

А.Н. КОЖУХАРОВ (Болгария)

БОЛГАРСКИЕ КАПИТАНЫ ТОРГОВОГО ФЛОТА, ВОСПИТАННИКИ МОРЕХОДНЫХ КЛАССОВ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

Жизнь и деятельность болгарских капитанов торгового флота, проходивших обучение в Российской империи в конце XIX – начале XX в., до сих пор изучена плохо. Почему болгары предпочитали обучаться морскому делу в России и как они, завершив образование, смогли реализовать себя в Болгарии? На эти вопросы пока нет ответа.

После русско-турецкой войны 1877–1878 гг. в Болгарском княжестве было несколько попыток наладить коммерческое судоходство. В 1892 г. было создано акционерное предприятие Болгарское торговое пароходное дружество (БТПД), контролируемое государством. Первые суда – пароходы “Болгария” и “Борис” – были построены в Англии под военным наблюдением, что свидетельствует о намерениях использовать их и в военных целях¹. Судовых механиков набирали из воспитанников болгарской Унтер-офицерской морской школы (с 1900 г. Машинное училище флота)², капитанов и палубных офицеров предполагалось обучать за границей. Когда первые корабли были готовы, в Болгарии еще не было своих капитанов и палубных офицеров. Пришлось назначать в капитаны (или, как их тогда называли, “коменданты”) и на должности палубных офицеров хорватов, подданных Австро-Венгрии³. Это была временная мера. Для обучения морскому делу болгары направлялись в Российскую империю.

Одним из первых, кто прошел обучение в мореходных классах Российской империи, был С. Манолов (1867–1927). С 1886 г. он служил матросом во Флотилии и Морской части (в военно-морском флоте), а в 1888 г. записался в Мореходное училище императора Петра Великого в Нарве. Успешно сдав в 1891 г. выпускные экзамены в Санкт-Петербурге, после увольнения из Флотилии и Морской части⁴, С. Манолов 20 мая 1896 г. был назначен вторым помощником капитана парохода “Болгария”. Через восемь лет он стал первым “комендантом” в болгарском торговом флоте.

В конце 80 – начале 90-х годов XIX в. отношения Болгарии и России были сложными. С 1886 по 1894 г. русское правительство не поддерживало отношения с Болгарским княжеством. Несмотря на это, болгары стремились получить аттестат морского офицера в Российской империи. Болгары за свой счет ехали в Россию и поступали в мореходные классы. Но не все из них после обучения становились капитанами БТПД. 13 человек, получивших образование в России, стали офицерами болгарского военно-морского флота (с 1908 г. Флота Его Величества)⁵. В 1899 г. морские классы в Нарве и

Кожухаров Асен Николаевич – кандидат военных наук, доцент Высшего военно-морского училища им. Николы Й. Вапцарова в Варне (Болгария).

¹ Центральный державный архив, София (далее – ЦДА), ф. 1798к, оп. 1, д. 13, л. 1, 6.

² *Колев К.Н.* 120 години Морско училище: хроника на една вековна традиция. Варна, 2001, с. 15.

³ *Barbalić R.* Udio naših pomoraca u stvaranja bugarske trgovačke mornarice. – Pomorski zbornik, 1967, kn. 5, s. 611–626.

⁴ Державный военно-исторический архив (далее – ДВИА), ф. 1027, оп. 1, д. 4, л. 225–225об, 728об, 740об.

⁵ *Кожухаров А.Н.* Воспитанники русских мореходных классов в военном флоте Болгарии в начале XX в. – Вопросы истории, 2011, № 2, с. 114–121.

Санкт-Петербурге закончили В. Червенски и П.И. Абаджиев (1875–1957), а в 1902 г. – Г.Н. Кожухаров и А.Х. Сахаров (1878–1920)⁶. Они стали офицерами торгового флота Болгарии. Кроме Нарвы и Санкт-Петербурга болгары проходили обучение и в городах юга России. В 1900 г., например, А.М. Прудкин (1880–1942) получил аттестат о завершении образования в Николаеве⁷, в 1904 г. А.Г. Георгиев (1882–1948) – в Севастополе, а в Одессе в 1904 г. – В.К. Попов. Многочисленной была группа воспитанников Морского училища императора Александра II в Херсоне. В 1901 г. его закончил Г.И. Карловски, а в 1902 – А.А. Ангелов-Ангелсон (1882–1952)⁸. В.Е. Филев (1880–1952) начал обучение в Херсоне, затем продолжил образование в Николаеве, а диплом получил в Одессе⁹. Переход из одной мореходки в другую был нормальной практикой тех времен. Поэтому иногда трудно проследить, где и когда получили диплом будущие капитаны. У исследователей мало пока сведений, например, о Д.Н. Чизмароев¹⁰ и С. Лобански¹¹.

Болгарское государство редко поддерживало стипендиями тех, кто проходил обучение в Российской империи. Болгары вынуждены были выбирать мореходные училища на юге России, поскольку плата за обучение там не была высокой. В мореходных классах она устанавливалась российским министерством финансов. В 1899 г. она составляла 20 рублей (52 лева) в год¹². В некоторых случаях болгарские негосударственные организации на территории Российской империи брали часть расходов на себя. Так, например, в 1903 г. по просьбе Санкт-Петербургского славянского благотворительного общества было выслано в Феодосию пособие в размере 10 рублей болгарину Др. Чизмарову, ученику мореходных классов¹³. Стоит заметить, что в Австро-Венгрии в Императорской королевской академии коммерции и мореплавания в Триесте за 1895 г. содержание в месяц одного болгарского стипендиата составляло сто левов¹⁴. В конце XIX – начале XX в. на юге России было много болгар. У них были свои благотворительные организации, как, например, Южнославянский пансион Т. Минкова в Николаеве, финансировавшие обучение болгарских студентов в русских учебных заведениях¹⁵. Безусловно, денежная сторона вопроса была для болгар весьма важной, но привлекательность обучения в России не исчерпывалась только ею. В выборе учебных заведений играли роль и родство славянских языков, и принадлежность к православию. Болгарам легче было освоить русский язык, нежели итальянский, на котором преподавали в Академии коммерции и мореплавания в Триесте.

Историки в России говорят о слабости обучения в мореходных классах¹⁶, но болгары в целом обучением были довольны. А.М. Прудкин описывает порядки классов, предметы которые изучались, причем подчеркивает, что упор в обучении делался на

⁶ Алманах на капитаните и главните механици от пароходство “Български Морски флот” 1892–2007. Варна, 2007, с. 10–12, 75–76, 123.

⁷ Державный архив, Варна (далее – ДА), ф. 3К, оп. 2, д. 2, л. 69.

⁸ Алманах на капитаните и главните механици от пароходство “Български Морски флот”, с. 13, 34–35, 73, 116–117.

⁹ *Рангелова-Пеева Е.* Двамата Филеви. Капитан В.Е. Филев (1880–1952). Капитан Е.В. Филев (1911–1985). – Годишник на Военноморския музей-Варна, 2009, т. VII, с. 153, 154, 164.

¹⁰ ДА, ф. 3К, оп. 2, д. 2, л. 125.

¹¹ *Павлов В.* Българският морски търговски флот в Балканските войни и периода до Първата световна война. – Годишник на Военноморския музей-Варна, 2003, т. III, с. 90.

¹² *Мосягина С. Ю.* Исторический опыт организации морского образования в Архангельске в дореволюционный период. – Образование и наука, 2009, № 9, с. 79.

¹³ Отчет Одесского Болгарского Настоятельства, за 1902 г. Одесса, 1903, с. 20.

¹⁴ ЦДА, ф. 284, оп. 1, д. 1161, л. 4–4об, ПМС №18/26.1.1895 г.

¹⁵ *Рангелова-Пеева Е.* Указ. соч., с. 154.

¹⁶ *Зуев А.В.* Проблемы прохождения плавательской практики учениками мореходных классов в России во второй половине XIX века. – Вестник Сургутского государственного педагогического университета, 2012, № 6, с. 39–42.

математику, мореходную астрономию и законоведение¹⁷. После окончания мореходных классов некоторые болгары поступали на службу во флот Российской империи¹⁸. В России легче было найти вакантные места на судах и жалование было выше, чем в Болгарии.

Не всем, кто заканчивал обучение в мореходных классах в России, удавалось сделать успешную карьеру. С. Димитров (Димитриев) закончил Анапские мореходные классы¹⁹, но в Болгарии так и не стал капитаном торгового флота, как и И. Панайотов, о котором известно, что он учился в мореходках Российской империи и плавал на болгарских коммерческих судах²⁰, или А.И. Жеков, закончивший в 1902 г. Севастопольские мореходные классы, сдавший экзамен на прапорщика флота на учебном судне “Бережань”, а потом ставший кинооператором²¹.

В конце XIX – начале XX в. в России был 41 мореходный класс. Болгары обучались только в шести из них – на Балтийском и Черном морях. По приблизительным подсчетам, их было 29 человек. По окончании мореходных классов 13 человек стали офицерами военно-морского флота. Для Болгарии, которая в канун Балканских войн имела всего пять пароходов, это было значительно. Изучение болгарского командного состава показывает, что с 1879 по 1946 г. из всех болгар-капитанов торгового флота, получивших образование за границей, 13 были воспитанниками российских мореходных классов.

В 1902 г. в русские мореходные классы перестали принимать иностранцев²². К тому времени болгары, воспитанники русских учебных заведений, уверенно стали теснить с мостиков болгарских судов своих хорватских коллег²³. Накануне Балканских войн 1912–1913 гг. болгары, воспитанники русских учебных заведений, стали основой командного состава судов торгового флота. Однако дефицит кадров по-прежнему был существенным. Положение пытались исправить за счет обучения капитанов и офицеров в учебных заведениях Австро-Венгрии и Италии.

Первую Балканскую войну в Болгарии встретили с энтузиазмом. Суда, которые были на Эгейском море, обеспечивали войска в Восточной Фракии продовольствием, фуражем, горючим и даже боеприпасами. В ходе войны особо отличился В. Филев, “комендант” парохода “Варна”. Он сумел наладить поставки продовольствия и фуража в порт Деде-Агач, чем способствовал успеху 4-й Болгарской армии на Галлипольском полуострове в 1913 г. Небольшой болгарский флот не был в состоянии самостоятельно справиться с огромным объемом поставок 300-тысячной группировки болгарских войск. Вот почему болгарским капитанам приходилось тесно взаимодействовать с судами российского Добровольческого флота. Совместными усилиями русским и болгарам удалось наладить снабжение болгарской армии²⁴.

Вторая Балканская война обернулась трагедией. Вслед за Сербией и Грецией в войну против Болгарии вступили Османская империя и Румынское королевство. Торговые суда сначала передислоцировались из Варны в Бургас, а затем, чтобы не попасть в руки противника, 27 июля 1913 г. вышли в Черное море и направились в Севастополь, где 31 июля были интернированы. В России болгарские экипажи встретили прохладно. Русская империя сохраняла нейтралитет в конфликте, а ее подданные симпатизирова-

¹⁷ Прудкин А.М. Записки на моряка. Т. I. 2-е изд. Стара Загора, 1997, с. 30.

¹⁸ Алманах на капитаните и главните механици от пароходство “Български Морски флот”, с. 73.

¹⁹ Прудкин А.М. Указ. соч., с. 30.

²⁰ Павлов В. Указ. соч., с. 90.

²¹ Тангълов Д.Г. Забравеният Александър Жеков. 110 години от рождението на пионера на българския военнодокументален филм. – Военноисторически сборник, 1990, № 5, с. 205–216.

²² Под флагом России: история зарождения и развития морского торгового флота. М., 1995, с. 233.

²³ Barbalić R. Op. cit., s. 620.

²⁴ Павлов В. Указ. соч., с. 85–87.

ли противникам Болгарского царства. Со слов Прудкина, все это вызвало “обиду” и “грозный пессимизм” у болгарских моряков²⁵. После войны торговый флот Болгарии принимал участие в репатриации турецких военнопленных из болгарских портов и в возвращении болгарских солдат и гражданских лиц с о. Трикери.

Начало Первой мировой войны вызвало оживление в морской торговле. Товары везли в новый болгарский порт Деде-Агач на Эгейском море. Болгарское правительство колебалось, на чью сторону встать в войне. Это отражалось и на деятельности БТПД. Дружество стало инструментом внешней политики страны. Под прикрытием нейтралитета дружественные пароходы иногда поставляли недозволенные грузы обеим сторонам. В 1915 г. болгарские суда привозили в российский порт Рени товары военного назначения. В этой акции принимали участие и болгарские воспитанники российских мореходок²⁶.

В октябре 1915 г. Болгария стала союзником Германии и Австро-Венгрии. Пароход “Борис” переоборудовали под минный заградитель, а корабль “Царь Фердинанд”, поступивший во флот в 1913 г., был сдан под плавающую казарму германской гидроавиации в Варненском озере. Остальные четыре парохода ограничили свои выходы в море. К концу 1917 г. судоходство пришло в упадок²⁷.

В конце войны болгарские суда были реквизированы французами и обслуживали российские, турецкие и греческие порты. В 1920 г. пароход “Борис” при плохой видимости был протаранен русским транспортом “Кронштадт”. Пробоина была небольшой, но капитан корабля не принял никаких мер к спасению судна²⁸. В начале 1920 г. из пароходства ушел капитан Г. Кожухаров, а осенью 1923 г. – капитан Др. Чизмаров.

После окончания Гражданской войны в России командный состав болгарского торгового флота пополнился представителями белой эмиграции. На болгарских судах плавали А.Г. Прочай, Б.М. Бачинский, С.С. Костенко, М.П. Шульга²⁹. В это же время возвратился на родину капитан Карловски, который окончил мореходку в Херсоне в 1901 г. и с 1903 по 1928 г. плавал на русских (советских) судах. В 1938 г. он стал командантом судна в БТПД³⁰.

Воспитанники российских мореходных классов принимали участие в приеме новых судов в торговый флот Болгарии, занимались переходом судов на жидкое топливо, освоением новых линий. Болгарские коммерческие суда стали выходить за пределы Средиземного моря. Некоторые из выпускников российских учебных заведений ходили в море на кооперативных шхунах, занимались подготовкой новых кадров в Морском училище в Варне, где во многом следовали программам русских мореходок.

К началу Второй мировой войны выпускники российских учебных заведений были уже в преклонном возрасте. Они неохотно соглашались везти немецкие военные грузы. Ветеранов торгового флота отправляли на пенсию. С 1940 по 1942 г. из пароходства ушли капитаны Г. Карловски, В. Филев, А. Георгиев, А. Ангелов. Выход на заслуженный отдых далеко не всегда был в безоблачной обстановке. В мае 1941 г. в Эгейском море произошел случай, когда осторожный и многоопытный капитан П. Абаджиев отказал грузить авиабомбы и бензин, ссылаясь на статьи договора о фрахте болгарских пароходов германским военно-морским командованием “Юг”. Администрация БТПД не стала спорить с Абаджиевым и перенаправила груз на паро-

²⁵ Прудкин А.М. Указ. соч., с. 119.

²⁶ Павлов В. Указ. соч., с. 97.

²⁷ Иванов Т. Морското търговско кораблоплаване на Третата българска държава. Варна, 1996, с. 75.

²⁸ Алманах на капитаните и главните механици от пароходство “Български Морски флот”, с. 123.

²⁹ Да, ф. 3К, оп. 2, д. 2, л. 281, 283, 319; Алманах на капитаните и главните механици от пароходство “Български Морски флот”, с. 157.

³⁰ Алманах на капитаните и главните механици от пароходство “Български Морски флот”, с. 73.

ход “Мария-Луиза”, которым командовал капитан И. Томов, воспитанник германского военно-морского училища “Мюрвик”. 30 мая 1941 г. это судно взорвалось в порту Пирей³¹. После этого трагического инцидента сразу было неудобно увольнять Абаджиева за невыполнение приказа. Он ушел на пенсию лишь 16 января 1942 г. В 1943 г. последним оставил пароходство капитан В. Попов. После войны он с 1947 по 1948 г. работал на административной должности в пароходстве³².

Иначе сложилась судьба А. Прудкина. Во второй половине 30-х годов XX в. он ходил в море на дельфиноловных судах, участвовал в тайной морской эмиграции евреев в Палестину, совершив в качестве капитана шхун несколько успешных рейсов. Работал он и на советскую разведку. В начале войны против СССР он сколотил диверсионную группу, за что был арестован, судим и 1 августа 1942 г. повешен³³. В 1969 г. посмертно А. Прудкин был удостоен советским орденом “Отечественной войны” II степени³⁴.

Таким образом, воспитанники мореходных классов Российской империи были основой командного состава болгарского торгового судоходства. Они оказали заметное влияние на развитие болгарской морской индустрии в течение 50 лет. Им выпала честь принимать новые пароходы, разрабатывать новые линии коммерческого судоходства и даже решать дипломатические миссии. Они вынесли тяжесть четырех войн. Они стояли у истоков традиций болгарского судоходства.

³¹ ДА, ф. 3К, оп. 1, д. 152, л. 38–39об.

³² Алманах на капитаните и главните механици от пароходство “Български Морски флот”, с. 117.

³³ Там же, с. 119.

³⁴ *Каширин В.* Опасные связи капитана Прудкина. – Родина, 2009, № 8, с. 126.