристанище Варна-запад. Мястото, избрано за новото пристанище, е на 30 км от Варна, в непосредствена близост до новите заводи в Девня. Това е блатистата местност Балтата, намираща се в западния край на Белославското езеро, при устията на реките Провадийска и Девненска.

През октомври същата година се създава Инвеститорска дирекция „Пристанище Варна – запад" към съществуващата тогава Икономическа групировка „Корабостроене и корабоплаване". Дирекцията започва работа по отчуждаване на терените за бъдещото строителство, подготовка на документация, изграждане на временни обекти, доставка на технологично и експлоатационно оборудване и оказва ефективен инвеститорски контрол.

Проектирането и строителството на пристанището е дело изцяло на български специалисти и фирми с главен проектант – инж. Димитър Смилов. За специалистите Пристанище Варна-запад се свързва с изграждането на сложен комплекс от инженерни съоръжения и прокопаване на плавателен воден път за океански кораби от Варненския залив до Девненския промишлен комплекс и новото морско пристанище.

Реализирането на този воден път в продължение на цяла година и врязването му на около 30 км в сушата фактически е разширение на пристанищния район на запад. Връзката с морето се осъществява чрез два плавателни канала: № 1 „море–езеро" с дължина 5,5 км и канал № 2 с дължина 10 км, който свързва Варненското и Белославското езеро. Навигационната широчина на каналите е 106 м, а допустимото газене на корабите е до 11 м. За свързване на двете части на Варна над стария и новия канал № 1 е построена естакадата Аспарухов мост. Над канала мостът е висок 52 м, а дължината му е 1,8 км.

Главни изпълнители в започналото строителство на Пристанище Варна-запад са „Трансстрой" – Белослав, и „Строителен и технически флот" – Варна. Изграждането на пристанище Варна-запад приключва за по-малко от 10 години – построени са 18 корабни места и десетки съоръжения и връзки, които осигуряват нормалната им експлоатация.

През 1964 г. по линията между българските и съветските черноморски пристанища корабите на БМФ превозват 135 000 тона товари.

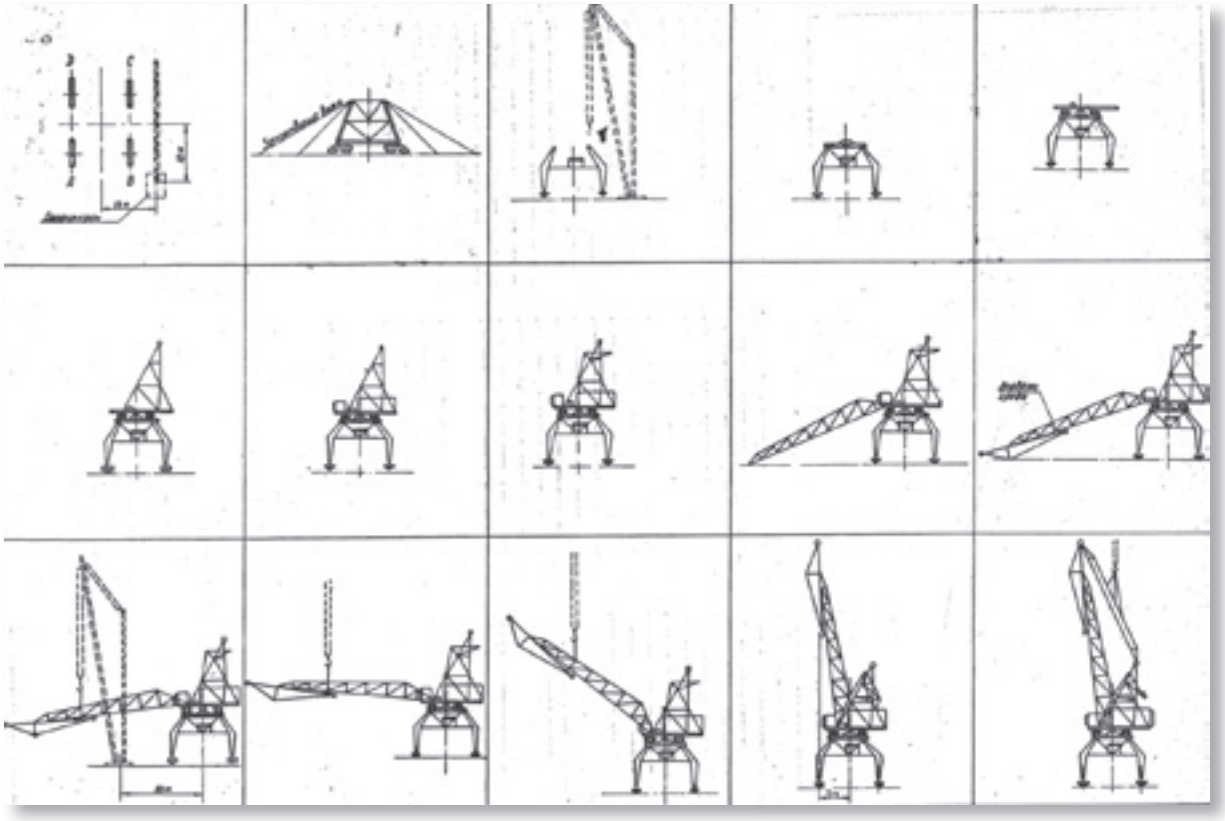
1959–1964 г. Товарообоpотът през морските ни пристанища Варна и Бургас е нараснал почти трикратно за изминалите пет години:

– 1959 г. Порт Варна: 860 900 тона; Порт Бургас: 860 800 тона;

– 1964 г. Порт Варна: 2 451 200 тона; Порт Бургас: 1 988 000 тона.

Чувствително се променя структурата на обработените товари. В Пристанище Варна през 1959 г. са обработени 1400 тона въглища, а през 1964 г. – 738 000 тона, зърнените храни съответно са 88 700 тона и 567 500 тона. В Пристанище Бургас през 1959 г. са обработени 1700 тона въглища, а през 1964 г. – 660 500 тона, хранителните продукти съответно са 8500 и 42 800 тона. Характеристиката на товарооборота за този период през двете морски пристанища е представена в таблици поместени на стр. 106.

Февруари 1965 г. В Пристанище Варна бригадата на Слави Черкезов от „Промишлено-монтажен район" прилага нов начин на монтаж на 10-тонни портални пристанищни кранове. По технология, предписана от фирмата VEB Kranbau Eberswalde – Германската демократична република, монтажът трябва да се извършва на 15 етапа. Монтажниците заменят изцяло немската технология с оригинална разработка на своя бригадир. Предло-



Последователност на монтажа с помощта на дерик-крана

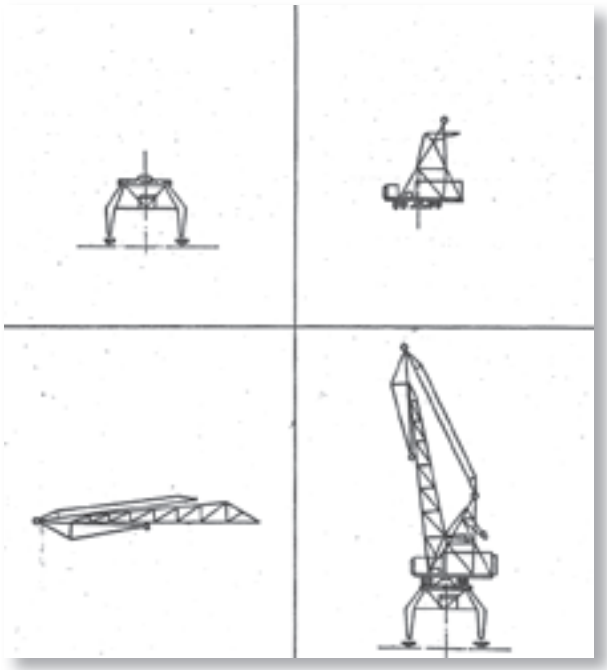


Схема на монтирането на крана в три етапа

Схема на монтаж в два етапа

Слави Черкезов сред бригадата си

В Пристанище Варна започва да се прилага нов начин на монтаж на 10-тонни портални кранове, произведени от VEB Kranbau Eberswalde (ГДР). Така се съкращава монтажният период и се запазва пропускателната способност на пристанището. Източник: Сп. „Корабостроене и корабоплаване", Варна, май 1966 г.

женият от него блоков монтаж съкращава етапите от 15 на 3, а по-късно и на 2 етапа. Според предписаната технология от завода производител монтажът на крановете трябва да се извършва посредством предварително доставен дерик-кран с подемност 35 тона и с височина 46 метра. Но това изисква спиране на нормалната товарно-разтоварна дейност по кейовите места, тъй като строежът на всеки кран се налага да бъде извършен на мястото, където предстои експлоатирането му. По идея на Слави Черкезов всичките седем 10-тонни крана се монтират само на една площадка на 13-о кейово място, което е с малка дължина и не оказва решаващо влияние върху общата пропускателна способност на Пристанище Варна. Крановете се монтират на три блока: портал, машинно отделение и стрела. Тези блокове се пренасят и монтират със 100-тонен плаващ кран на кейовото място, където ще бъде експлоатиран съответният кран.

Първите два крана се предадени 105 дни предсрочно, а вторите три крана – 90 дни предсрочно. Според технологията на немските специалисти монтажът на един кран трябва да се извърши за 93 работни дни, а бригадата на Слави Черкезов изпълнява тази задача средно за около 50 дни. Предимството от въвеждането на 10-тонните немски кранове за Пристанище Варна е, че те имат голям излет на стрелата – 32 метра, който позволява в някои случаи да се обработват два кораба, застанали на борд, както и да се използват по-пълноценно наличните складови площи.

1 април 1965 г. С Постановление № 17 на Министерския съвет от Параходство БМФ се отделят: Областно пристанищно управление – Варна, заедно с пристанищата Каварна и Балчик; Областно пристанищно управление – Бургас, заедно с пристанище Мичурин.

1 април 1965 г. С Постановление № 17 на Министерския съвет е образувано ДСП „Поддържане на морските пристанищни съоръжения и басейни" – по-късно управление „Строителен технически флот" към ДСО „Транссстрой".

1 юли 1965 г. Със заповед на министъра на транспорта Пенчо Кубадински № 832 от 1 юли 1965 г. е създадена Държавната инспекция по корабоплаването (ДИК), на основание 17-о Постановление на Министерския съвет за създаването на ДСО „Корабостроене и корабоплаване" – София.

Първи ръководител на ДИК – София, е капитан Петър Клечков (съвипускник от Морското училище на Никола Й. Вапцаров, бивш началник на Пристанище Бургас). Преди да заеме тази длъжност, капитан Клечков е началник на отдел в Управление „Воден транспорт" и отговаря за дейността на пристанищните власти и компетентността на корабните екипажи. Капитан Клечков ръководи ДИК до смъртта си (юли 1968 г.). На негово място е назначен капитан Николай Йовчев, който по-късно става първи и единствен генерален директор на СО „Воден транспорт" (1969–1989 г.). След него началници на ДИК са Минко Стаевски, Симеон Симеонов, Коста Иванов, Боби Мирчев и т.н.

18 август 1965 г. В Пристанище Варна пристига първият от 100-местните бързоходни пътнически кораби на подводни криле тип „Комета", построени в завода „Серго Орджоникидзе" – Поти (тогава в Грузинската ССР). През следващите 15 години са доставени общо 14 кораба от този тип.

1965 г. По линията между българските и съветските черноморски пристанища корабите на БМФ превозват 247 000 тона товари.

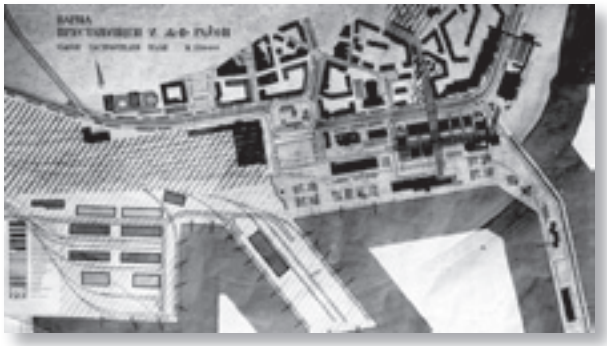
1965 г. Товарооборотът на Пристанище Русе възлиза на 1 865 000 тона.

1960–1965 г. Общият товарооборот през морските ни пристанища Варна и Бургас е нараснал за изминалите пет години 3,7 пъти: от 2 224 100 тона на 8 318 900 тона.

1966 г. Пристанищните управления във Варна и в Бургас окончателно излизат от състава на Параходство БМФ, а пристанищните управления в Русе и в Лом излизат от състава на Параходство БРП. Пристанищните управления са обособени в самостоятелни предприятия.

Пристанище Бургас, 1965 г. Талиманка пред пристигналия за натоварване български кораб „Христо Смирненски". Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Част от участниците в откриването на Мол „А", Пристанище Варна, 23 януари 1966 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".



Идеен застроителен план за разширението на Пристанище Варна с Мол „А", мащаб 1:1000. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Мол „А" на Пристанище Варна по време на експлоатация, 1966 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Пристанище Варна, етап от изграждането на Мол „А". Източник: Централен държавен архив – София.

Пристанище Русе през 60-те години на XX век, пощенска картичка. Източник: Военноморски музей – Варна.

23 януари 1966 г. Влиза в експлоатация Мол „А" (общо 5 корабни места), с което дължината на кейовите стени на Пристанище Варна-изток се увеличава с 960 метра – нараства два пъти, с най-голяма дълбочина 11,5 м. В сложното хидротехническо строителство, продължило близо три години, вземат участие около 800 души, 27 плавателни съда, много транспортни средства. От акваторията на пристанището е отвоювана 50 декара площ и по същество е построен още един порт. При откриването вече действат пет 10-тонни електрически крана. Мол „А" е открит от заместник министър-председателя Пенчо Кубадински, придружаван от заместник-министъра на транспорта и генерален директор на ДСО „Корабостроене и корабоплаване" Начо Симеонов. Пенчо Кубадински открива разширението на пристанището от борда на катера „Корал".

За изграждането на Мол „А", което продължава три години, са отпуснати 20 130 000 лв. С влизането му в експлоатация се избягва трудното частично разтоварване на голямотонажните кораби на външния рейд. С новите жп коловози, свързващи Мол „А" с гара Варна, се осигурява бързото експедиране на доставените стоки и товари към вътрешността на страната.

25 февруари 1966 г. Направена е първата копка при строителството на бъдещата морска гара Варна (тогава тя е на подчинение на Параходство БМФ).

1966 г. По линията между българските и съветските черноморски пристанища корабите на БМФ превозват 359 000 тона товари.

1966 г. Между 35-те основни пристанища на река Дунав Русе е на 11-о място. През годината пристанището посреща своята 100-годишнина с дължина на кейовия фронт 1580 метра, 1300 от които са механизирани. Общата складова площ (открита и закрита) възлиза на 33 210 кв.м. По кейовия фронт са обособени 10 корабни места. На разположение на докерите са два дизелови локомотива с 4790 метра коловозно развитие, 12 електрически портални крана, 11 автопогруза, 16 автовлекача. До края на годината влизат в експлоатация още един тритонен електрически кран-платформа, един тритонен портален кран, един 16-тонен кран, един маневрен локомотив от 600 к.с. Товарооборотът на пристанището за 1966 г. възлиза на 1 970 000 тона.

6–8 април 1967 г. Във Варна се състои научно-техническа конференция за развитието на Пристанище Варна. Организатори са Централният съвет на Научно-техническите съюзи (НТС) – София, Централното ръководство на НТС по транспорта – София, ДСО „Корабостроене и корабоплаване" – София, и Окръжното ръководство на НТС по транспорта – Варна. По-късно Окръжното ръководство на НТС по транспорта – Варна, издава сборник с доклади от конференцията. Няма данни за тиража на изданието, както и за печатницата, където е отпечатано. Най-вероятно е използвана варненската печатница „Стоян Добрев-Странджата". Но не бива да забравяме, че по това време широко се използва и Офсетовата база на СП „Всестранни услуги" – Варна.

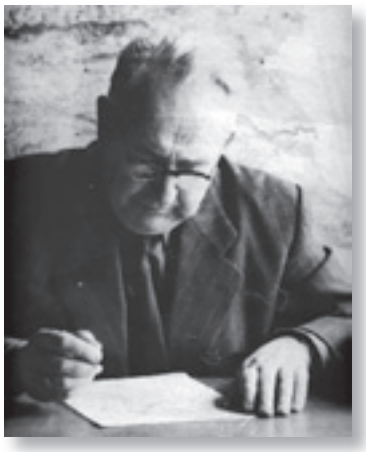
Основният доклад на конференцията е изнесен от инж. Ал. Аврамов от ДСО „Корабостроене и корабоплаване". При анализа на развитието на пристанищата по света са разгледани постиженията на пристанищата Антверпен (Белгия) и Ротердам (Холандия), а като аналог на бъдещото Пристанище Варна-запад е разгледано белгийското пристанище Гент. Изграждането на Пристанище Варна-запад е определено като „най-сериозната стъпка към преодоляване на пристанищната криза у нас".

В доклада на инж. Ал. Аврамов е посочено, че през 1952 г. академик Атанас (правилното име е Анастас) Бешков за първи път излиза с предложение за прокопаване на дълбоководен канал до Девненската низина (днес във Варна има улица „Академик Атанас Бешков"). След основаването на Географския институт на БАН през 1951 г. проф. Бешков е привлечен за завеждащ Секцията по икономическа география, която ръководи успешно 14 години, чак до смъртта си.

Тази идея роденият във Варна академик Анастас Стоянов Бешков (1896–1964) развива и в свои трудове:

– Водният транспорт в България. – География, 1956, № 4, 1-3.

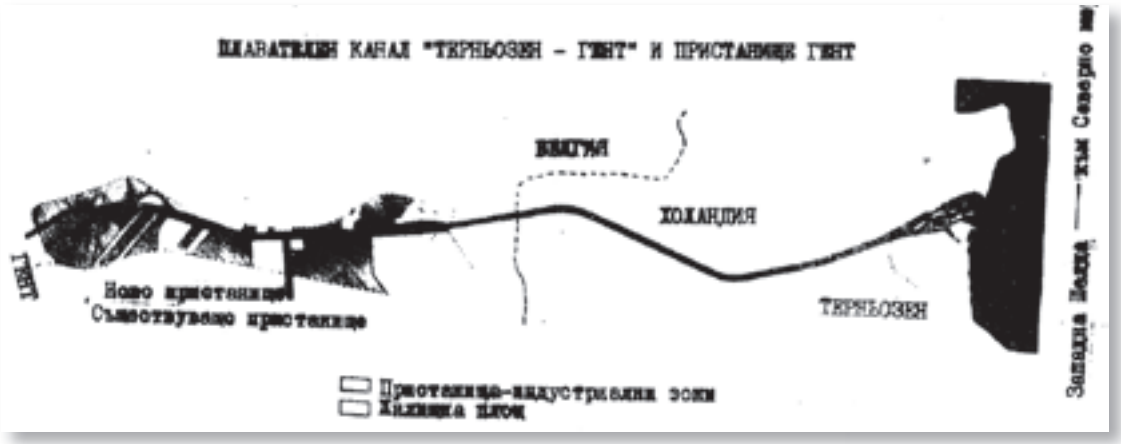
– За промишлените пристанища Шабла и Девня. – Изв. на Геогр. инст. – БАН, т. III, С., 1957, с. 47-63.



Академик Анастас Ст. Бешков (1896-1964) дава идеята за плавателен канал между Варна и Девня още през 1952 г. Източник: http://www.prokarstterra.bas.bg/geo21/2006/3-06/pp27-31.html

Проф. Марин Деведжиев (р. 1922 г.) е един от радетелите за строителството на Пристанище Варна-запад на мястото, където то е и днес. Източник: dnesbg.com

Докладите от научно-техническата конференция (6–8 април 1967 г.) са издадени през същата година във Варна в сборник със заглавие „За развитие на Пристанище Варна". Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".



Визуално проектът за развитие на белгийското пристанище Гент наподобява това на Варна-запад. Скицата е поместена в изданието „За развитие на Пристанище Варна" от 1967 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Година	Обработени физ.тона	Дължина на кея	Преминали през 1 м¹тона	Забележка
1957	580 000	1 119	524	
1958	614 000	1 119	548	
1959	1 032 000	1 119	922	459 м кей е
1960	836 000	1 119	747	предаден за
1961	1 138 000	1 260	903	пътническия
1962	1 456 000	1 260	1155	флот
1963	1 648 000	1 260	1308	
1964	2 494 000	1 260	1979	
1965	2 580 000	1 609	1613	
1966	3 108 000	1 834	1694	

Таблица със статистически данни за развитието на Пристанище Варна, приложена към доклада на инж. Ал. Аврамов, изнесен на конференцията (6 - 8 април 1967 г.).

Талиманка контролира доставените с жп вагон стоки за натоварване на кораб в Пристанище Варна, 1967 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

– За ефективността на канала Варна – Река Девня – Изв. на бълг. геогр. д-во, т. II (XII), С., 1959, с. 103-110

В доклада на инж. Ал. Аврамов се проследява и пътят, по който се достига до решението Варна-запад да бъде построено в района на Девненската низина, под село Повеляново. Последователно са отхвърлени вариантите за местността Карантината на южния бряг на Варненския залив, край гара Тополи на северния бряг на Варненското езеро, както и вариантът с рейдово претоварване във Варненското езеро. През декември 1964 г. БАН представя на Министерството на транспорта новото предложение на инж. Васил Богалев и н.с. Марин Деведжиев (по-късно професор) Варна-запад да бъде построено под село Повеляново.

На конференцията доклади изнасят още н.с. Марин Деведжиев от БАН („Перспективи за развитие на производителните сили в района Варна–Девня, обусловени от плавателния път Варна–Девня"), инж. Тодор Белмустаков – н.с. в НИИ по транспорта, филиал „Воден транспорт" – Варна („Най-целесъобразна механизация на специализираните кейове за насипни товари в новото Пристанище Варна-запад"), инж. Васил Бутниев – зам.-директор на Областно пристанищно управление – Варна („Проект за модернизация на Пристанище Варна").

В юбилейното издание „100 години Пристанище Варна" (Варна, ИК „Морски свят" ООД, 2006) на стр. 112 се признава приносът на акад. Бешков, но погрешно е посочена годината 1954-та и името му (Атанас, а не Анастас). Правилно се посочва смелостта и прозорливостта на идеята, предвид все още неизяснените бъдещи товаропотоци. Прави се сравнение с разработвания по същото време проект за плавателен канал Русе – Варна, който трябва да свърже Дунав с Черно море през наша територия. В първото посочено издание от 1967 г. инж. Ал. Аврамов определя като „отвлечено теоретически" проекта за плавателен канал Русе–Варна и проекта за плавателен Южнобългарски магистрален напоителен канал от Пазарджик до Бургас. Кой знае, може би пък времето ще коригира категоричността на едно такова определение...

13 април 1967 г. С Разпореждане № 102 на Министерския съвет, считано от 1 януари с.г. ДСП „Поддържане морските пристанищни съоръжения и басейни" преминава от ДСО „Корабостроене и корабоплаване" към ДСО „Транссстрой" с всичките си активи и пасиви към 31 декември 1966 г. Под наименованието ДСО „Транссстрой" – „Строителен и технически флот" и с предмет на дейност:

– строителство на хидротехнически съоръжения – морски и на река Дунав;

– поддържане дълбочините на подходните пътища, хидротехническите съоръжения и басейните;

– изваждане на потънали кораби и имущества;

– извършване на подводна техническа водолазна и леководолазна дейност;

– участие в товарене и разтоварване на тежки колети; буксировка на шалани, натоварени с тежки колети от и до български и съветски пристанища на Черно море;

– строителство и услуги, влизащи в предмета му на дейност зад граница.

През 1967 г. Стокообменът между българските и съветските черноморски пристанища възлиза на 518 000 тона товари.

1967 г. В Пристанище Видин са обработени 238 000 тона, което превишава два пъти обработените товари за периода 1935–1960 г.

1967 г. Товарооборотът на Пристанище Силистра е 330 000 тона.

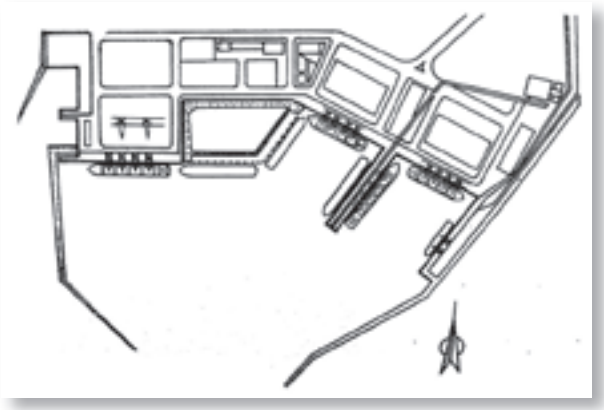
1967 г. В края на годината започва изграждането на Пристанище Русе-изток върху заливната тераса между завод „Труд" и Моста на дружбата.

1 януари 1968 г. Пилотажът е прехвърлен от ДИК – Варна, в отдел „Портови флот и пилотска дейност" на Пристанищен комплекс Варна с началник капитан Никола Стоянов.

1 март 1968 г. С постановление на Министерския съвет № 13 на базата на ДСО „Корабостроене и корабоплаване" е създадена икономическа групировка „Български търговски флот" (ИГ „БТФ") за извършване на транспорт, външна и вътрешна търговия, строителство, банкова и застрахователна дей-

Танкерът „Антон Иванов“ на котва в Бургаския залив в очакване да бъде приет за разтоварване в Пристанище Бургас. Източник: Държавен архив - Бургас.

Факсимиле от публикацията във в. „Маяк”, бр. 40, 12 ноември 1969 г., с. 1, за откриването на първия етап от строителството на модерното пристанище в Балчик. На снимката се вижда как заместник-министърът на транспорта Начо Симеонов прерязва трикольорната лента.



План за строителството на модерното морско пристанище в Балчик, публикуван в бр. 12 на сп. „Корабостроене и корабоплаване” от 1969 г. Читателят сам може да прецени какво е направено след строителството на първия етап...

Извънгабаритен тежък товар, доставен в Пристанище Бургас за изграждането на Нефтохимическия комбинат, 1967 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник”.

Пристанището на ТЕЦ „Варна”. Снимката е направена от борда на „Андромеда” – първия кораб, извършил рейс за доставка на въглища за работата на централата, март 1968 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник”.

ност. Групировката е отделна юридическо лице на пълна валутна и левова самоиздръжка със седалище в София и е в системата на Министерството на транспорт. В ИГ „БТФ" са включени четири стопански обединения: ДСО „Корабоплаване", ДСО „Корабостроене", ДСО „Пристанища" и ДСО „Тексим".

9 март 1968 г. Открита е редовна морска товарна линия на Параходство БМФ България – Западна Европа. Първи по линията потегля от Пристанище Бургас моторен кораб „Преслав" с капитан Георги Кулински.

1–5 октомври 1968 г. Пристанище Бургас е домакин на V пристанищна конференция на страните от Съвета за икономическа взаимопомощ (СИВ).

30 юни 1968 г. Открита е морска гара Варна.

1968 г. По линията между българските и съветските черноморски пристанища корабите на БМФ превозват 633 000 тона товари.

1968 г. За началник на Пристанище Варна е назначен Стоян Паунов (преди това от 1965 г. е заместник-директор) Той изпълнява тази длъжност до края на 1974 г.

1968 г. Влиза в експлоатация Пристанището на ТЕЦ „Варна", специализирано за разтоварване на каменни въглища. То се присъединява към Пристанище Варна през 1974 г.

1968 г. Складовите площи на Пристанище Бургас нарастват от 58 417 кв.м (през 1965 г.) на 76 000 кв.м. Новите закрити алуминиеви складове дават възможност за увеличаване на товарооборота и на производителността на труда.

Януари 1969 г. На кея, предназначен за насипни товари в Пристанище Бургас, се внедряват 16-тонни електрически портални кранове тип „Кенгуру", внос от тогавашната Германска демократична република, специализирани за обработка на кораби с апатит и фосфат. Те са първите от този тип, монтирани в българско пристанище. На същия кей се използват и други високопроизводителни средства: два челни 18-тонни разтоварача, произведени от италианската фирма „Черети и Тенфани", които са монтирани в участъка за въглища, насипообразователи, които складират товарите на открито, роторни багери, лентови транспортьори. Дозировъчни бункери на вагоностроителната станция дават възможност за пълно механизиране на претеглянето и товаренето на вагони с руда и с въглища.

7 август 1969 г. С Постановление № 26 на Министерския съвет е решено незабавно да се започне ускорено изграждане на Пристанище Варна-запад като обект с извънредно голямо значение за развитието на водния транспорт и за икономиката на страната. Поставена е задачата до 1 септември 1972 г. да бъдат предадени за експлоатация първите пет корабни места. За целта е необходимо да бъдат драгирани 13 000 000 кубически метра земна маса. За втория етап – до края на 1973 г., се предвижда да влязат в експлоатация още 8 корабни места, а в края на 1975 г. Пристанище Варна-запад трябва да разполага с 21 корабни места. Целият обект ще се изпълни от ДСО „Транссстрой".

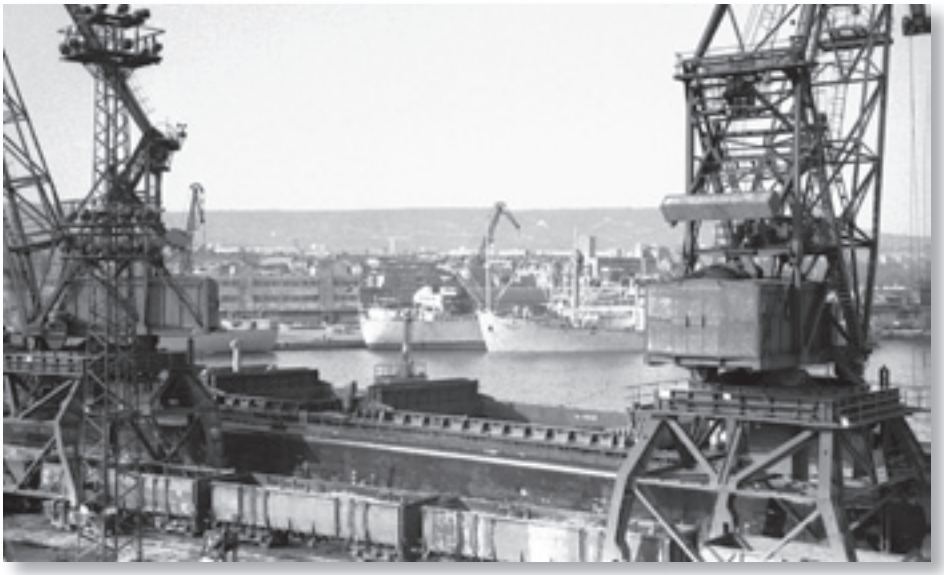
2 ноември 1969 г. Влиза в експлоатация първият етап от строителството на модерното морско пристанище в Балчик. Официално е открито 1-во корабно място. В церемонията участват заместник-министърът на транспорта Начо Симеонов и директорът на Областно пристанищно управление – Варна, Стоян Паунов. Строителството на 150-метровата кейова стена за 1-во корабно място продължава близо две години. Изпълнени са 250 000 куб.м драгажни работи, 50 000 куб.м заскалявка, излети са 6000 куб.м бетон. С помощта на леководолази от плаващия 100-тонен кран „Титан" са поставени 185 бетонни блока върху подравнената бетонна заскалявка. Кейовият фронт на 1-во корабно място е широк 40 м, а дълбочината е 8 м. Започва обработката на кораби с товароподемност до 5000 тона, с денонощна норма 600–800 тона товари.

В изграждането на модерното пристанище се отличават строителите и монтажниците от ДСП „Морстрой" – район Варна. Важен момент при довършването на

Поредният корабен керван се насочва към Пристанище Русе. Снимката е направена след 1970 г. Източник: Военноморски музей – Варна.

Момент от строителството на поредното ново корабно място в Пристанище Бургас с участието на 100-тонния плаващ кран „Херкулес" и портовия влекач „Венера". Снимката е направена след 1970 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Капитан далечно плаване Николай Йовчев е генерален директор на СО „Воден транспорт" в продължение на 20 години – от 1969 до 1989 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".



Кейовата механизация на Пристанище Варна позволява претоварването на насипните товари от хамбарите на пристигналите кораби директно на жп вагони. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

първия етап е прехвърлянето от Пристанище Варна на два 5-тонни портални крана. За първи път у нас се извършва пренасяне на тежка пристанищна механизация по море. Без да се разглобяват, крановете са доставени със 100-тонния кран „Титан" 5 дни преди пусковия срок.

1969 г. В бр. 34 на „Държавен вестник" от 29 април е обнародван „Правилник за работата на Държавната инспекция по корабоплаване".

1969 г. В бр. 79 на „Държавен вестник" от 10 октомври е обнародвана „Наредба за компетентността на морските лица в Народна република България".

На 10 ноември 1969 г. с Постановление № 40 на Министерския съвет е наредено да се прекрати дейността на Икономическа групировка „Български търговски флот" и съответно ДСО „Корабоплаване". От същата дата създадено ДСО „Воден транспорт" със седалище във Варна, основно звено на националния транспортен комплекс, обединяващо предприятията за морски и речен превоз на стоки и пътници, пристанищните комплекси, кораборемонтните заводи, научноизследователската работа и други дейности, свързани с водния транспорт на България. Генерален директор на ДСО „Воден транспорт" става к.д.п. Николай Йовчев.

1966–1970 г. През този период производствените мощности в Пристанище Бургас нарастват от 20 985 000 лв на 39 850 000 лв. Така само за пет години се създават толкова производствени мощности, колкото за 63 години дотогава.

1969–1970 г. Кейовата механизация на Пристанище Варна включва общо 35 електрически крана: един 15-тонен, единадесет 10-тонни, деветнадесет 5-тонни и четири 3-тонни. Тиловата механизация на Пристанище Варна се състои от: два 25-тонни автокрана, пет 20-тонни автокрана, девет 10-тонни автокрана, три 7,5-тонни автокрана, шест 3-тонни автокрана, два крана тип „Мичиган", 46 автопогруза, 58 влекача, 28 пневматични машини, 21 електропогруза и 26 транспортни ленти.

1969–1970 г. Между 35-те основни пристанища на река Дунав по реализирания товарооборот Пристанище Русе е на 7-о място.

1970 г. Народното събрание приема Кодекс на търговското мореплаване, който влиза в сила от 1 януари 1971 г. (обнародван в „Държавен вестник", бр. 55 и 56 от 14 и от 17 юли с.г.) Глава XVII е озаглавена „Морска администрация". Чл. 360 от нея гласи: „Административната власт за обезпечаване сигурността на корабоплаването в българските пристанища и крайбрежия се осъществява от Държавната инспекция по корабоплаване при Министерството на транспорта."

1970 г. Товарооборотът на Пристанище Видин е 749 300 тона.

28 март 1971 г. Открита е българо-съветската морска товарна линия между пристанищата Варна и Белгород – Днестровски. Първи от българските кораби по линията тръгва м/к „Ропотамо".

1971 г. По създадената през 1963 г. съвместна българо-съветска товарна линия се включват първите кораби – контейнеровози. На 23 юли 1971 г. първият контейнеровоз – „Василий Кучер", натоварен в Пристанище Иличовск, тържествено е посрещнат в Пристанище Варна. Контейнеризацията е нов етап в развитието на технологията в претоварната дейност на пристанищата. Например при ръчна обработка на 20 тона консерви в кашони от по 15 – 20 кг се обработват от 10 души за един час. Същото количество стока, натоварено в контейнер, се обработва от четирима души за 4–5 минути. Освен това в контейнера товарът се запазва. Създаването на т.нар. уедрени товарни единици освобождава и складови площи в пристанищата, така необходими за други стоки.

7 ноември 1971 г. Започва експлоатацията на Пристанище „Леспорт" при село Тополи, Варненско, специализирано за обработка на дървен материал – внос от тогавашната Съветска автономна република Коми. Първият кораб, натоварен с дървен материал, който пристига в пристанището, е съветският „Знамя Октября".

На 7 ноември 1971 г. започва експлоатацията на Пристанище „Леспорт" край с. Тополи, Варненско. Източник: Военноморски музей – Варна.

Момент от тържественото откриване на презокеанската линия България–Куба в Пристанище Варна, 1 юли 1972 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Танкерът „Струма" в бургаското нефтено пристанище „Дружба", 22 юни 1972 г. Източник: Държавен архив – Бургас.

Пристанище Лом през 1972 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Разтоварване на първия български кораб контейнеровоз „Елена" в Пристанище Варна, 1972 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

1971 г. Рекорден товарооборот в своята история постига Пристанище Видин – 1 724 900 тона.

1971 г. Рекорден товарооборот в своята история постига Пристанище Сомовит – 1 020 800 тона.

1971 г. Товароборотът на Пристанище Оряхово е 341 200 тона.

1971 г. Пристанище Русе е вече на трето място по товарооборот сред всички дунавски пристанища.

1971 г. Според изявление на Петър Константинов – директор на Областно пристанищно управление – Лом, пред варненския вестник „Полет" (28 август 1972 г.) най-натовареното пристанище на Дунава от Регенсбург (Германия) до Рени (Украйна) е Ломското. Само през 1971 г. то е обработило за внос и износ 2 650 000 тона товари.

22 юни 1972 г. В бургаското нефтено пристанище „Дружба" пристига новозакупеният танкер „Струма", който извършва първия си рейс от Алжир (пристанище Бужи) до България и докарва 63 000 тона нефт за нуждите на Нефтохимическия комбинат. Сред посрещачите е и тогавашният министър на транспорта Григор Стоичков. В официалното съобщение на „Български танкерен флот" се подчертава, че за момента „Струма" (товароподемност 75 651 тона) е най-големият търговски кораб в страните – членки на Съвета за икономическа взаимопомощ (СИВ).

1 юли 1972 г. Открита е редовната презокеанска товарна линия България–Куба, поддържана от Параходство БМФ. Това става на тържество в Пристанище Варна с участието на заместник-министърът на транспорта Лалю Кючуков и на кубинския консул във Варна Алекс Новоа. Пръв по линията тръгва моторен кораб „Петър Берон" с капитан Веселин Казаков. На тържеството е прерязана трикольорна лента пред трактор, който докарва на платформа първият колет, който пристанищен кран натоварва на борда на „Петър Берон".

1972 г. В края на годината се увеличава контейнерния поток към Пристанище Варна-изток. В контейнерната линия Варна–Иличовск се включват преустроеният за контейнеровоз български кораб „Елена" и съветските кораби „Глеб Седин" и „Пионер Одессы".

1972 г. В Пристанище Бургас е създаден цялостен албум с типови технологични карти за основните видове товари, който представлява основа за разработката на сборниците с трудови норми и разценки за заплащане на труда на докерите и на механизаторите. Албумът е основен помощен материал за сменно-денонощното планиране, при изготвянето на технологическите план-графици и др. изчисления, свързани с товарно-разтоварната дейност.

1972 г. В края на годината Пристанище Русе отново се изкачва на 3-то място по реализиран товарооборот сред 35-те основни пристанища на река Дунав.

1972 г. Товарообоpотът на Пристанище Видин е 1 594 000 тона.

1972 г. Влиза в действие Наредбата за пилотската дейност в морските пристанища на България.

24 януари 1973 г. Във Варна е учреден яхтклуб „Порт Варна" (след 1980 г. – яхтклуб „Капитан Георги Георгиев – Порт Варна".

1 март 1973 г. Моторният кораб „Оборище" от Параходство БМФ с капитан Петър Колев първи преминава по прокопания плавателен канал в Девненското езеро (Канал № 2) и първи акостира в новопостроеното Пристанище Варна-запад на корабно място № 3. Той е посрещнат от министъра на транспорта Григор Стоичков. На 3 март 1973 г. в присъствието на официални лица започва разтоварването на кораба.

1973 г. В „Държавен вестник" бр. 34 от 27 април е обнародвана „Наредба за посещение, престояване и използване на чуждестранни спортни и туристически плавателни средства в пристанищата, териториалните и вътрешните води на НР България".

1 март 1973 г. Моторният кораб „Оборище" първи акостира в новопостроеното Пристанище Варна-запад. Източник: Военноморски музей – Варна.

Удълбочаване на подхода към Пристанище Варна-запад пред село Страшимирово, 1972–1973 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Учение в Пристанище Бургас по опазване на акваторията от разливи на корабно гориво с участието на катер – бонов заградител и на кораба „Преслав". Източник: Държавен архив – Бургас.

„Никола Вапцаров" е първият кораб, отплавал от наше пристанище (Варна-изток) с товар, поместен в контейнери, септември 1973 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Разместването на контейнерите върху главната палуба на кораба „Никола Вапцаров" преди отплаването му от Пристанище Варна-изток. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

1973 г. В „Държавен вестник", бр. 43 от 1 юни, е обнародвана „Наредба за вписване на корабите в черноморските пристанища на НР България", която регламентира дейността на Държавната инспекция по корабоплаване в тази насока.

1973 г. В „Държавен вестник", бр. 43 от 1 юни с.г., е обнародвана „Наредба за документите на морските кораби, плаващи под знамето на НР България", която регламентира дейността на Държавната инспекция по корабоплаване в тази насока. Т. 1 от нея гласи: „Кораб, който не притежава документ съгласно тази наредба, не може да бъде пуснат в експлоатация."

1973 г. В „Държавен вестник", бр. 43 от 1 юни с.г., е обнародвана „Наредба за разследване на аварийните случаи в корабоплаването".

Септември 1973 г. Първият български кораб, отплавал от наше пристанище за Западна Европа (от Варна за Лондон) с товар, поместен в контейнери, е „Никола Вапцаров" с капитан Димитър Пеков и с главен механик Стамен Стаменов. Експерименталното плаване е извършено след проучване на дъщерното дружество на БМФ „Балканфикс" – Лондон, „Трансспед" – София, и други заинтересовани български стопански организации.

19 ноември 1973 г. С Постановление на Министерския съвет и на ЦК на БКП № 63 от 1973 г. е създадено „Управление за поддържане на морските канали и акваторията на пристанищата" (УПМКАП) за аварийно-спасителна дейност и за поддържането на морския плавателен път.

1973 г. Старата фарова оптика на фара на Созополското пристанище е заменена с нова – тип М-120, със същите характеристики.

1973 г. Товароборотът на Пристанище Видин е 1 164 000 тона.

31 януари 1974 г. От Пристанище Бургас отплава моторният кораб „Плиска", натоварен със стоки от ДСО „Булгарплод". За първи път при натоварването на стоките са използвани нов тип палети, произведени в България. По този начин е намалено петкратно времетраенето на товарно-разтоварните процеси.

26 февруари 1974 г. Във връзка с Постановлението на Министерския съвет за създаване на Национален транспортен комплекс Областното пристанищно управление – Варна, е преобразувано като поделение „Пристанище Варна" в състава на СО „Воден транспорт". В него са включени Пристанище Варна-изток, ТЕЦ „Варна", Балчик и Каварна, а Варна-запад е негов клон. Две години по-късно, от 16 август 1976 г., се образува Пристанищен комплекс – Варна. Той обхваща пристанищата Варна-изток, Варна-запад, ТЕЦ „Варна", Балчик и Каварна.

Аналогични трансформации са направени с пристанищните комплекси в Бургас, Русе и Лом.

5 септември 1974 г. Официално е открито Пристанище Варна-запад.

8 септември 1974 г. В Пристанище Бургас е открито ново пристанище за насипни товари, комплектувано с немски и с италиански кранове. Необходимостта от него възниква в началото на 70-те години, когато старият кей за насипни товари се оказва тесен за пристигащите огромни количества въглища, руди и апатит. Като се отчита перспективата за изнасянето на Военноморска база Бургас в Атия, започва новото строителство в този район.

16–22 септември 1974 г. Организирана е първата у нас Седмица на морето и на моряшката професия. В рамките на тази седмица е открит Яхтклуб „Порт Варна". Две години по-късно с решение на Секретариата на ЦК на БКП всяка втора седмица на август се провежда Национална седмица на морето и на морските труженици.

Октомври 1974 г. Параходство БМФ открива нова линия: България–Египет. Първият кораб, отплавал от Пристанище Варна и отправил се към Египет, е моторният кораб „Калофер" с капитан Дончо Меледжиев и с главен механик Продан Георгиев.

1974 г. Пристанище Русе постига своя абсолютен рекорд за годишен товарооборот през цялата своя досегашна история – обработени са 4 438 000 тона товари.

След разтоварването си в Пристанище Бургас корабът „Антарес“ получава името „Васил Петлешков“, 1970 г. Източник: Държавен архив – Бургас.

За разтоварване в новото Рибно пристанище на Бургас е пристигнал корабът „Лазурен бряг“. Източник: Държавен архив – Бургас.

Моторният кораб „Ботевград“ приема в хамбарите си товари за пристанища в Западна Европа, Пристанище Бургас, 1972 г. Източник: Държавен архив – Бургас.

Обработване на моторния кораб „Волго-Балт 137“ (тип „река–море“) в Пристанище Бургас, 1972 г. Източник: Държавен архив – Бургас.

На две кейови места в Пристанище Бургас са застанали три кораба на Параходство „Български морски флот“, 1970 г. Източник: Държавен архив – Бургас.

23 март 1972 г. Инцидент в Рибното Пристанище в Бургас – дълбачката „Хемус“ се преобръща в непосредствена близост до кея. След няколко месеца ремонт плавателният съд е върнат в строя и продължава работата си на същото място. Източник: Държавен архив – Бургас.

1974 г. Пристанище Лом постига своя абсолютен рекорд за годишен товарооборот през цялата своя досегашна история – обработени са 3 357 000 тона товари.

1974 г. Товарооборотът на Пристанище Видин е 950 000 тона.

1974 г. На територията на Пристанище Варна-изток е построена Винбаза – 12 танка с вместимост по 15 тона, предназначени за съхранение на наливно вино. Износът на този товар става през 12-то кейово място с директен тръбопровод, минаващ под кея. Износът основно е от българско бяло наливно вино за скандинавските страни, а вносът – червено вино от Алжир. През 70-те години на XX век годишно чрез Винбазата се внасят и изнасят между 30 000 и 45 000 тона вино.

1974 г. Пристанището на ТЕЦ „Варна" (построено през 1968 г.) влиза в състава на Пристанище Варна.

1975 г. Съгласно сключения договор между Пристанище Бургас и Параходство БМФ, портът се задължава:

По отношение на Континенталната линия:

1. Определя за обслужване на Континенталната линия само специализирания кей № 3 и магазия № 1. За товарене на тежки и извънгабаритни колети временно, до преоборудване на кей № 3, ще се използва кей № 4, в магазия № 1 ще се съсредоточават само експортни товари с назначение Анверс, Ротердам и Хамбург.

2. Определя специална стифадорска група и група от складово-експедиционни работници – заети преди всичко с обслужване на корабите от линията.

3. Приема норма на денонощна обработка за товарене – разтоварване на база 3 работни линии едновременно – генерални товари – 675 тона, и метали (рулони и ламарина) – 1000 тона.

4. 24 часа преди пристигане на кораба в Пристанище Бургас трябва да се съобщи на всички заинтересовани организации програмата за обработката му включително и заставането на кей, започване, завършване обработката, евентуално ЕТС точка. При нарушение на програмата, главно поради лошо време, да се съобщи своевременно.

5. На базата на получените от БМФ потвърждения на букираните товари за Анверс, Ротердам, Хамбург осигурява непрекъснатото им приемане и стифиране по пристанища.

По отношение на обработката на кораби от линейното плаване на БМФ:

Приема за едновременна обработка на специализирани кейови места един кораб тип „Батак" плюс един кораб тип „Сливен" плюс един кораб тип „Приморско". Това се отнася за всички кораби от всички линии. (Положението на корабите от Контитенталната линия се третира в по-горната клауза).

Въвежда люко-денонощна норма за генерални товари 225 тона на люк и за метали (рулони и ламарина) – 1000 тона за кораб на денонощие за корабите от всички линии.

Люкоденонощните норми за генерални товари за корабите от типа „Батак" е на база два люка, а за останалите линейни кораби на базата на три люка.

По отношение на обработката на кораби от трамповото плаване на БМФ:

За разтоварване на масовите товари определя постоянни кейови места както следва:

– едно за въглища;
– едно за стомана на блокове;
– едно за апатит;
– едно за руди.

При липса на български кораби пристанището използва тези кейови места за обработка на други кораби, но не по-късно от 6 часа след пристигането на български кораби за специализираните кейови места, същите трябва да бъдат освободени.

Пристанище Бургас осигурява разтоварването при следните норми:

– въглища – 7000 тона на денонощие;
– апатит – 2000 тона на денонощие;
– стомана на блокове – 5000 тона на денонощие;
– руди – 3000 тона на ден;
– фосфати – 1500 тона на ден;

като за целта своевременно планира жп и автотранспорт за директна обработка и за изтегляне на количествата, разтоварени на стиф.

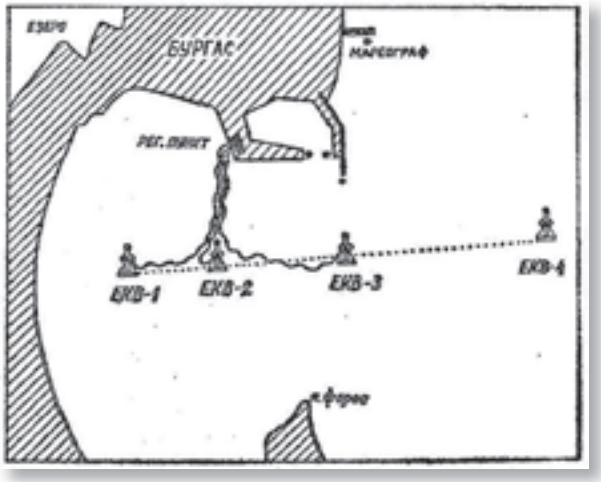
Ежедневно информира представителството на БМФ в Бургас за всички задръжки по разтоварването и за очакваното време за за-

Фериботният кораб „София“ пренася към Пристанище Русе авариралия бързоходен пътнически кораб „Ракета 1“. Източник: Военноморски музей – Варна.

Пътническият кораб „Хр. Смирненски“ в Пристанище Силистра. Източник: Източник: Военноморски музей – Варна.

Пристанище Русе в началото на 80-те години на XX век. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник“.

Момент от строителството на Фериботния пристанищен комплекс край Варна, 1975 г. Източник: Държавен архив – Варна.



Вълнографи, разположени на външния рейд на Пристанище Бургас през 1975 г. Източник: Личен архив на доц. д-р инж. Траян Траянов.

Пристанище Бургас през 70-те години на XX век. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник“.

вършване на всеки кораб.

Договорът е подписан от директора на Пристанище Бургас капитан Никола Рунев и от главния директор на Параходство БМФ капитан далечно плаване Атанас Йонков.

1975 г. През ранното лято на 1975 г. специалисти от Института по океанология към БАН във Варна започват работа по пускането на система от вълнографи в Бургаския залив. Системата за измерване и регистриране на вълнението в Бургаския залив е иновативна за времето си разработка. Конструкциите на носещите съоръжения, наречени вълнографи, както и измервателните системи са защитени с авторски свидетелства български специалисти.

Системата за измерване и регистриране на вълнението в Бургаския залив се състои от четири вълнографа. Три – във външния рейд на Бургаското пристанище и четвъртият – пред Поморие, близо до Ставрова банка. Трите вълнографа са дистанционно управляеми с кабелна връзка. Кабелите от тях излизат на брега в една сграда на Пристанище Бургас. Четвъртият вълнограф, пред Поморие, е автономен и автоматичен. Нуждае се само от подмяна, през определено време, на захранващите акумулатори и регистриращата осцилографна хартия.

1975 г. По създадената през 1963 г. съвместна българо-съветска товарна линия от пристанищата във Варна и Бургас тръгват и първите кораби от типа „Ро-ро". Началото е поставено със съветския кораб „Академик Туполев".

Съкращението „Ро-ро" идва от английските изрази „Рол он, рол оф". Буквално преведено това означава товарене и разтоварване чрез търкаляне или по т.нар. хоризонтален способ, където товаренето и разтоварването става с помощта на специални влекачи, без брегови кранове. Това дава възможност на корабите да посещават пристанища, които нямат портална кейова механизация.

1975 г. В „Държавен вестник" (бр. 67) е обнародвана „Наредба № 11 за установяване на щети от аварии при търговското мореплаване".

1975 г. За директор на Пристанище Варна е назначен Богдан Караденчев. Той изпълнява тази длъжност до 1981 г.

1975 г. Товарооборотът на Пристанище Видин е 1 144 000 тона.

1975 г. Според статистиката от 1975 г. по товарооборот Ломското пристанище заема второ място от пристанищата по българския Дунав и десето място по целия Дунав, с обработени 3 264 000 тона. По това време Лом е четвъртият по големина български дунавски град и втори по значение български дунавски пристанищен град след Русе.

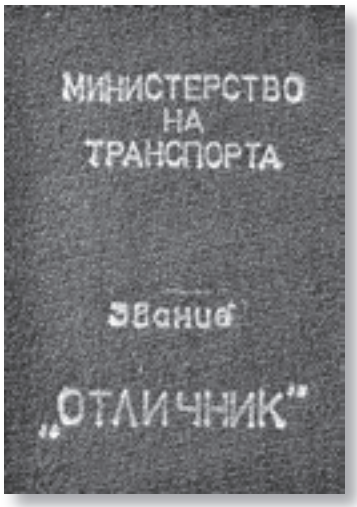
1976 г. Министерството на транспорта обявява индивидуалните духовни стимули, с които ще бъдат отличавани изявените служители в системата на СО „Воден транспорт":

– „Отличник в професията за петилетката" (капитан, механик, крановик, механизатор и т.н.) – званието се присъжда след приключване на всяка петилетка за постигнати успехи в отрасъла (най-висока степен на достигане и надминаване постиженията на напредналите страни). Званието се присъжда като правило на носителите на званието „Образцов работник (служител) в професията и „Отличник в професията да годината". Предложенията за присъждане на званието се правят от съответните профсъюзни органи след предварително обсъждане в колективите, където работят кандидатите. На носителите на званието се връчва специален паспорт и имената им се вписват в книгата за трудовата слава на Министерството на транспорта и на Централния комитет на професионалните съюзи;

– „Почетен работник (служител)" – званието се присъжда на работниците и служителите, които имат изключителни заслуги за усвояването на нови технологии, съкращаване на сроковете за превозната, претоварната и кораборемонтната дейност, за въвеждане на нови високоефективни инициативи, за достигане на световното равнище в обществената производителност на труда, за обучение и възпитание на млади работници, носители на званието „Образцов работник (служител)" или „Отличник в професията за годината".

Значката „Отличник на Министерството на транспорта", аверс.

Значката „Отличник на Министерството на транспорта", реверс.



Лицевата част на кутийката, в която е поставена значката.

Значката „Златна котва" на Министерството на транспорта, аверс.

Значката „Златна котва", на Министерството на транспорта реверс.

Значка „Пристанище Варна", разпространявана през 70-те и 80-те години на XX век.

Значка „Ударник" на Пристанище Варна, аверс.

Значка „Ударник" на Пристанище Варна, реверс.

Преходно флагче „Дирекция – първенец" на ДСО „Воден транспорт" – Варна.
Всички изображения са от дигиталния архив на „Морски вестник".

На удостоените се връчва грамота.

– „Майстор в професията на републиката" – присъжда се на класиралите се на първите три места в проведените професионални състезания за отрасъла, като постигнатите резултати в състезанията са по-високи от средните за страната. Званието е в сила до следващите конкурсни състезания.

Резултатите от конкурсните състезания се обявяват в поделенията на стопанските организации, а имената на победителите се вписват в Книгата на трудовата слава на Министерството на транспорта и ЦК на профсъюза само ако резултатите са по-високи от тези на предшестващите състезания.

– Значка „Отличник" на Министерството на транспорта – връчва се на носителите на званието „Отличник в професията за петилетката" и „Почетен работник (служител)", постигнали високи трудови успехи в съревнованието, организирано в чест на Деня на работниците от транспорта, реализирали значителни икономии на горива, масла, електроенергия, постигнали добри резултати по обучението и възпитанието на младите работници, проявили обществена и политическа активност. Съпровожда се с парична награда от средствата на Министерството.

Кандидатите се обсъждат и предлагат от колективите, където работят и се представят от стопанската организация със списък и характеристика за всеки отделен кандидат. Награждаването със значката „Отличник" се извършва със заповед на министъра на транспорта, съгласувано с ЦК на профсъюза на работниците от транспорта и може да бъде отнета при системното неизпълнение на производствените задачи, грубо нарушение на трудовата дисциплина и за неморални постъпки.

– Значка „Златна котва" – присъжда се годишно по предложение на СО „Воден транспорт" на работници, специалисти, изобретатели, новатори – за постигнати високи трудови успехи, за внедряване на постиженията на техническия прогрес, за повишаването на обществената производителност на труда, за снижение на себестойността и повишаване на качеството в кораборемонтната дейност и др. При определянето на кандидатите се взема предвид обществената и политическата им дейност и се обсъждат в колективите, където работят.

– Значка „Докерска слава" – присъжда се годишно, по предложение на СО „Воден транспорт" на работещите в претоварната дейност работници, специалисти, ръководители, рационализатори, изобретатели за постигнати високи и трайни успехи, за внедряване на постиженията на техническия прогрес, за внедряване на нови ефективни технологии и подобряване на организацията на труда, за повишаване на обществената производителност на труда, снижение на себестойността и за активна обществено-политическа дейност. Кандидатите се обсъждат в колективите, където работят.

– Значка „За безаварийна работа" – златна, сребърна и бронзова. Присъжда се ежегодно и последователно, като се започва от най-ниската степен на работници, шофьори, механизатори, крановици, моористи, механици, капитани и др. специалисти за постигнати трайни успехи в техническата експлоатация на флота, пристанищната и кораборемонтната механизация, недопускане на аварийни случаи в навигационната и портовата дейност, за поддържане в образцов вид корабите и кейовата механизация и за активна обществено-политическа дейност.

8 септември 1976 г. Влиза в експлоатация дълбоководният канал „Море–езеро" (Канал № 1), който открива пътя на дълбокогазещите кораби към Пристанище Варна-запад.

16 юли 1976 г. С разпореждане № 125 на Министерския съвет, от 1 ноември 1976 г. Областно пристанищно управление Варна се преименува на Пристанищен комплекс Варна, а Областно пристанищно управление Бургас – на Пристанищен комплекс Бургас. Те стават част от националния транспортен комплекс.

26 октомври 1976 г. Създаден е Яхтклуб „Порт Бургас". Негов член е капитан Николай Джамбазов, който за осъщественото от него околосветско плаване със саморъчно направената яхта „Тангра" е удостоен със званието „герой на социалистическия труд" и награден с орден „Георги Димитров" (Указ № 2930 от 6 септември 1985 г. на Държавния съвет).

Пристанище Бургас, 1976 г. На преден план – разтоварване на моторния кораб „Васил Левски" и нефтосъбирач в действие. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Пристанище Бургас, 1976 г. Поглед към вълнолома по време на силен североизточен вятър. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Пожарът на танкера „Ерма" в Пристанище Варна-изток, 23 юни 1977 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

1976 г. В Пристанище Бургас е осъществен проект за увеличаване на капацитетните възможности на закрития склад за апатит, с което е постигната висока интензивност при обработката на корабите с този товар.

1976 г. Рязко спада товарооборотът на Пристанище Видин – 331 000 тона, което е четири пъти по-малко от предходната година.

1976 г. Товарооборотът на Пристанище Оряхово е 320 000 тона.

1976 г. Товарооборотът на Пристанище Сомовит е 686 000 тона.

23 юни 1977 г. Българският моторен танкер „Ерма" разтоварва във Варна 17 721 тона суров нефт, доставен от Либия. Към 17,35 часа над залива отеква силен тътен, издигат се кълба от дим и огън. Това е най-големият и най-опасният пожар, разразил се някога в Пристанище Варна. Потушаването му става с общите усилия на българските пристанищни власти, Противопожарната охрана и ВМС.

1977 г. В издание на Министерството на транспорта, подготвено от СО „Воден транспорт" са публикувани „Норми за обработка на български кораби в морските и речните пристанища на НРБ":

1. Валови норми за обработка на българските кораби в речните пристанища:
- Въглища: 6400 тона на денонощие
- Стоманени блокове: 5500 тона на денонощие
- Фосфорити: 3000 тона на денонощие
- Апатит: 4000 тона на денонощие
- Железен концентрат: 4000 тона на денонощие
- Пиритен концентрат: 4000 тона на денонощие
- Манганова руда: 3000 тона на денонощие
- Захар: 2200 тона на денонощие
- Шрот: 1500 тона на денонощие

2. Речни пристанища:

Ежедневно да се освобождава следния корабен тонаж на Параходство „БРП":

Пристанищен комплекс Русе – 9500 тона тонаж чрез обработка
- в Пристанище Русе на:
  2 шлепа с въглища 3000 тона
  1 шлеп с метали 1500 тона
  1 шлеп с генерален товар 1000 тона
- в Пристанище Свищов на: 1 шлеп с въглища, руди 1500 тона
  1 шлеп с метали 1500 тона
- в Пристанище Сомовит на: 1 шлеп с метали, хартия 1000 тона

Пристанищен комплекс Лом: 7000 тона тонаж чрез обработка
- в Пристанище Лом на: 3 шлепа с руда, въглища 3000 тона
  1 шлеп с трупи 1000 тона
  2 шлепа с метали,
  генерален товар 2000 тона
- Пристанище Оряхово и Видин: 1 шлеп с въглища 1000 тона

1977 г. В годишната класация на Дунавската комисия за водещите дунавски пристанища по отношение на товарооборота Пристанище Русе е на 6-о място (4 584 000 тона), Пристанище Лом е на 8-о място (3 042 000 тона), Пристанище Свищов е на 13-о място (2 216 000 тона), Пристанище Видин е на 18-о място (1 528 000 тона) от общо класирани 22 пристанища.

1977 г. Товарооборотът на Пристанище Силистра е 592 000 тона.

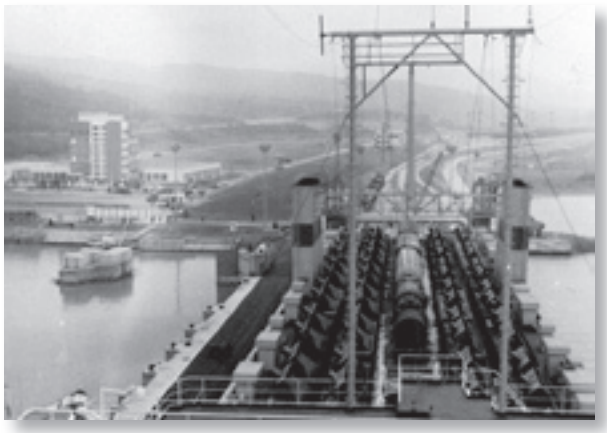
1977 г. Товарооборотът на Пристанище Оряхово е 368 000 тона.

11 април 1978 г. Във Варна е подписана „Спогодба за съвместна експлоатация на фериботната връзка между Пристанище Варна (НРБ) и Пристанище Иличовск (СССР)". Документът е продължение на вече подписаната на 23 април 1975 г. Спогодба между правителствата на Народна република България и Правителството на съюза на съветските социалистически републики за организирането на фериботна връзка между Пристанище Варна (НРБ) и Пристанище Иличовск (СССР). В новата спогодба „страните упълномощават своите корабоплавателни поделения – Параходство „Български морски флот" при Министерството на транспорта на НРБ и Черноморското мор-

Момент от заключителния етап от строителството на Фериботния комплекс край Варна, 1977 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Момент от заключителния етап от строителството на Фериботния комплекс край Варна, поглед откъм брега, 1977 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Момент от заключителния етап от строителството на Фериботния комплекс край Варна, поглед откъм езерото, 1977 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".



Българският ферибот „Героите на Одеса" акостира на пристанището на Фериботния комплекс край Варна, 1978 г. Източник: Централен държавен архив – София.

Момент от тържественото откриване на Фериботния комплекс край Варна, 14 ноември 1978 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

ско параходство към Министерството на морския флот на СССР – да определят за работа на указаното направление еднакво количество фериботни кораби, обзаведени със съответни транспортни средства за натоварване и разтоварване на вагони на/от ферибота". Чл. 2 от Спогодбата постановява, че: „За координация действията на Страните и осигуряване най-ефективна експлоатация на фериботната връзка... се създава Съвет на директорите от представители на параходството, морските пристанища и железопътните управления и гари в района на ферибота".

В отделни приложения към Спогодбата са публикувани „Статут на Съвета на директорите по експлоатацията на фериботната връзка между Пристанище Варна (НРБ) и Пристанище Иличовск (СССР), Правилник за превоз на товари във вагони в международно пряко железопътно – фериботно съобщение между НРБ и СССР, Тарифа за превоз на товари във вагони с фериботни кораби между пристанищата Варна (НРБ) и Иличовск (СССР) и Инструкция за реда на разчитане за превоза на товари във вагони в международното пряко железопътно-фериботно съобщение между НРБ и СССР.

Спогодбата е издадена като отделна брошура на Министерството на транспорта – направление „Международно сътрудничество" (София, 1978, тираж 2500). Към брошурата са приложени и образци-документи (на български и на руски език), които ползват различните участници във фериботната линия Варна–Иличовск.

Тази Спогодба е в действие до 14 март 1997 г., когато влиза в сила Съглашение между правителството на Украйна и правителството на Република България за съвместната експлоатация на фериботната връзка между Иличовск и Варна, подписано на 20 ноември 1995 г.

18 май 1978 г. Пристанище Бургас посреща своя 75-годишен юбилей със забележителен успех – близо 43 процента от вноса и износа на България преминава през неговите кейове. С Указ № 1427 от 8 август 1978 г. на Държавния съвет Пристанищен комплекс Бургас е награден с орден „Георги Димитров".

14 ноември 1978 г. Тържествено е открит Фериботният комплекс край Варна.

25 декември 1978 г. Тържествено е открито Пристанище Бургас-запад, специализирано за дървени трупи, фериботи, метали и други товари, съоръжено със съветски и с немски кранове.

1978 г. Товарооборотът на Пристанище Видин е 1 159 000 тона.

Декември 1979 г. Започва частична експлоатация на две корабни места от строящото се пристанище „Запад" на Пристанище Бургас.

1 януари 1980 г. В Пристанищен комплекс Бургас на бригадна стопанска сметка работят шест производствени единици:

Пристанище „Изток" – с 823 души
Пристанище „Център" – с 330 души
Пристанище „Насипни товари" – с 208 души
Пристанище „Запад" – със 186 души
Отдел „Портови флот" – с 310 души
Отдел „Механичен" – със 191 души

Общо в Пристанищен комплекс „Бургас" на бригадна стопанска сметка работят 2048 души, които представляват 75 процента от целия личен състав и 95 процента от основните работници.

1980 г. По данни, публикувани от Статистическия годишник на Дунавската комисия, Пристанище Свищов заема десето място по товароборот, като изпреварва такива пристанища като Регенсбург, Черна вода, Браила, Гюргево, Дунайварош, Братислава, Белград, Виена и др.

1980 г. Влиза в действие специализирано пристанище (ро-ро терминал) на СО „Международен автомобилен транспорт" за превоз на трейлери по линията Видин–Пасау–Видин с новите модерни кораби-катамарани „Хан Аспарух" и „Хан Тервел".

1980 г. Товарооборотът на Пристанище Оряхово е 277 000 тона.

1980 г. Товарооборотът на Пристанище Сомовит е 689 000 тона.

Поглед към Пристанище Русе през 80-те години на XX век.

С помощта на портови кран вдигат катер на Държавната инспекция по корабоплаване за ремонт. Пристанище Бургас, 1979 г.

Пътническият кораб „Георги Кирков" в Пристанище Несебър, 1979 г.

Пристанище Свищов към края на 1979 г.

Пристанище Оряхово, есента на 1979 г.

Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

1972–1980 г. Пристанище Русе държа шестата позиция сред всички дунавски пристанища. Пред него са Рени, Галац, Измаил, Будапеща и Линц, а след него са Комарно, Регенсбург, Браила, Белград, Виена, Братислава и др.

27 март 1981 г. С Указ на Държавния съвет № 532 Пристанищен комплекс – Варна, е награден с орден „Георги Димитров" за постигнатите икономически резултати и във връзка със 75-годишнината от създаването му.

8 март 1982 г. Морската пътническа навигация е открита с отплаването на моторния кораб „Георги Кирков" от Пристанище Бургас за Одеса.

19 март 1982 г. Параходство БМФ и фрахтовата организация „Емпресса Кубана де Флетес" (КУФЛЕТ) подписват Договор за морска товарна линия България – Куба. Линията ще се осъществява с едно отплаване в месеца от Варна. БМФ осигурява за линията кораби от типа „Капитан Петко войвода" и „Иван Вазов". Регламентирано е времето за обработка на линейните кораби в българските и в кубинските пристанища, както и минималният товар, който трябва да осигури КУФЛЕТ за кораб от Варна за Куба.

26 март 1982 г. Пристанищен комплекс Варна получава червено знаме за първенец в системата на транспорта у нас.

27 април 1982 г. Най-тежкият колет, приеман в наше пристанище, вече е 485-тонната колона за синтез на амоняк, предназначена за Стопанския химически комбинат в Димитровград. Колетът е превозен от порт Иличовск със съветския понтон „ТМИ-4" до Бургаското пристанище.

18 октомври 1982 г. Поставен е нов рекорд в Пристанище Варна от младежката бригада на Йордан Кралев, която при норма 280 тона натоварва 360 тона захар в торби.

1982 г. В Пристанище Свищов са регистрирани 36 спирания на съветски пътнически кораби с над 6000 туристи от СССР и от различни страни от Европа.

1982 г. В българските пристанища се утвърждават нови технологии. Започва товаренето на калцинираната сода в еднотонни торби („биг-бегси") за пристанища в Западна Европа, както и товаренето на консерви за СССР в палети за многократно ползване.

1983 г. В годишната класация на Дунавската комисия за водещите дунавски пристанища по отношение на товарооборота Пристанище Русе е на 7-о място (4 092 000 тона), Пристанище Свищов е на 8-о място (3 872 000 тона), Пристанище Лом е на 12-о място (3 116 000 тона). Пристанище Видин е извън класираните 20 дунавски пристанища.

1983 г. В пристанищните комплекси на България действат над 200 портални крана и над 400 тилови машини. Едновременно с това се изостава в планомерното обновяване на техниката. На обществено-държавния преглед на качеството на продукцията, организиран от СО „Воден транспорт", се констатира, че 36 от крановете са преминали амортизационния си срок, а 70 се доближават до него. Само след 2–3 години половината от крановете ще изискват подмяна. Изостава се също така със захватните съоръжения, както по специализация според товарите, така и с тяхното конструктивно усъвършенстване с оглед минимизиране на повредите по отношение на обработваните товари. Освен това наличните ремонтни мощности задоволяват само около 40 % от ремонтните потребности на пристанищната механизация.

Насипните товари в голямата си част се обработват на специализирани претоварни комплекси: на въглища – във Варна-запад и Бургас, руди и концентрати – в Бургас, апатит и фосфорит – във Варна-запад и Бургас. Тези комплекси допринасят за увеличаване на производителността при обработката на корабите (4500 тона на ден за въглища, фосфорит и апатит) и за повишаване на процента на комплексната механизирана обработка (средно 95 % за насипните товари). Нерешен остава въпросът за комплексно-механизираната обработка на последния слой насипни товари в корабите, което отнема много време и е свързано с непривлекателен физически труд при силна замърсеност на въздуха.

В Пристанище Варна-запад пристига поредният контейнеровоз, началото на 80-те години на XX век. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

През 1982 г. екип от специалисти от УППД – Русе, ВИАС – София и СО „Воден транспорт" разработва и проектира като рационализаторско предложение изграждането на нов зимовник на километър 491.600 на река Дунав, с което се освобождават водни площи в зимовниците Русе-запад и Русе-изток, необходими за нормално извършване на товарно-разтоварна дейност. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Настолният медал „75 години Пристанище Варна" е произведен през 1981 г., когато е отбелязана 1300-годишнината от създаването на българската държава. В хода на честванията обаче не е пропусната и 75-годишнината от откриването на модерното пристанище на Варна. Медалът е връчван на заслужили пристанищни служители и на официалните гости на тържеството по случай 75-годишнината. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Поглед към Пристанище Бургас, 1983 г. Източник: Държавен архив – Бургас.

Разтоварване на въглища от кораба „Чумерна" в Пристанище Бургас, 1983 г. Източник: Централен държавен архив – София.

Някои насипни товари с голямо значение за народното стопанство като захар, зърнени храни, шротове не се обработват на специализирани места, което е причина за по-ниската производителност (1500 тона на ден) и създава предпоставки за загуби и замърсяване на товара.

Обработката на бройните товари в българските пристанища е свързана с изразходването на тежък физически и непривлекателен труд. Това особено се отнася за товари в торби (сода, урея, цимент и др.) и непалетизирани товари в кашони. Тук постигнатата денонощна производителност е ниска (800 тона).

1983 г. Институтът по воден транспорт (ИВТ) отчита като резултат от внедряване на неговите разработки:

– повишаване на ефективността на пристанищата чрез контейнеризация и палетизация на товарите, както и внедряване на комплексно-механизирани и високопроизводителни технологии за обработка на насипни товари в специализирани комплекси на пристанищата Бургас и Варна-запад;

– внедряване на технологията за превоз на товари с фериботната връзка Варна – Иличовск и нейното усъвършенстване.

Общо за 1981 и 1982 г. приносът на ИВТ за стопанските резултати на СО „Воден транспорт" е 8 137 000 лв икономически ефект. Отнесен към съвкупната печалби, този ефект варира в границите на 2 – 3 %.

Кадровият потенциал на ИВТ се състои от общо 141 специалисти, в т.ч. научно-производствен персонал – 114 души, административно-управленски персонал – 18 души, и работници – 9 души. Научно-производственият персонал включва: научни сътрудници – 41, от които хабилитирани – 26 (старши научни сътрудници II степен – 12, кандидати на науките – 14).

1983 г. Започва товаренето на калцинираната сода в еднотонни торби („биг-бегси") и за пристанища в СССР.

14 март 1984 г. В „Транспортен глас" отделя две страници на темата на броя, посветена на качеството на превоза по река и по море и обработката на товарите в българските пристанища. В контраст на оптимистичните изказвания е поместено изявлението „Без патос може, без техника – не!" на Васил Лефтеров – бригадир на уедрена комплексна технологична бригада в Пристанище Варна. В него той заявява: „Въпросът опира до техниката. Няма 5-тонни машини, 3-тонните български не задоволяват. За българските липсват и много резервни части. Позакрепихме положението, но е тежко. Двете комплексни бригади разполагаме с по две 10-тонни машини. Разчитаме единствено на тези два „Калмар"-а, но те твърде много вървяха и не е далеч денят, когато ще откажат. Ако се наложи да им сменим някоя част, ще закъсаме."

Юни 1984 г. Ро-ро кораб „Трапезица" на СО „МАТ" открива нова морска линия по маршрут: Бургас–Марсилия–Ливорно–Волос–Бургас.

26 декември 1984 г. От Пристанище Бургас отплава моторен кораб „Вихрен" с капитан Лилян Йолов. Той е натоварен с няколко хиляди тонове пшеница и брашно, хранителни продукти и медикаменти за пострадалото от сушата и гладуващо население на Етиопия. На борда са още камиони, багери и водни помпи в помощ на стопанството на тази държава. Тези помощи са събрани от Българския Червен кръст (БЧК) по нареждане на Министерския съвет на НРБ.

18 септември 1985 г. Започва системният превоз на хладилни контейнери от контейнерния сервиз „Булкон" на Параходство БМФ. В Пристанище Варна-изток е открито ново депо за хладилни контейнери, а първите от тях са натоварени на борда на контейнеровоза „Станко Стайков".

1985 г. Влиза в експлоатация Кей № 3 на Пристанище „Петрол" в Пристанище Варна-изток.

1970–1986 г. Пристанищен комплекс Варна и потребностите на външната ни търговия

През 1987 г. Ведомственият учебен център за следдипломна квалификация на СО „Воден транспорт" – Варна, издава обзора „Проблеми на икономиката на водния транспорт". В него е поместена статията на кандидата на

Танкерът „Велека", разтоварва нефтопродукти в Пристанище Бургас, 1987 г.

С натоварването на контейнеровоза „Станко Стайков" на 18 септември 1985 г. започва системният превоз на хладилни контейнери от контейнерния сервиз „Булкон" на Параходство БМФ, а в Пристанище Варна-изток е изградено ново депо за хладилни контейнери.

Орелеф на мореплавателя капитан Георги Георгиев, поставен пред яхтклуба „Капитан Георги Георгиев – Порт Варна" в Пристанище Варна-изток, 20 декември 1987 г.

Пътническият кораб „Васил Коларов" в Пристанище Балчик, 80-те години на XX век.

През 1985 г. влиза в експлоатация Кей № 3 на Пристанище „Петрол" в региона на Пристанище Варна-изток.

Източник: Дигитален архив на „Морски вестник"

икономическите науки Величко Ставрев от Института по воден транспорт „Перспективи за развитие на пристанищата и свързания с тях транспорт във Варненска област". В тази статия авторът дава отговор на въпроса „Съответстваха ли пристанищните мощности на потребностите на външната търговия и корабоплаването от претоварни услуги през периода 1970 – 1986 г.?"

За тази цел Величко Ставрев проследява накратко развитието на пристанищата в състава на Пристанищен комплекс (ПК) Варна (Варна-изток, Варна-запад, ТЕЦ-Варна и Балчик) на фона на постоянно растящия им товарооборот. Синтезирани данни за това развитие са представени в таблицата, съставена от автора по официални статистически данни. Ето и неговия анализ:

„Най-общо може да се каже, че до началото на 80-те години товарооборотът на ПК е нараснал с 221 %, съответно броят на корабните места – със 193 %, и броят на кранове-те – със 194 %, благодарение на интензивното развитие на товарооборота в пристанищата за осигуряване на външнотърговския товарообмен на страната.

След 1980 г. продължи строителството на нови корабни места и монтирането на нови кранове. В същото време товарооборотът се е увеличил незначително, докато непроизводителните престои на корабите са нараснали с 66 % по отношение на 1970 г.

Заслужава да се отбележи, че увеличаването на пропускателната възможност на пристанищата от областта предимно по пътя на интензификацията на претоварните работи не можа да компенсира изпреварващото развитие на товарооборота. Това се отрази върху повишаването на коефициента на използваемост на кея и времето за чакане на ред за обработка. При общоприетата в световната морска практика стойност на този коефициент от 0,4 до 0,6, за нашите пристанища той достигаше до 0,8–0,9. В резултат на това се стигна до положението, когато недостигът на пристанищни мощности, от една страна, и непрекъснатото нарастване на потребностите от пристанищни услуги, от друга, доведоха до значително удължаване на непроизводствените престои, респ. до изплащането на чуждите корабособственици на големи суми за демюрейдж и до съществени загуби на нашия флот".

5 февруари 1987 г. В Тирана е подновен договорът за морски транспорт на външнотърговски товари между НРБ и НСР Албания. В изпълнение на този договор от Пристанище Варна отплава моторният кораб „Копривщица" с български товари за Албания.

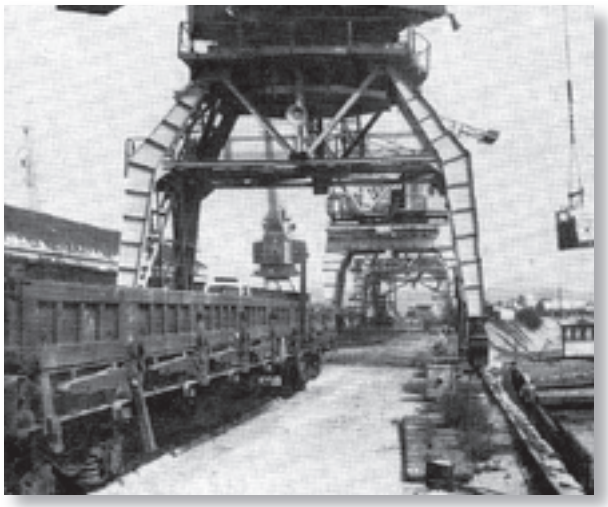
9 юли 1987 г. С Указ 2210 от 9 юли 1987 г. Държавният съвет на НРБ постановява да бъде обнародван Закона за морските пространства на страната. Такъв закон у нас се приема за първи път и прилагането му оставя следа в историята на българското търговско корабоплаване.

20 декември 1987 г. Във връзка с десетгодишнината от завършването на околосветското плаване на героя на България капитан Георги Георгиев пред яхтклуба „Капитан Георги Георгиев – Порт Варна" е открит орелеф на мореплавателя. Скулптор е Стефан Танев.

1987 г. С решение № 0310 70 на Министерския съвет се разрешава временно разтоварването на нефтопродукти (но не и на нефт!) в западната част на Пристанище Бургас до края на 1992 г. и до изграждането на нови обекти за тази цел. В Бургаския район няма пристанище, специализирано за разтоварване на нефтопродукти, а Пристанище „Дружба" е специализирано само за нефт. Петролната криза обаче налага използването на други места в пристанището за разтоварище на нефтопродукти, което е свързано с пълненето на цистерни и използването на жп превози. Това временно решение създава доста главоболия на ръководството на Пристанище Бургас, а разтоварището е обект на чести проверки от различни специализирани органи.

1987 г. В годишната класация на Дунавската комисия за водещите дунавски пристанища по отношение на товарооборота Пристанище Русе е на 7-о място (4 017 000 тона), Пристанище Лом е на 12-о място (2 496 000 тона), Пристанище Свищов е на 15-о място (2 097 000 тона), Пристанище Видин е на 23-то място (1 083 000 тона) от общо класирани 24 пристанища.

1988 г. Пристанище Лом отбелязва 150-годишнината от своето начало. В юбилейната



Пристанище Лом в годината, в която се отбелязва неговата 150-годишнина. Източник: 150 години Пристанище Лом, автор и съставител Александър Михайлов, 1988 г., Враца.

През 1990 г. за директор на Пристанище Варна за втори път е назначен Стоян Паунов (Чико). Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

„България–Куба" се поддържа до 1990 г. На снимката: кубинският кораб „30 DE NOVIEMBRE" в Пристанище Варна-изток. Източник: Държавен архив – Варна.

Пристанище Варна-запад, 1990 г. Натоварване на кораб със сода. Източник: 100 години Пристанище Варна, Варна, 2006 г.

Пристанище Бургас в края на 80-те години. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Пристанище Бургас в началото на 90-те години. Източник: Лична колекция на Илия Тодоров.

година дунавският порт разполага с 1490 м кейов фронт, 13 корабни места, 27 електропортални крана и 47 единици различна тилова механизация (автокранове, мотокари, трактори, бобкети и др.). Разполага и с 8040 кв. м закрита и с 42 062 кв. м открита складова площ. Пристанището разполага с 10 пъти повече производствени мощности в сравнение с 1956 г., а 98 % от товарно-разтоварните работи са напълно механизирани. С указ на Държавния съвет пристанището юбиляр е наградено с орден „Народна република България" – I степен.

4 март 1989 г. В Пристанище Варна екипажът на моторен кораб „Васил Априлов" с капитан Йордан Йорданов отбелязва 250-ия рейс по линията Варна–Иличовск за изминалите 13 години (първият рейс е през октомври 1976 г.). С този кораб за посочения период са пренесени над 1 800 000 тона товари.

4 май 1989 г. Съставът на Варненския окръжен съд с председател Георги Кандиларов обявява решението си, взето на закрито заседание на 3 май с.г., за регистриране на фирма с държавно имущество и наименование „Български морски флот" с предмет на дейност превоз на товари и пътници по море, обработка и спедиция на товари, кораборемонт. Решението на съда е обнародвано в „Държавен вестник", бр. 37 от 16 май 1989 г. Фирма „БМФ" е създадена с Решение № 50 на Министерския съвет от 30 март 1989 г. Определена е основната сфера на дейност на фирмата – воден транспорт. На нея се предоставя уставен фонд на държавно имущество в размер на 694 342 000 лева. Държавната фирма „Български морски флот" става правоприемник на СО „Воден транспорт" в морската му част на морското параходство, на Пристанищния комплекс Варна, на Пристанищния комплекс Бургас, на Кораборемонтния завод „Одесос", на Института по воден транспорт, на инвеститорската дирекция, на Ведомствения учебен център, Морската учебна школа и базата за материално-техническо снабдяване.

Януари 1990 г. Пристанище Бургас изпраща изминалата 1989 г. с товарооборот от 6 300 000 тона (генерални и насипни товари).

12 февруари 1990 г. За директор на Пристанище Варна за втори път е назначен Стоян Паунов (Чико). Той изпълнява тази длъжност да излизането си в пенсия на 5 февруари 1997 г.

1990 г. За първи път в своята история Пристанище Лом изпреварва по годишен товарооборот Пристанище Русе. По данни на Дунавската комисия, в Пристанище Лом са обработени 2 722 000 тона товари, а в Пристанище Русе – 2 504 000 тона. В годишната класация на водещите дунавски пристанища Лом е на 10-о място, а Русе – на 11-о.

17 септември 1991 г. Пристанище Варна и още 15 морски организации и институции, подкрепени от Фонд „13 века България", учредяват Сдружение „Национален морски музей" с цел създаването на единен морски музей в България и с непосредствена задача създаването на експозиция „Граждански морски дейности". То е регистрирано във Варненския окръжен съд на 03.12.1991 г.

Март 1992 г. Димитър Алексиев е снет от длъжността директор на Пристанище Бургас. С това се удовлетворява едно от основните искания на синдикалната стачка. В съответствие с Решение 49 на Министерския съвет пристанището вече е акционерно дружество, а след съгласуване със синдикалните централи управлението на порта е възложено на директорски борд в състав от петима души.

Март 1992 г. Пилотите от Портовия флот на Пристанище Варна създават кооперация „Пилотска станция Варна" и излизат от състава на порта. Създадени са още няколко пилотски частни фирми, като през април 1995 г. почти всички действащи пилоти се обединяват в „Пилотска станция Варна".

Юли 1992 г. В пристанищата Русе-изток и Русе-запад е извършена комплексна проверка на условията за безопасен и хигиеничен труд. Тя е предизвикана след инцидент с натровени моряци (един от които е починал) от екипажа на кораба „Иван Вазов" на Параходство БРП. Комисия от експерти от министерствата на труда и социалните грижи, на здравеопазването, на транспорта и на вътрешните работи,

Поглед към Пристанище Бургас през 90-те години на XX век. Източник: www.shipspotting.com

Пристанище Бургас през 90-те години на XX век. Разтоварване на моторния кораб „България" на кей за насипни товари. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

БРОЙ 19 • СЕПТЕМВРИ 1992

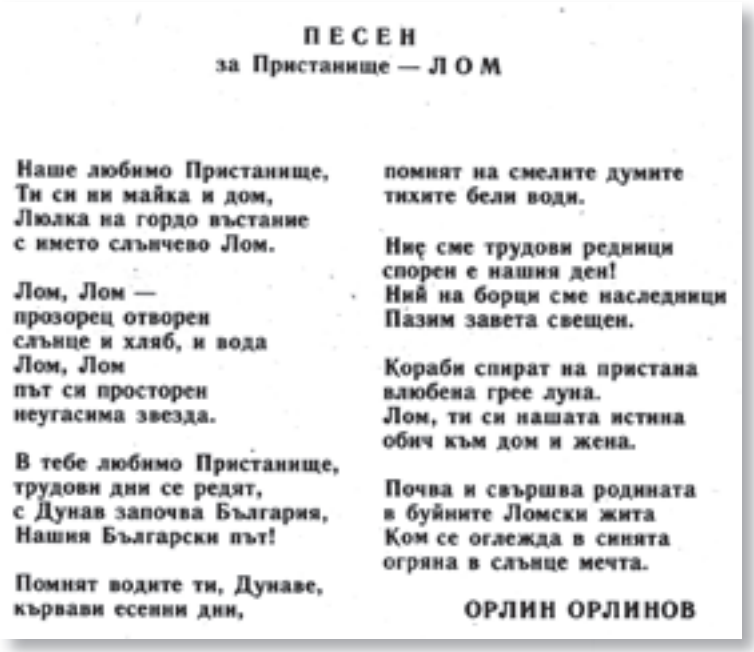
ПРИСТАНИЩЕН КОМПЛЕКС
РУСЕ ЕООД

ПРИСТАНИЩЕН КОМПЛЕКС - РУСЕ информира автотранспортните, спедиторските фирми и клиентите, че в пристанище Русе бяхме в експлоатация нов кей
"РО-РО ТЕРМИНАЛ С РАМПА"
за натоварване на полуремаркета и автомобили ТИР. Специализирани речни съдове ще извършват пробози по линията от пристанище Русе до пристанищата Братислава, Виена и Шоду.

ОЧАКВАМЕ ВИ, ИЗПОЛЗУВАЙТЕ НАЙ-ИКОНОМИЧНИЯ И ЕФЕКТИВЕН ТРАНСПОРТ ОТ БЪЛГАРИЯ ЗА СРЕДНА И ЗАПАДНА ЕВРОПА!

За контакти:
"Инфлот" - Русе, телефон 23-77-96, телекс 69 526
Пристанище Русе, телефон 23-43-42, телекс 69 522

Реклама на Пристанищен комплекс Русе в „Транспортен вестник", бр. 19 от септември 1992 г.



ПЕСЕН
за Пристанище — ЛОМ

Наше любимо Пристанище,
Ти си ни майка и дом,
Люлка на гордо въстание
с името слънчево Лом.

Лом, Лом —
прозорец отворен
слънце и хляб, и вода
Лом, Лом
път си просторен
неугасима звезда.

В тебе любимо Пристанище,
трудови дни се редят,
с Дунав започва България,
Нашия Български път!

Помнят водите ти, Дунаве,
кървави есенни дни,
помнят на смелите думите
тихите бели води.

Ние сме трудови редници
спорен е нашия ден!
Ний на борци сме наследници
Пазим завета свещен.

Кораби спират на пристана
влюбена грее луна.
Лом, ти си нашата истина
обич към дом и жена.

Почва и свършва родината
в буйните Ломски жита
Ком се оглежда в синята
огряна в слънце мечта.

ОРЛИН ОРЛИНОВ

Марш на Пристанище Лом, написан от поета Орлин Орлинов по повод 150-годишнината на порта. Източник: 150 години Пристанище Лом, автор и съставител Александър Михайлов, 1988 г., Враца.

както и техни колеги от русенските инспекции установяват, че в един от складовете в Русе-запад се съхраняват при неподходящи условия химически препарати от групата на средно-действащите отровни вещества. Складът е в непосредствена близост до работни помещения, без да има възможност за оттичане на отпадни води. Комисията предписва опасните препарати да бъдат изнесени от територията на пристанището и забранява да се приемат на съхранение подобни стоки. Разпоредена е аналогична проверка на всички останали речни и морски пристанища.

Септември 1992 г. Пристанищен комплекс Русе предприема активна рекламна кампания и „информира автотранспортните, спедиторските фирма и клиенти, че в Пристанище Русе влезе в експлоатация нов кей „РО-РО ТЕРМИНАЛ С РАМКА" за натоварване на полуремаркета и автомобили ТИР. Специализирани речни съдове ще извършват превози по линията от Пристанище Русе до пристанищата Братислава, Виена и Пасау".

Декември 1992 г. В Пристанище Бургас се провежда конференция на Синдиката на пристанищните работници. На нея присъстват избрани делегати от пристанищните синдикални организации в Бургас, Варна, Русе, Лом и Оряхово. Конференцията приема решение да преобразува Синдиката на пристанищните работници в Национална браншова секция „Пристанища". Определена е датата на предстоящия конгрес на организацията: 28 февруари 1993 г.

1992 г. Пристанище Бургас изпраща годината с над 1300 обработени кораба и с близо 4 милиона тона товарооборот (генерални и насипни товари). В състава на компанията са търговското и нефтеното пристанище, пристанищата в Поморие, Несебър, Созопол и „Сухото пристанище" край Лозово. Открит е Клуб на пристанищните пенсионири от Пристанище Бургас, в който членуват около 950 души.

Януари 1993 г. Във Варна се събират управителите на четирите най-големи български пристанища: Варна, Бургас, Русе и Лом. Главна тема на своеобразната „кръгла маса" е очакваната приватизация на пристанищата и вариантите, по които тя може да бъде извършена. Единодушно е становището, че публикуваната през октомври 1992 г. „Концепция за преструктуриране и приватизация на държавните предприятия в транспорта за периода 1992 – 1994 г." страда от редица сериозни слабости. Предложеният приватизационен модел, в основата на който стои акционерното дружество, не отчита главната специфика на българските пристанища, които са част от националната ни територия с обществен ефект и са част от националното богатство. На срещата е взето решение да бъде информиран министърът на транспорта за позицията на четиримата управители на най-големите български пристанища.

Март 1993 г. Със средства, предоставени от Пристанище Бургас, в Пристанище Поморие са изградени две корабни места. Едното е предвидено за акостиране на пътнически кораби, а другото (с по-голяма дълбочина) е предназначено за търговски кораби. На последния е монтиран и 5-тонен електрически кран. Първият кораб, натоварен тук, е „Симеон II" на частна компания от Варна. Той приема на борда 500 тона поморийски коняк и поема към пристанища в Западна Европа. На първо време са осигурени работни места за 20 докери. Първи началник на обновеното поморийско пристанище е Петър Ламбов.

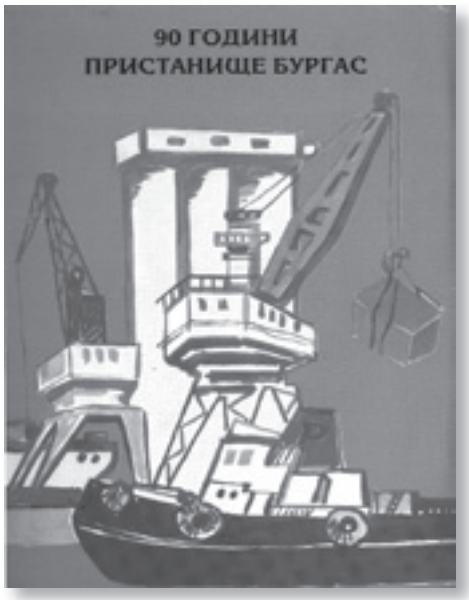
Април 1993 г. Тревожна информация за състоянието на Пристанище Лом, озаглавена „Уравнение с три неизвестни ще решават в Пристанище Лом", публикува „Транспортен вестник": „Петнайсет години боксува строителството на обекта „Аварийно възстановяване на Пристанище Лом... Завършването му е свързано със сигурността на кейовите места и осигуряването на пълния им експлоатационен капацитет... Недостроените корабни места са съвсем деформирани и спешно се нуждаят от укрепване... Но Министерството на транспорта се оказва безсилно да помогне финансово поради крайно орязаните си бюджетни пера, които са около два пъти и половина по-бедни от миналата година... В момента Пристанище Лом работи на загуба."

20 май 1993 г. Съюзният съвет на Съюза на транспортните синдикати в България изпраща декларация до Комитета по санкциите към Съвета за сигурност при ООН. В нея се посочва, че във връзка с изпълнението на резолюция 820 и на предишната резолюция 757 на Съвета

Пристанище Варна-запад, кейове за насипни товари, 90-те години на XX век. Източник: 100 години Пристанище Варна, Варна, 2006 г.

Пристанище Каварна, 90-те години на XX век. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Пристанище Варна-запад, поглед към контейнерния терминал, 90-те години на XX век. Източник: 100 години Пристанище Варна, Варна, 2006 г.



Реклама на Пристанище Бургас в бургаското списание „Море" по повод 90-годишнината на порта, 1993 г.

Пристанище Варна-изток, 90-те години на XX век. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

за сигурност на ООН за т.нар. „югоембарго“ конфликтът в бивша Югославия един от най-засегнатите отрасли у нас е международният транспорт. Сред посочените примери за загубите, които българските компании понасят само за един месец, са пристанищата в Русе и Лом, които губят по 150 000 щатски долара (без да се отчитат косвените загуби).

Май 1993 г. Преди да отбележи своята 90-годишнина, Пристанище Бургас участва в трудна претоварна операция: на кораба „Даниела“ са натоварени два тежки колета от по 300 тона. Това са пневматични разтоварачи в едър монтаж, предназначени за Пристанище Мурманск – Русия. Оборудването е изработено от унгарската фирма „Ганц“ по проект на английската фирма „НЕИ“ от групировката на „Ролс Ройс“.

Юли 1993 г. На посещение в Пристанище Барселона е българска делегация в състав: Димитър Алексиев – управител на Пристанище Бургас, Румен Радушев – член на парламентарната комисия по транспорта, и ст.н.с. инж. Коста Донев от Института по морски проучвания във Варна. Димитър Алексиев и Луис Монтеро Гарсия от Пристанище Барселона подписват протокол за взаимно сътрудничество. Българската делегация проучва опита на испанските пристанища по отношение на организацията и системата за управление. Постигната е договореност при подготовката на бъдещия модел за развитие на Пристанище Бургас да участват експерти и от Пристанище Барселона. Същността на тази договореност е преструктурирането на Пристанище Бургас да се извърши по модела на Пристанище Барселона, като работната сила бъде отделена от операторите в менингова компания, наречена в Барселона „Естибарна“. Операторите заявяват необходимата им работна сила чрез предварителна 24-часова заявка и 12-часово предварително потвърждение.

Юли 1994 г. Българското правителство издава разрешение на украинските кораби „Дружба” и „Таврия”, наети от фирмите „Евротур 1” и „Калиф”, да извършват пътнически плавания между българските черноморски пристанища. Разрешението е до 1 декември 1994 г. България отваря черноморските си пристанища за чужди фирми, тъй като наличните пътнически кораби не са в строя, а и няма инвестиционен интерес за закупуването на нови плавателни съдове.

26 юли 1994 г. Министърът на транспорта Кирил Ерменков открива за един ден две транспортни съоръжения на река Дунав: Ро-ро терминал за връзка Русе–Рени и фериботния комплекс Русе–Гюргево.

1 октомври 1994 г. Премиерът в оставка Любен Беров открива дейността на най-големия дунавски ферибот по линията Оряхово–Бекет, която скъсява пътя към Централна Европа със 174 км. Средно по 180 ТИР-а превозва фериботът за едно денонощие. Недовършените пунктове за граничен, санитарен и хуманитарно-медицински контрол обаче временно отлагат пускането на комплекса в редовна експлоатация.

Октомври 1994 г. На експертен съвет е приет мастерпланът за развитие на Пристанище Варна, за чийто проект Европейската банка за възстановяване и развитие отпуска 600 000 екю. Според експертите той осигурява решения на проблемите за обработката на контейнери, вноса и износа на зърнени храни и фураж, модернизация на технологията за обработване на генерални товари.

Октомври 1994 г. „Комко” – транспортно-спедиторската фирма на Божидар Божилов – започва изграждането на първото частно товарно пристанище у нас. То е разположено на 70 дка общинска земя край с. Ново село, Видинско. „Комко” заплаща на общината 400 000 лв. във вид на спонсорство, а за социални дейности предвижда още 3,5 млн лв.

Ноември 1994 г. Без пострадали хора завършва инцидентът след неуспешен опит за маневра на румънския ферибот „Олтишорул 4”, обслужващ линията Русе – Гюргево. На Пристанище Русе-изток при рязка маневра плавателният съд се блъска в бреговото съоръжение, потрошава го и го измества с близо 2 м. Инцидентът е изцяло по вина на румънския екипаж.

1994 г. Действащото ембарго поради войната в съседна Югославия и икономическата криза на практика блокират до голяма степен българските дунавски пристанища. Другата беда за тях стават неплатежоспо-

Действащото ембарго поради войната в съседна Югославия и световната икономическа криза до голяма степен блокират дейността на българските дунавски пристанища. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник“.

Стратегическото географско разположение на Поморие бе оценено едва през 1993 г., когато със средства, предоставени от Пристанище Бургас, бяха изградени две корабни места: пътническо и товарно. Източник: Дигитален архив на МТКЦ „Геопан“ – Бургас.

И през 90-те години на XX век най-натовареният сезон за Пристанище ТЕЦ „Варна“ е зимата. На снимката: разтоварване на въглища от кораба „Мусала“. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник“.

През периода 1995–1996 г. два бързоходни пътнически катамарана – „Ахинора“ и „Евридика“ – поддържаха линията между пристанищата Варна – Несебър и Истанбул. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник“.

собните клиенти. Длъжници на Пристанищен комплекс Лом са: фирмата „Вектра-Донау" (700 000 лв), Дунавският драгажен флот (250 000 лв) и „Деспред" (20 000 долара). Ръководството на пристанището вдига с около 30 % тарифите за товарно-разтоварните дейности, но това не подобрява финансовото състояние на порта и той приключва годината със загуба от около 1,3 милиона лева.

1994 г. В годишната класация на Дунавската комисия за водещите дунавски пристанища по отношение на товарооборота Пристанище Русе е на 8-о място (965 000 тона), Пристанище Лом е на 11-о място (799 000 тона), Пристанище Свищов е на 13-о място (558 000 тона), Пристанище Видин е на 19-о място (144 000 тона) от общо класирани 22 пристанища.

Януари 1995 г. През 1994 г. в морските пристанища на България са обработени 19 милиона тона товари, 8 милиона тона от които са течни горива. За сравнение – през 1988 г. товарооборотът е бил 24 милиона тона. Морските ни пристанища по това време разполагат с 56 корабни места с обща дължина на кейовия фронт от 9200 метра. В речните пристанища на България са обработени 2,1 милиона тона товари при 8 милиона тона за 1988 г. Основните причини за този сериозен спад са югоембаргото и възникналите навигационни проблеми по река Дунав вследствие кризата в бивша Югославия. По това време речните ни пристанища разполагат с 54 корабни места с обща дължина на кейовия фронт 5400 метра.

Юли 1995 г. В средствата за масова информация се тиражира новината, че след като през май с.г. е ограничено от 33 на 30 фута максимално допустимото газене на корабите, плаващи към Пристанище Варна-запад, е наложена нова мярка, ограничаващо газенето с около фут и половина (около 50 см). Мерките са взети поради намаляването на дълбочините в Плавателния канал № 2 („море–езеро") от естествените наноси на реките Провадийска и Девненска. Това означава, че всеки по-голям кораб, посетил Варна-запад, ще разтовари или ще натовари с около хиляда тона стока по-малко. За последен път Плавателен канал № 2 е удълбочаван през 1991 г. Решаването на въпроса е в ръцете на Министерството на промишлеността и Министерството на транспорта, които не могат да отделят необходимите за целта бюджетни средства. Не се търси и съдействието на химическите заводи в Девня, които евентуално биха могли да подпомогнат финансирането на удълбочаването. А базираното в акваторията на Варненското езеро държавно (по-късно е приватизирано) предприятие „Строителен и технически флот" има всички необходими мощности и възможности да извърши удълбочаването качествено и в срок.

Септември 1995 г. Министерството на транспорта приема проекта за развитие на Пристанище Бургас до 2015 г. Според предварителното проучване реализацията му ще струва 250 милиона долара. Средствата ще се търсят от акционерни дружества, които ще строят и ще експлоатират пристанището. Изграденото ще си остане държавна собственост. Предвижда се само отделни дейности да могат да се приватизират или да се отдават под наем или аренда. На този етап портът разполага с 25 кейови места, а през 2015 г. по план те трябва да станат 40, като част от тях да могат да приемат кораби с до 150 000 тона дедуейт.

Октомври 1995 г. Планираните дейности по разширението на Пристанище Бургас и драгирането на плавателните канали № 1 и № 2 „море – езеро", контролирано от Пристанище Варна, са причина за разразяването на поредния скандал, отразен от средствата за масова информация. Вместо традиционният изпълнител на тези дейности – държавното предприятие „Строителен и технически флот" ЕООД (СТФ), е привлечен украински кран с по-малки възможности, при това – без необходимото разрешение от Министерския съвет. Според изнесената информация, в основата на скандала стоят действията на фирмата „Астарта 21" на ексминистъра на транспорта Веселин Павлов и съдействие на действащ зам.-министър на транспорта, разрешил „извършването на товарно-разтоварни дейности в района на буй № 9 на Варненското езеро и на рейда на Пристанище Варна". Според в.

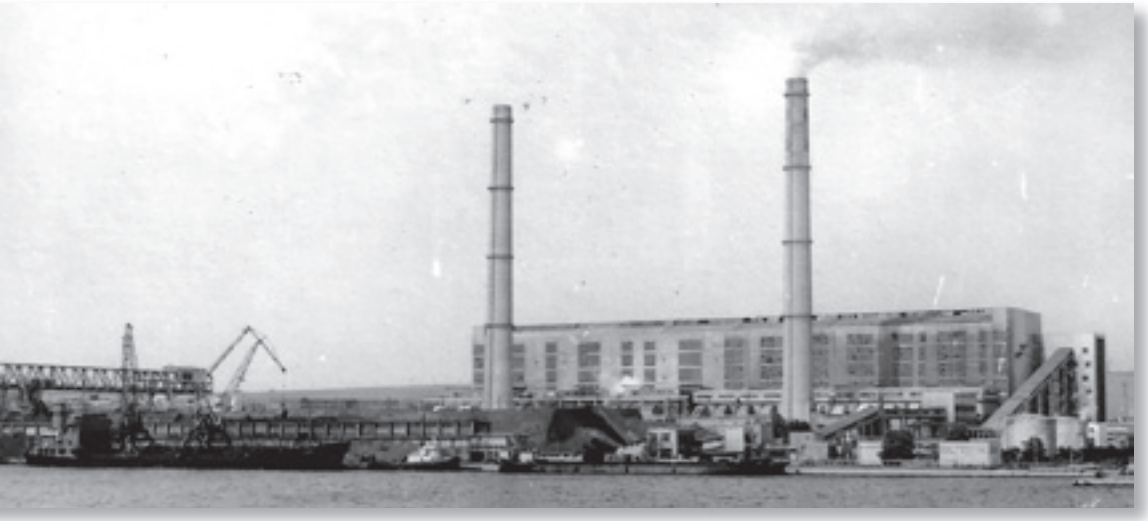
ТАБЛИЦА I. Фактическое использование паромной переправы Ильичевск—Варна с 1978г. по 1997г.

Год	Перевезено в обоих направлен. (тыс. т)	в т. ч. перевезено		Перевезено вагонов в среднем за сутки		Кол-во рейсов	Средняя загрузка паромов (вагоны)		Оборот вагонов (в сутки)
		в РБ (тыс. т)	из РБ (тыс. т)	в РБ	из РБ		в РБ	из РБ	
1978	132,5	104,1	28,4	9,7	4,4	34	103,9	70,7	
1979	1963,7	1192,1	771,6	97,5	92,2	377	89,1	88,1	21,48
1980	2715,5	1625	1091,1	131,2	129,3	486	98,6	97,6	17,52
1981	2964,9	1671,1	1293,8	140,7	141,2	533	96,5	96,5	16,95
1982	2991	1569,7	1420	145,7	145,3	538	98,8	99,4	14,20
1983	3011,5	1605,3	1406,2	151,9	152,6	547	101,3	101,7	14,25
1984	3133	1714,8	1421,6	149	149,6	556	98,1	98,6	13,52
1985	3247	1911,1	1335,9	152,2	150,3	541	102,7	101,6	14,92
1986	3244,6	1856	1388,6	159,9	160,4	568	102,8	103	13,82
1987	3276,5	1862	1414,5	161,4	147,1	575	102,6	102,1	13,53
1988	3287,2	1864	1423,2	163,3	163,1	578	103,5	103,3	14,66
1989	2931,2	1596,4	1334,8	152,6	153,4	558	100	100,3	13,27
1990	2654,9	1535,6	1119,3	149,9	150,8	550	99,5	100,3	13,41
1991	1428,8	582,3	846,5	89,3	90,9	333	97,9	100,2	15,15
1992	1466,4	1042,3	424,1	102,9	75,4	282	98	97	17,88
1993	1426,3	1142,8	283,5	71,5	71,5	285	91,9	91,6	18,88
1994	868,6	517,7	350,9	41,2	41,5	190	79,1	80,1	27,9
1995	832,4	372,5	459,9	43,1	43,3	193	81,5	82,4	23,35
1996	671	228	443	33,2	33,3	174	69	69	30,80
1997	466,8	184,9	281,9	21,7	21,7	110	72,2	72	30,92

Статистически данни, публикувани в справочника „Паромная переправа Ильичевск–Варна", 1998 г.

Фериботният комплекс край Варна през 90-те години на XX век. Източник: Военноморски музей – Варна.

През 1996 г. Пристанище Лом за първи път от 1991 г. завършва годината без загуба. Източник: oblastmontana.org



Поглед към Пристанище ТЕЦ „Варна" през 90-те години на XX век. Източник: Държавен архив – Варна.

„Транспортен глас" (бр. 21, октомври 1995 г.) ексминистърът „си е спретнал едно малко министерство в сянка, но затова пък много по-ефективно"...

Октомври 1995 г. За първите девет месеца от годината Пристанище Бургас достига товарооборота за цялата 1994 г. – 6,4 милиона тона товари.

20 ноември 1995 г. В София е подписано Съглашение между правителството на Република България и правителството на Украйна за съвместна експлоатация на фериботната връзка между пристанищата Варна и Иличовск. Съглашението влиза в сила на 14 март 1997 г. с нота на Министерството на външните работи на България № 55-187-42 от 12 февруари 1997 г. и с нота на Министерството на външните работи на Украйна № 12/37-372 от 21 март 1996 г.

Със Съглашението са предоставени пълномощия на компетентните органи (министерствата на транспорта на двете държави), на железопътните и корабоплавателните компании на България и Украйна (Параходство „БМФ" и „УкрФери") да сключват съглашения, договори и протоколи, с които да регулират техническите, експлоатационните и други въпроси, произтичащи от документа, подписан от правителствата на двете държави.

За осигуряването на оперативното управление на фериботната връзка, а така също и за разглеждане на противоречията, произтичащи от изпълнението на Съглашението, двете правителства се споразумяват да създадат Съвет на директорите. Освен това, с междуправителственото Съглашение са установени основните принципи за експлоатацията на фериботната връзка:

България и Украйна участват с равен брой фериботи;

Условията за експлоатация на работния парк от вагоните от фериботната връзка, условията за предоставянето и ползването им, се регулира с отделно съглашение между железопътните и корабоплавателните предприятия на двете държави;

Корабоплавателните предприятия на двете държави се ръководят от принципа за извършването на равно количество рейсове в рамките на една календарна година;

Доходите на корабоплавателните предприятия на двете държави, получавани от превозите на вагони, се разпределят в съответствие с количеството на извършените рейсове на принципите на финансовия пул;

За превозите на товари се използва единен превозен документ;

Фериботите, транспортните средства и товарите, намиращи се в тях, се освобождават от пристанищни такси.

1995 г. В годишната класация на Дунавската комисия за водещите дунавски пристанища по отношение на товарооборота Пристанище Лом е на 8-о място (1 196 000 тона), Пристанище Русе е на 13-о място (763 000 тона), Пристанище Свищов е на 14-о място (518 000 тона). Пристанище Видин е извън класираните 17 пристанища.

1996 г. За първи път от 1991 г. Пристанищен комплекс Лом завършва годината без загуби, а с печалба над 4 милиона лв. Пристанището няма кредити, а харчи към 10 милиона лв. годишно за възстановителни дейности. Заплатите на персонала са увеличени почти двойно. Обработените товари са предимно вносни: суровина за металургичния комбинат в Кремиковци, както и транзитни товари от Централна и Западна Европа да Украйна, Македония и Близкия изток. Износът е основно цимент от Бели Извор за Австрия и Германия, а така също и 55 000 тона пшеница.

1996 г. В годишната класация на Дунавската комисия за водещите дунавски пристанища по отношение на товарооборота Пристанище Лом е на 7-о място (1 529 000 тона), Пристанище Русе е на 10-о място (822 000 тона), Пристанище Свищов е на 12-о място (729 000 тона). Пристанище Видин е на 17-о място (206 000 тона), Пристанище Сомовит е на 22-ро място (27 000 тона), Пристанище Силистра е на 23-то място (25 000 тона) от общо класирани 24 пристанища.

В края на 1998 г. във връзка с 20-годишнината от откриването на фериботната връзка Варна–Иличовск украинската страна издава на руски език справочника „Паромная переправа Ильичевск – Варна" (ISBN-996-

През 1996 г. Пристанище Лом е на 7-о място по товарооборот сред 24-те големи пристанища по цялото течение на река Дунав.

Пристанище Бургас към 2000 г. В дъното се вижда разтоварването на моторния кораб „Родина" на Параходство „Български морски флот".

Пристанище Варна към 2000 г. В дъното се вижда натоварването на моторния кораб „Родина" на Параходство „Български морски флот".

Източник: Дигитален архив на „Морски вестник"

95639-0-9). В него са публикувани документи и материали, отнасящи се до експлоатацията на фериботната връзка, както и статистически данни за резултатите от 20-годишната ѝ експлоатация.

Според тези данни апогеят в експлоатацията на фериботната връзка е между 1980-та и 1990 г., когато средно годишно са превозвани по около 3 милиона тона стоки между двете държави (тогава между България и СССР), като вносът в България леко надвишава износа от страната. Тогава са изпълнявани средно годишно общо над 500 рейса от фериботните кораби на двете държави, а натоварването им с вагони е близо 100 %.

11–15 септември 2000 г. В Софийския университет „Св. Климент Охридски" са организирани „Дни на икономиката на Варненска област в София". Пристанище Варна афишира следните свои възможности:

Пристанище Варна е част от VII Трансевропейски транспортен коридор. Сухопътната отсечка Русе–Варна представлява алтернативен сегмент и дава по-бърза връзка между транспортната магистрала „Рейн–Майн–Дунав" – Пристанище Русе–Пристанище Варна–Кавказките държави–страните от Централна Азия, Иран и Средния изток. Пристанище Варна е основен логистичен и дистрибуторен център за връзка между европейските транспортни коридори VII, VIII, IX и ТРАСЕКА.

Пристанище Варна има: 35 корабни места, 76 142 кв.м закрита складова площ, 458 870 кв.м открита складова площ, 66 бр. кейови кранове и друга специализирана пристанищна механизация за работа във вагони, складове и кораби. Пристанище Варна е „контейнерната и зърнената врата" на България. Обработва всички видове товари: течни, насипни, бройни.

Функционират три основни технологии за комбинирани превози: контейнерни превози, Ро-Ро превози с действащи линии, железопътно-фериботни превози.

Пристанище Варна работи 361 дни в годината по 24 часа в денонощие.

2000 г. Товарооборотът (внос и износ), преминал през морските пристанища на България през 2000 г., е 19 284 563 тона. За речните пристанища на България статистиката сочи, че през тях са преминали 2 357 086 тона товари.

1 март 2001 г. След решение на министъра на транспорта и съобщенията Антони Славински, в изпълнение на договореностите между Пристанище Бургас и Пристанище Барселона, е учредено дружество за работна сила, менингова компания „Порт Бургас – ДРС" ЕООД с управител инж. Христо Шарапанов. В състава на дружеството влизат всички пристанищни професии, като общата численост на работещите достига 1150 души.

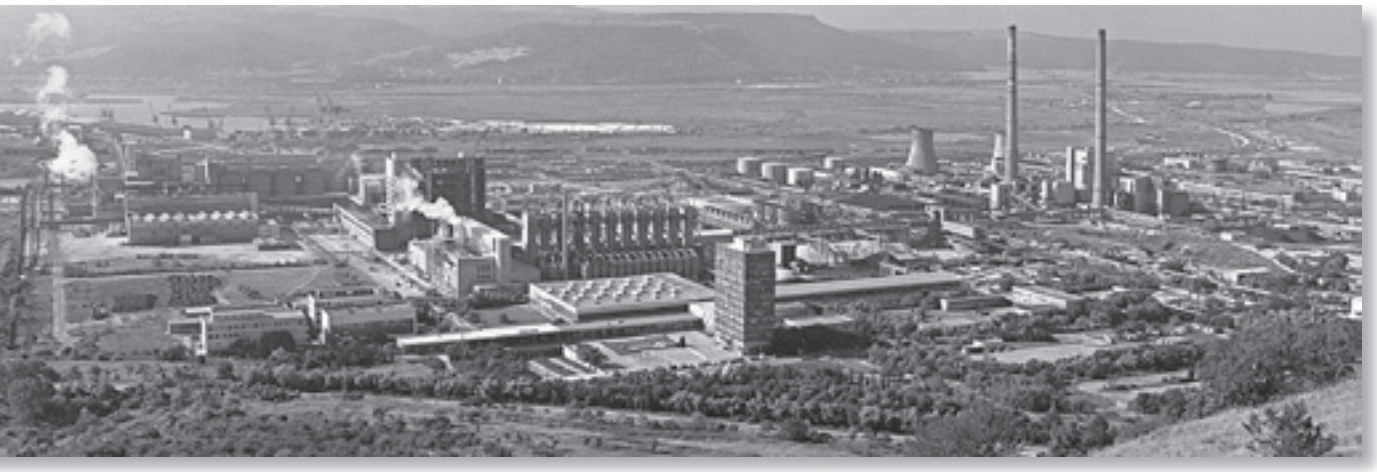
10 април 2001 г. Издадена е „Наредба за пилотската дейност в българските черноморски пристанища" на Министерството на транспорта.

2001 г. Товарооборотът (внос и износ), преминал през морските пристанища на България през 2001 г., е 20 351 397 тона. За речните пристанища на България статистиката сочи, че през тях са преминали 2 282 968 тона товари.

11 януари 2002 г. Министърът на транспорта и съобщенията Пламен Петров освобождава изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация" Атанас Андреев и назначава на негово място капитан далечно плаване Пейчо Манолов.

2002 г. Товарооборотът (внос и износ), преминал през морските пристанища на България през 2002 г., е 20 411 458 тона. С най-голям дял за това е Пристанище Варна с 6,5 млн. тона. Като се има предвид, че за върхова година в историята на пристанището се приема 1985 г. (с обработени 6,8 млн. тона, но при други пазарни условия), може да се твърди, че през 2002 г. е постигнат своеобразен връх в историята на порта. За речните пристанища на България статистиката сочи, че през тях са преминали 3 028 416 тона товари, от които през Пристанищен комплекс Русе – 1 948 200 тона. По мнение на експерти 2002 г. е най-успешната за Пристанищен комплекс Русе след 1990 г.

5 февруари 2003 г. В Министерството на транспорта и съобщенията е подписан окон-



И след 2000 г. химическата промишленост в Девня осигурява голяма част от товарооборота на Пристанище Варна-запад.

Настолният медал „100 години Пристанище Бургас", изработен и връчван през 2003 г.

Настолният медал „95 години Пристанище Варна" е изработен и връчван през 2001 г.

Пристанище Бургас към 2003 г.

Доставка на нова машина за кейовата механизация на Пристанище Варна-изток.

Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

чателен протокол за предаването на собствеността на земята от територията на „Пристанище Варна" ЕАД на Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация". Агенцията получава 1570 декара площ от територията на пристанищата Варна-изток, Варна-запад и Балчик заедно с кейовете и трайно закрепените съоръжения. С прехвърлянето на собствеността върху земята се създават условия да стартира процедура по отдаването на концесия на портовите терминали.

2003 г. По официални данни на Министерството на транспорта и съобщенията, обработените товари в българските пристанища са 25,1 млн. тона (с 4,2% повече от 2002 г.). През морските ни пристанища са преминали 21,37 млн. тона товари (с 4,8% повече от 2002 г.), а през речните – 3,75 млн. тона товари (с 1,1% повече от 2002 г.).

Морските пристанища са посетени от 3078 кораба (с 223 повече от 2002 г.). Стокообменът през тях бележи трайна тенденция за покачване на обема на обработените товари: 2000 г. – 19,28 млн. тона; 2001 г. – 20,35 млн. тона; 2002 г. – 20,40 млн. тона; 2003 г. – 21,37 млн. тона. На първо място е пристанището „Нефтохим", през което са преминали 32% от товарите; на второ – Пристанище Варна – 29,7%; на трето – Пристанище Бургас – 28,7%. Сред речните пристанища на първо място е Пристанище Русе – 34%; на второ – Пристанище Свищов – 25, 2%, на трето – Пристанище Лом – 19,2%

.

Февруари 2004 г. Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация" публикува в медиите списък на некоректните корабни агенти – платци на държавни пристанищни такси съгласно Тарифа 5 към 1 февруари 2004 г. С най-големи задължения е фирмата „Инфлот 1" ЕООД – 115 478,86 щатски долара.

1 декември 2004 г. С изменение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България ИА „Пристанищна администрация" е преобразувана в Национална компания „Пристанища", считано от 01.12.2004 г. (ДВ, бр. 70/10.08.2004 г.).

2004 г. По данни на Агенция „Митници" 63,7% от вноса на България се осъществява през морските ни пристанища, а само 13,3% – през речните ни пристанища. Още по-трагично стоят нещата при износа. Ако през морските ни пристанища той е 59,2%, през речните ни пристанища е едва 5,1%. И ако при вноса автомобилният (14,9%) и речният транспорт (13,3%) са почти равностойни, то при износа автомобилният е четири пъти по-развит от речния, който е многократно по-евтин и по-екологичен!

2004 г. Товарооборотът (внос и износ), преминал през морските пристанища на България през 2004 г., е 23 508 581 тона. За речните пристанища на България статистиката сочи, че през тях са преминали 3 381 754 тона товари.

1 януари 2005 г. С приемане на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България е създадена Национална компания „Пристанища".

28 май 2005 г. Вестник „Капитал" публикува статията „Пристанищата се закотвиха в нормативна дупка", в която се казва:

„Българските пристанища са временно закотвени в нормативна безтегловност, без яснота кой ги стопанисва и управлява, кой събира и разпределя таксите за достъп до тях и кой е регулатор на отношенията им с водните превозвачи. Преди две седмици Конституционният съд отмени текстовете в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата, с които се създаваше Национална компания „Пристанища". До момента управляващите не са предприели никакви мерки за изход от ситуацията, а не е избистрен и подход за това, призна вицепремиерът и министър на транспорта и съобщенията Николай Василев... Основната цел, с която от 1 януари тази година на мястото на Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация" беше създадена НК „Пристанища", беше приходите от таксите за достъп на корабите до българските портове да отиват директно за тяхната поддръжка и модернизация. Допреди това таксите се преразпределяха чрез бюджета и за пристанищата реално се отделяше

Дълбачката „Добруджа" удълбочава басейна на Пристанище Варна-изток, 2004 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Пристанище Бургас, 2005 г. Обработка на кораб с насипни товари. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

През 2005 г. В Пристанище Варна-запад е пуснат в експлоатация първият мобилен 100-тонен кран. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Пристанище Бургас по време на активацията на оперативната група за военноморско сътрудничество в Черно море BLACKSEAFOR, 2005 г. Снимка: Пресиян ПАНАЙОТОВ

Мол „А" на Пристанище Варна-изток от „птичи поглед", 27 октомври 2005 г. Снимка: Валентин ГЕОРГИЕВ

Пристанище Бургас, 2006 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

малка част от тях. Освен със събирането и разпределянето на парите от такси обаче НК „Пристанища“ беше натоварена и с регулаторни функции, които до миналата година бяха прерогатив на държавната изпълнителна агенция. Същата компания получи и задачата да стопанисва и управлява пристанищата, които принципно са публична държавна собственост. Именно смесването на тези отговорности на новата компания – като стопанин и регулатор, стана повод за отмяната на нейното учредяване. Атаката беше подета още миналата година от група народни представители от БСП, които обжалваха съответните текстове в ресорния закон пред Конституционния съд. Против новата структура се обявиха и Българската асоциация на корабните брокери и агенти и Асоциацията на българските пристанища и пристанищни оператори. Като резултат на този масиран отпор дойде и неподлежащото на обжалване решение на Конституционния съд отпреди две седмици. Според магистратите със създаването на НК „Пристанища“ държавата не само е смесила в едно предприятие властнически, регулаторни и стопански функции, но и е създала недопустим монополъ върху дейностите по разрешаване на достъпа до портовете и по определяне на пристанищните такси.“

5 юли 2005 г. В „Държавен вестник“, бр. 55, е обнародван „Устройствен правилник на Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация”. С правилника се определят дейността, структурата, организацията на работа и числеността на Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация”. Агенцията е юридическо лице – второстепенен разпоредител с бюджетни кредити към министъра на транспорта, със седалище София и със специализирани звена във Варна, Бургас, Русе и Лом. По-нататъшните изменения и допълнения към правилника са обнародвани в: „Държавен вестник“, бр. 73 от 09.09.2005 г.; бр. 96 от 30.11.2005 г.; бр. 105 от 29.12.2005 г.

28 декември 2005 г. Извършена е официална съдебна регистрация на Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура” (ДППИ) с първи генерален директор Петър Сеферов. Той изпълнява тази длъжност до 28 октомври 2009 г. Новото формирование е правоприемник на Националната компания „Пристанища”, отменена с решение на „Конституционния съд, и на част от Изпълнителната агенция „Пристанищна администрация”, която продължава да съществува под ръководството на к.д.п. Пейчо Манолов. Влизат в действие устройствените правилници и на двете структури. Част от кадрите на „Пристанищна администрация” са назначени в „Пристанищна инфраструктура”.

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” е регистрирано съгласно разпоредбите на Търговския закон и всички видове такси: кейови, тонажни, канални и светлинни, се събират от предприятието. До формирането на ДППИ тези такси постъпват директно в държавния бюджет и само малка част от тях се връщат под формата на инвестиции в пристанищната инфраструктура. С преструктурирането цялата постъпила сума се инвестира обратно за поддържане и развитие на пристанищата. Първият управителен съвет на ДППИ се състои на 28 декември 2005 г., а втория – на 11 януари 2006 г. На последния са избрани заместниците на генералния директор и директорите на териториалните дирекции във Варна, Бургас, Русе и Лом. За заместници на генералния директор по отделните направления са избрани: Ангел Забуртов – дотогава заемащ длъжността главен секретар на ИА „Пристанищна администрация”, Наталия Христова – дългогодишен служител в тази администрация, позната на специалистите още при строителството на Пристанище Варна-запад, и Петьо Игнатов – директор на дирекцията „Пазарни и пристанищни дейности и услуги”. Директори на териториалните поделения са: Веселин Калпакчиев (Варна), Станимир Георгиев (Бургас), Румен Попов (Русе). Директор на поделението в Лом е назначен по-късно.

Със създаването на ДППИ са му предоставени за управление всички дълготрайни материални активи и цялата територия – публична държавна собственост на българските пристанища.

2005 г. Товарооборотът (внос и износ), преминал през морските пристанища на Бълга-

Първата реализирана концесия на пристанищен терминал у нас е тази на Пристанище Балчик, 25 май 2006 г.

Пристанище Бургас по време на дванадесетото поред национално военноморско учение с международно участие „Бриз/Сертекс 2008" (7–17 юли, 2008 г.).

Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

рия през 2005 г., е 24 850 000 тона. За речните пристанища на България статистиката сочи, че през тях са преминали 3 620 000 тона товари.

Стратегията за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията определя привличането на частните инвеститори в процеса на развитие на транспортната инфраструктура, с цел оптимизиране на транспортните услуги и осигуряване на допълнителни финансови средства чрез споделяне на риска и използване на ресурс и експертни знания от частния сектор като един от водещите приоритети на транспортната политика в сектор „пристанища".

3 февруари 2006 г. Подписан е договор за концесионирането на фериботен терминал и Пристанище Силистра – териториално обособена зона от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе. Концесионер е „Дунавски индустриален парк" АД, София. Договорът е сключен на 3 февруари 2006 г. за срок от 35 години и е в сила от 23 февруари 2006 г. Размерът на инвестициите, съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия, е 5.5 млн. лв. Размерът на фиксираната част на концесионното плащане за срока на концесията е 2.7 млн. лв.

25 май 2006 г. Влиза в сила първата реализирана концесия на морски пристанищен терминал у нас. Предоставен е на концесия пристанищен терминал Балчик. Договорът е подписан на 14 декември 2005 г. Терминалът е териториално обособена зона от пристанището за обществен транспорт с национално значение Варна. Срокът на концесията е 25 години. Според договора, сключен с концесионера „Порт Балчик" АД, размерът на инвестициите за целия срок е 3.5 млн. лв., а концесионното възнаграждение – 7 млн. лв. Конкурсната процедура за определянето на концесионер на пристанищния терминал Балчик стартира на 24 юни 2005 г.

30 май 2006 г. Влиза в сила втората концесия за пристанищен терминал -„Леспорт", също част от Пристанище Варна. Концесионер е „Пристанище Леспорт" АД, а срокът на концесията – 30 години. Договорът предвижда инвестиции в размер на 129 млн. лв. Предвижда се реализиране на проект за разширяване на пристанище „Леспорт". Планира се изграждане на терминал за течни товари, терминал за тежки товари, силози за зърнени товари и нови складови площи – открити и закрити.

2006 г. Пристанищен комплекс Лом приключва годината с товарооборот от 1 405 186 тона.

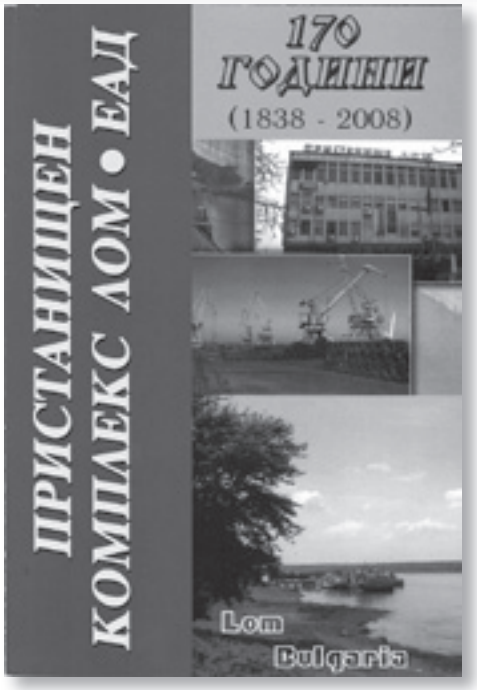
15 февруари 2007 г. Пристанищен терминал Свищов – част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе, е отдаден на концесия на „Драгажен флот – Истър" АД. Срокът на концесията е 31 години. Терминалът е специализиран за обработка на генерални и насипни товари и обслужване на пътници. Той има 8 корабни места, от които 7 за товаро-разтоварна дейност и 1 за обслужване на пътници.

За срока на концесията, концесионерът се задължава да извърши инвестиции в размер не по-малък от 3.212 млн. лева за първите 2 години, 10.637 млн. лева за първите 10 години и 19.227 млн. лева за целия срок на концесията. Концесионерът се задължава за първите десет години от срока на концесията да достигне средногодишен товарооборот в размер не по-малък от 1 347 698 тона при реализиран товарооборот през 2006 г. от 743 457 тона. Средногодишният пътникопоток пък трябва да бъде в размер не по-малък от 25 059 броя пътници при реализиран пътникопоток през 2006 г. от 8589 броя пътници.

4 юли 2007 г. Подписан е договор за концесионирането на Пристанищен терминал Оряхово, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом, със срок от 25 години. Концесионер е „Слънчев дар" АД, Варна. Договорът е от юли 2007 г., влязъл е в сила на 23 юни 2008 г. Размерът на инвестициите, съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия, е 2.4 млн. лв. Размерът на фиксираната част на концесионното плащане за срока на концесията е 250 000 лв.

Септември 2007 г. С Решение № 214/13.09.2007 г. на Сметната палата е приет

Наводнението в Пристанище Русе от придошлите високи води на река Дунав, 20 април 2006 г.



По повод 170-годишнината на Пристанище Лом излиза книгата на Христо Владимиров „170 години Пристанище Лом", изд. „Полимона", Монтана, 2007 г., 156 с.

Наводнението в Пристанище Силистра от придошлите високи води на река Дунав, 19 април 2006 г.

Наводнението в Пристанище Силистра от придошлите високи води на река Дунав, 19 април 2006 г.

Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Наводнението в Пристанище Русе от придошлите високи води на река Дунав, 24 април 2006 г.

Доклад за резултатите от извършен одит на изпълнението на дейността по събирането на приходите по Тарифа № 5 за таксите в системата на Министерството на транспорта, в т.ч. и в Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация" за периода от 01.01.2005 г. до 31.12.2005 г. При анализа на документирането и събирането на приходите е установено, че събираемостта на приходите през 2005 г. е 89,2 на сто, а несъбираемите вземания представляват 0,1 на сто от общия размер на дължимите такси по Тарифата. Заключението е, че процедурите по документиране и събиране на приходи по Тарифа № 5 в ИА „Пристанищна администрация" са извършвани в съответствие с изискванията на нормативната уредба и вътрешните актове. Установена е висока събираемост на приходите, за която са ангажирани по-малко от 5 на сто от персонала на Агенцията. Отчетените приходи от такси по Тарифа № 5 към 31.12.2005 г. възлизат на 9 382 883 лв., от които за: тонажни корабни такси – 6 416 501 лв.; кейови линейни такси – 1 964 677 лв., канални такси – 793 946 лв.; светлинни такси – 207 759 лв.

В годишния финансов отчет на Агенцията към 31.12.2005 г. са отразени просрочени вземания в размер на 98 403 лв., за част от които е предявена банкова гаранция. Със заповед на министъра на транспорта правомощието за събиране и внасяне в държавния бюджет на несъбраните просрочени вземания, както и за усвояване на сумата по предявената за плащане банкова гаранция, е прехвърлено от ИА „Пристанищна администрация" на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура", образувано от 27.12.2005 г.

1 ноември 2007 г. Приключва II етап от реализирането на проекта „Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове с изграждане и оборудване на 5 нови точки по Черноморското крайбрежие и монтиране на допълнително оборудване във вече изградените обекти".

14 януари 2008 г. В „Държавен вестник", бр. 2, е обнародвана „Тарифа за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура", издадена от Министерския съвет.

25–26 февруари 2008 г. Министерството на транспорта и съобщенията отчита дейността си през 2007 г. – това е първият отчет на институцията след приемането на България в Европейския съюз. Сред успешно приключилите инфраструктурни проекти е посочен „Разширение на Пристанище Бургас, включващо нов вълнолом, терминал за насипни товари и нов подходен канал". Така от м. ноември 2007 г. става възможно да се обработват голямотонажни кораби с дедуейт до 150 000 тона. През 2007 г. се наблюдава ръст на обработваните в българските пристанища контейнери. Като цяло пристанищата отчитат положителни финансови резултати, но общият приход е намалял с 5,5 млн. лв. в сравнение с 2006 г. Обработени са общо 15,146 млн. тона товари, което е с 29% по-малко от 2006 г.

21 май 2008 г. Община Царево става собственик на пристанищата в Царево и в Ахтопол.

16-20 юни 2008 г. В Пристанище Варна е организирано обучение на експерти на тема „Защита на пристанищата от оръжия за масово унищожение". То е осъществено от екип на Международната програма за неразпространение на оръжия за масово унищожение към Департамента по отбрана на САЩ. Екипът на програмата се състои от майор Денис Емърт – програмен мениджър към Агенцията за намаляване на заплахата към Департамента по отбраната на САЩ, и Зорница Димитрова – координатор за България. Обучението преминава под ръководството на Грегори В. Хюстън – регионален офицер по сигурността. Целите, които си поставят организаторите, са да се усъвършенстват уменията на обучаемите да предотвратяват, откриват, установяват, разследват и реагират на инциденти, свързани с оръжия на масово унищожение на територията на пристанищата.

10 юли 2008 г. Министърът на транспорта Петър Мутафчиев утвърждава меморандум за изпълнение на проекта „Зона за обществен достъп на морска гара, железопътна гара и автогара Бургас" (ЗОД). Меморандумът е подписан от кмета на община Бургас Димитър Николов, областния управител на Бургас Лю-

Обновената инфраструктура на Пристанище Бургас изцяло се вписва в концепцията „Супер Бургас".

Пристанище Варна-запад след приключването на Първи етап от изграждането на интермодален терминал, 3 ноември 2008 г.

Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

бомир Пантелеев, генералния директор на ДП „Пристанищна инфраструктура" Петър Сеферов, генералния директор на НК „Железопътна инфраструктура" Антон Гинев и от изпълнителния директор на „БДЖ" ЕАД Христо Монов. С този документ се дава възможност за координация на съвместните действия на различните институции за изпълнението на проекта. Той се основава на решение № 38 на Министерския съвет, с което проектът е обявен за обект с национално значение. Срокът за неговото изпълнение е до 2014 г.

Цел на меморандума (р. II) е „да бъдат изработени общи позиции, да бъде извършена необходимата координация и като резултат от това да бъдат предприети съвместни действия, свързани с изпълнението на проекта „Зона за обществен достъп на морска гара, железопътна гара и автогара Бургас" (ЗОД). Документът описва обхвата на дейностите по видове и етапите на изпълнение.

Съгласно меморандума за дейностите по част I „Транспортна инфраструктура", етап 1 – изработване на идеен архитектурен проект за цялата ЗОД, по следните задачи: концептуално градоустройствено решение, решения за адаптиране на съществуващи сгради и създаване на нови обеми, бизнес и административен център, е предвидено финансиране „със средства на ДППИ и НКЖИ в съотношение, отразяващо обема на дейностите предвидени на техните територии" (р. IX). Следващите етапи се предвижда да бъдат финансирани чрез Оперативна програма „Регионално развитие".

С финансиране от ЕС чрез Оперативна програма „Транспорт" 2007 – 2013 г. ДППИ изпълни проект за техническа помощ, в рамките на който са изготвени предпроектни проучвания за бъдещата инвестиция, концепция за възможностите за планиране и развитие на зоната за обществен достъп и анализ на правните и финансови възможности за изграждане и управление на такъв сложен комплекс от дейности и инвестиции, какъвто е концепцията „Супер Бургас".

5 септември 2008 г. В „Държавен вестник", бр. 78, е обнародвано Постановление на Министерския съвет № 210 от 27 август 2008 г. за преобразуване на Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация" и приемане на Устройствен правилник на Изпълнителна агенция „Морска администрация". Чл. 1 от постановлението гласи: „Преобразува Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация" чрез вливането ѝ в Изпълнителна агенция „Морска администрация".

10 септември 2008 г. На територията на предприятие „Поддържане чистотата на морските води" АД във Варна е открит модерен високотехнологичен пристанищен терминал за обработка и съхранение на базови масла, собственост на „Приста ойл холдинг" ЕАД.

3 ноември 2008 г. В Пристанище Варна-запад е организирано тържество по повод приключването на Първия етап от изграждането на интермодален терминал, който включва площадка за контейнеризация и деконтейнеризация, входно-пропускателен пункт за тежки камиони, компютърна система за управление на работния процес. Общият размер на инвестицията възлиза на 11,3 млн. лв. По време на тържеството е представен новозакупеният от Германия 100-тонен мобилен кран „Готвалд" (GHMK 6407), който след съответната церемония получава името „Перун".

28 май 2009 г. Подписан е договор за концесионирането на Пристанищен терминал Сомовит, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе, Концесионер е „Октопод – С" ООД. Договорът е от месец май 2009 г. за срок от 22 години и е в сила от 1 август 2009 г. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 6,45 млн. лв.

13 октомври 2009 г. Турски кораб огъва колоната на входния фар на Пристанище Балчик. Вечерта в 22,35 ч. турският кораб Tinaztepe-S маневрира на рейда пред Пристанище Балчик и подхожда пред челото на вълнолома, за да приеме пилот на борда. Пилотът пристига заедно с пристанищния влекач „Диона". В момента на качването му на борда на Tinaztepe-S, порив на североизточен вятър със скорост 8–9 метра в секунда завърта кърмата на кораба, който с фалшборда си притиска коло-

Разтоварване на тежък колет за „Лукойл Нефтохим Бургас" АД на Терминал „Изток" на Пристанище Бургас. Източник: http://www.zonaburgas.bg

Поредният луксозен лайнер подхожда към морската гара на Пристанище Варна-изток. Източник: 100 години Пристанище Варна, Варна, 2006 г.

Част от пристанищната инфраструктура на Созопол от „птичи поглед", 2007 г. Снимка: Валентин ГЕОРГИЕВ.

ната на входния фар на порт Балчик. Освен огъването на металната конструкция, след натиска са изкъртени и анкерните болтове на колоната, бетоновата основа е напукана. Колоната е отклонена на повече от 10 градуса от основното си положение, което променя режима на работа на навигационното съоръжение и създава предпоставки за следващи произшествия с плавателни съдове.

Тъжният парадокс се състои в това, че само преди по-малко от седмица от „Пристанищна инфраструктура" – Варна, са монтирали на порт Балчик нов соларен тип фар (със слънчеви панели)... От „Пристанищна инфраструктура" сезират както своя застраховател, така и агента на кораба. Взета е гаранция от Tinaztepe-S в размер 8000 евро. До отстраняването на повредата е наложена забрана за маневриране на кораби в порт Балчик през тъмната част на денонощието.

28 октомври 2009 г. За генерален директор на Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура" е назначен Евгени Москов. Той изпълнява тази длъжност до декември 2010 г.

2009 г. Близо 43 000 преминавания на пътници регистрира Международно пристанище Свищов за 2009 г. От тях – 33 328 пътници са преминали през Пристанището чрез ежедневната корабна линия между България и Румъния (от портовете Свищов и Зимнич), която стартира в средата на 2007 г. 2 430 пътника са се възползвали от възможностите, които круизният кораб предлага – семинари и корпоративни събития на борда, круизи или семейни тържества. Увеличението е 30% спрямо предходната 2008 г. (29 500). За сравнение – през цялата 2006 г. броят на пасажерите, преминали през пътническия терминал на порта са били 5000 човека, а през 2007 г. (след стартирането на линията) – 17 000.

2007–2009 г. В анализ, направен от председателя на Управителния съвет на Бургаската морска асоциация к.д.п. Живко Петров за състоянието на морската индустрия в Бургас и в Бургаска област за периода 2007–2009 г., се представят пристанищата в региона:

Пристанище Бургас с национално значение: 2300 м. ефективен кейов фронт, 368 хил. кв. метра открити и 87 хил. кв.м закрити складови площи (данните за товарооборота са в хиляди тонове):

година	внос	износ	транзит	общо
2007	3330	1784	49	5163
2008	2692	1484	470	4646
2009	1359	1247	981	3587

Нефтопристанище Росенец – 3 корабни места за танкери с дължина/газене съответно 180 м/9.80 м, 260 м/12.0 м и 120 м/6.80 м (данните за товарооборота са в хиляди тонове):

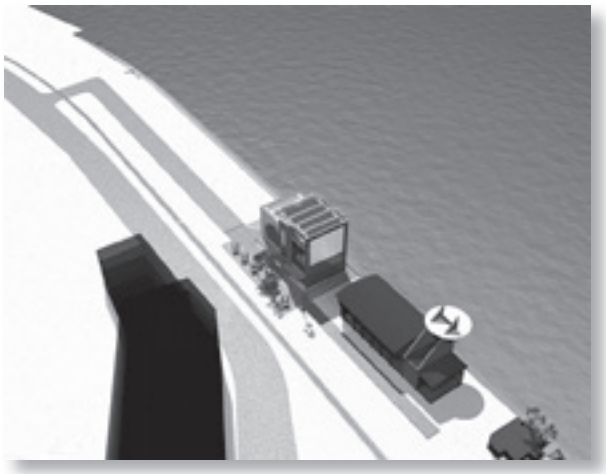
година	внос	износ	транзит	общо
2007	7135	3334	0	10469
2008	7306	3412	0	10718
2009	6261	2946	0	9207

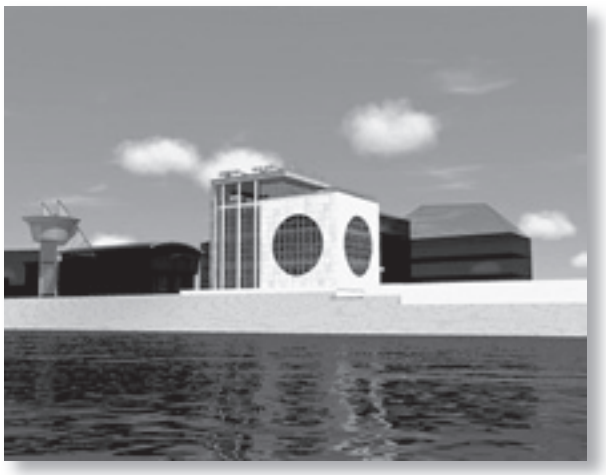
Пристанища с регионално значение „Фиш порт", „КРЗ", „Транссстрой", „Бургаски корабостроителници Южен кей Л".: общо 9 к.м., 1027 м кейов фронт, 35 хил. кв.м открити и 14 хил. кв.м закрити складови площи (данните за товарооборота са в хиляди тонове):

година	внос	износ	транзит	общо
2007	366	175	4	545
2008	463	234	2	699
2009	251	351	0	602

„От съпоставянето на тези данни е ясно, че основен приоритет за развитие на пристанищата е не толкова общата инфраструктура като кейов фронт, а създаването на условия за привличане на товари. За решаване на тази задача е необходимо да се разработват съответни политики и комплекс от мерки - краткосрочни и такива с по-дълъг времеви хоризонт. От изключително значение е изработването на стратегия за развитие на националната икономика и необходимостта в перспектива от транспортна инфраструктура и логистика, обслужваща вноса и износа на суровини и продукция. В тази стратегия да залегне и възможността на Р България да заеме подобаващо място на пазара на транспортни услуги, обслужващ транзитни товаропотоци. Предпоставка за това е географското положение на страната, като е необходимо развитие на цялостната транспортна схема от пристанищата през жп и шосейна мрежа и връзката с пристанищата по р. Дунав.

За развитие на пристанищата в Бургаска област е жизнено необходимо увеличение на пропускателната способност на връзките между пристанищните територии, зоните за съхранение на товари и националната път-





Как ще изглежда сградата на БУЛРИС? Автор на концепцията и проекта на съоръжението е екип на „ВАМОС" ООД – архитектура и дизайн, под ръководството на арх. Николай Симеонов. Скиците са представени от ДППИ на медиите през декември 2012 г.

на и жп инфраструктура. Друг изключително важен приоритет е създаването на условия за развитие на специализирани терминали и модернизация технологичната база на съществуващите.

За привличане на товарооборот е важно повишаване качеството на услугата при конкурентна цена – респективно модерни специализирани складове за съхранение и технологични линии за обработка. Това изисква привличане на инвестиции и ноу хау."

15 май 2010 г. Генералният директор на ДП „Пристанищна инфраструктура" Евгений Москов подписва договор за изпълнение на проекта „Създаване на речна информационна система в българската част на река Дунав" (БУЛРИС) – първа фаза. Изграждането се финансира по Оперативна програма „Транспорт" 2007 – 2013 г..

Този проект позволява на България не само да изпълни изискванията на ЕС за подобряване на корабоплаването, но и да разшири възможностите си за модернизация на пристанищната инфраструктура, като предложи конкурентна транспортна услуга, привлече повече транзитни товари през своите дунавски портове и създаде условия за ускорено развитие на интермодалните терминали по протежението на реката.

Речните информационни системи управляват трафика по водните магистрали, носят отговорност за поддържането на плавателния път, сигурността на корабите и опазването на околната среда. Тези системи позволяват в реално време на екипажите на корабите да бъде предоставена информация за състоянието на реката, за наличието на критични участъци, за акваторията на пристанището, в което предстои да акостира плавателния съд и за метеорологичната обстановка там.

Реализирането на проекта подпомага и железопътния транспорт, защото развитието на интермодалните терминали подобрява връзката „море-река" чрез железопътен транспорт и увеличава товарните железопътни превози.

След проведена тръжна процедура, на 28 декември 2009 г. е избран изпълнителят по първа фаза на проекта – „Обединение БУЛРИС 2009", а сумата на подписания на 15 май 2010 г. договор е 13 547 328.00 лева с ДДС.

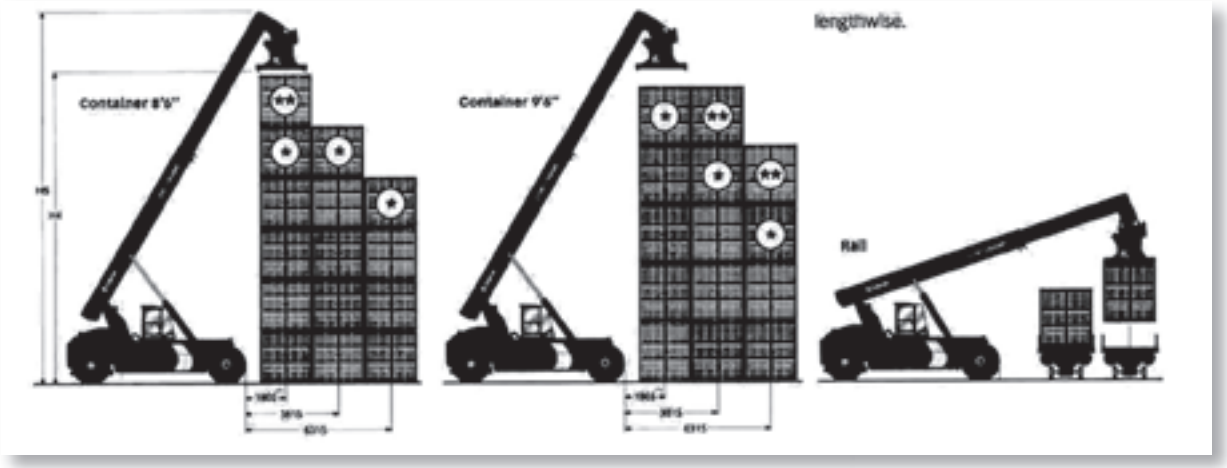
Проектът БУЛРИС е част от Общоевропейската навигационна информационна система за осигуряване на ефективно и безопасно корабоплаване по вътрешните водни пътища. Той е включен в приоритетна ос IV на ОП „Транспорт" – „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища" и се осъществява в три фази в рамките на програмния период до края на 2013 г. ДП „Пристанищна инфраструктура" е бенефициент по проекта. Проектът е сложен комплекс от дейности, които обхващат както различни по специфика строителни работи (изграждане на специализирани кули, монтиране на мачти, изграждане на помещения за разполагане на необходимото радиооборудване до изграждане на съвременен център за управление на речно-информационните услуги в гр. Русе), доставка и монтаж на сложна комуникационна апаратура, изграждане на преносната инфраструктура, разработване и внедряване на системи за автоматична идентификация (AIS) на плавателните съдове, система за автоматична идентификация на плавателните средства при използване на радиокомуникация с бреговите служби (ATIS) и др.

В рамките на проекта е предвидено е изграждането на необходимата технологична инфраструктура в 16 комуникационни точки, разположени по протежението на р. Дунав.

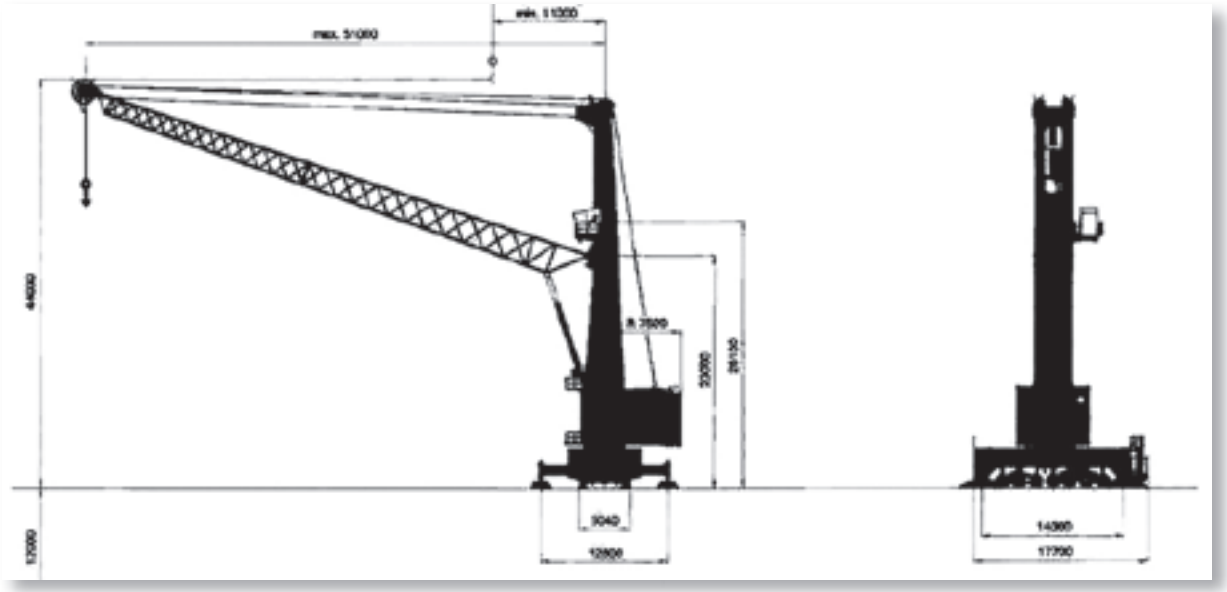
Услугите, които ще предоставя системата „БУЛРИС", включват предоставяне на информация за фарватера, информация за трафика по р. Дунав, управление на трафика, съдействие за ограничаване на аварийните случаи, информация за управлението на транспорта, статистически и митнически услуги и информация за такси, събирани по вътрешните водни пътища и пристанища.

На 4.01.2014 г. е пусната в действие Речната информационна система в българската част на река Дунав – БУЛРИС.

4 май 2010 г. Пристанищен комплекс Лом е домакин на еднодневно работно посещение на представители на Пристанище Ла Коруня, Испания. По време на срещата между експерти по пристанищна инфраструктура от България и Испания се обсъжда подготовката на документация за партньорство, което има за цел разработването и реали-



Обновлението в кейовата механизация на Пристанище Варна-запад дава възможност за ускоряване на процеса на обработване на контейнерите. Източник: „Пристанище Варна“ ЕАД.



През първото десетилетие на XXI век два нови 100-тонни мобилни крана чувствително подсилиха възможностите на кейовата механизация на Пристанище Варна-запад. Източник: „Пристанище Варна“ ЕАД.

Пристанище Варна-изток по време на националното военноморско учение с международно участие „Бриз/Сертекс 2010“. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник“.

зирането на проект по дейност „Обмяна на опит" по Програма „Марко Поло II".

Предвидените дейности по Програма „Марко Поло II" са насочени към намаляване на задръстванията по пътищата и вредното въздействие върху околната страна на цялата транспортна система чрез пренасочване на товарните превози от пътния към речния транспорт с цел изграждане на ефикасна и устойчива транспортна схема.

За финансиране на дейности по Програма „Марко Поло II" за 2010 г. са предвидени 64 млн. евро, които ще покрият около 50% от разходите по проектите. Допустимите дейности са: „Прехвърляне на товари" (Modal Shift Actions), „Дейности с катализационен ефект" (Catalyst Actions), „Морски магистрали" (Motorways of the Sea), „Пренасочване на трафика" (Traffic Avoidance) и „Дейността по обмяна на опит" (Common Learning Actions).

21 май 2010 г. В „Държавен вестник", бр. 38, е обнародван „Правилник за устройството, функциите и дейността на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура", издаден от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

В преходните и заключителни разпоредби се посочва, че:

...

§ 2. Този правилник отменя Правилника за устройството, функциите и дейността на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура", приет на първото заседание на управителния съвет на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура" на основание чл. 115п, ал. 7, т. 3 ЗМПВВППРБ.

§ 3. Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура" е правоприемник на Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация", създадена с Постановление № 124 на Министерския съвет от 2005 г. (обн., ДВ, бр. 55 от 2005 г.; изм., бр. 96 от 2005 г.), и поема съответната част от активите и пасивите, правата и задълженията по баланса ѝ към датата на влизане в сила на ЗМПВВППРБ, която се отнася до предмета на дейност на държавното предприятие, определен в чл. 115м, съгласно заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

21–24 май 2010 г. ДППИ активно подпомага провеждането на територията на Пристанище Варна-изток и в акваторията на Варненския залив на етап от „Толшипс Регата „Исторически морета 2010".

16–25 юли 2010 г. Формирования на ДДПИ участват в националното военноморско учение с международно участие „Бриз/Сертекс 2010".

През 2010 г. Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура" (ДППИ) е партньор от българска страна в международния проект „ECOPORT 8 – ЕКОЛОГИЧНО УПРАВЛЕНИЕ НА ПРИСТАНИЩАТА ОТ ТРАНСГРАНИЧНИЯ КОРИДОР 8". Проектът се финансира чрез Програмата за Транснационално сътрудничество в Югоизточна Европа 2007–2013 г., приоритетна ос 2: Опазване и подобряване на околната среда, сфера на действие 2.2: Подобряване на предотвратяването на рискове за околната среда.

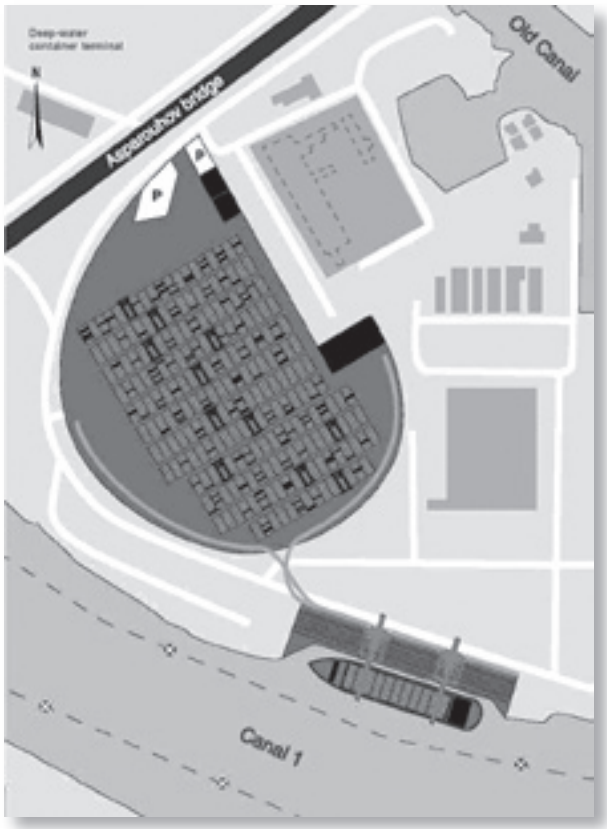
Проектът ECOPORT 8 засяга проблема за въздействието върху околната среда в зоната на пристанищата и около тях, като се взема предвид, че всички изследвани пристанищата са в гъсто населени райони.

Основните му цели са свързани със създаването на първата пристанищна мрежа за развитие, укрепване и обмен на инициативи за еко-управление; набелязване на трудностите при определяне на обща политика по околната среда, дължаща се на различните регулаторни системи в отделните страни от ЮИЕ и намиране на баланс между интересите на пристанищните оператори за намаляване на производствените разходи и потребността от инвестиции в екологични дейности.

Партньори по проекта са пристанищните власти и научните институти от шест страни: Италия, Гърция, Румъния, Черна гора, Албания и България. В рамките на проекта в пристанищата Бар и Бургас са създадени пилотни системи за мониторинг на водата и въздуха в акваторията на пристанищата като инструмент за устойчиво развитие на пристанищните зони.

20 август 2010 г. Подписан е договор за концесионирането на Пристанищен терми-

Така, според концесионера на Пристанищен терминал Видин-север – Параходство „Българско речно плаване" АД, ще изглежда порта в близко бъдеще. Източник: „Параходство БРП" АД.



През 2010 г. на вниманието на морската общественост бе представен проект за изграждането на дълбоководен (с дълбочина 15,00 м) контейнерен терминал, разположен на островната зона между новия и стария плавателен канал „море-езеро" във Варна. Височината на Аспаруховия мост не позволява на най-големите контейнеровози да достигат до Пристанище Варна-запад и този проект продължава да бъде добра алтернатива за развитието на Пристанище Варна. Източник: „Пристанище Варна" ЕАД.

Мобилен 100-тонен кран в Пристанище Варна-запад. По своите технически и експлоатационни характеристики той не отстъпва на аналогичните модели в различните големи пристанища по света. Източник: „Пристанище Варна" – ЕАД.

нал Видин-север за срок от 30 години. Концесионер е Параходство „Българско речно плаване" АД – Русе.

Подписан е договор за концесионирането на Пристанищен терминал „Фериботен комплекс Видин" за срок от 30 години. Концесионер е Параходство „Българско речно плаване" АД – Русе.

20 октомври 2010 г. Подразделения на ДП „Пристанищна инфраструктура" вземат участие в организираното от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщения учение, в което е разиграна ситуация на терористична атака срещу няколко пристанищни терминала в района на град Варна.

10 май 2011 г. В „Държавен вестник", бр. 36 е обнародван „Правилник за устройството, функциите и дейността на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура", издаден от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Измененията и допълненията към него са обнародвани в: „Държавен вестник", бр. 77 от 9 октомври 2012 г.; „Държавен вестник", бр. 93 от 25 октомври 2013 г.; „Държавен вестник", бр. 12 от 11 февруари 2014 г.

15–24 юли 2011 г. Формирования на ДППИ вземат участие в националното военноморско учение с международно участие „Бриз/Сертекс 2011".

30 юли 2011 г. Влиза в сила концесията на пристанищен терминал „Росенец". За концесионер за срок от 35 години бе определен „Лукойл Нефтохим Бургас" АД. Ангажиментите на дружеството са да инвестира в терминала 44.2 млн. евро за срока на концесията и да заплаща минимално концесионно възнаграждение от 385 000 евро на година.

1 декември 2011 г. Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура" въвежда услугата „електронна фактура" като част от пакета специализирани електронни услуги за обслужване на корабоплаването.

1 януари 2012 г. Влиза в сила концесионният договор на „БМФ Порт Бургас" ЕАД, който ще стопанисва пристанищен терминал „Бургас-изток 2" през следващите 35 години. За преобразяването му в модерен многофункционален терминал за обработка и съхранение на различни видове товари: генерални, насипни, контейнери и наливни, планираните инвестиции през следващите години са повече от 60 млн. евро, а за целия срок на концесията – повече от 115 млн. евро.

10 и 11 май 2012 г. В Генералната асамблея на Европейската организация на морските пристанища (European Sea Ports Organization – ESPO), която се провежда в полския пристанищен град Сопот, присъства и генералният директор на ДП „Пристанищна инфраструктура" Георги Генчев. Кандидатурата на Р България за домакинство на Генералната асамблея на Европейската организация на морските пристанища през 2013 г. във Варна получава официалното одобрение на Изпълнителния комитет на международната организация. За правото да организира и проведе най-значимото за ESPO годишно събитие България преборва с номинацията на Република Румъния, представяна от гр. Констанца.

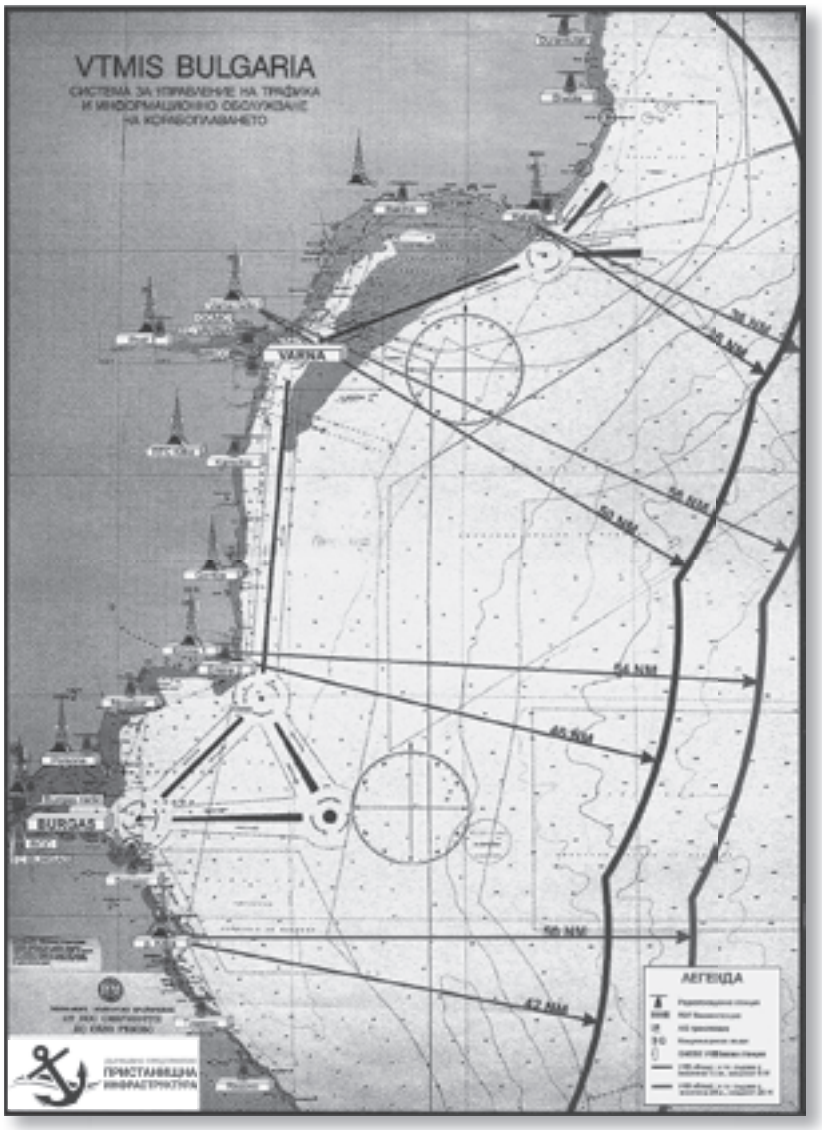
Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура" е официален представител на Република България в ESPO. Мисията на ESPO е да формира политиките на ЕС за постигане на сигурен, ефективен и екологично съобразен пристанищен сектор.

16–18 юни 2012 г. Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура" (ДППИ) – конкретен бенефициент по Оперативна програма „Транспорт" 2007 – 2013 г., взема участие в специализираното изложение „Европа за нас", което се провежда от 16 до 18 юни 2012 г. в пространството пред НДК в София.

23 юни 2012 г. Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура" (ДППИ) подкрепя идеята на областния управител на Русе г-н Стефко Бурджиев за организиране на фотоконкурс на тема „Дунав – реката, която ни сближава", като осигурява награди за призьорите.

Фотоконкурсът се провежда в навечерието на Деня на река Дунав – 29 юни. Председател на журито е известният фотограф Иво Хаджимишев, а членове са популярният

29 юни – Денят на река Дунав, е посрещнат през 2012 г. с фотоконкурс, организиран от ДППИ на тема „Дунав, реката, която ни сближава". Снимка: „Морски вестник".



Информационна система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS). Фаза 3 на проекта е с бенефициент ДППИ.

актьор и фотограф Симеон Лютаков, директорът на военния клуб Огнян Жеков и генералният директор на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура" Мирослав Петров. Всички фотографии са публикувани в специална секция на страницата на Областна администрация – Русе и на сайта на ДП „Пристанищна инфраструктура".

В съобщението за медиите, направено от ДППИ, се посочва: „Дунав е сред най-важните политически, социални, екологически и икономически фактори за развитието на Обединена Европа. От извора си до делтата, втората по големина река в Европа изминава над 2845 км, свързвайки 81 милиона души от 14 държави. Инициативата „Деня на река Дунав", която възниква като кампания за популяризиране на дейностите за опазване на водите и бреговете на Дунав, днес е елемент от общоевропейската политика за устойчиво развитие на дунавския регион.

Петнадесет пристанищни терминала по река Дунав влизат в обхвата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, които се управляват от ДППИ".

26 юни 2012 г. ДП „Пристанищна инфраструктура" в качеството си на конкретен бенефициент по Оперативна програма „Транспорт 2007 – 2013 г." подписва договор за безвъзмездна финансова помощ с Управляващия орган на програмата в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за реализирането на един от най-мащабните комуникационни проекти – „Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове (VTMIS) – фаза 3". Проектът представлява националната част от Общностната система за контрол на корабния трафик и на информация SafeSeaNet за осигуряване на ефективно и безопасно корабоплаване в морските пространства на Общността. Проектът предвижда да се разшири и дооборудва системата за цялата брегова ивица и да се интегрират всички подсистеми в единна национална морска информационна система, свързана с общоевропейските структури, в съответствие с актуалните изисквания на европейски и международни документи. Предвижда се също така създаване на „Национален център за електронен документооборот за морския транспорт („едно гише") в съответствие с Директива 2010/65/ЕС.

Системата за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването предоставя следните услуги:

Информационни услуги

информация до корабите и до външните потребители – за корабите в съответните райони и за техните товари;

информация до корабите за състоянието на други брегови служби и съоръжения, свързани с корабоплаването;

информация до корабите за времето и мястото на качване на пилота;

информация, свързана с метеорологичната обстановка;

информация за докладвани аварийни случаи;

информация за кораби, представляващи заплаха за морската безопасност, безопасността на човешкия живот или околната среда;

всякаква друга информация, свързана с условията и безопасността на корабоплаването;

Навигационни услуги

навигационно осигуряване на корабите с предоставяне на съвети и препоръки, свързани с безопасността на корабоплаването;

съвети, подпомагащи вземането на решения на борда на кораба в сложна метеорологична и навигационна обстановка.

В обхвата на проекта са включени следните дейности: разширяване на обхвата и функциите на системата за управление на корабния трафик (VTS); създаване на национален център за електронен документооборот в морския транспорт („едно гише"); надграждане и разширение на преносната среда и технологично обновление на радиокомуникационната система (GMDSS); изграждане на брегови центрове за управление и информационно обслужване на корабоплаването в Бургас и Варна и доставка на ново съвременно оборудване.

29 август 2012 г. За концесионер на Пристанище Несебър е избрано дружеството „Видмар" ДЗЗД, което се ангажира да направи инвестиции за развитие на пристана за близо 2,9 млн. лв., докато трае срокът на концесията от 35 години. В първите 10 години минималните инвестиции е договорено да бъдат около 1 милион лева, включително вложенията за съпътстващи дейности.

Пристанищен терминал „Бургас-изток 2" е с площ от 419 468 кв.м и на него са разположени 10 кейови места. Общата дължина на кейовия фронт е 1592 м, а максималната дълбочина е 15,50 м, което позволява акостиране на голямотонажни кораби. Пристанищният терминал е в защитен от вълнолом с дължина 1260 м, което позволява извършването на пристанищни услуги независимо от неблагоприятните атмосферни условия.
Източник: „БМФ Порт Бургас" ЕАД

Кейови места

Кейово място	*Дължина (м)*	*Дълбочина (м)*
16	*60*	*5.00*
17	*180*	*11.00*
18	*180*	*11.00*
19	*180*	*11.00*
20	*180*	*11.00*
20a	*170*	*6.50*
30	*195*	*11.20*
31	*230*	*14.30*
32	*280*	*14.60*
33	*87*	*15.50*

23 януари 2013 г. На редовното си заседание Министерският съвет взема решение да даде на концесия Пристанище Лом за срок от 35 години на „Порт инвест". Наскоро учреденото дружество е 100 % собственост на Параходство „Българско речно плаване" (БРП), което е част от „Химимпорт". Концесионерът е предложил да инвестира 22.4 млн. лв. за целия срок на договора, като 6.7 млн. лв. от тях ще бъдат вложени през първите четири години. Фиксираната част на годишното концесионно възнаграждение е 187.1 хил. лв. Предложението надхвърля минималните изисквания, предвидени от министерството на транспорта – 16 млн. лв. за целия срок на концесията и минимум 6.3 млн. лв. през първите четири години.

20 април 2013 г. Бургаското „Пристанище – Запад" е отдадено на концесия за 35 г. Концесионерът „БМФ – Порт Бургас" ЕАД поема ангажимент да инвестира в материални активи, технически средства и оборудване 34.8 млн. лв. и да осигури поток от приходи за държавата от концесионни плащания в размер 900 хил. лв. годишно без ДДС.

Април 2013 г. Приключва специализираната операция по обследване на дъното на плавателен Канал 2, свързващ Варненското езеро с пристанищата „Варна запад" и „Фериботен комплекс". То е извършено от експерти на ДП „Пристанищна инфраструктура" – териториално поделение „Пристанище Варна" и специализиран водолазен екип. Трасето на канала се пресича от множество комуникационни връзки, които преминават по морското дъно и под него в специални съоръжения (дюкери). На база наличните данни и частичната техническа документация, до този етап не е било възможно да се направи прецизна оценка за точните трасета на комуникационните връзки, координати на преминаване през протежението на канала, отстояния и дълбочина на поставяне.

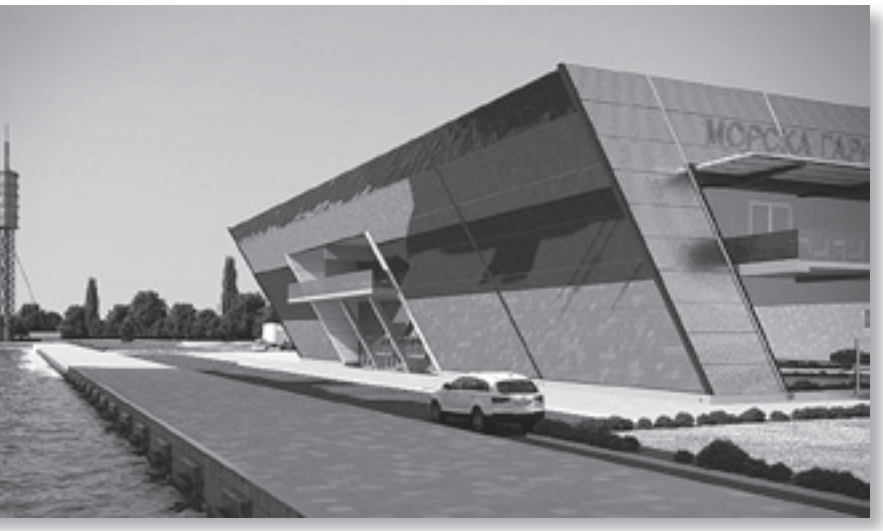
В годишната програма на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура" за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение за 2013 г. са планирани средства в размер на 3 000 000,00 лв. за извършване на драгажни дейности и поддържане на проектните дълбочини на Канал 1 и Канал 2 в Пристанище Варна.

30–31 май 2013 г. Във Варна се провежда X международна конференция на европейските морски пристанища. Форумът е открит от председателя на Европейската организация на морските пристанища Сантяго Гарсия-Мила и Ангел Забуртов, заместник-генерален директор на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура" – официален домакин на конференцията. „Развитие на пристанищата – чрез партньорство към синергия" е водещата тема, която събира представители на пристанищни власти, научни институти, държавни и неправителствени организации в морския бизнес от 27 държави. В дискусиите вземат участие и заместник-председателят на Европейската комисия и комисар по транспорта Сийм Калас и министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България Данаил Папазов, бивш директор на Пристанище Варна.

В дните на форума се обсъжда проектът за Регламент на Европейския парламент за създаване на правна рамка за достъп до пазара на пристанищни услуги и финансова прозрачност в управлението на пристанищата. Три паралелни сесии разискват проблемите на интеграцията на пристанищата в инфраструктурните транспортни коридори, опита на различни държави в управлението на пристанищата и свързаните с тях дейности и възможностите, които портовете създават за развитие и промоция на регионите.

На юбилейната десета Генерална асамблея на морските пристанища е посочен фактът, че за първи път това се случва в черноморска държава. Още първият ден участниците във форума са поздравени с думите: „Добре дошли на източния бряг на Европа!"

3–7 юни 2013 г. Подразделения и формирования на ДП „Пристанищна инфраструк-



Компютърен дизайн от проекта за Нов пътнически терминал на Пристанищен терминал Бургас-изток. Източник: ДППИ.

Международната морска гара Бургас няколко дни преди официалното ѝ откриване на 4 октомври 2013 г. Източник: ДППИ.

Поглед към международната морска гара Бургас от Морската градина в Бургас. Снимка: Пресиян ПАНАЙОТОВ.

тура" вземат участие в провежданото от Военноморска база – ВМС тактическо учение „Черно море 2013".

Август 2013 г. Единадесет студенти трупат практически умения и професионален опит в стажантска програма на Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура" (ДППИ) през 2013 г. Най-голям интерес има към работата на направление „Ръководство на корабния трафик", което предоставя услуги по информационното обслужване на морските пристанища, поддържа брегова система за морски радиокомуникации и поддържа денонощната комуникация между бреговите служби и корабите. Двама са стажантите, които през летните месеци работят в Главното управление на ДППИ в София, а един – в Териториално поделение „Пристанище Бургас".

През 2013 г. практикуващите млади хора са възпитаници на 5 висши учебни заведения. Траен остава интереса на студентите от Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров", които провеждат летни практики в ДППИ през последните три години. За втора година и възпитаници на Техническия университет във Варна практикуват наученото в структурите на държавното предприятие. За първи път през 2013 г. възпитаници на УНСС, Варненския свободен университет и НБУ намират приложение на своите знания в ДППИ.

Статистиката за периода от 2011 до 2103 г. показва трайно повишаване на интереса към дейността на предприятието. През 2013 г. най-голям брой са студентите от специалности, свързани с комуникационните технологии, технология и управление на флота и пристанищата и студенти в областта на екологията и опазването на околната среда. В структурите на ДППИ практикуват и бъдещи специалисти в областта на гражданска и корпоративна сигурност, строителството, икономиката и управлението на транспорта.

Общо за трите години, през които в ДППИ се реализира стажантска програма, своята професионална практика в различни звена на предприятието са провели двадесет и четирима млади специалисти.

Право на участие в програмата имат студенти, завършващи трети курс или по-горен курс на обучение, с отлична компютърна грамотност и много добро владеене на английски език. Всяка година безплатните студентските стажове в ДППИ започват от 1 юни и продължават 3 месеца.

През 2013-2014 г. ДППИ е партньор в проекта „Студентски практики", който се реализира в партньорство с всичките 51 висши училища в България. В териториалното поделение „Пристанище Варна" ще имат възможност да работят възпитаници на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров".

6-15 юли 2013 г. Формирования на ДППИ участват в националното военноморско учение с международно участие „Бриз 2013".

4 октомври 2013 г. е официално открит изграденият от ДППИ Нов пътнически терминал от 1-во до 4-то кейово място на пристанищен терминал Бургас-изток. Международна морска гара Бургас. Стойността на първия етап от изграждането на обекта – 3 298 000 лв.

Международната морска гара е един от компонентите на бъдещия нов пътнически терминал на Пристанище Бургас, който ще даде възможност за приемане и обслужване на съвременни големи пасажерски кораби. Сградата на международната морска гара – Бургас е проектирана в три модула, от които към момента са завършени модули 1 и 2. Морската гара е с капацитет за едновременна обработка на 1000 пътници. Територията около новата сградата се разделя на три зони, всяка от които с особен статут – държавна граница, зона с контролиран достъп, достъпна само за пътуващи и зона за публичен достъп.

12 ноември 2013 г. В Националния пресклуб БТА, гр. София, Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура" представя проекта „Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав – БУЛРИС". По време на представянето на проекта е подписан и договор за разширяване на обхвата на услугите и системата БУЛРИС – част от единната информационна система за осигуряване на

Съоръжение от речната информационна система „БУЛРИС", изградено в района на Сомовит. Снимката е направена на 4 юли 2013 г. Източник: ДППИ.

Сградата на „БУЛРИС" в Русе във финалния етап преди нейното откриване. Източник: ДППИ.

В организираната от ДППИ „Морска академия за журналисти" през май 2014 г. вземат участие министър-председателят Пламен Орешарски и министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Данаил Папазов. Източник: ДППИ.

ефективно и безопасно корабоплаване по вътрешните водни пътища на Европа.

Системата за речни информационни услуги в българската част на река Дунав – БУЛРИС се изгражда в съответствие с разпоредбите на Директива 2005/44/ЕС на парламента и Съвета на общността. Проектът „Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав – БУЛРИС" е съфинансиран със средства от националния бюджет и Европейския фонд за регионално развитие по приоритетна ос 4 „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно-водни пътища" на Оперативна програма „Транспорт" 2007–2013 г. (ОПТ). Общата стойност на проекта е 42 318 622,36 лв.

17 април 2014 г. Във Варна е направена първата копка за изграждането на брегови център за наблюдение на корабния трафик. „Инвестираме близо 4 млн. лв. за изграждането на два брегови центъра за наблюдение на корабния трафик във Варна и Бургас" – посочва министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Данаил Папазов по време на официалното стартиране на строителните дейности на обекта. На събитието присъстват също министърът на външните работи Кристиан Вигенин, председателят на Комисията по регионална политика и местно самоуправление на Народното събрание Борислав Гуцанов, областният управител на Варна Иван Великов, кметът на Община Варна Иван Портних, генералният директор на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура" Ангел Забуртов, представители на морската общественост и др.

Ден по-рано започва строителството на Бреговия център за управление на корабния трафик в Бургас.

Изграждането на бреговите центрове във Варна и Бургас е част от трета фаза на проект „Информационна система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS)", финансиран по ОП „Транспорт 2007 – 2013 г." Общата стойност на проекта е близо 40 млн. лв. С реализирането му се разширяват обхватът и функциите на действащите системи и се изгражда постепенно единна национална морска информационна система.

Май 2014 г. Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура" съвместно с Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията организира първото специализирано практическо обучение за представители на средствата за масова информация в рамките на „Морска академия за журналисти". Програмата на обучението включва запознаване с пристанищата за обществен транспорт с национално значение в региона на Варна, с различните форми на управление на пристанищните терминали, изискванията за сигурност и безопасност в пристанищните райони, функциите и дейността на ДППИ – териториално поделение „Пристанище Варна".

Пред участващите журналисти са демонстрирани възможностите на специализираните тренажори и симулатори за подготовка на кадри за водния транспорт и военния флот.

Повече от 50 представители на 20 водещи български медии вземат участие в проявите по програмата на „Морската академия за журналисти". В програмата на обучението вземат участие министър-председателят Пламен Орешарски, министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Данаил Папазов и министърът на образованието и науката Анелия Клисарова. Предвижда се „Морската академия за журналисти" да се провежда ежегодно, домакин на следващото ѝ издание ще бъде териториално поделение на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура" – Русе.

2–6 юни 2014 г. Подразделения на ДППИ участват в тактическото учение на Военноморска база – ВМС „Черно море 2014".

5 септември 2014 г. В Пристанище Варна е отбелязана 40-годишнината на Пристанище Варна-запад.

12 ноември 2014 г. ДП „Пристанищна инфраструктура" започва работа по проект за създаване на мониторинг и

информационна система за Черно море, по модела на системата, изградена от Норвежката брегова администрация. Проектът се финансира чрез Норвежкия Финансов Механизъм 2009-2014, в рамките на Програма „Иновации в зелената индустрия“ в България. Целта на проекта е създаването на платформа, включваща база данни за състоянието на различни параметри на околната среда, морските пространства и крайбрежните зони, оказващи екологично въздействие и свързани с опазването и устойчивото развитие на Черно море, инструменти за анализ и за представяне на данните в подходящ потребителски интерфейс.

Този проект има за цел събиране и обобщаване на данни за Черно море, като тези данни могат да бъдат – информация за нефтени разливи, сеизмологични изследвания, следене на рибни пасажи, изхвърляне на отпадъци в морето и много други.

Системата ще бъде изградена чрез използване на добрите практики на Норвежката брегова администрация в разработването и управлението на системата BarentsWatch. Данните в системата ще бъдат акумулирани чрез:

– обмен на данни с обслужваните спътници по програма „Коперникус“;

– сензори, които ще бъдат инсталирани в рамките на изпълнението на проекта;

– налични и действащи мониторингови и информационни системи изградени и ползвани от ДП „Пристанищна инфраструктура”;

– акумулиране на данни, събирани от различни институции и организации.

При стартиране на проекта от всички поканени институции и организации, готовност за обмен на данни, генерирани в процеса на работа, изследване или други проектни дейности са декларирали – МОСВ – Басейнова дирекция за Черноморския район, Институт по океанология към БАН, Национален институт по метеорология и хидрология (НИМХ) към БАН, ИА „Морска администрация“, Висше военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“, Българска морска камара, „Инеа Консултинг“, Клъстер Аеро – космически технологии, изследвания и приложения.

Всички посочени активни потребители са представили подробна информация за събираните и обработвани от тях данни за черноморския регион, модели и възможности за тяхното използване.

Платформата, която ще бъде изградена в рамките на проекта, ще позволява увеличаване набора на наблюдаваните параметри и обогатяване на базата данни чрез присъединяване на нови партньори за разширяване на мониторинга върху целия черноморски регион и свързване със сродни системи. Проектът Мониторинг и информационна система за Черно море кореспондира с три от основните компоненти на Интегрираната морска политика на ЕС: набиране и обмен на данни и познания за морската среда, интегрирано морско наблюдение и развитие на регионални стратегии за морските басейни.

Проектът е в съответствие с изискванията на Директива относно повторната употреба на информацията в обществения сектор от 17 ноември 2003 г., чиято актуализация влиза в сила през 2015 г.

18 декември 2014 г. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски открива новия Център за речни информационни услуги в Русе. Инвестицията е в размер близо 6 милиона лева, осигурени от Европейския фонд за регионално развитие и държавния бюджет чрез Оперативна програма „Транспорт 2007–2013 г.”. В сградата е разположен високотехнологичен център за управление на корабния трафик, многофункционални зали за тренажор, обучение на специалисти и зала за работа на кризисен щаб при произшествия във водния транспорт. На територията на RIS-центъра (River information Services) са разположени комплекс от системи, които максимално използват „зелени” енергоизточници и собствен фотоволтаичен парк, който може да доставя почти цялата необходима електроенергия за нормалното функциониране на сградата.

Проектът „Създаване на речна информационна система в българската част на река Дунав – БУЛРИС” е един от най-сложните

Генералният директор на Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура" Ангел Забуртов произнася слово за значението на проекта KNRIN – 2014/108164 Norway Grants 2009–2014 Monitoring and information System for Black Sea (MISBS) /Мониторинг и информационна система за Черно море, 12 ноември 2014 г.

Н. Пр. г-жа Гюру Катарина Х. Викьор - извънреден и пълномощен посланик на Кралство Норвегия в България, приветства начинанието и пожелава успех на проекта, 12 ноември 2014 г.

Кнут Рингстат – представител на Държавната агенция „Иновация Норвегия" (вляво), и Ангел Забуртов подписват договора от страна на Кралство Норвегия и на Република България, 12 ноември 2014 г.

в рамките на Оперативна програма „Транспорт 2007 – 2013 г.” Той включва проектиране и строителни дейности, доставка на хардуерно, комуникационно, радиорелейно оборудване, радиотелефонна система, система за контрол, наблюдение и управление и др. В началото на 2014 г. приключва изграждането на основната комуникационна инфраструктура, монтажа на основното оборудване и програмното разработване на системата. Изградени и оборудвани са 16 комуникационни точки, разположени по протежението на р. Дунав на територията на областите Видин, Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново, Русе и Силистра. От 04.01.2014 г. речната информационна система в българската част на река Дунав - БУЛРИС е в действие, а от 18 декември 2014 г. обслужването й се извършва в Центъра за речни информационни услуги – Русе.

29 декември 2014 г. В последните дни на 2014 г. продължават довършителните работи и монтажът на сградните инсталации в Бреговия център - Варна. В процеса на проектиране и изграждане са отчетени съвременните специални изисквания за сигурност и безопасност на помещения, в които е предвидено да оперира сложна комуникационна техника. В Бреговия център - Варна, е разположен оперативен център за управление на трафика - VTS Centre Varna, който наблюдава и насочва корабният трафик в морските пространства северно от нос Емине и поддържа постоянен обмен на информация с Бреговия център – Бургас. В сградата се намира и оперативният център от българската част на Световната морска система за бедствие и безопасност - GMDSS Operating Centre. От него се осъществяват всички комуникации, ангажимент на страната ни по силата на Конвенцията за опазване на човешкия живот на море (SOLAS Convention). В аварийни ситуации дейността ще може да бъде поета от специално изградено работно място в Бреговия център - Бургас.

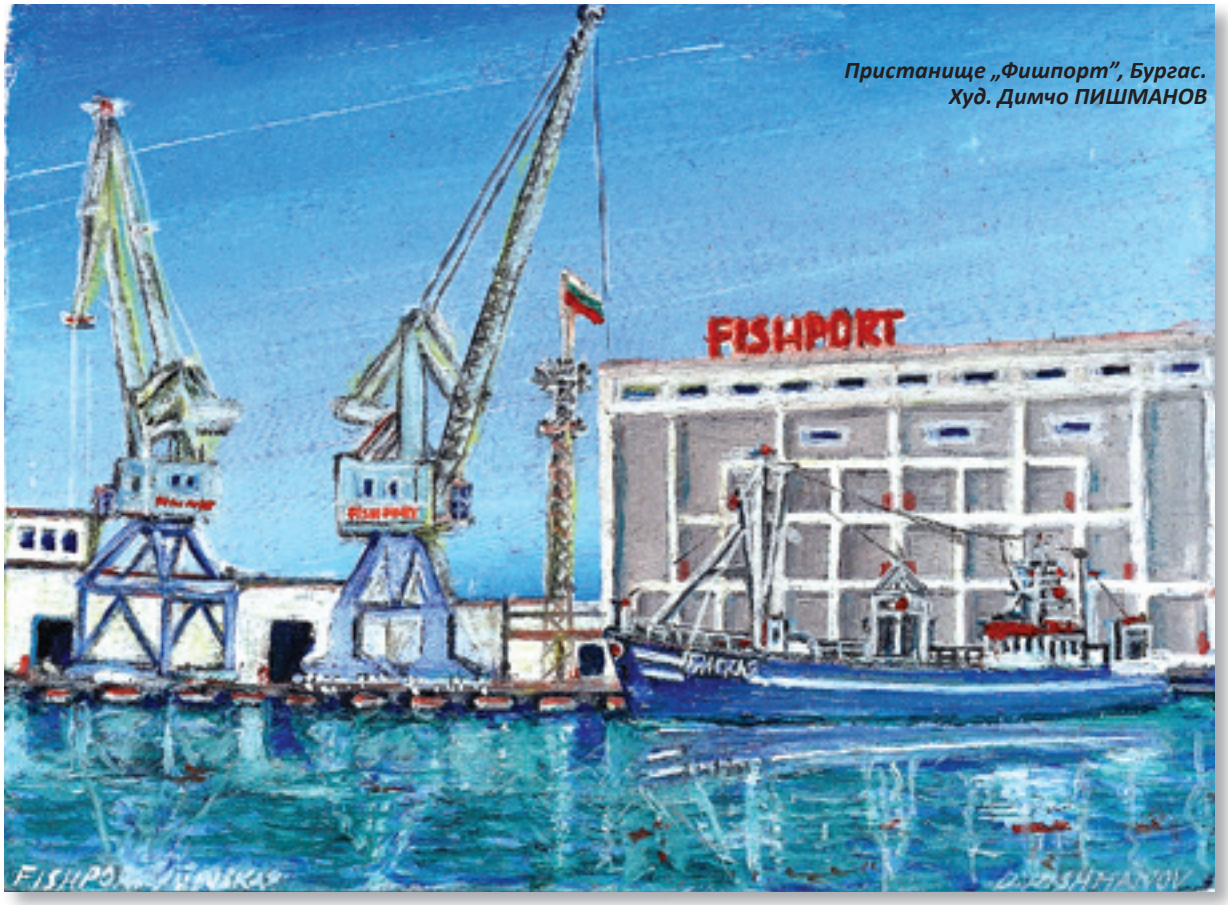
Съгласно Кодекса на търговското корабоплаване ДППИ изгражда и поддържа система за управление на трафика и информационното обслужване на корабоплаването. Цялостното управление на системата за контролна корабния трафик се изпълнява от специализирано поделение „Ръководство на корабния трафик - Черно море”.

Брегови център – Варна, 29 декември 2014 г. Източник: ДППИ.

Пристанищната инфраструктура на България в най-ново време

Фар Варна.
Снимка: Пресиян ПАНАЙОТОВ

Пристанище Варна-изток.
Худ. Светлин НЕНОВ



Пристанище „Фишпорт", Бургас.
Худ. Димчо ПИШМАНОВ

Поглед към яхтеното, рибарското и товарното пристанище на Балчик, 2001 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Поглед към яхтеното и рибарското пристанище на Балчик, 2006 г. Източник: Дигитален архив на „Морски вестик".

Пристанищната инфраструктура на Русе е подложена на сериозно изпитание при високите води на река Дунав през април 2006 г.

Пристанищната инфраструктура на Русе е подложена на сериозно изпитание при високите води на река Дунав през април 2006 г.

Поглед към Пристанище Варна-запад през 2002 г. Източник: 100 години Пристанище Варна, Варна, 2006 г.

Контейнерният терминал на Пристанище Варна-запад, 2005 г. Снимка: Валентин ГЕОРГИЕВ

Пристанище Варна-изток, 2005 г. Снимка: Валентин ГЕОРГИЕВ

Март 2009 г. В Пристанище Бургас-изток разтоварват поредния новопостроен и доставен за българската Гранична полиция катер от Германия. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

Брегови център – Бургас, по време на строителството му в края на 2014 г. Източник: ДППИ.

Терминалите на Пристанище Бургас, един век след официалното му откриване. Източник: „БМФ Порт Бургас" АД.

4 октомври 2013 г. Официално е открит построеният от Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура" Нов пътнически терминал от 1-во до 4-то кейово място на пристанищен терминал Бургас-изток, Международна морска гара Бургас. Източник: ДППИ

Първата копка на речната информационна система в българския участък на река Дунав – БУЛРИС бе направена в Русе на 18 декември 2012 г. от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски.

С реализирането на проекта ще бъде изградена система за речни информационни услуги, която събира, обработва, контролира и разпространява геодезични, хидрографични, морфологични, хидрологични, метеорологични и статистически данни, отнасящи се до плаването по река Дунав.

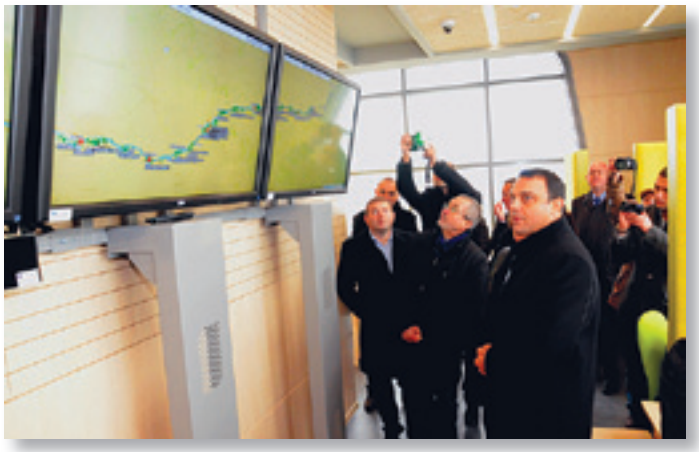
В рамките на проекта БУЛРИС започна внедряването на система за мониторинг и заснемане на състоянието на речното дъно. Това ще бъде извършено с помощта на моторният катер, построен в Гърция, оборудван със съвременна компютърна система и измервателна апаратура за извършване на наблюдение и заснемане състоянието на речното корито в българския участък на река Дунав. Системата ще позволи обстойно изследване на дъното чрез многолъчев ехолот, който дава комплексна картина на речното дъно, като освен данни за измерените дълбочини дава информация за динамиката на процесите и за различни обекти на повърхността на дъното от изкуствен и естествен произход, както и за редица други явления, оставащи непознати при предишни изследвания с конвенционални ехолоти. С тези си качества многолъчевите ехолоти подпомагат изследвания, свързани с навигацията, хидротехническото строителство, поддържането на пристанищните акватории, геоморфоложките и геоложки изследвания, търсенето и картирането на потънали обекти. На 17 март 2015 г. на катера официално е присвоено името „БУЛРИС".

Изграждането на РИС-системата и предоставянето на пълния обем услуги ще доведе до преодоляване на затрудненията при преминаване на критичните участъци в района и повишаване на безопасността на корабоплаването. Функционирането на БУЛРИС ще направи вътрешноводния транспорт по р. Дунав по-ефективен и ще допринесе за опазването на околната среда.

Снимки: ДППИ

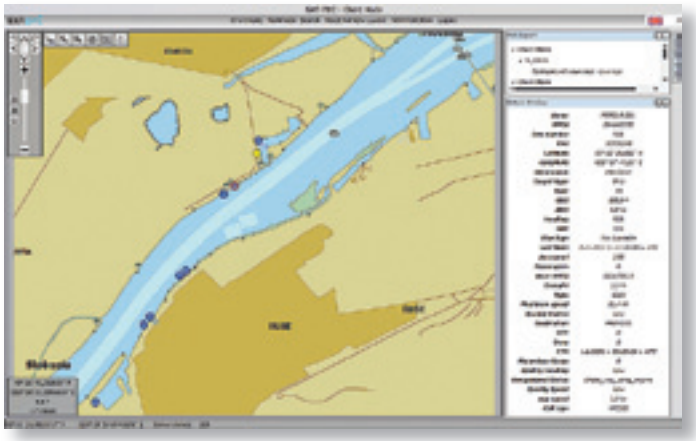
От 30 април до 3 май 2014 г. Пристанище Варна-изток бе домакин на SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2014. Източник: Дигитален архив на „Морски вестник".

18 декември 2014 г. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски и генералният директор на ДППИ Ангел Забуртов по време на тържеството по повод откриването на новия Център за информационни услуги в Русе.



Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски се запознава с възможностите на RIS-центъра (River information Services) в Русе.

Работно място в RIS-центъра в Русе.



Моментна снимка на изображението на екрана на работно място в RIS-центъра в Русе.

Сградата на новия Център за информационни услуги в Русе впечатлява със своята архитектура по всяко време на денонощието.

Източник: ДППИ

Брегови център - Бургас, 13 февруари 2015 г. Източник: ДППИ.

Край гр. Белослав, област Варна, се изгражда най-новото пристанище в България: „Газтрейд" (Port Gastrade), 17 февруари 2015 г. Снимка: Иван ТОМОВ

ИЗПОЛЗВАНИ ИЗТОЧНИЦИ

Алекова, Зл. Бургаското пристанище на 90 години, Море, бр. 4, Бургас, 1993, с. 6- 9

Алексиев, Д. Внедряване на техническия прогрес, нови технологии и усъвършенстване на социалистическата организация на труда в Пристанищен комплекс Бургас. В: Корабостроене и корабоплаване, № 8, Варна, 1978 г., с. 2 – 4

Алексиев, Ив. Омаяни от кораби мъже, том II, Варна, ИК „Морски свят", 2006, 256 с.

Алексиев, Ив. Към историята на Бургаското пристанище, Морски вестник, бр. 3 – 4 (361 - 362), Варна, април - май 2010 г., с. 10

Алексиева, Цв. - М. Чанев, Пристанище Бургас (профсъюзен летопис), Профиздат, С., 1986, 152 с.

Архив на държавните железници и пристанища в България, книга първа, С., 1928 г.

Архив на държавните железници и пристанища в България, книга трета, С., 1930 г.

Асадуров, М. Фаровете в Стария свят от древността до наши дни, изд. Сталкер, Варна, 2014, 456 с.

Боев, Р. Инициативи и проекти за пристанищно строителство на река Дунав непосредствено след Освобождението. В: Корабостроене и корабоплаване, № 6, Варна, 1974 г., с. 30 - 32

Божанов, Т. (съставител), 100 години Пристанище Варна – юбилейно издание, ИК „Морски свят", Варна, 2006 г.,168 с.

Ботев, Л. - Св. Минчев, Сто години Пристанище Русе. В: Корабостроене и корабоплаване, № 2, Варна, 1966 г., с. 18 - 21

Василев, Т. Д. Николчев, За главния вълнолом на Пристанище Варна и за неговата устойчивост. В: Корабостроене и корабоплаване, № 4, Варна, 1978 г., с. 17 – 18

Владимиров, Хр. 170 години Пристанище Лом, изд. „Полимона", Монтана, 2007 г., 156 с.

Донев, К. Съвременните пристанища, книгоизд. „Г. Бакалов", Варна, 1989 г., 138 с.

Дойков, В. Българските дунавски пристанища. В: Корабостроене и корабоплаване, поредица от № 1 до № 12, Варна, 1983 г.

Дряновски, Б. – Л. Петкова, Развитие на водния транспорт в България (1878 – 1947 г.) Каталог на документи., Варна, 1983

Дряновски, Б. Аспекти на българското морско законодателство от Освобождението до 1912 г. – Годишник на Военноморския музей – Варна, т. 3, Варна, 2003, с. 61 – 69

Дряновски, Б. (съставител), Пристанище Варна (1347 – 1906 г.). Сборник документи и материали, ИК „Морски свят", Варна, 2006 г., 352 с.

И. Д. Проект за разположението на коловозите и постройките в пристанището и новата гара във Варна. В: Железнопътен сборник, Том XV, С., 1905 г., Неоф. отдел, с. 108 – 116

И. Д. Проект за разположението на коловозите в гара и Пристанище Бургас. В: Железнопътен сборник, Том XV, С., 1905 г., Неоф. отдел, с. 295 - 302

Карайотов, Ив., Райчевски, Ст., Иванов, М., История на Бургас от древността до средата на XX век, Рег. библиотека „П. К. Яворов", Бургас, 2011, 328 с.

Карайотов, Ив. Френската изследователка Ранг-Ри Парк-Баржо за строителите на Бургаското пристанище. В: Морски вестник, бр. 2 (360), февруари – март 2010 г., Варна, с. 7

Кесяков, Б. Принос към дипломатическата история на България 1878 – 1925 г., С., печ. „Родопи", 1925, 336 с.

Костов, Е. Държавното обвинителство (1913 г.) за набавянето на плавателни уреди за Варненското и Бургаското пристанище през 1907 г. В: Научни трудове на ВВОУ „Васил Левски", кн. № 60, Велико Търново, 1998 г., с. 129 - 135

Кръстева, М. Морето в международните отношения и външната политика на България 1944 – 1949 г., ИК „Морски свят", Варна, 2005 г., 304 с.

Лазаров, Иван. Едно столетие българско морско законодателство. – Фарватер-2001, С., 2000, с. 11 – 14

Маринов, Д. Пристанище Балчик в експлоатация. В: Корабостроене и корабоплаване, № 12, Варна, 1969 г., с. 28 – 29

Минков, В. Още за главния вълнолом на Пристанище Варна и за неговата устойчивост. В: Корабостроене и корабоплаване, № 4, Варна, 1978 г., с. 19 - 20

Михайлов, Ал. 150 години Пристанище Лом, Враца, 1988 г., 56 с.

Морска врата на родината - 80 години Пристанище Варна (сборник – съставител Теменужка Любенова), Варна, 1986 г., 148 с.

Николаев, Н. А. Указател на законите и правилниците на Царство България от 1878 до 25 май 1910. Второ преработено и допълнено издание, С., 1910, печ. П. Глушков, 268 с.

Николов – Найк, Н. Пилотаж и влекачна дейност в Пристанище Варна, ИК „Стено", Варна, 2006 г. 72 с.

Овчарова, Я. Пристанище Бургас на 90 години. В: Транспортен глас, бр. 10, С., 1993, с. 4

Окръжни писма на Главната дирекция на железниците и пристанищата през 1914 г., том 1, изд. на Министерството на железниците, пощите и телеграфите, С., 1914

Окръжни писма на Главната дирекция на железниците и пристанищата през 1915 г., том 2, изд. на Министерството на железниците, пощите и телеграфите, С., 1915

Павлов, Вл. Пристанище Дедеагач през Балканската война 1912 – 1913 г. В: Исторически преглед, кн. 5-6, С., 2002 г., с. 68 – 88

Панайотов, Ат. Българските морски институции на Охридското езеро (1943 – 1944 г.). В: Годишник на Военноморския музей – Варна, том IX, С., Национален военноисторически музей, 2014 г., с. 205 - 216

Парушев, Т. Морското стопанство на България 1918 – 1944 г., изд. „Зограф", Варна, 2002 г., 264 с.

Сапунджиев, Л. Законодателната дейност и някои други факти, свързани с българското корабоплаване. Във: ФАР-81 и ФАР-82, Варна, 1981 и 1982 г.

Сергиев, Е. - М. Георгиева, Страници от историята на Пристанище Бургас. В: Корабостроене и корабоплаване, № 8, Варна, 1978 г., с. 5 - 6

Система за организация, ръководство и отчитане на социалистическото съревнование в СО „Воден транспорт", изд. На Министерството на транспорта – СО „Воден транспорт" – Варна, 1977 г., 98 с.

Тепавичаров, Г. Състояние и тенденции в развитието на световните морски превози и тяхното влияние върху търговския флот (обзор), изд. Център за отраслова научно-техническа информация при НИПКИК – Варна, Варна, 1966, 240 с.

Търновски, П. Ив. Дунавът в миналото и днес. Библиотека „Народен глас", С., 1938, кн. 16 – 20

Условия и ред за осъществяване на пилотска дейност в Република България – Морски вестник, Варна, бр. 4 – 28.02.2001, с. 10; бр. 5 – 14.03.2001, с. 10. Уредени с Наредба № 1 (31.01.2001 г., Държавен вестник, бр. 12, 9 февруари 2001 г.

Цонев, Л. - Д. Вятовски, Прозорец към Европа (история на Пристанище Русе), Варна, 1988 г.

Цвятков, Цв. - Л. Попов, История на Пристанище Бургас 1903 – 1963 г., Бургас, 1963, 94 с.

Пристанище Варна в началото на XX век. Художници: Петър Петров, Илко Бърдаров, Дарин Сотиров