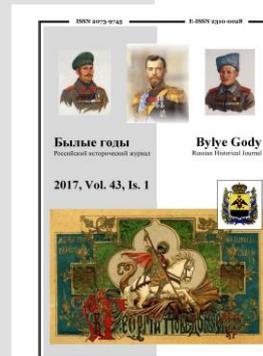


Copyright © 2017 by Sochi State University  
 Copyright © 2017 by Academic Publishing House Researcher s. r. o.



Published in the Russian Federation  
 Co-publisher in the Slovak Republic  
 Bylye Gody  
 Has been issued since 2006.  
 ISSN: 2073-9745  
 E-ISSN: 2310-0028  
 Vol. 43, Is. 1, pp. 179-188, 2017  
 DOI: 10.13187/bg.2017.1.179  
 Journal homepage: <http://bg.sutr.ru/>



UDC 359(470+497.2)

## Engineer Pavel Izotov in Service in the Russian Imperial Navy and the Bulgarian Fleet

Asen N. Kozhukharov <sup>a, \*</sup>, Igor N. Najmushin <sup>b</sup>

<sup>a</sup> Nikola Vaptsarov Naval Academy, Bulgaria

<sup>b</sup> Museum of Naval Polytechnic Institute, Russian Federation

### Abstract

On the basis of data from newly discovered archival collections in the Governmental Military History Archive (Veliko Tarnovo, Bulgaria) and the Russian State Archive of the Naval Fleet (St. Petersburg, Russia), the article restores the biography and the highlights in the career of the marine engineer LTJG Pavel Izotov.

The Bulgarian period of Pavel Izotov's career was reconstructed using general scientific methods: analysis, synthesis, comparison and consolidation. The study was based on the principle of historicism. The application of this principle allowed the comparison of the facts from the documents deposited in Bulgarian and Russian archives from this epoch with published accounts by the participants in the events, and furthermore with academic publications from the second half of the past century.

It outlines his contributions to the development of shipbuilding, ship repairs, and the system of naval education in the Principality of Bulgaria in the period from 1882 to 1884.

**Keywords:** Pavel Izotov, Bulgarian Navy, Russchuk, fleet engineers, Russian Imperial Navy, Kronstadt.

### 1. Введение

Инженер-механик Павел Изотов совершенно неизвестен в России. Не успев сделать на родине значительной карьеры и не отметившись участием в громких событиях, он не привлек внимания российских исследователей. Тем не менее, был в его жизни очень интересный и нечастый для действующего офицера Российской Императорского флота период службы — в другом государстве. Около двух лет провел Павел Изотов под болгарским флагом, став частью истории города Рушук (ныне г. Русе) (Димитрова, Йорданов, 2011: 147). Интересно, что споры о значимости для Болгарии его деятельности до сих пор не утихают среди местных ученых, а «российская» часть биографии Изотова очень туманна: не известны даты жизни, последний чин, образование, награды, и даже неясно, как он выглядел — история, к сожалению, не сохранила ни его рисованного портрета, ни фотографии.

### 2. Материалы и методы

2.1. Статья написана на основе результатов исследований фондов Государственного военно-исторического архива (ДВИА<sup>1</sup>, Велико-Търново, Болгария) и Российского государственного архива Военно-морского флота (РГА ВМФ, Санкт-Петербург, РФ). Кроме того, в ней использованы мемуары полковника Константина Божкова, периодическая печать тех лет и публикации по данной тематике в

\* Corresponding author

E-mail addresses: [robert77@naval-acad.bg](mailto:robert77@naval-acad.bg) (A.N. Kozhukharov), [gari98@mail.ru](mailto:gari98@mail.ru) (I.N. Najmushin)

<sup>1</sup> По болгарски *Държавен военноисторически архив* и соответственно официальное сокращение ДВИА.

болгарской исторической науке, а также издания Центральной военно-морской библиотеки (Санкт-Петербург).

2.2. При решении задачи реконструкции болгарского периода карьеры Павла Изотова были применены общенаучные методы: анализ, синтез, сравнение и обобщение.

Основой исследования стал принцип историзма. Применение этого принципа позволило сравнить документальные факты той эпохи, найденные в болгарских и российских архивах, с обнародованными свидетельствами участников событий и научными публикациями второй половины прошлого века.

### 3. Обсуждение

Основная цель этой работы — реконструкция биографии и карьеры инженер-механика Павла Изотова.

Результатом исследования стал ответ на вопросы первого плана: был ли П. Изотов первым начальником болгарского Морского училища; являлся ли П. Изотов руководителем постройки первого судна с металлическим корпусом, положившим начало современному судостроению в Болгарии.

На втором плане исследования — историография этой реконструкции, которая занимала мемуаристов и историков почти век. В связи с этим было необходимо ответить на следующие вопросы:

- правдивы ли воспоминания свидетелей тех событий (датированных первой половиной прошлого века)
- насколько корректно использованы архивные фонды в текстах первых исследований (1969–1989 гг.)
- в какой степени были оправданы сомнения в научной добросовестности предшественников, возникшие у исследователей, занимавшихся этой проблематикой уже на рубеже нашего века.

**4. Результаты.** Изложение результатов исследования целесообразно разделить на три части: 1. Молодые годы и служба до 1882 г.; 2. Служба в Болгарии 1882–1884 гг.; 3. Служба в Российской империи 1884–1892 гг.

#### 4.1. Молодые годы и служба до 1882 г.

Павел Михайлович Изотов родился 4 июня 1844 г. в Кронштадте, в православной семье небогатого чиновника 9-го класса.

4 сентября 1854 г. он поступил воспитанником в *Кондукторские Роты Учебного Морского Рабочего Экипажа* (ДВИА. Ф. 1027. Оп. 4. Д. 7. Л. 7). Это учебное заведение было основано в Санкт-Петербурге еще в 1798 г. как *Училище Корабельной архитектуры* — первое в мире специализированное заведение для подготовки кораблестроителей (ПСЗРИ, 1798). В конце 1820-х годов его полностью реорганизовали. В созданном Учебном Морском Рабочем Экипаже бывшее училище составило Кондукторские роты, назначенные для комплектования кораблестроительной части флота кондукторами (звание, предшествующее первому офицерскому чину прапорщика) (ПСЗРИ, 1827). Кроме того, в Экипаже состояли еще и Мастерские роты, готовившие мастеров разных специальностей (нижних чинов) для рабочих экипажей кораблестроительной части, но к Кондукторским ротам они отношения не имели и не являлись предварительной ступенью образования. Кондукторские роты были заведением сословным и формировались почти исключительно из детей военных и гражданских чиновников Морского ведомства. По образовательному уровню Роты относились к средним учебным заведениям. В то время из морских учебных заведений только Морской кадетский корпус числился высшим учебным заведением, а училища, готовившие прочих специалистов (штурманов, артиллеристов, инженеров) — средними, хотя по реальному уровню они почти не отличались от высшего. Количество направлений подготовки постепенно увеличивалось, и к моменту поступления Изотова Кондукторские роты выпускали специалистов кораблестроителей, инженер-механиков, инженеров военных поселений, инженеров морской строительной части, морских артиллеристов и даже инженеров путей сообщения. Полный курс обучения составлял тогда 10 лет (пять классов по два года в каждом), однако, в зависимости от успеваемости, время его окончания могло быть разным. Таким образом, поступив в 1854 г., Изотов должен был завершить учебу в 1864 г.

С 1840 г. все, окончившие полный курс, производились уже не в кондукторы, а сразу получали офицерский чин прапорщика по соответствующей специальности. После Крымской войны в учебных заведениях Морского ведомства начались значительные изменения, с главной идеей — отделить общее образование от специального. Кондукторские роты в 1856 г. были преобразованы в *Инженерное и Артиллерийское училище Морского ведомства* (ПСЗРИ, 1856). С 1857 г. введен одногодичный (вместо двухлетнего) курс — восемь классов (РГА ВМФ. Ф. 434. Оп. 1. Д. 260. Л. 1–4). В 1860 г., для повышения практической подготовки, воспитанников морских учебных заведений перестали выпускать во флот сразу офицерами, а ввели для них специальные звания кондукторов и гардемарин (ПСЗРИ, 1860). Через два года службы они получали офицерские чины.

Все кондукторы, состоявшие до этого в корпусах морского ведомства, переименовывались в юнкера или унтер-офицеры.

Для скорейшей реорганизации морских учебных заведений летом 1862 г. были учреждены три гимназии (в Кронштадте, Петербурге и Николаеве), куда перевели расформированные младшие классы всех училищ (ПСЗРИ, 1862). Часть воспитанников забрали родители, а некоторые — из старших классов — отправились на флот или в армию, не завершив полного курса. В числе их оказался и Павел Изотов. 22 ноября 1862 г. он был определен в службу унтер-офицером 2-го класса, в корпус инженер-механиков, на четырехлетний срок выслуги до офицерского чина, и зачислен в 8-й флотский экипаж. Далее его переводили соответственно в 3-й, 4-й, 6-й и 5-й флотские экипажи (1.02.1863, 11.03.1866, 1.04.1869 и 11.04.1870) (РГА ВМФ. Ф. 406. Оп. 3. Д. 878. Л. 610–612). В 1863 г. плавал на винтовой лодке «Порыв», а с 1866 по 1869 г. каждое лето — младшим механиком на мониторе «Лава» в Балтийском море. В 1864–1865 гг. состоял в распоряжении начальника артиллерии г. Кронштадта при артиллерийских мастерских.

1 января 1865 г. Изотов получил звание унтер-офицера 1-го класса, а 7 марта 1867 г. — кондуктора (т. е. звание, которое получали выпускники училища). 28 апреля 1869 г. последовал первый офицерский чин — прапорщика, 25 марта 1874 г. — подпоручика, 30 апреля 1879 г. — поручика.

В 1872 г. Павел Изотов вступил в законный брак с дочерью коллежского советника, девицей Александрой Николаевной Щетининой. К 1878 г. у них уже было трое детей.

31 октября 1873 г. Изотова прикомандировали к *Кронштадтскому Пароходному заводу* — судоремонтному и механическому предприятию, введенному в строй после Крымской войны. Официальное его открытие состоялось в 1858 г., хотя отделка зданий и оборудование продолжались еще несколько лет. Этот завод был признан одним из лучших в Европе предприятий такого рода (Розадеев и др., 1977: 103). К концу 1881 г. Павел Изотов занимал должность помощника старшего мастера слесарной (сборочной) мастерской (РГА ВМФ. Ф. 406. Оп. 3. Д. 878. Л. 599–601). Вскоре его универсальный опыт — многолетняя заводская практика, плаванья судовым механиком и даже служба в артиллерийских мастерских — был востребован командующим болгарским флотом.

#### 4.2. Служба в Болгарии 1882–1884 гг.

С 17 января 1882 г. и до 7 июня 1884 г. в послужном списке Изотова значится непримечательная запись: «Уволен для службы на коммерческих судах, с зачислением по корпусу». Постороннему человеку может показаться, что он ушел в море на торговом судне и два года не был на военной службе. Фактически же все это время Павел Изотов находился в Русуке (Колев, 2001: 9), на службе в Военном флоте Княжества Болгария, на реке Дунай.

Официально болгарский флот в те времена назывался *Флотилия и морская часть*. Она была основана 1 августа 1879 г., через год после окончания Русско-турецкой освободительной войны, русскими морскими офицерами во главе с капитаном-лейтенантом Александром Егоровичем Конкевичем — весьма известной фигурой в истории Российской Империи той эпохи. Помимо того, что он был морским офицером, полицмейстером г. Либавы и политическим деятелем (Витте, 1960: 397), Конкевич неплохо проявил себя и в литературе. Он считается одним из основоположников «империалистического утопизма» (Суслов, 2010: 18–29). Свои произведения с сюжетами из морской фантастики Конкевич обнародовал под псевдонимом «Беломор». Одна из его книг была переведена на английский язык и напечатана в Англии (Кондратенко, 2008: 133).

Александр Конкевич прибыл в Княжество Болгария с той же, что и Изотов, туманной формулировкой: «Уволен для службы на коммерческих судах». Он стал основателем и первым командующим (официально он был «заведующим») Военно-морским флотом Болгарии. На должность главного инженер-механика флота Конкевич пригласил в 1879 г. своего товарища по кругосветному плаванью Павла Алексеевича Машнина. В послужном списке последнего отмечено, что он занимал должность «главного инженер-механика Болгарской флотилии, заведовал механической мастерской и командовал портовой ротой морских болгарских команд» (РГА ВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 2582. Л. 1–19). В *Флотилии и морской части* в Русуке портовый механик, первоначально не имевший помощника, был ключевой фигурой и отвечал за техническое состояние кораблей и управление судоремонтным заводом. Кроме того, по совместительству он был преподавателем и начальником (Павлов, 1988: 31) Морского училища в Русуке, основанного 9 января 1881 г. (ДВИА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 24). Павел Машнин оставил службу в Болгарии в 1882 году (увольнение «для службы на коммерческих судах» позволялось лишь на срок не более трех лет для сохранения права на производство в следующий чин), поэтому еще накануне возник вопрос о возможном кандидате для его замены.

Точная дата отъезда Машнина и назначения на его место Изотова стала предметом продолжительных заочных дебатов в болгарской морской историографии последней четверти XX века. Предыстория этого научного (или околонуучного) спора такова. В Юбилейном сборнике Морского училища (1931 г.) сказано, что первым начальником учебного заведения был Машнин (Официален, 1931: 83). Следует отметить, что эта книга писалась не как научное произведение, и

сведения для нее собирали преимущественно по воспоминаниям современников. Такой способ, как известно, далеко не всегда обеспечивает достоверную информацию о прошедших событиях.

Во второй половине XX века исследования военно-морской истории Болгарии были поставлены на более прочную основу. Несмотря на это, к некоторым из них возникли серьезные претензии, что, как ни странно, в конечном итоге привело к возврату утверждений мемуаристов издания 1931 г. Наиболее ярким примером в этом отношении стала монография Ради Боева (1923–1989). В ней автор, цитируя приказ от 1 января 1880 г., утверждал, что «Поручик Машнин служил до конца 1879 г. Его заместителем [в 1880 г.] стал инженер-механик поручик Павел Михайлович Изотов» (Боев, 1969: 31). Поэтому, со слов автора, не Машнин, а Изотов является первым начальником Морского училища, так как училище основано в 1881 году.

В истории весьма важно знать, кому выпала честь быть первым, поэтому «сенсационное открытие» Боева следовало проверить очень тщательно по формальным архивным документам. К сожалению, с самого начала к содержанию монографии Боева отнеслись или без должного внимания, или предпочли его не комментировать. Получилось так, что не сразу нашлись желающие вдаваться в подробности книги и спорить с директором Военно-морского музея г. Варны, кем являлся кандидат исторических наук Ради Боев. В итоге утверждение о том, что Изотов был первым начальником Морского училища, повторялось в других публикациях вплоть до начала нового века (Механици, 2001: 19). Одно из немногих исключений того времени — научная статья кандидата исторических наук Владимира Павлова, который отмечает в 1988 г., что все же первым начальником училища был Машнин, а уже вторым стал Павел Изотов. Автор статьи сообщает (не ссылаясь ни на публикации, ни на какие-либо исковые данные), что Изотов сменил Машнина на должности начальника Морского училища в 1883 г. (Павлов, 1988: 31). Дату же, приведенную в книге Боева, он вообще никак не комментирует. Поэтому можно предположить, что 1883 год — это просто опечатка.

Длительное время на все эти несоответствия не обращалось должного внимания. И только на рубеже нашего столетия исследователи вернулись к этому вопросу, заметив видимую нелогичность в истории училища: бывшие воспитанники упоминали своим первым начальником именно Машнина, а отнюдь не Изотова. В сложившейся ситуации проще всего казалось найти этот приказ в ДВИА по исковым данным, опубликованным Боевым. Однако именно это дело архивного фонда не было должным образом описано и к тому же находилось в длительной реставрации. Когда его, наконец, ввели в оборот (к сожалению, после смерти Боева), выяснилось, что это не *Книга приказов 1880 года*, а более поздний документ 1894 г., который на русский язык можно перевести как *Алфавитная книга XVIII призыва*. Этот весьма объемный документ в 330 листов хранит биографические справки на «учеников» Морского училища и матросов Дунайской флотилии последнего десятилетия XIX века. Однако никакого отношения к приказам капитана-лейтенанта Конкевича 1880 года этот документ не имеет. Между прочим, Радев сослался на документ, который он назвал «заповед», но необходимо напомнить, что во *Флотилии и морской части с 1879 по 1886 год Приказная книга* вела записи на русском языке, и термин, который там использовался, был «приказ». После 1886 г. этот документ уже официально составляли на болгарском языке (ДВИА. Ф. 1027. Оп. 1. Д. 10. Л. 96). Тем не менее, русский термин «приказ» продолжали употреблять, и только в 1892 г. его заменили особым распоряжением на болгарский «заповед» (ДВИА. Ф. 1027. Оп. 1. Д. 18. Л. 81). Фактически Ради Боев не совсем корректно цитировал документ, переводя его название в соответствии с современной практикой болгарского языка.

Впрочем, искать этот приказ было вовсе не обязательно. Достаточно взглянуть на *полный послужной список* Павла Изотова, чтобы понять, когда он прибыл в Болгарию. К сожалению, этот документ оказался невостребованным, хотя и был вполне доступен. *Полный послужной список* Изотова сохранился как в РГА ВМФ, так и в ДВИА, а кроме того, о нем говорится и в других документах болгарского архива. Так, например, его затребовало телеграммой Военное министерство Княжества у капитан-лейтенанта Зиновия Рожественского (ДВИА. Ф. 1027. Оп. 4. Д. 7. Л. 1) (преемника Конкевича).

С начала нашего века наиболее активно этот вопрос исследовал инженер Иван Алексиев. Работая в *Институте кораблестроения*, он параллельно занимался историей своей профессии времен восстановления Болгарской государственности в XIX веке. В основном Алексиев использовал публикации, поскольку имел ограниченный доступ к архивным фондам Военно-морского музея г. Варны, а также не имел возможности работать в ДВИА — Велико-Тырново и уж тем более в российских архивах. Несмотря на все эти ограничения в его поисках, он обнаружил несоответствия в публикациях Ради Боева в отношении ранней истории болгарского судостроения, а затем проанализировал публикации других авторов, которые вышли из печати в последней четверти прошлого века. В своем исследовании Алексиев отмечает, что до него наиболее системно биографией Изотова занимался сотрудник ВММ — Варна Петр Даскалов, который в 1987 г. докладывал результаты своих исследований на Юбилейной конференции *Института кораблестроения* в Варне. И это при том, что доклад Даскалова не был посвящен специально Изотову, а написан по другой теме. В конечном итоге его так и не опубликовали, отправив на хранение в ВММ — Варна (Алексиев, 2006: 140).

В архивных фондах того же музея Иван Алексиев обнаружил официальный документ (письмо № 895/13.12.1881 заведующего Морской частью в Русе), косвенно свидетельствующий, что Изотов

прибыл в Болгарию только весной 1882 г. и потому не мог являться первым начальником Морского училища в Руцуке (Алексиев, 2006: 135). Этим Алексиев более обоснованно указал на несостоятельность тезиса Ради Боева и его современных приверженников (Механици, 2001: 19). В то же время он заметил, что существуют некоторые сомнения, пока не найдется прямое доказательство о дате приезда и назначения Изотова в г. Руцук. Теперь уже ясно, что предположение инженера Алексиева полностью совпадает с истиной. В обнаруженных в ДВИА и РГА ВМФ экземплярах *Полного послужного списка* Павла Изотова сказано, что он «17.01.1882 уволен для службы на коммерческих судах».

Важно отметить, что, кроме профессиональных интересов, привлекать российских флотских механиков к службе за границей мог очень хороший заработок. Еще 13 декабря 1881 г. в цитированном выше письме капитан-лейтенант Конкевич предложил Изотову службу в болгарской *Флотилии и морской части* при годовой зарплате в 13196 франков (ДВИА. Ф. 1027. Оп. 4. Д. 6. Л. 17) (5075 рублей). Деньги по тем временам приличные, благодаря чему и должность в дунайском городе Руцук выглядела весьма привлекательной. В России, перед приездом в Болгарию, поручик Изотов получал в качестве помощника мастера *Кронштадтского Пароходного завода* 1096 рублей в год. После отъезда обратно в Россию, будучи прикомандирован к Управлению Главного инженер-механика флота (и уже в чине штабс-капитана), он получал 1200 рублей. На последней должности в Морском техническом комитете ему начисляли 1500 рублей. В 1886 г. жалованье управляющего *Кронштадтским Пароходным заводом* составляло 4000 рублей в год (РГА ВМФ. Ф. 406. Оп. 3. Д. 878. Л. 596–612).

Документ, который был обнаружен инж. Алексиевым в ВММ — Варна, весьма интересен, поскольку освещает специфику службы инженер-механика в *Флотилии и морской части*. В письме от 15 января 1882 г. Конкевич так пояснял обязанности нового механика: «следить за исправностью механизмов кораблей; руководить всеми отделениями Арсенала и не требовать назначения помощника». Копия этого письма, адресованного Изотову, обнаружена в ДВИА (ДВИА. Ф. 1027. Оп. 4. Д. 6. Л. 28).

С 1 марта 1882 г. подпоручик Павел Машнин был отчислен с довольствия, и на его штатную должность назначен поручик Павел Изотов (ДВИА. Ф. 1027. Оп. 4. Д. 2. Л. 87). 27 марта 1882 г. начальник Флотилии и морской части Александр Конкевич и приехавший недавно в Болгарию поручик Павел Изотов подписали договор о назначении последнего на должность заведующего технической мастерской Руцукского порта. В том же документе отмечено, что в феврале 1882 г. Павел Машнин все еще числится заведующим технической мастерской Руцукского порта (ДВИА. Ф. 1027. Оп. 4. Д. 2. Л. 100).

В своей книге Иван Алексиев весьма детально и аргументированно разбирает обязанности Павла Изотова в должностях старшего механика, начальника Флотского арсенала и начальника Морского училища (Алексиев, 2006: 136). Он отвечал за ремонт и техническое состояние кораблей и управлял заводом (Флотским арсеналом). Более того, являлся одним из авторов проекта объединения Флотского арсенала с Артиллерийским (оба находились в Руцук). По стечению обстоятельств, не зависящих от Изотова, проект этот так и не реализовали. На самом заводе, в составе комиссии с офицерами М.Я. Балем и П. Теодосиевым, был оформлен перечень основных работ предприятия, определены нормативы расходов за труд и материалы (именно этой работой впоследствии и будет заниматься в России Изотов). Следует согласиться с инж. Алексиевым, что «вероятно, это первая попытка технологического нормирования не только в болгарском морском хозяйстве, но и в болгарском машиностроении вообще» (Алексиев, 2006: 136). Под руководством Изотова на заводе был осуществлен ряд изменений, нацеленных на совершенствование технологических процессов. Очевидец тех событий Константин Божков отмечает исключительно тяжелую работу механика и огромное напряжение, которое испытывал поручик Изотов в своей деятельности (Божков, 1933: 125). Заметим при этом, что как начальник и преподаватель Морского училища он почти не запомнился: тот же Константин Божков пишет о нем вскользь (Божков, 1933: 125), а один из бывших воспитанников упоминает всего в трех предложениях (Атанасович, 1931: 43). Впрочем, это и не удивительно, учитывая тот объем практической работы, которую вел Изотов.

Современники Павла Изотова и исследователи того периода истории болгарского Военно-морского флота отмечают огромную заслугу русского механика в деле постройки первого в Болгарии металлического судна, которое вошло в историю под названием «Бот № 1» (Алексиев, 1997: 17). Тем не менее, по этому поводу до сих пор продолжают споры в болгарской историографии. Так, например, Ради Боев в официальной истории Военно-морского флота Болгарии с 1989 г. отмечает, что *фактически в 1881 г.* «...под руководством инженер-механика поручика Изотова построен самоходный понтон — «Бот № 1» (Боев, 1989: 15). Через десять лет после публикации Р. Боева ему вторит Трёмол Иванов в своей книге о болгарском судостроении, но, в отличие от своего предшественника, он не ссылается на источники (Иванов, 1998: 17).

Как уже было отмечено выше, в 1881 г. Изотов все еще не был назначен на должность в Болгарии. Поэтому возможно одно из двух: или Изотов не имеет отношения к этому понтону, или все же «Бот № 1» был построен после 1881 г. В исследованиях Иван Алексиев впервые замечает, что Р. Боев дает ссылку не на архивный документ, а на уже цитированные воспоминания Константина

Божкова. Однако в статье К. Божкова не указан 1881 год, как год постройки несамходного понтона. Там сказано, что бот «...единственное, что было сделано в то время» и что на его корпусе вмонтирована бронзовая табличка с надписью «Русенский порт 1882 год» (Божков, 1933: 124). Очевидно, Ради Боев некорректно сослался на воспоминания К. Божкова.

Принимая свидетельства Константина Божкова о завершении постройки в 1882 г., следует оценить и аргументы инженера Алексиева, который не исключает возможность, что бот заложили еще до приезда Изотова (Алексиев, 2006: 141), т. е. при первом механике *Флотилии и морской части* подпоручике Павле Машнине.

Этот вопрос можно рассмотреть и с другой, чисто логической точки зрения, сравнивая факты биографий первых болгарских флотских механиков. Очевидно, что Бот № 1 появился не ранее 1881 и не позже 1882 г. И тут возможны два руководителя этого судостроительного проекта: подпоручик Павел Машнин или его преемник поручик Павел Изотов. Машнин, конечно, мог этим как-то руководить, но следует учитывать, что в отличие от Изотова он не учился в *Инженерном и Артиллерийском училище Морского ведомства*. Получив «домашнее образование» (о содержании которого нам ничего не известно), в 1866 г. он поступил юнкером 2-го класса в корпус инженер-механиков, в 1869 г. получил звание кондуктора, а в 1871 г. — первый офицерский чин прапорщика. Всю свою службу Павел Машнин провел в должностях судового механика — в дальних плаваниях. Успел он и повоевать — во время Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. был старшим механиком на миноносных паровых катерах на р. Дунай, а затем, вплоть до назначения в Болгарский флот, служил отрядным механиком паровых судов Дунайской флотилии (РГА ВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 2582. Л. 1–19). До приезда в Болгарию Машнин не имел заводского опыта работы по судоремонту или судостроению. Его стихия — дальние походы, кругосветные плавания, где, кстати, на корвете «Боярин», у него старшим офицером был Александр Конкевич. В отличие от Изотова, Машнин имел много наград, в том числе иностранных. В дальнейшем, после того как вернулся из Болгарии, он также много плавал — даже смерть, как у настоящего морского волка — настигла его в море, на броненосце «Сисой Великий», и похоронен он не на родине, а в городе Порт-Артур (РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 5. Д. 1479. Л. 2).

С Изотовым ситуация совершенно противоположная. Плавал он мало, исключительно во «внутренних водах» — летом в Балтийском море. Орденов не имел. Половина службы прошла на *Кронштадтском Пароходном заводе*, где он практически восемь лет совершенствовал свои умения в ремонте и строительстве кораблей. Поэтому логично заключить, что именно он, а не Павел Машнин, являлся руководителем постройки несамходного понтона «Бот № 1». Что умел, то и делал.

За два неполных года в Болгарии у Изотова сменились три начальника — капитан-лейтенант Александр Конкевич, лейтенант Митрофан Баль и капитан-лейтенант Зиновий Рожественский. Последний отнесся к своему механику весьма неуважительно и бесцеремонно, в ультимативной форме уволив его со службы. Можно только заметить, что резкий тон в отношениях с подчиненными был вообще свойственен капитану-лейтенанту Рожественскому, впоследствии вице-адмиралу и командующему *Второй Тихоокеанской эскадрой* в Цусимском сражении 1905 г. (Брацун, 2011: 137).

Зиновий Рожественский был недоволен техническим состоянием завода, что отмечалось им в письме в Военное министерство Княжества от 14 августа 1883 г. (ДВИА. Ф. 1027. Оп. 4. Д. 6. Л. 43–44). В итоге Изотову объявили о понижении зарплаты, начиная с 1 января 1884 г. В ответ, 9 ноября 1883 г. поручик Павел Изотов подал рапорт управляющему Военным министерством в Софии. В нем он отмечал, что по должности портового инженер-механика Русцукского порта в его обязанности входило «ремонттировать пароходы и суда, и вообще все работы в порту и управление механической мастерской. С увеличением количества офицеров на кораблях работа только увеличивается...» (ДВИА. Ф. 1027. Оп. 4. Д. 6. Л. 25). Следует дополнить, что увеличилось не только число морских офицеров в Русцуке, но и кораблей — из Франции прибыла в состав *Флотилии и морской части* яхта «Александр I Батенберг» (Кръстева, Панайотов, 2006: 8).

Разумеется, подобный рапорт не способствовал улучшению отношений с Начальником флотилии. Зная резкий характер Рожественского, вполне логичным было ожидать, что он постарается избавиться от своего механика. 21 марта 1884 г., почти через два года после назначения Изотова, капитан-лейтенант Зиновий Рожественский письменно сообщил ему, что «по изменению обстоятельств увольняет с должности портового механика, считая с этой даты» (Алексиев, 2006: 139).

#### 4.3. Служба в Российской империи 1884–1892 гг.

Предположительно в мае 1884 г. Изотов вернулся на родину. 7 июня 1884 г. был зачислен в 6-й флотский экипаж, а через неделю — прикомандирован к 8-му флотскому экипажу. 19 августа 1884 г. Изотов получил чин штабс-капитана корпуса инженер-механиков. 30 ноября он был прикомандирован к Управлению главного инженер-механика флота (Циркуляр, 1884).

1 января 1886 г. Изотов занял должность младшего производителя учета в *Морском Техническом комитете* (Приказ, 1886). Отдел технического учета МТК занимался сбором возможно более полных и соответствующих современным требованиям положений, определяющих количество затраченных материалов при производстве работ по кораблестроительной, механической, артиллерийской и минной частям. У главных техников-ревизоров в подчинении состояли по два старших и три младших производителя учета из офицеров корпусов корабельных инженеров и инженер-механиков. Кроме того, по одному производителю учета было из артиллеристов и минеров.

Производители учета занимались ревизией отчетности портов и заводов при производстве работ, а также ревизией судовой отчетности (машинных журналов).

После т.н. «цензовой» реформы 1885–1886 гг. все флотские инженеры получили вместо военных чинов равнозначные им звания и стали числиться гражданскими чинами Морского ведомства (ПСЗРИ, 1886). Павел Изотов стал «помощником старшего инженер-механика». 14 апреля 1887 г. его перевели в офицеры «по Адмиралтейству» (Список, 1887), с прежним чином штабс-капитана. Зачислению «по Адмиралтейству» подлежали офицеры, занимавшие штатные должности в Морском министерстве, портовых управлениях, морских военно-учебных заведениях и других учреждениях морского ведомства. 1 апреля 1890 г. Изотов получил свой последний чин — капитана по Адмиралтейству, оставаясь по-прежнему в той же должности в *Морском Техническом комитете*.

8 января 1892 года поручик по Адмиралтейству Александр Михайлович Изотов сообщал в газете *Кронштадтский вестник* о смерти своего старшего брата Павла Михайловича Изотова в Петербурге, в доме № 16 по Гончарной улице (Изотов, 1892). В сообщении похороны указаны 9 января, что позволяет предположить дату смерти 6 января 1892 г.

## 5. Заключение

Инженер-механик Павел Изотов не был исключительной личностью и, к сожалению, на родине не оставил особо заметных следов. Но за рубежом, в Болгарии, где прослужил два года, он получил свой шанс работать почти самостоятельно, и именно здесь наиболее полно себя проявил. В Русуке, где базировалась *Флотилия и морская часть*, многое буквально начиналось с нуля в первые годы после формирования Болгарского княжества. В создавшейся ситуации перед любым механиком открывалось широкое поле деятельности: в сфере технического образования и науки, в судостроении и судоремонте, администрировании промышленности и многом другом. Конечно, Изотов оставил след далеко не во всех направлениях. Он стал первым в болгарской истории в том, что знал и умел лучше всего — в деле судостроения и судоремонта, что можно объяснить его большим опытом, накопленным до этого на родине.

Несомненно, капитан-лейтенант Зиновий Рожественский требовал от Изотова намного больше, чем можно было сделать в той ситуации и, тем не менее, Изотов был им так грубо уволен с *Флотилии и морской части*. На сегодняшний день остается только догадываться, кто и насколько был прав в этом споре. Изотов, по всей видимости, вынужден был даже предъявлять Рожественскому копию письма Конкевича, где указывались обязанности инженер-механика и по которому составлялся затем договор. Самого договора по каким-то причинам на руках у Изотова не было. Вероятно, он хранился у Рожественского, чем последний и манипулировал. Копия письма Конкевича была заверена управляющим русским консульством в Русуке 22 сентября 1883 г. с приложением консульской печати (ДВИА. Ф. 1027. Оп. 4. Д. 6. Л. 28).

Очевидно, что преемник Изотова, известный российский ученый и изобретатель капитан Павел Кузьминский, был намного способнее и сделал намного больше в Русуке. Тем не менее, даже им капитан-лейтенант З. Рожественский был крайне недоволен, что подтверждается документами: он неоднократно наказывал своего механика арестом, объявляя об этом в приказах (Алексиев, 2010: 145). Так что определенные неудачи технического свойства во *Флотилии и морской части* неправильно было бы списывать только на кого-то одного. Вероятно, Изотов уехал из Болгарии со смешанными чувствами: с обидой в душе и с облегчением, что избавился от командира со столь резким характером.

Теперь, по прошествии долгого времени, уже нет сомнения, что всей своей деятельностью Павла Михайловича Изотова оставили заметный след в истории болгарского военного флота и морской промышленности. Тем непростительнее, что его имя не упомянуто в семитомном справочнике Р. Руменина, который составлялся по наличным послужным спискам в болгарских архивах (Руменин, 1996: 3). Впрочем, там пропущены все имена первых трех механиков болгарского флота, механиков так называемой «Павловской эпохи» судоремонта Третьего болгарского государства — подпоручика Павла Машнина, поручика Павла Изотова и капитана Павла Кузьминского. Полагаем, что наша статья хотя бы отчасти восполняет этот пробел и до некоторой степени освещает темные пятна как болгарской, так и российской морской истории.

## Литература

Алексиев, 1997 – Алексиев И. Начало на кораборемонта в българския военен флот (1879–1897) // [Сто] 100 години кораборемонтен завод «Флотски арсенал», 1897–1997. Варна: ИК «Галактика», 1997. С. 15-31.

Алексиев, 2006 – Алексиев И. Омаяни от кораби мъже. Т. 1. Варна: ИК «Морски свят», 2006.

Алексиев, 2010 – Алексиев И. Храм на знания технически. Варна: ИК «Морски свят», 2010.

Атанасович, 1931 – Атанасович Д. Как се тури началото на Машинното училище в 1881 година // Юбилеен сборник за 50-годишната дейност на Морското училище 1881–1931 г. Неофициален отдел. Варна, 1931. С. 40-46.

Боев, 1969 – Боев Р. Военният флот на България 1879–1900. София: Държавно военно издателство, 1969.

- Боев, 1989** – Боев Р. Полагане основите на военния флот от Русия. Участие на флота в Сръбско-българската война и политическите събития след нея (1879–1887 г.) // История на българския военноморски флот. София: Военно издателство, 1989. С. 13–23.
- Божков, 1933** – Божков К. Бележки и спомени по Морската ни част // Военноисторически сборник. 1933. № 13. С. 110–160.
- Брацун, 2011** – Брацун Е.В. Адмирал З.П. Рожественский в воспоминаниях современников // *Голос минувшего. Кубанский исторический журнал*. 2011. № 4. С. 137–151.
- Витте, 1960** – Витте С.Ю. Воспоминания. М., 1960.
- ДВИА** – Държавен военноисторически архив.
- Димитрова, Йорданов, 2011** – Димитрова М., Йорданов С. Лицата на Русе от I-ви до средата на ХХ век. Енциклопедичен справочник. Русе: Авангард принт, 2011.
- Иванов, 1998** – Иванов Тр. Страници от историята на българското корабостроене. Варна, 1998.
- Изотов, 1892** – Александр Михайлович Изотов с прискорбием извещава друзей... // *Кронштадтский вестник*. № 4/3660. 8.1.1892. С. 4.
- Колев, 2001** – Колев К. [Сто и двадесет] 120 години Морско училище: хроника на една вековна традиция. Варна: ВВМУ & СТЕНО, 2001.
- Кондратенко, 2008** – Кондратенко Р.В. Миражи «капитана Конкевича» // *Гангут*. 2008. № 49. С. 133.
- Кръстева, Панайотов, 2006** – Военноморските сили на България 1879–2006. Сост. М. Кръстева, А. Панайотов. Варна, 2006.
- Механици, 2001** – Механици. Варна: ИК СТЕНО, 2001.
- Официален, 1931** – Официален отдел // Юбилеен сборник за 50-годишната дейност на Морското училище 1881–1931 г. Варна, 1931.
- Павлов, 1988** – Павлов В. Морското образование в България (1879–1918) // *Годишник на образованието в България – Габрово*. Т. 6. 1988. С. 29–50.
- Приказ, 1886** – Приказ по морскому ведомству № 3 от 1.01.1886 // Сборник приказов и циркуляров о личном составе чинов Морского ведомства. СПб., 1886.
- ПСЗРИ, 1798** – Полное Собрание Законов Российской Империи. Собр. 1. Т. 25. № 18634. 20.08.1798.
- ПСЗРИ, 1827** – Полное Собрание Законов Российской Империи. Собр. 2. Т. 2. № 843. 27.01.1827.
- ПСЗРИ, 1856** – Полное Собрание Законов Российской Империи. Собр. 2. Т. 31. № 30301. 26.03.1856.
- ПСЗРИ, 1860** – Полное Собрание Законов Российской Империи. Собр. 2. Т. 35. № 35489. 29.02.1860; № 35581. 21.03.1860.
- ПСЗРИ, 1862** – Полное Собрание Законов Российской Империи. Собр. 2. Т. 37. № 38566. 11.08.1862.
- ПСЗРИ, 1886** – Полное Собрание Законов Российской Империи. Собр. 3. Т. 6. № 3701. 15.05.1886.
- РГА ВМФ** – Российский государственный архив военно-морского флота.
- Розадеев и др., 1977** – Розадеев Б.А., Сомина Р.А., Клещева Л.С. Кронштадт. Архитектурный очерк. Л., 1977.
- Руменин, 1996** – Офицерският корпус в България 1878–1944. Сост. Р. Руменин. Т. 1–7. София: ВИ, 1996.
- Список, 1887** – Список генералам, штаб- и обер-офицерам корпусов: корабельных инженеров, инженер-механиков и инженеров морской строительной части. Ч. 5. СПб., 1887, 1891.
- Суслов, 2010** – Суслов М.Д. Феномен империалистического утопизма, 1880–1914 // *Вопросы философии*. 2010. № 3. С. 18–29.
- Циркуляр, 1884** – Циркуляр ГМШ № 111 от 30.11.1884 // *Кронштадтский вестник*. № 147 (2581). 9.12.1884.

## References

- Aleksiev, 1997** – Aleksiev I. (1997). Nachalo na koraboremonta v bylgarskiiia voenen flot (1879–1897) [The Begining Of Bulgarian Navy Shiprepairs (1879–1897)]. In: [Sto] 100 godini koraboremonten zavod Flotski arsenal, 1897–1997 [One Hundred Years Naval Arsenal Dockyard]. Varna: Galaktika Books, pp. 15–31 [in Bulgarian].
- Aleksiev, 2006** – Aleksiev I. (2006). Omaiani ot korabi myzhe [Men Fascinated By The Ships]. Т. 1. Varna: ИК Морски свият. [in Bulgarian].
- Aleksiev, 2010** – Aleksiev I. (2010). Hram na znaniia tehlicheski [Temple Of Technical Knowledge]. Varna: ИК Морски свият. [in Bulgarian].
- Atanasovich, 1931** – Atanasovich D. (1931). Kak se turi nachaloto na Mashinnoto uchilishte v 1881 godina [How To Inaugurate The Engineering School In 1881]. Jubileen sbornik za 50 godishnata dejnost na Morskoto uchilishte 1881–1931 g. [Jubilee Book On 50 Annual Activity Of The Naval Academy 1881–1931]. Varna, p. 43 [in Bulgarian].

- Boev, 1989** – *Boev R.* (1989). Polagane osnovite na voennia flot ot Rusiia. Uchastie na flota v Srybsko-bylgarskata vojna i politicheskite sybitiia sled neia (1879–1887 g.) [Laying The Foundations Of The Navy Of Russia. Part of the Fleet In The Serbo-Bulgarian War And Political Events After War]. In: Istoriiia na bylgarskiia voennomorski flot [History Of The Bulgarian Navy]. Sofia: Voenno izdatelstvo. pp. 13–23 [in Bulgarian].
- Boev, 1969** – *Boev R.* (1969). Voennijat flot na Bulgarija 1879–1900 [Bulgarian Navy 1879–1900]. Sofia: Dyrzhavno voenno izdatelstvo. [in Bulgarian].
- Bozhkov, 1933** – *Bozhkov K.* (1933). Belezhki i spomeni po Morskata ni chast [Notes And Memories Of The Our Naval Unit]. *Voennistoricheski sbornik*, Nr 13, pp. 110–160 [in Bulgarian].
- Bratcun, 2011** – *Bratcun E.V.* (2011). Admiral Rozhestvenskiy In Memories Of His Contemporaries. *Golos minuvshogo. Kubanskiy istoricheskij zhurnal*. Nr 4, pp. 137–151 [in Russian].
- GVIA** – Gosudarstvennyi voenno-istoricheskij arhiv [Governmental Military History Archive].
- Krasteva, Panajotov, 2006** – *Krasteva M., Panajotov A.* (2006). Voennomorskite sili na Bylgariia 1879–2006 [Bulgarian Navy 1879–2006]. Varna. [in Bulgarian].
- Vitte, 1960** – *Vitte S.Iu.* (1960). Vospominaniia [Memories]. Moscow. [in Russian].
- Dimitrova et al., 2011** – *Dimitrova Mariana, Jordanov Stoyan.* (2011). Litsata na Ruse ot I-vi do sredata na XX vek [Faces Of Ruse From The First Until Mid-Twentieth Century]. Ruse: Avangard print. [in Bulgarian].
- Ivanov, 1998** – *Ivanov Tr.* (1998). Stranici ot istoriata na bylgarskoto korabostroene [Pages From The History Of Bulgarian Shipbuilding]. Varna. [in Bulgarian].
- Kolev, 2001** – *Kolev K.* (2001). 120 godini Morsko uchilishte: hronika na edna vekovna tradiciia [One Hundred And Twenty Years Naval Academy: Chronicle Of An Age-Old Tradition]. Varna, VVMU & CTEHO. [in Bulgarian].
- Kondratenko, 2008** – *Kondratenko R.V.* (2008). Mirazhi kapitana Konkevicha [Captain Konkevich Mirages]. *Gangut*, Nr 49, p. 133 [in Russian].
- Mehanici, 2001** – *Mehanici* [Mechanics]. Varna, IK CTEHO, 2001 [in Bulgarian].
- Oficialen otdel, 1931** – *Oficialen otdel* [Official Chapter]. In: Jubileen sbornik za 50 godishnata dejnost na Morskoto uchilishte 1881–1931 g. [Jubilee Book On 50 Annual Activity Of The Naval Academy 1881–1931]. Varna, 1931 [in Bulgarian].
- Pavlov, 1988** – *Pavlov V.* (1988). Morskoto obrazovanie v Bylgariia (1879–1918) [Maritime education in Bulgaria (1879–1918)]. *Godishnik na obrazovaniето v Bylgarija – Gabrovo*, Vol. 6, p. 40 [in Bulgarian].
- PSZRI, 1798** – *Polnoe Sobranie Zakonov Rossijskoj Imperii*, sobr. 1 [Complete Collection of Laws of the Russian Empire, Collection 1], Vol. 25, Nr 18634, 20.08.1798 [in Russian].
- PSZRI, 1827** – *Polnoe Sobranie Zakonov Rossijskoj Imperii*, sobr. 2 [Complete Collection of Laws of the Russian Empire, Collection 2], Vol. 2, Nr 843, 27.01.1827 [in Russian].
- PSZRI, 1856** – *Polnoe Sobranie Zakonov Rossijskoj Imperii*, sobr. 2 [Complete Collection of Laws of the Russian Empire, Collection 2], Vol. 31, Nr 30301, 26.03.1856 [in Russian].
- PSZRI, 1860** – *Polnoe Sobranie Zakonov Rossijskoj Imperii*, sobr. 2 [Complete Collection of Laws of the Russian Empire, Collection 2], Vol. 35, Nr 35489, 29.02.1860; №35581, 21.03.1860 [in Russian].
- PSZRI, 1862** – *Polnoe Sobranie Zakonov Rossijskoj Imperii*, sobr. 2 [Complete Collection of Laws of the Russian Empire, Collection 2], Vol. 37, Nr 38566, 11.08.1862 [in Russian].
- PSZRI, 1886** – *Polnoe Sobranie Zakonov Rossijskoj Imperii*, sobr. 3 [Complete Collection of Laws of the Russian Empire, Collection 3], Vol. 6, Nr 3701, 15.05.1886 [in Russian].
- Prikaz, 1886** – *Prikaz po morskomu vedomstvu Nr 3 ot 1.01.1886* [Order of the Navy Department Nr 3 from 01/01/1886]. In: *Sbornik prikazov i cirkuliarov o lichnom sostave chinov Morskogo vedomstva* [Collection Of Orders And Circulars Of The Personnel Of The Naval Department Officials]. St. Petersburg, 1886 [in Russian].
- RGAVMF** – Rossijskij Gosudarstvennyj Arhiv Voenno-Morskogo Flota [Russian Governmental Archive of the Navy].
- Rumenin, 1996** – *Rumenin R.* (1996). Ofiterskija korpus v Bylgaria 1878–1944 [Officer Corps In Bulgaria 1878–1944]. Sofia, Voenno izdatelstvo. [in Bulgarian].
- Rozadeev et al., 1977** – *Rozadeev B.A., Somina R.A., Kleshteva L.S.* (1977). Kronshtadt. Arhitekturnyj ocherk. [Kronshtadt. Architectural Sketch]. Leningrad. [in Russian].
- Spisok, 1887** – *Spisok generalam, shtab i ober-oficeram korpusov: korabel'nyh inzhenerov, inzhener-mehnikov i inzhenerov morskoy stroitel'noj chaste* [List Of Generals, Staff And Senior Officers Corps: Naval Architects, Mechanical Engineers And Engineers of Marine Construction Unit]. Vol. 5. St. Petersburg, 1887, 1891 [in Russian].
- Suslov, 2010** – *Suslov M.D.* (2010). Fenomen imperialisticheskogo utopizma, 1880–1914 [Phenomenon Of Imperialist Utopianism, 1880–1914]. *Voprosy filosofii*, Nr 3, pp. 18–29 [in Russian].
- Tsirkuliar, 1884** – *Tsirkuliar GMSH № 111 ot 30.11.1884* [Circular HQ of Navy Nr 111 from 30.11.1884]. *Kronshtadtskij vestnik* [Kronstadt newspaper], Nr 147 (2581). 9.12.1884 [in Russian].

УДК 359(470+497.2)

## **Инженер-механик Павел Изотов на службе в Российском императорском флоте и болгарской флотилии**

Асен Н. Кожухаров <sup>a, \*</sup>, Игорь Н. Наймушин <sup>b</sup>

<sup>a</sup> Высшее военно-морское училище им. Николы Вапцарова, Болгария

<sup>b</sup> Музей Военно-морского политехнического института, Рская Федерация

**Аннотация.** На основе данных архивных фондов Государственного военно-исторического архива (Велико-Тырново, Болгария) и Российского Государственного архива ВМФ (Санкт-Петербург, РФ) статья восстанавливает биографию и основные моменты карьеры флотского механика поручика Павла Изотова.

При решении задачи по реконструкции болгарского периода деятельности Павла Изотова были применены общенаучные методы: анализ, синтез, сравнение и обобщение.

Основой исследования стал принцип историзма. Применение этого принципа позволило сравнить документальные факты той эпохи, найденные в болгарских и российских архивах, с обнародованными свидетельствами участников событий и научными публикациями второй половины прошлого века.

В результате очерчен личный вклад Изотова в развитие судостроения, судоремонта и военно-морской образовательной системы молодого болгарского княжества в период с 1882 по 1884 г.

**Ключевые слова:** Павел Изотов, болгарская флотилия и морская часть, Руцук, флотский механик, Российский Императорский флот, Кронштадт.

---

\* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: [robert77@naval-acad.bg](mailto:robert77@naval-acad.bg) (А.Н. Кожухаров),  
[gari98@mail.ru](mailto:gari98@mail.ru) (И.Н. Наймушин)