ЗА РАЗВИТИЕТО НА ВИСШЕТО КОРАБОСТРОИТЕЛНО ОБРАЗОВАНИЕ В БЪЛГАРИЯ

доц. д-р инж. Господин Киров

Abstract: *The current paper provides a detailed historical overview of the emergence and development of the higher shipbuilding education in Bulgaria since the middle of the 20th century. The author has searched and used authentic documentary sources, as well as recollections of former students from that period, while adhering to the maximum when using and quoting the used sources.*

At the beginning of the paper are mentioned the first vessels and the shipbuilders who have completed their education abroad and laid the foundations of shipbuilding and the higher shipbuilding education in our country. The first lecturers at the newly established Shipbuilding Department at the State University-Varna are briefly listed and 2 photographs of the first students at this department are added, identifying the individuals. Attached is also a list of graduates from the first class and a photo taken at the 50th anniversary of their graduation.

The paper notes that, after the closure of the Shipbuilding specialty at the Higher Institute of National Economy-Varna (then) in 1957/58, the same specialty was established in 1959 at the Higher Naval Academy N.Y. Vaptsarov, where after the graduation of 4 classes it was discontinued again.

The third establishment of the Shipbuilding Department was in 1962 with the establishing of the Higher Mechanical and Electrical Engineering Institute-Varna. The paper provides a brief analysis of the achievements of the two specialist departments – Shipbuilding and Naval Machines and Mechanisms – in the educational, research and international fields.

Keywords: *higher shipbuilding education in Bulgaria, Shipbuilding Department, Shipbuilding specialty*

Още след Освобождението, с развитието на речното и морското корабоплаване, се появява необходимостта от кораби и по-малки плаващи съоръжения като: катери, лодки, яхти и др. Това изисква, от своя страна, знаещи и можещи висококвалифицирани специалисти в тази специфична област.

Гнездото на зараждащото се корабостроене е в гр. Русе, където през 1882 г. е проектиран и построен първият метален плаващ съд „Бот № 1“ - спуснат на вода в Русенската корабостроителница. Пак там, през 1891/92 г. е построен първият самоходен катер с парен двигател - „Амалия“. А през 1937 г. във Варна е проектиран и построен първият метален пътнически кораб „Галата“ [1].

От края на 19-ти век, до 1944 г. са построени 86 кораба, с обща товароподемност - 15000 (т), като най-големият кораб от тях е - 370 (т), а от 1945 г. до 1990 г. - 1450 кораба, с обща това-

роподемност - 5000000 (т), като най-големият кораб е 100000 (т) [7].

С течение на годините, в началото на миналия век, се появяват и първите корабни специалисти. Първият български корабостроителен инженер е Иван Родев (1873 – 1937 г.) от Габрово, завършил през 1902 г. във Франция [1]. След това, около средата на 20-ти в., десетки корабостроителни специалисти, работили в България, завършват образованието си във Франция, Германия, Русия, Австрия, Италия, Полша, СССР и др. Това са: проф. инж. Никола Калицин, проф. инж. Минчо Острев, инж. Владимир Рождественски, инж. Йордан Пращинков, инж. Николай Попов, инж. Ярослав Томов, инж. Саул Кючуков, инж. Димитър Топалски, инж. Архангел Стойнов, инж. Стайко Стайков, инж. Живко Тодоров, инж. Любомир Веселинов, инж. Георги Н. Георгиев, инж. Тодор Ганчев, инж. Иван Лазаров, инж. Нико-

ла Ангелов, инж. Стоян Пандов, инж. Атанас Йорданов и др.

Изброените по-горе специалисти са положили основите не само на корабостроенето, а и на висшето корабостроително образование в България.

Опитите за започване на обучение на виши корабостроителни кадри у нас започват с приемането на Наредба-закон от 01.08.1945 г. на Министерския съвет за преименуване на Висшето търговско училище за стопански науки на Държавен университет „Св. Кирил Славянобългарски“ – гр. Варна, с 2 факултета – Стопански и Технически. Изброяват се отделите и катедрите, които се включват към тях.

Техническият факултет се състои от 5 отдела: машиностроителен, корабостроителен, електротехнически, строителен и архитектура и индустриална химия.

Към всеки от тези отдели се откриват катедри – общо 30 на брой, между които и катедра „Корабостроене“. За целта е издаден Указ от 4 август 1945 г., подписан от тримата регенти [14].

Само 3 месеца след публикуването на тази Наредба-закон, на 26 ноември същата година, излиза нов закон, с който се внасят корекции в структурата на Техническият факултет, но Корабостроителния отдел и катедра „Корабостроене“ остават незасегнати.

По това време ректор е проф. Бойчо Бойчев, а от 15 септември 1946 г. ректор вече е проф. инж. Димитър Рашеев. При него Техническият факултет се разделя на два факултета – Строителен и Машиностроителен. Към Машиностроителния факултет фигурира катедра „Корабостроене“, със завеждащ катедра извънреден проф. инж. Никола Бакалов и катедра „Теория на кораба“ - с обявен конкурс за завеждащ катедра.

Не след дълго време, в резултат на непрекъснатите реорганизации в образованието, от структурата на Машиностроителния факултет изчезват няколко катедри, между които и тези две катедри.

Ректор на Държавния университет „Св. Кирил Славянобългарски“ е отново проф. Бойчо Бойчев, заедно с влизащите отново в Академичния съвет професори – Рашеев, Влайков

и Бакалов, които повеждат борба за възстановяване на „Корабостроителния отдел“, като на заседание на АС се избират с протокол № 642 упълномощените по-горе професори да посетят и връчат изложение на Председателя на Републиката и на Министър-председателя, с искане за възстановяване на този отдел.

Упорит и настойчив опит се прави отново от ректора проф. инж. Димитър Рашеев, като с доклад до „Народното просвещение“, под № 569 от 21 юли 1947 г. пише – цитирам:

„Нам са необходими специалисти – инженери-корабостроители, за да се дадат правилни насоки в корабостроенето ни, за да бъде то организирано и ръководено тъй както подобава и изисква днешната корабостроителна техника. Инженер-корабостроителят е нужен не само във всички корабостроителни предприятия, но той е необходим и за държавните ръководни институти, в корабоплавателните дружества, за представителствата на класификационните дружества, за организиране, поддържане и съвземане на постоянно растящия корабен парк, за обучение на подрастващите техници-корабостроители“ [14].

Цитирам буквално написаното от този многоуважаван професор, защото и след 72 години изреченото от него звучи вярно, съвременно и правдиво.

Съзнавам, че вероятно съм отегчил някой от Вас, но желанието ми е да посоча на колегите, обучаващи студентите от корабостроителните специалности, на ръководството на ТУ- Варна, на Градското и Областното ръководства на Варна какви упорити смели борби са се водили в онези начални, размирни години за оцеляване на висшето корабостроително образование.

С Указ № 20 от 6 януари 1949 г. се закрива Машинният факултет към Държавния университет „Св. Кирил Славянобългарски“. След кратко време, през 1951/52 учебна година се закрива и Строителният факултет и започва преместването му в София. Ръководството на Университета и варненската общественост упорито настояват да се запази поне катедра „Корабостроене“.

И така, в течение на няколко години, с

издаване на постановления и укази се открива и закрива катедра „Корабостроене“, без в действителност да съществува и да води учебен процес, докато се стига до Постановление № 1401 на Министерския съвет от 17 ноември 1951 г., когато към Държавния университет – Варна (тогава гр. Сталин) се открива специалност „Корабостроене“, в която ще се подготвят инженери-корабостроители – корпусници и механици, по 20 души годишно до 1958 г.

С писмо № 2676-2675 от 29 декември 1951 г., ректорът на Държавния университет проф. Марко Вълканов прави изложение до Градския народен съвет за битовото устройване на пристигащите 20 студенти от Държавната политехника в София, за да продължат своето образование по корабостроително инженерство във Варненския университет, в Строителния факултет. В посоченото по-горе писмо, се съобщава, че обучението на тези студенти ще започне на 1 февруари 1952 г., а те ще пристигнат на 20 януари същата година.

Жилищният проблем се решава като студентите (без тези, които са от Варна) са настанени в бившата вила на арменец А. Папазян – зъболекар, в местността „Салтанат“ № 9, където сега е ресторант „Хоризонт“ [9].

Така създадената катедра „Корабостроене“ е със състав от 8 преподаватели. През учебната 1953/54 г. се открива нова специалност „Корабо-машинно инженерство (механици)“.

Ръководител на катедра „Корабостроене“ тогава е световноизвестният учен, проф. д.ф.м.н. инженер-корабостроител Никола Стилиянов Калицин, завършил Берлинската политехника през 1943 г. и „Математика“ в Софийския университет през 1947 г.

Първият корабостроителен инженер, подготвен в България, защитава успешно дипломната си работа на 2 юни 1954 г. Това е отличникът на випуска Стоян Митев Иванов от Варна. На същия ден дипломните си работи защитават още трима студенти по корабостроително инженерство – Велю Д. Велев, Петко Лефтеров и Тодор В. Тодоров [1].

На 24 ноември 1979 г. се провежда среща във Варна по повод 25-та годишнина от завършването на випуска. Тази среща е до-

кументирана със снимка, на която личат само присъствалите 13 човека. Благодарение на инж. Ташо Ганчев Попов, при срещата ни на 6 септември 2019 г., успяхме да идентифицираме изобразените на снимката лица и имената на отсъстващите. Предоставен ми беше и „Списък на инженерите, специалност корабостроене от първия випуск 1952 – 1954 г. на ВИНС – Варна“, съдържащ трите имена, основна работа, адрес и телефон, на 20-те първи випускници [17][8].

Общо, през периода от 1954 до 1958 година, в преименувания Варненски държавен университет във ВИНС – Варна са се дипломирали 82 инженер-корабостроители и корабомашинни инженери. Броят на завършилите подлежи на уточняване, защото през последните две учебни години се приемат и студент-механици [1].

Ето снимката и точният списък на първия випуск инженери-корабостроители, завършили в България.

Фиг. 1. Първи ред, отляво надясно: Велю Велев, Дочо Дочев, Стефка Чаушева, Петко Лефтеров, Георги Тошев, Милен Камбуров.

Втори ред: Нено Халачев, Стоян Иванов, Атанас Сираков, Атанас Шопов, Ташо Попов, Борис Матров, Йордан Каразлатев

Тази снимка е направена след дипломирането им през м. юни 1954 г. На нея липсват 7 човека – Никола Иванов, Тодор Великов, Никола Калудов, Добри Добрев, Благовест Антонов, Христо Пеков и Иван Спасов.

Списък на 1-вия випуск инженер-корабостроители, съставен на 28 октомври 2004 г. на срещата по случай честването на 50-годиш-

нината от дипломирането, провела се в ресторант „Хъшове“, хотел „Одесос“, гр. Варна

1. Ташо Ганчев Попов - ИК Варна, гл. конструктор
2. Никола Георгиев Иванов - ИК Варна, гл. конструктор
3. Христо Тодоров Петков - ИК Варна, гл. конструктор
4. Никола Димитров Калудов - ИК Варна, гл. конструктор
5. Стефка Белчева Чаушева - ИК Варна, гл. конструктор
6. Йордан Железов Каразлатев - ИК Варна, р-л технолог. направление
7. Иван Спасов Тодоров - ИК Варна, гл. конструктор
8. Благовест Боянов Антонов - ИК Варна, гл. конструктор
9. Атанас Яков Шопов - КЗ Варна, технолог. БКР
10. Велю Димитров Велев - Варна, Бълг. кор. регистър
11. Стоян Митев Иванов - Инст. по вод. трансп. ст.н.с
12. Добри Николов Добрев - КЗ Варна, констр. бюро
13. Дочо Тодоров Дочев - КЗ Русе, директор
14. Тодор Великов Тодоров - КЗ Русе, н-к констр. бюро
15. Петър Лефтеров Владов - Русе, з-д за зем. машини
16. Георги Василев Тошев - ИК Варна, ст. н. с
17. Борис Стефанов Матров - КЗ Русе, Машпроект София
18. Нено Йорданов Халачев - Варна, БКР, директор
19. Атанас Стойков Сираков - ИК Варна, гл. конструктор
20. Милен Стефанов Камбуrow - Стара Загора, хран. машини

Фиг. 2. Среца на първите инженери-корабостроители, завършили в България, по случай 25 години от дипломирането им.

Отдясно наляво: на преден план са двама от преподавателите - инж.-корабостроител Любомир Веселинов със съпругата си и инж.-корабостроител Йордан Працинков. Следват юбилярите: Христо Петков, Благовест Антонов, Ташо Попов, Иван Спасов, Никола Калудов, Добри Добрев, Георги Тошев, Петко Лефтеров, Стефка Чаушева, Никола Иванов, Велю Велев, Атанас Сираков и Атанас Шопов. Отсъстват седем човека.

Уважаеми участници в конференцията, през тази (2019) година се навършват 65 години от дипломирането на първите корабостроителни инженери, получили своето образование в България. Към настоящия момент са живи: инж. Ташо Попов от Варна, Дочо Дочев и Тодор Тодоров, и двамата от Русе.

Известен е приносът на гореизброените корабостроители, но все пак ще спомена някой от тях. Това са: инж. Благовест Антонов - главен конструктор на 25000 tdw кораби за насипни товари, строени както за Български морски флот, така и за чуждестранни клиенти; инж. Ташо Попов - главен конструктор на 100000 tdw танкери тип „Хан Аспарух“; инж. Никола Иванов - главен конструктор на редица кораби, включително фериботи; инж. Атанас Сираков - главен конструктор на няколко кораба, включително 38000 tdw кораби за насипни товари, строени както за български, така и за чуждестранни клиенти; ст. н.с. инж. Георги Тошев - главен конструктор на 150 tdw сухотоварен кораб тип „Сопот“, щабен кораб и др.;

инж. Нено Халачев - първият директор на Български корабен регистър (БКР); инж. Дочо Дочев – дългогодишен директор на Корабостроителния завод в Русе; инж. Тодор Тодоров - много години н-к на конструкторското бюро в същия завод и проектирал много кораби за Българското речно плаване, включително и реконструкцията на кораба „Радецки“ [16].

Ето какво казва Генералният директор ДСО „Корабостроене“ - Георги Н. Георгиев-Кангасейро: *“България може да се гордее с главните конструктори на проекти, като: Благовест Антонов, Никола Иванов, Атанас Сираков, Ташо Попов, Тодор Ганчев, Живко Тодоров, Жечо Близнаков, Георги Тошев, Никола Калудов, Тодор Тодоров, Златко Златев и други, повечето, от които завършили първи випуск инженери-корабостроители във Варна“* [4].

Няма да е справедливо, ако не бъдат споменати и имената на някои от преподавателите по това време, които със своето старание, висока квалификация и преподавателски умения подготвяха своите лекции по тези съвсем нови за страната ни специалности. Това са:

- проф. д.ф.м.н. инж. Никола Калицин – ръководител катедра „Корабостроене“ и преподавател по „Теория на кораба“. Световноизвестен учен в областта на теоретичната физика и ракетната техника, чиято 100-годишнина от рождението се навършиха на 1 декември 2018 г. Завършил специалност „Корабостроене“ в Берлинската политехника;
- проф. инж. Минчо Острев – изтъкнат специалист във военното корабостроене по това време. Завършил машинно инженерство в Берлинската политехника;
- инж.-корабостроител Йордан Пращинков, кап. 1 ранг, преподавател по „Теория на винта“ и „Обща якост на кораба“. Завършил специалност „Корабостроене“ в Берлинската политехника;
- инж. Владимир Рождественски, преподавател по „Проектиране на кораба“. Завършил в Петербург-Русия;
- инж. Саул Кючуков – написал първия учебник по „Технология на корабостроенето“ у нас, заемал редица ръководни технически длъжности в българското корабостроене. Завършил машинно инженерство в Бърно;
- инж. Ярослав Томов – всепризнат специалист по организация на корабостроителното производство. Завършил машинно инженерство в Бърно - Чехия;
- инж. Димитър Топалски – преподавател по „Парни котли“ и „Топлопренасяне“ и гл. инженер на БМФ. Завършил машинно инженерство в Бърно - Чехия;
- инж. Стайко Стайков – преподавател по „Корабни парни турбини“, началник на конструкторското бюро на Корабостроителния и кораборемонтен завод (ККЗ), а после Главен проектант на разширението на сегашния Корабостроителен завод (КЗ). Завършил машинно инженерство в Берлинската политехника;
- инж. Николай Попов – преподавател по „Корабни спомагателни механизми“, известен корабостроител и бивш директор на ККЗ в първите месеци след 9-ти септември 1944 г. Завършил Берлинската политехника;
- кап. 1 ранг. инж.-корабостроител Александър Левков – преподавател по „Корабостроително чертане“. Завършил специалност „Корабостроене“ в Държавния университет в Петербург, Русия;
- инж. Любомир Веселинов, Главен конструктор. Завършил корабостроене в Италия;
- инж. Живко Тодоров – преподавател по „Корабни парни двигатели, известен корабостроител, гл. конструктор. Завършил в Чехословакия;
- инж. Георги Николов Георгиев-Кангасейро – преподавател по „Проектиране на кораба“. Генерален директор на Корабостроенето. Завършил Ленинградския корабостроителен институт

(ЛКИ);

- инж. Тодор Ганчев – директор на НИПКИК и преподавател по „Проектиране на кораба“. Завършил (ЛКИ);
- инж. Веселин Спасов – преподавател по „Заваряване“. Завършил в Чехословакия;
- инж. Панчо Георгиев Панчев, преподавател по „Електротехника“. Завършил в Германия; и др.

Целта на тази кратка ретроспекция е да припомним, че в онези трудни времена, когато нямаше никаква българска литература за корабостроителните специалности, тези преподаватели успяха да подготвят на високо ниво своите лекции. Ползваше се изключително руска техническа литература. Помагаше им и фактът, че повечето от тях бяха завършили западни университети и имаха възможност да ползват чужда литература.

Обучението по двете специалности – „Корабостроене“ и „Корабни машинни инженери“ продължава до 1957/58 г., когато се дипломират и студентите от последния випуск - 18 корабни механици и 6 корпусника. Строителният факултет, в който бяха тези две специалности, както споменах по-горе, беше преместен в София, а Варненският държавен университет е преименуван във Висш институт за народно стопанство (ВИНС, а сега Икономически университет – Варна) [12].

През 1959 г. се открива за **втори път** специалност „Корабостроене“ във Висшето военно морско училище „Н. Й. Вапцаров“, но след четири випуска тази специалност се закрива и там. За съжаление, авторът няма данни за този период.

Третото и последно откриване на корабостроителни специалности, както е известно, става с Постановление 162 от 27 септември 1962 г., когато се основава ВМЕИ – Варна, сегашен ТУ, с първи ректор - проф. д.т.н. инж. Марин Опрев.

Откриването на този институт именно във Варна е обусловено и от бързото и динамично развитие на корабостроителната промишленост, която е обявена за стратегическо направление на българското машиностроене.

Но това важно събитие за гр. Варна се предхожда от Постановление № 22 на МС от февруари 1962 г., за развитие на корабостроителната и кораборемонтната промишленост в България, където фигурира и въпросът за осигуряване на корабостроенето с необходимите инженерни и изпълнителски кадри. Нещо повече, още тогава се оценява, че корабостроителните специалности са атрибут на идентичността на Института. Затова в емблемата на ТУ е включена котва, което символизира и откроява различието в сравнение с другите технически университети в страната [15]. Тази котва стои и досега в логото на университета, въпреки че катедра „Корабостроене“ вече не съществува.

Споменаването от мен по-горе за трудностите, произтичащи от липсата на специална корабостроителна литература на първите обучавани у нас корабни специалисти, се отнася не по-малко и за първи випуск корабостроители във ВМЕИ-Варна. Освен това липсваха и преподаватели по много корабостроителни дисциплини. Наложиха се отново да се ползват някои изтъкнати специалисти, главно от Корабостроителния завод-Варна и от Института по корабостроене.

Като гост-преподаватели, за кратък или по-дълъг период, лекции са изнасяли професори от ЛКИ, университета в Рошок и др. Това са:

- проф. д-р Сергей Благовещенски – по „Статика и динамика на кораба“;
- проф. д-р Александър Ашик - по „Проектиране на кораба“;
- проф. д-р Леонид Рябов – по „Конструкция на корпуса на кораба“;
- проф. д-р Анатолий Бронников – по „Проектиране на кораба“;
- проф. д-р Алексей Леонидович Васильев;
- проф. д.т.н. Виталий Постнов – по „Строителна механика на кораба“;
- проф. д.т.н. Михаил Александров – по „Корабни устройства“;
- проф. д-р Май Георгиевич – по „Корабни системи“, и др.

Участват също и изтъкнати български

специалисти като:

- проф. д-р Симеон Симеонов от ИСИ - София – по „Строителна механика и вибрация на кораба“;
- проф. Кърклияски – по „Икономика и организация на корабостроенето“;
- инж. Йордан Пашинков – по „Обща якост на кораба“;
- кап. 1 ранг. Хлеббаров – по „Електро-обзавеждане на кораба“;
- инж. Лазар Коларов – по „Теория на еластичността“;
- инж. Тодор Ганчев – по „Проектиране на кораба“;
- инж. Тодор Тенекеджиев – по „Корабни устройства“;
- инж. Саул Кючуков – по „Технология на корабостроенето“;
- проф. д-р Марко Тодоров – по „Съпротивление на материалите“; и др.

Може би забелязахте, че някои имена се повтарят, но те са били преподаватели и в по-ранните стадии на развитие на корабостроителното образование.

В първите години на създаване на катедра „Корабостроене“ във ВМЕИ-Варна голям принос има нейният първи ръководител инж. Лазар Коларов. Неговото дело беше успешно продължено от енергичния и инициативен доц. д-р Любен Иванов. След това, ръководители на тази катедра са били: проф. д.т.н. Емил Станчев, проф. д.т.н. Замфир Александров, доц. д-р Господин Киров. Последва един неуспешен опит за сливане на двете корабостроителни специалности и „Института по корабна хидродинамика“, и образуване на т.н. „Център по корабостроене“ [10].

След възстановяване на старата структура на обучение, ръководители на катедра „Корабостроене“ са били: проф. д.т.н. Петър Николаев Колев, доц. д-р Николай Михайлов Трънулов, доц. д-р Иван Василев Иванов и доц. д-р Харалан Михайлов Хараланов.

В този дълъг период на дейност, катедрата се утвърди като една от най-значителните и просперирани катедри в тогавашния институт (днешният ТУ).

Общият състав на катедрата от препода-

ватели, научни сътрудници и помощно-технически персонал достигна 28 човека.

Бяха създадени и успешно функционираха към нея следните звена: „Морски клуб“, „Клуб по корабомоделизъм“, „Лаборатория по заваряване“, „Лаборатория по корабни системи“, „Лаборатория по корабни устройства“, „Лаборатория по теория на кораба“, „Бюро за проектиране на малкотонажни плавателни съдове“, „Компютърна зала“.

За изграждането на посочените по-горе лаборатории и други звена, много труд и самоинициатива вложиха най-вече преподавателите по конкретните дисциплини, техните асистенти, научни сътрудници, инженери и дипломанти. Все пак не мога да не спомена имената на:

- доц. д-р Николай Транулов – за създаването на бюрото за проектиране на малкотонажни плаващи съдове, като лодки, яхти, скутери и др. Той ръководеше и морския клуб;
- проф. д-р Николай Ников – за създаването на „Лабораторията по заваряване“, която разви и внедри нови методи на заваряване, обучи много специалисти в тази важна за корабостроенето област. Колективът на тази лаборатория внедри успешно подводното заваряване. В много случаи, икономическият ефект по линия на научно-изследователската дейност се осигуряваше, в голяма степен, от тази лаборатория.
- доц. д-р Никола Петров, доц. д-р Харалан Хараланов и доц. д-р Господин Киров – за създаване на лабораториите по „Корабни системи“ и „Корабни устройства“;
- доц. д-р Тодор Коларов, доц. д-р Иван В. Иванов и доц. д-р Стоян Д. Стоянов – за създаване на „Лабораторията по теория на кораба“ [12].

Освен изградената лабораторна база, за подпомагане на учебния процес по всяка от учебните дисциплини бяха написани учебници и учебни помагала, ръководства за курсово и дипломно проектиране.

Солидното инженерно образование, което корабните специалности придобиват в ТУ, се потвърждава и от положителните отзиви за тяхната подготовка не само в нашата страна, но и от чужбина.

За да не спекулирам с вашето внимание, няма да се спирам на извършената огромна научно-изследователска работа в катедра „Корабостроене“, за което искрено съжалявам и моля за извинение от моите колеги.

Много добри са постигнатите резултати и в направление на дипломното проектиране, в работата с дипломанти и докторанти. Тук е мястото да се отбележи упоритата и всеотдайната работа на целия катедрен колектив, но най-вече в това направление е допринесъл проф. д.т.н. Петър Колев и създаденият от него екип. Впечатляваща е и дейността на катедрата в областта на международното сътрудничество. Виж „Изказване на проф. Петър Колев на конференция по случай 50-годишнина от завършването“ [10].

Поради ограничения обем на доклада, не съм в състояние да се спра на дейността и постигнатите не по-малки резултати в областта на учебно-преподавателската и научно-изследователската дейности на другата основна профилираща катедра на Корабостроителния факултет - „Корабни машини и механизми“, но това може да намерите в доклада на доц. д-р инж. Христо Драганчев [10].

Към края на моята кратка ретроспекция за развитието на висшето корабостроително образование в нашата страна, искам да споделя пред вас някои мои лични съображения, относно корабостроенето и в частност за отношението на местните управници на града и някои важни институти и институции за защитаване и отстояване на постигнатите резултати в обучението на корабостроителните специалности.

На първо място бих посочил не само настоящето ръководство на ТУ, което ликвидира катедра „Корабостроене“, но и няколко ръководства преди него, които, необяснимо защо, много често са показвали пренебрежително отношение специално към тази катедра. Редица примери мога да се посочат както по отношение на материалната база, така и по от-

ношение на финансовото ѝ обезпечаване. Естественият резултат от това бе закриването на катедра „Корабостроене“, но остана искрица надежда, че съществува такава специалност. Факт е съществуването на рецесия, особено в европейското корабостроене, но независимо от това, в нашата страна съществуват корабостроителни и кораборемонтни заводи, институти и организации, морски и речен флот и др., които, по моето скромно мнение, имат нужда от инженери-корабостроители, обучавани в добре окомплектована катедра с високо квалифицирани преподаватели и съвременна лабораторна база.

Към корабостроенето трябва да се отнасяме с уважение и любов, както назова своята книга големият радетел и патриот на българското корабостроене - инженер-корабостроител Георги Николов Георгиев-Кангасейро.

Завършвайки своя доклад, въпреки прозвучалите ноти на разочарование, се надявам и съм убеден, че висшето корабостроително образование в България ще продължи да се развива в положителна посока и в съответствие със съвременните изисквания и методи на обучение [10].

Както подчертах по-горе, откривано и закривано няколко пъти, то се оказва консервативна система – бързо се закрива и трудно се възстановява. България е разположена на море и винаги ще се строят кораби, а инж.-корабостроителите са водещите специалисти при тяхното проектиране и за тяхното изграждане.

Литература:

Алексиев, И., „Първите корабостроителни инженери завършили в България“, „Морски вестник“, 1954 г.;

Алманах на ВИНС „Димитър Благоев“-Варна, 1972 г.;

Архив на ИУ-Варна (Тема-07-01, 1989 г.);

Георгиев, Г.-Кангасейро, „За българското корабостроене с любов“, Варна, Издателска къща „Морски свят“, 2002 г.;

ДА-Варна, ф.479, оп.1, а.е.7, л.3-7; ф.479, оп.1, а.е.2, л.88-89; ф.479, оп.1, а.е.11, л.178; ф.479, оп.1, а.е.16, л.1;

Доклад на ред. доц. Никола Ст. Калицин, заведущ „Корабостроителен отдел“, от

14.10.1952 г.;

Иванов, Тр., „Страници от историята на българското корабостроене“, 1998 г.;

Иванова, М., Флорев, Н., „Израстват кораби и хора“, Варна, Издателство „Георги Бакалов“, 1983 г.;

Изложение от Ректора на Държавния университет, гр. Сталин от 29.12.1951 г., № 2676-2675;

Конференция посветена на 50 години от първи випуск корабостроители и корабни механици на ТУ-Варна, 2018 г.;

Лазаров, И., „50 години в корабостроенето и кораборемонта“, Варна, Издателска къща „Морски свят“, 2004 г.;

Лични спомени и архив на автора;

ОПА - Варна, ф.1212, оп.1, а.е.32, л.1 и 2;

Пантев, Н., „Висше инженерно-техническо образование във Варна“, Печатна база - ВМЕИ - Варна, 1997 г.;

Писмо на BULNAS до Ректора на ТУ-Варна, изх.№1088/15.10. 2015 г.;

Писмо на инж. Георги Тошев до редакцията на „Морски вестник“ от 29 октомври 2004 г.;

Спомени на завършили студенти от 1-я випуск на спец. „Корабостроене“.

За контакти:

Доц. д-р инж. Господин Киров

E-mail: g_kirov@mail.bg

тел.: 0887 140723