

Българите в Северното Причерноморие

изследвания и материали
том шести

НЯКОИ МОРСКО-ПОЛИТИЧЕСКИ АСПЕКТИ НА РУСКОТО ПРОНИКВАНЕ В ЧЕРНО МОРЕ ПРЕЗ XVIII – XIX в.

Вълкан Вълканов

В многобройната книжнина по този въпрос са анализирани немалко неща: от стремежите на руските царе и държавници към “топлите южни морета”, през многобройните политически перипетии на “Източния въпрос” и въпроса за Черноморските проливи, до подробните биографии на руските флотководци и мореходци, отвоювали руското морско присъствие в Черно море.

Някак си между другото обаче се прави опит да се обяснят колебанията в активността на руската морска политика. Обикновено се сочат обяснения, свързани най-вече с неразбирането на значението на морето от повечето руски владетели, поради което и проявяваната немарливост при поддръжката на руските флотски сили. Дали обаче това е единствената причина за тази морска непоследователност през посочения период?

Всички фактори за морско-политическите ходове на руската държава в Черно море могат да се открият в три основни групи.

Географско-политически фактори. В морско-политически план това води до един основен държавен избор – за местонахождението на новите руски пристанища. Посоката на създаване е от север към юг и това налага съобразяване най-напред с климатичните и хидрологичните условия в северната, северозападната и североизточната част на Черно море. Скоро след походите на Петър I до Азовско море става ясно, че акваторията му е доста непригодна за целогодишно използване. Азовско море е сравнително плитко. Поради големите количества сладки води, вливани от многобройните реки,

през зимния сезон то замръзва за няколко месеца. Същото важи и за северозападния край на Черно море, като климатичната граница тук минава приблизително между пристанищата Кюстенджа и Варна. Това се определя от големите количества сладка вода, вливана от реките Днепър, Дунав, Днестър, Буг¹. Новосъздаденият от Екатерина Велика град Одеса е най-южното руско търговско пристанище с голямо задземие (хинтерланд) и много удобно приземие (форланд) почти на границата на климатичните промени, но от северната страна на тази граница. Южно от Одеса замръзванията на Черно море са едва няколко пъти за период от сто години.

По североизточния бряг южно от Новорусийск пристанищата губят удобните си връзки с равнинните райони, места за традиционен внос-износен обмен. Завладяването за руската корона на пристанищата Сухуми и Батуми не е практично морско решение, защото въпреки че те са незамръзващи, липсват удобни сухопътни подходи към тях.

В този смисъл географията на руското проникване и някои навигационни особености в Черно море се отразили съществено върху качеството на морската политика. Достигнати са подстъпите на удобните пристанищни райони, но повече не могло да се направи.

В същото време Кримският полуостров и южното му крайбрежие се превръщат все повече в главна военноморска база и в по-малка степен в търговско-пристанищен център. По много причини това не допринася за цялостно морско усвояване на Черноморския район: кримските пристанища остават с локално значение.

Към втората група се отнасят **морско-стопанските фактори**. Както и можело да се очаква, още в началото на XIX в. се появяват официалните констатации: "... черноморската руска търговия не оправдала с резултатите си очакванията на Русия и че Таганрог, Одеса и Теодосия биха могли да бъдат многократно по-развити пристанища"². Изтъквана в документите като единствена причина, липсата на руски търговски консул в Цариград не обяснява защо и по-късно, при наличието на множество руски консули в Османските земи, вкл. и в пристанищата им, съществено подобрение не настъпва.

Освен това при царете Александър I и Николай I се говори като че ли за наличието на някаква световна руска търговска политика, чието "единство" не може да бъде нарушавано по никой начин³. Но нали точно в търговията и в нейното държавно регулиране трябва да проличи специфично морското начало. Морската политика изисква гъвкаво поведение, отговарящо на честите промени в морския транспорт (навла, фрахтове, мита), нещо, до което руската политика до края на XIX в. не достига.

Не се реализират и малкото държавни опити да се колонизират новопридобитите брегове с руски национален елемент. През разглеждания период липсват онези моряци, корабостроители и многобройните други морски специалисти, които трябва да осигурят дълготрайност на руското морско присъствие. Липсва и национален руски морски търговски флот в Черно море – наличните кораби са малкотонажни гръцки, турски, италиански, хърватски и френски. Повечето от тях са обслужвани от крайбрежното гръцко население (традиционно населяващо тези брегове), но идват и други инородци заради улесненията, които им дава руското поданство и руският търговски флаг. След 40-те години на XIX в. се засилва и британското морско-търговско присъствие. В крайна сметка с това се монополизират и позициите на чуждия капитал в тази сфера⁴.

Трета група фактори са **военноморските**. Те именно се оказват с първостепенно значение и при планирането, и при практическото провеждане на руската морска политика. Това е много типична черта на руската политика въобще. За руските монарси и управляващ елит винаги най-близка е военната сфера на действие. Оттам се "милитаризира" и тяхната мисловна и управленческа нагласа⁵. В Англия например – традиционния морски съперник на Русия по това време – съществуващото преди подобно положение вече е трайно променено в обратен смисъл и това дава добри резултати.

Известната максима на цар Петър I: "Държава само с армия има един юмрук, а държава с армия и флот – има два юмрука!", трябва да се допълни в общодържавен смисъл с другата летяща фраза, употребявана в цял свят, за необходимостта от морско колонизиране: "Търговията следва знамето".

Към всичко това трябва да добавим и традиционното "континентално" мислене на руските политически дейци, към което предразполагала както географията на руската държава, така и политическата ѝ традиция. След ускорението, придобито при Петър I, импулсивно, на няколко пъти, се стига до известни върхове във военноморското изкуство, но това се дължи най-вече на самородните флотоводчески таланти на адмиралите Сенявин, Ушаков, Лазарев, Нахимов⁶.

На няколко пъти руските адмирали в Черно море се опитват да импровизират морско-политическо поведение, като поощряват създаването на крайбрежно, трайно уседнало морско население, от което флотът и държавата да могат постоянно да набират сили и средства за морската си мощ. По техни съвети от Санкт Петербург се предприемат различни опити за заселване по новите руски брегове на руско по националност население, упражняващо морски поминъци. Първите опити не дават положителен резултат⁷. В началото на XIX в., при управлението на имп. Николай I, се

предприема и преселване на българско население от Южна България все с тази цел, като му се дават големи, почти доживотни данъчни улеснения.

Но от колонизирането на морско население по административен начин, вършено епизодично, не бивало да се очакват бързи резултати. Местните руски мъжици така и не се възползват от фискалните и други облекчения (25-годишно пълно освобождение от всички видове данъчни тежести), давани им при постъпване на служба в руския флот или във флотски корабостроителници. Може би по време на войната от 1828–1829 г. и кампанията в южното българско Черноморие за изселване се е считало, че от тамошното българско население ще могат да се наберат колонисти с морски сръчности. Така поне мислел новорусийският генерал-губернатор граф Воронцов, докато по-практичните флотски командири от руския флот, като адмирал Грейг например, били доста скептични. Но и опитът с български моряци или хора с морски умения е крайно несполучлив (напр. от 507 души българи, преселници от Ямболско и Малкотърновско, едва 4–5 човека, вероятно дърводелци, се възползват от тези привилегии⁸). През 1829 г. от над 1000 преселници българи в Одеса само 21 души постъпват в предприятия, свързани с мореплавателна дейност (но не като моряци). Има сведения и за един-единствен българин, постъпил доброволно в руския военен флот⁹ пак в началото на XIX в.

В трите големи групи фактори за морско-политическо развитие не се забелязва нужната спойка и координираност. Предимствата са за военноморските изисквания и това води до една явна несистематизираност в общите усилия.

Сами по себе си флотските възможности на Русия за целия период само привидно създават впечатление за нещо изключително. Така или иначе Русия винаги импровизира, когато ѝ се налага да води решителни флотски сражения. За дълги периоди флотската ѝ мощ е обречена на застой. След несполучливата Кримска война (1853–1856 г.) до 1871 г. последвало рязко снижаване на руската флотска активност в Черноморието¹⁰.

Чудно е тогава на каква флотска поддръжка могъл да разчита руският самодържец, когато, раздразен от Българското съединение, поставя върху доклад на генерал Обручев знаменателна резолюция: "... У нас должна быть одна главная цель: Это занятие Константинополя, чтобы раз навсегда утвердиться в Проливах и знать, что они будут постоянно в наших руках. Это в интересах России и это должно быть наше стремление; все остальное, производящее на Балканском полуострове, для нас второстепенно..."¹¹

Опряна на такава царска резолюция, малко по-късно началникът на Генералния щаб на армията генерал Обручев съставя проекти за флотска акция в Босфора, осъществявана... със салове¹².

Съсредоточаването на интересите към Черноморските проливи засилва едностранчивостта на руското морско развитие в региона. Само с военни средства не е възможно морското усвояване, дори и тези средства да са изцяло успешни. Но те в повечето случаи също не водят до трайни морски резултати. Това най-добре проличавало при важни преговори, когато руската дипломатия не може да си послужи с чисто морски аргументи, особено в сравнение с Англия и Франция¹³.

Един допълнителен щрих подсилва изводите в тази насока. Специално по отношение на Черно море личи една предпоставеност в усилията, демонстрира се нещо едва ли не познато – местната лоция, течения, навигационни и други особености. Те не се проучват обстойно. През този период изследователските усилия на руските моряци се съсредоточават в други световни посоки: двете Камчатски експедиции; I-вото околосветско плаване под руски флаг; изследванията край Антарктида; проучванията на Руско-американската компания. В същото време в Черно море единствените сериозни научни интереси демонстрира адмирал Макаров, изследвал Босфорските течения, но също с неприкрит флотски интерес, повече като военен, а не толкова като морски изследовател. Останалите морски характеристики на Черно море като че ли не интересуват толкова руската наука и обществено през този период.

В заключение може да се обобщи, че трайното морско проникване и утвърждаване изисква единство и постоянство във всички държавни мерки – от военноморските, през морско-стопанските, до съобразяването с геополитическите фактори в региона. Непоследователното им застъпване, а понякога и пренебрегване, довежда до едностранчивост, не осигурява нужната устойчивост и в крайна сметка не позволява по-успешно руско морско утвърждаване в Черно море.

Едва в началото на XX в., след цушимската флотска трагедия, и в руското общество и управляващ елит настъпва известна промяна в положителна морска посока. Малкото време до Първата световна война обаче не позволява морското разрастване в нужните за Русия мащаби.

Години по-късно, поучени от руския опит за създаване на морска култура (материална и духовна), някои български морски офицери, руски възпитаници, огласяват в България през 30-те години създадената от тях поговорка: "Не се създава флот, когато те нападнат, защото не се копае кладенец, когато ожаднееш!"¹⁴

БЕЛЕЖКИ

- ¹ Лоция на Черно море. С., 1956, с. 32 – Ледови режим.
- ² Внешняя политика России XIX и начала XX века. Документы Российского Министерства иностранных дел. М., 1974, 389–393. – Памятная записка о необходимости учредить в Константинополе генерального консула для покровительства русской морской торговли на Юге.
- ³ Пак там, 602–619 – рескрипт Александра I генерал-майору Ф. В. Тейлофан-Сероскеркен.
- ⁴ Тодорова, М. Англия, Русия и Танзиматът. С., 1980, 146–148.
- ⁵ Зайончковский, П. А. Самодержавие и русская армия на рубеже XIX–XX столетий. 1881–1903. В., 1973, с. 31.
- ⁶ Русские и советские моряки на Средиземном море. М., 1976.
- ⁷ Сиротин, В. Г. Континентальная блокада и русская экономика (обзор французской и советской литературы). – В: Вопросы военной истории России XVIII и первая половина XIX веков. М., 1969, 67–69 и др.
- ⁸ Павлов, Вл. Към въпроса за корабоплавателни прояви на българи през турското робство (1396–1830). – В: Известия на Народния музей – Варна, кн. II (XVII), 1966, с. 60.
- ⁹ Пак там, с. 61. – Той се казвал Иван Иванов, родом от с. Манастир, и бил зачислен в екипажа на руската военна фрегата “Княгиня Лович”.
- ¹⁰ Зайончковский, П. А. Цит. съч., 38–40.
- ¹¹ Попов, А. От Босфора к Тихому океану. – Историк-марксист, 1934, кн. 3, с. 13.
- ¹² Хвостов, В. Проблема захвата Босфора в 90-х г. г. XIX века. – Историк-марксист, № 20, 1931, с. 61; Витте, С. Ю. Воспоминания. Т. I, М., 1960, с. 102.
- ¹³ Киняпина, Н. С. Външната политика на Русия през XIX век. С., 1980, 310–330.
- ¹⁴ Това бил един от девизите на българския флотски вестник “Морски преглед” (1934–1944 г.).