



Плевенски исторически четения

Pleven Historical Readings

Регионален исторически музей – Плевен
Regional Historical Museum – Pleven

Издание Publication	Революции и еволюции – политически, икономически, технологични, културни и социални измерения на „прогреса“ Revolutions and evolutions – political, economic, technological, cultural and social dimensions of “progress”
Том / година Volume / year	II / 2023
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	НАЧАЛОТО НА МОРСКА БЪЛГАРИЯ (1879 – 1912) – ТРУДНИЯТ ПЪТ НА ПРОГРЕСА THE BEGINNING OF MARITIME BULGARIA (1879 – 1912) – THE DIFFICULT ROAD OF PROGRESS
Страници Pages	196–211
Постоянен адрес Permanent URL	https://plevenhistoricalreadings.eu/articles/phr-2-196/

НАЧАЛОТО НА МОРСКА БЪЛГАРИЯ (1879 – 1912) – ТРУДНИЯТ ПЪТ НА ПРОГРЕСА

Тодорка Стоянова

Военноморски музей – Варна

Резюме: До войните за национално обединение военният флот и морските стопански отрасли се развиват до голяма степен стихийно, без ясна стратегия и цели, при постоянна съпротива от страна на някои политици.

Превръщането на България в морска държава е бавен и труден процес, свързан и с промяна в начина на мислене.

В България, както и в много други страни, създаването на военния флот става двигател за развитието и на останалите морски дейности и отрасли.

В края на XIX и началото на XX в. са положени основите на Морска България, които през следващите десетилетия намират своето развитие.

Ключови думи: Флотилия и Морска част, военен флот, морски офицери, кораби, Морска България, морско стопанство, морска политика

През втората половина на XIX в. в Европа и Северна Америка протичат процеси, известни като Втора индустриална революция. Бързото стопанско развитие и нуждата от суровини и пазари водят до създаването на колониални империи. Следствия от това са бързото развитие на морския транспорт и замяната на ветроходите с параходи. Създават се постоянни маршрути, по които се движат търговски и пътнически кораби и осъществяват връзка с колониите. Всяка от Великите сили се стреми към създаване на силен военен флот, който да защитава отвъдморските ѝ интереси. С тази цел възникват нови външнополитически доктрини. Особено популярни са възгледите на Алфред Тайър Мехен (Alfred Thayer Mahan). Според него националното величие е неразривно свързано с морето, с неговото търговско използване в мир и контрола му по време на война.

Във време, когато Европа преживява Втората индустриална ре-

волюция, България е изостанала аграрна страна. След Освобождението тя трябва много бързо да изгради държавните си структури и да приеме закони, които да регламентират стопанското ѝ развитие. Да настигне останалите европейски държави, при това за кратко време, се оказва трудна задача – липсват капитали, но преди всичко липсват подготвени кадри.

В първите десетилетия след Освобождението повечето български политици не разбират мястото на морето в стопанството и ролята на военния флот за отбраната на страната. България няма своя морска политика, въпреки че границите ѝ се мият от Черно море и р. Дунав. Обсъжданите в Народното събрание и в пресата морски въпроси обикновено са инициирани от външни фактори или са свързани с финансирането от бюджета на морски дейности, а решаването им често се влияе политически пристрастия и партийни принадлежности. Развитието на военния флот и на морското стопанство на България е до голяма степен стихийно, без ясна цел и стратегия, при постоянна съпротива от страна на някои политици. Спъващ ефект има и народопсихологията на българина. През 1914 г., 36 години след Освобождението, когато България има излаз и на Бяло море, Атанас Иширков пише:

„[...Ние, българите, сме сухоземен народ, за нас водната повърхнина е страшилище, корабът – дърво без корен. Ние живеем повече от 1000 години край бреговете на Дунав, Черно, Бяло и Мраморно море, но те са чужди за нас, не сме се сраснали още с тяхната вода и богатите с подтик за всестранен развой наши крайбрежия са заселени най-често с чужденци: гърци, турци, власи и гагаузи. Широкият простор за търговия и съобщения, които откриват Дунава и моретата Черно и Бяло, е още слабо познат на българина...]“¹

Превръщането на България в морска държава е изключително бавен и труден процес. В края на XIX и началото на XX в. самото понятие „Морска България“ все още не съществува. То се налага през следващите десетилетия благодарение на огромната просветителска и пропагандна дейност на Българския народен морски сговор. Днес то е широко използвано от морските историци, но никъде не срещнах определение.² **С него се означават всички обществени, политически (в т.ч. военнополитически), стопански и духовни процеси, насочени към опознаване, усвояване, оптимално и рационално използване на морските и речните ресурси.**

¹ Иширков, Ат. България и Бяло море. Политикогеографски чертици. София: Придворна печатница, 1914, 36 – 37.

² Атанас Панайотов дава определение за морска идея, а Вълкан Вълканов за морска политика, които отчасти припокриват понятието Морска България. Вж.: Панайотов, Ат. Българската морска идея 1919 – 1939 година. Варна: ИК „Морски свят“, 2003, 16 – 17; Вълканов, В. Морска история на България. Политика, икономика, култура. София: Албатрос, 2000. с. 89 – 90

Морска България изисква промяна в начина на мислене не само на политиките, а и на цялото общество. Първите стъпки са направени със създаването на военния флот, който става двигател за развитието и на останалите морски дейности и отрасли. До 1912 г. можем да обособим два периода:

От Освобождението до края на XIX в. – военният флот и морските отрасли са съсредоточени на р. Дунав;

От края на XIX в. до войните – военният флот и морските стопански дейности на България се насочват основно към Черно море.

Създаден през 1879 г. под наименованието Флотилия и Морска част, военният флот има за задачи да охранява българските речни и морски граници и пристанища, да превозва военни и правителствени товари, да обслужва крайбрежните митнически органи. Наред с това, трябва да подчертаем, че той е формиран с решаващата роля на Русия³ и е следствие от борбата за влияние на Балканите. Тази военна структура, макар и българска, трябва да прокарва руските политически и икономически интереси на Балканите и да служи като преграда срещу домогванията на Австро-Унгария и проникването ѝ в района на Долния Дунав.⁴ Така малка новоосвободена България е намесена в глобалната политика.

Българските политици не са убедени в необходимостта от съществуването на военен флот, нямат визия за развитието му, поради което на Флотилията са отпускани ограничени средства за ремонт и поддържане на корабите. Сред малкото положителни примери е закупуването през 1883 г. на построената във Франция яхта „Александър I“, предназначен за лична яхта на княза, а по време на война да служи като минен заградител и военен транспорт.

Българските правителства продължават да разчитат да получават кораби безплатно от Русия. Действително в началото на 1884 г. на България са подарени две миноноски – „Бычок“ и „Черепеха“, въоръжени с прътови мини, с които е положено началото на минната част на Флотилията. Безрезултатен остава опитът на новия командващ Флотилията капитан-лейтенант Зиновий Рожественски да бъде закупен морски кораб – школа. За да е по-изгодна издръжката му, той предлага да бъде ветроходен с малка спомагателна парна машина. Освен да служи за обучение на унтерофицери, корабът би могъл да пренася търговски товари, които да осигурят изплащането му за десет години.⁵ Българ-

³ В новосформираната Флотилия корабите са предоставени от Русия и близо 1/3 от служещите и целият команден състав са руски.

⁴ Боев, Ради. Военният флот на България 1879 – 1900. София: Държавно военно издателство, 1969, 10 – 11, 94.

⁵ Божков, Константин. Бележки и спомени по морската ни част. Военно-исторически сборник. 1933, VII, (13), 129 – 140.

ското правителство настоява и този кораб да се получи безплатно от Русия, и отказва да плати исканата сума.⁶

За нормалното корабоплаване по реката от голямо значение са системното наблюдение и проучване на р. Дунав. В рапорт до военния министър на Княжеството Виктор Котелников началникът на Флотилията капитан-лейтенант Зиновий Рожественски иска постройка и обзавеждане на Метеорологическа станция при Дунавската флотилия – предшественик на днешната Хидрографската служба на Военноморските сили. На 10 декември 1883 г. лейтенант Широков е командирован в странство за покупка на нужните прибори и инструменти. Новосъздадената метеорологична станция е разположена в старата турска казарма. През 1885 г. за нуждите ѝ е изградена специална сграда, т.нар. „Флотска кула“, по проект на архитект Ф. Грюнангер. Тя е издигната на място, купено от Панайот Хитов, върху основите на османското укрепление „Месихтабия“ на високия бряг при старото устие на р. Русенски Лом.⁷

Заедно с Флотилията е създадена флотската работилница, в която е положено началото на българското корабостроене и кораборемонт. Първите корабостроителни прояви са свързани с изграждането и пускане на вода на първия несамоходен плавателен съд с железен корпус „Бот 1“ през 1881 г.⁸, на парните катери „Амалия“ през 1891 г. и „Калиакра“ през 1898 г.⁹ Успех в кораборемонта е трансформирането на парахода „Асен“ (бивш „Взрив“) в учебен ветроходен кораб.¹⁰

От началото на 80-те години на XIX в. са първите прояви в сферата на морската култура. От рапорт на Рожественски № 548 от 12 (24) октомври 1883 г. до Военното министерство става ясно, че е поставено началото на Военноморски музей и на библиотека. Със същия рапорт се иска уреждане на отделна каюткомпания (флотското офицерско събрание) в която да членуват всички офицери от Флотилията и Морската част, а членският внос да се използва за попълване на библиотеката.¹¹ Отново по настояване на Рожественски със заповед на Военното ведомство от 15 декември 1883 г. е създаден флотски духов оркестър, чийто първи капелмайстор е Франтишек (Франц) Минарек.¹²

⁶ Боев, Ради. Военният флот на България 1879 – 1900. 1969, 23 – 24.

⁷ ВММ – Варна, НА, III, 37 и НА, III, 38.

⁸ История на Българския Военноморски флот. Щаб на Военноморския флот, Институт за военна история при ГЩ на БНА. Авторски колектив. София: Военно издателство, 1989, с. 15 – 16

⁹ Божков, Константин. Бележки и спомени по морската ни част. Военно-исторически сборник. 1934, VIII, (16), 118 – 119

¹⁰ Систематически сборник на законите, указите, заповедите и циркулярите по Военното ведомство от 1877/1878 г. до 1-и януари 1901 г. Военно министерство. София: печатница Военен журнал, 1901, с. 45.

¹¹ ВММ – Варна, НА, VI, 90.

¹² ВММ – Варна, Вх. № 551 – 1967.

Руските морски офицери на служба във Флотилията имат безспорни заслуги за развитието ѝ, но не са малко и примерите на неспазване на дисциплината, на доноси, интриги и обвинения в корупция.¹³ Те стават достояние на обществеността в България и са повод за поредица критични публикации в русенския вестник „Славянин“. В редакционна статия от 21 април 1884 г. се иска ликвидиране на Флотилията, защото издръжката ѝ е много скъпа. Предлага се корабите да се предадат на частна компания, която освен частните превози да поеме и пренасянето на държавните и военните товари по реката. Само княжеската яхта „Александър I“ и катерът „Ракета“ да имат морска команда, която да бъде прикомандирана към някоя от Русенските дружини. Посочва се, че Флотилията няма нужда от Метеорологическа станция, защото корабите ѝ плават само по Дунав, а австрийските параходи, които пътуват до Черно море, не са поискали такава. Според автора съкращението на Флотилията ще икономиса близо 351 000 лева.¹⁴ Не можем да кажем дали това е от загриженост за финансовите средства на Княжеството, или са замесени частни интереси.

В друга редакционна статия на критика е подложена флотската работилница. Искат се нейното ликвидиране и сливането ѝ с Артилерийския арсенал в Русе.¹⁵

Съществуването на Флотилията е защитено от нейния началник капитан-лейтенант Зиновий Рожественски. В рапорт до военния министър княз Михаил Кантакузин от 9 октомври 1884 г. той посочва значението ѝ като източник на специалисти за стопанството и като основа за бъдещия граждански флот.¹⁶ В резултат на тази защита в бюджета на Военното министерство за 1885 г. са предвидени отделни средства за Морската част, гласувани от IV Обикновено народно събрание.¹⁷

Една от критиките във в. „Славянин“ е свързана с отказа на Флотилията с корабите ѝ да се правят пътнически и търговски превози по р. Дунав. В отговор на запитването на военния министър княз Кантакузин могат ли корабите на Флотилията да се използват за рейсове между Силистра и Видин, Рожественски разработва цяла програма за реализирането на тази идея. За целта трябва: 1) да се направят пристанища; 2) да се приготвят запаси от въглища и машинни материали; 3) да се приготвят запаси от шкиперски материали; 4) да се възложат на капитаните на портовете или на избрани лица задълженията на агенти; 5) да се наемат служители за пасажерските параходи. Освен това

¹³ Божков, К. Бележки и спомени по морската ни част. 1933, 126 – 127 и 149 – 152.

¹⁴ Поглед на българския флот. Славянин, 1884, V, (118), 1.

¹⁵ За Механическия завод и Артилерийския арсенал. Славянин, Русчук, 1884, V, (122), 1.

¹⁶ Боев, Р. Военният флот на България 1879 – 1900. 1969, 26 – 27.

¹⁷ Дневници на Четвъртото обикновено народно. (Първа сесия). Отворено на 15 октомври 1884 – закрито на 1 февруари 1885. Стенографически протоколи. Книга II. София: Държавна печатница, 1885, 478 – 479

Рожественски прави финансовите разчети и подчертава, че използването на тези стари параходи ще бъде неикономично, и предлага да се купи нов буксирен параход.¹⁸ Тази програма показва, че уреждането на превози по р. Дунав изисква средства, кадри и решаването на редица организационни въпроси. Тя остава само на хартия, но такива рейсове се правят с парахода „Голубчик“ през зимата на 1886 и началото на 1887 г., когато всички други чужди параходи спират да плават. Оказва се, че са финансово неизгодни, но имат своето значение за крайбрежната търговия и превози и за обучението на моряците.¹⁹

Създаването на Флотилията дава тласък и на други морски дейности. Сред тях е изграждането на подходящо пристанище за корабите ѝ. Военното министерство назначава комисия под председателството на началника на Флотилията и Морската част капитан-лейтенант Зинови Рожественски, която да проучи въпроса за строителството на съвременно пристанище. След него лейтенент Еспер Серебряков (началник на Флотилията от 28.12.1885 до 09.08.1886 г.) предлага за кейовите стени да се използват камъните от старите турски укрепления. През 1886 г. капитан Бендерев – другар на военния министър²⁰, предлага за постройка на летни пристани да се използват подарените за целта от Русия през 1884 г. паромы (понтони). Събитията от 1885 – 1887 г. прецат да се реализират проектите и да се усвоят отпуснатите средства.²¹

Липсата на изградени пристанища създава проблем със зимуването на корабите, когато реката е обхваната от ледове. През зимата на 1879 – 1880 г. за зимовище се използва каналът, който пресича острова при Русе. През следващите зими корабите зимуват при Лом, при Вардин, а от 1888 г. – на о. Чифтилер (Близнаци) – удобно, но отдалечено от Русе зимовище. В началото на XX в. по инициатива на началника на Дунавската флотилия капитан II ранг Матей Стойков е залесена пясъчната коса срещу устието на р. Русенски Лом. Така постепенно се оформя остров (сега полуостров), наречен на негово име, използван за зимовище на корабите от Дунавската флотилия.

Едва през 1906 г. е проведен търг за строителството на Русенското пристанище. Изграждането започва през 1907 г., а експлоатацията му започва от края на 1912 г.²²

Наличието на български военен флот на р. Дунав, макар и с ограничени възможности, има своето значение в международните отношения и за засилването на авторитета на България.

¹⁸ Божков, Константин. Бележки и спомени по морската ни част. 1933, 138 – 139.

¹⁹ ВММ – Варна, вх. № 1011 – 1956, папка 75, с. 242.

²⁰ Длъжност, отговаряща на заместник-министър.

²¹ Боев, Р. Военният флот на България 1879 – 1900. 1969, 33 – 36.

²² Панайотов, Ат. Българските пристанища (1879 – 2014). Хроника. Варна, 2015, с. 43.

Един от важните международни въпроси е за корабоплаването по р. Дунав от Железни врата до Галац. За решаването му, съгласно Берлинския договор, е създадена Европейска дунавска комисия, в която участват крайбрежните държави Сърбия, Румъния, България и Австро-Унгария. През 1881 – 1882 г. български делегат в комисията е лейтенантът от Флотилията Василий Иванович Шишмарьов, който защитава официалната българска позиция. На 27 януари 1883 г. с Указ на княз Александър I Батенберг той е определен за делегат на конференцията в Лондон, която да реши въпроса за дунавското корабоплаване.²³

Берлинския договор от 1 юли 1878 г. оставя неизяснен и въпроса с речната граница между България и Румъния. Предвидената от договора делимитационна комисия на заседание на 30 септември 1879 г. в Цариград, отчитайки създаването на български военен флот на Дунава, определя, че българо-румънската дунавска граница ще следва талвега на реката. Румъния претендира да владее цялата ширина на реката и границата да преминава по десния, българския бряг на реката. Това неопределено положение продължава до началото на XX в. и пречи за развитието на речното стопанство и най-вече на риболова. Едва през 1904 г. започват преговорите, завършили с подписването на конвенция, гласувана в Народното събрание през декември 1907 г.²⁴ Вероятно, именно с тези преговори е свързано изработването през 1904 г. от капитан II ранг Матей Стойков – началник на Дунавската флотилия, на първата българска навигационна карта на Дунав от р. Тимок до Силистра. Хидрографското заснемане и картографиране стават с кораби на Флотилията и са успех за българската морска наука.²⁵

Предвид това, че риболовът е основен поминък за голяма част от населението край реката, неговото международна регулиране е от съществено значение. Във връзка с това за развитието на речния риболов голямо значение има подписването на конвенции за риболовството по Дунава.²⁶

Подготовката на кадри е ключов въпрос за развитието на военния флот и на морското стопанство. За подготовка на унтерофицерски технически кадри за флота с циркуляр по Военното ведомство № 7 от 9 януари 1881 г. е създадена Машинна школа. През следващите години училището се превръща в Унтерофицерска морска школа, която подготвя боцмани, кормчии, артилеристи, миньори и машинисти за Флотилията и Морската част. Разработени са Положение и Програма

²³ Външната политика на България. Документи и материали. Том I, 1879 – 1886. София: Наука и изкуство, 1978, с. 290 – 292, 300, 334 – 340, 400 – 401, 415.

²⁴ Хесапчиев, Христофор. Служба на България в чужбина. Военнодипломатически спомени (1899 – 1914 г.). Състав. Петър Свирачев. София: Военноиздателски комплекс „Св. Георги Победоносец“, 1993, с. 327 и сл.

²⁵ ВММ – Варна, Инв. № ВММ, VII, 6763

²⁶ Хесапчиев, Христофор. Служба на България в чужбина. 1993, с. 339 и сл.

за Унтерофицерска морска школа, които регламентират обучението.²⁷

Обезпечаването на Флотилията с български морски офицери е един от сериозните проблеми, чието решаване отнема десетилетия. Непосредствено след Освобождението български младежи се изпращат на обучение в Русия. От тях само двама се връщат в България и постъпват на служба във Флотилията – механикът Константин Божков, завършил през 1884 г. Техническата артилерийска школа в С. Петербург²⁸, и Владимир Кисимов, завършил Морския кадетски корпус в Санкт Петербург през 1885 г. и завърнал се в България в навечерието на Сръбско-българската война.²⁹

Кризата от 1885 – 1887 г. оставя Флотилията без подготвени кадри.³⁰ Разработено е „Положение за комплектуване на Флотилията с морски офицери“, обявено със заповед по Военното ведомство № 88 от 1893 г. То цели за кратко време да се създадат кадри за флота. Да следват курса за морски офицери, се допускат офицери от последните три випуска на Военното училище, които трябва да са прослужили поне една година във Флотилията. Те, както и всички, които служат във флота, трябва да издържат изпит по „Програма за офицерския курс при Флотилията и Морската част“. Програмата включва теоретична подготовка и практически плавания.³¹

Разработват се и правила за подбор на млади български офицери за обучение в чужбина. След успешно положен изпит редица офицери получават възможност да се обучават в най-добрите морски училища в Италия, Австро-Унгария, Англия и Франция на издръжка от Военното министерство.

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 офицера. Със специална морска подготовка са и механиците и корабоводачите.³²

В края на 80-те и началото на 90-те години на XIX в. настъпват промени в международната обстановка. Това води до пренареждане на

²⁷ Систематически сборник на законите, указите, заповедите и циркулярите по Военното ведомство от 1877/1878 г. до 1-и януари 1901 г. 1901, с. 620 – 628.

²⁸ ДВИА, ф.1027, оп. 1, а.е.2, л. 104.

²⁹ Кожухаров, Асен. Български стипендианти в Морския корпус – Санкт Петербург (1899 – 1914 г.): обучение и образователни аспекти на кариерата им. Педагогика, 2011, (1), 129.

³⁰ Стоянова, Т. Българската криза 1885 – 1887 г. – преломен момент в развитието на българския военен флот. – В: Кризите като катарзис – политически, социални и културни измерения на екстремните ситуации в историята. Сборник с доклади от научна конференция, 15 – 16 октомври 2021 г. Плевен: Регионален исторически музей, 2022 с. 152 – 163.

³¹ 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.

³² ВММ – Варна, вх. № 1011 – 1956, папка 75, с. 271.

силите, разпадане на стари и сключване на нови военнополитически съюзи. Още през 1882 г. се създава Тройният съюз между Германия, Австро-Унгария и Италия, който е първият геополитически блок. В отговор на това Русия излиза от Съюза на тримата императори и се насочва към съюз с Франция. Военнополитическият съюз между двете държави е сключен през 1891 г. и става основа за създаването на другия геополитически блок – Антантата. В тази международна обстановка една от целите на българската външна политика е възстановяването на дипломатическите отношения с Русия и признаването на Фердинанд за български княз. След поредица преговори и преминаване на престолонаследника Борис към православната вяра, през 1896 г. Русия и останалите Велики сили признават Фердинанд за български владетел. Това изважда България от международната изолация. България се стреми да реализира своите национални идеали. За това тя се нуждае от силна и добре подготвена армия, в т.ч. военен флот.

От края на XIX в. до войните за национално обединение развитието на военния флот и морското стопанство на България се насочва основно към Черно море. Българските политици оценяват неговото политическо и икономическо значение. Осъзнава се значението на морския път за развитието на търговията и на стопанството като цяло. Отчита се мястото на военния флот при евентуален конфликт с Турция. Увеличава се броят на подготвените морски специалисти и нараства самочувствието им в морското дело. Постепенно се променя начинът на мислене и българинът все повече обръща поглед към морето.

Външнополитическата обстановка в края на XIX и началото на XX в. влияе при създаването на български военен флот на Черно море и за развитието на морските отрасли. В този период България е свързана военно и икономически най-вече с Франция, Русия и Англия.

Формирането на флот на Черно море започва още със създаването на Флотилията и Морската част на 31 юли 1879 г. От Руския черноморски флот във Варна са предадени винтова шхуна „Келасура“, един парен катер, товарна барджа (шлеп), няколко дървени мауни, гребни лодки и пристанищно оборудване.³³ Създадено е Портово капитанство, просъществувало по-малко от година. Това е първата държавна пристанищна структура след Освобождението, която има административни и митнически задачи. През 1880 г. шхуната „Келасура“ е заменена с парахода „Голубчик“, който е изпратен в Русе. Във Варна до 1885 г. остава катерът „Птичка“, който е използван от митническите власти и пристанищната администрация. Портовото капитанство е възстановено през 1888 г., като от Русе са докарани катерите „Раковски“ и „Хаджи

³³ Конобеев, В. К вопросу о передачи Болгарии в 1879 г. Русских судов Дунайской флотилии. Институт славяноведения АН СССР. Краткие сообщения. вып. 9. Москва, 1952, с. 19.

Димитър“, а през следващите години и новопостроените катери „Амалия“ и „Калиакра“.³⁴

Основополагащ момент в развитието на морското стопанство е създаването на Българското търговско параходно дружество (БТПД). На 14 декември 1892 г. третата редовна сесия на Шестото Обикновено народно събрание с Протокол № 34 приема „Закон за съставяне на Българско търговско параходно дружество по Черно море“ със седалище в град Варна. Законът е утвърден с Указ № 257 от 15 декември 1893 г. на княз Фердинанд и е обнародван в брой 18 на Държавен вестник от 25 януари 1893 г.

Основният капитал на дружеството е обявен за 2 милиона лева (през годините този капитал се променя, например през 1907 г. е 1 468 800 лв.), разделен на 5000 акции, по 400 лева едната. Държавата закупува 1250 от безименните акции. Правителството контролира действията на дружеството чрез своя делегат в Управителния съвет. Наред с това правителството дава ежегодна субсидия на дружеството. В замяна на това корабите на БТПД трябва да пренасят безплатно пощата, войските и припасите им по време на война, а в мирно време – на половин такса, както и държавните служители, когато пътуват по служба.³⁵

От 15 до 17 август 1893 г. в зала „Съединение“ във Варна е свикано Първото общо събрание на акционерите в Българското търговско параходно дружество. Избран е Управителен съвет с председател Велико Христов. В Англия, в корабостроителницата на „Ричардсън и Сие“ в град Нюкасъл на р. Тайн, са построени първите два парахода на БТПД – „Борис“ и „България“.³⁶ Те трябва да свързват българските пристанища на Черно море помежду им и с Цариград, а „ако средствата на Дружеството позволят, този кръг от навигация може да се разшири“. Още при строежа на корабите е заложено изискването на палубите им да бъдат поставени фундаменти, на които във военно време да се монтират 120 мм оръдия.³⁷

Поради нарастването на работата и необходимостта от повече кораби за поддържане на линиите, през следващите години корабният парк се увеличава с още четири парахода: през 1903 г. е купен товарният параход „Варна“; през 1904 г. – параходът „София“; през 1906 г. – параходът „Кирил“; през 1913 г. – товаро-пътническият параход „Цар Фердинанд“. Разширява се районът на действие на българските кораби, които излизат извън Черно море и плават в Егейско, Средиземно и Червено море до Сирия и Египет.³⁸

³⁴ Панайотов, Ат. Българските пристанища (1879 – 2014). 2015, с. 17.

³⁵ Устав на БТПД – Варна. Варна, 1907 г. ВММ, XII, 1, 637 – 1974.

³⁶ Морското търговско корабоплаване на България. Том 1 (1862 – 1919). Сборник документи и материали. Състав. Борислав Дряновски. Варна: ИК „Морски свят“ ООД, 2007, с. 11.

³⁷ Вълканов, В. Морска история на България. 2000, с. 98

³⁸ Иванов, Тремол. Морското търговско корабоплаване на Третата българска държава. Варна: ИК „Галактика“, 1996, с. 56 – 59.

Развитието на морското корабоплаване налага изграждането на нови модерни пристанища на Черно море и железопътни линии към тях. Още в края на 1888 г. Народното събрание приема закон, публикуван в Държавен вестник от 21 януари 1889 година, за построяване на Варненското и Бургаското пристанище и на жп линиите Ямбол – Бургас и Каспичан – София – Кюстендил.³⁹

Железопътните линии трябва да свържат столицата и вътрешността на страната с главните черноморски пристанища Варна и Бургас. Изграждането на жп участъка Ямбол – Бургас започва на 1 май 1889 г. и на 14 май 1890 г. линията е завършена и открита за експлоатация. С построяването ѝ износът и вносът на стоки се пренасочват от пристанище Дедеагач на Бяло море към Бургас на Черно море. Железопътната линия София – Каспичан⁴⁰ е построена на няколко подетапа от 1895 до 1899 г.

Успоредно със строежа на жп линиите започва строежът на двете черноморски пристанища. През 1894 г. са утвърдени проектите на инж. Адолф Герар за строителството на Варненското и Бургаското пристанище. Строителството им започва през 1895 г., но се забавя поради различни пречки и спекулации. През 1898 г. правителството прехвърля довършването на строителството на Бургаското пристанище от фирмата „Касс и Ликенс“ на френската фирма „Де Батиньол“. Новото пристанище на Бургас е открито на 18 май 1903 г. (имения ден на княз Фердинанд I) в тържествена обстановка. Варненското пристанище, вместо за предвидените шест години, е завършено за двойно по-дълъг срок. Строежът му е поверен на „Безименното акционерно дружество за на правата на Варненското пристанище“. То е тържествено открито на 18 май 1906 г.⁴¹

Изграждането на пристанищата и жп линиите към тях и създаването на БТПД за превоз на българските стоки с български кораби са проява на държавническо мислене и израз на протекционистичната политика на българските правителства.

В края на XIX в. правителството разчита на финансова помощ от Франция, която през 1897 г. отпуска държавен заем на България. Съдействие се търси и във връзка с реорганизацията на Флотилията и изграждането на военен флот на Черно море. С тази задача през 1896 г. в България пристига френският морски офицер Пол Моро. Основни цели на неговата мисия са да даде препоръки за подобряване на състоянието и обслужването на корабите на Флотилията и Морската част и да подготви формирането на черноморски флот; да осигури достав-

³⁹ Панайотов, Ат. Българските пристанища (1879 – 2014). 2015, с. 23.

⁴⁰ Отсечка от гара Каспичан до Варна е въведена в експлоатация още през 1866 г. и е част от първата жп линия в днешните български земи, Русе – Варна.

⁴¹ Панайотов, Ат. Българските пристанища (1879 – 2014). 2015, с. 30 – 43.

ката на нов учебен военен кораб; да подготви пристигането на френска военноморска мисия с по-продължителни и мащабни задачи.

Пол Моро изготвя и прокарва програма за развитието на българския флот. За база на черноморския флот е определен град Варна. Новият учебен кораб – тип авизо (крайцер), за българския флот е поръчан в корабостроителницата „Сосиете аноним де Шантие & Ателие дьо ла Жиронд“ в град Бордо, а въоръжението е договорено с фирмата „Шнайдер и С-ие“. С княжески Указ № 31/1897 г. авизото получава името „Надежда“. Успех в дейността на П. Моро е изпращането на българските морски офицери В. Хитров и Ст. Димитриев на специализация във Франция.⁴²

Френската военноморска мисия, начело с капитан II ранг Пол Пишон, пристига в България през август 1897 г. за срок от пет години. От края на същата година започват сериозни организационни промени във военния флот. С Указ № 40/12.11.1897 г. съществуващата Флотилия и Морска част се разделя на Дунавска флотилия с щаба в Русе и Морска част с щаба във Варна. Част от персонала на съществуващата Флотилия се отделя за сформирането на щаба във Варна и за екипажа на учебния параход „Надежда“. Учебният кораб „Надежда“ е завършен и на 22 септември (3 октомври н.ст.) 1898 г. е спуснат на вода, приет от началника на Морската част и командир на „Надежда“ капитан II ранг Пол Пишон и отплава за България. На 17 ноември е посрещнат на българска територия. В присъствието на княз Фердинанд I и княгиня Мария-Луиза е тържествено осветен в Бургас.

Управленията на двете части на флота – Морска и Дунавска, функционират независимо до 1899 г., когато съгласно Указ № 6/1899 се сливат в едно управление на флота.⁴³ Капитан II ранг Пол Пишон е назначен за началник на флота. Със заповед по Военното ведомство № 80/1900 е обявено „Положение за устройството на флота“.⁴⁴ За първи път се открива длъжността началник на щаба на флота, на която е назначен капитан-лейтенант (дн. капитан III ранг) Васил Хитров.⁴⁵ През 1907 г. влиза в сила Морски устав, създаден на основата на руския морски устав.⁴⁶

⁴² Кръстева, Мариана. Френската военноморска мисия в България (1896 – 1908 г.). Във: Военноморските сили на България и Франция в отношенията между двете страни (1878 – 2010 г.). Варна, 2011, с. 79.

⁴³ Систематически сборник на законите, указите, заповедите и циркулярите по Военното ведомство от 1877/1878 г. до 1-и януари 1901 г. 1901, с. 45.

⁴⁴ Систематически сборник на законите, указите, заповедите и циркулярите по Военното ведомство от 1877/1878 г. до 1-и януари 1901 г. 1901, с. 46 – 49.

⁴⁵ ДВИА, ф. 1027, оп.1, а.е. 2, л. 27 гр.

⁴⁶ Морски устав 1907. Обявен със заповед по военното ведомство под № 239 от 1 септември 1906 год. София: печ. „Балкан“, 1907.

Изострянето на отношенията с Турция след Илинденско-Преображенското въстание е повод за разработване на нови планове за превъоръжаване на армията, като се предвиждат и средства за флота. Финансовата обвързаност на България с Франция предопределя доставките на кораби и въоръжение за флота от френски фирми.

На 24 февруари (8 март) 1904 г. е сключен договор с френската фирма „Шнайдер и С-ие“ за доставка на три 97-тонни миноносеца, три плаващи торпедни батареи, един дестилационен апарат и две 100 мм оръдия с по 500 снаряда за обща сума 1 900 575 лв. Кредитът за купуването им е отпуснат от заем, сключен в началото на 1904 г. с Парижко-холандската банка, която е тясно свързана с фирмата „Шнайдер“. В тайните условия към договора за заемите има уговорка, че определена част от доставките трябва да са от тази фирма. Торпедоносците се строят от корабостроителницата на „Шнайдер и С-ие“ в град Шалон сюр Сон. За да се избегне преминаването на Проливите и да се запазят в тайна от Турция, е решено да се докарат на части в България, където да бъдат сглобени. Във Варна за монтажа и пускането им на вода започва изграждането на хелинг. Още преди да бъдат завършени първите три торпедоносеца, на 14 януари 1906 г. е сключен нов договор с фирмата „Шнайдер“ за доставката на още три. Първите три торпедоносеца са спуснати на вода на 23 август 1907 г. в присъствието на княз Фердинанд I. Втората серия започва да пристига на 30 август 1907 г. и на 4 октомври 1908 г. те са окончателно завършени.⁴⁷ С Указ на цар Фердинанд I от 8 октомври 1908 г. шестте миноносеца са зачислени във флота и са им дадени имената „Смели“, „Храбри“, „Дръзки“, „Шумни“, „Летящи“ и „Строги“. Отрядът торпедоносци е основната ударна сила на флота през следващите десетилетия и участва в четири войни.

През 1907 г. от Франция са купени яхтата „Камчия“ и учебната ветроходна яхта „Стрела“. Доставянето им става, без да са спазени процедурите, което предизвиква критики срещу командването на флота и обвинения в злоупотреби. Особено неизгодна е сделката за яхта „Камчия“, която е с ниски плавателни качества и още при прехода до Варна двигателят се поврежда. На френската фирма „Соте Арле“ се възлага доставката на заградни морски мини, които започват да пристигат през 1908 г. Някои от тях дават дефекти и са върнати за поправки. Окончателно са приети във флота в края на 1909 г. Налагането на доставки от Франция води до отхвърлянето на българския проект за заградна мина, разработен от флотския офицер лейтенант Евстати Винаров. Отново от Франция са доставени и двете 240 мм Д-45 оръдия „Шнайдер“. През 1910 г. те са монтирани в местността Салтанат (Почивка) край Варна, с което е поставено началото на българската брегова артилерия.⁴⁸

⁴⁷ ВММ – Варна, Инв. № VII, 5560.

⁴⁸ Кръстева, Мариана. Френската военноморска мисия в България (1896 – 1908 г.). 2011, с. 53 – 59, 79 – 80.

Сред успехите за флота е поставянето през лятото на 1908 г. с английския кораб „Фарадей“ на подводния кабел от Варна до Севастопол, в което участва флотският офицер лейтенант Неделчо Недев.

Значителен успех има в подготовката на българските морски офицери. От края на XIX в. обучението и практическата им подготовка стават на френските фрегати и кораби. След възстановяването на отношенията с Русия български младежи са изпращани за обучение в Морския кадетски корпус в Санкт Петербург и в офицерските класове в Кронщат.⁴⁹ В резултат на това в навечерието на Балканската война българският военен флот разполага с достатъчно добре подготвени офицери.

Развитието на черноморския флот е съпътствано от редица проблеми. Почти постоянни са конфликтите във флотските среди, които не само пречат за нормалната работа, но и са повод за атаки и критики срещу него. Срещу развитието и самото му съществуване се обявяват определени политически сили. Сред тях водещи са представителите на Демократическата партия, в чиято програма заляга ликвидирането на флота. В това отношение те са значително улеснени от скандалите и злоупотребите, които съпътстват доставките на кораби и въоръжение. Когато през 1908 г. идват на власт, първата им стъпка в тази насока е освобождаването на Пол Пишон от длъжността началник на флота. Той е обвиняван, не без основание, че действа в интерес на френските фирми и загърбва българските интереси. За началник на флота е назначен капитан I ранг Станчо Димитриев. След проблемите с доставените мини в кампанията срещу флота се включват Радикалната, Прогресивно-либералната, Народната партия, БЗНС и широките социалисти. Искане се създаване на смесен военно-търговски флот, преместване на Машинното училище в София и сливането му с Железопътното училище.⁵⁰ Новият началник на флота капитан I ранг Станчо Димитриев също е обвинен в злоупотреби и принуден да напусне. За началник е назначен подполковник Руси Лудогоров, който е инженер артилерист.

В началото на XX в. българинът все по-често гледа към морето. Риболовът, с който до края на XIX в. е заето основно гръцкото население по Черноморието, постепенно се превръща в поминък и за българите. Започва използването на морските дадености на България за развитието на курортното дело, морелечението и калолечението. В тази насока излизат редица публикации на български лекари, а във Варна през 1905 г. е открит първият детски морски санаториум за лечение

⁴⁹ Кожухаров, Асен. Български стипендианти в Морския корпус – Санкт Петербург (1899 – 1914 г.): обучение и образователни аспекти на кариерата им. Педагогика, 2011, (1), 128 – 144.

⁵⁰ История на Българския Военноморски флот. 1989, с. 32 – 33.

на костно-ставна туберкулоза.⁵¹ За изучаване на морската фауна през 1906 г. е взето решение да се построи Морската зоологическа станция с Аквариум във Варна. Варненският общински съвет избира мястото за постройката, но строежът са забавя много. Дълги години след завършването ѝ през 1911 г. сградата не се използва по предназначение. Аквариумът е открит през 1932 г.

В заключение можем да направим следните изводи:

До войните за национално обединение развитието на военния флот и на морските стопански отрасли е до голяма степен стихийно, без ясна стратегия и цели.

Повечето от българските политици не разбират значението им и се противопоставят на съществуването и развитието им.

Често развитието им е иницирано и зависи от външнополитически фактори.

Промяната в начина на мислене по отношение на морето и морските дейности е продължителен процес.

Въпреки многото трудности, в края на XIX и началото на XX в. са положени основите на Морска България, които имат своето развитие през следващите десетилетия.

THE BEGINNING OF MARITIME BULGARIA (1879 – 1912) – THE DIFFICULT ROAD OF PROGRESS

Todorka Stoyanova

Naval museum – Varna

Abstract: Until the wars of national unification, the navy and maritime industries developed largely spontaneously, without clear strategy and objectives, with constant opposition from some politicians.

The transformation of Bulgaria into a maritime country is a slow and difficult process, also related to a change in the way of thinking.

⁵¹ Пюскилиев, Ангел. Морските бани и гр. Варна – приморска станция. Варна: Печ. Н. Петров, 1894; Стоянов, Параскев. Варненският морски санаториум. Варна, 1905; Теодоров, Иван. Варна като климатическо лечебно място. Варна: Зора, 1908; Стоянов, Параскев. Варненския морски санаториум и борбата против туберкулозата. София: Печ. П. Глушков, 1910; Стоянов, Параскев. Калолечението в България и Балчишката тузла. Балчик: Балчишка Градска община, 1911.

In Bulgaria, as in many other countries, the creation of the military fleet became an engine for the development of other maritime activities and industries.

Keywords: Flotilla and Naval force, Navy, Naval officers, Ships, Maritime Bulgaria, marine economy, maritime policy

Тодорка Димитрова Стоянова

Военноморски музей – Варна

Ул. „Приморски“ № 2

Тел: 0897 838 416

E-mail: tedi_stojanova@abv.bg