

БЪЛГАРИТЕ В СЕВЕРНОТО ПРИЧЕРНОМОРИЕ

ИЗСЛЕДВАНИЯ И МАТЕРИАЛИ

ТОМ ОСМИ

АВСТРО-УНГАРИЯ И ДУНАВСКИЯТ ВЪПРОС

1916 – 1917 г.

Велико Лечев

В продължение на столетия Дунавският въпрос заема важно място в политиката на великите сили и балканските държави. Той включва сложен комплекс от политически, икономически, юридически, военно-стратегически, навигационно-технически и други проблеми, които са пряко или косвено свързани с режима на корабоплаване по реката¹.

Голяма активност в международното третиране на Дунавския въпрос проявява Хабсбургската монархия. Нейните системни усилия за извоюване на възможно най-благоприятен режим на корабоплаване за собствения речен търговски флот предполагат определен изследователски интерес. Досега обаче на тази тема са посветени неголям брой стойностни проучвания². Това се дължи основно на нейната сложност, произтичаща от многоаспектния ѝ характер, както и на трудностите при издирване на изворов материал. Но докато за периода XVIII – XIX в. е налице цялостна историческа интерпретация по посочената проблематика³, то за XX в. липсват обобщаващи проучвания. Тази констатация е валидна и за Първата световна война. Политиката на Австро-Унгария по Дунавския въпрос през 1914 – 1918 г. се разглежда периферно от навигационно-техническа и икономическа гледна точка⁴. В по-ново време се засягат частично отделни външнополитически и военни аспекти, свързани с режима на корабоплаване по реката⁵. Допуснатото подценяване не е оправдано най-малко по две причини: в годините на Световната война Двуетидната монархия води целенасочена политика по Дунавския въпрос; в Държавния архив на Република Австрия се съхраняват значителен брой източници, голяма част от които не са били предмет на обстоен исторически анализ.

Разбира се, в рамките на една статия не е възможно да се разгледат всички страни на тази проблематика през периода 1914 – 1918 г. Затова целите, които си поставяме тук, са следните: да се анализират изразените

становища от представители на висшите политически и военни кръгове в Хабсбургската монархия през 1916 – 1917 г., респективно от австрийското и унгарското правителство, относно следвоенното третиране на Дунавския въпрос; да се изясни позицията на монархията към Европейската дунавска комисия; да се очертаят различията между Австро-Унгария, Германия и техните балкански съюзници по различни проблеми, свързани с режима на корабоплаване по реката.

Горепосоченият хронологически период е исторически обособен. Началото му съвпада условно с датата, на която Румъния обявява война на Австро-Унгария – 27 август 1916 г. Допълнително основание за определяне на тази долна хронологическа граница е обстоятелството, че авторът на настоящата статия е предоставил за публикуване един материал, посветен на политиката на Двуетинната монархия по Дунавския въпрос през 1914 – 1916 г.⁶ За горна хронологическа граница следва да се приеме началото на мирните преговори в Брест – Литовск. На 15 декември 1917 г. е подписан договор за примирие между Съветска Русия, от една страна, и Австро-Унгария, Германия, България и Турция, от друга страна, съгласно който военните действия по морския участък на р. Дунав – от Браила до Сулина, се прекратяват. След тази дата настъпват съществени промени в политиката на Виена по Дунавския въпрос⁷.

За да се изяснят позициите на Хабсбургската монархия по Дунавския въпрос през 1916 – 1917 г., е наложително да се направи кратка историческа ретроспекция.

Австрия води активна политика за утвърждаване на влиянието си по р. Дунав от края на XVII в. В резултат на успешните войни с Османската империя са спечелени редица привилегии. По силата на мирните договори, подписани в Карловац (1699 г.), Пожаревац (1718 г.) и Белград (1739 г.), Високата порта признава правото на австрийския търговски флот да плава по средното и долното течение на реката. Османската империя дава право за корабоплаване по р. Дунав и на Русия с мирните договори, сключени в Кючук Кайнарджа (1774 г.), Букурещ (1812 г.) и Одрин (1829 г.)⁸.

Клаузите за навигацията в двустранните австро-турски и руско-турски договори способстват за постепенно утвърждаване на Дунавския въпрос като важна съставна част от международните отношения. Съществен принос за това има Виенският конгрес (1815 г.). Той издига принципа за свобода на корабоплаването по международните реки Рейн, Майн, Некер, Мозел и др.

Този принцип, залегнал като основополагащ в теорията на речното право, е подкрепен от Австрия и е приложен макар и с известни отклонения по р. Дунав едва на Парижката мирна конференция (1856 г.). Конференцията решава да бъде създадена Европейска дунавска комисия (ЕДК) от представители на великите сили. Главната задача на Комисията се свежда до отстраняване на препятствията за корабоплаване по участъка Сулина – Исакча. Същевременно според договора Русия губи Южна Бесарабия, а с това и излиза си на реката⁹. Австрия печели победа над своя основен съперник, но занапред е принудена да се съобразява предимно с позициите на Англия и Франция¹⁰.

Две години по-късно, отново във френската столица, се обсъжда Акт за корабоплаване, който е изработен с активното участие на Австрия. Предвидената в този документ Комисия на крайбрежните държави не получава безрезервна международно-правна санкция от представителите на останалите велики сили. Председателството на Комисията от Хабсбургската монархия, както и предоставянето на каботажното корабоплаване от Железни врата до Исакча на австрийски параходни дружества, са основните мотиви, довели до отхвърляне юридическата валидност на Акта по отношение на Долни Дунав¹¹.

До 1878 г. великите сили укрепват своето влияние по р. Дунав за сметка на Русия, Османската империя и васалните княжества на Балканите. По силата на Международния акт за корабоплаване (1865 г.), подписан от държавите които са страни по Парижкия договор, и на Лондонския протокол (1871 г.) ЕДК разширява своите юридически и административни правомощия. Вследствие на извършените значителни по обем регулационно-технически дейности от Комисията, става възможно параходи с дълбоко газене да навлизат по морския участък на реката от Сулина до Исакча, да извозват големи количества зърнени храни и суровини. По дунавския воден път се установява относително равновесие. Австрия (от 1867 г. Австро-Унгария) контролира режима на корабоплаване нагоре от Железни врата посредством сключените двустранни договори с Бавария и Вюртенберг. Движението на плавателните съдове от Железни врата до Исакча остава като цяло нерегламентирано. Хабсбургската монархия се стреми да спечели по-голямо влияние в управленческите структури и служби на ЕДК. Много по-резултатни са усилията на австрийските и унгарските параходни дружества. Те превозват основната част от пътниците и товарите по реката¹².

На Берлинския конгрес (1878 г.) Австро-Унгария реализира голяма част от своите политически предначертания – окупирани са Босна и Херцеговина, укрепват позициите на Двуетинната монархия по р. Дунав¹³.

Подписаният договор в германската столица постановява: да се неутрализира долното течение на реката, като се разрушат крепостите по двата бряга и се забрани плаването на военни кораби; под юрисдикцията на Австро-Унгария и Германия остава участъкът нагоре от Железни врата; Хабсбургската монархия получава правото да извършва регулационни работи по отсечката на Железни врата и Катарактите; правителствата във Виена и Будапеща не са задължени да изискват формално съгласие от Сърбия и Румъния, въпреки че горепосочените работи следва да се осъществяват върху част от бреговата ивица на двете балкански държави; Русия си възвръща Южна Бесарабия с канала Килия и е приета отново за член на ЕДК; Комисията има право на законодателна инициатива, включително по морския участък; тя разширява обсега си на действие до Галац¹⁴.

Постановленията на Берлинския договор запазват правата на западните държави спрямо контрола на корабоплаването по р. Дунав. Увеличава се относителната тежест на Австро-Унгария по голямата водна артерия посредством предоставените ѝ правомощия в района на Железни врата. На 8 юли 1878 г. Хабсбургската монархия подписва конвенция със Сърбия, по силата на която получава южната брегова ивица на тази отсечка¹⁵. От своя страна, Австрия преотстъпва предвиденото извършване на регулационни работи на Унгария¹⁶.

Периодът 1879 – 1883 г. се характеризира с остро противоборство между Хабсбургската монархия и Русия. ЕДК решава да състави Подкомисия, която да съгласува постановленията на Акта за корабоплаване от 1865 г. с клаузите на Берлинския договор по Дунавския въпрос. В центъра на австро-унгарско-руските противоречия при обсъждането на различните проекти е проблемът за създаване на Смесена комисия с участието на крайбрежните балкански държави – Сърбия, България и Румъния. След продължителни разисквания, на 10 март 1883 г. в Лондон е подписан договор, който предвижда: правомощията на ЕДК да се разширят до Браила; срокът на действие на Комисията да се продължи с 20 години, след което на всеки три години да се подновява автоматично; тя няма право да упражнява ефективен контрол върху онази част от Килийския ръкав, чиито два бряга принадлежат на Русия; Русия и Румъния се задължават да уведомяват ЕДК за своите строителни и регулационни планове по този ръкав; Румъния се приема за член на Комисията¹⁷.

Краткият преглед на Лондонския договор показва, че западните държави налагат известни ограничения най-вече на Русия. Те не допускат да се сформира Смесена комисия на крайбрежните държави поради опасенията си от налагане на руското влияние в нея. Същевременно

Правилникът за корабоплаване по Долен Дунав, обсъждан на дипломатическата конференция в английската столица, не е подписан от България и Румъния. В резултат на това не е приложен. Отказът на западните държави да приемат представители на България и Сърбия в ЕДК способства допълнително за укрепване влиянието на Хабсбургската монархия по долното течение на реката¹⁸.

Интересно е да се отбележи, че от началото на XX в. Австро-Унгария сама провокира нарушаването на принципа за неутрализация на Долен Дунав. През 1905 г. по искане на крал Карол румънското правителство отделя 12 млн. крони за построяване на четири дунавски тежковъоръжени кораба (монитори) и няколко патрулни катера от австро-унгарските корабостроителници "Stabilimento Tecnico" в Триест и "Danubis" в Будапеща. Въпреки сериозните резерви на министъра на външните работи граф Агенор Голуховски и на легацията в Букурещ спрямо сключената сделка, военните кораби са построени. Правителствата във Виена и Будапеща застават зад интересите на двете корабостроителници, без да отдават нужното внимание на факта, че нарушават чл. 52 на Берлинския договор и с това позволяват на Румъния да укрепи своята военна мощ по Долен Дунав¹⁹. Все пак, в навечерието на Първата световна война Двуетинната монархия разполага с девет монитора и множество добре оборудвани спомагателни кораби, които са в състояние да противодействат успешно на всеки противник по реката. Военните речни сили на Русия, Румъния, Германия и България отстъпват чувствително по брой и въоръжение на австро-унгарската флотилия²⁰.

Хабсбургската монархия има сериозно превъзходство над останалите дунавски държави по отношение на своя речен търговски флот²¹. Монархията утвърждава превъзходството си по голямата водна артерия благодарение на своите силни параходни дружества – Първото австрийско императорско и кралско параходно дружество, Унгарското кралско параходно дружество, Унгарското речно параходно дружество и Южногерманското параходно дружество. Четирите дружества притежават 67,2 % от общия брой на влекачите и 81,1% от общия брой на шлеповете на дунавските държави²².

През периода юли 1914 – октомври 1915 г. Двуетинната монархия се оказва безсилна да промени наложенения военновременен режим на корабоплаване от Сърбия по отсечката Белград – Кладово. Пионерни подразделения на противника, подпомогнати от съглашенски военни мисии, минират тази отсечка, вследствие на което Централните сили са лишени от пряка транспортна връзка с България и Турция²³.

До разгрома на Сърбия усилията на правителствата във Виена и Будапеща са насочени главно към установяване на контрол върху

корабоплаването по участъка Белград – Железни врата. По настояване на унгарския министър-председател граф Шефан Тиса е подсилена дислоцираната в Банат армия на ген. Пфланцер-Балтин, която следва да форсира реката и да овладее южния бряг на участъка²⁴. Неуспешната лятно-есенна военна кампания на Балканския фронт през 1914 г. осуетява този план. Вследствие на същите причини, преценени обективно от началника на Генералния щаб (ГЩ) ген. Франц Конрад фон Хьотцендорф, са изоставени и планове за изпращане на монитори надолу от Белград²⁵.

Обезвреждането на минните заграждения на изток от сръбската столица е обект на внимание и от страна на австро-унгарското министерство на външните работи. Барон Шефан Буриан, съгласувано с главната квартира, отправя искане към командването на турския военен флот да блокира участъка пред делтата на р. Дунав. Искането не е удовлетворено предвид на необходимостта от надеждна защита на Проливите. В резултат на това руските транспорти продължават да навлизат безпрепятствено от Черно море по р. Дунав и да доставят оръжие и муниции на Сърбия²⁶.

Безуспешни са опитите на австро-унгарското министерство на външните работи да убеди д-р Васил Радославов и особено Йон Братиану да съдействат за въоръжаването на намиращите се при остров Чифтелер край Видин влекачи на Унгарското кралско параходно дружество. Двата премиери се отнасят предпазливо към това предложение поради успешния развой на Дарданелската операция на Съглашението през периода февруари – април 1915 г.²⁷

След разгрома на Сърбия дунавският воден път се използва от Австро-Унгария и Германия за снабдяване на България и Турция с военни материали²⁸. Междувременно румънската главна квартира заповядва да бъдат поставени плътни минни заграждения при Тутракан – Олтеница, устието на р. Прут и Галац. В съответствие с провежданата политика на благосклонен неутралитет към Антантата, правителството на Й. Братиану се противопоставя неколнократно на дипломатическия натиск на Виена за възстановяване на довоенния режим на корабоплаване по Долен Дунав. Надеждите за постигане на тази цел от Хабсбургската монархия с помощта на ЕДК са илюзорни. Австро-унгарският делегат в Комисията – Фелнер, информира редовно барон Буриан за невъзможността да прокара едно или друго решение поради преобладаващия брой представители на съглашенските държави в нея²⁹.

В условията на назряващия военен конфликт между държавите от Четворния съюз и Румъния, на 10 април 1916 г. барон Буриан отправя покана до секция "Флот" при Военното министерство да изложи съображенията си за

бъдещата политика на Двуетдинната монархия по Дунавския въпрос. Секцията не представя веднага в писмен вид своето становище. Преценява се, че този проблем трябва да бъде поставен на дневен ред след разгрома на румънските войски и овладяването на долното течение на реката. Единствен капитан III ранг Карл Мисц – аташе по дунавската навигация при австро-унгарската легация в София, излага своето виждане на 8 май с. г. Според него Хабсбургската монархия ще запази първото си място по р. Дунав при следните условия: владееене на двата бряга на Железни врата; изключване от ЕДК на Русия и нейните съюзници от Антантата; неутрализиране на Долен Дунав посредством рузрушаване на укрепленията по левия бряг и разформироване на румънската военна флотилия³⁰.

Писменото мнение на капитан III ранг К. Мисц има предварителен характер. Секция "Флот" го приема за сведение, но не набелязва конкретни стъпки за изработване на цялостно виждане по Дунавския въпрос предвид на изложените по-горе причини.

През лятото на 1916 г. напрежението по Долен Дунав чувствително нараства. Й. Братиану връчва две протестни ноти на посланика на Хабсбургската монархия в Букурещ граф Отокар Чернин. В тях настоява да се преустанови навлизането на австро-унгарски монитори в румънски териториални води³¹. В отговорите на протестните ноти барон Буриан и ген. Конрад демонстрират добра осведоменост по въпроса за териториалните води на крайбрежните държави, който не е уреден задоволително от международно-правна гледна точка на Берлинския конгрес³².

Проблемите, свързани с режима на корабоплаване по дунавския воден път, се разискват по-целенасочено след присъединяването на Румъния към Антантата.

Операциите на Румънския фронт през периода август – декември 1916 г. оказват съществено влияние върху развитието на Дунавския въпрос. Още в самото начало на войната главната квартира проявява решимост да защити речната си граница с Австро-Унгария и България. По левия бряг на р. Дунав и в Добруджа се съсредоточава 3-а армия. В участъка между Турну Северин и р. Олт заема изходни позиции 1-а армия. 2-а армия е дислоцирана между р. Олт и гр. Бъзю. Северната армия се развърща по границата с Молдова.

В Карпатите Двуетдинната монархия противопоставя недостатъчно комплектуваната с личен състав и въоръжение 1-а армия на ген. Арц фон Цраусенбург и намиращата се в процес на сформироване 9-а германска армия,

за командир на която на 29 август с. г. е назначен ген. Ерих фон Фалкенхайн. 3-а армия, командвана от ген. Стефан Тошев, се готви за настъпление в Добруджа. Участъкът от Видин до българо-румънската граница западно от Тутракан се отбранява от сформиращата се преумощено от български части армия начело с германския генерал от пехотата – Кош. Командването на групата армии, съсредоточени срещу Румъния, е поверено на генерал-фелдмаршал Август фон Макензен³³.

По р. Дунав Четворният съюз има известни оперативни предимства, доколкото армията на ген. Кош се комплектува основно от малобройни, но изключително боеспособни български части. Началникът на Румънския ГЩ ген. Василе Зоту преценява като много по-сериозна заплахата от австро-унгарската флотилия, натрупала значителен опит във войната срещу Сърбия³⁴.

В края на август и през септември 1916 г. по българо-румънския участък на реката се водят ожесточени престрелки, в хода на които флотилията на Хабсбургската монархия неведнъж печели надмощие. Същевременно правителството на Й. Братиану полага значителни усилия, за да утвърди позициите си по морския участък на р. Дунав. На 27 август министърът на външните работи Порумбару предава на румънския делегат в ЕДК – Замфиреску, предварително съгласувана със съюзниците политическа декларация и го натоварва да я огласи пред представителите на държавите от Четворния съюз. В декларацията се изтъква необходимостта от спешни мерки за гарантиране сигурността на речната граница. Заедно с това се отправят следните ултимативни искания: движимата и недвижимата собственост на ЕДК (сгради, кораби, пристанищна техника, болници и др.) да се предостави за използване от румънската армия; Комисията да се откаже от управлението на пристанище Сулина; за комендант на пристанището да бъде назначен флотски офицер-румънец; да се екстрадират от Румъния делегатите на Австро-Унгария, Германия и Турция³⁵.

Съдържанието на политическата декларация показва недвусмислено, че за правителството на Й. Братиану клаузите на международните договори относно правото на ЕДК на екстериториалност по морския участък на р. Дунав и зачитането на имунитета на представителите на държавите от Четворния съюз нямат юридическа валидност. Делегатите на Австро-Унгария, Германия и Турция – генералните консули Фелнер, Мархайнеке и Хайдар бей, съзнават че не са в състояние да се противопоставят ефективно на наложения диктат от Румъния и нейните съюзници. Въпреки това протестират неколккратно пред генералния секретар на Комисията – французинът Франсис Рей. В изпълнение на инструкциите, дадени му от

легацията в Букурещ, Рей поканва представителите от Четворния съюз да се подчинят на волята на Антантата. В края на август и началото на септември 1916 г. те напускат Галац и се завръщат в своите страни. Веднага след това правителството на Й. Братиану се споразумява с делегатите на съгласенските държави в ЕДК за капитан на пристанище Сулина да бъде назначен румънският флотски офицер Еуджен Ботез³⁶.

С назначаването на Ботез, който вероятно е от френски произход, кабинетът в Букурещ реализира като цяло политическата си декларация от 27 август 1916 г. Румъния и нейните съюзници оценяват важната военно-стратегическа и стопанска роля на дунавския воден път и действат безкомпромисно спрямо делегатите от Четворния съюз в ЕДК. Все пак, към тях е проявена известна толерантност, съобразена с дипломатическия им ранг. Вследствие на това те са поканени да напуснат страната. Значително по-крайни са действията на румънските власти спрямо редовите служители на Комисията от Австро-Унгария, Германия и Турция. Много от тях са арестувани и изпратени в пленнически лагери.

Сред арестуваните е и австриецът Франц Вилфан, работил в Портовата служба на ЕДК през периода 1903 – 1916 г. През първите две години от Световната война той информира легацията на Хабсбургската монархия в Букурещ за разположението на румънските войски по участъка Браила – Сулина. Заради агентурната си дейност Вилфан е изпратен също в пленнически лагер³⁷.

След отстраняването на Австро-Унгария, Германия и Турция от ЕДК, Румъния и нейните съюзници установяват пълен контрол по морския участък на р. Дунав. Четворният съюз, респективно търговският и военният флот на Двуетинната монархия, възвръща частично своите позиции по долното течение на реката в резултат на успешното настъпление на 3-а българска армия. До края на септември 1916 г. румънските войски са изтласкани от южното добруджанско крайбрежие. Противникът сформира силна ударна групировка под командването на ген. Александър Авереску, която на 1 октомври с. г. форсира р. Дунав при Фламънда – Ряхово. На българска територия са прехвърлени части в размер на една и половина дивизии, застрашаващи тила на водещата героични боеве за овладяване на Кубадинската укрепена позиция 3-а армия. Румънският десант е ликвидиран за няколко дни от подразделения на Дунавската армия и флотилията на Хабсбургската монархия³⁸. На 19 октомври българските войски достигат рубежа Черна вода – Кюстенджа. На Карпатския фронт 1-а австро-унгарска армия и 9-а германска армия вземат частично стратегическо надмощие над 1-а, 2-а и Северната армии³⁹. В съответствие с подписаното споразумение

между началник-щабвете на Германия, Австро-Унгария и България – ген. Ерих фон Фалкенхайн, ген. Франц Конрад фон Хьотцендорф и ген. Никола Жеков – от 28 юли 1916 г., армията на ген. Кош се подготвя усилено за форсиране на р. Дунав и настъпление към Букурещ⁴⁰.

Близкият разгром на Румъния предопределя необходимостта от задълбочено изясняване на редица проблеми, свързани с политиката на Четворния съюз по Дунавския въпрос. Най-голяма активност проявява Хабсбургската монархия, чиито традиционни интереси по средното и долното течение на реката отново излизат на преден план. Инициативата за по-подробно обсъждане на Дунавския въпрос принадлежи на ген. Конрад. На 11 ноември 1916 г. той изпраща писмо до началника на секция „Флот“ адмирал Антон Хаус⁴¹, в което го приканва да изрази становище по следните въпроси: към сключване на какви спогодби, различни от довоенните, трябва де се стреми Австро-Унгария, за да се избегнат налаганите пречки и ограничения от страна на Румъния по отношение на речното търговско корабоплаване; какви международно-правни гаранции са необходими с оглед необходимостта военната флотилия на Двуетинната монархия да плава по българо-румънския участък и морския участък на р. Дунав; доколко желанието на Русия да владее Цариград и Проливите съответства на интересите на Австро-Унгария⁴².

Формулировката на зададените въпроси свидетелства, че ген. Конрад е склонен да търси пътища за утвърждаване на австро-унгарската хегемония по р. Дунав посредством игнориране на принципа на неутрализацията⁴³. Според него премахването на румънската конкуренция и приемането на международно-правни гаранции, осигуряващи плаването на военната флотилия до делтата включително, са важни условия, които следва да направят възможно постигането на тази цел. Същевременно началникът на ГЩ поставя на по-широка основа разглеждането на Дунавския въпрос в сравнение с капитан III ранг К. Мисц, отбелязвайки че корабоплаването по реката е обвързано с режима на Проливите. Очевидно в конкретния случай ген. Конрад отчита евентуалните негативни последици за Двуетинната монархия и Турция от възможната практическа реализация на политическото споразумение между Русия, Англия и Франция от месец март 1915 г. Съгласно споразумението, при победа на Антантата Проливите следва да се владеят от Русия, която се задължава да улеснява британската и френската търговия в Черно море. Това предполага проникване на съглашенските държави по морския участък на р. Дунав⁴⁴.

Въпросите, зададени от ген. Конрад на адмирал Хаус, могат да се анализират и от гледна точка на назряващите австро-унгарско-германски противоречия в рамките на Четворния съюз⁴⁵. През първата половина на

1916 г. представители на висшите промишлени, търговски и финансови кръгове в Берлин нееднократно изтъкват необходимостта от създаване на единен път от р. Рейн до Черно море, който да обслужва преимуществено техните интереси. Доколкото тези изявления се вписват в активно пропагандираната доктрина „Средна Европа“, предвиждаща икономическо поглъщане на Двуетинната монархия, ген. Конрад, в качеството си на началник на ГЩ, е в правото си да търси възможности за противодействие срещу водещата държава в Четворния съюз, независимо че не декларира това директно⁴⁶.

В уводната част на писмения си отговор от 15 ноември 1916 г. адмирал А. Хаус се спира по-подробно на режима на Проливите. Той смята, че негативите от настъпването на Русия в тази невралгична зона са преодолими при следните условия: през мирно време в Босфора и Дарданелите да стационарират ограничен брой руски кораби; за тяхното пребиваване турското правителство да бъде уведомявано по дипломатически път; да се фиксират и контролират местата за акостиране на плавателните съдове от специално създадената за целта пристанищна полиция.

Според адмирал Хаус евентуалното завладяване на Проливите от Русия не би застрашило сигурността на морските граници на Австро-Унгария, освен ако Сърбия и Черна гора не окупират някое от нейните пристанища. Той обосновава това свое мнение като добавя, че до началото на Първата световна война руски бойни кораби са навлизали от Балтийско море през Атлантическия океан в Средиземно море и Адриатическо море, без това да доведе до усложнения от военно-политическо естество.

В заключителната част на своето изложение за Проливите адмирал А. Хаус посочва основният принцип, към който трябва да се придържа Австро-Унгария при договаряне на следвоенния режим на преминаване през тях: да се разреши на руските военни кораби, но не и на тези, принадлежащи на останалите велики сили, да преминават през Босфора и Дарданелите, тъй като в противен случай в Черно море ще се съсредоточат голям брой плавателни съдове, които биха навлезли по морския участък на р. Дунав⁴⁷.

Изложените съображения противоречат на чл. чл. 2 и 3 от Лондонския протокол (1871 г.), който регламентира режима на Проливите до началото на Първата световна война⁴⁸. Общата формулировка „велики сили“ ни дава основание да смятаме, че към тях се причислява и Германия, с чиято помощ Турция затваря Проливите през ноември 1914 г.⁴⁹

Писменият отговор на адмирал А. Хаус е крачка напред в усилията висшите военни среди в Австро-Унгария да разработят цялостно виждане за режима на корабоплаване в Черно море и по р. Дунав. Независимо от

това че становището му е твърде общо и засяга предимно преминаването през Проливите на руските бойни кораби, той разсъждава правилно, посочвайки взаимната обвързаност на Дунавския въпрос и Черноморския проблем.

Изложението на началника на секция "Флот" свидетелства, че той е добре запознат със спецификата на морско-правната материя. Що се отнася до следвоенния режим на корабоплаване по дунавския воден път, Хаус изпраща на ген. Конрад значително по-кратки бележки. В тях подлага на критика компромисната политика на Хабсбургската монархия спрямо Румъния до 27 август 1916 г. Изпълнението на румънските поръчки за построяване на монитори от каробостроителниците в Триест и Будапеща е окачествено като сериозна политическа грешка, от която произтичат големите пречки и затруднения, причинени на Австро-Унгария от правителството в Букурещ през Първата световна война. Поставянето на минни заграждения по Долен Дунав, обстрелването на търговски кораби, собственост на австрийските и унгарските параходни дружества, доказва, че Румъния не спазва довоенните договорености за корабоплаване по долното течение на реката. Аналогична е констатацията и по отношение на Русия, чиито плавателни съдове, подчинени на Мисията с особено назначение в Рени, снабдяват Сърбия с оръжие и муниции през 1914 – 1915 г. Като важно условие за утвърждаване на австро-унгарските позиции по Среден и Долен Дунав адмирал Хаус посочва неограниченото владение на Железни врата със съответния хинтерланд на сръбския и румънския бряг⁵⁰.

На останалите въпроси, поставени от ген. Конрад, началникът на секция "Флот" не дава отговор, поради неизясненото бъдеще на Балканския регион, намиращо се в пряка зависимост от изхода на Първата световна война. "Ние се подвеждаме – изтъква той – изпадайки в многословие, без да можем да предвидим как ще се оформят отношенията между дунавските държави след края на войната. Същото важи и за целия комплекс от въпроси, отнасящи се до Средния и Долния Дунав"⁵¹.

Цитираният откъс показва, че адмирал Хаус намира за преждевременно детайлното оформяне на цялостно виждане по Дунавския въпрос. За намалената активност в тази насока способстват, макар и опосредствано, вътрешните сътресения, преживявани от Двуетдинната монархия през периода ноември 1916 – март 1917 г. Задълбочаването на стопанската криза, изострянето на националните противоречия, както и смъртта на император Франц Йосиф (21 ноември 1916 г.) поставят под въпрос оцеляването на монархията⁵². Император Карл и назначеният на 22 декември с. г. министър на външните работи – граф Отокар Чернин, са на мнение, че при очерталата се сложна ситуация постигнатият военен разгром на Румъния не е в състояние

да стабилизира положението на Австро-Унгария, тъй като Германия успява да ограничи достъпа на своите съюзници до богатите природни ресурси в окупираните области⁵³. В стремежа си да спасят Хабсбургската монархия от грозящото я разпадане, двамата предприемат поредица от стъпки за подписване на мир със Съглашението, които са подробно описани в историческата литература⁵⁴. В хода на първоначалните действия за сключване на мир през декември 1916 г. – февруари 1917 г. проблемите, отнасящи се до режима на корабоплаване по р. Дунав, най-често остават извън ползрението на управляващите кръгове във Виена и Будапеща. В чисто субективен план това се дължи до известна степен на освобождаването на ген. Конрад от поста началник на ГЩ. На негово място е назначен ген. Арц фон Шраусенбург – бивш командир на 1-а армия, който за разлика от своя предшественик не познава в детайли спецификата на Дунавския въпрос⁵⁵.

Инициативност не проявява и адмирал Хаус. По това време той е прекалено ангажиран с двустранните германо-австро-унгарски преговори, свързани с предстоящото обявяване на подводна война на държавите от Антантата⁵⁶.

Съществена заслуга за по-нататъшното разработване и конкретизиране на позициите по Дунавския въпрос има граф Чернин, особено след избухването на Февруарската революция в Русия. Детронирането на император Николай II, сериозните трусове в руското общество и лозунгите за мир на болшевиките са възприемани от министъра на външните работи като условия, предпоставящи бъдещото отслабване на съпротивата на Източния фронт, включително по морския участък на р. Дунав. Русия и Румъния контролират по-голямата част от морското течение на реката – от Галац до делтата. Руското командване изпраща подкрепления на разгромената румънска армия, оттеглила се заедно с кабинета на Й. Братиану в земите на изток от р. Серет. Южно от Галац са поставени нови минни заграждения, а бойни единици на руския военноморски флот обстрелват системно гр. Тулча и българските части от 3-а армия, разположени на севернодобруджанския бряг⁵⁷. Като отчита новосъздалата се ситуация и вероятното отпадане на Русия от блока на Антантата, на 25 март 1917 г. граф Чернин излиза с официално писмено обръщение по Дунавския въпрос, адресирано до секция "Флот" при Военното министерство и премиерите на Австрия и Унгария – граф Хайнрих граф Клам-Мартинич и граф Шефан Тиса.

В уводната част на документа министърът на външните работи изтъква, че конкретизирането на австро-унгарската позиция се налага поради необходимостта от сключване на мир с държавите от Антантата или само с

Русия. Предвид на това той допуска предварително съгласуване на тази позиция с Германия. Посочва се изрично важната роля на водещата държава в Четворния съюз, която без съмнение ще се стреми да наложи своята воля по време на мирните преговори⁵⁸. Допълнително основание за това заключение са сигурните сведения на австро-унгарското министерство на външните работи за твърдата решимост на Берлин да завоюва по-сериозно влияние по р. Дунав. На 19 февруари 1917 г. в германската столица се провежда разширено заседание с участието на експерти от различни министерства, на което се обсъждат широк кръг икономически въпроси. По предложение на председателстващия заседанието полковник Фризберг е решено да се търсят възможности за намаляване на транспортните разходи чрез по-активно използване на дунавския воден път⁵⁹.

Чернин смята, че задълбочено експертно обсъждане на Дунавския въпрос трябва да се проведе и във Виена. Затова в обръщението си поканва граф Клам-Мартинич и граф Тиса да възложат на съответните министерства да изразят своите съображения. Същевременно първият австро-унгарски дипломат излага своите виждания, които определя като "немеродавни". Тази констатация е твърде субективна, тъй като в обръщението е налице силен аналитичен заряд. Освен това Чернин познава развитието на Дунавския въпрос, за което свидетелстват докладите, писани от него в качеството му на пълномощен министър в Букурещ до началото на войната с Румъния⁶⁰.

В разглеждания документ се застъпва едно традиционно становище на виенската дипломатия от времето на Кримската война (1853 – 1856 г.) – на великите сили и балканските държави не бива да бъдат делегирани никакви права по участъка нагоре от Оршова⁶¹. За да запази Хабсбургската монархия своята доминираща роля по този участък, министърът на външните работи изключва съседството на Сърбия. Нейният държавен суверенитет се определя като пречка за постигане на горепосочената цел⁶².

В обръщението си граф Чернин се позовава неколкостранно на Акта за корабоплаване от 7 ноември 1857 г. Според чл. 8 каботажната служба по долното течение на реката трябва да се извършва само от крайбрежните държави⁶³. Министърът на външните работи отбелязва изрично този член, отчитайки че в по-голямата си част сръбският и румънският търговски флот е потопен или пленен, а България разполага с ограничен брой плавателни съдове, крайно недостатъчни да задоволят собствените ѝ нужди. С цел да се премахне конкуренцията на Руското параходство, поддържало до началото на войната с Румъния линията Рени – Корабия⁶⁴, Чернин предлага да бъдат предприети ограничителни мерки, без да уточнява в какво точно ще се изразяват те. Според него елиминирането на долнодунавските държави е

съществена, но не и единствена стъпка за утвърждаване на австро-унгарската хегемония по отношение на каботажното корабоплаване. Наложително е също предварително договаряне с Германия, която не би следвало да има сериозни претенции поради неговия плавателен парк на единственото си дунавско параходно дружество – Баварски лойд⁶⁵.

Важно условие за запазване на австро-унгарското надмощие по Горен и Среден Дунав е установяването на пълен контрол над корабоплаването по участъка на Железни врата. "Министерството на външните работи – пише Чернин – ще се постарее при сключване на мира да се погрижи по възможно най-подходящ начин, за да получим легитимно владение на това място от водния път, което да не бъде оспорвано"⁶⁶.

Категоричният тон на цитираният текст илюстрира решимост за безкомпромисни действия спрямо Сърбия и Румъния, чието крайбрежие при Железни врата е окупирано от войските на Четворния съюз. Това предвещава бъдещи усложнения и с България, тъй като десният бряг на Железни врата е неразделна част от Моравската военно-инспекционна област.

Ясно изразената ориентация за елиминиране на балканските държави личи и от твърдението на граф Чернин, че те трябва да бъдат принудени да намалят наемите и таксите, плащани от австро-унгарските параходни дружества за използване на складове, пристани и сгради по отсечката Турну Северин – Браила. Така Двудинната монархия би си осигурила възможно най-благоприятни условия за развитие на своите параходни дружества.

В обръщението на министъра на външните работи е отделено място и на бъдещите функции на ЕДК. Той препоръчва да се изчака развоя на събитията, преди да бъде взето окончателно решение по този въпрос⁶⁷. Все пак, Чернин смята, че непременно трябва да бъде отменен чл. 3 от Лондонския договор (1883 г.), по силата на който Комисията няма право да контролира онези части от канала Килия, принадлежащи на Русия⁶⁸.

В разглеждания документ липсват предписания относно приемането или отхвърлянето на други клаузи от международните договори, свързани с довоенния статут на ЕДК. Не е изразено становище и към настоящата ѝ дейност вероятно поради факта, че след разгрома на Румъния Комисията съществува номинално. На 22 декември 1916 г. румънските и руските делегати отпътуват за Одеса предвид на реалната заплаха от завладяването на Галац от български и германски войски. В града остават минимален брой служители на Англия, Франция и Италия, повечето от които не след дълго се завръщат в своите страни⁶⁹.

Значително по-конкретно е становището на граф Чернин спрямо предвидената в чл. чл. 17 и 18 на Парижкия договор (1856 г.) възможност за създаване на Комисия на крайбрежните държави, която да осигурява надзор над корабоплаването от Железни врата до Браила. Безуспешните опити за конституиране на такава комисия след 1878 г.⁷⁰, разгромът на Сърбия и Румъния и очакваното отпадане на Русия от войната намалява изгледите за реализиране на тази възможност. По негова преценка е по-изгодно да бъдат сключвани двустранни договори с отделните дунавски държави – изпитана практика, прилагана от Хабсбургската монархия до началото на Първата световна война.

В заключителната част на документа се разглежда въпросът за неутрализацията на участъка Турну Северин – Сулина. Позовавайки се на чл. 52 от Берлинския договор (1878 г.), граф Чернин настоява по този участък да се забрани плаването на военни кораби както на крайбрежните държави, така и на некрайбрежните държави, докато Австро-Унгария трябва да запази правото си да поддържа силен военен флот нагоре от Железни врата.

Политическият смисъл на обръщението може да бъде резюмиран най-точно със следните редове, които граф Чернин пише във връзка с необходимостта от елиминиране на конкуренцията на балканските държави: “Ние трябва да запазим реката за себе си и да я използваме безпрепятствено”⁷¹.

В обръщението си граф Чернин засяга основните аспекти на следвоенния режим на корабоплаване по р. Дунав. В сравнение с писмените становища на адмирал А. Хаус и капитан III ранг К. Мисц, изложили в по-общ план своите виждания, министърът на външните работи очертава международно-правната база, върху която трябва да се гради австро-унгарската политика по Дунавския въпрос. По негово настояване граф Клам-Мартинич и граф Тиса предприемат стъпки, за да съгласуват позициите на отделните министерства в своите правителства. Двамата премиери приемат предложението на Чернин – на 9 юли 1917 г. да се проведе разширено заседание на експертно равнище във Виена⁷².

През периода, предшестваш свикването на заседанието, Министерството на външните работи следи с внимание политиката на своите съюзници по Дунавския въпрос. Твърде обезпокоителни са докладите на австро-унгарския пълномощник в Букурещ ген. Зендлер. Според информацията, с която той разполага, германското министерство на флота провежда неофициални консултации по Дунавския въпрос в Берлин, като за целта е отзовало от окупираните части на Румъния няколко свои експерти, командировани в Изкупвателната централа. Водещата държава в Четворния съюз не уведомява за това съюзниците си. Много точно ген. Зендлер посочва

причините за това поведение на Германия: очертаващите се загуби на пространства по море вследствие на песимистичните изгледи за спечелване на подводната война, както и присъединяването на САЩ към Антантата (6 април 1917 г.) предопределят повишеното внимание към Дунава⁷³.

През май – юни с. г. политиката на Хабсбургската монархия по Дунавския въпрос е повлияна от българо-германските противоречия за Северна Добруджа⁷⁴. Австро-унгарските посланици в Цариград и София – маркиграф Йохан Палавичини и граф Ото Чернин, информират за твърдата позиция на д-р В. Радославов по Добруджанския въпрос. Заедно с това те препоръчват да не се допуска под никакъв предлог обща граница между България и Русия по р. Дунав поради възможността от установяване на съюзни отношения между двете славянски държави, които не биха се поколебали да наложат ограничения на австро-унгарския търговски флот по морския участък на реката.

Граф Отокар Чернин нарежда на посланиците в Цариград и София да следят отблизо развитието на българо-германския спор. Според неговите инструкции те трябва да поощряват аспирациите на Турция в Северна Добруджа, доколкото неин ограничен военен контингент участва в освободителния поход на 3-а армия през есента на 1916 г.⁷⁵ Чернин преценява, че е възможно да се споразумее с Берлин по Добруджанския въпрос – през юни 1917 г. заместник-държавният секретар на Министерството на флота А. Хебингхаус разработва проект, според който цялото българско черноморско крайбрежие, включително северно-добруджанското пристанище Кюстенджа, трябва да се контролира от германския военен флот. В проекта не се засягат проблемите, свързани с режима на корабоплаване по р. Дунав. Австро-унгарското министерство на външните работи и секция “Флот” смятат да подкрепят германските аспирации в Черно море, ако в Берлин не оспорват завоюваните позиции от Двуетинната монархия по долното течение на реката⁷⁶.

Надеждите за постигане на компромис с Германия са недостатъчно реалистични. През първата половина на 1917 г. Германската служба на военните железници създава 32 комендатури в румънските дунавски пристанища. Те съперничат на австро-унгарските комендатури при изкупуването, складирането и товаренето на суровини и храни⁷⁷. За да защити интересите на Хабсбургската монархия от германската конкуренция, граф Чернин предлага на началника на Оперативната канцелария при секция “Флот” контраадмирал Алфред Циколи да осъществи пряк контакт с главнокомандващия на съзнителните окупационни войски в Румъния – генерал-фелдмаршал А. фон Макензен. В отговор на предложението контраадмирал

Циколи, заедно с генералния директор на първото австрийско императорско и кралско параходно дружество Фридрих фон Сатари, извършва плаване с парахода "Будапеща" по Долен Дунав. От Гюргево те отпътуват за Букурещ, където началникът на Оперативната канцелария на секция "Флот" е приет от генерал-фелдмаршал Макензен. В своя обстоен доклад за плаването Циколи не съобщава подробности за водените разговори. Но ако се съди по напрегнатите отношения между германските и австро-унгарските пристанищни комендатури през втората половина на 1917 г., може да се приеме, че разговорите не довеждат до отслабване на конкуренцията от страна на водещата държава в Четворния съюз⁷⁸.

Частичен резултат постигат опитите на Хабсбургската монархия за активизиране на диалога с Бавария. По нареждане на граф Чернин австро-унгарската легация в Мюнхен предприема енергични стъпки за туширане на негативните последици от германската конкуренция. Осъществени са контакти с началника на канцеларията на крал Лудвиг – фон Дандл. Той заявява, че би било напълно погрешно да се встъпва в "дива конкурентна борба" с австрийските и унгарските параходни дружества. Според него е много по-изгодно да се постигне договореност за сътрудничество с оглед оптималното използване на дунавския воден път.

Граф Чернин и новоназначеният началник на секция "Флот" вицеадмирал Максимилиан Негован⁷⁹ не приемат изявленията на фон Дандл за напълно обективни. Съмненията им са продиктувани от обстоятелството, че Баварският лойд разполага с ограничен плавателен парк и не е в състояние да превозва достатъчен обем товари. Именно поради това Германската служба на военните железници е принудена да наема плавателни съдове от австрийските и унгарските параходни дружества, които доставят над 80 % от товарите до Пасау и Ренесбург. Същевременно легацията на Хабсбургската монархия в Мюнхен разполага със сведения, че вицепрезидентът на Баварския лойд фон Бьом и директорът на Дойче банк фон Щаус възнамеряват да инвестират суми в търговското корабоплаване с цел укрепване на германските позиции по реката⁸⁰.

Преговорите в Мюнхен извеждат на преден план още един важен аспект на Дунавския въпрос – неговото следвоенно третиране ще зависи не само от политическата тежест на отделните държави в Четворния съюз, но и от материалните наличности на техния търговски флот. В това отношение Австро-Унгария притежава безспорно превъзходство, на което е разчитала перманентно от откриването на параходното плаване по р. Дунав през 1830 г.⁸¹

Във Виена не отделят достатъчно внимание на възможността от по-сериозна намеса на България при обсъждането на Дунавския въпрос. Балканският съюзник на монархията не разполага със свое параходно дружество, а българските искания от януари 1917 г. за закупуване на няколко влекача и шлепове са отклонени от Военно-транспортното ведомство. В същото време не са редки случаите, при които австро-унгарските пристанищни комендатури принуждават български търговци да заплащат за превозените товари със злато, вместо по фиксирания курс на кроната от БНБ⁸².

Д-р В. Радославов се противопоставя на неравностойното третиране на своята страна по време на посещението си във Виена в началото на юни 1917 г. В хода на разговорите с граф Чернин, основна тема на които е Добруджанският въпрос, министър-председателят заявява, че при следвоенното договаряне на режима на корабоплаване по р. Дунав следва да се вземе предвид мнението на правителството в София. Чернин отговаря уклончиво на предложението. Той, както и встъпилият в длъжност нов примир на Унгария граф Мориц Естерхази, намират за по-изгодно да съгласуват поотделно позициите си на първо време с Германия, а след това с България и Турция.

От Виена д-р В. Радославов отпътува за седалището на Германската главна квартира – Крайцнах, където изразява категоричното мнение на правителството в София за възвръщане на Северна Добруджа. Със сигурност може да се твърди, че и тук той настоява за участие на България в обсъждането на Дунавския въпрос. За това свидетелства един доклад на директора на канцеларията на министерството на външните работи – Йоханес. "Инициативата за общо обсъждане на Дунавския въпрос – се посочва в доклада – даде д-р В. Радославов"⁸³.

Йоханес, който разполага с информация за позицията на България, преценява предложението на д-р В. Радославов за изключително навременно. В качеството си на висш дипломат, отговарящ пряко за политиката на Германия по Дунавския въпрос, той отправя покана за участие в бъдещите преговори към Турция, въпреки че последната няма териториален излаз на реката. Очевидно към средата на юни 1917 г. германското министерство на външните работи проявява известна склонност да противодейства по-ефективно на Хабсбургската монархия с помощта на своите балкански съюзници. Но тъй като в Берлин не са известни в детайли вижданията на монархията относно следвоенния режим на корабоплаване по р. Дунав, държавният секретар на министерството Артур Цимерман предлага да се изчака провеждането на експертното съвещание във Виена на 9 юли 1917 г.

Той нарежда на началника на своята канцелария да направи необходимото, за да може към средата на с. м. да се проведе двустранна германо-австро-унгарска работна среща с участието на дипломати от двете държави. Едва след това се предвижда да бъде направено обсъждане от представители на всички съюзни държави.

В изпълнение на нареждането, на 14 юни 1917 г. Йоханес изпраща писмено предложение на своя колега във Виена – Ипен. Преценявайки, че Германия се опитва да изझेми инициативата в свои ръце, началникът на канцеларията анализира създамата се ситуация заедно с граф Чернин и началника на секция “Флот” вицеадмирал Негован. Чернин предлага експертното съвещание да се свика вместо във Виена в Будапеща, за да се предотврати изтичането на информация, което би улеснило Германия в предстоящите преговори. Разисква се и възможното провеждане на заседанието две седмици по-рано. На 24 юни с. г. тези варианти са изоставени поради все по-ясно очертаващите се различия между Австрия и Унгария в хода на предварителните консултации по Дунавския въпрос. Във Виена се надяват до 9 юли да изгладят поне отчасти различията. Правителствената криза в Австрия през последните дни на юни, довела до оставката на граф Клам-Мартинич и връчването на мандат на д-р Ернст Зайдлер, намалява вероятността за съгласуване на позициите. Примиерът, зает със съставянето на нов кабинет, не отделя нужното внимание на Дунавския въпрос.

След известно колебание граф Чернин приема германското предложение. Той го оценява като база за постигане на компромис с водещата държава в Четворния съюз, доколкото тя е съгласна на предварителни преговори без участието на България и Турция. Постепенно през следващите месеци принципът на постигане на компромис с Германия за сметка на игнорирането на българските и турските искания по различни аспекти на Дунавския въпрос си пробива път във външната политика на монархията⁸⁴.

Експертното съвещание във Виена започва своята работа на 9 юли 1917 г. в обстановка на нарастващо недоверие между Австро-Унгария и нейните съюзници. Австрийското правителство делегира правомощия на осем представители от Министерството на търговията, Министерството на финансите и Министерството на железниците. Кабинетът в Будапеща изпраща шест съветници от Министерството на търговията, Министерството на финансите и Министерството на земеделието. По-специфични са функциите на петимата участници от Министерството на външните работи и Военното министерство. На тях и най-вече на началник-канцеларията на Министерството на външните работи – Ипен, граф Чернин възлага да съгласуват позициите на представителите от двете части на монархията.

В своето встъпително слово Ипен изтъква, че главната задача на съвещанието е да се обсъди задълбочено Дунавският въпрос с оглед на перспективното провеждане на единна и целенасочена политика, съобразена с интересите на Австро-Унгария. Той предлага дневен ред от четири точки: свобода на корабоплаването по р. Дунав; освобождаване на корабоплаването от такси; Европейска Дунавска комисия; дунавска полиция.

Основният проблем, разискван по първа точка, се свежда до създаване на гаранции за запазване и разширяване на австро-унгарския контрол върху каботажното каробоплаване по участъка Земун – Сулина. Според барон Вензе (Министерство на външните работи, Виена) и д-р Ондрашек (Министерство на търговията, Виена) е наложително текстът на чл. 109, регламентиращ принципа за свобода на корабоплаването по международните реки в Заключителния акт на Виенския конгрес (1815 г.)⁸⁵, да намери място в следвоенните договори. В действителност този член следва да бъде валиден само за Двудеинната монархия, но не и за Русия, Сърбия и Румъния, на които трябва да бъдат наложени фактически ограничения с цел да се контролира търговският им стокообмен по р. Дунав.

Още по-конкретен е д-р Латка (Министерство на търговията, Виена). Той заявява, че монархията трябва да доминира както по отношение на големия каботаж (плаване между пристанищата на две или повече държави), така и по отношение на малкия каботаж (плаване между пристанищата на една държава).

Неговото мнение е доразвито от д-р Грийнбергер (Министерство на железниците, Виена), който настоява да бъдат наложени ефективни ограничения преди всичко на Румъния. Той смята, че така ще се постави бариера пред търговския интерес на Англия спрямо румънските зърнени храни и желанието ѝ да инвестира в параходните дружества на тази държава. Ако английските намерения се осъществят, то според Грийнбергер ще се създадат условия за успешно конкуриране на двете най-големи параходни компании в Австрия и Унгария – Първото австрийско императорско и кралско параходно дружество и Унгарското кралско параходно дружество.

Приведените изказвания свидетелстват, че спрямо победените балкански държави и Русия се изразява категорично становище не само за игнориране на конкуренцията от тяхна страна, но и за елиминирането от навигацията по участъка Земун – Сулина. Налагането на ограничителни мерки трябва да създаде възможно най-благоприятни условия за корабоплаване на австро-унгарските параходни дружества⁸⁶.

Значително по-предпазливи са изявенията спрямо опитите на Германия да завоюва по-солодни позиции по р. Дунав. Според участниците в

съвещанието нейната конкуренция по отношение на корабоплаването по цялото течение на реката трудно може да бъде избегната. Тази констатация е изразена синтеризарно в изказването на капитан III ранг фон Дьобрентай (Военно министерство, Виена). "Германия – отбелязва той – планира да използва активно Дунава за своята търговия с Ориента. В Бавария са налице намерения за създаване на един дунавски плавателен парк, на който се възлагат големи надежди. Следователно с Германия ни предстои да влезем в сериозна конкуренция"⁸⁷.

Съвещанието не набелязва конкретни мерки за противодействие срещу водещата държава в Четворния съюз главно по две причини: от една страна, нейната позиция по Дунавския въпрос все още не е известна; от друга страна, трудно би могло да се предложи рецепта за ограничаване на инвестициите в Баварския лойд.

В хода на разискванията по първа точка се изтъква, че ограничения по отношение на големия и малкия каботаж трябва да бъдат наложени и на България. За ограничителни мерки спрямо балканския съюзник на монархията се изказват съответно унгарските представители барон Вимершперг и фон Квасай (Министерство на търговията, Министерство на земеделието). Те поставят България редом със Сърбия и Румъния с ясното намерение да я принудят в бъдеще да отстъпи южното крайбрежие на Железни врата между р. Тимок и р. Морава. Еwentуален компромис спрямо трите балкански държави би имал негативен отзвук в Будапеща, тъй като Унгария има обща граница с тях по р. Дунав⁸⁸. За пример се посочва отказът на Сърбия да ползва "услугите" на австрийските и унгарските параходни дружества през периода май 1911 г. – февруари 1912 г.⁸⁹

Като важен момент в дискусията по първа точка следва да се открий разграничаването на големия от малкия каботаж. Подобно разграничение не е направено в разгледаните виждания по Дунавския въпрос от началото на Първата световна война.

Констатирайки наличието на принципно единодушие между австрийските и унгарските представители, Ипен дава ход на разискванията по втора точка – освобождаване на корабоплаването от такси. Обширно изложение по тази точка от дневния ред прави д-р Ондрашек (Министерство на търговията, Виена). Като се позовава на чл. 115 от Заключителния акт на Виенския конгрес, той предлага корабоплаването по р. Дунав да бъде освободено от такси, с изключение на участъка Железни врата, по който те трябва да бъдат чувствително намалени. Тъй като този международно-правен принцип се прилага по р. Елба, д-р Ондрашек смята, че Германия не би оспорвала неговата валидност по дунавския воден път. Постигането на

съгласие с водещата държава в Четворния съюз по разисквания въпрос би позволило на Двуетинната монархия да ограничи обема на транспортните разходи, което се преценява като важна предпоставка за увеличаване конкурентноспособността на изнасяните стоки в балканските страни. Същевременно ниските транспортни разходи ще способстват за снижаване цената на суровините, изкупувани от Русия, Сърбия, Румъния и България.

Д-р Ондрашек характеризира като акт на враждебност поведението на Румъния през периода юли 1914 – август 1916 г. Въвеждането на повисоки митнически и пристанищни такси, достигащи 25 % от стойността на превозваните стоки по р. Дунав, нанася финансови загуби на монархията, респективно на нейните параходни дружества. В стремежа си да преодолее острата продоволствена криза австрийското правителство се примирява с размера на таксите, за да осигури ритмично доставяне на потребните количества зърнени храни.

Унгарските представители барон Вимершперг (Министерство на търговията) и фон Ернуй (Министерство на финансите) не приемат съображенията на д-р Ондрашек в частта им за участъка на Железни врата. Те настояват правителството в Будапеща да запази правата си върху регулиране на корабоплаването по този участък, включително и да определя размера на събираните такси. "Унгария – заявява барон Вимершперг – не желае да дели правата си по този участък, с която и да е друга държава. Съгласно Лондонския договор от 1871 г. Железни врата за нас е *res judicata*."⁹⁰

Изказването на барон Вимершперг разгорещява разискванията, които до този момент протичат в коректен тон. В отговора си д-р Ондрашек изтъква следните аргументи: чл. 57 на Берлинския договор⁹¹ допуска събиране на такси за погасяване на извършените хидротехнически работи по участъка на Железни врата; австрийското правителство намира техния размер от 2,39 франка на тон за висок и потискащ; от началото на Първата световна война Унгария не е изнасяла данни за баланса между събраните суми и направените разходи; поради обезценяването на кроната с около 50 % от курса ѝ през 1914 г., е малко вероятно след края на войната Австрия да възвърне веднага практиката, гарантираща покриване на платените такси от параходните дружества за преминаване през Железни врата.

Барон Вимершперг отхвърля аргументите на д-р Ондрашек. Настойчивите опити на председателя на заседанието – Ипен да склони унгарските представители да преговарят за по-малък размер на таксите, остават безрезултатни⁹².

Ясно изразените различия по разисквания въпрос способстват допълнително за охлаждане на отношенията между Австрия и Унгария. Тези

различия следва да се имат предвид при общата оценка на целия комплекс от фактори, довели до активизиране на унгарските стремежи за национална самостоятелност и до задълбочаване на кризата на дуализма в Хабсбургската монархия⁹³.

Относително по-спокойно протича обсъждането на трета точка от дневния ред. Още в самото начало на разискванията по нея Ипен предлага формулировката ѝ да бъде прецизирана така: бъдещи комисии по р. Дунав; ЕДК или заменянето ѝ с Комисия на крайбрежните държави. Предложението е прието, след което председателят запознава присъстващите с позицията на Австрия. Според правителството във Виена Европейската комисия, контролираща корабоплаването по отсечката Браила – Сулина, трябва да бъде заменена от Комисия на бреговите държави. Последната комисия се задължава да изझे функции на ЕДК, както и нейната движима и недвижима собственост. В обсега ѝ на действие ще премине контролираният от Русия канал Килия с всичките му разклонения. Предвижда се в състава на Комисията да влязат делегати на държавите, имащи териториален излаз на р. Дунав – Германия, Австрия, Унгария, Румъния, България и евентуално Русия и Сърбия. Ипен отбелязва, че при това представителство се налага да се търси база за разбирателство единствено с Германия. Възможните опити от страна на Румъния и България за завоюване на по-сериозни позиции в Комисията на крайбрежните държави се оценяват като преодолими. Във връзка с участието на Русия и Сърбия Ипен не изразява категорично становище. По настояване на контраадмирал А. Циколи (секция “Флот”, Военно министерство) разискването за тяхното включване в Комисията е преустановено. Той посочва, че при липсата на окончателно политическо решение за следвоенната съдба на Сърбия и за териториалния излаз на Русия по морския участък на Дунав всяко изказано мнение би било преждевременно и необективно.

С това приключва първата част от изявлението на Ипен, в което се демонстрира още веднъж ориентацията на австрийското правителство да търси компромисно решение с Германия, но не и с балканските държави и Русия. Предложението му за замяна на ЕДК с Комисия на крайбрежните държави следва да се приеме като опит за ликвидиране на международния контрол по морския участък на р. Дунав. В по-тесен смисъл това означава Англия, Франция и Италия да бъдат изключени, като им се отнемат основанията от международноравен характер за контрол по участъка Браила – Сулина. Към тях трябва да бъде причислена и Турция, която няма териториален излаз на реката и следователно не бива да бъде поканена в Комисията на крайбрежните държави.

Разсъжденията на Ипен са подкрепени от капитан III ранг фон Дьобрентай (Военно министерство). Според Дьобрентай държавите от Антантата не бива да имат права, свързани с регулиране на корабоплаването по морския участък на р. Дунав. Това закономерно би довело до ограничаване на техния износ на румънски зърнени храни, които трябва да бъдат пласирани на австро-унгарския пазар.

Австрийското становище заслужава внимание, доколкото в писмените мнения на граф Чернин, адмирал Хаус и капитан III ранг Мисц не се предлага ликвидиране на ЕДК. Очевидно правителството във Виена е склонно да търси по-солидни международноправни гаранции за отстраняване на съглашенските държави от морския участък на р. Дунав.

Във втората част на своето изказване председателят на съвещанието излага позицията на австрийското правителство за регулиране на корабоплаването по участъка Браила – Улм. Правилата по този участък трябва да се определят от конференции, в които ще участват представители на всички дунавски държави. Всяка държава има право на консултативен вот. Не се предвижда конференциите да излъчват постоянно действащ изпълнителен орган.

По същия въпрос взема отношение д-р Латка (Министерство на търговията, Виена). Той пояснява, че консултативните конференции ще обсъждат изключително предложения, свързани с корабоплаването по р. Дунав. След обсъждането на дадено предложение и постигането на конкретно решение по него, контролът на изпълнението му ще се извършва посредством периодични плавания по реката⁹⁴.

Изложените съображения от Ипен и д-р Латка показват, че Австрия е склонна да се придържа формално към чл. 108 от Заключителния акт на Виенския конгрес, според който крайбрежните държави са задължени да установят общо съгласие относно правилата за корабоплаване по международните реки⁹⁵. В действителност консултативният вот на отделните дунавски държави дава по-голяма свобода на действие на австрийското правителство да не зачита тяхното мнение. Твърде вероятно е въпросните “периодични плавания” да се извършват преимуществено от корабите на Императорското и кралско параходно дружество, чиито технически характеристики им позволяват да се движат по цялото течение на реката.

Против австрийското становище се обявяват категорично представителите на Унгария. Те отказват да дискутират идеята за свикване на консултативни конференции по отсечката Браила – Улм. Фон Квасай (Министерство на земеделието) заявява, че Унгария се отвращава от всяко посегателство върху Железни врата, а въпросните конференции създават

условия Румъния и особено България да действат заедно против установения контрол по участъка на Катарактите.

В същия дух се изказва и барон Вимершперг (Министерство на търговията). Той настоява Службата за корабоплаване в Оршова да запази доведения си статут. Като подчертава, че унгарското правителство няма да отстъпи по този въпрос, Вимершперг засяга проблема за евентуалното заменяне на ЕДК с Комисия на крайбрежните държави. Според него в продължение на шест десетилетия Европейската комисия е доказала своята ефективност, поради което не се налага нейното ликвидиране. Много по-удачно е да се извършат корекции, свързани с членството в нея⁹⁶. От Комисията следва да бъдат изключени държавите от Антантата – Англия, Франция и Италия, а на тяхно място да бъдат поканени делегати от България и Сърбия, на които е отнето правото на представителство от Лондонската конференция (1883 г.). Австро-унгарският съюзник Турция запазва мястото си в Комисията⁹⁷.

Предложенията на барон Вимершперг не са продиктувани от загриженост за интересите на балканските държави по р. Дунав. В конкретния случай евентуалното включване на България и Сърбия в ЕДК се използва като контрапункт на австрийските опити за завоюване на по-солидни позиции по реката. Изразените мнения по трета точка от дневния ред свидетелстват за постепенното оформяне на трайна тенденция към задълбочаването на различията между Австрия и Унгария по Дунавския въпрос още повече, че на съвещанието не е направен опит за постигане на компромис.

По четвърта точка „Дунавска полиция“ разисквания не се провеждат. В стенографския протокол на съвещанието не са упоменати причините за това. Вероятно делегатите от Австрия и Унгария преценяват този въпрос за второстепенен и не се ангажират с неговото обсъждане.

Съвещанието във Виена дава възможност да се разгледат по-обстойно позициите на Австрия и Унгария по Дунавския въпрос. Изнесената информация е от значение за изследването в сравнителен план политиката на Двудеинната монархия в тази насока до края на Първата световна война.

Съгласно постигнатата предварителна договореност, на 16 юли с. г. във Виена се провежда работна среща между началник-канцелариите на австро-унгарското и германското министерства на външните работи – Ипен и Йоханес. Срещата има за цел двете страни да се запознаят със становищата си по Дунавския въпрос и доколкото е възможно да постигнат съгласуваност преди обсъждането с България и Турция. Двамата дипломати се споразумяват през първата половина на август в австрийската столица да се свика общо съвещание с участието на всички държави от Четворния съюз.

Възприетият вариант на предварително договаряне между Австро-Унгария и Германия илюстрира недвусмислено неравнопоставеността на балканските им съюзници при обсъждането на Дунавския въпрос. Все пак, с оглед на по-силното германско влияние в София и Цариград Ипен предполага, че не е изключено в хода на обсъждането водещата държава в Четворния съюз да търси съдействието на България и Турция при приемането на едно или друго свое решение, отнасящо се до режима на корабоплаване по реката. Неговите опасения се оказват като цяло неоснователни. Германското министерство на външните работи и персонално Йоханес се придържат към една по-предпазлива позиция. Тя се изразява в отказа от упражняване на активен натиск върху балканските съюзници по Дунавския въпрос. Преценява се, че е възможно в отговор параходните дружества на Двудеинната монархия да ограничат превоза на храни и суровини до Регенсбург и Пасау, в резултат на което Германия не би могла да се справи със своите продоволствени и икономически затруднения. С оглед на това Йоханес излага позициите на своята страна, без да настоява те да бъдат безусловни приети. Той предлага правомощията на ЕДК да бъдат запазени, като от нея се изключат делегатите на Англия, Франция и Италия. Освен Германия, в Комисията трябва да членуват Австро-Унгария, България, Румъния и Турция. Участието на Русия е поставено в зависимост от териториалния ѝ излаз на р. Дунав след края на войната. Така представена, позицията на Германия за ЕДК кореспондира със становището на Унгария за следвоенния контрол по морския участък на реката.

От своя страна, Ипен излага виждането на Австрия за замяна на ЕДК с Комисия на крайбрежните държави. Той изтъква, че на базата на допирните точки между германското и унгарското мнение е възможно напред да се търси компромисно решение.

Значително по-неприемливо за Двудеинната монархия е германското предложение относно режима на корабоплаване по отсечката Браила – Земун. Според Йоханес корабоплаването по тази отсечка трябва да се управлява от Комисия на дунавските държави. Германия, Австро-Унгария, България, Румъния и евентуално Сърбия следва да делегират правомощия на свои представители, които да разработят регламент за навигацията.

Ипен отхвърля направеното предложение. Според него то е в много по-голяма степен неприемливо от унгарското предложение, съгласно което корабоплаването от Браила до Железни врата трябва да остане извън контрола на всякакви комисии. Компромисният вариант на австрийското правителство – навигацията от Браила до Улм да се ръководи от решения, вземани от консултативни конференции на крайбрежните държави, не е приет

от Йоханес. Ето защо Ипен противопоставя унгарското становище, което определя като съответстващо на интересите на Двуетдинната монархия. "Унгария – отбелязва той – държи делегираните ѝ права от Берлинския договор по участъка на Железни врата да не се ограничават. Грижата за плавателността на този участък, както и събирането на таксите, трябва да се предостави на унгарското правителство".⁹⁸

В отговор Йоханес заявява, че брегът от устието на р. Тимок до устието на р. Морава ще остане във владение на България, а отсечката от устието на р. Морава до Земун ще влезе в територията на Сърбия. Следователно Унгария няма да разполага с териториален излаз на южния бряг на Железни врата. Именно поради това се налага да се създаде Комисия на крайбрежните държави, която да упражнява контрол върху корабоплаването от Браила до Земун.

По този пункт Ипен и Йоханес не изразяват намерение за постигане на компромис. За началник-канцеларията на австро-унгарското министерство на външните работи е очевидно, че разделянето на р. Дунав на участъци, всеки от които ще се управлява от отделна комисия с участието на Германия, застрашава превъзходството на Двуетдинната монархия по голямата транспортна артерия.

Подозренията на Ипен се потвърждават и от третото поред предложение на неговия колега от Берлин. Според Йоханес участъкът нагоре от Земун трябва да се управлява от Комисия, съставена от делегати на Австро-Унгария и Германия. Ипен не приема това предложение, но и не прави опит да го оборва – договарянето с Германия би било относително по-лесно в сравнение с постигането на съгласие в предходната комисия, в която участват всички дунавски държави.⁹⁹

На срещата между началник-канцелариите на австро-унгарското и германското министерство на външните работи се очертават сериозни различия между двете държави относно следвоенното третиране на Дунавския въпрос. По-опростеният модел на управление на корабоплаването, предложен от Ипен, цели да запази надмощието на Хабсбургската монархия по реката. Германските предложения са възприети като пореден опит за изместване на монархията от завоюваните позиции по дунавския воден път.

Общото съвещание на представители от Австро-Унгария, Германия, България и Турция, проведено във Виена на 9 август 1917 г., не довежда до преодоляване на различията. По реда на изброяването четирите държави упълномощават да защитават техните интереси следните делегати: Ипен, Йоханес, Недков (генерален консул в Будапеща) и Емир. Делегатите на Германия и Двуетдинната монархия повтарят своите виждания от 16 юли с. г. в частта им за обсега на действие и правомощията на комисиите, които трябва да регулират корабоплаването по р. Дунав. На Недков и Емир е давана думата по изключение в случаите, когато става въпрос за отстъпки от страна на България и Турция. Така напр. Йоханес настоява въжената линия за теглене

на кораби от брега, построена в края на 1915 г. на българския бряг в Моравската област, да се експлоатира изключително от Германия. Отговорът на Недков, че България държи да запази суверенитета си в тази част от крайбрежието е приет само за сведение. Йоханес заявява, че линията ще бъде използвана в бъдеще от Германия.

Сравнително по-толерантен е тонът спрямо турския делегат. Той е удовлетворен от факта, че със застъпничеството на Германия след войната Турция ще владее остров Ада кале и така ще придобие статут на крайбрежна държава, гарантиращ ѝ правото на участие в комисиите, които ще регулират корабоплаването по р. Дунав.

Интерес представлява предложението на Йоханес – в проектокомисиите Германия и Хабсбургската монархия да имат по двама представители, съответно за Бавария и Вюртенберг и за Австрия и Унгария. Като отчита различията между правителствата във Виена и Будапеща по посочените аспекти на Дунавския въпрос, Ипен допуска, че е възможно Германия да направи известни отстъпки на Унгария в частта за Железни врата и по този начин да изолира Австрия. Ето защо отказва да преговаря по германското предложение.¹⁰⁰

Съвещанието във Виена от 9 август 1917 г. не конкретизира бъдещата политика на Четворния съюз по Дунавския въпрос. Австро-Унгария и Германия не сближават позициите си от началото на юли с. г., а на България и Турция е отредена второстепенна роля по отношение на общите перспективни действия, свързани със следвоенния режим на корабоплаване по р. Дунав.

Все пак, политическата значимост на това съвещание не би следвало да се игнорира изцяло по няколко съображения: за пръв път от началото на Световната война държавите от Четворния съюз разискват заедно бъдещата си политика по Дунавския въпрос; те се осведомяват взаимно за различията помежду си; достига се до общото мнение за приемането на България и Турция в комисиите, които ще регулират корабоплаването по реката след края на войната.

Необходимостта от обективна оценка на съвещанието от 9 август 1917 г. и по-специално фактът, че то не приема конкретни решения за политиката по Дунавския въпрос, налага да се отчетат неблагоприятните перспективи пред държавите от Четворния съюз за извоюване на победа в световния военен конфликт. Съмнителните изгледи за спечелване на подводната война и царящата стопанска разруха в тях обуславят преустановяването на взаимните консултации. Във Виена и Берлин предпочитат да изчакат развоя на събитията в Русия.¹⁰¹ Евентуалното ѝ отпадане от блока на Антантата се преценява от министрите на външните работи на Австро-Унгария и Германия – граф Отокар Чернин и Рихард фон Кюлман, като условие крайно необходимо, ако не за спечелване на войната, то поне за активизиране политиката на двете държави в Източна и Югоизточна Европа.¹⁰²

В очакване на благоприятна развръзка на Руския фронт, която несъмнено би създала по-голям оперативен простор за утвърждаване на германските позиции в Черно море и по р. Дунав, Йоханес предлага на главния интендант на турската армия Исмаил Хаки паша да започне подготовка за създаване на смесено параходно дружество. Плавателният парк на дружеството трябва да превозва товари от Регенсбург до Русе или Черна вода, след което те ще бъдат транспортирани по железницата съответно до Варна и Кюстенджа, а оттам до Цариград.

В изпълнение на инструкциите, получени от граф Чернин, маркграф Палавичини следи отблизо развитието на германо-турската инициатива. В докладите му до Министерството на външните работи се посочва, че тя е далеч от постигането на практически резултат поради невъзможността на турското правителство да инвестира крупни суми в това начинание.

Във Виена не отделят голямо внимание на въпросната инициатива, тъй като по отношение на материалните наличности, притежавани от австрийските и унгарските параходни дружества, Двуетинната монархия има безспорно превъзходство. Отчита се и обстоятелството, че Германия не може да използва морския си търговски флот в Черно море вследствие на подчертаното надмощие на съгласенските военноморски ескадри в Средиземноморския басейн¹⁰³.

Частичен успех постига Баварският лойд в окупирана Сърбия. Със съдействието на сръбския търговец от еврейски произход Израел Алкалай, финансовата помощ на Дойче банк и Баварската обединена банка, през октомври 1917 г. е създадено миниатюрно дъщерно параходно дружество със седалище в Белград. Дружеството не застрашава позициите на Двуетинната монархия по дунавския воден път, тъй като разполага с ограничен брой амортизирани шлепове и влекачи.

Усилията на Германия да увеличи материалните ефективи на Баварския лойд, с което би си осигурила по-голяма относителна тежест в транспортирането на пътници и товари, а оттам и при следвоенното третиране на Дунавския въпрос, се следят с известно подозрение в Будапеща. По инициатива на унгарското министерство на търговията е предприето проучване на възможностите за създаване на смесено параходно дружество със седалище в Белград. Представителят на министерството – Фюлоп, се договаря с няколко сръбски търговци в дружеството да бъде вложен капитал в размер на 1 млн. крони, като поема ангажимент половината от сумата да внесе Унгария. Впоследствие тази идея е изоставена по настояване на заместник-директора на Унгарското кралско параходно дружество – Николиц. Според него инвестициите в малобройния и амортизиран плавателен парк на Сърбия са безперспективни. С оглед на това е много по-изгодно сумата от 500 хил. крони да бъде използвана за поддържане на влекачите и шлеповете на Унгарското кралско параходно дружество. В Будапеща оценяват мнението

на Николиц за достатъчно аргументирано, поради което реализирането на горепосочената инициатива е отменено¹⁰⁴.

До началото на декември 1917 г. Двуетинната монархия противодейства като цяло успешно на конкуренцията от страна на Германия. Опитите на Баварския лойд да конкурира австрийските и унгарските параходни дружества не дават осезаем резултат. Не е допусната ревизия на австро-унгарската позиция по Дунавския въпрос, въпреки очерталите се различия между Виена и Будапеща по отношение на неговото следвоенно третиране.

След завземането на политическата власт в Русия на 7 ноември 1917 г. от Руската социалдемократическа работническа партия (болшевики) – РСДРП (б), монархията се оказва в значително по-неизгодно положение¹⁰⁵. В започналите преговори за преустановяване на военните действия на Източния фронт Германия налага своята воля не само над болшевишкото правителство, но и над своите съюзници. На 15 декември с. г. в Брест-Литовск е подписан договор за примирие между Съветска Русия, от една страна, и Австро-Унгария, Германия, България и Турция, от друга страна. Съгласно чл. 7 от договора е създадена Комисия за примирието в Черно море начело с германския вицеадмирал Хопман. В нейните правомощия влиза и контролът по морския участък на р. Дунав. До края на Първата световна война политиката на Хабсбургската монархия по Дунавския въпрос е силно повлияна от решенията на Комисията¹⁰⁶.

През периода август 1916 – декември 1917 г. са положени значителни усилия за оформяне на цялостно виждане за следвоенната политика на Австро-Унгария по Дунавския въпрос. Независимо от това че отчитат неблагоприятните перспективи за извоюване на победа над Антантата, политически и военни дейци от ранга на граф Чернин, ген. Конрад и адмирал Хаус излагат своите становища относно режима на корабоплаване по р. Дунав. Набелязани са конкретни стъпки от дипломатически, военен и международноправен характер, които трябва да осигурят надмощието на Хабсбургската монархия по голямата транспортна артерия. Изключването на Англия, Франция, Италия и Русия от ЕДК, както и елиминирането на конкуренцията от страна на балканските дунавски държави, се оценяват като важни условия за постигането на тази цел.

Към края на март 1917 г. Министерството на външните работи във Виена предприема действия за формиране на ясна позиция по Дунавския въпрос. Изгледите за реализирането на това намерение като цяло не са оптимистични поради засилващия се натиск от страна на Германия и очерталите се сериозни различия между Австрия и Унгария по проблеми,

свързани със следвоенния статут на ЕДК, контрола на корабоплаването по Среден и Долен Дунав, включително по участъка на Железни врата.

Въпреки противодействието на водещата държава в Четворния съюз, до края на 1917 г. Двуетдинната монархия запазва превъзходството си по дунавския воден път. Това се дължи основно на факта, че Австро-Унгария, респективно нейните параходни дружества, устояват на германската конкуренция.

След подписването на договора за примирие със Съветска Русия, Четворният съюз разширява обсега си на действие в Източна и Югоизточна Европа. До края на Първата световна война Хабсбургската монархия провежда политиката си по Дунавския въпрос при по-трудни условия.

БЕЛЕЖКИ

¹ **Николов, А.** Дунавският въпрос. С., 1917, с. 3 и сл.; **Каменов, Е.** Международно-правен режим на Дунава и Дунавската конференция от 1948 г. – В: Международно-правен режим на Дунава. С., 1964, 12–21; **Кутиков, В.** Руско-турската война от 1877 – 1878 г. и Дунавският въпрос. – Векове, 1978, № 1, с. 5; **Стателова, Е.** Дипломатията на Княжество България 1879 – 1886 г. С., 1989, 20–39.

Заслужават внимание изследванията за общото развитие на Дунавския въпрос на някои руски и украински автори: **Дурданевский, В. Н.** Дунайская проблема. М., 1947, с. 8 и сл.; **Почкаева, М. В.** Международно-правовой режим судоходство на Дунае. М., 1951, с. 3 и сл.; **Фандиков, П. Г.** Международно-правовой режим Дуная. М., 1955, с. 34 и сл. **Лебеденко, О. М., А. К. Тичина.** Украинське Подунав'я: минуле та сучасне. Одеса, 2002, 106–128.

² Вж. посочената библиография: **Паскалева, В.** Средна Европа и земите по Долния Дунав през XVIII – XIX в. С., 1986, 284–293.

³ Пак там, 244–271.

⁴ **Heiderich, Fr.** Die Donau als Verkehrsstrasse. Wien – Leipzig, 1916, S. 14–55; **Ferdinand, H.** Die Wasserstrasse Mitteleuropas. Wien, 1917, S. 10–15; **Hantos, E.** Das Donauprobblem in der Mitteleuropäischen Wirtschaft. Wien, 1928, S. 5 ff.

⁵ 125 Jahre DDSG. Wien, 1954, S. 7 ff.; **Cardos, H.** Die Balkanstrasse im Kriegsjahr 1915. – Mitteilungen der Österreichischen Staatsarchivs. Wien, 1969, № 22, S. 292–299; **Cărtăna J., Seftiuc I.** Dunarea în istoria populusului român. București, 1972, p. 110–125; **Rauchensteiner, M.** Der Tod des Doppeladlers. Österreich-Ungarn und der Erste Weltkrieg. 2. Auflage. Graz – Wien – Köln, 1994, S. 414–421, 526–528, 537–541.

Сведения за корабоплаването по р. Дунав и някои аспекти на Дунавския въпрос се съдържат в изследванията на следните български автори: **Иванов, С.** Действия на дунавската флотилия през Първата световна война. – Военноисторически сборник, 1937, № 32, 99–140; **Лалков, М.** Балканската политика на Австро-Унгария. Австро-унгарската дипломатия в борба за съюзници през Първата световна война 1914–1917 г. С., 1983, 32, 41, 137; **Илчев, Ив.** България и Антантата през Първата световна война 1915–1918 г. С., 1990, 231–234; **Марков, Г.** Голямата война и българският ключ за европейския погреб. С., 1995, 74–75, 82–83, 183–184; същият. Нашумелите афери на Третото българско царство. С., 1998, 193–196.

⁶ **Лечев, В.** Австро-Унгария и Дунавският въпрос 1914–1916 г. – Годишник на Военноморския музей – Варна, т. III, Варна, 2003, (под печат).

⁷ Österreich-Ungarns letzter Krieg. Das Kriegsjahr 1917. Bd. VI, Anhang Nr. 3 (Das Waffenstillstandsvertrag von Brest-Litowsk, 15. Dezember 1917). Wien, 1936, S. 765–768.

⁸ **Паскалева, В.** Цит. съч., с. 244.

⁹ La Commission Européenne du Danube et son oeuvre de 1856 à 1931. Paris, 1931, p. 411–413.

¹⁰ **Baucoiano, C. J.** Handelspolitische Bestrebungen Englands zur Erschliessung der Unteren Donau. München, 1913, S. 18–25.

¹¹ **Фандиков, П. Г.** Цит. съч., 72–73.

¹² Вж. **Стефанова, С.** Международни актове и договори (1648 – 1918). С., 1958, 233–234.

¹³ **Кесяков, Б.** Принос към дипломатическата история на България 1878–1925 г., т. I, С., 1925, 9, 14.

¹⁴ Прецизна оценка на политиката на Австро-Унгария по Дунавския въпрос по време на Берлинския конгрес прави един от най-добрите специалисти по тази материя – инж. Любен Божков. Неговият ръкопис не е публикуван. Вж. Централен държавен архив (ЦДА), ф. 1494, оп. 1, а. е. 46, л. 68, 72.

¹⁵ **Фандиков, П. Г.** Цит. съч., с. 92.

¹⁶ Регулационните работи са приключени в общи линии през 1899 г. Преминаването на плавателните съдове през Железни врата се контролира от Унгарското ведомство са корабоплаване в Оршо̀ва, чиято дейност се ръководи от пет правилника. По силата на тези правилници ведомството се задължава да организира реморкирането и пилотажа на преминаващите плавателни съдове срещу заплащането на определени такси. Според изчисленията на един от добрите познавачи на Дунавския въпрос – Ангел Николов, общият размер на таксата за всеки тон превозен товар възлиза на 2,39 франка. Таксите, определени от ЕДК по морския участък на реката по същия показател, варират между 0,39 – 0,69 франка. Обичайна практика е правителствата във Виена и Будапеща да възстановяват изплатените суми на своите параходни дружества за преминаване през Железни врата под формата на дотации. Установеният унгарски режим на корабоплаване по участъка на Железни врата не съответства на чл. 15 от Парижкия договор (1856 г.), постановяващ еднакво третиране на всички национални флагове по р. Дунав, както и на чл. 57 от Берлинския договор (1878 г.), според който събирането на такси се допуска единствено с цел да покрие разходите за извършените регулационни работи. За правителството на Будапеща е от значение както пряката финансова изгода, така и създаването на условия за игнориране на външната конкуренция. Вж. **Николов, А.** Цит. съч., 21–22.

¹⁷ ЦДА, ф. 1494, оп. 1, а. е. 46, л. 68–72; вж. също **Стателова, Е.** Цит. съч., 21–39.

¹⁸ ЦДА, ф. 1494, оп. 1, а. е. 46, л. 81–88.

¹⁹ Haus- Hof- und Staatsarchiv Politisches Archiv (HHStA, P. A.), Wien, 1905, VIII- Rumänien, Liasse LIII, Karton 51, Bl. 42–43.

²⁰ **Suhay, E. v.** Die Rolle der Donau im Weltkriege. – Schweizerische Monatsschrift für Offiziere aller Waffen. Frauenfeld, 1930, 2. Heft, S. 63; **Pawlik, G., H. Winkler.** Die k. u. k. Donauflottille 1870–1918. Graz, 1989, S. 29–169. В последната монография е направена техническа характеристика на корабите от дунавската флотилия. Историята на флотилията е представена накратко.

²¹ HHStA, P. A., 1914, Krieg, Administrative Registratur, Ungeordnete Akten, Nr. 507.

²² **Letschev, W.** Österreich-ungarische Donauhandesschiffahrt 1915–1916. – Bulgarian Historical Review, 2002, N 1–2, S. 56–57.

²³ И. На Дунае (по рассказам участника войны). – Морской сборник, Петроград, 1916, № 4, 91–107; **P. Kemp**. Britische Fahrzeuge auf der Donau 1915 – 1945. – Marine gestern, heute. Wien, 1988, 1. Heft, S. 12.

²⁴ **Tisza, S.** Briefe (1914–1918). Bd. I, Berlin, 1928, S. 96–97, 123–124, 129–130.

²⁵ **Kriegsarchiv (KA)**, Wien, Operationskanzlei/Marinesektion (OK/MS), Karton 370, Nr. 4630, 5843.

²⁶ *Ibidem*; **Pomiankowski, J.** Der Zusammenbruch des Ottomanischen Reiches. Graz, 1969, S. 113–114.

²⁷ Централен военен архив (ЦВА), ф. 1027, оп. 1, а. е. 99, л. 199–216; вж. също: **Марков, Г.** Нашумелите афери..., 193–196; **Илчев, Ив.** Цит. съч., 131, 165–166.

²⁸ **HHStA, P. A.**, 1915, Krieg, Administrative Registratur, Ungeordnete Akten, Anhang c (betreffend Donautransporte).

²⁹ **KA, OK/MS**, 1915, I-3/1 Europäische Donaukommission, Nr. 507; La Commission Européenne..., p. 37–38.

³⁰ **KA, OK/MS**, 1916, Nr. 3443.

³¹ *Ibidem*, 1916, X-13/1 Balkanstaaten, Bulgarien, Nr. 3194; X-13/2 Balkanstaaten, Rumänien, Nr. 3414.

³² *Ibidem*, Präsidialkanzlei/Marinesektion (PK/MS), 1916, Nr. 330, Beilage 1.

³³ **Виноградов, В. Н.** Румыния в годы Первой мировой войны. М., 1962, 177–178.

³⁴ **Schmidtke, H.** Völkerringen um die Donau. Berlin, 1927, S. 63; **Rauchensteiner, M.** Op. cit., S. 414–415.

³⁵ Военноморски музей (ВММ), Варна, ръкопис № 1011, а. е. 75, л. 39; **KA, OK/MS**, 1916, X-13/1 Balkanstaaten, Bulgarien, Nr. 5530.

³⁶ La Commission Européenne..., p. 37–38; **Cărtăna J., Seftiuc I.** Op. cit., p. 113–115.

³⁷ **Cărtăna J., Seftiuc I.** Op. cit., p. 114.

³⁸ ЦВА, ф. 40, оп. 2, а. е. 550, л. 197; **KA, OK/MS**, 1916, V-1/3 Donauflotte, Nr. 1150; VII-2- Akten der Donauflotte, Nr. 5795, 5813, 5829.

³⁹ Österreich-Ungarns letzter Krieg 1914 – 1918. Die Ereignisse vom August 1916 bis zur Jahreswende. Bd. V, Zweiter Teil. Wien, 1934, S. 467–477.

⁴⁰ **Марков, Г.** Голямата война..., с. 258.

⁴¹ **Антон Хаус** (13 юли 1851, Толмин – 8 февруари 1917 г., Пола). Завършва Флотската академия в Триест. От 1900 г. командва ескадра в Адриатическо море. През 1912 г. е назначен за инспектор на военния флот, а през 1913 г. за негов командир. Едновременно стова адмирал Хаус е началник на секция "Флот" при Военното министерство. По негово настояване в навечерието на Първата световна война седалището на секцията е преместено от Виена в адриатическото пристанище Пола. В австрийската столица остават неголям брой флотски офицери и заместникът му вицеадмирал Кайлер фон Калтефелс, който е натоварен да отговаря пряко за корабоплаването по р. Дунав. Вж.: **Walter, W.** Die Obersten Behörden der k. u. k. Kriegsmarine 1856 – 1918. – Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs. Wien, 1961, S. 99–113; **Aichelburg, W., P. Jung, G. Neugebauer, P. Pitziger, W. Schubert, F. Schubert.** Fotodokumente Österreich-Ungarns Marinegeschichte 1900 – 1918. Klosterburg – Wien, 1995, S. 105.

⁴² **KA, Armeeoberkommando (AOK)**, 1916, Operationsabteilung (Op. Abt.), Nr. 175.

⁴³ **Кесяков, Б.** Цит. съч., с. 14.

⁴⁴ Вж. по-подробно: **Илчев, Ив.** Цит. съч., 122–123; **Стефанова, С.** Цит. съч., 358–360.

⁴⁵ **Mühlmann, C.** Oberste Heeresleitung und Balkan im Weltkrieg 1914–1918. Berlin, 1942, S. 200; **Gonda, I.** Verfall der Kaiserreiche im Mitteleuropa. Der Zweiburg in den letzten Kriegsjahren 1916 – 1918. Budapest, 1977, S. 349, 359, 376.

⁴⁶ **Писарев, Ю. А.** Сербия и Черногория в Первой мировой войне. М., 1968, 181–182; **Лалков, М.** Цит. съч., с. 48.

⁴⁷ **KA, OK/MS**, 1916, Nr. 6688.

⁴⁸ **Вж. Генев, Г. П.** Правният режим на Проливите (Босфора и Дарданелите). Минало и настояще. – ГСУ-ЮФ, 1935 – 1936, № XXXI, 29–38; **Тонев, В.** Черноморският проблем през XVIII – XIX в. – Исторически преглед, 1992, № 5, 20–21.

⁴⁹ **Welsch, O.** Die deutsch-türkische Flotte und die deutschen U-Boote vor Gallipoli. – Marine Raundschau. Berlin, 1932, № 9, S. 639–754.

⁵⁰ **KA, OK/MS**, 1916, Nr. 6688.

⁵¹ *Ibidem*.

⁵² Österreich 1848 – 1918. Das Zeitalter Kaiser Franz Josephs I. Wien, 1989, S. 301–302.

⁵³ **Czernin, O.** Im Weltkriege. Berlin – Wien, 1919, S. 151–152, 188–194; **Sobotka, F.** Der Anteil Österreich-Ungarns an der Militärverwaltung in Rumänien 1916 – 1918. – In: Die Militärverwaltung in den von den österreich-ungarischen Truppen besetzten Gebieten. Wien, 1928, S. 306.

⁵⁴ Вж. по-подробно **Фейтъл, Ф.** Реквием за една загинала империя. История на разрушаването на Австро-Унгария. С., 2003, 145–233.

⁵⁵ **Straussenburg, A. v.** Zur Geschichte des Grossen Krieges 1914 – 1918. Wien – Leipzig – München, 1924, S. 123.

⁵⁶ **Czernin, O.** Op. cit., S. 161.

⁵⁷ ЦВА, ф. 40, оп. 2, а. е. 658, л. 211, 258, 314, 397.

⁵⁸ **KA, OK/MS**, 1917, Karton 443, Nr. 1692.

⁵⁹ ЦДА, колекция микрофилми (кмф), 06/511/5: Bundesarchiv-Militärarchiv (BAMA), Freiburg, 1917, Reichmarine (RM), 12/V. Marineattachés, Bd. 10, Nr. 12.

⁶⁰ **Letschev, W.** Österreich-ungarische Donauhandels-schiffahrt..., S. 65.

⁶¹ **Паскалева, В.** Цит. съч., с. 247.

⁶² **KA, OK/MS**, 1917, Karton 443, Nr. 1692.

⁶³ **Фандиков, П. Г.** Цит. съч., с. 72.

⁶⁴ ЦДА, кмф 09/187/36: Центральный государственный исторический архив (ЦГИА), Санкт Петербург, ф. 105, оп. 1, д. 220, л. 212; вж. и **Wulff, O.** Die österreich-ungarische Donauflotte im Weltkriege 1914 – 1918. Wien – Leipzig, 1934, S. 86.

⁶⁵ **KA, OK/MS**, 1917, Karton 443, Nr. 1692.

⁶⁶ *Ibidem*.

⁶⁷ *Ibidem*.

⁶⁸ **Стефанова, С.** Цит. съч., с. 236.

⁶⁹ La Commission Européenne..., p. 38.

⁷⁰ ЦДА, ф. 1494, оп. 1, а. е. 46, л. 86.

⁷¹ **KA, OK/MS**, 1917, Karton 443, Nr. 1692.

⁷² *Ibidem*, Nr. 3406.

⁷³ *Ibidem*, Nr. 3339.

⁷⁴ Вж. по-подробно: **Димитров, А.** Австро-унгарската дипломация и българо-германският спор за Северна Добруджа през 1917 г. – Сб. Добруджа, 1984, № 1, 46–56; Извори за историята на Добруджа 1878 – 1919 г. Т. I. С., 1992, № 50, 63, 65, 67, с. 288–289, 302–303, 306–308.

⁷⁵ **Czernin, O.** Op. cit., S. 358.

- ⁷⁶ ЦДА, кмф 06/511/26: ВАМА, 1917, RM, 5/V. Admiralstab der Marine, Nr. 2731.
- ⁷⁷ Schmidtke, H. Op. cit., S. 103–106.
- ⁷⁸ КА, ОК/MS, 1917, Karton 443, Nr. 2870.
- ⁷⁹ На 8 февруари умира началникът на секция “Флот” и главнокомандващ на военния флот адмирал Антон Хаус. На този пост император Карл назначава вицеадмирал Максимилиан Негован. На 23 август с. г. Негован е произведен в чин адмирал. Вж. Walter, W. Op. cit., S. 112.
- ⁸⁰ КА, ОК/MS, 1917, Karton 443, Nr. 3665; Zentraltransportleitung (ZTL), 1917, Nr. 73019; Döbrentei, G. v. Die Donauhandelsflotte im Kriege. – In: Wulff, O. Op. cit., S. 207.
- ⁸¹ Паскалева, В. Цит. съч., с. 31 и сл.
- ⁸² ЦДА, ф. 176, оп. 3, а. е. 270, л. 3, 8; а. е. 484, л. 4.
- ⁸³ Пак там, кмф 19/793/11: Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes (P. A. A. A.), Bonn, 1917, Türkei N 121, Bd. 5, Nr. 27779; вж. и Лудендорф, Э. Мои воспоминания о войне 1914–1918 гг. Т. II. М., 1924, с. 56.
- ⁸⁴ ЦДА, кмф 19/793/11: P. A. A. A., 1917, Türkei N 121, Bd. 5, Nr. 27779; КА, ОК/MS, 1917, Nr. 3662.
- ⁸⁵ Стефанова, С. Цит. съч., с. 230.
- ⁸⁶ КА, ОК/MS, 1917, Karton 443, Nr. 4117.
- ⁸⁷ Ibidem.
- ⁸⁸ Ibidem.
- ⁸⁹ HHStA, P. A., 1911 – 1912, Krieg, Administrative Registratur, Ungeordnete Akten, Nr. 415, 1483.
- ⁹⁰ КА, ОК/MS, 1917, Karton 443, Nr. 4117.
- ⁹¹ Кесяков, Б. Цит. съч., с. 14.
- ⁹² КА, ОК/MS, 1917, Karton 443, Nr. 4117.
- ⁹³ Hanák, P. Ungarn in der Donaumonarchie. Probleme der bürgerlichen Umgestaltung eines Vielvölkrestaates. – Schriftenreihe des Österreichischen Ost- und Südosteuropa-Instituts, Bd. X, Wien, 1984, S. 228–229, 238–238, 276–277.
- ⁹⁴ КА, ОК/MS, 1917, Karton 443, Nr. 4117.
- ⁹⁵ Стефанова, С. Цит. съч., с. 230.
- ⁹⁶ КА, ОК/MS, 1917, Karton 443, Nr. 4117.
- ⁹⁷ Стателова, Е. Цит. съч., с. 37.
- ⁹⁸ КА, ОК/MS, 1917, Karton 443, Nr. 4117.
- ⁹⁹ Ibidem.
- ¹⁰⁰ ЦДА, кмф 19/793/11: P. A. A. A., 1917, Türkei N 121, Bd. 5, Nr. 27779.
- ¹⁰¹ Орлов, А. С., В. А. Георгиев, Н. Г. Георгиева, Т. А. Сивохина. История на Русия. С., 2002, 395–400.
- ¹⁰² Götz, W. Die Erinnerungen des Staatssekretärs Richard Kühlmann. – Sitzungsberichte der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, Philosophisch-historische Klasse. München, 1952, 3. Heft, S. 39 ff; Czernin, O. Op. cit., S. 198–200.
- ¹⁰³ КА, ОК/MS, 1917, I-3/1 Europäische Donaukommission, Nr. 5825.
- ¹⁰⁴ Ibidem, ОК/MS, 1917, Nr. 6332.
- ¹⁰⁵ Turok, V. Die Russische Oktoberrevolution und ihre Rückwirkungen auf dem Zusammenbruch der Österreich-Ungarischen Monarchie. – Schriftenreihe des Österreichischen Ost- und Südosteuropa-Instituts. Bd. III, Wien, 1970, S. 227–229.
- ¹⁰⁶ Sokol, H. H. Österreich-Ungarns Seekrieg 1914–1918. Zürich–Leipzig–Wien, 1933, S. 746–752.