

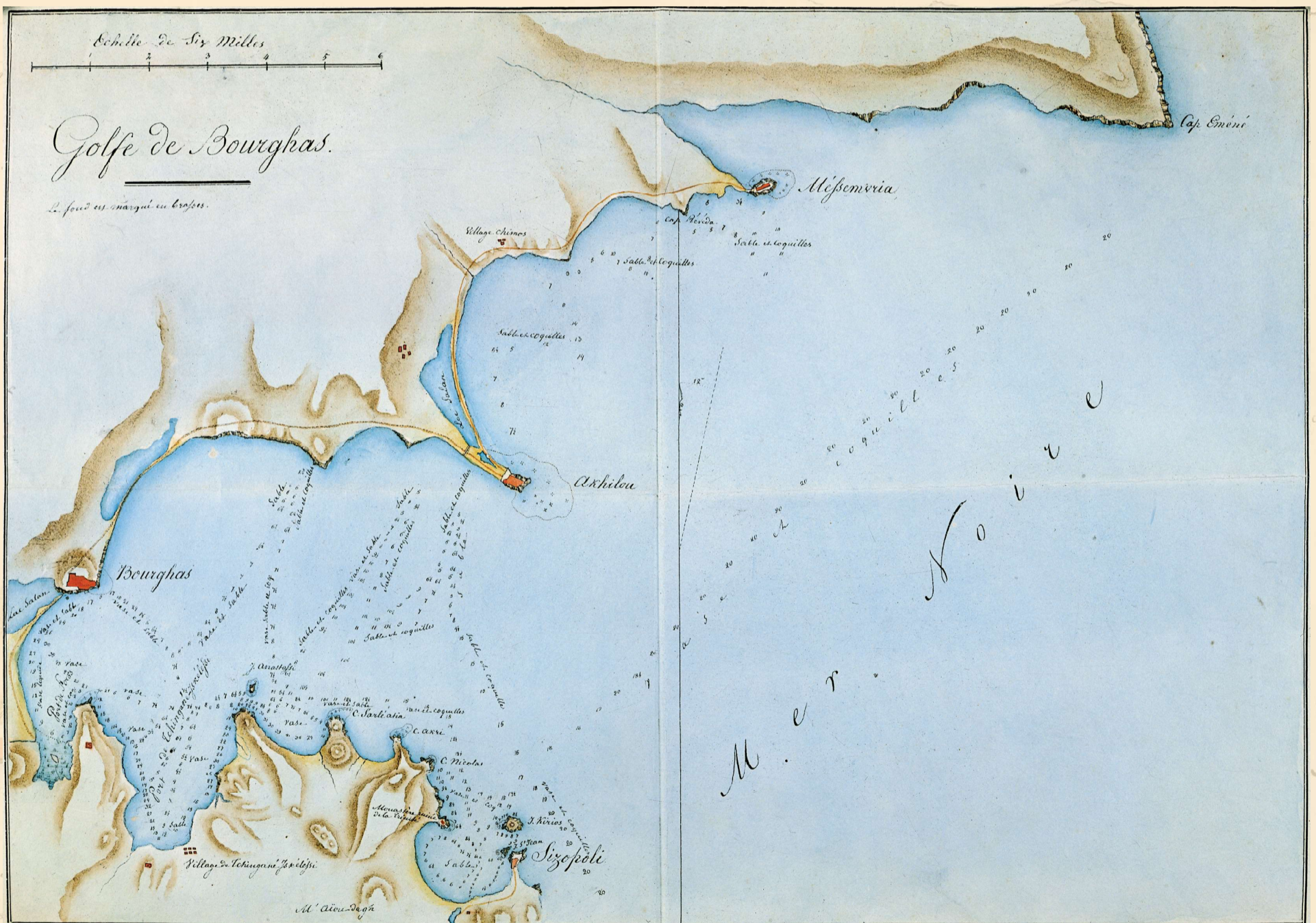


25 години Организация за
Черноморско икономическо сътрудничество

ИЗЛОЖБА

Европейското преоткриване
на Черно море. Френски връзки.

Географски карти, фотографии, архиви, гравюри



Жак-Виктор Едуард Тетбу де Марини.
План на Бургаския залив, 1830

28 юли – 14 август 2017
Пристанище Бургас

Изложбата, посветена на двадесет и петата годишнина на Организацията за черноморско икономическо сътрудничество, е организирана от Дипломатическия институт при министъра на външните работи на Република България и Международния търговски и културен център "ГЕОПАН" под патронажа на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура".



ПОНТУС ЕУКСИНОС, МАРЕ МАЖИОРЕ, КАРА ДЕНГИЗ, ЧЕРНО МОРЕ



Константинос Волакис, Арго

През вековете днешното Черно море е наричано с различни имена. През Античността гърците го назовават първоначално *Skythikos Pontos* - *Скитско море*. Скитите го наричат на персийски *Achaïna* («индиго»). Гърците първоначално възприемат този термин като «*axeinos*», означаващо на техния език «негостоприемно». По-късно, когато опознават ветровете и теченията му, го преименуват на «*Pontos Euxinos*», ще рече «приятелско» или «гостоприемно» море. Римляните го наричат «*Pontus Euxinus*» или «*Mare Scythicum*», а византийските гърци «*καϊκίας* : *kaikias*», дума означаваща «северен вятър».

През XIII век, портуланите на генуезците, както и хрониките на Wavrin и на Villehardouin го наричат «*Голямото море*» (*Mare maggiore* на италиански).

Името Черно море се появява в текстовете и картите от XV век нататък. Има три теории, които го обясняват: най-популярната е, че това е цветът му при буря, но това е така за всяко море. Понякога се казва, че тъй като е бедно на кислород и богато на серни съединения, някои от които са черни или много тъмни, това му придава този цвят, но в действителност тези физико-химични характеристики се отнасят само за дълбините, а на повърхността «черното» море отразява, както всяко друго, цвета на небето.

По-старата от двете научни теории е, че името «черно» е превод на прилагателното *achaïna* («мрачен») дадено от скитите, но проблемът е, че между изчезването на скитите и XV век има период от хиляда години през които се използва само *Pont-Euxin*. Според втората хипотеза, това име му е било дадено от селджукските, после османски турци, обитаващи Анадола от XI век. При тях основните посоки са били означавани с имена на цветове. Така, в дадения случай: *Kara* (черно) означава северно; *Ak* (бяло) обозначава юг; *Kizil* (червено) обозначава запад; *Yeşil* (зелено) и *Sarı* (жълто) обозначава изток. Тъй като *Pont-Euxin* е на север от Турция, съответно се нарича на турски *Karadeniz*, «черно, мрачно море», докато Средиземно, на юг, е наречено бяло, ясно море - *Akdeniz*.

В тази карта на Nicolas de Fer (Географ на Негово Католическо Величество) от 1705 година са използвани четири различни имена за Черно море:



Nicolas De Fer, La Mer Noire Autrefois Pont-Euxin, Appellée par les Turcs Cara-Denghis, Et par les Cosaques Czorno-More. Cette Carte a été tirée d'après un Manuscrit Turc fait à Caffa, Paris / 1705

Черно море е източната граница на България, както и на Европа. Европа преоткрива Черно море по времето, когато се създава новата българска държава (1878). Българо-френските политически и стопански връзки заемат много важно място в създаването на българския морски флот и на пристанищната инфраструктура. Изложбата представя фотографии, географски карти, архивни документи и гравюри от този кратък, но твърде важен период от историята. Това е пример на конструктивно и плодотворно сътрудничество заслужаващ да бъде съхранен в паметта ни. „Историята не ни учи на нищо, защото съдържа примери за всичко“ казва Пол Валери. Неговият провокативен афоризъм се потвърждава и от

пъстрата история на българо-френските отношения. Изложбата припомня акцентите на тази история и ние бихме искали да пренесем в настоящето нейните уроци и да изразим уважението си към френските офицери, инженери и индустриалци, които са участвали в създаването на българския флот. Днес построените от французина Мишел паша фарове в Шабла, Калиакра, Варна, Галата, Емине, Бургас, островите Свети Иван и Света Анастасия продължават да осветяват пътищата през Черно море. Примерът на създателите на българската marina лейтенант Пол Мори и капитан Пол Пишон е също такъв фар, осветяващ пътя ни по вълните на времето.

Source: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

НАЧАЛОТО НА МОРСКАТА КАРТОГРАФИЯ: ПОРТОЛАНИТЕ

Портоланите са вид навигационни карти, използвани от XIII до XVIII век. Все още е загадка техният произход и технологията на изработването им, но се отличават с забележителна точност в изобразяването на бреговата линия, особено за района на Средиземно и черно море. На тях са изобразени крайбрежните градове и устията на реките, както и течения и плитчини. Характерно за портоланите е специфичното графично изобразяване на розата на ветровете и посоките на компаса. Имената на пристанищата, изписани перпендикулярно на бреговата линия са с различни цветове, според значимостта си.

Най-старата навигационна карта «портолан» датира от 1290 г. - така

наречената «Carta Pisana» изработена вероятно в Генуа, съхранявана днес във френската Национална библиотека. Тя се появява през Средновековието, във времената на Кръстоносните походи и интензивен обмен между Изтока и Запада. Италианските моплаватели, особено генуезките, пизанските и венецианските търгуват по цялото Средиземноморие и скоро усещат необходимостта от карта, която сигурно да ги води от пристанище към пристанище. Те не могат да използват старите теологични ТО карти представящи разбирането на католическата църква в тази епоха. Именно нуждата от емпирична и реалистична картография води до създаването на портоланите.

Портолан от XIII век. В района на Черно море е повреден - символично съвпадение.



Carte Pisane

с. (1258 - 1291)

1045 mm x 502 mm

Paris, Bibliotheque Nationale

Портолан на Средиземно и черно море, манускрипт, създаден от Nicolas Bourdopolos de Patmos, 1501-1600

Украсен с разпятие и монограм на Христос победител; иконографията напомня школата Sideri; Генуа и Венеция са представени като пристанища, седем други градове като сгради; планини; камила, слон и газела в Африка; три многоцветни рози на ветровете с шестнадесет посоки и две полу-рози за вторичните центрове.

Пергамент - 1 лист - 690 x 505 мм. - Картата има формата на правоъгълник изкривен като щит към върха. Съдържанието е ориентирано перпендикулярно на съвременните карти (вертикалната ос съвпада приблизително с 37-ия паралел) и триангулационна система, която замества дължината и ширината, с център в средата на Сицилия. В горната част на картата (западния бряг на Испания) има кръст; в горния десен ъгъл, точно под отвора, името на дизайнера. Във вътрешността са (четири палими), както и навсякъде, независимо от Генуа и Венеция, а може би и подредени симетрично.

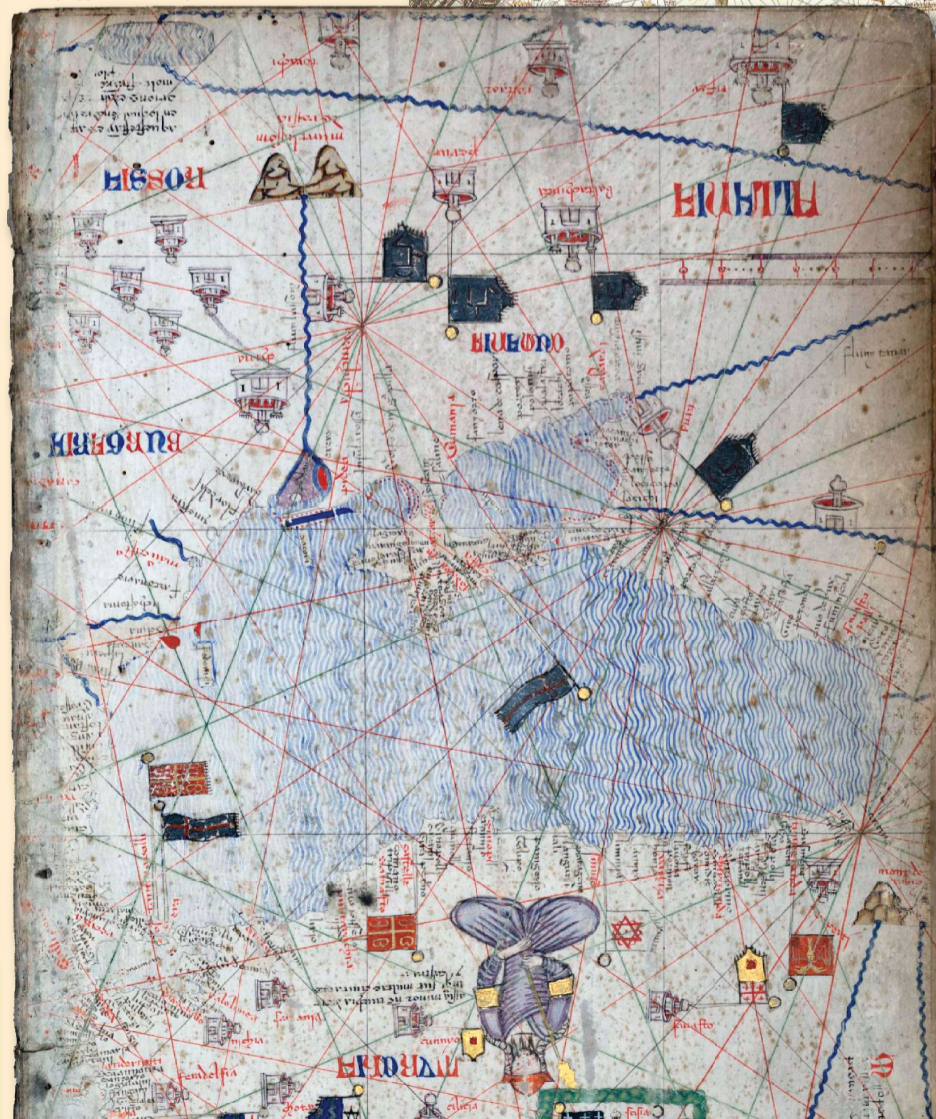


долу: фрагмент от картата с част от българския бряг



Abraham Cresques, Атлас с морски карти, наречен [Atlas catalan], 1375

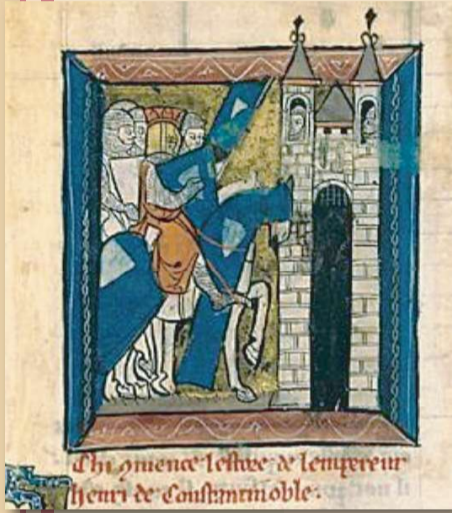
влясно: реконструкция от XIX век долу: фрагмент от оригинала



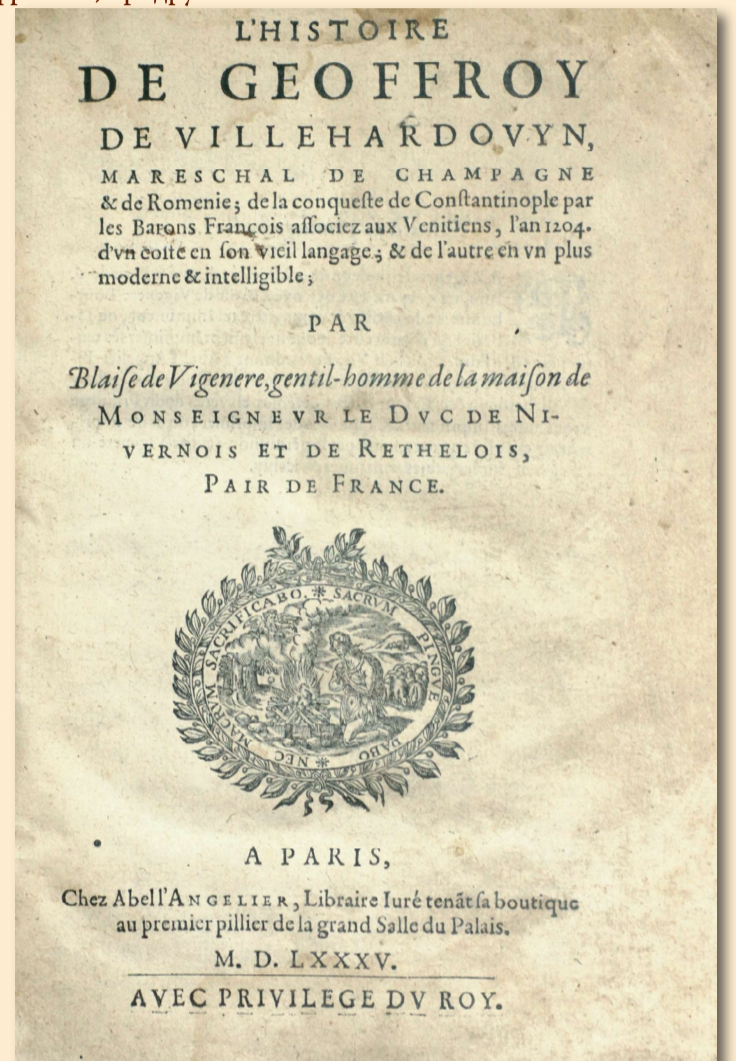
ЖОФРОА ДЪО ВИЛАРДУЕН И ЧЕТВЪРТИЯТ КРЪСТОНОСЕН ПОХОД

Четвъртият кръстоносен поход се провежда по призива на папа Инокентий III. Липсващите на кръстоносците кораби и пари са договорени с Венеция и така те попадат под нейно влияние. Вилардуен е в челните редици на преговарящите със „Светлейшата република“. Флотът напуска Венеция на 8 октомври 1202. Венецианците налагат на кръстоносците първо да си възвърнат далматинския град Задар, завзет от унгарските католици, което разгневява Инокентий III. На следващата пролет кръстоносците били убедени от принц Алексис да му възвърнат престола на баща му зает от чичо му. Причините за този ангажимент не са ясни и Вилардуен е предпазлив при изясняването на неговите лични интереси или лоялности. Кръстоносците превземат Константинопол за пръв път на 17 юли 1203. След династични кавги и нов преврат, те нападнат града по море, не без да споделят предварително плячката с Венеция на 12 април 1204 г. и го плячкосват: «и

това бе третото опожаряване на Константинопол.» Кръстоносците установяват краткотрайна империя, а за Ерусалим вече не става въпрос. Вилардуен е сенешал на Шампан, а след завладяването на Константинопол става маршал на Романия, която се опита да усмири. Той разказва за пътуването, обсадата и плячкосването на града и за следващите месеци на престоноароден френски и в проза. Той е войник и дипломат, който държи писаката. Историята започва през 1198 и завършва през 1206 със смъртта на Бонифаций Монфератски. Един от първите хронисти пишещи на френски, текстът му дълго е бил забравен. Ерудитът Блез дьо Виньер го изравя доста късно във венециански ръкопис. Той го публикува и редом с оригиналния текст, оставен като курсив, дава своето тълкуване на съвременния му френски, придружен от бележки в полето.



Първата страница на манускрипта от 1458 на Завладяването на Константинопол



Хроника на Четвъртият кръстоносен поход, издание от 1585 с оригиналния текст и превод на френски от XVI век "Историята на господин Жофроя дьо Вилардуен Маршал на Шампан и Ромения за завладяването на Константинопол от френските баронив съюз с венецианците през 1204 година".



Константинопол със знамето на Палеолозите, Завладяването на Константинопол от Жофроя дьо Вилардуен, Венеция, ок. 1330

386. *Johannis, le roi de Blaquie et de Bogrie, était avec toutes ses armées, et il avait occupé toute la terre ; et le pays et les cités et les châteaux se tenaient à lui ; et ses Comains avaient couru jusque devant Constantinople. Henri le régent de l'empire et le doge de Venise et Geoffroi le maréchal étaient encore en Rodesstoc, qui était à trois journées loin de Constantinople. Et ils tinrent conseil, et le doge de Venise mit une garnison de Vénitiens à Rodesstoc ; car c'était à eux. Et le lendemain ils ordonnèrent leurs corps de bataille, et chevauchèrent vers Constantinople dans leurs journées.*

389. *Et quand vint la Pentecôte, Johannis le roi de Blaquie et de Bogrie avait fait sa volonté en la terre ; alors il ne put plus retenir ses Gomains ; car ils ne pouvaient plus supporter la guerre à cause de l'été, mais ils retournèrent en leur pays. Et lui avec son armée de Bogres et de Grecs s'en alla contre le marquis vers Salonique. Et le marquis, qui avait oui la nouvelle de la déconfiture de l'empereur Baudouin, laissa le siège de Naples ; et il s'en alla à Salonique avec tout ce qu'il put avoir de gens, et y mit garnison.*



ПАДАНЕТО НА КОНСТАНТИНОПОЛ

29 май 1453 традиционно фигурира сред ключовите дати на историята на Запада. В този ден Константинопол пада в ръцете на отоманския султан Мехмед II. Градът е бил последното хранилище на класическата античност. Той е и опора на християнството, изправено пред натиска на исляма. Падането на Константинопол става неизбежно, когато дошлите от Азия нашественици, османските турци, пресичат Босфора. Те заемат по-голямата част на Балканския полуостров и установяват столицата си в Одрин, на един хвърлей северно от Константинопол.

В средата на XV век, с население сведено до около 40 000 жители и без вътрешността на страната, Константинопол разполага само със защитата на 7000 гръцки войници и един отряд от около 700 генуезки.

Обсадата на Константинопол започва през април 1453 със 150 000 войници. Василевсът Константин XI разчита здравите укрепления да издържат на турците в очакване на хипотетична помощ. Пред този троен кръг от стени, Мехмет II събира всички артилерийски ресурси. Той разполага с големи бомбарди, които хвърлят безмилостно камъни по стените на града няколко поредни седмици.

Огромният флот на султана обсажда напълно града откъм Босфора и Мраморно море, като дори навлиза в канала на Златния рог.

Така се стига до фаталното утро, когато хиляди пияни от нетърпение мъже влизат в града. В църквата Света София, гръцкият император е мъртъв, с оръжие в ръка, сред последните си войници. До средата на деня султанът е готов да влезе в превзетия град.



Военна карта на Балканите с надписи на венециански диалект. XV век. BNF, Manuscripts Cod. Lat. Par. 7239

Картата показва напредъка на турските завоевания в Източна Европа и на съпротивата на християнските градове преди 1453 г. Очертанятията на брега са много груби. Разпознаваме Мраморно море в една издупчина между Босфора и Дарданелите. Името е дадено върху остров: *mar magna magna*. Константинопол е близо до Босфора и Златния рог, срещу Пера. Християнският флаг все още се ве на град. Може да се види куполът на църквата Света София, увенчан с кръст. Въпреки това, на изток, в края на Босфора, е изобразена крепост с ислямски полумесец (Румели Хисар?). Градовете Адрианопол, Филипопол, Галиполи, българската столица София, както и много други, вече са в под мюсюлманска власт, както и градовете в азиатската част, между с пунктир е означена Великата Троя: *qua fu Troia grande*. Малко по-натък на север, в близост до река Дунав, християнските градове все още се съпротивяват, включително Белград и градове във Влашко.

Надписите показват възможните маршрути за една западна армия, както и препятствията: проходи между планините, мостове над реки, разстояния, например, това изречение в близост до Никополис: *«Nota che da Nichopole per fina al mar son mi 500 italiani ed a gli al Zorzanelo son mia cento e di gli fina al mar sono infinite isole per 10 fiate»*. Освен това, експлицитно се прави алюзия за цар идващ с армията си от запад. На север се вижда християнският град *Baradulim* (Тимишоара). Надписът гласи: *«In questo luogo el signor re venne in con la mazora parte de christiani»*. По на юг са дадени железни порти, на река Дунав. Кой е този цар? От една страна, може да бъде Сигизмунд Люксембург, крал на Унгария, по време на кръстоносния поход до Никополис през 1396 г., от друга страна, Владислав Ягело III (1434-1444) крал на Полша, при експедицията, довела до катастрофата във Варна (10 ноември, 1444). Картата изглежда представя минала военна експедиция и планира маршрута на кралската армия за предстояща кампания. Означава ли това, че ситуацията, описана от тази карта е между датите на битката при Никополис и Варна? В стилистично отношение документът се доближава до карти от средата на XV век., особено на морски карти, наречени "каталански". Това са морски карти, които не просто означават имената на крайбрежните места, но също така включват вътрешността и използват винетки, за да определят най-важните градове и цветни знамена за подвластността им. Дунавските региони са придобили по-голямо значение в този тип карти, от най-старата запазна, тази на Angelino Dulcert (1320) и Каталанския атлас от 1375, чак до началото на шестнадесети век.

Обсадата на Константинопол от турците (29 май 1453), Неизвестен автор, 1455
Тази илюстрация, взета от френски ръкопис, показва обсадата на Константинопол. В ляво е Златния рог, а в дъното, от ляво на дясно са Босфора и Мраморно море.



ФАМИЛИЯТА САНСОН - ДИНАСТИЯ ФРЕНСКИ КАРТОГРАФИ

Никола Сансон d'Авил (1600-1667), Никола Сансон - син (1625-1648), Гийом Сансон (1633-1703), Адриен Сансон (1639-1718) и Пиер Мулар Сансон (16?? - 1730)

Сред френските картографи на втората третина на седемнадесети век се откроява Никола Сансон, основател на вековна династия картографи. Традицията е продължена от синовете му Гийом и Адриен в сътрудничество с издателя Алексис Юбер Жайо, а по-късно от неговия внук Пиер Мулар. Благодарение на усилията на фамилията Сансон, на подкрепата на Кралската академия на науките и на покровителството от Луи XIV, центърът на картографията се премества от Холандия във Франция в последната третина на седемнадесети век.

В младостта си, Никола Сансон, започва да си служи с картографията, като начин да илюстрира историческите си изследвания. Той подготвил серия от карти, изготвени толкова добре, че впечатлили Мелхиор Таверниер, първия му издател, както и Ришельо, който го титулува "Редовен кралски географ".

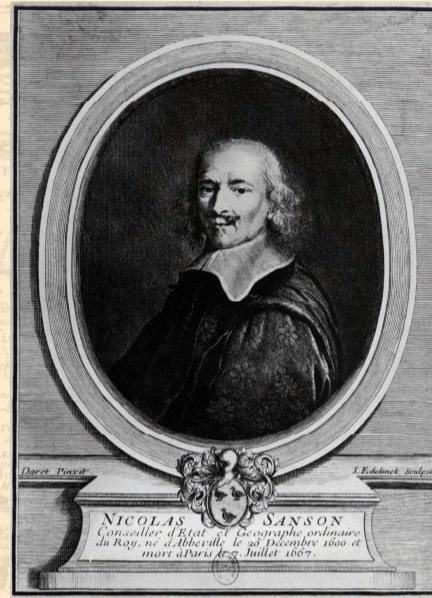
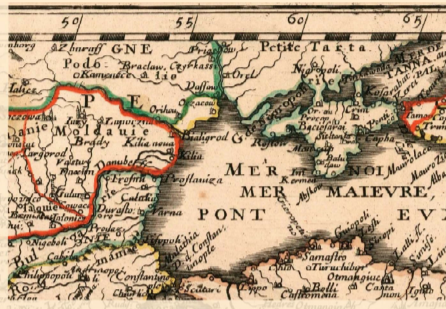
Сансон дава уроци по география на Луи XIII и Луи XIV.

Плодовит автор, той работи с Пиер Мариет, който публикува най-известните му произведения, включително "Общи карти на всички части на света" (1658) - първият световен атлас публикуван във Франция, препечатван няколко пъти с все по-голям брой карти.

В допълнение към съвременните, Никола Сансон публикува исторически карти, с цялата налична географска информация от древността. Неговите карти се обновяват непрекъснато с внимание към детайла и отказ от декоративния стил, характерен за картографското производство на епохата. Въпреки това, работата на Сансон е ценена и за качеството на гравирани и елегантността и изтънчеността на декорацията нейните барокови картуши.

Никола Сансон, често се нарича "баща на френската картография" и той е такъв не само в преносен смисъл, но и буквално.

Fragment de "Estats de l'Empire du Grand Seigneur des Turqs ou Sultan des Ottomans en Asie, en Afrique, et en Europe," par Nicolas Sanson d'Abbeville, Geographe ordinaire du Roi, Avec Privilège pour vingt ans. 1654



Държавен съветник и Редовен кралски географ, роден в Авил на 20 декември 1600, умрял в Париж на 7 юли 1667

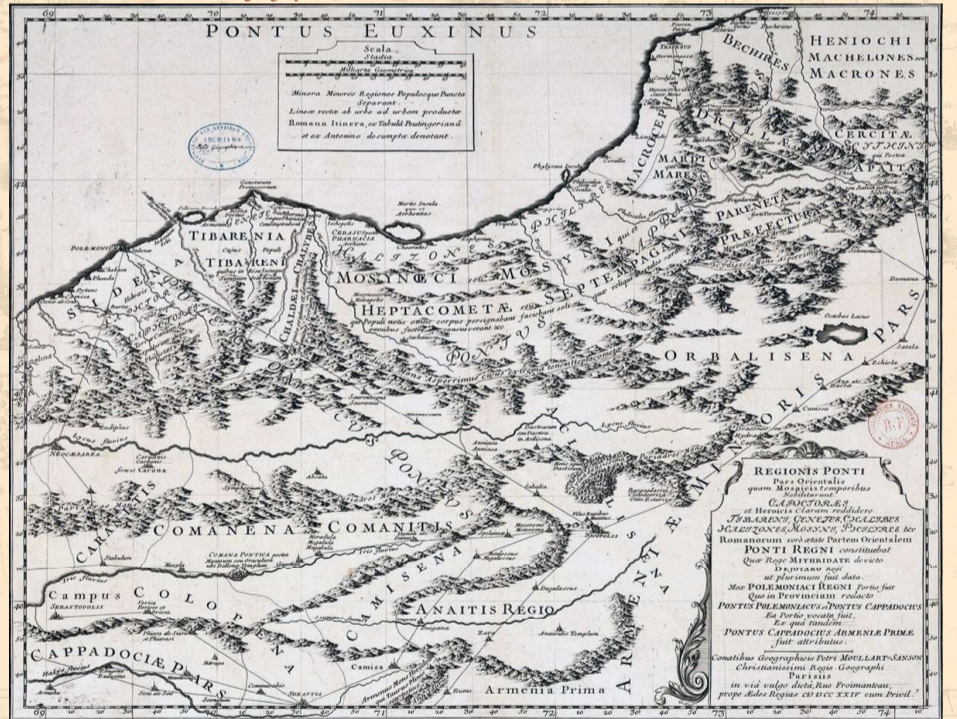


Пример за декоративен картуш: Estats de l'Empire du Grand Seigneur des Turqs ou Sultan des Ottomans en Asie, en Afrique, et en Europe," Par Nicolas Sanson d'Abbeville, Geographe ordinaire du Roi, Avec Privilège pour vingt ans. 1654



Гийом Сансон (1633-1703), Anaplis Bosphori Thracii ex indagacionibus Petri Gyllii, delineatus a Gulielmo Sanson Nic. filio, 1666
Карта на Босфорския пролив центрирана около региона на Константинопол.
Горе: фрагмент от същата карта с изобразен фар на брега на Черно море

Пиер Мулар Сансон (16..-1730), Regionis Ponti pars orientalis quam mosaicis temporibus nobilitarum Caphtoraei et heroicis claram reddidere... / conatibus geographicis Petri Moullart-Sanson, 1724



Гийом Сансон (1633-1703), Карта на Средиземно море, 1704
Издателя: Alexis-Hubert Jaillot (1632-1712)



Никола Сансон - син
Унгария

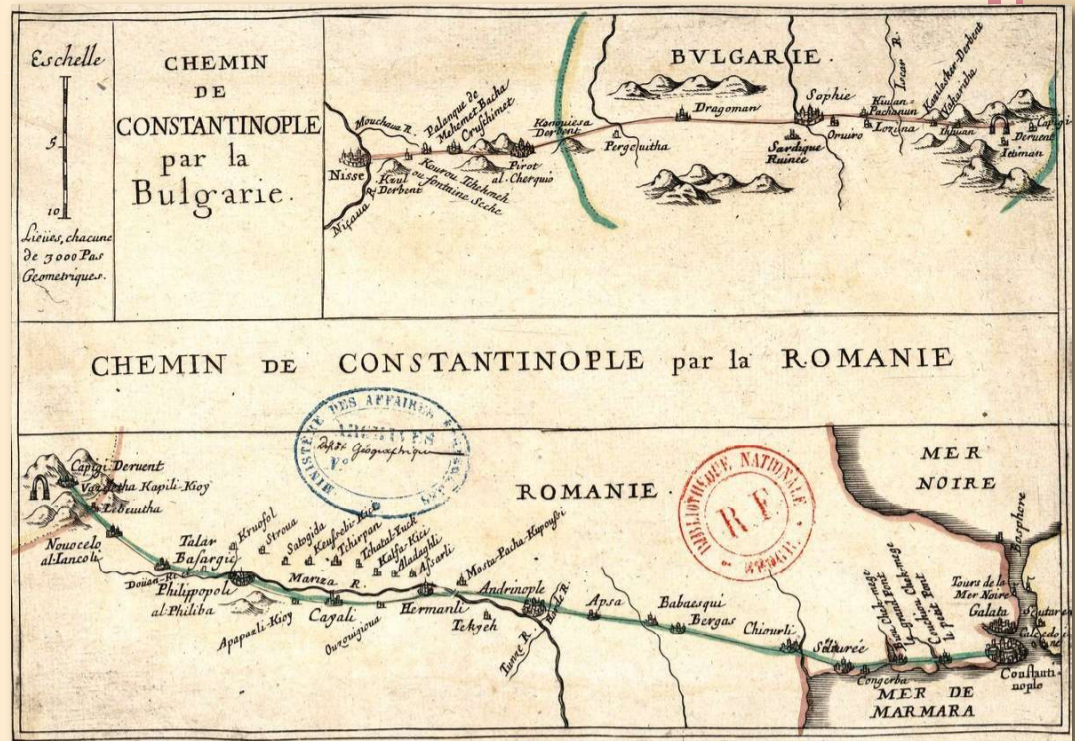
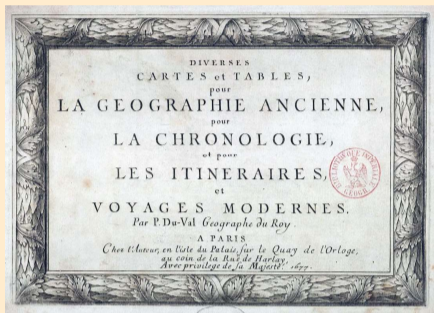
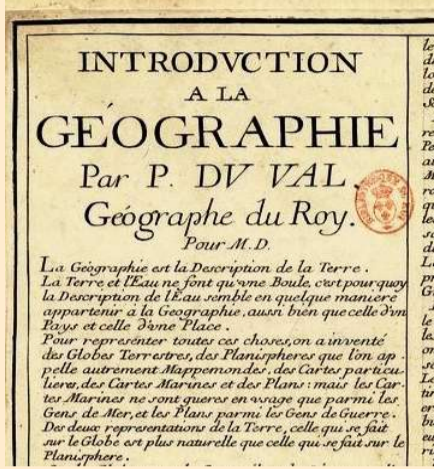
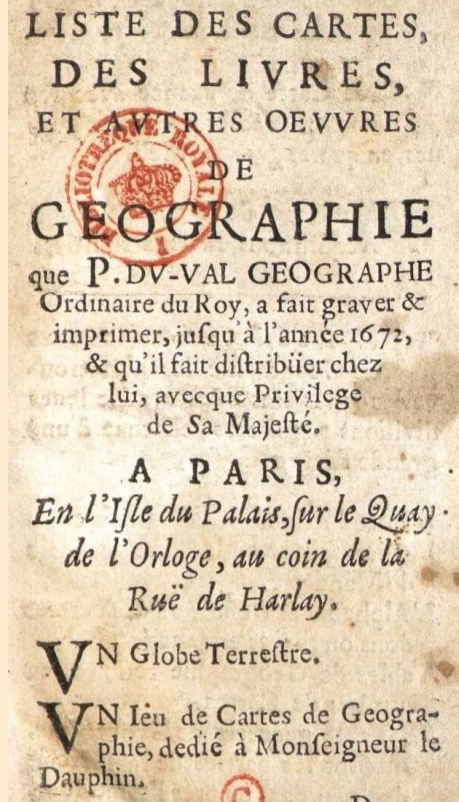


НАСЛЕДСТВОТО НА НАСЛЕДНИЦИТЕ

Традицията на династията Сансон е продължена от многобройни блестящи френски картографи. Наследството, оставено от тях, е достойно за онова, което са наследили. Тук са представени работи на двама от тях - Пиер Дювал и Гийом дьо Ли.

Пиер Дювал (1619-1683)

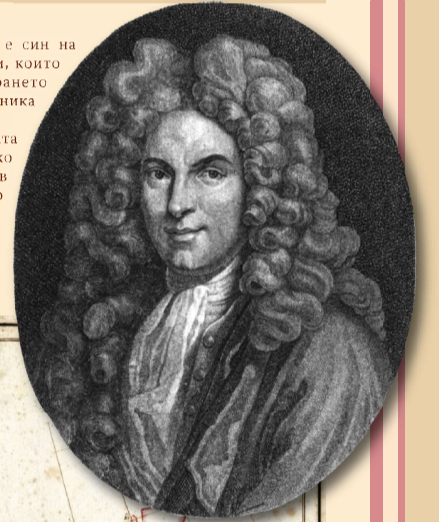
Издател и търговец на карти. Син на търговец, консул и заместник-кмет на Абви; племенник на Никола Сансон. Става Редовен красен географ в 1650. В годината на брака си (1654) става свой собствен издавач. Специалист по атласи, игри, гъши игри или игри с карти, предназначени за обучението по география; макоформатните му атласи са предназначени за студентската клиентела. Той не разполага реално с магазин, но заема няколко стаи на 1-ви и 3-ти етаж от къща на Кея с Часовника от 1664 г. Двоицата му Мари Демарез продължава да търгува най-малко до 1684, на същия адрес, а понякога и под името на покойния си съпруг.



Pierre Du Val, Chemin de Constantinople par la Bulgarie / Chemin de Constantinople par la Romaine, Paris, 1665
 Пиер Дювал, "Пътят от Константинопол през България / Пътят от Константинопол през Романия", Париж, 1665
 Две подробни карти, показващи пътищата през България и през Романия (Тракия) от Истанбул в средата на 17 век. Всяка карта съдържа подробно представяне на пътя, с названията на общо около 50 места по протежението му.

Гийом дьо Ли (1675 - 1726)

Гийом дьо Ли е френски географ и картограф, ученик на Касини. Той е син на картографа Клауд дьо Ли. Дьо Ли публикува през 1700 г. първите си карти, които помагат да се установи репутацията му. Той въвежда в картографирането използването на астрономически данни. При спорните места цитира източника върху картата. Той преподава география на младия Луи XV през 1718 и получава титлата красен географ. Изработва по поръчка на Петър Велики карта на Каспийско море, тогава слабо познат регион. Много имена, дадени от него все още са в употреба. Той е автор между другото на картата на западните морета, където за първи път е използван топонима Залив Хъдзън. Део за папагитство продължило шест години противопоставя дьо Ли на Жан-Батист Нолен. Дьо Ли е известен с корекциите си въз основа на



Европа според наблюденията на господата от Кралската академия на науките и няколко други; & според най-новите мемоари. От Г. дьо Ли Географ. С Лиценз от Краля за 20 години / 1700



Carte manuscrite de la Méditerranée de la main de Guillaume de L'Isle

Orbis romani descriptio seu divisio per themata sub imperatoribus Constantinopolitanis post Heraclii tempora facta
 Atlas Geographique Contenant Les Cartes pour servir à l'intelligence de la Géographie sacrée et prophane. Tome XVI

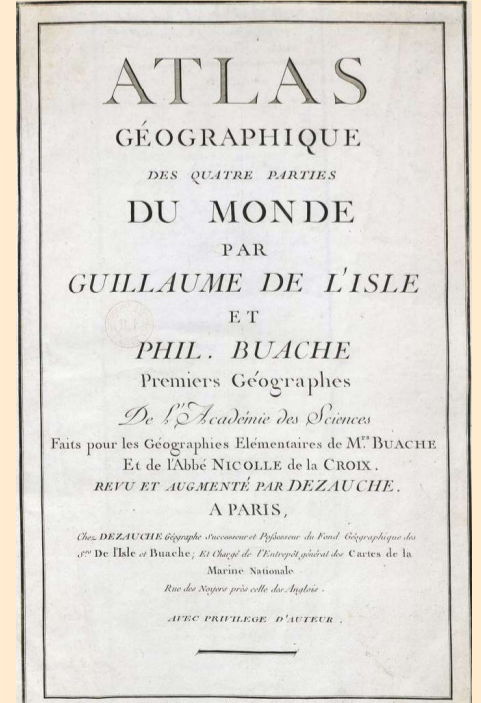


Source: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Земен глобус създаден по наблюденията на Кралската академия на науките и други мемоари / От нейния най-скромнен и покорен слуга Г. дьо Ли Географ; скулптор Берей, 1700



Географски атлас на четирите части на света от Гийом дьо Ли и Филип Буаш



ПЪРВАТА КАРТА НА БЪЛГАРСКИ ЕЗИК ОТПЕЧАТАНА ПРЕЗ 1843 В СТРАСБУРГ



АЛЕКСАНДЪР ХАДЖИ РУСЕТ
 „Карта на сегашная България, Тракия, Македония и на прилежащите земи“, 1843, Страсбург
 отпечатана в 4 листа
 оригинални размери 96/75
 приблизителен мащаб 1:1 648 000
 Второто издание е дело на Българското географско дружество. Отпечатано в Придворната печатница в София.
 Пояснителният текст е на проф. А.Иширков.

„...В „Карта на сегашная България, Тракия и Македония и на принадлежащите земи“ със иждивението на г-н Димитрия Хаджи Русета в полза на новонаставленото в Русчук славеноболгарско училище, трябва да поясним, че там, където е написано „България“, е изобразена Мизия и Добруджа. Автор и изпълнител на картата е Александър Хаджи Русет. Тя съдържа 4 листа и има размери 76/87 см, а мащабът е 1:1 650 000. Картата обхваща Османската империя на Балканския полуостров, княжествата Влашко и Молдова и Бесарабия от Русия. Цялата работа около начертаването и отпечатването на картата е извършена от автора за около две години...“
 (Михайлов, Цв. Първите български географски карти. – сп. „География“, кн. 4, 1957.



ГРАВЮРА ОТ К. РОЖИЕ.
 XIX век
 Български гайдар.
 Частна колекция

В края на XVIII и началото на XIX век, и засилването на национално съзнание изниква потребността от изучаване на нашите и околни земи. В България се откриват светски училища, в които географията става учебен предмет. Появата на български географски карти в нашите училища е събитие с изключителна важност, тъй като българските земи дотогава са били изобразявани само върху чужди карти.

Първата географска карта на български език се появява през Възраждането преди 173 години от изкусните ръце на родолюбивия бесарабски българин, роден и живял в Молдова – Александър Хаджи Руссет. Тя е отпечатана през 1843 в Страсбург и е един от редките и ценни паметници от това време. Картата е чертана, рисувана, писана и литографирана от Александър Хаджи Руссет. Като източник и вдъхновяващ образец е използвана картата на френския картограф Пиер Лапи „Генерална карта на Европейска Турция“ (Karte generale de la Turquie d'Europe), издадена в Париж през 1822 в М 1:800 000. Изработена с майсторство и художествен усет, без да е утежнена с излишни надписи, картата е оформена едноцветно, като само границите на държавите и областите са повдигнати с цветен бордюр. Релефът е изобразен с щрихи, придаващи неговата пластичност, но няма отбелязани върхове и котли.

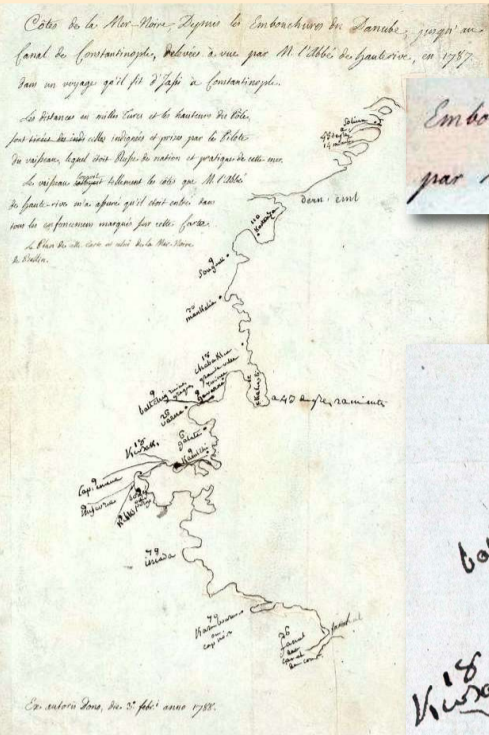
Кой е Александър Хаджи Руссет? Роден през 1810 в Кишинев, където завършва гимназия. Руссет следва висше техническо образование в Санкт Петербург, а по-късно и в Париж. Предполага се, че на картография се е учил при следването си в Париж.

Картата е светла страница - както в историята на българската картография, така и на българската култура и взаимоотношенията между българи и французи.

Със своите качества на картограф от френската школа, широка езикова култура (владее 6–7 езика), калиграфски способности, полиграфическа сръчност и голямото му родолюбие, Александър Хаджи Руссет се нарежда сред големите български възрожденци. Те са дали много за просветата на българската младеж, в чиито ръце виждали бъдеща свободна и целокупна България, приобщена към Европа, в границите на нейното народностно землище.

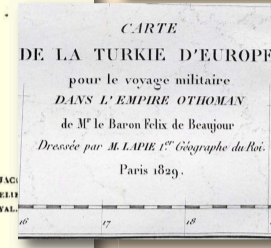
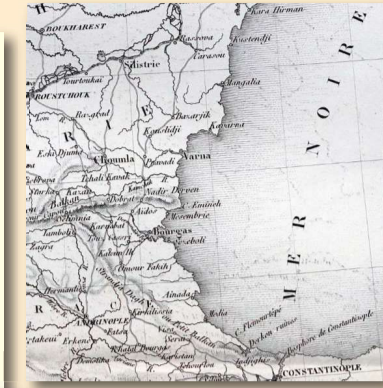
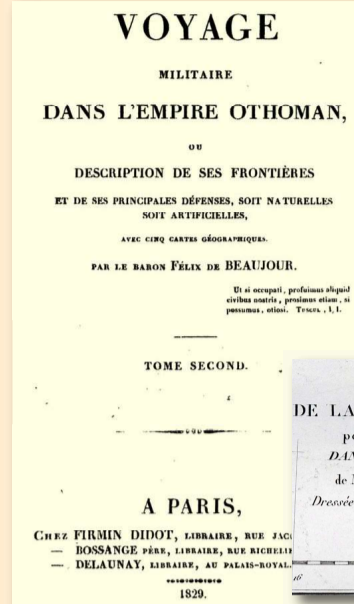
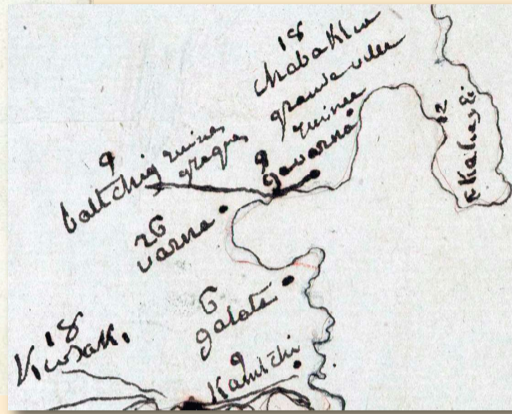
ПЪТЕШЕСТВЕНИЦИ И ИЗСЛЕДОВАТЕЛИ

Много френски пътешественици и изследователи са прекосявали българските земи. Те са ни оставили в своите мемоари и карти безценни описания.



Embouchure du Danube, jusqu'au Canal de Constantinople, par M. l'Abbé de Beaupré, en 1787.

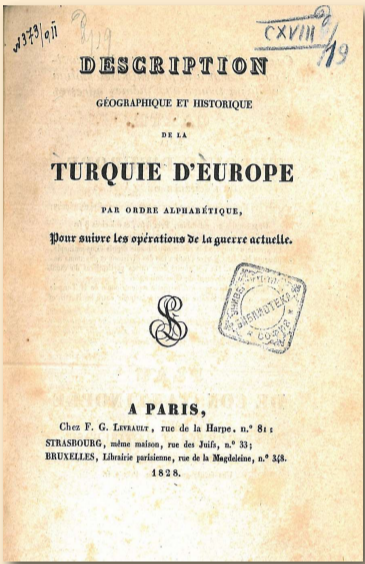
Ръкопис: бреговете на Черно море от устието на река Дунав до Канаа на Константинопол, видни от абат дьо Отрив през 1787 г. в пътуването му от Яш до Константинопол през 1788



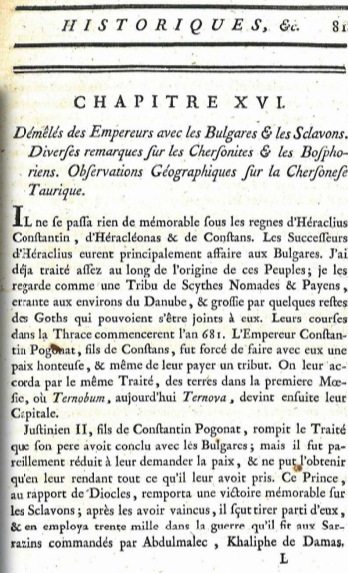
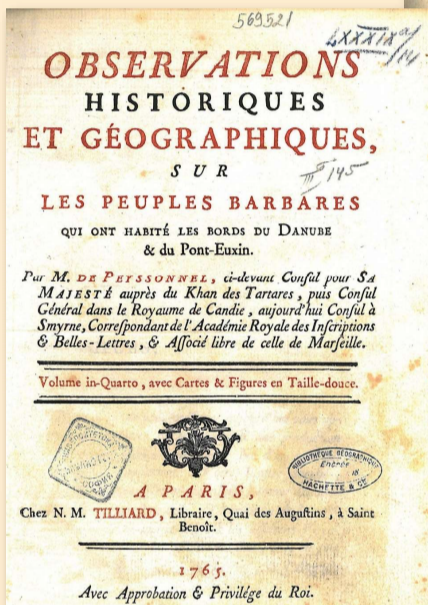
Гробницата на Фелкс дьо Божур в гробището Пер Лашез построена от дьо Ласай и Русо (1899)



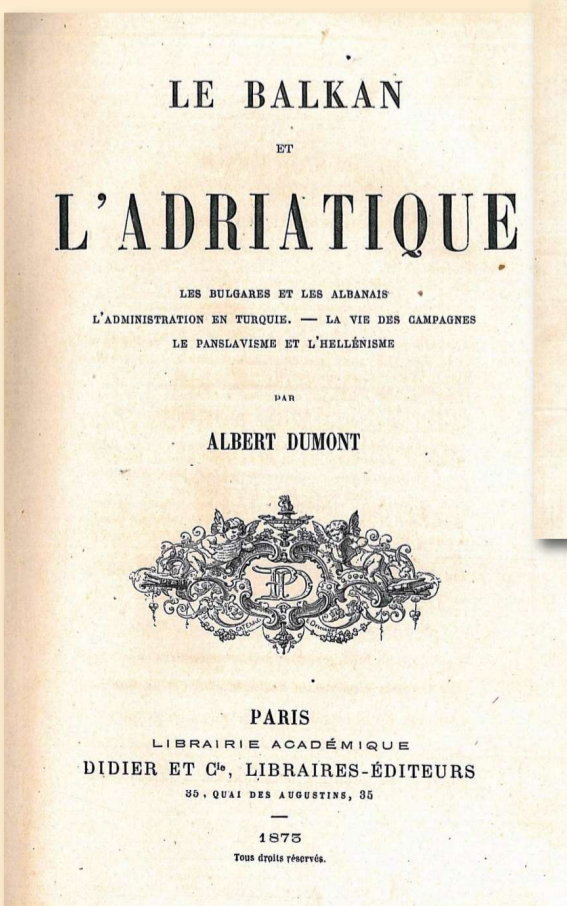
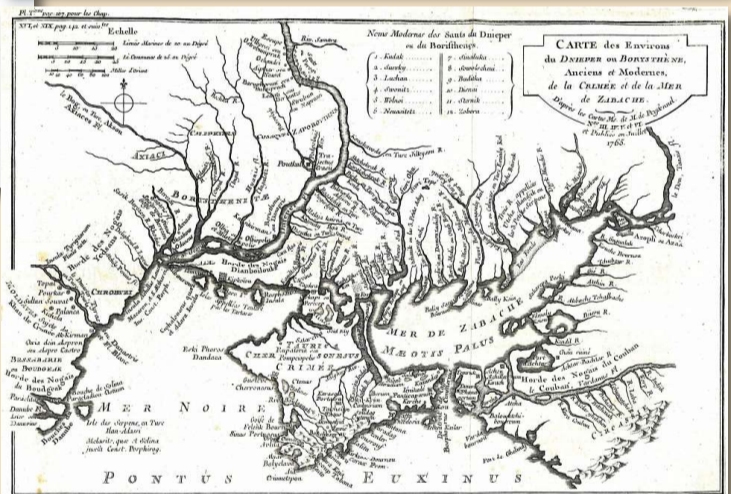
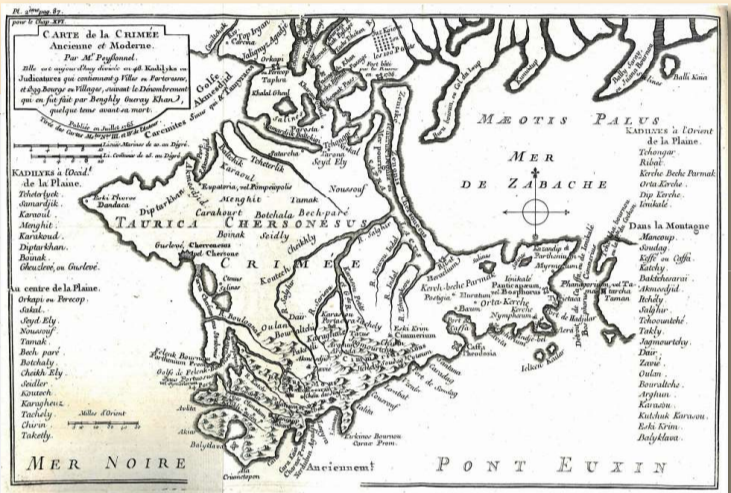
Луи-Огюст Фелкс Божур (1765-1836), "Военно пътуване в Османската империя, или Описание на нейните граници и главни защити, било то естествени или изкуствени..." от барон Фелкс Божур, F. Didot (Париж), 1829



Географско и историческо описание на Европейска Турция по азбучен ред, за да се следят действията в сегашната война, 1765



Клод-Шарл дьо Пейсонел, роден в Марсилия през юли 1727, умира в Париж през май 1790 година е френски дипломат и писател. През 1748 той се присъединява към баща си, Чарлз Пейсонел, който току-що е бил назначен консул на Франция в Смирна и заема този пост до смъртта си през 1757. Клод-Шарл дьо Пейсонел е последователно консул на Франция в Крим през 1753, в Хана в 1757 и след това в Смирна през 1763. През 1782 година той се оттегля и се премества в Париж, където публикува няколко книги захранени от наблюденията направени по време на почти 35 години в Османската империя.



A. Dumont à S. Legey, 10 mai 1875.

Monsieur, c'est moi qui dois aller voir la non me non même, en attendant que le volume, l'autre vous en prie. Dites au tour le bien possible. Je ne puis pas en ce moment, j'ai beaucoup de choses à faire. C'est mon excuse.

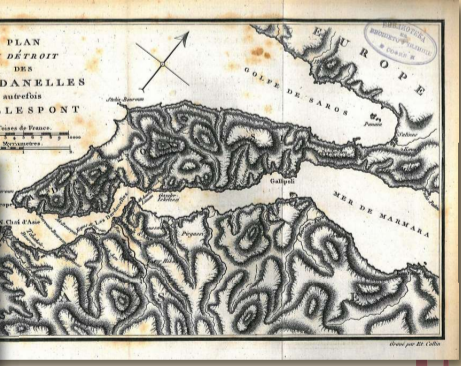
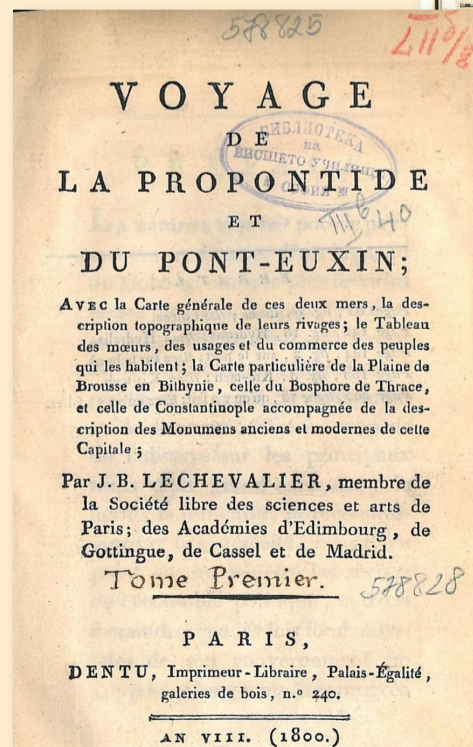
Albert Dumont

J. Schickmanov

S. Legey

17 février / 2 mars 1908

Алберт Дюмон (1842-1884), "Надписи и паметници от Тракия, Балкана и Адриатическо море", Париж, 1873 с автограф посвещени от автора на г-н Луи Леже



Жан-Батист Льовшваине, роден на 1 юли 1752 в Треми, почина на 2 юли 1836 в Сент Етнен, е френски астроном, пътешественик, археолог и писател. Преподава в Париж в колежа дьо Паси, Аркур и Навара Франция в 1778 и е секретар на посланика на Франция в Константинопол, позиция, която му позволява да пътува из Турция и Мала Азия. Публикува отчет за пътуванията си.

КСАВИЕ ОМЕР ДЪО ХЕЛ

Игнас Ксавие Омер дъо Хел е френски инженер, геолог и географ, роден в Алтирш през 1812 г., починал в Исфахан на 29 август 1848 г. Той е известен със своите пътешествия в Азия и Русия.

Трудовете на Омер дъо Хел му спечелват присъждането на наградата на географското дружество, избирането за член на Академията на науките и връчването на ордена на Почетния легион (1845). Те също така събуждат интереса на граф Салванди, министър на образованието, което предлага на географа публично финансиране за продължаване на изследванията му и го моли да разследва хипотезата за древното море, обхващало Черно море, Каспийско и Аралско (тези три морета всъщност са останките на едно море, изчезнало през плиоцена и което учените на ХХ век ще кръстят Paratethys). В момент, когато Франция на Луи-Филип I се стреми да задълбочи дипломатическите си отношения с Персия, това предложение за пътуване е придружено от политически и търговски цели.

Така Омер дъо Хел е изпратен на научна мисия от правителството, придружен от художника Жул Лорен. Неговият дневник ще бъде публикуван от съпругата му посмъртно в три тома и атлас, между 1854 и 1860.



Портрет на Ксавие Омер дъо Хел от художника Жул Лорен. Автография на Шара Гувилер



Adèle Hommaire de Hell

Je dois également signaler l'absence de tout phare sur le littoral occidental de la mer Noire, inconvénient très grave, auquel le gouvernement turc devrait remédier le plus tôt possible. Les longues et brumeuses nuits d'hiver rendent ces côtes fort dangereuses, surtout celles si basses qui s'étendent au sud des embouchures du Danube. Des feux de reconnaissance devraient surtout être établis sur le cap Emona et dans le voisinage du cap Kalagriah. Le premier, tout en signalant la côte de Varna, préciserait l'entrée du golfe de Bourgas pour la navigation ascendante et descendante. Quant au second, il indiquerait la position de Kalagriah et la ligne si dangereuse de Mangalia, de Kustendjeh et de Kara-Kerman. On m'a bien assuré qu'un phare était en construction sur le sommet du cap Emona; mais dans ma station au pied de ce cap, je n'ai rien vu qui annonçât des travaux de ce genre. La belle construction élevée à Schobler, en 1765, étant encore presque intacte, il suffirait, pour le deuxième phare, de rétablir les escaliers, et d'y installer un appareil d'éclairage. Cet édifice, tout construit de belles pierres de taille, m'a paru si remarquable, que j'en ai levé le plan avec toute l'exactitude possible.

Пътешествие в Турция и Персия, направено по заповед на френското правителство през годините 1846, 1847 и 1848 г. от г-н Ксавие Омер дъо Хел (публикувана посмъртно от неговата вдовица Adèle Hommaire Hell).

VOYAGE EN TURQUIE ET EN PERSE

EXÉCUTÉ PAR ORDRE DU GOUVERNEMENT FRANÇAIS PENDANT LES ANNÉES 1846, 1847 ET 1848

PAR M. XAVIER HOMMAIRE DE HELL, Chevalier de la Légion d'honneur et de l'Ordre de Saint-Vincent de Paul, ancien des Steppes de la mer Caspienne, membre correspondant des Académies de Turin et de Florence, et d'un grand nombre de Sociétés savantes.

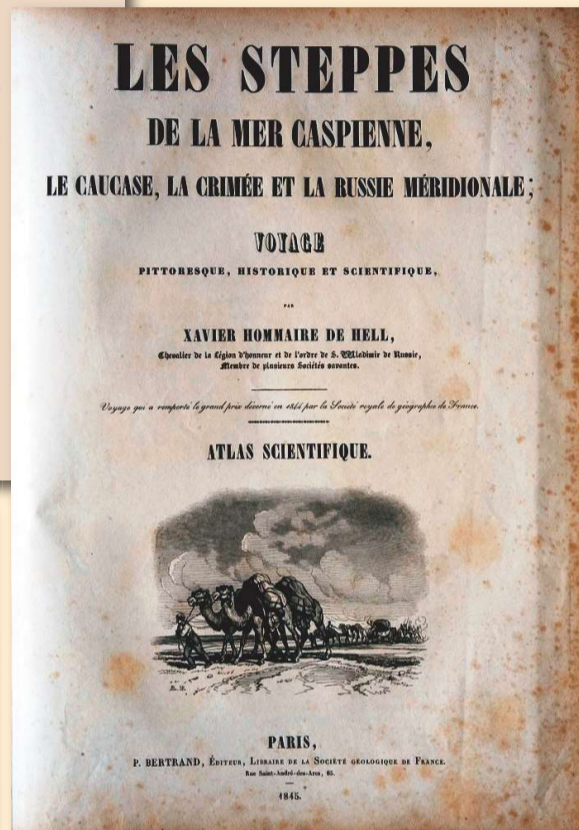
PAR M. JULES LAURENS, IMPRIMÉ PAR LAURENS, RUE DE SOISSON, 87.

TOME QUATRIÈME.

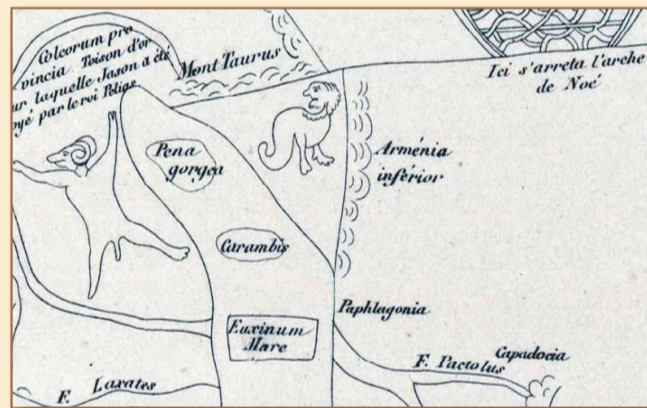


PARIS, P. BERTRAND, LIBRAIRE-ÉDITEUR, RUE DE L'ARCADE, 22.

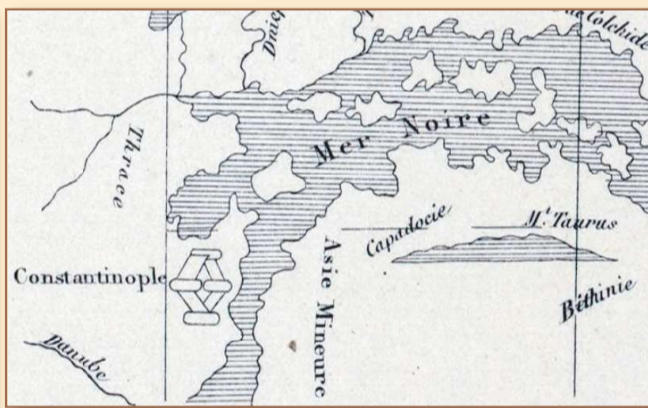
1860



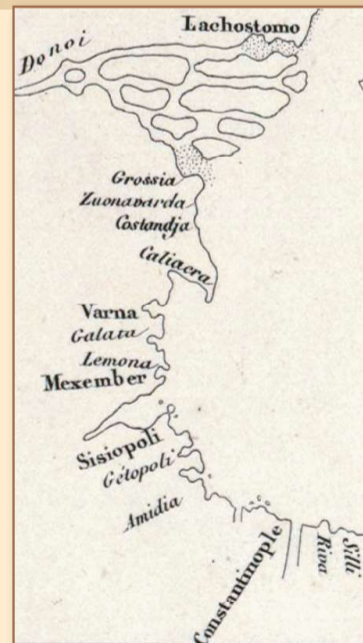
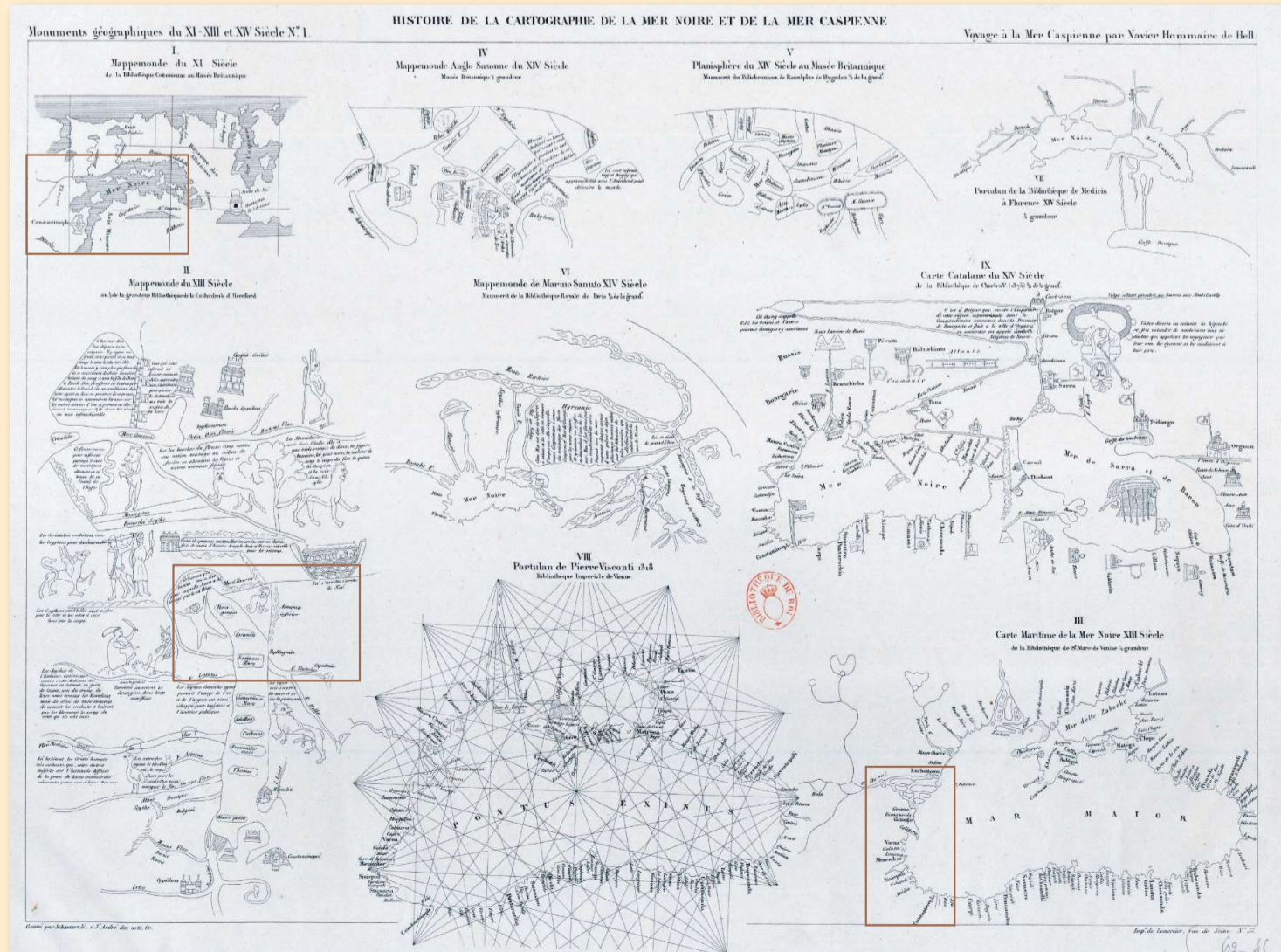
Степите на Каспийско море, Кавказ, Крим и Южна Русия: живописно, историческо и научно пътешествие, Париж, П. Бертран, 1843



Mappemonde du XI s. (fragment)



Mappemonde du XIII s. (fragment)



Carte de la Mer Noire XIII s. (fragment)

ИСТОРИЯ НА КАРТОГРАФИЯТА НА ЧЕРНО МОРЕ И НА КАСПИЙСКО МОРЕ "Путуване до Каспийско море" от Ксавие Hommaire Hell; гравирани от Schwaerzle

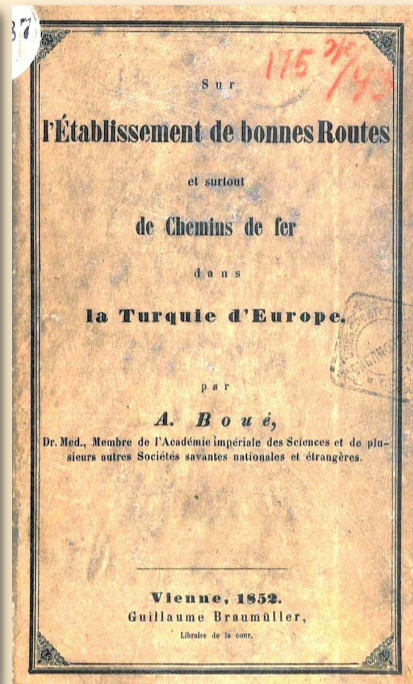
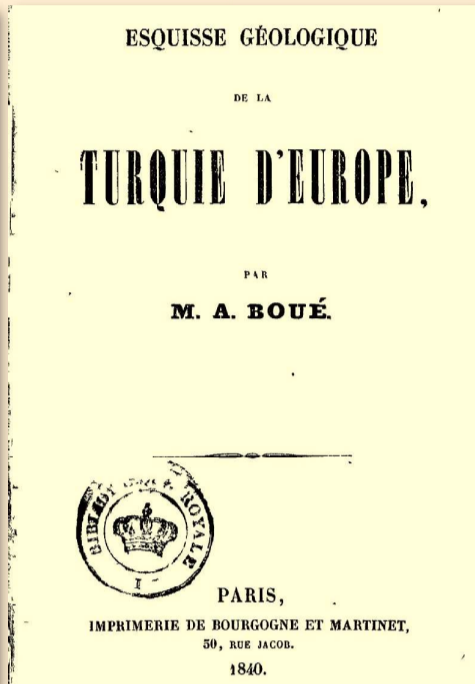
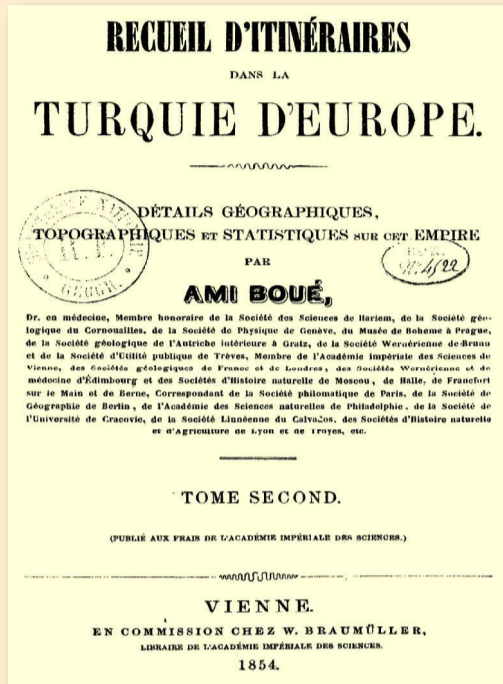
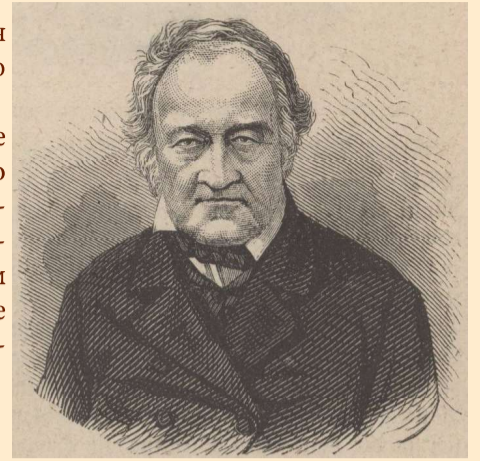
- географски паметници на XI-XIV век:
1. Карта на света XI век.
 2. Карта на света тринадесети век.
 3. Карта на Черно море XIII век.
 4. Карта на света XIV век.
 5. Планисфера XIV век.
 6. Карта на света Marino Sanuto XIV и.
 7. Портулан Библиотека Медичи XIV век.
 8. Портулан Пьетро Висконти 1318
 9. Каталанска карта XIV век

АМИ БУЕ И НАЧАЛОТО НА БЪЛГАРСКАТА ГЕОЛОГИЯ

Ами Буе (1794-1881) е безспорно един от първите учени, заслужаващ да се нарича "европейски геолог", заради неговите последователни престои в различни страни (Франция, Шотландия, Швейцария, Австрия), многото му пътешествия през по-голямата част на нашия континент, а също и владеенето на много езици. Роден в Хамбург през 1798 г., в хугенотско семейство, избягало от Бордо един век по-рано и забогатяло от морска търговия, Буе прави първите си проучвания в Берн и Женева, а след това в Париж. При абдикацията на Наполеон, той заминава за Единбург. Изпълнявайки служебните си медицински изследвания, обикаля Шотландия през 1820 г. и публикува нейно описание и геоложка карта. През 1830 г. се премества в Париж, където е основател на Геоложкото дружество на Франция, което председателства през 1835 г. През 1841 г. се установява във Виена, откъдето предприема три последователни изследователски пътешествия в Турция. Работата му върху източната част на Средиземно море, са обобщени в труда му "Европейска

Турция" (1840). Няколко години по-късно, във Виена, той публикува своя "Опит за геоложка карта на земното кълбо" (1845).

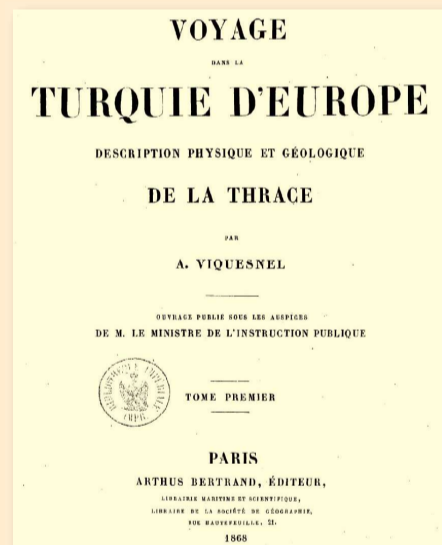
Ами Буе допринася за геологията не само с успешните си работи, но и като с еkleктична си дух и с многото си пътувания, се опитва да създаде и поддържа международни и национални геоложки взаимоотношения. Ами Буе е несъмнено пионер на геоложките изследвания на балканските земи.



На 20 април 1840, пред Геоложкото дружество на Франция, Ами Буе представя първата геоложка карта на Европейска Турция, съставена главно по неговите наблюдения, и според изследванията на Montalembert и Викенел. През същата година, в Париж, Буе публикува своя фундаментален труд "Европейска Турция" в четири тома, съдържащи 2247 страници. Геоложката част от тази работа - "Геоложка скица на Европейска Турция" е 190 страници и представя ключови данни за стратиграфията на седиментите и описание на метаморфните и магмените скали.

Този фундаментален труд ще остане в продължение на много години уникален и най-представителен извор за натуралисти, историци, политици и дипломати, интересувани се от проблемите на Югоизточна Европа. Той е истинска енциклопедия на Турция в Европа през първата половина на миналия век.

Трудът на Ами Буе Европейската Турция е невероятен резултат на тригодишните му експедиции в една обширна, но малко позната част на Стария континент. С него Буе се проявява като компетентен и обективен изследовател с огромна ерудиция. Той разкрива на европейците Югоизточна Европа, мистериозна и неясна, малко позната дотогава. Неговото начинание, да поеме самоотвержено по дългите и опасни пътища на тогавашна Европейска Турция за да я изследва лично. Така Буе реализира големия си труд, който се превръща в смисъл на живота му.



Огюст Викенел (1800-1867), Председател на Геоложкото дружество на Франция през 1858 година.

След като учи в Париж в колежа Сент Барб, Огюст Викенел влиза активно в бизнеса на осемнадесет години, което бързо му осигурява финансов комфорт. Той се присъединява през 1833 г. към Геологическо дружество като "собственик" и скоро реализира няколко проучвания, включително, през 1838 г., една статия за терциерните терени около Vertus (Marne) и четири години по-късно, в околностите на Виши (1842). През следващата година изследва терените, в които се добива гориво в Mouzeil и Montrelais (Долна Лоара). При все това, именно проучването му на Европейска Турция в Европа му донася известна слава. През 1836 г. той придружава Ами Буе в Сърбия, България и Македония. Две години по-късно, го последва отново в Албания и Гърция. Публикува отчет за изследванията си в "Дневник на едно пътуване до Европейска Турция", публикувано в две части (1842, 1846). През 1847 г. Огюст Викенел се връща самостоятелно да изследва Тракия. Резултатите са издадени в книга, озаглавена "Пътешествия в Европейска Турция или Физическо и геоложко описание на Тракия", чието публикуване се разпростира от 1855 до 1868.



Геоложка карта на Европейска Турция поправена от А. Буе



Етнографската карта на Ами Буе (1847).

Тази етнографска карта има особено значение заради задълбочените изследвания направени на място от автора. Първоначално тази карта е добавена само към няколко екземпляра на книгата му за Европейска Турция; това са оригинали, оцветени от самия автор. По-късно тази карта е публикувана в "Physikalischer Atlas" на Berghaus. Западните граници на българите са нанесени особено добре на картата, което се дължи на много подробните проучвания на Ами Буе точно в тези области. П. Н. Милаков, външен министър на Русия и един от най-добрите съвременни познавачи на Балканския полуостров, се произнася по следния начин за научната стойност на етнографската карта: "Ами Буе обикаля през третото десетилетие на XIX век турските провинции. Етнографската карта на Балканския полуостров, направена от него и отпечатана от Berghaus е от голям интерес, тъй като това е първата етнографска карта, публикувана преди раждането на тенденциозните национални спорове за принадлежността на Македония. Ето защо тази карта възпроизвежда само това, което авторът видял и чул на самото място, без каквито и да било други коментари. Славянските жители на Македония, се считат от А. Буе за българи, защото те самите се наричат "Бугари". (Виж П. Н. Милаков, "5 етнографски карти на Македония с текст", Санкт Петербург, 1900) - Според Ами Буе цяла Македония (с изключение на най-южната част) с река Черни Дрин като западна граница, целият южен басейн на река Морава с градовете Нии, Лесковец, Враня, Прокупице, Пирот и т.н., цяла Добруджа и дори част от руската Бесарабия са територии, населени предимно с българи.

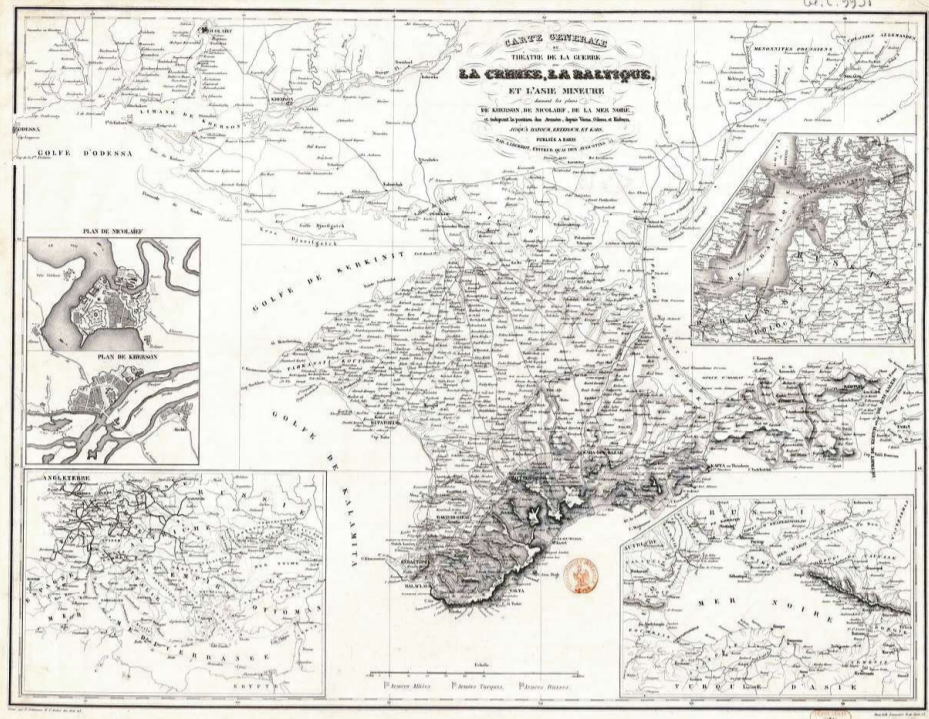
ВАРНА И КРИМСКАТА ВОЙНА (1853-1856)

Цар Николай, в стремежа си да завладее Константинопол, под претекста за спор на монаси за техни светилища, принуждава султан Абдул Меджид да признае на Русия протекцията над всички християни в Османската империя. Принц Меншиков представя на 5-ти май 1853 ултиматум на Константинопол в този дух, който е отхвърлен. На 3 юли 1853 г. руснаците нахлуват в Дунавските княжества и на 3-ти ноември руският флот унищожава турската ескадра в град Синоп на Черно море. Силистра е обсадена, а турската армия под командването на Омер паша идва на помощ. Франция и Англия, съюзници на турците, обявяват война на Русия, за да се запази целостта на Османската империя.

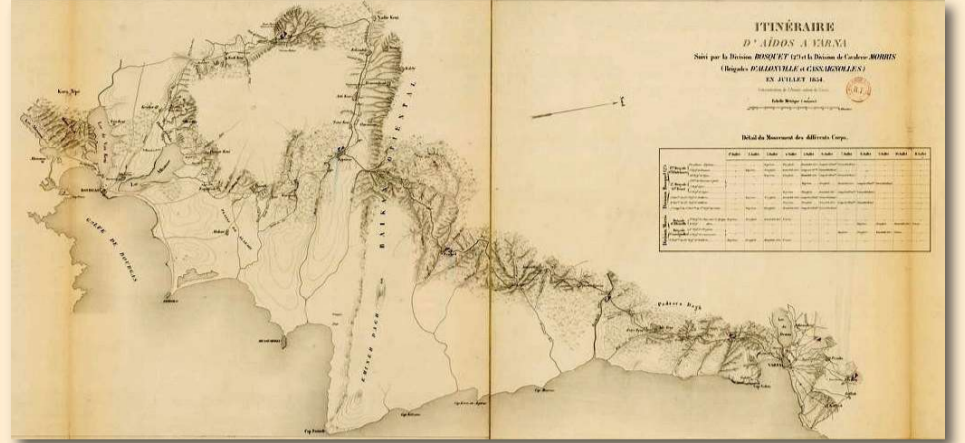
50 000 французи под командването на маршал Saint-Arnaud и 25 000 английски под командването на лорд Raglan дебаркират в Галиполи през май 1854 и са транспортирани до Варна. Руснаците изоставят обсадата на Силистра и евакуират командването.

След холерна епидемия в Добруджа, англо-френската експедиция е насочена към Севастопол на Кримския полуостров, голяма руска корабостроителница, като заедно с това съюзниците решават да нападнат Русия през Балтийско море.

Конгресът в Париж, открит на 25-ти февруари 1856 води до Парижкия мирен договор от 30 март.



Auguste Logerot (1804-1876), Обща карта на военния театър в Крим, Балтийско море и Мала Азия, с плановете на Херсон, Николаев, Черно море и показваща позицията на армията около Варна, Одеса и Кинбурн до Батуми, Карс и Ерзурум, 1856



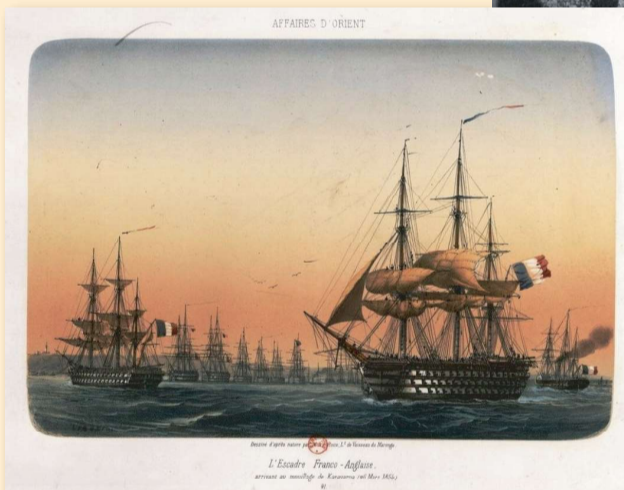
Маршрут на Aidos до Варна, сасдан от дивизия Bosquet и конната дивизия Morris (бригади на Allonville и Cassaignolles) през юли 1854 г. Концентрация на армията около Варна / Изготвен във военни картографски отдел от ескадронен командир към Генералия щаб Berthaut...; Гравир от Erhard Schiele.



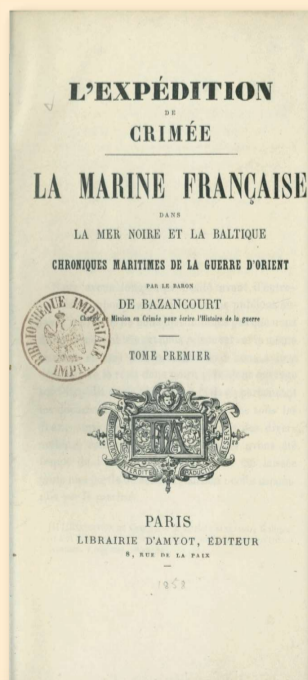
Варна, Паметникът издигнат в памет на френските войници и моряци, загинали през Кримската война; [фотография от пресата] / Agence Meurisse, 1923



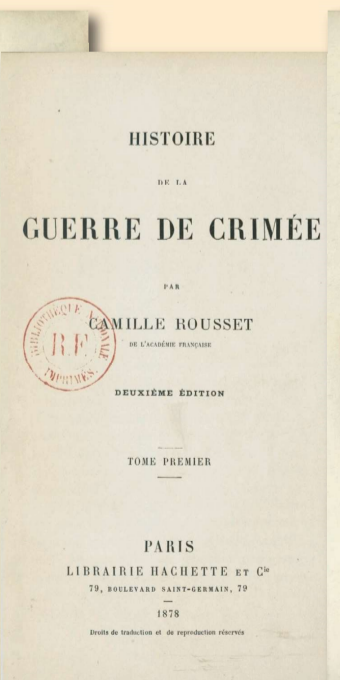
Le Breton, Френско-английската ескадра, влизаща в Черно море, Януари 1854



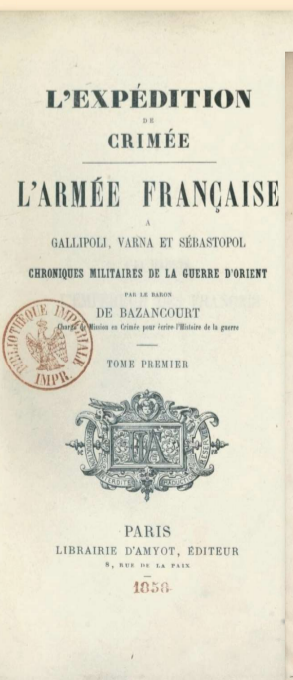
F. Roux (Лейтенант от кораба "Merengo"), Френско-английската ескадра акостира в Каварна, 26 Март 1854



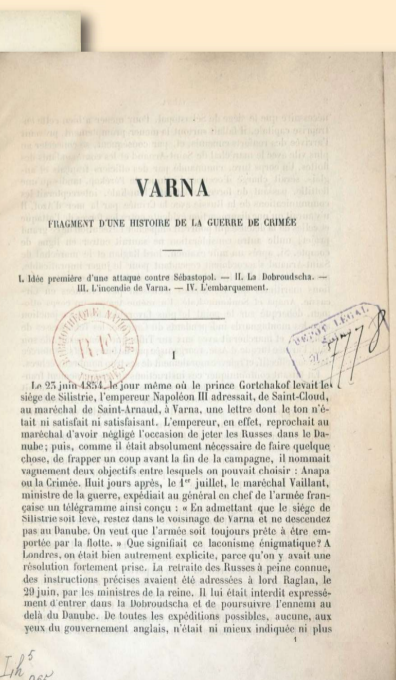
Césaire Lecat baron de Bazancourt (1810-1865), Кримската експедиция. Френският флот в Черно и Балтийско море, Морски хроники от войната в Ориента., Amyot (Париж), 1858



Camille Rousset (1821-1892), История на Кримската война, Hachette (Париж), 1878



Césaire Lecat baron de Bazancourt (1810-1865), Кримската експедиция: френската армия в Галиполи, Варна и Севастопол. Военни хроники от войната в Ориента., Amyot (Париж), 1858



Варна. Фрагмент от една история на Кримската война. (Подписано: Camille Rousset), Печатница S. Raçon (Париж), 1858



Публикация на вестник "Le Siècle": Войната в Ориента. Черно море. Кавказките региони. Отпечатано от Dondoy-Dupré (Париж), 1855

ВАРНА - ПЪРВО ФРЕНСКО КОНСУЛСТВО В БЪЛГАРИЯ

Френският консулски пост във Варна, неговата поява и изграждане са резултат от опитите на Наполеонова Франция да проникне и утвърди своите позиции в Черноморския регион. Безспорно голямо е желанието на Наполеон I Бонапарт и на дългогодишния му външен министър Шарл Морис дьо Талейран да се осигури достъп на френската флота до Черно море и да се разшири френско-турската търговия. На 25 юни 1802 г. в Париж е подписан мирен договор с Османската империя, чрез чиито клаузи възтържествуват френските политически и стопански цели. И макар поради динамичните процеси в Европа по онова време резултатите да са кратковременни, този договор трябва да се разглежда като безспорен успех на френската черно-

морска политика в началото на XIX в.

Наскоро след преговорите в Париж и като следствие на договора, в качеството си на Първи консул на Републиката, Бонапарт издава декрет, по силата на който в различни пристанища на Черно море и в прилежащи до тях райони се изграждат три генерални комисарства и шест подкомисарства. Декретът е с дата 16 септември 1802 г. Сред посочените центрове е и Варна, първият български град, в който е изградено френско дипломатическо представителство.



Така е изглеждало пристигането по море във Варна в средата на XIX век

Тези интересни страници от консулското навлизане и присъствие на Франция в България и Варна са издирени в дипломатическия архив на Министерството на външните работи на Франция. Българският изследовател проф. Иван Русев ги съобщи за първи път в приносната публикация *«La politique menée par la France de Napoléon dans la région de la mer Noire. Le premier Consulat français en Bulgarie.»* - Etudes balkaniques, 2004, V3, p. 79 - 107.

За пръв френски подкомисар във Варна е назначен Луи Паран, бивш консул в Яш. Предвидени са средства и за драгоман - преводач и помощник на подкомисаря, но този пост остава незает. Поради размирните времена в района и най-вече по причина на кърджалийските и аянските безредици, Паран не се установява във Варна, а само минава през града. Известно време той е в Букурещ, след това се отправя към Константинопол, където остава под разпореждането на френския посланик в османската столица и в очакване на ново нареждане от страна на външния министър. И в Букурещ, и в Константинопол Паран следи събитията в България и ги описва в своите докла-

ди. Следва временно назначение в Яш и постоянно в Букурещ (това последното с декрет от 18 март 1806 г, като дотогава Луи Паран продължавала се титулува „френски подкомисар на Варна“), французинът пристига във влашката столица, но наскоро след това умира.

В първия период на своята история, продължил 12 години (1802-1814 г.), френското консулско представителство на Варна се намира основно в Константинопол. На поста се сменят още трима французи, като третият - Томас Рюфен през 1810 г. е повишен в ранг на консул, а оглавяваната от него служба - в консулство. Завишен е и бюджетът. Но още в самото начало на Реставрацията (през 1814 г.) варненското френско консулство преустановява своето съществуване. Причините са в променената политическа обстановка в Европа принудила Франция да отстъпи от водещите военни и дипломатически позиции.

ЛЕАНДЪР ЛЬО ГЕ - ФРЕНСКИЯТ КОНСУЛ В БУРГАС

В своето изследване „От ентузиазма на търговците до професионализма на дипломатите. Щрихи към портрета на френския консул в българските земи през XIX век“... историкът проф. д.и.н Иван Русев от Варненския икономически университет анализира ролята на френските консулски служби, поднасяйки многозначителна и съвсем нова информация.

На базата на направени издирвания във френските дипломатически архиви Иван Русев дава любопитни данни за френския консул Леандър-Франсоа-Ръоне Льо Ге (Leandre Francois Rene Le Gay). Всъщност това е знаменитият представител на Франция в предосвободенска София, чието име и старите и новите столичани произнасят неправилно, тъй като името му е усвоено в България в грешна транскрипция – като Леге (в страницата на Френското посолство в София е изписано Legay). „Леге“ и до днес се казва една от централните софийски улици, която някога пак е била в центъра на града. Леандър Льо Ге спечелва сърцата на софиянци с мъжеството и спасителната си любов, която проявява към българите в месеците след погрома на Априлското въстание през 1876 г.

Леандър Франсоа Ръоне Льо Ге е роден на 11.09.1833 г. в Кюйе (Cuille), област Майен (Mayenne, Западна Франция) в семейството на провинциален нотариус. Завършва право и стажува в град Рен. Проявява забележителна надареност за чужди езици - владее английски, италиански, испански, турски, персийски. Дипломатическата му кариера започва в Кайро и Александрия, продължава във френските мисии в Тунис и Джеда. Формира се като отличен познавач на народите в Отоманската империя. През октомври 1874 г. е назначен за вицеконсул в София и зачислен към френското посолство при Високата порта.

Непосредствено след Освобождението, в края на 1878 г., Льо Ге е назначен за френски консул в Бургас. Заедно със сведенията за консулската му работа, Иван Русев описва житейските му перипетии в отдалеченото пристанищно селище, което бавно започва да се отърсва от вековния си провинциализъм. За гражданите на Бургас Льо Ге се оказва вдъхновяващ пример по пътя на тяхното приобщаване към европейския начин на живеене.



Бургас и пристанището



Леандър-Франсоа-Рене Льо Ге (Leandre Francois René Le Gay) (Почетен гражданин на Бургас - 1882) Портрет във Френското посолство в София



Бургас и пристанището



Най-старата сграда на Бургаската община, изгоряла при пожар на 17 август 1899.



Бургас и пристанището



Консулското тяло в Бургас в края на XIX век. Седнали (отдясно наляво): Иван Цанков – окръжен управител (1880-1885 г.), Гомфас – гръцки консул, Гастон Льоме – френски вицеконсул, Ангелидис – гръцки вицеконсул. Прави (отдясно наляво): Ричард – английски консул, Аделбург – австро-унгарски консул и Жан Посторино – секретар на френското вицеконсулство. Най-вляво, до Ангелидис – малко момченце.



Турският, френският и руският консули с роднини и близки в Бургас. м. май 1907.

Престоят на Леандър Льо Ге в морския град оставя трайни следи в бургаското общество, оценени с решението на Бургаската община да удостои френският вицеконсул с почетната титла „Бургаский гражданин“ за това, че ... за пребиваването си тук от февруари 1879 г. до май 1882 г. не е престанал да заслужава общото уважение на Бургаските власти.

Льо Ге е първата известна ни личност, удостоена със званието „Почетен

гражданин на Бургас“, а Ясен Русалиев - първият бургаски кмет, който изразява местната обществена признателност по европейски маниер. Наследникът на Льо Ге, вицеконсулт Гастон Льоме (Gaston Lemay), служи на Франция в Бургас близо две десетилетия в края на XIX в. Дейността на френските консули определя в известна степен бъдещите добри години на Бургас, като важно черноморско пристанище.

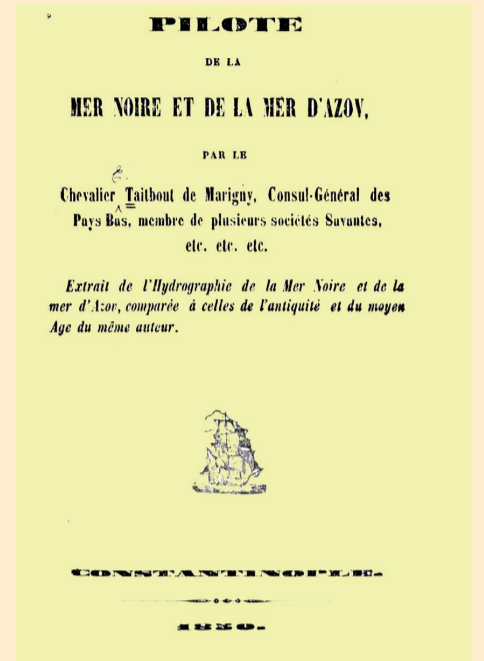
ОТКРИВАНЕТО НА БУРГАС И БУРГАСКИЯ ЗАЛИВ

Интересът на французите към Бургас и големия Бургаски залив датира още от първата половина на XVIII век. Географът Жан Белен е сред първите, който забелязва предимствата на неговото разположение още през 1737 г. През втората половина на века за пристанищния град пише френският консул в Смирна Шарл дьо Пейсонел, роден в Марсилия. След него името Бургас влиза в десетки географски справочници, издавани на световния по онова време френски език. Предимствата и недостатъците при приставане на кораби на мястото на старото пристанище са фиксирани в картата на Жак-Виктор Едуард Тетбу де Марини (1793-1852 г.) и в неговия подробен „Пилот на Черно и Азовско море“, издаден през 1830 г. в Константинопол. Детайлни са сведенията на Ксавие Омер дьо Хел (1812-1848) за французина

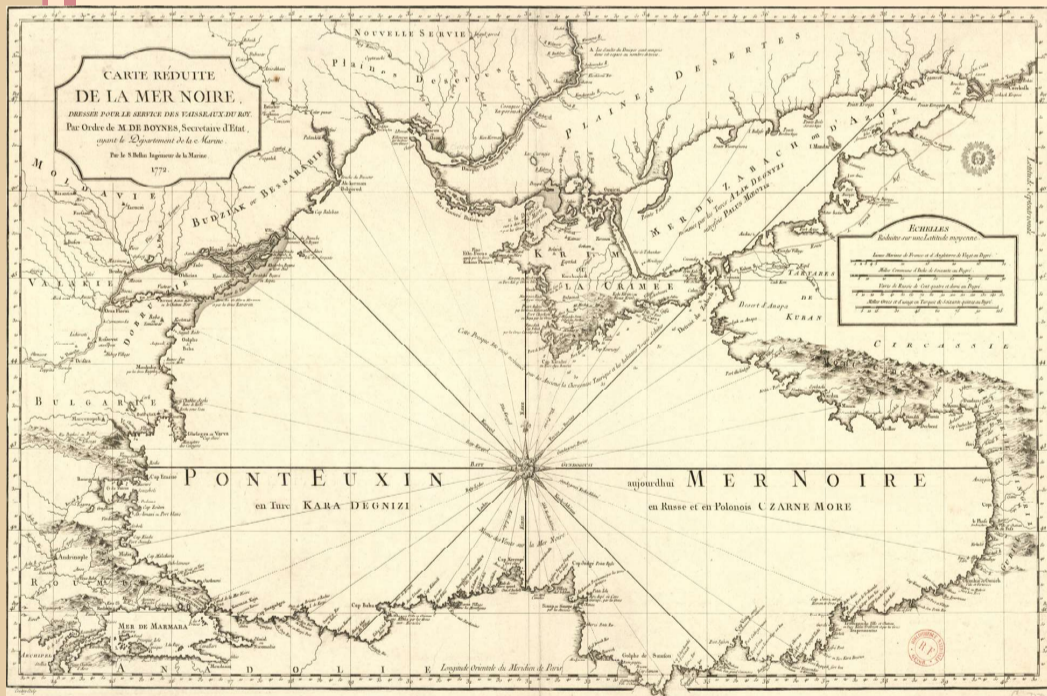
Жозеф Бонал, който идва в Бургас през 1842 г., забогатява тук, създава прочутата Боналова градина, става консул на Италия и оглавява Отоманската фарова служба, която отговаря за корабоплавателните ориентири от Босфора до Констанца. С френска изящност Дьо Хел предсказва голямо бъдеще на Бургас. Планът очертава крайбрежието на Бургаския залив от нос Емине (Eméné) до Созопол (Sisopoli). Подробно са посочени плитчините и дълбочините с удобни места за акостиране. Освен Бургас (Bourghas) са отбелязани пристанище Форос (Foros), селото и пристанището Ченгене скеле (Tchingane iskelessi – Циганско скеле), остров Св. Анастасий, нос Св. Никола и др. Срещу Созопол са означени островите Св. Кирик и Св. Йоан.



Е. Сисери – Ф. Бенуа – Д. Брежер, Бургас – пристанището. Средата на XIX век; Литография

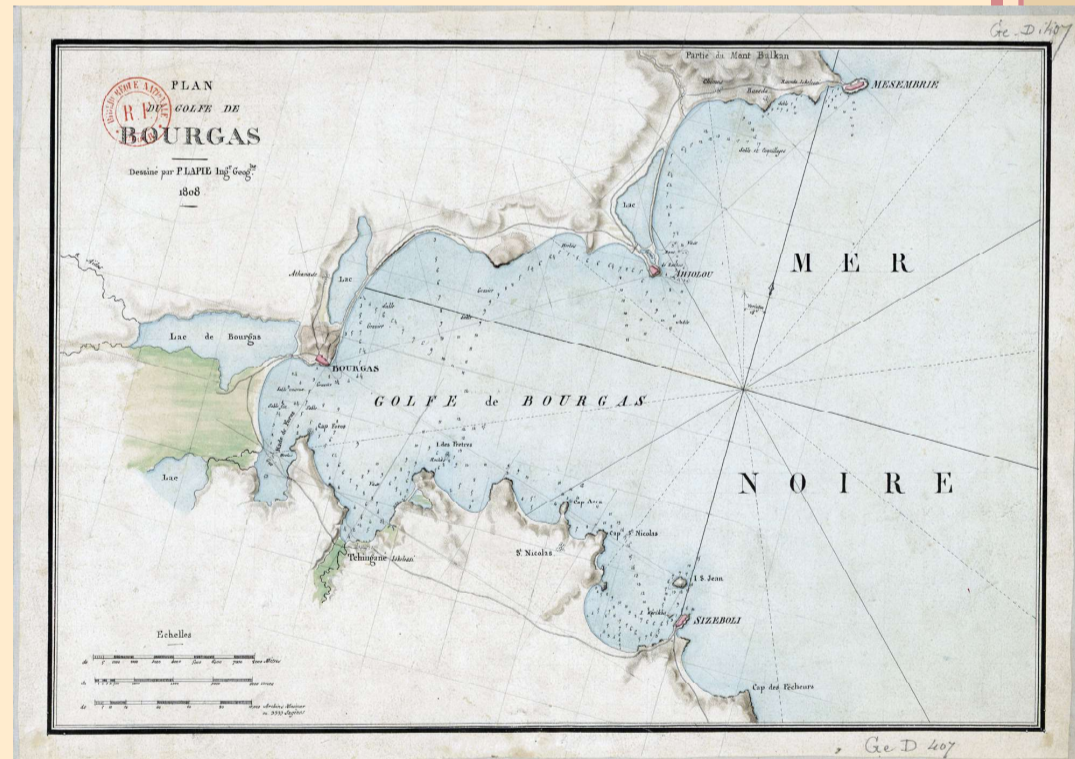


Заглавна страница на „Пилот на Черно и Азовско море“ от Жак-Виктор Едуард Тетбу де Марини.



Жак-Никола Белен (Bellin, Jacques-Nicolas 1703-1772). Карта на Западната част на Черно море. 1772

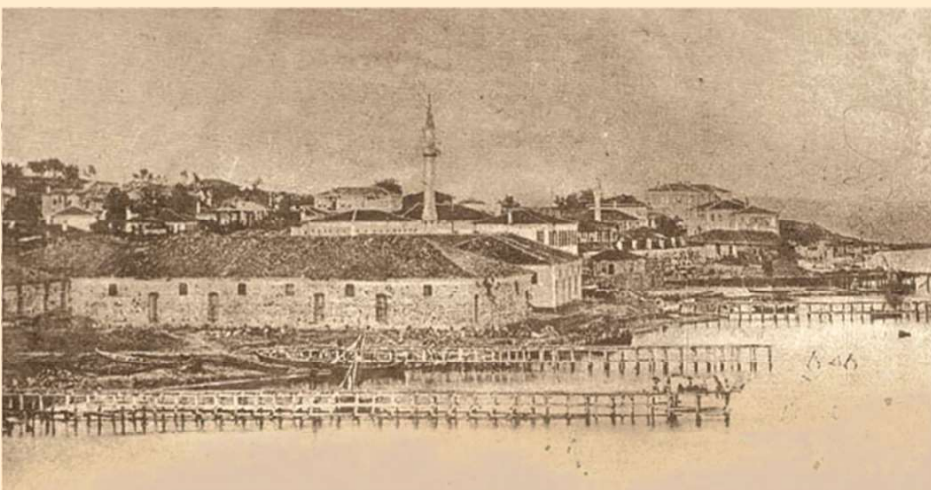
Към картата френският изследовател прилага „Описание на западния черноморски бряг от устието на канала (Босфора до крепостта Очаков, която турците наричат Оси)“. Описанието не е завършено и в него липсва позоваване на източниците, които са използвани за съставяне на картата. Според Ел. Тодорова, пътуването е извършено през 1738 г. (?)



Пьер Лапие, План на Бургаския залив, 1808

Публикуван в *Annales des voyages, de la géographie et de l'histoire* : ou Collection des voyages nouveaux les plus estimés, traduits de toutes les langues européennes : des relations originales, inédites, communiquées par des voyageurs français et étrangers ; et des mémoires historiques sur l'origine, la langue, les moeurs et les arts des peuples, ainsi que sur le climat, les productions et le commerce des pays jusqu'ici peu ou mal connus ; accompagnée d'un bulletin où l'on annonce toutes les découvertes, recherches et entreprises qui tendent à accélérer les progrès des sciences historiques, spécialement de la géographie, et où l'on donne des nouvelles des voyageurs et des extraits de leur correspondance / publiés par M. Malte-Brun
Source: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Бургас и пристанището, 1883. Общ изглед – преди големите промени



Кервансарай в Бургас, XVIII век. Частна колекция на Климент Атанасов - Бургас

ФРЕНСКАТА ИЗСЛЕДОВАТЕЛКА РАНГ-РИ ПАРК-БАРЖО: „Една реализация на френския цивилизационен гений в България: Бургаското пристанище (1898 – 1903)“

След Освобождението френски търговски кораби редовно акирират в Бургаския залив. Французи участват пряко и в проектирането и построяването на модерното му пристанище. С разработването на пристанищния проект е натоварен инж. Адолф Герар, главен инженер на мостовите и шосетата на Франция и инженер-съветник на българското правителство. Той е основна фигура и при строителството на бургаското пристанище.

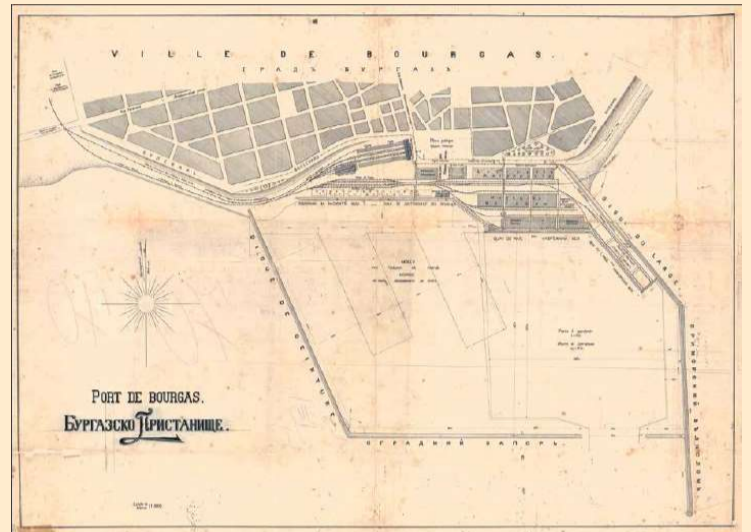
Инж. Адолф Герар (1847-1921) е роден в град Раон-л'Етап, център на кантон в Лотарингия (Североизточна Франция).

Инж. Герар е един от най-авторитетните френски проектант и експерти в пристанищното строителство. Освен с пристанищата на Бургас и Варна, неговото име се свързва с построяването на пристанищата в Констанца (Румъния), Монтевидео (Уругвай), с разширението на пристанището в Буенос Айрес (Аржентина); привлечен е за съветник при съоръжаването на пристанищата във Вахия Бианка (Аржентина) и Хераклея (Ерегли) и Яфа.

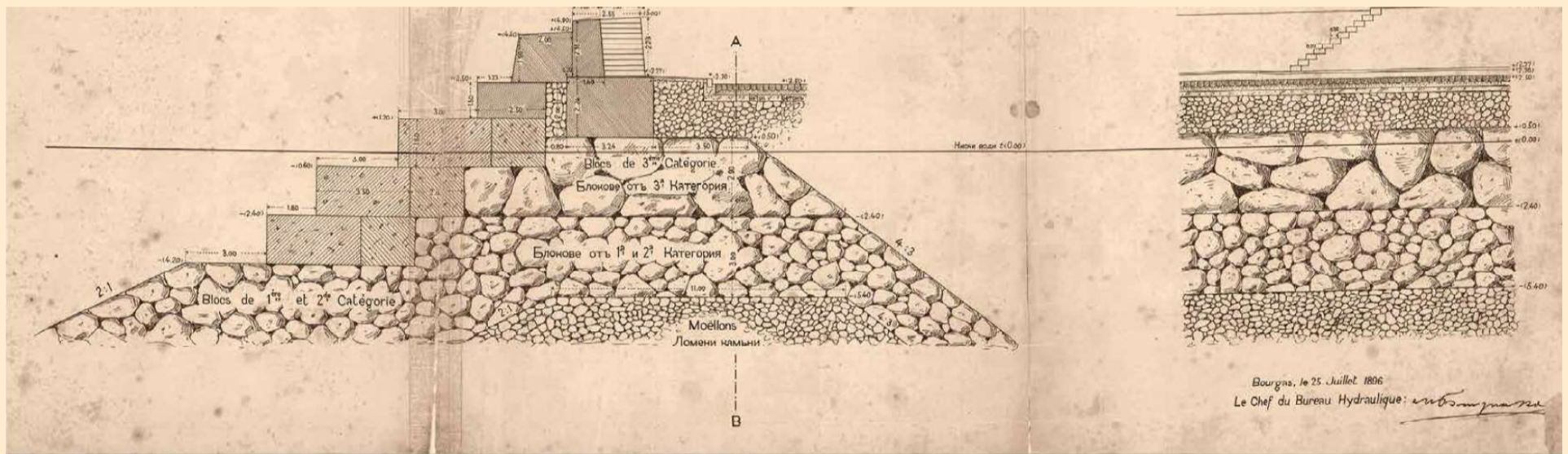
При откриването на Бургаското пристанище инж. Герар е награден с орден лично от княз Фердинанд.



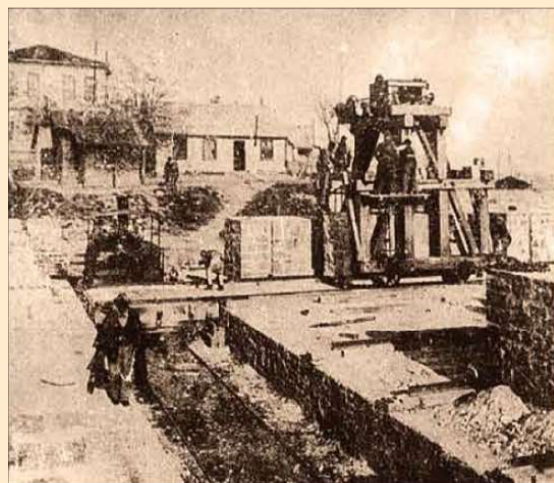
1903 г. Общ изглед на пристанището. Пристището е модерно морско съоръжение, което разполага с 595 м. кейова стена, с места за швартоване.



Град Бургас и пристанището М 1:2000, Архив Пристището-Бургас



Пристището Бургас. Escalier (стъбли). М 1:100, 25 юли 1896 г., Архив Пристището-Бургас



С Указ №7 на княз Фердинанд от 20 декември 1894 се съобщава решението за построяване на пристанището Бургас. На 20 януари се провежда търгът. Печели го фирмата "Casse et N. Liepens". Строителството започва през 1899. Пространството, заключено между естествения бряг, крайбрежния кей и сухия подпорен зид, се насипва до кота 2,5 м. Отливването на изкуствените блокове за строежа на пристанището става на брега – мястото е в района пред днешната охранителна кула на първия вход. Блоковете са изработвани от ломен камък и хидравличен разтвор, за чието спояване и втвърдяване е необходимо известно време.

Пристището по време на строителството.

Пристището в 1911 г.

ЕВРОПА „ДОЙДЕ“ В БУРГАС ПРЕЗ ПРИСТАНИЩЕТО

Новото Бургаско пристанище разширява чувствително морските контакти на България с Европа и света. Износ за милиони златни франкове се осъществява към Белгия, Англия, Испания и Франция, за стотици хиляди франкове - към Германия, Австро-Унгария, Египет и Италия. Един завиден старт при влизането на България в орбитата на световната икономика още през първото десетилетие на ХХ век. Основен принос за това приобщаване към света има новото пристанище в Бургас.

Тържественото му освещаване и откриване става на 18 май 1903 г. След словото на княз Фердинанд са произведени оръдейни салюти от учебния крайцер „Надежда“ и от брегова батарея. Присъстват новоназначеният министър-председател Рачо Стоянов, министърът на обществените сгради,

пътищата и съобщенията Димитър Попов, ръководството на Народното събрание, представители на местните власти. Сливенският митрополит Гервасий отслужва тържествен молебен. Всички плавателни съдове в пристанището вдигат развети флагове. Изграждането на съвременно пристанище спомага за преориентирането на българското стопанство към Западна Европа.

Първите години от експлоатацията на Бургаското пристанище са съпътствани и с първите уроци на българската морска администрация в посока към активизиране на търговския обмен и поддържане на стопанската активност.



Пристанище Бургас



Новата сграда на митницата и пристанищната администрация



Външната страна на вълноломния кей при откриването на пристанището.



Общ изглед на пристанището, вижда се новопостроената част от митницата.

Министерство на Обществените Сгради, Пътищата
и Съобщенията.

ПРОГРАМА
за
ТЪРЖЕСТВЕННОТО ОТВАРИЯНЕ
на
БУРГАСКОТО ПРИСТАНИЩЕ.

НЕДЕЛЯ, 18 МАЙ 1903 ГОД.

На 18 Май, в 9 часа сутринта, НЕГОВО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО КНЯЗЪТЪ, придружен от Воената Са свита, ще се качи на военния кораб „Надежда“ в залив Порос.

Корабът на паралелни дружества, които ще присъствуват на откритието, ще се изредят на открито море и, след като отгледат установеният поздрав, ще придружат военния кораб „Надежда“.

Преди вноза на пристанището, Министър на Обществените Сгради, Пътищата и Съобщенията, придружен от вероюва по постройката на пристанището, ще изоръчи НЕГОВО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО КНЯЗЪ, следъ речта на Министър, НЕГОВО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО ще обяви бургаското пристанище открито за търговията.

Визанието на НЕГОВО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО КНЯЗЪТЪ в бургаското пристанище ще бъде извършено съ топови гърмежи и сдиформно ще се издигнат знамената и деорацият по всички пристанищни съоръжения.

Военния кораб „Надежда“ ще спре на приморския кей, където ще се кацнат Г. Г. членовет на Дипломатическото и Консулно Тъко, Министретъ, Пръдсѣдателътъ и Подпръдсѣдателътъ на Народното Събрание, Гражданската свита на НЕГОВО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО, Духовенството, поканенитъ лица и прѣдставителитъ на мѣстнитъ власти.

На мѣ ще се кацна почетната рота отъ 24 м. Черноморски полкъ.

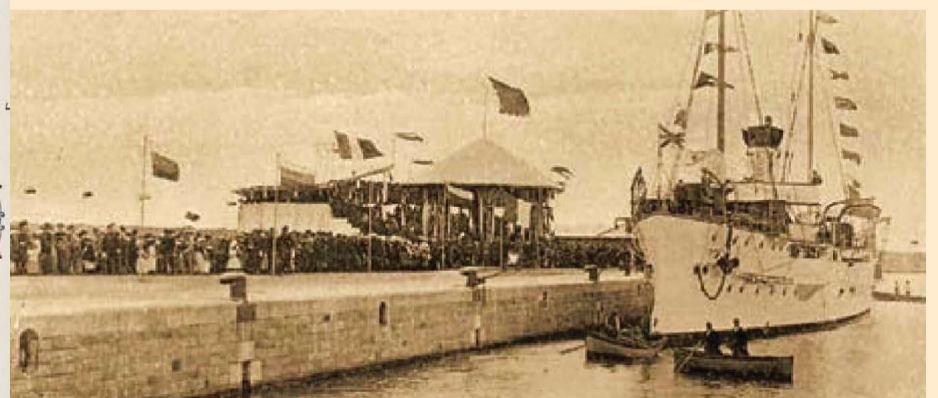
Въ 10 часа, ще се отслужи молебенъ, следъ който НЕГОВО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО КНЯЗЪТЪ, придруженъ отъ присъствающитъ лица, ще се отвори на вълнолома и ще положи възнамянителната плоча за постройката на пристанището.

Въ 12¼ часа, ще се даде банкетъ въ градския павилионъ. Вечерята, пристанището ще бъде иллюминирано.

Прѣдседателъ Пенелива — Соборъ.



На 18 май 1903 княз Фердинанд, придружен от руския тържествена арка. Присъстват и няколко чужди кораба. Следват топовни салюти. Светват зеленият и червеният фар. Черноморски полк. След речите и поздравленията, награждават



18 май 1903 – Бургаското пристанище.

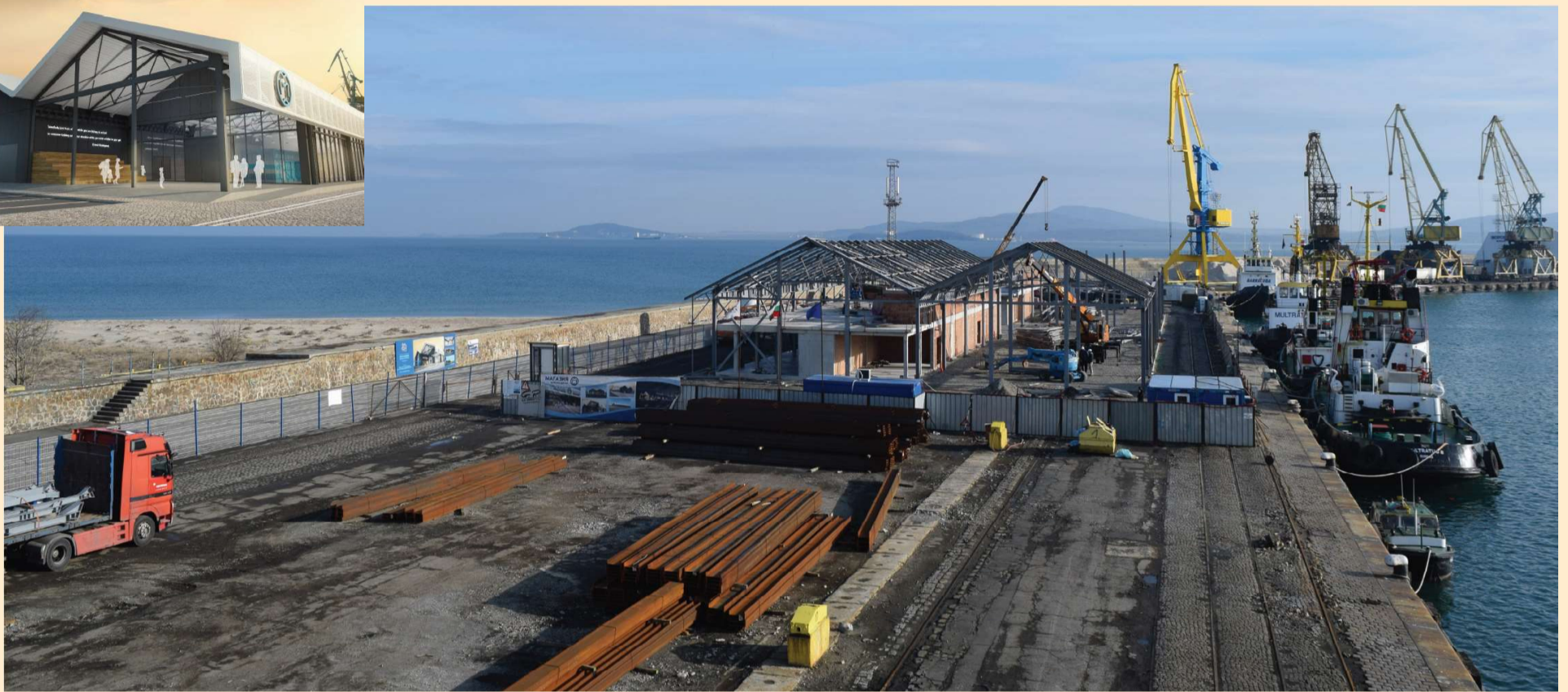
императорски агент, генерал майор Протопопов, пристига в Бургас. Пристанището е украсено, изградена е Министри от правителството, както и околняски и общински управници, посрещат на брега княз Фердинанд, които са на входа на пристанищната акватория. Князът прави преглед на строя на почетния караул от 24 срдени хората с особен принос в строителството на пристанището.

МАГАЗИЯТА - СТРОЕНА ПО ТЕХНОЛОГИЯТА НА АЙФЕЛОВАТА КУЛА

Най-голямата складова постройка на пристанището в Бургас е т. н. Магазия 1, която е и сред най-старите френски строежи там - от 1903 Сградата е едноетажна, двукорабна, с размери 90 x 30 м. и обща площ от 2795 м². Конструкцията е метална, нитована и има несъмнена историческа стойност. Такива конструкции отдавна не се изпълняват, но те са повратна точка в осъвременяването на строителните методи след средата на XIX век. Очевидна е връзката им със съоръжения и изложбени пространства като Айфеловата кула (1889) в Париж и Кристал палас в Лондон (1851). Именно техните конструкции са станали символи на индустриалния прогрес и новите строителни технологии. Те очертават пътищата към европейската модерност и определят облика на структурно-стъклената архитектура на XX век. Сградата на бурга-

ската магазина е интересен черноморски пример, убегнал досега от погледа на историци и анализатори на големите европейски иновации.

Магазията в Пристанище Бургас налага да се направи връзката ѝ и със сградата на Централните софийски хали (1911), която е със сходна метално-решетъчна конструкция. В този смисъл и Халите в София, и Магазията в Бургас представляват актуални за времето си инженерни въплъщения на представите за технически и културен прогрес. Те потвърждават, че управленците и проектантите, които са ги поръчали и овеществили, са били силно отворени към иновациите, идващи от центровете на европейската модерност.



- Влошеното конструктивно състояние на сградата – културна ценност, предизвиква през 2012 управата на Пристанище - Бургас да възложи пълното ѝ техническо обследване. В него са разработени и предписания за необходимите конструктивни намеси, които да позволят сградата да поеме съвременни обществени функции.

- Обявеното задание за реконструкция и модернизация на Магазия 1 предвижда целогодишното ѝ ползване като Морски център с изложбени, развлекателни и образователни функции. Въз основа на него е разработен архитектурен проект, който търси решение как да се запази автентичността на сградата и да бъде тя заздравена и подсигурана чрез допълнителна стоманена „рамка“.

- Новото предназначение на сградата като Морски изложбен и атракционен център е продиктувано от липсата в града на морски музей или съвременен развлекателен център. Предвиждат се допълващи функции - зона за хранене (ресторант, кафе), търговски обекти (магазини), информационен център и др., които я превръщат в оживена и необходима част на градския организъм.



1909. Кораб, застанал на 5-то кейово място и магазина до него. Кейовите места се използват оптимално.

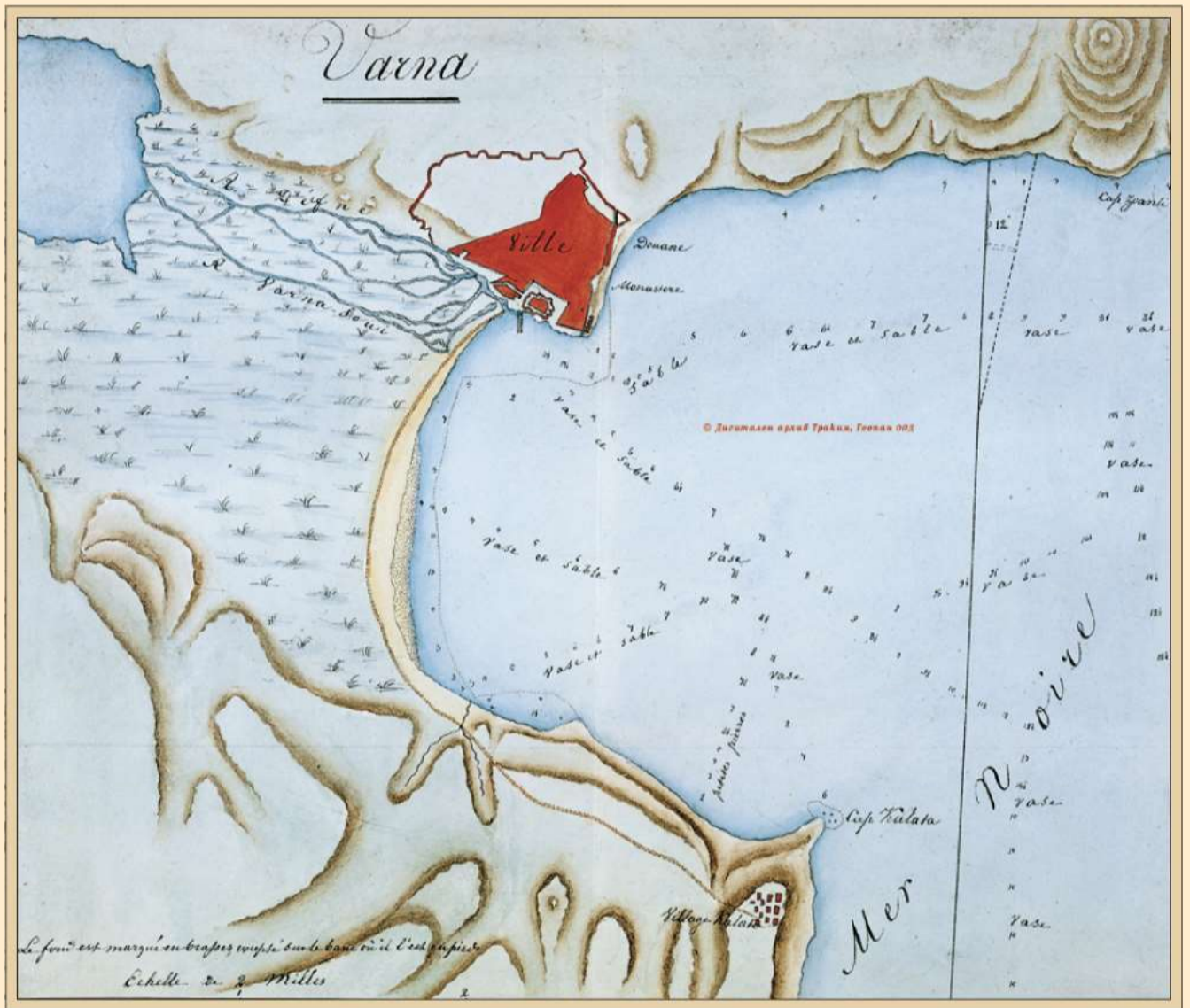
ПРИСТАНИЩЕТО НА ВАРНА Е ПОСТРОЕНО ПОД РЪКОВОДСТВОТО НА ФРЕНСКИ СПЕЦИАЛИСТИ

Развитието на индустрията и търговията в Европа през втората половина на XIX век е причината да се разрасне и товарооборотът на българските черноморски пристанища. Влиятелни западноевропейски политици, индустриалци и търговци оказват натиск върху Отоманската империя да направи усилия за модернизирването на тези пристанища, но всичко достига само до етапа на предварителните проучвания. Така през 1872 г. главният инженер на пристанището в Марсилия М. Паскал поема ангажимента да направи проучвания и да представи проект за изграждането на модерно пристанище на Варна. Той възлага тази задача на своя помощник инж. Адолф Герар. Проучванията са направени и проектът е приключен през 1873 г., но финансовото състояние на разпадащата се империя не позволява осъществяването му.

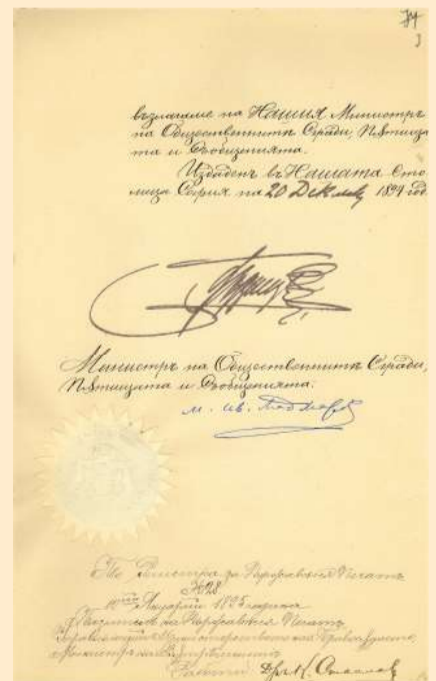
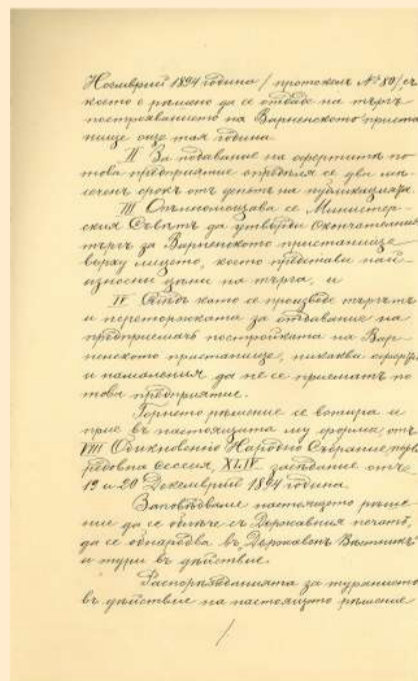
След Освобождението на България пристанище Варна става главното вносно-износно пристанище на младото Княжество, но и веднага влиза в конкуренция с румънските дунавски пристанища Галац и Браила. Това кара българското правителство да ускори проектирането на модерно пристанище на Варна. Представените последователно пет проекта от различни чуждестранни специалисти са отхвърлени най-вече заради високата им стойност. Тогава правителството на Стамболов се обръща към френския инженер Адолф Герар, който вече се е занимавал с този въпрос, с молбата да разгледа досегашните проекти, като или одобри един от тях, или разработи свой вариант. На 15/27 октомври 1894 г. инж. Герар предоставя своя проект, който е утвърден и служи за основа на проведения по-късно (на 30 януари 1895) търг за строителството на пристанището.



Инженер Adolphe Guéard



Варненското пристанище се строи по проект на лотарингеца инж. Адолф Герар (Жерар, 1847 - 1921) от 1890 г., съставен вероятно въз основа на проучванията му от 1872 година, когато прави първи разработки възложени му тогава от барон Хирш. По това време Герар е главен инженер на порт Марсилия, но в първите години на XX век е вече „Главен инженер на мостовите и шосетата на Франция“ и „Инженер-съветник на Българското правителство“. Освен с построяването на пристанище Варна, неговото име се свързва и с построяването на пристанищата в Бургас, Констанца (Румъния), Монтевидео (Уругвай), разширението на пристанището в Буенос Айрес, даже и като представител на френското правителство при строителството на Панамския канал. Той е привлечен като съветник при съоръжаването на акваториите в Бахия Бланка (Аржентина), Хераклея (Ерегли) и Яфа в тогавашната Османска империя. Няма съмнение, че и проекта за порт Евксиноград е бил изработен под ръководството на Герар и то не по-късно от 1903 г., когато той е в България във връзка със строителството на пристанищата във Варна и Бургас, последното осъществявано от френското „Строително дружество „Батиньо“ след работата на белгийското „Кае & Ликенс“.



Панорама от изграждането на Пристанище Варна. Източник: Държавен архив - Варна.

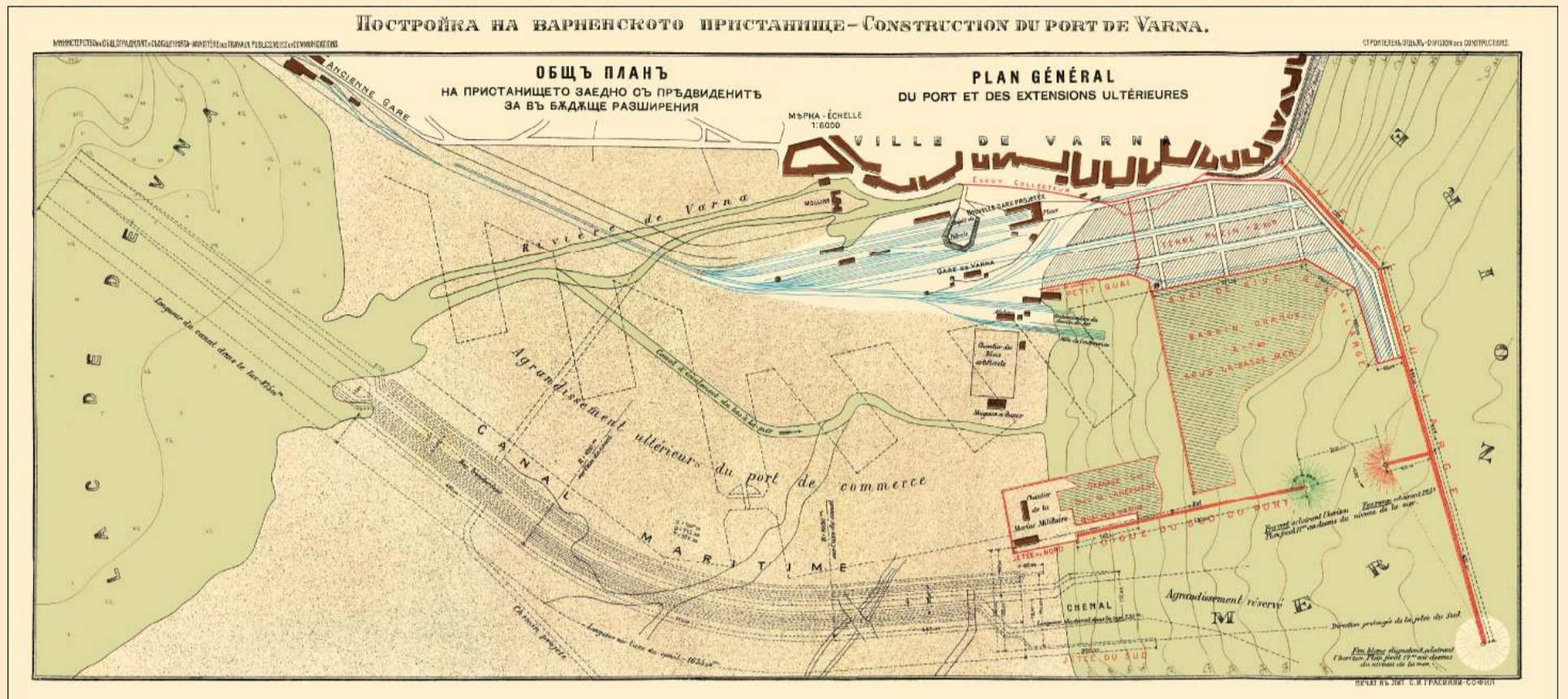
20 декември 1894 г. С Указ №8 княз Фердинанд I утвърждава решението на VIII-то Обикновено Народно събрание от 19 и 20 декември 1891 г., с което одобрява постановлението на Министерския съвет от 12 ноември 1894 г. за отдаването на търг построяването на Варненското пристанище още през същата година. ЦДА, ф. 3к, оп. 10, а.е. 123, л. 1-3



ИЗГРАЖДАНЕТО НА ПРИСТАНИЩЕ ВАРНА

Инж. Герар умело съчетава тогавашните финансови възможности на Княжество България с физико-географските дадености на старото пристанище и предвижда изграждането на модерен порт с минимална дълбочина от 8 метра, който се разпростира върху площ по-голяма от 21 хектара - параметри, които за времето си осигуряват достъп и обработка на всички (като големина и тонаж) търговски кораби, посещаващи Черно море. Реализацията на проекта допринася за развитието на българската икономика. В последния период от изграждането на Варненското пристанище (1901 - 1905), то е посетено от 921 кораба, а през следващите пет години (1906 - 1910) техният брой нараства на 2084.

Проектът на Адолф Герар правилно поддържа перспективата за развитие на пристанището по посока на Девненското езеро - идея, която окончателно е реализирана едва през 70-те години на XX век. Френският инженер остава съветник на българското правителство през целия период на изграждането на Варненския порт. За своята дейност в деня на откриването му той е награден от княз Фердинанд с Големия кръст Първа степен на народния орден за гражданска заслуга. По-късно, в съответствие със съществуващите изисквания, инж. Герар връща в канцеларията на българските ордени връченият му при откриването на Пристанище Бургас Орден за специални заслуги, тъй като новото отличие е с по-висока степен.

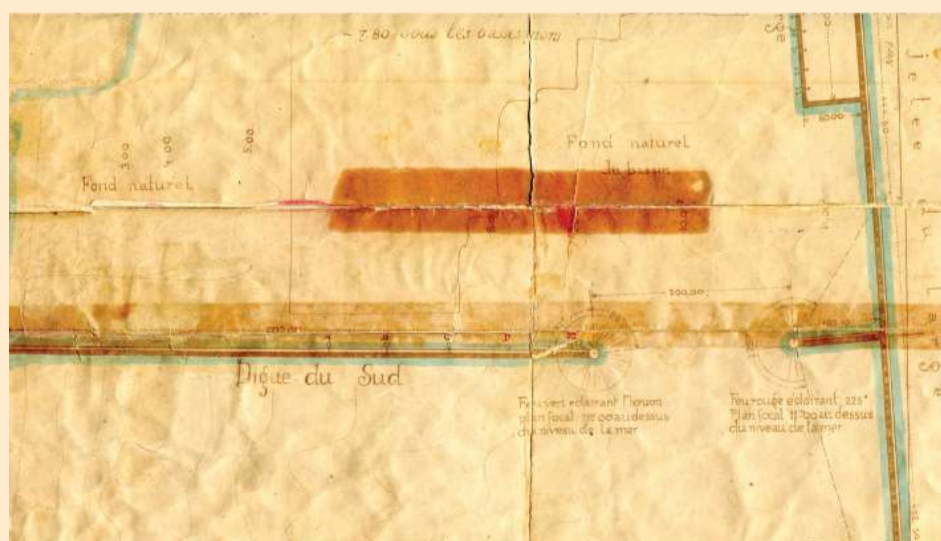


Изграждането на модерното пристанище на Варна става с решаващото участие на френски специалисти. Българското правителство назначава френския инженер П. ДИстрия за свой надзорник по изграждането на всички съоръжения, предвидени в проекта на инж. Герар (надзорникът при изграждането на Бургаското пристанище е също французин - инж. М. Д'Аврел). Инж. ДИстрия последователно, компетентно и безкомпромисно отстоява интересите на българската държава и не позволява отклонения от предвидените параметри. Именно за това правителството на България възлага на него да проектира изграждането на вълнолом и извършването на удълбочаване в залива Евксиноград. Неслучайно по време на церемонията при откриването на Варненското пристанище (18 май 1906) е награден от княз Фердинанд с Големия офицерски кръст на Народния орден за гражданска заслуга.

По препоръка на инж. Герар на 31 юли 1897 г. френският инженер Шиеза (S

audio Chiesa) е назначен за директор на предприятието за изграждане на Варненското пристанище. Той също проявява голямо усърдие при реализирането на проекта в рамките на предвидените в договора за строителството стандарти за качество.

От своя страна, предприемачите Михайловски и Хайрабедиян, спечелили търга за изграждането на Варненското пристанище, назначават за ръководител на своя екип френския инж. Р. Рену (Reny Renoux) от Сфакс, Тунис, който пристига със семейството си във Варна на 19 януари 1899 г. В своята дейност той също като своите сънародници ДИстрия и Шиеза проявява висок професионален морал и не се притеснява да влезе в спор със своите работодатели.



Част от карта на Варненското пристанище, подписана на 1 май 1906 г. от надзорник на строителството.

Княз Фердинанд пристига за тържествено откриване на Пристанище Варна.
Източник: Държавен архив - Варна



Момент от строителството на Пристанище Варна. Вляво се вижда плаващият кран „Напредък“ а в дясно - учебният крайцер „Надежда“.
Източник: Военноморски музей - Варна.

Момент от строителството на Пристанище Варна. На бора на плаващия кран „Напредък“ е застанал пристанищният влекач „Труда“, а в ляво се виждат две водолазни лодки.
Източник: Военноморски музей - Варна.



ФРАНЦИЯ, ПРИСТАНИЩЕ ВАРНА И ВОЕННИЯТ НИ ФЛОТ

Финалните дейности при изграждането на пристанищните съоръжения във Варна са съпроводени и с друго важно събитие в морската история на България - доставката и монтажа на шест торпедоносца от Франция за военния ни флот. За целта се изгражда ново съоръжение - хелинг, от който се спускат на вода построените бойни кораби, а по-късно се вдигат обратно при необходимост от ремонт. За тази цел от френската фирма „Шнайдер“ (производител на торпедоносците) командирова през м. април 1905 г. инж. Русо с помощници осем френски механици и други специалисти. След преодоляването на редица трудности, на 5 август 1907 г. хелингът е готов за действие и на 23 август 1907 г. става освещаването на първите три торпедоносца "Смели", "Дръзки" и "Храбри". От тогава, до наши дни хелингът про-

дължава да действа. На 15 ноември 2012 г., когато бе отпразнувана 115-та годишнина от създаването на Военноморска база Варна, бе поставена паметна плоча пред това съоръжение по повод 105-годишната му безотказна работа в интерес на българските Военноморски сили.

Построеното с решаващо участие на френски специалисти модерно пристанище на Варна обаче не се посещава често от френски търговски кораби. За това говорят и данните от статистиката. Непосредствено след Освобождението на България, през цялата 1879 г. в Пристанище Варна са обработени само шест френски кораба.



Пристанище Варна в началото на XX век. Художници Петър Петров, Илко Бърдаров, Дарин Сотиров

С това Франция се нарежда на шеста позиция в класацията по посещения в пристанището. В годината на откриването на Пристанище Варна - 1906, то е посетено от 49 френски кораба, но Франция е отново на шеста позиция. През

1913 г. тази позиция се запазва, но броят на корабите спада до 18. Основно те принадлежат на френската компания "Фресине" (от Марсилия), която включва свои кораби в износа на български зърнени храни за Франция.



Вътрешният басейн на новопостроеното Пристанище Варна става удобна котвена стоянка за множество параходи и ветроходи.
Източник: Военноморски музей - Варна.



Торпедоносецът „Шумни“ на хелинга във Военноморска база Варна, 1908 г.
На заден план се вижда учебният крайцер (aviso) „Надежда“, построен във Франция, Бордо, през 1898 г.
Източник: арх. сн. от Фонда на Военноморски музей - Варна.



Хелингът в наши дни.
Източник: ДА "Морски вестник"

Паметен знак, поставен на 15 ноември 2012 г., който отбелязва 105-годишната безотказна работа на хелинга в интерес на българските Военноморски сили.
Източник: ДА "Морски вестник"

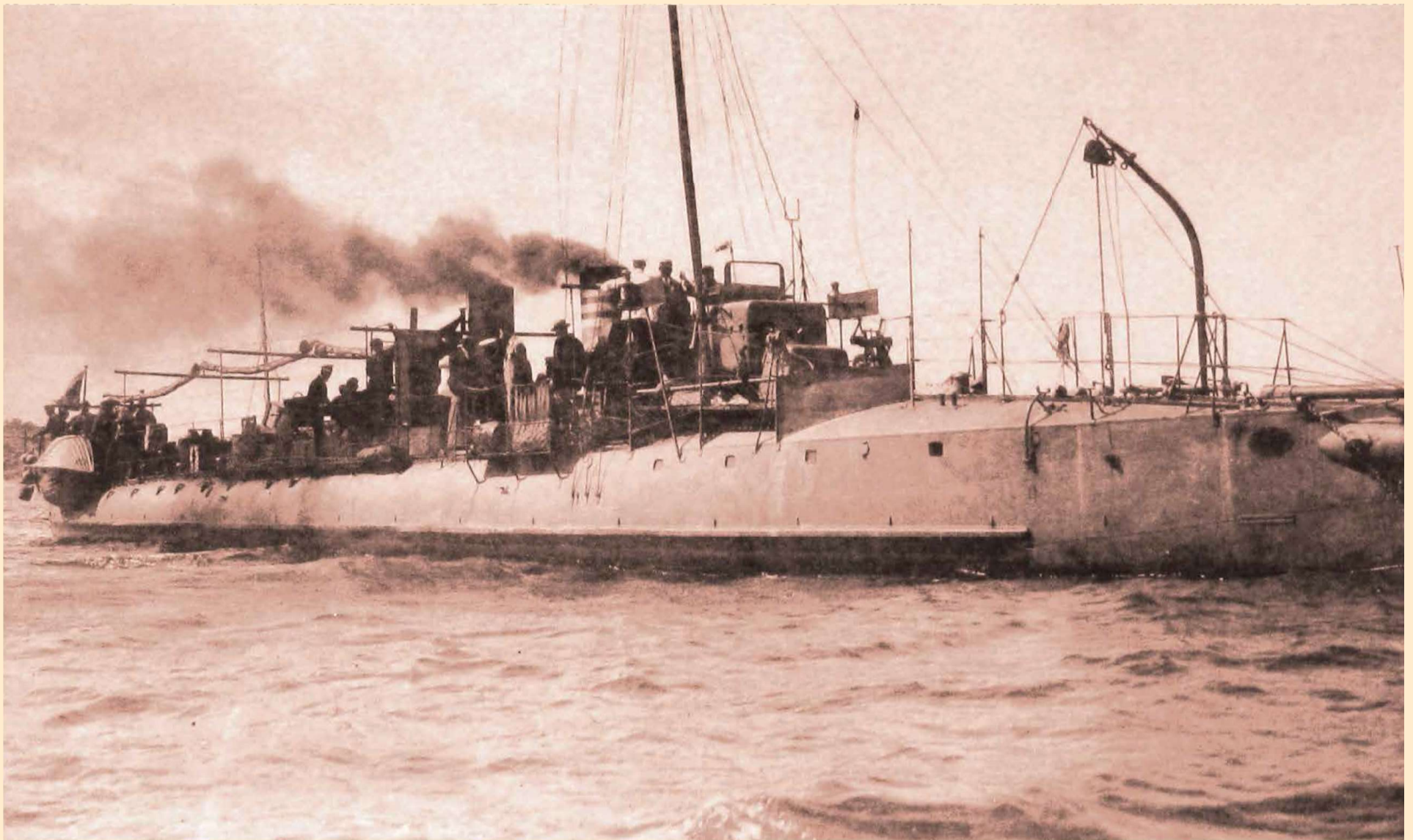
РАЖДАНЕТО НА БЪЛГАРСКИЯ ФЛОТ

Началото на Българския черноморски военен флот е положено през 1896-1897 г., когато правителството кани френска морска мисия начело с лейтенант Пол Моро. Като първи френски военноморски съветник той препоръчва най-важните практически мерки. Първите флотски поръчки са ориентирани към Франция и отразяват не само военнотехническия, но много повече политическия и финансовия интерес на българската страна.

През 1897-1908 г. у нас пребивава втора френска военноморска мисия, ръководена от капитан II ранг Пол Пишон. През този период са построени във Франция и са получени основните военни кораби на българския флот: учебният крайцер „Надежда“ (1898), шестте 98-тонни торпедоносци „Храбри“, „Строги“, „Смели“, „Летящи“, „Дръзки“ и „Шумни“ (1908), спомагателни кораби, плаващи торпедни батареи, далекобойна артилерия, минно въоръжение и др.

На 23 август 1907 г. тържествено е спуснат на вода първият от шестте торпедоносца: „Храбри“, а няколко дни по-късно – „Смели“ и „Дръзки“. През 1908 г. са спуснати на вода и останалите три торпедоносца: „Строги“, „Шумни“ и „Летящи“.

На тържеството през 1907 г. пред княз Фердинанд I и другите официални лица началникът на флота капитан I ранг Пол Пишон произнася реч, в която посочва: „Ний искаме Флотилията да направи на света впечатление, че тя притежава главните добродетели, които са: дисциплината, честността и патриотизма. [...] Ако обаче войната избухне, ний желаем флотилията да покаже, че България може да ражда герои. Знаем, че офицери и екипаж ще изпълнят дълга си с чест и храброст, че те ще знаят да се пожертвуват, ако е необходимо, защото съзнават, че това е правото на знамето и честта на тези, които го защитават. [...]“



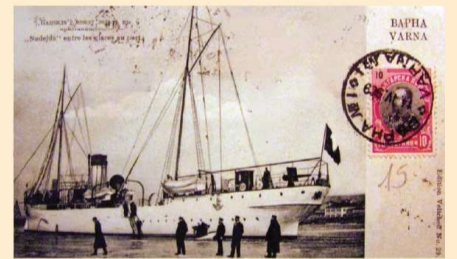
Български торпедоносец, Бургас (1906-1907)



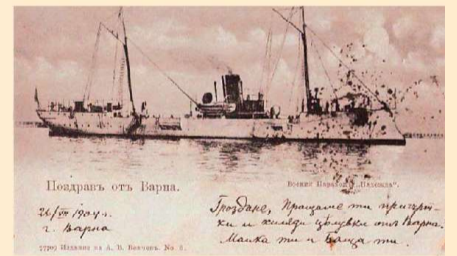
Капитан Пол Пишон



Командването на първия екипаж на учебния крайцер „Надежда“ на мостика, в центъра капитан Пол Пишон, вдясно капитан Станчо Димитриев, Бордо (Франция), Септември 1896 г., Снимка: lostbulgaria.com



Пощенски картички от началото на 20-ти век с крайцера „Надежда“, Варна



Пощенски картички от началото на 20-ти век с крайцера „Надежда“, Варна



Изграждането на един от българските торпедоносци във френската корабостроителна компания Шнайдер Шалон-сюр-Сон, Франция, до 1905

Съгласно споразумението, ръководителят на мисията, трябва първо да формира екипаж на учебен кораб, чиято премиера е планирана за лятото 1898 г. Българското правителство предоставя, във Варна, контингент от сто млади моряци от бреговете на река Дунав и десет офицери, които са изкарвали курсове в Търговската академия в Триест или в Русия. Две малки парни лодки са първите плавателни съдове. Офицерите имат задоволителна теоретична подготовка и никаква практика. Тъй като никога не са плавали моряците изобщо не познават морската служба. За сметка на това, според обичая на страната, те започват своята военна служба с шест месеца в пехотата и са отлично дисциплинирани.

През септември 1898 г. учебният кораб, вариант на Казабланка, е пуснат на вода в Бордо и е наречен Надежда (730 т, 17 възела, оръдия: 2x100 mm, 2x65mm, 2x47mm, 2 торпедни тръби). След завършването на изпитанията, българският екипаж получава собствеността на кораба и отплава към бъдещото си пристанище.

НА СЛУЖБА В БЪЛГАРСКИЯ ФЛОТ

Три торпедоносца по 97 тона, въоръжени с две 47 милиметрови оръдия и три торпедни апарата, поръчани във фабриките Шнайдер в Le Creusot през 1904 г., най-накрая се събират във Варна през лятото на 1905. Съставът на българския флот тогава включва, освен фрегатен капитан Пишон и 4 френски морски офицери, 11 висши офицери, 25 младши офицери, 302 морски офицери и 796 моряци.

През 1906 г. Le Creusot получава поръчка за още три торпедоносца от същия тип, и комисия създадена в София, представя на министъра на войната програма за осемнадесет торпедоносца. Така, към 1 януари 1908 г., Военноморските сили се състоят от учебния кораб Надежда, шест разрушителя по 97 тона и няколко помощни съда. Тези разрушители ще се използват в България повече от четиридесет години и ще участват в пет войни. През тези десет години, 19 български морски офицери, една четвърт от състава, са обучени във Франция През 1908 г., споразумението не е подновено поради финансо-

ви причини и военноморската мисия се връща във Франция. Командирът Пишон командир остава на място и продължава дейността си.

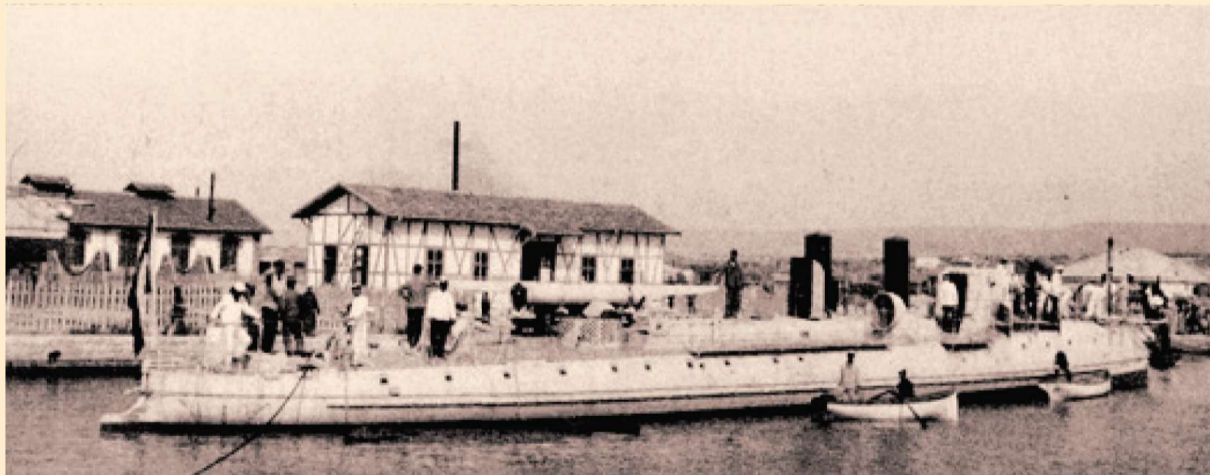
1912 година слага край на българското приклучение на Пол Пишон. Той се връща във Франция окончателно.

След като напуска България, Пишон командир се установява в своя имот в Бретан, откъдето поддържа контакти с наследника си като команващ на флота, капитан Димитров, обучен във Франция. Пол Пишон почива на 27 юни 1937.

Младият български флот прави бойното си кръщение през същата година. На 17 октомври 1912 г., България, като съюзник на Сърбия, Гърция и Черна гора обявява война на Турция; по време на военните действия с продължителност до края на декември 1912 г., българските миноносци се изявяват чрез потопяването на турския крайцер Хамидие в нощта от 21 ноември 1912 г., на входа на Босфора.



Офицерите от Българския военноморски флот в 1905 година, от дясно на ляво, седящи: трети капитан Станчо Димитриев, капитан Пол Пишон, капитан Васил Хитров, капитан Димитър Добрев и др., Варна 1905 г. Източник: lostbulgaria.com



Фотографията е от личния архив на капитан I ранг Пол Пишон и е предоставена от неговия правнук - вицеадмирал от резерва Пол Лафарг, един от авторите на книгата „Военноморските сили на България и Франция в отношенията между двете страни (1878 - 2010 г.)“.



Вицеадмирал Венцеслав Белков и вицеадмирал Франсоа Лафарг по време на срещата им в Тулон, 5 юли 1993 г. В ляво от вицеадмирал Белков е капитан I ранг Робер Бартел, който е преводач на двамата адмирала. Капитан I ранг Робер Бартел посещава България през периода 14 - 18 ноември 1986 г. като член на екипажа на гостуващия във Варна френски военен кораб „Жорж Лег“. Източник: Морски вестник - Варна

Бългано-френски проект изучава историята на военноморските сили

Трябвало е да минат 18 години, за да бъде преместена главната квартира на флота във Варна - обявява Мариана Кръстева - директор на Военно-историческия музей в града.

Тя е и сред авторите на изследване за историята на военноморските сили на България и Франция в периода 1878 - 2010 г. Анализирани са двустранните отношения и богатата история на сътрудничеството.

«Много български офицери пазят добри спомени от обучението и престоя си във Франция. Някои от тях са дори наградени с ордена на Почетния легион, като адмирал Иван Вариклечков, който се отличава по време на Първата световна война, като предоставя помощ на френски кораб, плаващ по река Дунав.»

Капитан I ранг Пол Пишон командва българския военен флот от 14 декември 1897 г. до 1 юли 1908 г.

«Никой извън вашите граници не се е радвал толкова на вашите победи...» - тези възторжени думи са цитат от писмото на капитан I ранг Пол Пишон до Председателя на Народното събрание Стоян Данев. Датата е 14 януари 1913 г.



ВОЕННОМОРСКИТЕ СИЛИ НА БЪЛГАРИЯ И ФРАНЦИЯ В ОТНОШЕНИЯТА МЕЖДУ ДВЕТЕ СТРАНИ (1878 - 2010 г.)

Le rôle des Marines militaires bulgare et française dans les relations entre les deux pays (1878 - 2010)

ISBN 978 954 9484 23 6

2011

МОРСКИ СВЯТ

МИШЕЛ ПАША - СТРОИТЕЛЯТ



Френското дружество Collas & Michel изгражда по българските земи седем фара на два етапа - преди и след Освобождението на България. През първия етап (1856 - 1866) са построени фаровете на Шабла, Калиакра, Галата и „червеният фенер“ на Варненския нос, а през втория етап (1880-1888) - фаровете на н. Емине, о-в Св. Анастасия и о-в Св. Иван.

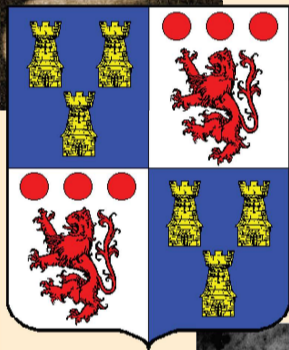
Капитанът от френския търговски флот Блез-Жан-Мариус Мишел (известен по-късно като Мишел Паша) сключва договор с турското правителство и създава (в съдружие с Бернар-Камил-Кола) дружеството Collas & Michel за строеж и експлоатация на фарове - Compagnie des Phares de l'Empire Ottoman.

Личността на Мишел Паша се радва на непрестанен интерес и заслужава внимание от българска страна. Неговите звездни мигове започват с препоръката, която император Наполеон III му прави пред султана Абдулмеджид. Така от 1 август 1855 г. Мариус Мишел е назначен за "directeur general des Phares et Balises de l'Empire ottoman" от султана. Между 1856 и 1864 г. компанията Collas & Michel изгражда за Османската империя 111 фара, разположени по бреговете на Черно, Мраморно и Егейско море, и източното Средиземноморие. Седем от тях служат и до днес на корабоплаването по Западното (българското) черноморско крайбрежие.

През последните години на дружеството таксите, събирани всяка година, били около два пъти по-големи от разходите за построяването на всичките седем фара (78 500 златни лева) и осем пъти по-големи от годишната сума, изразходвана за поддържането им. След обявяването на независимостта на България през 1908 г. правата на френската компания преминават върху българската държава.

Интересът към делото на Мишел Паша във Франция не престава и в наши дни. Времето от 1860 и дейността на Мишел Паша са в едно столетие на плодотворно финансово и икономическо френско присъствие на Балканите. Това време дава много на дейните и смелите. На компанията Collas & Michel е посветена монографията на известния изследовател Thobie, J. - L'administration generale des phares de l'Empire ottoman et la societe Collas et Michel, 1860 - 1960., L'Harmattan (Paris) 2004. В нея има много отправни точки за една нова интерпретация на културната и цивилизационната роля на Франция в Европа, част от която е и Българското черноморско крайбрежие.

Гербът на Граф Мишел дьо Пиердон



БЛЕЗ ЖАН МАРИУС МИШЕЛ
(16 юли 1819 - 6 януари 1907)
Кавалер на Почетния легион (1863),
Паша на отоманската империя (1879),
Граф Мишел дьо Пиердон (1882).

След като Договорът от Париж от 30 март 1856 г. слага край на Кримската война (1853-1856 г.) политика на султана за отваряне на пазарите на империята, включително към Франция, е насърчена от Наполеон III. На 1 януари 1854 г. се случва злополуката, която е направила изключителен живота на Жан Блез Мариус Мишел, лейтенант в Кралския военноморски флот, който ще бъде известен и почитан под името Мишел паша: в мъгливо време край бреговете на Александрия засяда командваният от него кораб и това го кара да си представи създаването на мрежа от фарове в Източното Средиземноморие и цялото крайбрежие на империята.

Проектът е незабавното създаване на 36 фара в Дарданелите, Черно море, и 4 в устието на река Дунав. Император Наполеон III лично авансира необходимите средства за започването на работата. След 18 месеца, в края на 1856 светват 20 фара: 9 в Дарданелите, в Мраморно море 2, 5 в Босфора, в Черно море 4. Капитан Мишел управлява Дирекцията на фаровете 5 години, като чиновник на Османската империя. От края на 1858, заради проблеми с администрацията, той решава да поеме управлението на фаровете за собствена сметка. На 19 септември 1860 г. под името Collas & Michel се създава компания, чиято цел е изграждането на фарове в Османската империя и тяхната експлоатация. На 4 септември 1860 фирмата се ангажира да увеличи броя на фаровете от 22 до 96 за три години. През 1879 г. договорът е удължен на 20 години, а през 1899 г. продължен за още 25 години.

На 31 декември 1863 капитан Мишел е посветен в рицарство на Ордена на Почетния легион, а от 12 юли 1880 г. е повишен в офицер. От своя страна, папа Леон XIII му дава на 12 декември 1882 г. титлата Римски граф Мишел Пиердон, наследявана от първородния син.

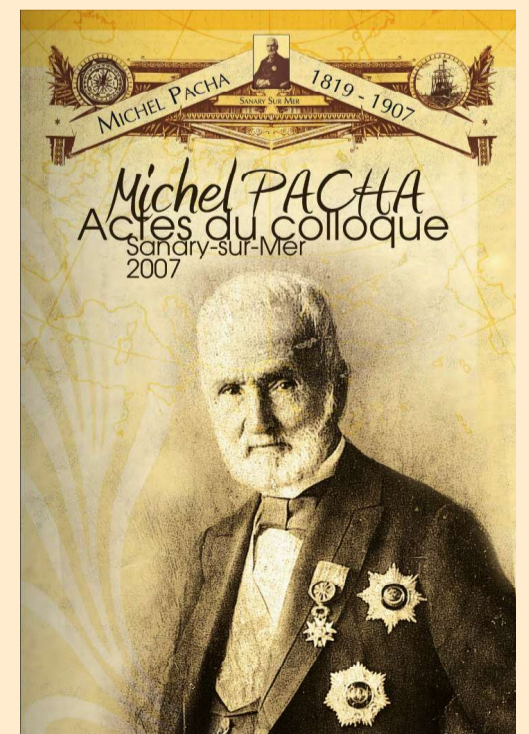
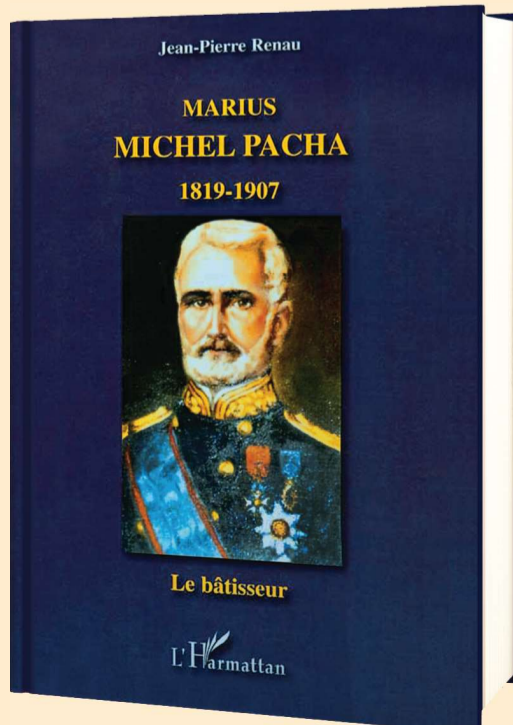
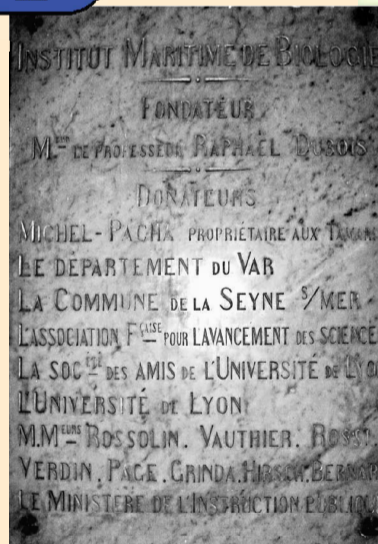
Така се раждат фаровете на Черно море, Мраморно море, Архипелага, Средиземно море, Червено море - по инициатива на един френски моряк, на когото хиляди мъже плаващи на борда на най-различни кораби са задължени за живота си.



През 1900 година Мишел паша дарява една от построените от него сгради за създаването на първия в света Институт по морска биология към университета на Лион.

Горе: сградата на института в ориенталски стил

Вляво: паметна плоча на входа на Института по морска биология в Ла Сейн-сюр-мер, който носи неговото име.



ФАРЪТ НА ШАБЛА

Най-старият и достолепен френски фар на българския черноморски бряг е Шабленският. Близо два века той гордо стои и отстоява бремето на забележителността - притежава значителна височина, оригинална архитектура, колорит заради контрастните си цветове - бяло и тъмночервено. Той е най-северният по протежение на нашата морска граница и е най-източната точка на Българското Черноморие.

Отличава се и с интересно минало. Историята на изграждането на фара може да се търси през XVIII в. На стара карта, притежание на Британската библиотека, "Огънят на Шабла" е отбелязан още в първите години на XVIII век. Редица пътешественици от XVIII - XIX век - Шарл дьо Пейсонел, Омер дьо Хел, Венцел фон Броня и др., са оставили кратки описания на крайбрежието и на фара.

Макар историците да спорят откога най-рано има навигационно съоръжение при Шабла, днешната постройка има точна възраст - открита е на 27 юли 1856 г. Фарът е построен благодарение на предприемчивостта на

Мариус Мишел, който от 1855 г. е генерален директор на фаровете на Отоманската империя. Той е основна фигура в създаденото дружество - Collas et Michel, което по договор с турското правителство изгражда десетки фарове по бреговете на Средиземно, Егейско и Черно море.

На 14 август 1909 година фарът на Шабла, след обявяването на независимостта на България през 1908 г., заедно с останалите морски фарове по Българското Черноморие, минава под грижата на Българската държава.

Високата 32 метра осмоъгълна кула на фара се издига на 36 метра надморска височина с координати 43°32' с. ш. и 28°36' и.д.

Шабла фар или Пясъчният фар има следната характеристика - светлината с периодичност 25 s се вижда на далечина 17 мили. Със своя светлинен сигнал той ориентира и предупреждава морските съдове за плитчини и подводни скали почти двеста години.



Детайл с «огъня на Шабла» (Fonar) от Военна карта на областта между Дунав и Константинопол Джеймс Уайлд, 1829 г.
Печатна, оцветена, самостоятелна
La bibliothèque royale britannique - Londres



Рибарско селище "Кария" – нос Шабла



Оптиката на фара



Пощенска марка, в чест на 145 години от откриването на фара на Шабла

ФАРЪТ НА КАЛИАКРА

Забележим отдалеко при ясно време, нос Калиакра, древнотракийския Тиризис, е бил, а и сега е добър ориентир за крайбрежното плаване. Кали-акра в превод от гръцки означава "Хубавия нос". С високите си отвесни брегове той прегражда пътя на яростно връхлитащите вълни и превръща обширния залив от югозападната му страна в голям естествен пристан. Фарът на нос Калиакра е част от системата от фарови съоръжения, построени от френската компания Collas et Michel след Кримската война. Открит е на 15 юли 1866 г. В своя пътепис „Пътувания по България“ К. Иречек разказва: „Самият нос има плоска, трапецовидна повърхност, от вратата до фара около 450 метра дълъг; към морето се спуска със склонове 60-70 метра високи, от които слизат няколко шеметни пътеки със стъпала... На най-тесния край се издига фарът...“

Земетресението от 1901 г., освен че причинява значителни разрушения на крайбрежието, засяга и постройката с фара.

Новопостроената кула с цилиндрична форма, бяла на цвят, се издига на височина 9,7 м и на 67,6 м над морското равнище с координати 43° 21' 80" с.ш. и 28° 28' 00" и.д. Проблясващата бяла светлина с периодичност 5 s е с далечина на видимост 10 мили.

До 1940 г. фар Калиакра се обслужва от румънските власти. През този период е монтиран радиофар с предавател „Маркони“. През 1955 г. е инсталиран наутофон, а от 2002 г. Калиакра става част от новата навигационна система по Българското Черноморие по технологията VTMISS. Като историческа забележителност и културно наследство, и обект с изключително значение за сигурността на корабоплаването Калиакренският фар се появява на пощенска марка. През 2001 г. е отпечатана серия пощенски марки „Морски фарове по Българското Черноморско крайбрежие“. През 2016 г. ще бъде отбелязана неговата 150 годишнина.



Нос КАЛИАКРА с фара на компанията "Collas et Michel", който на 15 юли 2016 г. навърши 150 години – един вълнуващ юбилей на френското цивилизационно присъствие по българското черноморско крайбрежие.

Пътепис на рицаря Ханс Шилтбергер (1394):

“Аз бях в три области, които и трите се наричат България. Първата България се простира там, където се преминава от Унгария през Железните врата. Столицата и се нарича Будейн [Видин]. Другата България лежи срещу Влахия, а столицата и се нарича Тернау [Търново]. Третата България се намира там, където Дунав се влива в морето. Столицата и се нарича Калакреа [Калиакра].”

Крепостта КАЛИАКРА преди 1396 г., детайл от военна карта на Балканите. Илюстрация на крепостта във венециански разузнавателен доклад за военните действия по това време на Балканския полуостров. За трагизма на тези дни говори най-добре анонимен автор на "Несебърска хроника" (XIV-XV в.): "В година 6907 (=1399), индикт 7, на 2 февруари, в деня петък, Варна бе заробена от безбожните татари (турците)."



Нос КАЛИАКРА с фара на компанията "Collas et Michel".



Фарът на нос Калиакра, гледан от 1 морска миля

ФАРОВЕТЕ НА ВАРНА

Варненският залив се вдава в материка между носовите Галата и Св. Георги. Ширината на входа му е около 4 мили, а бреговете му са високи и стръмни. През м. август 1863 г. във Варненския залив едновременно са завършени фаровете на нос Галата - един от най-старите по българското крайбрежие и на Варненския нос (Варна бурун). И двата са изградени от френската фирма Compagnie des Phares de l'Empire Ottoman (или както е популярна днес - концесията Collas et Michel).

Изграждането на главния вълнолом, състоящ се от две части и отклонение, оформящо входа на Пристанище Варна, продължава от 1896 до 1903 г. През същата година френската фирма Sautri & Harle доставя и монтира на края на трите съоръжения пристанищните фарове. Те са снабдени с едnofитилни петролни лампи и оптични апарати от VI степен и влизат в експлоатация на 23 ноември 1903 г. Фаровете са електрифицирани от брега чак през 1932 г. Зеленият входен фар е поставен накрая на отклонението от Източния мол, а червеният - на края на Южния мол. Фаровите кули са еднакви - бели, кръгли и метални, високи са по 6,4 м, фокусите на оптиките им са на 10,1 м надморска височина, а излъчваната постоянна зелена и червена светлина се

вижда на разстояние 2 мили. Входният фар, поставен на края на вълнолома, работи до 1986 г., след което е поставен във външната експозиция на Военноморския музей във Варна.

През 1903 г. т. нар. "Безименно акционерно дружество за направа на Варненското пристанище" сключва договор с държавата за построяването и на Евксиноградското пристанище. Според този договор трябва да бъде изграден 60-метров вълнолом, който в последствие е удължен с още 60 метра. Работата по евксиноградското пристанище завършва през 1910 г. Скоро след това на западния край на вълноломната стена е поставен автоматичен фар. Бялата кръгла каменна кула е висока 15,9 метра, като постоянната светлина се издига на 18,5 м над морското равнище и е видима на 6 мили. През 1912-1913 г. отново френска фирма построява, недалеч от стария, нов модерен фар на нос Галата, който стои до 2001 г. Съоръжението преустановява работа поради непреодолими свлачищни процеси в района. От някогашните френски фарове действащи днес са двата створни фара, маркиращи входа (и изхода) от басейна на Пристанище Варна-изток.



Варна — Фара на Галата — Varna. Le phare du Galata

На 15 август 1863 г. влиза в експлоатация първият фар на нос Галата, който е и един от най-старите фарове по нашето черноморско крайбрежие. През 1912-1913 г. отново френска фирма построява недалеч от стария нов, модерен фар на нос Галата, който стои до 2001 г. Пощенската картичка показва фара, построен през 1912-1913 г.

Фарът в залива при Евксиноград



Пощенска картичка с изображение на пристанищния фар



Добър поглед към створните фарове на Пристанище Варна-изток. Те са и единствените действащи френски фарове в района. Отреща се вижда рейдовият пост на Военноморска база Варна (дн. Пункт за базиране Варна).



Свидетелства за превъзходно качество и българо-френско сътрудничество. Фабрична табела на компанията Barbier, Benard & Turenne. Дата на производство - 15 март 1911 г., т.е. произведена е две години преди откриването на фара. Източник: ДА „Морски вестник“, Варна

ФАРЪТ НА НОС ЕМИНЕ

Там, където Балканът - древният ХЕМ целува морето, се издига един от най-романтичните френски фарове по българското крайбрежие - този на нос Емине. Нос Емине се намира на 7,5 мили северно от полуостров Несебър. Отдалеч носът се познава по високия кръгъл връх Св. Иван, висок 386 м, който се издига на разстояние около 2 мили северозападно. Върхът се открива от морето на разстояние около 39 мили.

Под върха отдалеч може да се разпознае селото Емона. Краят на нос Емине представлява голяма и стръмна скала с фар на нея. На север от носа се намират останките от средновековния патриаршески манастир „Св. Никола“ и се забелязват стените на възстановената едноименна черква,

днес обявена за паметник на културата. Фарът на нос Емине е открит на 15 декември 1880 г. Изграден е от френското дружество за строеж и експлоатация на фарове Collas et Michel. Построен е върху основите на почти заличените останки от планинската крепост Емона, споменавана често от средновековните хронисти.

Фарът представлява бяла кула с височина 9,4 м, с постройка на източния ъгъл и координати 42°42' с. ш. и 27°54' и.д. Той търпи няколко модернизации - през 1932 г. оптиката е заменена с Julius Pintsch, през 1962 г. е електрифициран, а през 2014 г. е монтирана соларна светлина.

Пощенска картичка с изображение на фара на нос Емине от 1900 г.



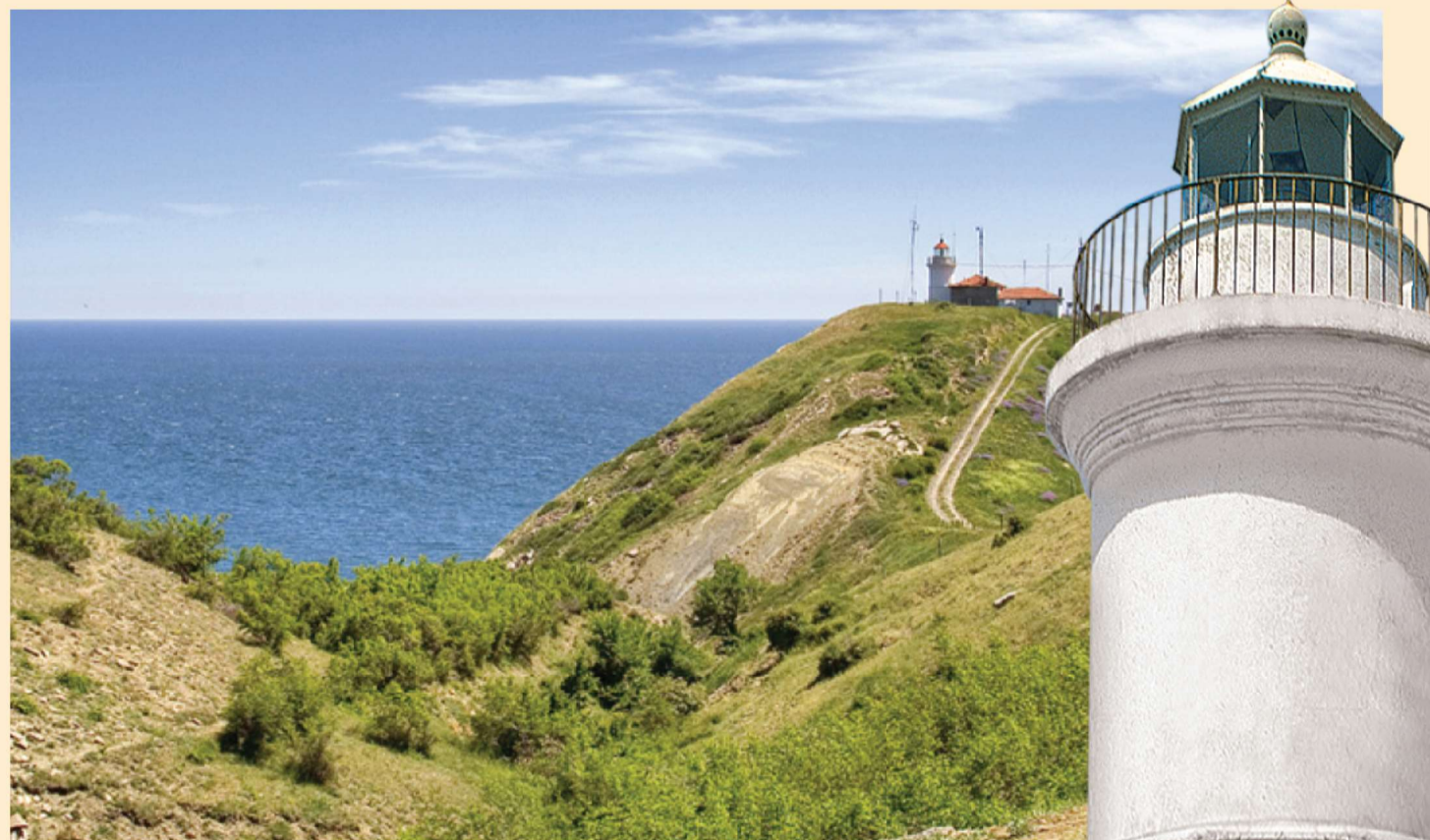
Поглед към фара на нос Емине през ранна пролет.



Българският владетел Цар Борис III (в дясно) с пазачите на фара на нос Емине, 1921 г.



Отсечка от картата на Македоно-Одринския вилает за Емонската планина (1902).



Поглед към фара на нос Емине и последния източен връх на Стара планина (Балкан), дала името на полуострова.

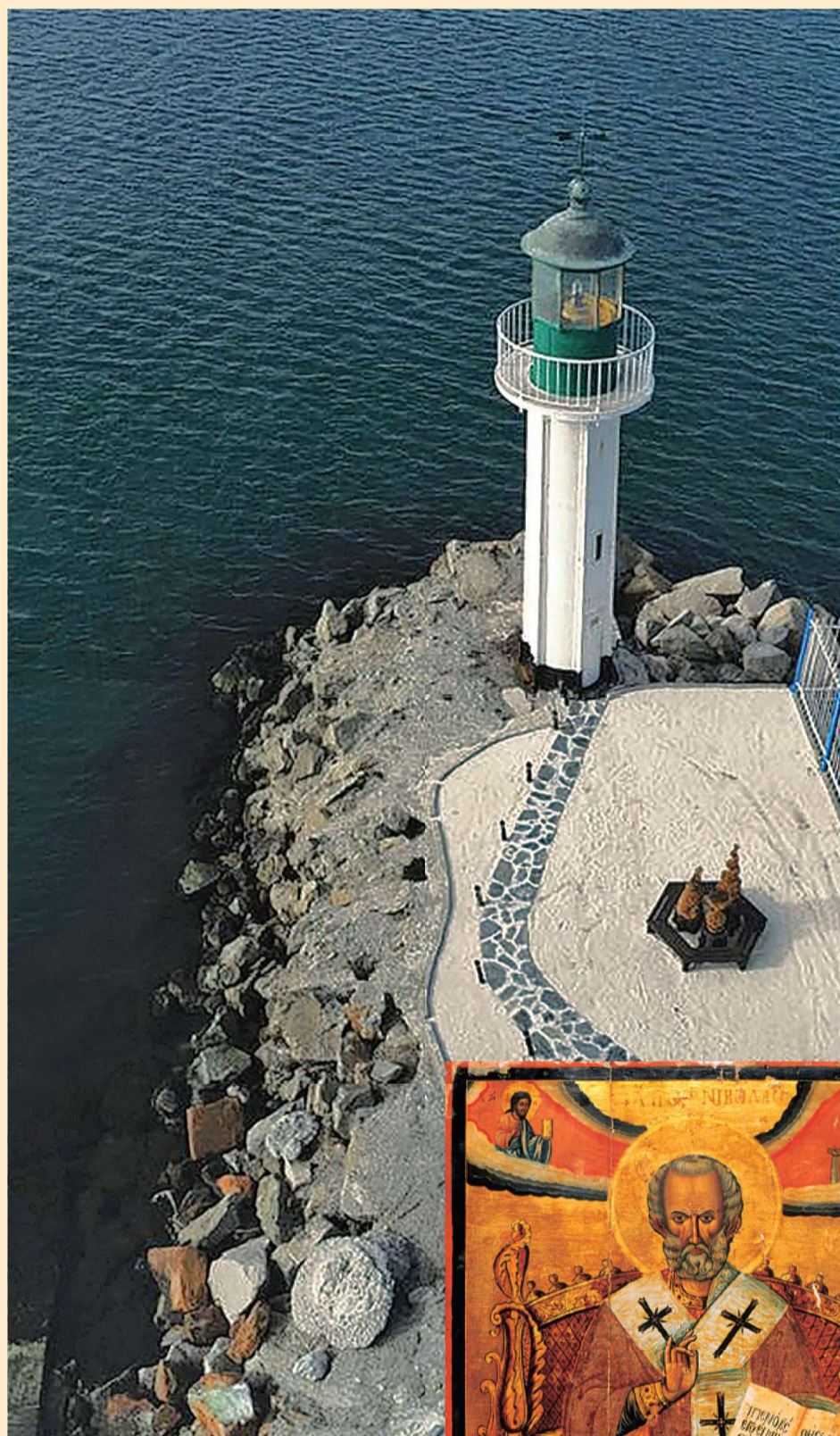


Нос Емине с връх Св. Иван, поглед от 3 морски мили

ФАРОВЕТЕ НА БУРГАС

Още през 1899 г. френската фирма Sautri & Harle доставя и монтира в пристанището на Бургас три фара, които представлявали петролни лампи със 187,5-милиметрови оптики. Главният е поставен на южния край на източния мол (42°29' с.ш. и 27°20' и.д.) и в началото излъчвал постоянна бяла светлина, издигната на 16,7 м надморска височина върху бяла метална кула, висока 8,6 м. На другата година са пуснати в действие и другите два фара, поставени в краищата на малките вълноломи, които

ограждат входа на пристанището. Фаровите им кули са високи по 6,7 м. Интересно е, че днешният зелен входен фар тогава е излъчвал червена светлина. През 1932 г. и трите фара са електрифицирани, като фарът на източния мол вече свети с бяла затъмняваща се светлина с периодичност 4 с (светлина - 2 с, тъмнина - 2 с), а двата входни фара — съответно със зелена и червена постоянна светлина. На следващата година е обявен и наутофонът, поставен на големия фар.



Св. Николай Чудотворец – покровителя на Бургас

ФАРОВЕТЕ НА ОСТРОВ СВЕТА АНАСТАСИЯ И ОСТРОВ СВ. ИВАН

ОСТРОВ СВЕТА АНАСТАСИЯ

Картографски източници показват наличието на сигнален "огън" на това място през 1828 г. В по-късно издание на картата, изработена от капитан лейтенант Е. Mangani през 1834 година, на това място са отбелязани две бели светлини, разположени една до друга. Френската фирма Collas et Michel, наета да изгради фарове по крайбрежието на Черно море, реконструира съоръжението и построява сграда за пазача на фара през 1883 г. През 1888 г., компанията поставя оптика (газена лампа) с мигащи бели светлини.

През 1914 г. френската компания Barbier, Bénard & Turenne демонтира оптиката Barbier & Fenestre, част от фара на остров Свети Иван и я поставя

на фара на остров Света Анастасия. След това тя построява фаровата кула - цилиндрична бетонна конструкция, бяла на цвят, издигаща се на височина 12 m с характерната за фара пристройка.

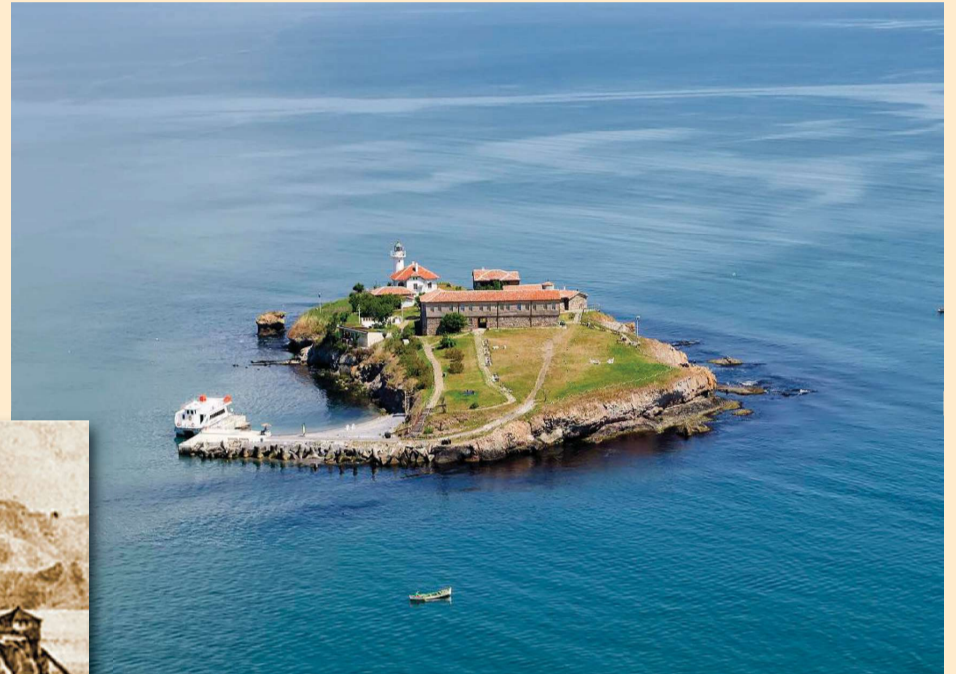
Източникът на светлина идва от газена лампа с двоен фитил с бели мигащи светлини, въведен в експлоатация на 13 юни 1914 г. През 1932 г. е заменен с апарат тип Julius Pintsch. Фарът е електрифициран през 1963 г. Оборудван е с електронен контролер и халогенен източник на светлина, което го прави най-мощния фар по българското черноморско крайбрежие. Свети с бяла и червена светлина, съответно с видимост от 15 и 8 морски мили. Географските координати на фара: 42°28'N 27°33'E.



Островът Света Анастасия 1950 -1960.



Скица на остров Света Анастасия от 1829-1830, от албума на S. Sauger и A. Desarnod.



Остров Света Анастасия и фарът днес.

ОСТРОВ СВ. ИВАН

Островът Свети Иван е разположен точно пред входа на Созопол - наричан в Античността Аполония Магна. Фарът в Аполония Понтика е изобразен на монета от римската епоха.

Когато се идва от север и североизток, остров Свети Иван се слива с брега, което го прави трудно различим. В този случай, островът се разпознава по кулата на фара. От източната страна на острова се издига скалистата повърхност на най-малкия български остров - Свети Петър, известен още като "Птичий остров". Географското положение на фара е: 42°27'N, 26°72'E.

Фарът е разположен в най-високата част на острова. Той представлява цилиндрична стоманено-бетонна кула с надморска височина 44. Снабден е и със звукова сигнализация за случаи на мъгла. Този фар е построен от френската фирма Collas et Michel. Открит е през 1883 г. и има шестстепенна френелова оптичка. Фарът е с бяла мигаща светлина видима на 15 морски мили. По-късно е построена нова кула с височина 9.20 метра. Дълго време, за да се намали триенето при въртенето, оптиката е поставена на "легло" от живак. Фарът е електрифициран едва през 70-те години.



Руини от остров Свети Иван край Созопол, 1829-1830
Скица от албума на S. Sauger и A. Desarnod.



Абрахам Ортелиус, Детайл от карта на Черно море, 1590.
Архив на Българската академия на науките - София,
Колекция на д-р Симеон Симов



Фирмената табела на фара на остров Свети Иван.



Остров Свети Иван и фарът днес.



Бронзова монета, отсечена в Аполония Понтика, вероятно изобразяваща фара на града