

ИЗВЕСТИЯ

НА

ВАРНЕНСКОТО АРХЕОЛОГИЧЕСКО
ДРУЖЕСТВО

КНИГА XV

BULLETIN

DE LA SOCIÉTÉ ARCHÉOLOGIQUE
À VARNA

TOME XV



1964

ДЪРЖАВНО ИЗДАТЕЛСТВО — ВАРНА

ЗА УЧАСТТА НА КРАЙЦЕРА „НАДЕЖДА“ СЛЕД БУНТА НА ЕКИПАЖА МУ (1918—1924 г.)

ВЛАДИМИР ПАВЛОВ

Учебният крайцер „Надежда“¹ (обр. 1) е най-значителният кораб на създадения през 1897 г. български черноморски флот. По време на цялото си двадесетгодишно съществуване той е център на многобройни революционни прояви.² Последната и най-забележителна от тях — бунтът на екипажа на 15. XII. 1918 г. — е ярък пример за нарасналото недоволство в армията и флота в края на Първата световна война и за влиянието на Великата октомврийска социалистическа революция.

Бунтът избухва в Севастопол, където от 17. IX. 1918 г. крайцерът се намирал на ремонт. От края на ноември с. г. градът е завзет от съглашенските интервентски части, които именно задушават революционното надигане на българските моряци. Командата е откарана във Варна и предадена на военен съд, а корабът остава в Севастопол. И тук се сблъскваме с въпроса, върху който ще се помъчим да хвърлим известна светлина в настоящата работа, а именно: каква е по-нататъшната съдба на „Надежда“ след 15. XII. 1918 г.

За бунта на „Надежда“ е натрупана вече значителна литература — спомени на живите участници³ и публикации на военни историци.⁴ Запазени са и архивни материали.⁵ Но в никоя от тези публикации не е засегнат въпросът за по-нататъшната участ на крайцера. Единствено в най-крупните трудове за революционната криза у нас през 1918—1919 г., принадлежащи на проф. Хр. Христов и на М. А. Бирман, намираме изказано мнение за съдбата на кораба. Но както Хр. Христов⁶, така и М. Бирман⁷ приемат, че след бунта крайцерът бил докаран в България.

Тези твърдения не отговарят на действителността. Възможно е авторите да смесват докарването във Варна на арестувания екипаж с въпроса за прибирането на самия кораб. Неизползувани досега материали от Централния военен архив — Търново и други данни

¹ Учебният крайцер „Надежда“ е бил поръчан през 1897 г. в корабостроителницата „Atelier et chantiers de la Gironde“ в гр. Бордо (Франция) и през 1898 г. е спуснат на вода. На 18. XI. 1898 г. той пристига във Варна. Имал водоизместимост 717 т, дължина 65 м, ширина 8,28 м. Двигател — 2 парни машини с 3100 к. с., средна скорост 17 мили/час. Въоръжение — по 2 оръдия от 47,65 и 100 мм и два торпедни апарата.

² Общо за революционните традиции на кораба вж. Ив. Казаков, Люлка на марксистически идеи и борчески прояви. Морски преглед, 1959, кн. 2, с. 11—16; за срещата с „Потемкин“ вж. Морско училище 1881—1956. Юбилеен сборник, С., 1956, с. 122—124; за недоволството на екипажа в Севастопол през 1913 г. — Ив. Драев, Към историята на социалистическото и революционното движение в българската военна флота. Известия на Института по история на БКП, т. 7, 1960, с. 222—224. В статията на К. Халачев, Забележително историческо събитие, Народна армия, бр. 4725/15. XII. 1963, с. 2, личи положителният стремеж да се даде отпор на преувеличения и неточностите, характерни за някои досегашни оценки на събитието.

³ С. Спасов, Бунтът на моряците от крайцера „Надежда“. Военноисторически сборник (ВИС), 1957, кн. 2, с. 96—110. Същите спомени са публикувани с малки изменения и в: сб. Морско училище, 1881—1956. Юбилеен сборник, С., 1956, с. 114—122; сб. 17 година, С., 1957, с. 241—259; също и в книгата му „Морякът в пустинята“, С., 1961. Ц. Тодinov, Участието ми в бунта на крайцера „Надежда“. ВИС, 1953, кн. 4, с. 107—110.

⁴ В. Попов, Бунтът на моряците от крайцера „Надежда“. ВИС, 1955, кн. 3, с. 28—48; същата статия в малко изменен вид вж. и във В. Попов и С. Стоянов, Страници из историята на българския военноморски флот, С., 1958, с. 102—128.

⁵ АМВР, дело 105723.

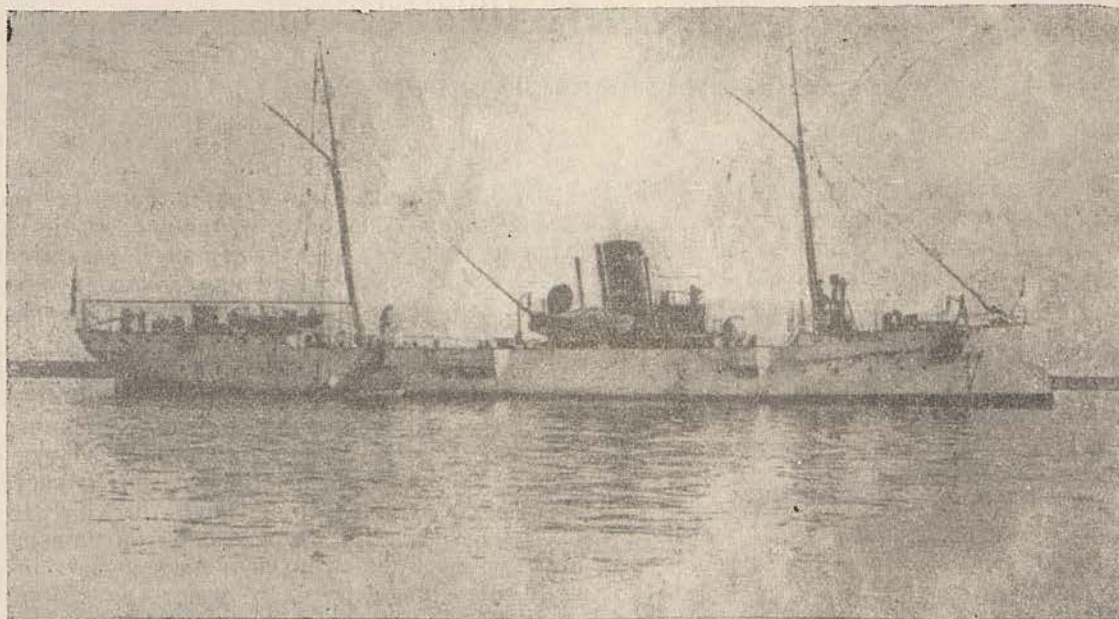
⁶ Хр. Христов, Революционната криза в България през 1918—1919. С., 1957, с. 361.

⁷ М. А. Бирман, Революционная ситуация в Болгарии в 1918—1919. М., 1957, с. 200.

обаче доказват, че няколко години след революционното надигане на екипажа крайцерът „Надежда“ е съществувал в Севастопол, макар и в много окаян вид.

Политическото и военното положение в нашата страна непосредствено след излизането ѝ от Първата световна война съвсем не е благоприятно за прибирането и включването отново в строя на флота на военен кораб в това число дори и полунегодната „Надежда“. У нас се настаняват съглашенците. След капитулацията на Турция военните им кораби се настаняват в нашите черноморски пристанища.⁸ Варна е заета от 26-а английска дивизия и превърната в база на интервентите в похода им срещу Съветска Русия.

Съглашенското военно командване побързва да тури ръка и на без това нищожния български военноморски флот.⁹ В периода от 9. XI до 11. XII. 1918 г. окупаторите стават господари на почти целия ни военен флот.¹⁰ По този начин към 15. XII. 1918 г., когато избухва бунтът на крайцера „Надежда“, той е единственият наш кораб, на който още се веел българският национален флаг в ръцете на революционните моряци.



Обр. 1. Крайцерът „Надежда“

Но от красивия бял кораб в края на 1918 г. остава само коритото (корпусът), и то в твърде жалко състояние.¹¹ Корабът пристига в Севастопол напълно разоръжен.¹² След като се установява в Южната бухта на пристанището, демонтират котлите, части от машините, дори надстройките и палубата. От един документ научаваме, че вещите на „Надежда“ са складирани на следните места: в два шлепа до борда на крайцера; в един склад на севастополското пристанище; димовата тръба, мостикът и др. са снети на брега; дървените части — в дърводелската работилница, а машините и механизмите — в съответните други работилници. Известна част от разглобените детайли остава на самия кораб.¹³

При това положение крайцерът бил напълно негоден като плавателен съд. Никола М. Ковчазов, служил непосредствено след бунта на него, отбелязва, че всичко на „Надежда“ било в безпорядък, а котлите и машините му били в Портовия завод.¹⁴ По същото време

⁸ Хр. Христов, пос. съч., с. 341.

⁹ Централен военен архив — Търново (ЦВА), ф. 666, оп. 1, л. 672, л. 102.

¹⁰ Пак там, л. 112. Предават им се една подводница, пет миноносци, пет миночистачни катера, една брегова батарея и др.

¹¹ Р. Лудогоров, Спомени за дейността на флота и гарнизона на Варненския укрепен пункт през войната 1912—1913 г. ВИС, г. I (1927), кн. 5—6, с. 8, пише, че още през 1912 г. палубата била прогнила и при артилерийска стрелба от нея се кътели големи парчета ръжда.

¹² Поради това и досега във Военноморския музей във Варна са запазени двете му 100 мм оръдия и по едно 47 и 65 мм оръдие.

¹³ ЦВА, ф. 666, оп. 1, л. 666, л. 47, 48.

¹⁴ Н. М. Ковчазов, Спомени. Военноморски музей—Варна, л. 2.

го е виждал и Антон Прудкин, тогава капитан на нашия търговски кораб „България“. Крайцерът стоял в Южната бухта „в най-безнадежно състояние... изоставен и ръждясал“.¹⁵ Борис Апостоловски пише в спомените си: „През 1919 и 1920 г., когато отивахме до Севастопол, виждахме полуразрушената „Надежда“, заприличала на гълъбарник.“¹⁶ Това състояние се подчертава и от данните на други автори.¹⁷

Описаното състояние на кораба не ни дава основание да приемем твърдението на Хр. Христов, че „усилията на екипажа да изведе крайцера от Севастополското пристанище обаче завършили с неуспех“.¹⁸ Очевидно е, че такива маневри са били невъзможни.

Първите десет дни след бунта крайцерът „Надежда“ е под разпореждането на съглашенците.¹⁹ Съставена е комисия, която постановява заплашените от кражба предмети да бъдат пренесени в специален склад, след като им се направи опис.²⁰ Междувременно от флота е изпратена команда моряци, които от 29. XII. 1918 г. поемат храната на кораба.²¹ Повечето от тях се завръщат в България в края на януари 1919 г., а някои и по-рано.²² Офицерът от кораба мичман Георги Буков остава в Севастопол.²³

На 17. I. 1919 г. се правят първите постъпки от Щаба на армията пред командувачия съглашенските войски у нас ген. Кретиен корабът да бъде докаран на буксир във Варна с търговския кораб „Цар Фердинанд“.²⁴ Този опит остава безуспешен, защото на 8. III. с. г. Министерството на войната съобщава на началника на флота, че „Надежда“ ще остане в Севастопол до момента, когато съглашенското командване реши неговата участ.²⁵ Междувременно на крайцера бил настанен техен военен екипаж.²⁶

Успоредно с преговорите със съглашенците специално назначена комисия²⁷ във флота докладва, че не препоръчва ликвидирането на кораба; той трябва да се ремонтира, особено подводната част, като се извади на дък в Севастопол.²⁸ Но при направените сондажи в Русия за цената на ремонта се оказва, че той ще струва един милион рубли. Ето защо началникът на флота се връща на първоначалния проект — корабът да бъде докаран във Варна.²⁹

На 28. III. 1919 г. последният механик на „Надежда“ мичман Г. Буков предава по опис крайцера и имуществото му³⁰ и с търговския кораб „Варна“ се завръща у нас.³¹ Един месец по-късно, 30. IV. 1919 г., Червената армия завзема Севастопол. Това още повече намалило възможностите за прибирането на крайцера предвид нежеланието на българското правителство да установи контакт със съветската държава.³²

Поради бунта на моряците от френския военен флот съглашенците побързват да напуснат руските брегове. Това бягство е съпътствувано от унищожаване на „всичко, което можеше да се унищожи“.³³ На 25 и 26. IV. 1919 г. англичаните разбиват машините на корабите и погребите в укрепленията на Севастопол.³⁴

Крайцерът „Надежда“ не е пострадал от тези масови разрушения, защото от началото на декември 1919 г. отново срещаме документи, отнасящи се до неговата по-нататъшна съдба.³⁵

¹⁵ А. Прудкин, Записки на моряка. С., 1931, с. 279.

¹⁶ Б. Апостоловски, Спомени. Военноморски музей—Варна, л. 2.

¹⁷ И. Благовещенский, Пребывание немцев в Севастополе в течение 5 1/2 месяцев в 1918 г. Морской сборник, 1924, кн. 8, с. 79, 80; С. Спасов, Бунтът на моряците от крайцера „Надежда“. Сб. 17 година, С., 1957, с. 243.

¹⁸ Хр. Христов, пос. съч., с. 361.

¹⁹ ЦВА, ф. 666, оп. 2а, л. 2, л. 6, 7.

²⁰ ЦВА, ф. 666, оп. 1, д. 666, л. 57.

²¹ ЦВА, ф. 666, оп. 1, д. 72а; Н. М. Ковчазов, Спомени, ВММ—Варна, л. 2.

²² ЦВА, ф. 666, оп. 1, д. 72а.

²³ ЦВА, ф. 666, оп. 1, д. 666, л. 68, 69.

²⁴ ЦВА, ф. 666, оп. 1, д. 666, л. 51. Превод на писмото — л. 59.

²⁵ Пак там, л. 61.

²⁶ Пак там, л. 70.

²⁷ ЦВА, ф. 666, оп. 2а, л. 2, л. 3, 4.

²⁸ ЦВА, ф. 666, оп. 1, д. 666, л. 65.

²⁹ Пак там, л. 64.

³⁰ Пак там, л. 73, 141, 142.

³¹ А. Прудкин, пос. съч., с. 322, 332.

³² В. Хаджиниколов, Отношенията между България и Съветския съюз след Октомврийската революция до нормализирането им през 1934 г. Исторически преглед, г. X (1954), кн. 4, с. 20, 21.

³³ А. Марти, Черноморският бунт. С., 1949, с. 311.

³⁴ Пак там. Според И. Благовещенский, пос. статия, с. 80, през април, 1919 г. английските интервенти разбили главните цилиндри на машините на руските броненосци „Евстафий“, „Три святителя“, „Пантелеймон“ (бивш „Потемкин“) и др., които се намирили в близост до крайцера „Надежда“.

³⁵ ЦВА, ф. 666, оп. 1, д. 666, л. 47, 48.

Характерно е обаче, че новите постъпки се правят вече в неблагоприятна обстановка, създадена след подписването на Ньойския мирен договор (27. XI. 1919 г.).³⁶ Според чл. 83 от него всички български военни кораби се смятат за окончателно предадени на победителите.³⁷ Всички строящи се кораби трябвало да бъдат разрушени, а корабните машини и части можели да бъдат използвани само за търговски и индустриални цели.³⁸ Съгласенците реквизирали и всички мини и торпеда.³⁹

Въпреки че от края на юни 1919 г. белогвардейците на Деникин отново завземат Севастопол, то флотското командване не се решава да изпрати нов екипаж на кораба, опасявайки се, че „ще бъде отново изложен на зловредното влияние на болшевиките“.⁴⁰ Предлага се още веднаж корабът да се докара във Варна.⁴¹

Не се постига успех и в преговорите с белогвардейците, които предлагали да ремонтират кораба срещу продукти за Доброволческата армия.⁴² А същевременно флотското командване се страхува да докара кораба у нас, за да не бъде отнет от съгласенците по силата на Ньойския мирен договор.⁴³

При създаденото положение флотското командване възприема все по-твърдо тактиката на лавиране пред съгласенците с цел да ги убеди, че корабът е загубил бойно значение и ще се използва като учебен или като царска яхта. На офицера за свръзка полк. Петров се нарежда в най-кратък срок да сондира мнението на победителите предвид „бързоменящите се политически условия“.⁴⁴ С цел да не се дразнят съгласенците Министерството на външните работи се обявило против предприетите мерки,⁴⁵ но Щабът на армията не възприема направеното му внушение и наредил на полк. Петров да побърза с изпълнението на задачата си.⁴⁶ От последвалия рапорт на последния научаваме, че „нашият учебен параход „Надежда“... не представлява от себе си в този момент нищо друго освен един понтон“, чийто ремонт щял да струва много скъпо.⁴⁷

Свиканият по въпроса за „Надежда“ съвет на старшите началници във флота на 6. VIII. 1920 г.⁴⁸ констатира, че корпусът на „Надежда“ е оставен без надзор и от пробойните по него до водата има само 40—50 см. Частите му, складирали в пристанищните magazini, съвсем не били осигурени от кражба и похабяване. Съветът решава да продължат преговорите със Съгласението и „ако политическата обстановка на юг в Русия силно се измени“, то корабът, неремонтиран, на буксир да се докара у нас.

Със съдбата на „Надежда“ се занимава и Министерският съвет. Докладът на военния министър Ал. Стамболийски⁴⁹ бил изграден върху данните и съображенията на съвета от 6. VIII. 1920 г. Новост в него е идеята да се предаде корабът на БТПД „Постоянство“ за крайбрежно плаване.⁵⁰

Като последствие от доклада на Стамболийски Министерският съвет постановява да се изпратят упълномощени лица (1 или 2 офицера) в Русия.⁵¹ Каква е обаче по-нататъшната дейност по делото за спасяване на „Надежда“, засега не можем да установим, защото липсват документи. Твърде е възможно постъпките за кораба въобще да са прекратени. За това ни дава основание да мислим както фактът, че на 15. XI. 1920 г. Червената армия отново и завинаги завзема Севастопол, така и обстоятелствата, че самостоятелното земеделско правителство на Ал. Стамболийски, общо взето, провежда антисъветска политика,⁵² а през

³⁶ Хр. Несторов, Ньойският договор за мир и грабителската и контрареволуционната политика на западните империалисти в България (1919—1923). Годишник на СУ, ФИФ, 1956, т. 50, кн. 1, с. 177—240.

³⁷ Б. Кесяков, Принос към дипломатическата история на България, т. II, С., 1926, с. 127.

³⁸ Пак там, с. 127, 128.

³⁹ Пак там, с. 128.

⁴⁰ ЦВА, ф. 666, оп. 1, д. 666, л. 47.

⁴¹ Пак там.

⁴² Пак там, оп. 2а, д. 2, л. 30.

⁴³ Пак там, л. 18—19.

⁴⁴ Пак там, л. 27.

⁴⁵ Пак там, л. 21.

⁴⁶ Пак там, л. 20, 17.

⁴⁷ Пак там, л. 15.

⁴⁸ Пак там, л. 3—4 — Протокол на заседанието.

⁴⁹ Пак там, л. 6—7.

⁵⁰ Пак там. От този период е известен и опит да се докара крайцерът у нас като учебен кораб за Рибарското училище.

⁵¹ Пак там, 2, л. 5.

⁵² В. Хаджиниколов, пос. съч., с. 30 сл. Вж. и Ц. Николов, Борбата на Българската комунистическа партия за установяване на мирни дипломатически и икономически връзки със Съветска Русия (1917—1922). Известия на Института по история на БКП, 1960, с. 7, с. 59—93.

1920 г. у нас се настанява и Междусъюзническа морска комисия с председател кап. I р. Боасие с цел да следи за прилагането на Ньойския мирен договор.⁵³

И така, наличието на един мирен договор, унищожаващ фактическата военна мощ на страната; на съюзническа контролна комисия, която протестираше дори срещу размерите на трудовата повинност у нас; на лоши отношения със съветската власт в Русия са главните фактори, които прекъснали опитите за докарването у нас на крайцера „Надежда“.

Едно откъслечно сведение обаче ни дава възможност да установим, че корабът е съществувал в Севастопол до 1924 г. В статията на И. Благовещенский „Пребывание немцев в Севастополе в течение 5 1/2 месяцев в 1918 г.“ след пояснения, че всичко на кораба било демонтирано, четем следното: „... котлите останаха в Севастопол и до днес се намират в района на Севастополския портови завод.“⁵⁴ Запазен бил корпусът, намиращ се на корабното гробище, в Южната бухта, където хвърлил котва още на 17. IX. 1918 г.

* * *

Крайцерът „Надежда“ се намирал в Русия в бурно революционно време, характерно с чести смени на властта по черноморското крайбрежие. Поради неговата негодност обаче за поход и бой той не е обект нито като военен трофей, нито като плавателно или бойно средство. Фактът, че е съществувал, макар и в твърде лошо състояние, в Севастопол до 1924 г., е твърде важно изходно положение за едно евентуално по-нататъшно установяване на неговата съдба.

⁵³ Хр. Несторов, пос. съч., с. 214.

⁵⁴ Морской сборник, 1924, кн. 8, с. 79, 80.

A PROPOS DU SORT DU CROISEUR BULGARE „NADEJDA“ (1918—1924)

VLADIMIR PAVLOV

Résumé

Le 15 décembre 1918 éclate une mutinerie dans l'équipage du plus grand navire militaire bulgare—le croiseur „Nadejda“ de 717 t., construit en France (1897—1898), qui se trouve en réparation et reconstruction à Sébastopol. Après cet évènement, le navire reste en Russie dans un très mauvais état. Il existe une opinion d'après laquelle le croiseur a été amené en Bulgarie. Cependant d'après certains documents des archives militaires de Tirnovo et d'autres sources, il est démontré, que le navire a été dans le port de Sébastopol pendant la période 1918—1924. Sans succès, la marine militaire bulgare a essayé à plusieurs reprises d'entrer en possession de ce croiseur. Cet insuccès est dû à l'occupation du pays par les Forces alliées et au Contrat de la paix de Neuilly (1919).