



Плевенски исторически четения

Pleven Historical Readings

Регионален исторически музей – Плевен
Regional Historical Museum – Pleven

Издание Publication	Кризите като катарзис – политически, социални и културни измерения на екстремните ситуации в историята Crises as catharsis – political, social and cultural dimensions of extreme situations in history
Том / година Volume / year	I / 2022
Издател / държава Publisher / country	Регионален исторически музей – Плевен, България Regional Historical Museum – Pleven, Bulgaria
Автор(и) Author(s)	Тодорка Стоянова Todorka Stoyanova
Институция Affiliation	Военноморски музей – Варна Naval Museum – Varna
Заглавие Title	БЪЛГАРСКАТА КРИЗА ОТ 1885 – 1887 Г. – ПРЕЛОМЕН МОМЕНТ В РАЗВИТИЕТО НА БЪЛГАРСКИЯ ВОЕНЕН ФЛОТ THE BULGARIAN CRISIS 1885 – 1887 – A TURNING POINT IN THE DEVELOPMENT OF THE BULGARIAN NAVY
Страници Pages	152–163
Постоянен адрес Permanent URL	https://plevenhistoricalreadings.eu/articles/phr-1-152/

БЪЛГАРСКАТА КРИЗА ОТ 1885 – 1887 Г. – ПРЕЛОМЕН МОМЕНТ В РАЗВИТИЕТО НА БЪЛГАРСКИЯ ВОЕНЕН ФЛОТ

Тодорка Стоянова

Военноморски музей – Варна

Резюме: Политическата криза в България от 1885 – 1887 г. има пряко отражение върху военния флот на България. Настоящият доклад разглежда два аспекта от тази криза, засягащи корабния състав и кадровата политика във флота.

Кризата има своите пикове и моменти на овладяване и временно стабилизиране на ситуацията. В публикацията подробно са разгледани и анализирани трите етапа на кризата: първият – след Съединението на Княжество България и Източна Румелия; вторият – свързан със събитията от август 1886 г. – детронацията и абдикацията на княз Александър Батенберг, в които пряко участват корабите и екипажите на Флотилията, и третият – свързан с русофилските бунтове, избухнали на 19 февруари 1887 г. в Русе.

Преодоляването на кризата е бавен процес, който продължава цяло десетилетие, в което се подготвят кадри и се структурира военния флот. Свързано е с промяна в отношението на държавните институции, които постепенно осъзнават значението на военния флот.

Създаването на подготвени в морското дело кадри и натрупаният опит дават възможност дейността на флота да се разшири и на Черно море, а впоследствие именно там да се дислоцира основната база на военния ни флот.

Ключови думи: криза, Флотилия и Морска част, военен флот, морски офицери, кораби, руски морски офицери.

Политическата криза от 1885 – 1887 г., известна още като „Българската криза“, има пряко отражение не само върху държавния и политически живот в България, но и върху армията и в частност върху Флотилията на България.

В настоящия доклад ще се спрем само на два аспекта от тази криза, засягащи корабния състав и кадровата политика на Флотилията.

Флотилия и Морска част е създадена на 31 юли 1879 в Русе. За формирането ѝ Русия подарява на България 4 парахода („Горный сту-

день“, „Пордим“, „Взрыв“ и „Опыт“), шхуната „Келасура“, базирана във Варна, 7 парни катера и 5 гребни лодки. Те са част от плавателните средства на Руската окупационна флотилия на р. Дунав след Освободителната война. Предоставените на България кораби са остарели и това налага чести ремонти. В Русе е създадена и ремонтна работилница, която да поддържа корабите в изправност. Въоръжението им не се отличава с особена бойна стойност. Снабдени са със стари руски 4-фунтови и 9-фунтови оръдия и една или две скорострелни картечници. Въпреки посредствените си характеристики тези кораби са основа за бъдещото развитие на военния ни флот.¹

Тъй като България няма подготвени кадри, на българска служба постъпват 7 руски морски офицери, които поемат командването на новосъздадената Флотилия и Морска част. Това са: капитан-лейтенант Александър Егорович Конкеевич – назначен за командир на Флотилията, лейтенантите П. Леонтиев, В. Шишмарьов, Д. Маврокордато, П. Федосеев, М. Я. Бал, инженер-механик поручик П. Машнин-Батюшкин.² Освен тях в българския флот са приети 4 волнонаемни руски механици, 3 лоцмани, 34 подофицери и 21 матроси специалисти.

Те трябва да подготвят българските кадри, като им предадат своя опит. През първата година Флотилията се попълва с 145 български младежи новобранци и 13 волнонаемни работници специалисти, които постъпват на служба на корабите и в ремонтната работилница.³

Въпреки че близо 1/3 от състава на новосформираната Флотилия е руски, в това число целият команден състав, тя е част от българската войска и нейна основна задача е да охранява българските речни и морски граници и пристанища, да превозва военни товари, да обслужва крайбрежните митнически органи.

Още на следващата година параходите „Горный студень“ и „Пордим“ са продадени поради непригодност, а шхуната „Келасура“ е заменена с пархода „Голубчик“. Извадени са три потопени през войната турски баржи и след ремонт са включени в състава на Флотилията с имената „Искър“, „Лом“ и „Янтра“. Успех за българското корабостроене е изграждането на несамоходен плавателен съд „Бот 1“. През 1883 г. е закупена и зачислена към Флотилията построената във Франция яхта „Александър I“. Тя трябва да служи и като лична яхта на княза, а по време на война – като минен заградител и военен транспорт. През 1884 г. Русия подарява две миноноски, „Бычок“ и „Черепеха“, въоръжени с прътови мини.⁴

За подготовка на унтерофицерски технически кадри за флота с

¹ ВММ – Варна, вх. № 1011 – 1956, папка 75, с. 94.

² История на Българския Военноморски флот. Щаб на Военноморския флот, Институт за военна история при ГЩ на БНА. Авторски колектив. София: Военно издателство, 1989, с. 14.

³ ВММ – Варна, вх. № 1011 – 1956, папка 75, с. 94 – 102.

⁴ История на Българския Военноморски флот. 1989, с. 15 – 16

циркуляр по Военното ведомство № 7 от 9 януари 1881 г. се създава Машинна школа.⁵ Неин пръв началник е механикът подпоручик Павел Александрович Машнин (изписван често Машинин)-Батюшкин.⁶ Това е първото техническо училище в България, в което се подготвят кадри за Флотилията и Морската част.

По-сериозен и труден за решаване е проблемът с офицерските кадри за Флотилията. От изпратените на обучение в Русия български младежи само двама се връщат в България и постъпват на служба във Флотилията – механикът Константин Божков, завършил Техническата артилерийска школа в Санкт Петербург⁷, и Владимир Кисимов, завършил Морския кадетски корпус в Санкт Петербург.⁸

През първия етап от своето съществуване до 1885 г. военният флот на България се развива по-скоро като придатък на руския флот. Руските морски офицери не са особено заинтересовани да съдействат за развитието му и за подготовката на български кадри, защото това би означавало да бъдат освободени от служба и да загубят привилегированото си положение. Не са малко и примерите на неспазване на дисциплината, на отклоняване от задълженията и създаване на интриги. В резултат на донос се стига до обвинения в кражба, които завършват със самоубийството на лейтенант Шишмарьов и процес срещу първия завеждащ Флотилията капитан-лейтенант Конкеевич, който е освободен от служба и лишен от чин и почести, се завръща в Русия.⁹ Друг пример е конфликтът между новия завеждащ Флотилията капитан-лейтенант Зиновий Рожественски и инженер-механика Павел Кузмински, който завършва с арестуването на последния и впоследствие с освобождаването му от служба.¹⁰

Причините за кризата от 1885 – 1887 г. не трябва да се търсят само в действията на руските офицери, повечето от които съвестно изпълняват задълженията си, а и в незаинтересоваността на българското правителство. Известни са много рапорти, писани от началниците на Флотилията до Военното и други министерства, с искания за ремонти на корабите, за обучение на кадри, за купуване на учебен кораб и др., които остават без последствия.¹¹ Българските правителства не са убедени в необходимостта от съществуването на военен флот, поради което

⁵ Систематически сборник на законите, указите, заповедите и циркулярите по Военното ведомство от 1877/1878 г. до 1-и януари 1901 г. Отдели I – VI. Военно министерство. София: печатница Военен журнал, 1901, с. 620.

⁶ Юбилеен сборник за 50 годишната дейност на Морското училище 1881 – 1931 г. Морска учебна част. Морско училище. Варна: Печатница на Морската учебна част, 1931, Официален отдел, с. 83; Неофициален раздел, с. 42.

⁷ ДВИА, ф.1027, оп.1, а.е.2, л.104

⁸ Кожухаров, Асен. Български стипендианти в Морския корпус – Санкт Петербург (1899 – 1914 г.): обучение и образователни аспекти на кариерата им. – Педагогика, 2011, (1), 129.

⁹ Божков, Константин. Бележки и спомени по морската ни част. – *Военно-исторически сборник*. 1933, VII, (13), с. 126 – 127.

¹⁰ Божков. Бележки и спомени по морската ни част. 1933, с. 149 – 152.

¹¹ Божков. Бележки и спомени по морската ни част. 1933, с. 129 – 140.

на Флотилията са отпускани ограничени средства. Дори се прави предложение за нейното ликвидиране. Самият владетел княз Александър I Батенберг се гордее с успехите на флота и присъства на някои бойни учения, но най-често използва яхтата „Александър I“ за разходки по Дунав и да развежда височайшите си гости.¹²

До Съединението българската държава не прави почти нищо за подготовката на български морски офицери, които да заместят руските. Това поставя Флотилията в тежка ситуация на няколко пъти в периода от 1885 до 1887 г., като кризата има своите пикове, които са пряко свързани с политическата криза в България, и моменти на овладяване и временно стабилизиране на ситуацията.

След като Русия се обявява против Съединението, някои руски офицери от Флотилията решават да проявят самоинициатива. На 15 септември 1885 г. лейтенант Митрофан Яковлевич Бал II, който замества началника Рожественски, заповядва всички подарени от Русия кораби и натовареното на един шлеп минно имущество да потеглят по течението на Дунав.¹³ Това на практика е опит да се отвлечат българските параходи, и то във време на мобилизация, когато са изключително необходими за пренасяне на патрони, снаряди, пари и войскови части.¹⁴ Руското правителство не подкрепя тези действия и стигналите до Измаил кораби са върнати в Русе.

Тези събития ясно говорят както за отношението на руските офицери към Българската флотилия, така и за липсата на контрол от страна на българското правителства и Военното министерство. Поредица телеграми, разменяни между военния министър, началника на Флотилията и други офицери, показват, че Военното министерство много трудно контролира командирите на кораби, които на практика не се съобразяват със заповедите и саботират военни операции по време на мобилизация.¹⁵

Кризата във Флотилията се задълбочава, след като Русия изтегля своите офицери от българската войска. Военният ни флот остава без командир, без офицери и с намален унтерофицерски състав. Корабите се управляват от волнонаемните лоцмани и механици. За овладяването на тази ситуация са предприети спешни мерки. Началникът на артилерийските учреждения в Русе капитан Симеон Ванков е назначен и за завеждащ Флотилията и Морската част¹⁶, а за завеждащ Портовата рота и Минната част – капитан Панайот Ангелов. На служба са назначени останалите в България руски офицери анархисти, противници на

¹² ВММ – Варна, вх. № 1011 – 1956, папка 75, с. 143, 144.

¹³ Божков. Бележки и спомени по морската ни част. 1933, с. 152.

¹⁴ Алексиев, Иван. МОРСКИ ВЕСТНИК 2010: Отвлечени ли са българските военни кораби след 6 септември 1885 г.? (14.10.2021) <https://www.morskivestnik.com/mor_kolekcii/izsledwaniq/125gsyedi.html>

¹⁵ ВММ – Варна, вх. № 1011 – 1956, папка 75, с. 153 – 157

¹⁶ ВММ – Варна, вх. № 1011 – 1956, папка 75, с. 163 – 165 и 173.

руския царски режим – мичман Владимир Луцки за командир на парахода „Голубчик“, лейтенант Еспер Серебряков-Бланк – на яхтата „Александър I“ (назначен през декември 1885 г. за завеждащ Флотилията, след като капитан С. Ванков напуска службата), механиците Михаил Овчинников и Александър Булигин. Сред малкото българи на служба са механикът Константин Божков и морският офицер мичман Владимир Пантелеев Кисимов – отзован от руския Императорски балтийски флот, където служи, и назначен за командир на парахода „Опит“. Дошлите от запаса български моряци и подофицери специалисти донякъде компенсират липсите и попълват корабните екипажи.¹⁷

В навечерието на Сръбско-българската война Флотилията разполага с 4 парахода, 7 парни катера, 2 миноноски, бот, 3 шлепа и гребни лодки.¹⁸ Флотилията не участва в сериозни бойни действия, защото Сърбия няма военен флот на Дунав. Основните задачи на корабите са транспортни, свързани с пренасянето на храни, боеприпаси и войски по Дунав към сръбската граница. При липсата на железопътни линии и удобни пътища това е най-бързият начин за военни доставки. Развитието на военните действия и участието на Флотилията са обект на друга тема, но трябва да се подчертае, че тя има сериозни заслуги за обезпечаването на обсадената Видинска крепост и на цялата армия. След войната с корабите ѝ са превозени от Лом и Видин до мирновременните им назначения войските от Северния отряд с цялото им имущество.¹⁹

Така, макар и с ограничен състав, Флотилията успява да изпълни поставените по време на войната задачи и категорично да докаже значението си за България и необходимостта от съществуването си.

В края на 1885 г. завеждащият Флотилията майор С. Ванков заминава в командировка, след което напуска службата и се установява в Русия. За свой заместник той оставя лейтенант Бланк – добре подготвен морски офицер, който едновременно е и командир на яхтата „Александър I“. Негов помощник е мичман Владимир Луцки. Лейтенант Еспер Серебряков-Бланк командва Флотилията седем месеца по време на примирието, подписването на мирния договор и демобилизацията. Сред основните задачи на Флотилията са транспортиране на войските след демобилизацията, привеждане на службата към мирновременен режим и обучение на младите моряци. Паралелно с това корабите се проверяват и постепенно основно се ремонтират след усилената им работа през войната.²⁰

Този период на сравнително спокойно съществуване на Флотилията продължава до 9 август 1886 г. – детронацията на княз Александър

¹⁷ Божков. Бележки и спомени по морската ни част. 1933, с. 153 – 154.

¹⁸ ВММ – Варна, вх. № 1011 – 1956, папка 75, с. 172.

¹⁹ ВММ – Варна, вх. № 1011 – 1956, папка 75, с. 212 – 217.

²⁰ ВММ – Варна, вх. № 1011 – 1956, папка 75, с. 221 – 224.

Батенберг. Князът е принуден да се откаже от престола, ескортиран е до Оряхово и оттам с яхтата „Александър I“, командвана от мичман Владимир Кисимов, е откаран до руския град Рени.²¹

Опасявайки се да не бъдат преследвани от новото русофилско правителство, лейтенант Бланк, мичман Луцки и механик Булигин още на 9 август с лодка напускат България и се прехвърлят в Гюргево. Заедно с тях са Захари Стоянов и Тодор Станчев.²² Двамата морски офицери действат импулсивно, без да се запознаят с обстановката и да приемат никакви действия за овладяване на ситуацията. За пореден път Флотилията остава без командир и офицери, а един от корабите ѝ – „Александър I“ – е пряко намесен в преврата.

На 12 срещу 13 август мичман Луцки се връща в Русе с една рибарска лодка и се опитва да овладее отново командването на парахода „Голубчик“, за да върне с него княза в България.²³ Междувременно командването на Флотилията е поето от капитан Панайот Ангелов. Обстановката е твърде неясна, заповедите, които пристигат, са противоречиви. На 13 август капитан Ангелов обявява, че Русенският гарнизон подкрепя контрапреврата. Самият той с парахода „Голубчик“ се отправя към Рени, за да върне княза. Пред Силистра се среща с връщащата се яхта „Александър I“. След като се запознават със ситуацията в страната, пътуващите с яхтата офицери детронатори приемат предложението за амнистия и слизат на брега. Двата парахода се връщат в Русе.

На 17 август княжеската яхта връща в България Александър Батенберг, който е посрещнат тържествено в Русе. На следващия ден князът се отправя към Свищов, след това – през Търново към София.²⁴ Връщането му на престола е само за 9 дни. С прокламация от 26 август княз Александър Батенберг окончателно се отказва от престола и напуска България, като оставя за регенти Стефан Стамболов, Петко Каравелов и подполковник Сава Муткуров.

Абдикацията на княза задълбочава още повече кризата. Русия не признава Регентството, отказва да признае изборите и Великото народно събрание, иска освобождаване на участвалите в детронирането на Батенберг офицери.

На 13 октомври 1886 г. пред Варна пристига руският военен кораб „Забяг“, на 17 октомври – „Памят Меркурия“, а в Бургас и Сливен избухват русофилски бунтове, организирани от руския консул в Пловдив Игелстром и от руснака запасен капитан Набоков. Бунтът е потушен от майор Коста Паница. Въпреки че това е по-скоро демонстрация на сила

²¹ Радев, Симеон. Строителите на съвременна България. Т. 2. София: Български писател, 1990, с. 161 и сл.

²² ВММ – Варна, вх. № 1011 – 1956, папка 75, с. 225.

²³ Божков, Константин. Бележки и спомени по морската ни част. *Военно-исторически сборник*. 1934, VIII, (16), с. 89 – 91.

²⁴ ВММ – Варна, вх. № 1011 – 1956, папка 75, с. 233 – 237.

от руска страна и опит да се наложи руска кандидат на българския престол, то показва уязвимостта на България откъм морето. Страната не разполага нито с флот на Черно море, нито с брегова артилерия, които да се противопоставят на евентуален десант.²⁵

В опит за помирение с Русия правителството и регентите вземат решение за освобождаването на участвалите в детронацията офицери. Въпреки това на 6 ноември 1886 г. руският императорски пратеник генерал Каулбарс скъсва дипломатическите отношения с България.

След знаменателните събития от август 1886 г., в които корабите и екипажите пряко участват, обстановката във Флотилията постепенно се нормализира. Новият командир капитан Панайот Ангелов, четвърти в рамките на по-малко от година, пристъпва към уреждане на най-належащите въпроси, свързани с ремонта на корабите и попълването на офицерския състав и екипажите. След уволнението на Бланки и Луцки във Флотилията, освен командира ѝ остава само един офицер, мичман Владимир Кисимов. Регентите по спешност произвеждат портупей-юнкера Димитър Гостоприемов в мичман и го назначават за старши офицер на яхтата „Александър I“. За командир на Портовата рота е назначен капитан Янко Драганов, а за негов помощник – подпоручик Мирослав Матеев.²⁶

В края на 1886 и началото на 1887 г. се осъществява една отдавнашна идея – извършване на товаро-пътнически превози между Видин и Силистра с парахода „Голубчик“ през зимата, когато всички други чужди параходи спират да плават, макар че Дунав не замръзва. Въпреки съмнителния икономически и финансов ефект от това предприятие то има своето значение както за крайбрежната търговия и превози, така и за обучението на моряците.²⁷

Този кратък период на спокойствие за пореден път е прекъснат от русофилските бунтове, избухнали на 19 февруари 1887 г. В Русе в бунтовете участва главно Пионерната дружина. От Флотилията на страната на заговора застават мичман Кисимов, подпоручик Матеев и част от екипажа на параход „Голубчик“. Те смятат да използват кораба за целите на бунта. Бързите действия на командира на Портовата рота капитан Драганов осуетяват намеренията им. С един отряд от Портовата рота той превзема кораба и го изтегля към железопътната станция, далеч от възможен обстрел от брега. В това време бунтът в града е потушен от частите на 5-и пехотен полк и опълчението, а ръководителите на метежа са заловени на „Голубчик“.²⁸

²⁵ Радев, Симеон. Строителите на съвременна България. Т. 2. София: Български писател, 1990, с. 401 и сл.

²⁶ ВММ – Варна, вх. № 1011 – 1956, папка 75, с. 241.

²⁷ Божков, Константин. Бележки и спомени по морската ни част. 1934, 93; ВММ – Варна, вх. № 1011 – 1956, папка 75, с. 242.

²⁸ Радев, Симеон. Строителите на съвременна България. Т. 2. София: Български писател, 1990, с. 583 – 588.

Участвалия в бунта мичман Кисимов, благодарение на застъпничеството на майката на капитан Ангелов, е осъден на 1 година казармен затвор, а подпоручик Матеев при опит за бягство намира смъртта си във водите на Дунав.²⁹

След събитията от 19 февруари 1887 г. се налага да се вземат бързи мерки, с които да се пресекат опитите за използване на Флотилията за чужди, антибългарски интереси. Макар и формална, стъпка в това направление е смяната на руските имена на параходите и катерите на Флотилията с български. Съгласно заповед по Военното ведомство № 199 от 20 май 1887 г. получените от Русия плавателни средства получават следните български имена:

Параход „Голубчик“ – „Крум“;
 Параход „Опит“ – „Симеон Велики“;
 Параход „Взрив“ – „Асен“;
 Катер „Ракета“ – „Войвода“;
 Катер „Мотала“ – „Стефан Караджа“;
 Катер „Бавария“ – „Борис“;
 Катер „Олавчик“ – „Раковски“;
 Катер „Фардинг“ – „Любен Каравелов“;
 Катер „Птичка“ – „Райна“;
 Катер „Варна“ – „Хаджи Димитър“;
 Миноноска „Бичок“ – „Христо Ботев“;
 Миноноска „Черепак“ – „Васил Левски“.³⁰

С това се поставя традиция за именуване на българските кораби с имена на български исторически личности, която се следва и до днес във Военноморските сили.

Преодоляването на кадровата криза е друга основна задача пред командването на военния флот. Временно се командироваха сухопътни офицери за командири на корабите, но те не се задържат дълго. Назначен е дори кавалерист – майор Кърджиев, за командир на парахода „Симеон Велики“.³¹

На 31 март 1887 г. за заслугите си при потушаването на бунта са произведени в чин мичман Стефан Абаджиев и механикът Константин Божков. За да отговаря на изискванията на длъжността, през септем-

²⁹ Божков, Константин. Бележки и спомени по морската ни част. 1934, с. 96.

³⁰ Систематически сборник на законите, указите, заповедите и циркулярите по Военното ведомство от 1877/1878 г. до 1-и януари 1901 г. 1901, с. 45.

³¹ Божков, Константин. Бележки и спомени по морската ни част. 1934, с. 100

ври същата година Ст. Абаджиев е командирован да слуша лекции във Военното училище в София, което завършва през 1891 г.³²

От 16 март 1887 г. във Флотилията започват да се назначават млади български офицери, завършили софийското Военно училище. Всички те са сухопътни офицери, които не познават особеностите на корабоводенето и разчитат за това на лоцмани – корабоводачи. За завършилите Военното училище, които постъпват на служба във Флотилията, както и за офицери с морски чин, но незавършили военноморски училища, е разработено и обявено със заповед по Военното ведомство № 88 от 1893 г. „Проект-Положение за комплектование Флотилията с морски офицери“ и „Програма за офицерския курс при Флотилията и Морската част“. Програмата включва теоретична подготовка, която завършва с изпити по предметите и практическите плавания.³³ Практиката се провежда първоначално на чужди кораби в Черно море. След като Българското търговско параходно дружество купува през 1894 г. параходите „Борис“ и „България“, практическите плавания се провеждат на тях.

Освен това се разработват правила за подбор на млади български офицери за обучение по морски специалности в чужбина. Съгласно тези правила, след успешно положен изпит редица офицери получават теоретична и практическа подготовка в най-добрите морски училища в Европа.

Сред първите изпратени за обучение по морско дело още през 1888 г. са Матей Стойков и поручик Йордан Минков, които завършват Кралската морска академия в Ливорно, Италия.³⁴

През следващите години десетки младежи и млади офицери се обучават по морски специалности в чуждестранни учебни заведения. През 1893 г. Станчо Димитриев завършва Морската военна академия Royal Naval College – Гринуич, Англия³⁵, а Георги Даскалов завършва през 1893 г. Темзенското морско подготвително училище в Англия.³⁶ През 1894 г. Имперската кралска академия по търговия и мореплаване в Триест, тогава в Австрия-Унгария, завършват Борис Попов, Петър Стоянов (уволнен по болест след две години), Неделчо Недев, Лазар Драганов, Сава Христов, Богдан Ганчев, Тодор Саев, Димитър Альов, Рашко Серафимов и Ангел Димитров.³⁷ През 1897 г. Димитър Добрев завършва Торпедната школа към Кралевското (Кралското) торпедно училище в град Пола, тогава в Австро-Унгария.³⁸ В края на XIX и началото на XX в., когато военният ни флот е свързан най-вече с Франция, обуче-

³² Служебен списък на Стефан Абаджиев – ДВИА, ф. 1027, оп. 1, а. е. 2, л. 145 гр. и 148 гр.

³³ Систематически сборник на законите, указите, заповедите и циркулярите по Военното ведомство от 1877/1878 г. до 1-и януари 1901 г. 1901, с. 628 – 638.

³⁴ ДВИА, ф. 1027, оп. 1, а. е. 2, л. 65 и 86.

³⁵ ДВИА, ф. 1027, оп. 1, а. е. 2, л. 34.

³⁶ ДВИА, ф. 1027, оп. 1, а. е. 2, л. 328.

³⁷ ВММ – Варна, вх. № 606 – 1955, ф. 2а, 8

³⁸ ДВИА, ф. 1027, оп. 1, а. е. 2, л. 255 гр-256 гр.

нието и практическата подготовка на нашите морски офицери става на френските фрегати и кораби. След възстановяването на отношенията с Русия български младежи са изпращани за обучение в Морския кадетски корпус в Санкт Петербург, а офицерите повишават квалификацията си в офицерските класове в Кронщат.³⁹

В резултат на това през 1896 г. във Флотилията, освен командира полковник Ангелов, само двама офицери – домакинът на Флотилията и командирът на Портовата рота, нямат морско образование. Всички останали 18 души са морски офицери. Със специална морска подготовка са и механиците и корабоводачите.⁴⁰

За подготовка на унтерофицери огняри и машинисти се разчита на Машинната школа, която е преименувана на Унтерофицерска морска школа. Със заповед по Военното ведомство № 498 от 1892 г. са обявени Положение и Програма за Унтерофицерската морска школа при Флотилията и Морската част.⁴¹

Напредъкът във Флотилията и укрепналото самочувствие на служителите намират израз в нови корабостроителни прояви, благодарение на които се увеличава корабният състав. През 1891 г. във Флотската работилница е построен и пуснат на вода катерът „Амалия“. Той е изпратен във Варна, където служи и като лична яхта на княза. Със Заповед № 418 от 1891 г. е включен в състава на Флотилията и Морската част.

През същата година, съгласно Указ № 90, параходът „Асен“ е изключен от списъците на Флотилията поради негодност. Корабът е изваден на сухо и подводната му част е изкърпена. След основен ремонт е приспособен за учебен ветроходен кораб и отново е включен в състава на Флотилията.⁴² Така е вдъхнат нов живот на един стар и негоден плавателен съд, а младите моряци получават отлично средство за обучение.

През 1898 г. в Русенската флотска работилница е построен още един катер – „Калиакра“, който също е изпратен във Варна.⁴³

През 1893 г. от будапещенската фирма Danubius са купени две нови баржи, които, съгласно Заповед № 33, получават имената „Тунджа“ и „Марица“ и са включени в състава на Флотилията.⁴⁴

³⁹ Кожухаров, Асен. Български стипендианти в Морския корпус – Санкт Петербург (1899 – 1914 г.): обучение и образователни аспекти на кариерата им. *Педагогика*, 2011, (1), с. 128 – 144.

⁴⁰ ВММ – Варна, вх. № 1011 – 1956, папка 75, с. 271.

⁴¹ Систематически сборник на законите, указите, заповедите и циркулярите по Военното ведомство от 1877/1878 г. до 1-и януари 1901 г. 1901, с. 621 – 628.

⁴² Систематически сборник на законите, указите, заповедите и циркулярите по Военното ведомство от 1877/1878 г. до 1-и януари 1901 г. 1901, с. 45.

⁴³ Божков, Константин. Бележки и спомени по морската ни част. 1934, с. 118 – 119.

⁴⁴ Систематически сборник на законите, указите, заповедите и циркулярите по Военното ведомство от 1877/1878 г. до 1-и януари 1901 г. 1901, с. 45.

Успокояването на обстановката във флота дава възможност да се пристъпи към решаването и на други въпроси. Разработват се и се приемат правилници, засягащи управлението, реда и дисциплината във Флотилията. Въведена е униформа за лоцманите и механиците от флота, учреден е екипажен съд.⁴⁵

Така за около едно десетилетие след кризата от 1885 – 1887 г. военният флот на България успява да укрепне, да изгради свои кадри и да се утвърди като сериозна военна структура.

В заключение можем да направим следните изводи:

Кризата от 1885 – 1887 г. във Флотилията и Морската част на България е свързана с държавно-политическата криза в България и с борбата между русофили и русофоби.

Във Флотилията кризата е преди всичко кадрова и е обусловена от липсата на подготвени български морски офицери, които да заместят руските. Тя преминава през няколко етапа, като има моменти на обостряне и на овладяване.

Преодоляването на кризата е бавен процес, който продължава цяло десетилетие, в което се подготвят кадри и се структурира военният флот. Свързано е с промяна в отношението на държавните институции, които постепенно осъзнават значението на военния флот.

Създаването на подготвени в морското дело кадри и натрупаният опит дават възможност дейността на флота да се разшири и на Черно море, а впоследствие именно там да се дислоцира основната база на военния ни флот.

THE BULGARIAN CRISIS 1885 – 1887 – A TURNING POINT IN THE DEVELOPMENT OF THE BULGARIAN NAVY

Todorka Stoyanova

Naval Museum – Varna

Abstract: *The political crisis in Bulgaria from 1885 – 1887 was directly reflected at the Bulgarian Navy. This report examines two aspects of this crisis, that concern the fleet and the personnel policy in the Navy.*

⁴⁵ ВММ – Варна, вх. № 1011 – 1956, папка 75, с. 254, 261,

The crisis has its peaks and moments of control and temporary stabilization of the situation. This publication examines and analyzes in detail the three stages of the crisis: first – after the Unification of the Principality of Bulgaria and Eastern Rumelia; second – related to the events in August 1886 – the dethronement and abdication of Prince Alexander Battenberg that directly involved the ships and crews of the Flotilla; third – the Russophile riots that broke out on February 19, 1887 in Ruse.

Overcoming the crisis was a slow process that had been going on for a decade in training and structuring the Navy. It is related to a change in the attitude of state institutions, which are gradually realizing the importance of the Navy.

The creation of personnel trained in Naval affairs and the experience gained allowed the fleet to expand to the Black Sea, and subsequently to deploy the main base of our Navy.

Keywords: *Crisis, Flotilla and Naval force, Navy, Naval officers, Ships, Russian naval officers.*

Тодорка Стоянова, старши експерт

Военноморски музей – Варна

Бул. „Приморски“ № 2

Имейл: tedi_stojanova@abv.bg