

## БЪЛГАРСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ ПО РЕКА ДУНАВ (септември – ноември 1918 г.)

Велико Лечев

*Summary: The article treats actions of Bulgarian Danube Fleet in the period September – November 1918. After the break-through into Macedonian front, the signing of Thessalonica armistice and the subsequent Antente's occupation of the country the personnel of the fleet was confronted with serious difficulties that were overcome with composure owing to the experience gained during the First World War. The defeat in war and expected severe judgment from the part of the victors postpone for a long period the renewal of efforts to gain more solid positions on the river Danube.*

Участието на България в Първата световна война е отдавна предмет на широк научен интерес. На тази тема са посветени внушителен брой изследвания и мемоарни трудове, които имат самостоятелно място в историографията за войната<sup>1</sup>. Сред тях се откроява една по-малка група исторически съчинения, разглеждащи частично отделни страни от развитието на родното ни корабоплаване по р. Дунав през 1915–1918 г.<sup>2</sup> Допуснатото подценяване не е оправдано поради следните причини: през цялото времетраене на Първата световна война дунавският воден път е от първостепенна важност не само за България, но и за нейните съюзници; страната ни има съществен принос за установяване на контрол по голямата транспортна артерия, който се признава от редица наши и чужди автори<sup>3</sup>.

Разбира се, в рамките на една статия не е възможно да бъде представено в цялост българското корабоплаване по р. Дунав през 1915–1918 г. Затова целите, които си поставяме тук, са следните: да се изясни ролята на дунавския флот за защита на речната ни граница през периода септември – началото на ноември 1918 г.; да се открият специфичните особености във взаимоотношенията със съюзните държави – Австро-Унгария и Германия, при изпълнението на тази задача.

Горепосоченият хронологически период е исторически обособен. Началото му съвпада с подготовката на пробива, извършен от съглашенските войски на Македонския фронт на 15 септември 1918 г. За горна хронологическа граница приемаме началото на ноември с. г., когато държавите от Антантата установяват контрол върху корабоплаването по Долен Дунав.

4042/2008  
НАРОДНА БИБЛИОТЕКА-В. ТЪРНОВО  
ЗАКУПЕНИ



Общата оценка за българското корабоплаване по р. Дунав не би била пълна, ако не се посочат някои данни за плавателния парк на държавите, имащи излаз на голямата река.

Българските военни речни сили са създадени през 1879 г. До края на XIX в. и през първото десетилетие на XX в. те не бележат съществено развитие поради невъзможността на Княжество България (от 1908 г. Царство България) да финансира и реализира широкомащабна програма за изграждане на силен дунавски флот. Вследствие на това след края на балканските войни\* и в навечерието на Първата световна война страната ни притежава недостатъчен и морално остарял плавателен парк<sup>4</sup>. Той се състои от два парни катера – “Бирис” и “Стефан Караджа”, и две миноносци – “Христо Ботев” и “Васил Левски”<sup>5</sup>. Петте влекача, собственост на частни лица, и плененият руски влекач “Варна” не са в състояние да задоволят нуждите ѝ по голямата транспортна артерия<sup>6</sup>.

Към началото на Първата световна война Румъния притежава немалък речен търговски флот. През 1893 г. е основано дунавско параходно дружество, което има 54 влекача и 133 шлепа с товароносимост 36 600 т. По долното течение на реката развива дейност гръцко-румънското параходно дружество “Белес”. Неговият плавателен парк е с товароносимост 600 000 т.<sup>7</sup>

Успоредно със създаването на търговски флот, северната ни съседка започва изграждането на военна флотилия. Флотилията се състои от 4 тежковъоръжени бронирани монитора, 10 торпедоносци, 5 канонерки и 13 спомагателни кораба. В този състав румънският военен флот е сериозна сила, въпреки че в основата си се състои от остарели образци кораби<sup>8</sup>.

В много по-малка степен сигурността на северната българска граница е застрашена от Сърбия. Западната ни съседка не притежава речни бойни кораби. Ограничен е потенциалът на сръбското параходно дружество със седалище в Белград. То разполага с 12 влекача и 45 шлепа, които плават на къси разстояния по сръбско-унгарския участък на р. Дунав и по сръбско-австрийския участък на р. Сава<sup>9</sup>.

Предвид активизирането на отношенията между България и Централните сили през първата половина на 1914 г., като неин противник се очертава и Русия<sup>10</sup>. Руското дунавско параходно дружество притежава 15 влекача и 120 шлепа. Във военно отношение се разчита на групата канонерки образци “Терек”, “Кубанец” и “Донецк”, както и на неголям брой бронирани параходи с плитко газене, които при нужда следва да навлязат от Черно море по долното течение на р. Дунав<sup>11</sup>.

Със силен и технически добре съоръжен дунавски флот не разполага Германия. Водещата държава в Четворния съюз възнамерява да използва корпус от моторни лодки по р. Висла, които трябва да участват и във военните операции на Балканския фронт. Германия разполага с незначителен дунавски търговски



флот. Нейното единствено параходно дружество "Баварски лойд" е със седалище в Регенсбург и има на разположение 4 влекача, 3 моторни кораба и 40 шлепа с товароносимост 28 000 т.<sup>12</sup>

Най-значими позиции по отношение на дунавския флот завоюва Хабсбургската монархия. През периода 1871–1916 г. е изградена силна речна флотилия в състав от 9 монитора, 12 патрулни катера, 6 бронирани парахода, миночистачна част и кораби-болници. Налице е готовност при необходимост да бъдат пригодени за водене на военни действия и речни търговски параходи<sup>13</sup>.

Двуединната монархия превъзхожда чувствително останалите дунавски държави спрямо речния търговски флот. Нейните четири параходни дружества – Първото австрийско императорско и кралско параходно дружество, Унгарското кралско параходно дружество, Унгарското речно параходно дружество и Южногерманското параходно дружество, притежават 244 влекача, 1455 шлепа, чиято товароносимост е 841 800 г. 67,2% от общия брой на влекачите и 81,1% от шлеповете на всички дунавски държави са собственост на четирите параходни компании<sup>14</sup>.

През цялото времетраене на Първата световна война българските дунавски моряци проявяват висок боен дух, който е в основата на успешните им действия за гарантиране сигурността на речната ни граница. Определена заслуга за това има Щабът на действащата армия (ЩДА), командването на Флота и на Дунавската част, проявили забележителна активност в операцията по разгрома на Румъния в края на 1916 г.<sup>15</sup> Същевременно трябва да се отчете, че ограниченият и амортизиран плавателен парк, с който разполага България, е причина да се разчита на помощта на Австро-Унгария и Германия, в чиито ръце се оказват значителна част от пленените румънски влекачи и шлепове<sup>16</sup>. Превъзходството на двете империи по голямата река се запазва до края на войната.

\* \* \*

Към началото на септември 1918 г. съглашенската армия завършва подготовката си, предшестваща пробива на Македонския фронт. Според разработения оперативен план от генерал Франше д'Епре, настъпателните действия срещу войските на Четворния съюз трябва да се разгърнат в следната последователност: със силите на шест сръбски и две френски дивизии да се пробие фронтът в района на Добре поле; вторият удар да се насочи срещу Битоля със силите на четири френски, една италианска и една гръцка дивизия; английските части да настъпят срещу българските войски, разположени в долината на р. Вардар<sup>17</sup>. В ЩДА са осведомени за извършваните приготовления, но не разполагат с достатъчно резерви, за да противодействат ефективно на вражеския удар<sup>18</sup>.

Готвеното решително настъпление от силите на Антантата в Македония засилва политическата нетърпимост на Румъния спрямо диктата на австро-германския блок. С цел да се пресекат проявите на неподчинение и съпротива в окупираната част от страната, съюзните войски, командвани от генерал-фелд-



маршал Август фон Макензен, са поставени в състояние на повишена бойна готовност<sup>19</sup>.

В тази обстановка инцидентите по долното течение на р. Дунав са обичайна практика. Най-често нощем, румънски военни подразделения стрелят не само по австро-унгарските монитори, но и по търговски кораби на съюзниците<sup>20</sup>.

Независимо от усложнените условия, командирът на Българската дунавска флотилия капитан II ранг Петър Стоянов не издава заповед за преустановяване на корабоплаването. Както и през предходните месеци, българските търговски кораби продължават да извършват рейсове си с изключителна интензивност. По-голямата част от наземния състав на Флотилията е разположен в участъка на Русенския укрепен пункт и изпълнява охранителни функции при повишена бдителност<sup>21</sup>.

Като отчита нарастващото напрежение по Долен Дунав, капитан II ранг Петър Стоянов заповядва на българските коменданти да предприемат надеждни мерки за охраната на съответните пристанища. Особено внимание е обърнато на Прахово и Браила, където се смята за възможно извършването на подривни акции. Действията на началника на Дунавската част дават резултат. До края на септември 1918 г. не са допуснати прояви от диверсионен характер<sup>22</sup>.

В стремежа си да повиши сигурността на дунавските градове в Моравската военноеинспекционна област, капитан II ранг Стоянов разпорежда в Радуевац и Бърза паланка да бъдат назначени пристанищни коменданти. Поради недостига на офицери в Дунавската част, на тези длъжности са поставени митнически служители. Твърде интензивна е дейността на комендатурата в Радуевац, откъдето по това време за България се превозват известни количества зърнени храни от транспортните параходи "Ида" и "Нацул Попов"<sup>23</sup>.

На 15 септември с. г. командваните от генерал Франше д'Епре съгласенски армии извършват пробив на Македонския фронт. Сериозната съпротива, оказана от отделни подразделения на 1-а българска армия и 11-а германска армия, не успява да спре настъплението на противника. На север са изтласкани и австро-унгарските войски на генерал Пфланцер-Балтин, разположени в Албания. На 26 септември противникът достига долното течение на р. Вардар, а английските части, предвождани от генерал Милн, завземат Струмица и се готвят за настъпление към София<sup>24</sup>.

Критичното положение на Балканския фронт принуждава върховните командвания на Германия и Австро-Унгария да удовлетворят настоятелните искания на българското правителство за изпращане на военни подкрепления<sup>25</sup>. Генерал Ерих Лудендорф и генерал Артур фон Арц насочват към Македония шест дивизии (три австро-унгарски от Италианския фронт и Украйна и три германски от Западния фронт), както и германския алпийски корпус. Предвижда се превозването на подкрепленията до тяхното ново местоназначение да се извърши в рамките на две седмици. Дотогава българските, германските и австро-унгарските войски трябва да спрат настъплението на противника, като



задържат Северна Македония, Сърбия и Черна гора колкото е възможно по-дълго. Само в краен случай отбраната трябва да се пренесе по реките Дунав и Сава<sup>26</sup>.

Изложените факти свидетелстват, че надеждите за утвърждаване на позициите в Македония не са големи. Командващият съюзните войски в окупираната част на Румъния генерал-фелдмаршал Август фон Макензен, който следи отблизо усложняването на оперативната обстановка, подкрепя становището на командира на австро-унгарската дунавска флотилия капитан I ранг Мариус Раткович – военните кораби да поемат охраната на дунавските пристанища, както следва: Сулина да се охранява от монитора “Сава” и патрулния катер “Велс”; Рени – от монитора “Бодрог”; Браила – от мониторите “Босна”, “Темеш”, “Енс” и патрулните катери “Барш”, “Компо” и “Виза”; Зимнич – от патрулния катер “Фогаш”; Корабия – от монитора “Кьорьош”; Лом – от патрулния катер “Чука”; Калафат – от монитора “Самош”.

В разпореждането на капитан I ранг М. Раткович не е упоменато пристанище Тулча. Неговата охрана е поета от подразделения на 3-а българска армия<sup>27</sup>.

Близкият военен разгром на България и засиленото присъствие на австро-унгарските бойни кораби по българо-румънския участък на Дунав предопределя опитите на капитан II ранг Стоянов да гарантира надеждната защита на българския бряг. В рапорт от 25 септември 1918 г. до изпълняващия длъжността началник на Флота – капитан II ранг Рашко Серафимов, Стоянов изтъква необходимостта от приемането на закон за речната полиция, който да регламентира изчерпателно нейните функции. Според началника на Дунавската част законът трябва да бъде изработен от Смесена комисия с участието на представители от Министерството на железниците, пощите и телеграфите, от Министерството на войната и от командването на Флота.

Една от важните причини, налагаща приемането на Закон за речната полиция, се състои в активните действия на Хабсбургската монархия да затвърди надмощието си по Долен Дунав. Конкретно доказателство за това е създаването на Смесена комисия за всестранно проучване и организиране на корабоплаването по Дунав, в която са включени около 30 представители от различни държавни ведомства и на параходните дружества. Съгласно сведенията, събрани от капитан II ранг П. Стоянов, членовете на Комисията възнамеряват да извършат проучвателно пътуване по целия плавателен участък на реката и да посетят гр. Русе. С цел да се пресекат австро-унгарските домогвания за установяване на пълен контрол по Долен Дунав, началникът на Дунавската част предлага България да създаде своя комисия, чиято първа задача е да разработи Закон за речната полиция<sup>28</sup>.

Изложените съображения от капитан II ранг Стоянов са логично продължение на целенасочените му усилия за отстояване на националните интереси по голямата река през 1918 г. Капитан II ранг Р. Серафимов намира тези съображения за основателни, но не е в състояние да предприеме нищо конкретно за тяхното реализиране. Предстоящото излизане на България от войната обезсмисля инициативата на началника на Дунавската част<sup>29</sup>.



Хабсбургската монархия също не успява да осъществи своя замисъл относно дейността на Смесената комисия за проучване и организиране на корабоплаването. На 26 септември 1918 г. генерал Фош заповядва общо настъпление на Западния фронт, което принуждава Германия и Австро-Унгария да насочат усилията си към сключване на „поносим“ мир с Антантата<sup>30</sup>.

Действията на двете империи се обуславят и от динамичните събития на Балканския фронт. Стремителното настъпление на съглашенските войски в Македония и насочването на разбунтували се войнишки части към София, принуждават правителството на Александър Малинов да подпише примирие. На 28 септември делегация, оглавявана от Андрей Ляпчев, започва преговори с генерал Франше д'Епре в Солун, които завършват на следващия ден<sup>31</sup>. Условието на примирието променят коренно обстановката на Балканите и имат пряко отношение към последвалите действия на Австро-Унгария, Германия и Османската империя за търсене на спасителен изход от войната. България поема следните задължения: да опразни заетите територии в Македония и Тракия; да демобилизира своята армия, като я сведе до три пехотни дивизии и една кавалерийска бригада, които да бъдат използвани за отбрана на Добруджа и охраната на железниците; да приеме предаването в плен на своите военни части, дислоцирани на запад от скопския меридиан.

От изключителна важност за по-нататъшния ход на събитията на Балканите е чл. 6 от Солунското примирие, който постановява Германия и Австро-Унгария да изтеглят в срок от четири седмици своите войски и военни органи от България. В рамките на същия срок страната трябва да бъде напусната и от цивилните поданици на двете държави.

Според тайните членове (1-2) на Солунското примирие съглашенските войски получават право на свободно придвижване през територията на България, като за целта могат да използват железниците, пътищата и пристанищата. Чл. 4 конкретизира съдържанието на горепосочените два члена. Той постановява до всички български пристанища да бъде осигурен свободен достъп на плавателните съдове на държавите от Антантата и на неутралните държави<sup>32</sup>.

Изискванията на чл. 4 имат за цел да ликвидират установения контрол от Хабсбургската монархия и Германия по Долен Дунав, както и да преустановят достъпа на плаващите под германски и австро-унгарски флаг морски плавателни съдове до българските черноморски пристанища.

Условието за постигането на тези цели към края на септември и началото на октомври 1918 г. са изцяло на страната на Съглашението: английските дивизии от армията на генерал Франше д'Епре, командвани от генерал Милн, предприемат настъпление към Цариград; италианските военни части действат на широк фронт в Албания, а основната част от съглашенските войски имат за задача да освободят Сърбия и да окупираат България, достигайки бреговете на Дунав и Черно море<sup>33</sup>.



Непосредствено след подписването на Солунското примирие командването на австро-унгарската дунавска флотилия следи с повишено внимание поведението на България. Опасенията, че е възможно да бъдат предприети враждебни действия срещу Хабсбургската монархия и Германия от страна на бившия съюзник се засилват вследствие на обмена на информация между командира на Флотилията капитан I ранг Мариус Раткович и председателят на Навигационно-техническата комисия (Натеко) за Черно море – вицеадмирал Алберт Хопман<sup>34</sup>. На 1 октомври Хопман уведомява Раткович, че българският търговски кораб “Цар Фердинанд” е отплавал от Севастопол за Браила, като на борда му се намират няколко десетки цивилни граждани на Германия. Според председателя на Натеко, не е изключено “Цар Фердинанд” да акостира в Браила, а пътниците да бъдат задържани в плен.

След като уведомява генерал-фелдмаршал Август фон Макензен за случая, капитан I ранг Раткович заповядва на командира на монитора “Сава” – капитан-лейтенант Армин Браусцнер, да осуети евентуалното отклоняване на българския кораб от зададения курс.

Опасенията относно плаването на “Цар Фердинанд” се оказват неоснователни. На 2 октомври корабът пуска котва в пристанище Браила, а германските пътници слизат необезпокоявани на румънския бряг<sup>35</sup>.

През първата половина на същия месец войските на Антантата владеят стратегическата инициатива на Балканския фронт<sup>36</sup>. Непосредствено след отстъпването на гр. Ниш на 12 октомври 1918 г., генерал Ерих Лудендорф заповядва на германските войски да се прехвърлят през р. Дунав, като се съединят с частите на генерал-фелдмаршал Август фон Макензен в Румъния. На Макензен е разпоредено да задържи настъплението на противника по долното течение на реката. Генерал Артур фон Арц приема идеята на Лудендорф и нарежда на австро-унгарската флотилия да осигури прехвърлянето на подразделенията на 11-а германска армия<sup>37</sup>.

Нареждането на фон Арц е съобразено с получените сигурни сведения, че генерал Франше д’Епре сформира Дунавска армия от 27-а британска дивизия, 16-а и 30-а френски пехотни дивизии, на която е разпоредено да овладее българо-румънския участък на реката. Предвид на поетото задължение от правителството в София да улеснява придвижването на съглашенските войски, се очаква новосформираната армия, командвана от генерал Бартело, да достигне за няколко дни дунавския бряг<sup>38</sup>.

Прехвърлянето на подразделенията на 11-а германска армия се извършва от българските пристанища Русе и Лом на 14-16 октомври 1918 г.<sup>39</sup> То преминава без усложнения, тъй като до средата на месеца армията на генерал Бартело не успява да достигне р. Дунав<sup>40</sup>.

Строгий ред и дисциплина, спазвани при прехвърлянето на германските войски, се дължи на добрата организация, създадена от българските пристанищни комендатури в Лом и Русе. Тяхната дейност се направлява пряко от



капитан II ранг Петър Стоянов, който дава изрични указания да се избягват инциденти с бившите съюзници<sup>41</sup>.

На 18 октомври 1918 г. армията на генерал Бартело достига българския дунавски бряг<sup>42</sup>. По протежението на българо-румънския участък на Дунав се водят ожесточени престрелки между съглашенските войски и изтеглящите се бойни и търговски кораби на Хабсбургската монархия<sup>43</sup>. По нареждане на генерал фон Шолц – командир на 11-а германска армия, която е дислоцирана по левия бряг на реката, австро-унгарската флотилия започва преграждането с мини на изходите на своята военна база в канала Белене. По този начин се цели да се изнесат материалните наличности (муниции, горива, тилово оборудване) от военната база на флотилията преди съглашенската армия да е осъществила планираното форсиране на р. Дунав<sup>44</sup>.

Престрелките, които се водят между частите на генерал Бартело и австро-унгарските монитори, са сериозна заплаха за живота на цивилното население, както и за пристанищните съоръжения. С намерение да предотврати даването на излишни жертви, началникът на Оперативния отдел при ЩДА – полковник Стефан Нойков, се обръща с искане към командването на съглашенската дунавска армия да изтегли частите си извън населените пунктове<sup>45</sup>.

Поставеното искане не е удовлетворено. Безрезултатни остават усилията и на началника на Видинския гарнизон – подполковник Хаджиев. На 21 октомври 1918 г. той поставя същите искания пред командирите на френските части в града, но те отказват да ги изпълнят. На следващия ден се водят продължителни престрелки в отбранителния участък на гарнизона, по време на които са ранени двама български войници и са повредени няколко сгради, намиращи се в близост до пристанището<sup>46</sup>.

По същия сценарий се развиват действията и в района на Лом. Полковник Нойков се свързва с пристанищния комендант, като настоява да бъдат направени постъпки за изтеглянето на съглашенските войски от града<sup>47</sup>. Френските офицери не обръщат никакво внимание на предявените настоятелни искания. Междувременно капитан I ранг М. Раткович получава достоверни сведения, че в гр. Лом е разположен щабът на генерал Бартело. Поради това при оттеглянето си към сръбско-унгарския участък на р. Дунав австро-унгарските монитори обстрелват масирано района на пристанището. От техния огън са разрушени два склада и една административна сграда<sup>48</sup>.

Като преценява, че владее положението по българо-румънския участък на р. Дунав, генерал Бартело разпорежда да бъде превзет разположения срещу Лом български остров. Късно вечерта на 21 октомври 1918 г. команда френски войници пленява охраняващото го германско отделение. След завладяването на острова е налице сериозна заплаха за изтеглящия се търговски плавателен парк на Хабсбургската монархия<sup>49</sup>.

От изложеното е видно, че след подписването на Солунското примирие ЩДА е лишен от възможности да влияе активно върху хода на събитията по



дунавския бряг. Австро-унгарската флотилия обстрелва българското крайбрежие, изпълнявайки задачите, които са ѝ възложени от върховното командване в Баден, без да се съобразява с факта, че нанася значителни щети на своя бивш съюзник. Тази констатация се потвърждава и от злополучния инцидент с влекача "Варна" от 22 октомври. Един ден по-рано командирът на влекача поручик Пени Спиридонов получава заповед от капитан II ранг Петър Стоянов да се отправи за Сомовит, където е заседнал натовареният с въглища български шлеп "Анверс I". Заповедта е изпълнена своевременно, след което "Варна" поема към Русе. По същото време отряд от австро-унгарската флотилия начело с капитан-лейтенант Карл Паулин завършва поставянето на минните заграждения при изходите на канала Белене<sup>50</sup>. Непосредствено преди приключването на тази задача, една от мините експлодира. Узнали за случилото се, местни български рибари веднага донасят за действията на австро-унгарския отряд при канала Белене на коменданта на пристанище Свищов капитан-лейтенант Владимир Касабов. Отчитайки, че на минното заграждение може да се натъкне влекачът "Варна", Касабов предприема незабавни мерки: заповядва на българските патрули, охраняващи брега, да сигнализират на екипажа на влекача за опасността; отправя се по суша към мястото на заграждението, заедно с началника на митницата в Свищов Ангел Партениев. По същото време бързо движещият се по течението параход, теглец два шлепа, се натъква на австро-унгарското минно заграждение. Пръв експлодира шлепът "Вардар", а веднага след това е вдигнат във въздуха и шлепът "Анверс I". Част от моряците и няколко сръбски пленници, работещи на шлеповете, са изхвърлени от ударната вълна на взривовете във водата. Загиват двама членове на екипажа – младши под-офицер Андрей Ставрев, морякът Цеко Паунов, и трима пленници<sup>51</sup>. Членовете на екипажа и местни български рибари спасяват няколко от изхвърлените зад борда моряци.

Веднага след инцидента "Варна" пуска котва в пристанище Свищов. Внимателният оглед, извършен от поручик П. Спиридонов, показва, че влекачът се нуждае от ремонт. Ремонтът започва в края на октомври 1918 г.<sup>52</sup>

Поставянето на мини от австро-унгарската флотилия по фарватера на Дунав, причинили злополучния инцидент с парахода "Варна", предизвиква незабавна реакция от командването на Флота. На 23 октомври 1918 г. капитан II ранг Рашко Серафимов заповядва да бъде сформирано отделение, което да се заеме с обезвреждането на мините<sup>53</sup>. Заповедта му остава без последствия, тъй като по това време съглашенските войски контролират долното течение на реката. В изпълнение волята на победителите Серафимов разпорежда да започне демобилизиране на Дунавската флотилия. До 1 ноември с. г. излизат в запаса 300 моряци. На служба в Дунавската част остават 450 моряци, които заедно с българския речен плавателен парк са в разпореждане на генерал Бартело.



През периода септември – началото на ноември 1918 г. Българската дунавска флотилия развива дейност при сложни условия. Извършеният пробив на Македонския фронт, подписването на Солунското примирие и последвалата съгласненска окупация на страната изправя личния състав на Флотилията пред сериозни трудности, които са преодолявани хладнокръвно благодарение на натрупания опит през Първата световна война. Загубата на войната и очакваната тежка присъда на победителите отлага за продължителен период от време подновяването на усилията за завоюване на по-сOLIDНИ позиции по р. Дунав.

## БЕЛЕЖКИ

<sup>1</sup> Вж. посочената библиография от следните автори: **Илчев, Ив.** България и Антантата през Първата световна война. С., 1990, 267–287; **Марков, Г.** Голямата война и българският ключ за европейския погреб 1914–1916 г. С., 1995, 278–287; **Същият.** Голямата война и българската стража между Средна Европа и Ориента 1916–1919. С., 2006, 389–398.

<sup>2</sup> Вж. **Кръстева, М.** Научно-изследователската дейност във Военноморския музей – Варна. – Годишник на Военноморския музей – Варна. Т. III, Варна, 2003, 224–247.

<sup>3</sup> **Кирицеску, К.** Войната в Добруджа. С., 1926, 17–33, 60–64; **Илиев, И.** Операцията по преминаването на р. Дунав през ноември 1916 г. – Известия на Военноисторическото научно дружество. Т. X, 1970, 53–79; **Cardos, H.** Die Balkanstrasse im Kriegsjahr 1915. – Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs, Bd. 22, 1969, S. 250–296; **Cârțână, J., I. Seftiu.** Dunărea în istoria populusului roman. București, 1972, p. 115.

Съгласно влязлото в сила на 1 януари 1912 г. “Положение за устройство и управление на Флота” Дунавската флотилия е преименувана в Дунавска част. В източниците и литературата двете наименования се използват като синоними.

<sup>4</sup> Вж. по-подробно: **Боев, Р.** Военният флот на България 1879–1900 г. С., 1969, с. 9 и сл.; **Павлов, Вл.** Развитие на Българския военноморски флот 1897–1913 г. С., 1970, с. 5 и сл.; **Вълканов, В.** Морска история на България. Политика, икономика, култура. С., 2000, 101–116.

<sup>5</sup> Централен военен архив (ЦВА), ф. 1042, оп. 2, а. е. 9, л. 625.

<sup>6</sup> Пак там, ф. 1027, оп. 1, а. е. 211, л. 62; вж. и **Иванов, С.** Действията на Дунавската флотилия през време на Първата световна война 1915–1918 г. – Военноисторически сборник (ВИС), 1937, № 32, 100–104.

<sup>7</sup> **Baicoïano, C. J.** Handelspolitische Bestrebungen Englands zur Erschliessung der Unteren Donau. Die wirtschaftliche Bedeutung des Schwarzen Meerhafens Constanza einst und jetzt. Ein Beitrag. München, 1913, S. 33; **Döbrentei, G. v.** Die Donauhandelsflotte im Kriege. – In: **Wulff, O.** Die österreich-ungarische Donauflotte im Weltkriege 1914 – 1918. Wien – Leipzig, 1934, S. 192.

<sup>8</sup> Haus- Hof- und Staatsarchiv, Politisches Archiv (HHStA, P.A.), 1905, VIII- Rumänien, Karton 51, Bl. 42-43; вж. и **Вариклечков, Ив.** Роля и действие на дунавските речни фло-



тилии на воюващите страни при преминаването на реките Сава, Дрина и Дунав през Общоевропейската война 1914–1918 г. – ВИС, 1935, № 22, с. 39.

<sup>9</sup> **Döbrentei, G.** v. Op. cit., S. 192.

<sup>10</sup> Вж.: **Лалков, М.** Балканската политика на Австро-Унгария 1914–1917 г. Австро-унгарската дипломатия в борба за съюзници през Първата световна война. С., 1983, 26–27; **Марков, Г.** Цит. съч., 24–42.

<sup>11</sup> Централен държавен архив (ЦДА), Колекция микрофилми (кмф) 09/187/36: Центральный Государственный Исторический Архив (ЦГИА), Санкт Петербург, ф. 105, оп. 1, д. 220, л. 103, 119, 132–133, 160, 162; **Петров, М.** Задачи и планы русского флота в период предшествовавший мировой войне (по архивным материалам). – Морской сборник, Ленинград, 1925, № 8, 19–30; **Greger, R.** Die russische Flotte im Ersten Weltkrieg. München, 1970, S. 160; **Döbrentei, G.** v. Op. cit., S. 192.

<sup>12</sup> **Suppan, A.** Die Donau und ihre Schifffahrt. Wien, 1917, S. 121; **Schmidtke, H.** Völkerringen um die Donau. Berlin, 1927, S. 57–58; **Döbrentei, G.** v. Op. cit., S. 192.

<sup>13</sup> **Harbauer, K.** Der Kaiser und die Kriegsmarine. Wien, 1910, S. 24, 42; **Suhay, E.** v. Die Rolle der Donau im Weltkriege. – Schweizerische Monatsschrift für Offiziere aller Waffen, 2. Heft, Bern, 1930, S. 62; **Pawlik, G., H. Christ, H. Winkler.** Die k. u. k. Donauflotte 1870–1918. Graz, 1989, S. 24–69.

<sup>14</sup> **Letschev, W.** Österreich-Ungarische Donauhandelsschifffahrt 1915–1916. – Bulgarian Historical Review, 2002, N 1–2, S. 57.

<sup>15</sup> Kriegsarchiv (KA), Wien, Operationskanzlei/Marinesektion (OK/MS), V-1/3 Donauflotte, 1916, Nr. 7239; ЦБА, ф. 1042, оп. 2, а. е. 7, л. 102–105; а. е. 9, л. 467–468.

<sup>16</sup> КА, ОК/MS, X- 13/1 Balkanstaaten, Bulgarien, 1916, Nr. 5996; ЦБА, ф. 40, оп. 2, а. е. 579, л. 476.

<sup>17</sup> **Корсун, Н.** Балканский фронт мировой войны 1914–1918 гг. Москва, 1939, 93–98.

<sup>18</sup> **Дамянов, С.** България във френската политика 1878–1918 г. С., 1985, 507–508.

<sup>19</sup> **Виноградов, В. Н.** Румыния в годы Первой мировой войны. Москва, 1962, с. 300 и сл.

<sup>20</sup> КА, Präsidialkanzlei/Marinesektion (PK/MS), XII- 13/1, 1918, Nr. 5673.

<sup>21</sup> ЦБА, ф. 1042, оп. 2, а. е. 9, л. 478–479.

<sup>22</sup> Пак там, ф. 1027, оп. 1, а. е. 222, л. 310.

<sup>23</sup> Пак там, л. 314, 317.

<sup>24</sup> **Дамянов, С.** Цит. съч., 508–510; **Корсун, Н.** Цит. съч., 93–101.

<sup>25</sup> КА, Armeeoberkommando (АОК), Operationsabteilung (Op. Abt.), 1918, Nr. 318.

<sup>26</sup> **Arz, A. v.** Zur Geschichte des Grossen Krieges. Wien – Leipzig – München, 1924, S. 298–302; **Hindenburg, P. v.** Aus meinem Leben. Leipzig, 1934, S. 293.

<sup>27</sup> **Wulff, O.** Op. cit., S. 172.

<sup>28</sup> ЦБА, ф. 1027, оп. 1, а. е. 211, л. 399–400.

<sup>29</sup> Пак там.

<sup>30</sup> **Helferich, K.** Der Weltkrieg. Vom Eingreifen Amerikas bis zum Zusammenbruch. Bd. III, Berlin, 1919, S. 512–516; **Burian, S.** Drei Jahre aus meiner Amtsführung im Kriege. Berlin, 1923, S. 289, 294–295.

<sup>31</sup> **Дамянов, С.** Цит. съч., 512–514.



<sup>32</sup> Георгиев, Б., С. Трифонов. История на българите в документи 1878–1944 г. Т. II (1912–1918 г.). С., 1996, 733–734.

<sup>33</sup> Корсун, Н. Цит. съч., 112–113.

<sup>34</sup> Навигационно-техническата комисия за Черно море (Натеко) е създадена по силата на Договора за примирие, подписан на 15 декември 1917 г. в Брест-Литовск между Съветска Русия, от една страна, и държавите от Четворния съюз, от друга страна. Комисията се оглавява от германския висш офицер вицеадмирал Алберт Хопман. Вж.: **Der Waffenstillstandsvertrag** von Brest-Litowsk, 15. Dezember 1917. – In: Österreich-Ungarns letzter Krieg. Das Kriegsjahr 1917. Bd. VI (Anhang Nr. 3). Wien, 1938, S. 765–769; **Von Brest-Litowsk** zur Deutschen Novemberrevolution. Deutsche Geschichtsquellen des 19. Und 20. Jahrhunderts. Hrg. W. Baumgart. Göttingen, 1971, S. 36.

<sup>35</sup> **Von Brest-Litowsk...**, S. 161; **Wulff, O.** Op. cit., S. 172–173.

<sup>36</sup> **Krizmann, B.** Der militärische Zusammenbruch auf dem Balkan. – Die Auflösung des Habsburgerreiches. Zusammenbruch und Neuorientierung im Donauraum. Schriftenreihe des Österreichischen Ost- und Südosteuropa-Instituts, Bd. III. Wien, 1970, S. 285.

<sup>37</sup> **Mühlmann, C.** Oberste Heeresleitung und Balkan im Weltkrieg 1914–1918. Berlin, 1942, S. 246; **Arz, A. v.** Op. cit., S. 307–308.

<sup>38</sup> **Корсун, Н.** Цит. съч., 114–115.

<sup>39</sup> **Schmidtke, H.** Op. cit., S. 136; **Wulff, O.** Op. cit., S. 176.

<sup>40</sup> **Österreich-Ungarns** letzter Krieg. Das Kriegsjahr 1918. Bd. VII, Wien, 1938, S. 767–774; **Wulff, O.** Op. cit., S. 177.

<sup>41</sup> ЦВА, ф. 1027, оп. 1, а. е. 222, л. 318.

<sup>42</sup> Пак там, ф. 24, оп. 3, а. е. 72, л. 208; **Suhay, E. v.** Op. cit., S. 211.

<sup>43</sup> ЦВА, ф. 24, оп. 3, а. е. 72, л. 208; КА, Аок, Op. Abt., 1918, Nr. 148, 856.

<sup>44</sup> Поставени са 27 мини в източния и 21 мини в западния изход на канала Белене на 1 м дълбочина и на 30 м разстояние една от друга. Вж. **Wulff, O.** Op. cit., S. 179, 182.

<sup>45</sup> ЦВА, ф. 24, оп. 3, а. е. 72, л. 208.

<sup>46</sup> Пак там, л. 211.

<sup>47</sup> Пак там, л. 209.

<sup>48</sup> **Wulff, O.** Op. cit., S. 180.

<sup>49</sup> **Schmidtke, H.** Op. cit., S. 146; **Döbrentei, G. v.** Op. cit., S. 227.

<sup>50</sup> ЦВА, ф. 1042, оп. 2, а. е. 9, л. 481; **Wulff, O.** Op. cit., S. 182.

<sup>51</sup> Данните, които изнася за жертвите вицеадмирал Сава Иванов, могат да се приемат като достоверни. Според капитан III ранг Олаф Вулф броят на загиналите е 18 души. Сравни: ЦВА, ф. 1042, оп. 2, а. е. 9, л. 482.

<sup>52</sup> ЦВА, ф. 1042, оп. 2, а. е. 9, л. 482.

<sup>53</sup> Пак там, ф. 1027, оп. 1, а. е. 218, л. 4, 8, 11.