

Българите в Северното Причерноморие ИЗСЛЕДВАНИЯ И МАТЕРИАЛИ

ТОМСЕДМИ

СЪЗДАВАНЕ И НАЧАЛНА ДЕЙНОСТ НА АВСТРО-УНГАРСКОТО ВОЕННО- ТРАНСПОРТНО ВЕДОМСТВО ПО РЕКА ДУНАВ (1914 – 1915 г.)

Велико Лечев

Участието на Австро-Унгария в Първата световна война отдавна е предмет на широк научен интерес. На тази тема са посветени внушителен брой изследвания и мемоарни трудове, които имат свое самостоятелно място в австрийската историография. Сред тях се откроява една по-малка група исторически съчинения, разглеждащи военно-политическата и стопанска роля на р. Дунав за двуединната монархия през 1914 – 1918 г. Повечето от авторите на тези изследвания акцентуват върху планирането и провеждането на най-значимите военни операции в дунавския басейн и разглеждат участието в тях на австро-унгарските военни речни сили и различни сухопътни съединения¹. В по-малка степен е проучено търговското корабоплаване на Хабсбургската монархия по р. Дунав през Първата световна война. Неголемите по обем мемоари на Габор фон Дьобретай² и няколкото кратки обзорни изложения, поместени в исторически съчинения с по-общ характер, изчерпват изследванията по тази тема³. Допуснатото подценяване не е оправдано най-малко по две причини: през 1914 – 1918 г. австро-унгарското дунавско корабоплаване изпълнява важни военни и стопански функции, изяснени фрагментарно в цитираните изследвания; във Военния архив на Република Австрия се съхраняват значителен брой източници, голяма част от които досега не са били предмет на обстоен исторически анализ.

В рамките на настоящата статия не е възможно да бъдат разгледани всички страни на тази проблематика. Затова целите, които си поставяме тук са следните: да се посочат причините, довели до създаването на австро-унгарското военно-транспортно ведомство и неговия предшественик – службата в Шабадка; да се очертаят правните принципи, върху които се основава тяхната дейност, както и резултатите от нея през 1914 – 1915 г. на фона на бурните политически събития в Европа и Балканския регион. Посоченият хронологически период е исторически обособен. Началото му съвпада със започването на военните действия между двуединната монархия и Сърбия на 28 юли 1914 г. За горна граница следва да се приеме създаването на дунавското военно-транспортно ведомство на 15 ноември 1915 г. и извършените от него значителни по обем дейности до края на с.г., когато корабоплаването по голямата река е спряно поради влошаване на метеорологичните условия. В началото на 1916 г. са извършени съществени промени в целите, организацията и функциите на ведомството. Започва нов етап в неговата дейност.

* * *

В продължение на столетия дунавското търговско корабоплаване е важно средство, използвано от Хабсбургската империя за постигане на стопанско и политическо влияние в европейския югоизток. Неговата роля нараства след неуспешната война на Австрия с Прусия (1866 г.), водена за постигане на върховенство в Германския съюз. Принудена да насочи своята експанзия главно към Балканите, двуединната монархия отстоява твърдо позициите на собственото си корабоплаване по голямата река, въпреки противодействието на Русия, оказано на Берлинския конгрес (1878 г.) и на международните конференции по дунавския въпрос през периода 1880 – 1883 г.⁴

Важно условие, гарантиращо укрепването на австро-унгарското надмощие по р. Дунав и в Адриатическо море, е вниманието, което отделя виенският императорски двор на военния и търговски флот. Съзнавайки, че външнополитическите цели в Балканския регион не могат да бъдат постигнати без наличието на силен флот, престолонаследникът Рудолф, а след неговата смърт през 1889 г. и ерцхерцог Франц Фердинанд полагат системни усилия в тази насока. По тяхна инициатива са отпускани ежегодно държавни субсидии за построяване на нови образци кораби и модернизиране на корабостроителниците и пристанищата. Като резултат от положените грижи, в навечерието на Първата световна война австро-унгарският търговски и военен флот в Адриатическо море заема осмо място в света по брой и водоизместимост на своя плавателен парк след Великобритания, Германия, САЩ, Япония, Франция, Италия и Русия⁵. По отношение на своя речен флот Хабсбургската монархия има чувствително превъзходство в сравнение с останалите дунавски държави (вж. приложението). Нейните четири параходни компании – Първото австрийско императорско и кралско параходно дружество, Унгарското кралско параходно дружество, Унгарското речно параходно дружество и Южногерманското параходно дружество – притежават 67,2 % от общия брой на корабите и 81,1 % от шлеповете, посочени в таблицата. По показателите мощност и товароносимост делът на австро-унгарския плавателен парк е съответно – 79,5 % и 83,5 %. Двуединната монархия разполага и с дунавски военен флот, състоящ се от осем монитора и множество добре въоръжени спомагателни съдове⁶.

В приложението не са посочени данни за гръцко-румънското параходно дружество “Белес”. То притежава плавателен парк от шлепове и ограничен брой влекачи с обща товароносимост 600 000 т. В такъв случай делът на двуединната монархия по този показател възлиза на 51,7 %. Все пак, Румъния не успява да избегне зависимостта си от австро-унгарския търговски флот. Шлеповете на “Белес” не са пригодени да преминават през бързеите на Железни врата, а неголемият плавателен парк на Румънското параходно дружество не е в състояние да задоволи изцяло държавните нужди.

В твърде неизгодна позиция е Сърбия. През първото десетилетие на ХХ в. около 90 % от сръбския износ е насочен към Хабсбургската монархия и се осъществява основно от австрийските и унгарските параходни дружества⁷.

Аналогични затруднения има и България. Тя разполага само с пет влекача и няколко шлепа, собственост на частни лица. Поради това е принудена да търси услугите на чужди параходни компании. Близко 75 % от българския износ по р. Дунав се покрива от

параходните дружества на двуединната монархия⁸.

Възходящото развитие на австро-унгарския речен флот се следи с внимание от Военното министерство във Виена. Съгласно разработените оперативни планове за война на Балканите, секция “Флот” при министерството предвижда активното използване на търговските и военните кораби по среден и долен Дунав. По нейно предложение през 1911 г. парламентите на Австрия и Унгария гласуват закон, по силата на който дирекциите на параходните дружества се задължават да предоставят своя плавателен парк за нуждите на командването на армията. Законът не постановява създаването на централно ведомство за общо ръководене на дейността им. Плавателните съдове са задължени да се подчиняват на най-старшите командири на сухопътните войски, дислоцирани по бреговете на р. Дунав. Това задължение, както и липсата на изискване за пряко подчинение на екипажите на военните устави, създават предпоставки за неефективно използване на речния флот при война⁹.

Очевидно е, че принципът на единоначалието в закона е подценен. Този недостатък не е отстранен на заседанието по въпросите на флота, проведено във Военното министерство на 3 юни 1913 г. Председателят контраадмирал Кайлер фон Калтенфелс е на мнение, че охраната на адриатическото крайбрежие е от първостепенна възможност за монархията. Функциите на речния флот не са поставени на разискване, тъй като за разлика от Средиземноморския басейн, в който доминира съгласенския флот, по р. Дунав Австро-Унгария има осезаемо надмощие. Посочените съображения предопределят преместването на седалището на секция “Флот” от Виена в адриатическото пристанище Пола през с. г. С тази своя стъпка министерството ограничава координиращите функции на секцията спрямо Върховното командване на армията и параходните дружества¹⁰.

* * *

Убийството на ерцхерцог Франц Фердинанд в Сараево на 28 юни 1914 г. заравва речния плавателен парк на Австро-Унгария разпръснат по цялото протежение на дунавския воден път. Последвалото крайно изостряне на отношенията между Виена и Белград принуждава дирекциите на параходните дружества да изтеглят своите кораби и шлепове от българо-румънския и сръбския участък на реката. Предприетите мерки са навременни, тъй като Сърбия дислоцира силни артилерийски съединения по дунавската си граница с Унгария и заплашва да откъсне търговския флот на двуединната монархия от базите му в Линц, Виена, Будапеща и Уйведек.

Дните до края на юли с. г. са използвани за извършване на най-належащите ремонтни дейности на плавателния парк. Същевременно дирекциите на Австрийското императорско и кралско параходно дружество и Унгарското кралско параходно дружество се обръщат с предварително искане към търговските министерства във Виена и Будапеща за парично обезщетяване в случай на потопяване или повреждане на техни плавателни съдове от врага. Разглеждането на искането е отложено с мотива, че финансова компенсация ще бъде осигурена впоследствие посредством по-високите такси за превоз на товари. В действителност до есента на 1915 г. компенсации са отпускани. Но поради честото закъснение на изплащането и инфлационните процеси в Хабсбургската монархия,

пълно покриване на щетите не е гарантирано¹¹.

На 28 юли 1914 г., когато Австро-Унгария обявява война на Сърбия, влиза в сила законът от 1911 г., който задължава параходните дружества да предоставят своите плавателни съдове за военни нужди. Те са поставени под командването на 2-а армия, съсредоточена по северните брегове на реките Дунав и Сава. Поради започналата обща мобилизация в Русия на 1 август 1914 г., началникът на австро-унгарския генерален щаб ген. Конрад фон Хьотцендорф заповядва на 2-а армия да остане на изходните си позиции предвид на предстоящото ѝ прехвърляне на Източния фронт¹². Оказва се, че по силата на тази заповед търговският флот не може да разчита на подкрепа от южния бряг на двете реки, където са разположени силни съединения от 1-а, 2-а и 3-а сръбски армии. Предвижда се след предислоцирането на 2-а австро-унгарска армия нейните позиции да бъдат заети от помалочислени съединения. Същевременно 5-а и 6-а армии, съсредоточени по долното течение на р. Дрина и в района на Сараево-Мостар, биха могли да достигнат Дунав и Сава само при успешно развитие на настъплението си срещу Сърбия.

Въпреки неблагоприятната военно-оперативна обстановка, австро-унгарските параходни компании полагат усилия да подпомогнат сухопътните войски. На 30 юли 1914 г. по долното течение на р. Сава навлиза първият голям транспорт на Австрийското параходно дружество, предвождан от миночистача на военната флотилия "Алкотмани". Натоварените с муниции плавателни съдове, са подложени на силен артилерийски и пушечен обстрел от вражески подразделения, разположени на южния бряг на реката. Убити са командирът на транспортна капитан Карл Ебелинг и кормчията Михаел Грамшпренгер. Благодарение на проявеното хладнокръвие от втория кормчия Игнац Коцор, плавателните съдове са изведени извън обсега на огъня. Преодолявайки големи рискове, те се добират до дунавското пристанище Земун.

Първите жертви, дадени от Австрийското параходно дружество, показват, че секция "Флот" при Военното министерство не е предвидила монтирането на предпазни бронирани заграждения, които да защитят екипажите на търговските кораби от вражеския огън. Едва след трагичния инцидент на 30 юли с. г. е издадена заповед – командните мостици и кормилните отделения да бъдат допълнително защитени. Изглежда, че изпълнението на тази заповед дава известен резултат, тъй като през следващите седмици липсват данни за жертви от личния състав на търговския флот.

Заедно с предприетите защитни мерки от технически характер, се планира пряко ангажиране на военната флотилия с охраната на транспортите, превозващи товари в районите на военните действия. На 4 август 1914 г., когато Сърбия обявява официално война на Хабсбургската монархия, командирът на флотилията капитан I ранг Карл Лукич е натоварен персонално с изпълнението на тази задача. Два дни по-късно мониторите "Марош", "Лайта" и патрулната лодка "Н" конвоират транспорт на Австрийското параходно дружество по р. Сава. Тъй като товарът с материали за форсиране на реката е предназначен за 7-а пехотна дивизия, търговските и военните кораби се подчиняват пряко на нейното командване. Транспортът достига своето местоназначение благодарение на противодействието, което оказват мониторите на вражеските батареи¹³.

Изложените факти свидетелстват, че в началото на август 1914 г. подвозът на военни материали по р. Сава се извършва при трудни условия. Възпрепятствани от сръбската артилерия, транспортите достигат трудно районите, в които водят военни

действия австро-унгарските сухопътни войски.

На съществени затруднения се натъква и корабоплаването по р. Дунав. Австрийските и унгарските кораби могат да се движат безпрепятствено до левия завой на реката при сръбската столица, който се контролира от вражеската крепостна артилерия. Въпреки съществуващия риск, в началото на август с. г. два големи транспорта на Унгарското кралско параходно дружество, състоящи се от 9 влекача и 36 шлепа, превозват над 15 хил. войници до подстъпите на Белград¹⁴.

Двете по-малки параходни компании на двуединната монархия – Южногерманското параходно дружество и Унгарското речно параходно дружество – не участват в превозването на войски и товари в района на военните действия. Техните дирекции и секция "Флот" при Военното министерство са на мнение, че не е необходимо да се излага на риск неголемият им плавателен парк. По същите съображения и Баварският лойд не изпраща свои транспорти по сръбско-унгарския участък на р. Дунав. Твърде скоро корабоплаването става невъзможно за Австрийското дружество и Унгарското кралско дружество. Разразилите се ожесточени боеве през август-септември 1914 г. по поречията на Дунав и Сава, както и прехвърлянето на 2-а австро-унгарска армия в Галиция, принуждава двете дружества да започнат изтегляне на плавателния си парк в пристанищата на двуединната монархия. Бойното поле напускат и корабите-болници – "Трайсен" и "Купла", чиито лекарски екипи оказват помощ на много ранени офицери и войници.

Обратният път се оказва труден и пълен с опасности. Корабите имат за противник не само сръбските батареи, но и отделни деморализирани австро-унгарски подразделения. При настъплението на сръбските войски през р. Сава към Фрушка гора и областта Срем (края на август 1914 г.) капитаните са заставяни насила от командирите на такива подразделения да превозват войници и товари в определени направления, при това без ни най-малко да се отчита спецификата на навигационните условия. Жертва на този произвол са предимно малките кормилни кораби, наети в началото на войната от Австрийското параходно дружество. В редица случаи техните капитани отказват да се подчиняват с мотива, че не са задължени да съблюдават военните устави¹⁵.

Принудителното оттегляне на австро-унгарския търговски флот в собствените му бази е прието във Виена и Берлин като поражение, тъй като затварянето на дунавския воден път от Сърбия ограничава възможностите за снабдяване на България и Турция с военни материали. Преценявайки двете балкански държави като свои потенциални съюзници, Германия и Австро-Унгария упражняват силен натиск върху Румъния, по чиито железопътни линии е единствено възможно превозването на муниции и техника за българската и турската армии¹⁶. С разрешаването на този въпрос се ангажира дори кайзер Вилхелм II, който на 27 август 1914 г. телеграфира лично на румънския крал Карол. Последва енергична намеса на австро-унгарския пълномощен министър в Букурещ граф Чернин, който изтъква с категоричен тон пред Йон Братиану належащата нужда от безпрепятствено преминаване през румънска територия на ешалоните за България и Турция¹⁷. В стремежа си да не поема твърди ангажименти към Централните сили, Братиану отговаря уклончиво на поставеното искане. През следващите месеци кабинетът в Букурещ решава въпроса за военния транзит в зависимост от моментната политическа ситуация и икономическата изгода на някой висши политически кръгове. Поради това ешалоните за България и Турция достигат крайно неритмично и със закъснение до местоназначението си¹⁸.

В същото време руските военни транспорти за Сърбия плават необезпокоявано по р. Дунав. През периода август-октомври 1914 г. Военното министерство във Виена е затрупано от донесенията на австро-унгарските консули във Видин и Русе – Хенинг и Пробизьер, за движението на транспортите. От събраните данни е ясно, че руското дунавско корабоплаване се ръководи от специално военно ведомство в град Рени, командвано от капитан I ранг Веселкин¹⁹.

Българското правителство на д-р Васил Радославов, обявило неутралитет в началото на войната, няма интерес от забавяне на германските и австро-унгарските военни доставки предвид на това, че недостигът на въоръжение и техника в различните родове войски надвишава 30 %. Но на този етап то се въздържа от конфронтация с Русия. Отделните опити на български гранични подразделения да спират руски транспорти не променят сложилата се ситуация по Долни Дунав²⁰.

Очевидно в първите месеци на войната дунавският воден път попада в полезрението на голямата политика. Военните неуспехи в Сърбия лишават Австро-Унгария, респективно Германия, от възможността да контролира голямата речна артерия източно от Белград. С цел да разгроми сръбската армия и да осигури надеждна транспортна връзка с бъдешите се съюзници – България и Турция, Върховното командване на двуединната монархия подготвя ново настъпление в началото на ноември 1914 г.²¹ Като част от подготовката трябва да се приемат и първите стъпки за централизиране дейността на дунавския търговски флот. Инициативата принадлежи на майорите от секция “Флот” при Военното министерство – Дитрих и Зелинга. Като подлагат на критична оценка цялата налична информация за неефективното използване на речния плавателен парк, двамата офицери аргументират убедително необходимостта от централизация. По тяхно настояване на 1 ноември 1914 г. секция “Флот” заповядва част от корабите на австро-унгарските параходни дружества да се обединят под общото командване на създадената в първите дни на август военно-транспортна служба в град Шабадка (отстрои на около 40 км източно от дунавското пристанище Байя). Планира се при успешно развитие на военните действия срещу сръбските войски и отваряне на дунавския воден път на нейно подчинение да бъде поставен целият плавателен парк на дружествата.

Службата е подчинена пряко на командването на австро-унгарските войски на Балканите. За неин началник е назначен майор Дитрих. В правомощията му влиза не само ръководството на търговското корабоплаване по р. Дунав, но и регулирането на железопътния трафик от Шабадка към районите на военните действия в Сърбия. В понататъшната си дейност той се стреми да обвърже възможно по-тясно функциите на речния флот с принципа на единоначалието²².

В хода на австро-унгарското настъпление през ноември и началото на декември 1914 г. са предприети допълнителни мерки от съгласнените държави за блокиране на дунавския воден път. С цел да сведат до минимум възможността за осъществяване на транспортна връзка по р. Дунав за Германия и Австро-Унгария с България и Турция, върховните командвания на Англия, Франция и Русия изпращат военни мисии в помощ на своя балкански съюзник. Съгласно разработения план от английския контраадмирал Троунбридж реката е минирана, а на южния ѝ бряг са разположени торпедни установки и голямокалибрени флотски оръдия²³. При създалата се ситуация използването на групата австро-унгарски кораби, подчинени на службата в Шабадка, се оказва нецелесъобразно.

Майор Дитрих е принуден да разчита главно на железопътния транспорт, за да доставя муниции и храни за воюващите на дунавския участък от фронта 15-и и 17-и австро-унгарски корпуси. Ангажирана изцяло с регулирането на железопътния трафик, военно-транспортната служба не разработва писмени правила, които да регламентират дейността на групата кораби. Преценява се, че плавателните съдове могат да бъдат направлявани чрез устни заповеди, издавани по телефона.

Превземането на Белград от австро-унгарските войски на 2 декември 1914 г. е прието от Върховното командване като важно условие, предшестващо отварянето на дунавския воден път. Още същия ден главнокомандващият Балканския фронт ген. Потьорек заповядва – военната флотилия да очисти реката от вражеските минни заграждения и да окаже съдействие на сухопътните съединения, сражаващи се източно от сръбската столица. Флотилията се справя успешно със задачата си, което позволява голям транспорт на Унгарското кралско параходно дружество, натоварен с оръжие за България и Турция, да потегли за долни Дунав. Благодарение на проявения професионализъм от екипажите на влекачите “Франц Йосиф” и “Ференц”, транспортът достига до пристанище Видин.

Посоченият случай заслужава внимание, доколкото става въпрос за пръв успешен опит на търговски кораби, подчинени на военно-транспортната служба, да преминат сръбско-унгарския участък на реката. Последвалото изтласкване на австро-унгарските войски от Белград на 15 декември 1914 г. и от южния дунавски бряг, принуждава двата унгарски влекача да останат на зимуване край остров Чифтелер при Видин. Те се завръщат в своите базови пристанища едва след разгрома на Сърбия през есента на 1915 г.²⁴

Поражението на австро-унгарските войски през декември 1914 г. слага край на надеждите за скорошно отваряне на дунавския воден път. В превозването на отстъпващите войски вземат участие и плавателните съдове на военно-транспортната служба. От 17 до 21 декември с. г. три военни транспорта, теглени от влекачи на Австрийското параходно дружество и Унгарското кралско параходно дружество, извършват рейсове по маршрута Панчево – Земун. Плаването се осъществява предимно през нощта, за да се избегне обстрела на сръбските батареи. Макар че са взети нужните предпазни мерки, влекачът от втория транспорт – “Гюри”, е принуден да спре в близост до Белград, тъй като екипажът загубва ориентация в гъстата мъгла. Подложен на силен артилерийски обстрел, корабът отплава срещу течението под прикритието на монитора “Бодрог”. Въпреки неблагоприятните навигационни условия, останалите транспорти достигат крайното си местоназначение без особени затруднения²⁵.

Изложеното дотук свидетелства, че през първите четири месеца от началото на войната търговските кораби изпълняват сложни задачи главно при дефанзивни операции на австро-унгарските сухопътни войски. Обичайна практика е службата в Шабадка да възлага командването на транспортите, плаващи в района на военните действия, на най-опитните капитани. Майор Дитрих полага значителни усилия за постигане на добра съгласуваност в действията с командирите на военните кораби, в резултат на което войските и товарите са превозвани възможно най-безопасно до определените местоназначения.

През втората половина на декември 1914 г. австро-унгарското върховно командване започва да прехвърля редовните военни части, сражавали се в Сърбия, на Източния фронт. На северните брегове на Дунав и Сава са оставени по-малочислени опълченски съединения. Тъй като съгласнените военни мисии отново минират двете реки, австро-

унгарските търговски кораби се изтеглят в своите бази²⁶. Съгласно заповедта на новоназначения главнокомандващ войските на двуединната монархия на Сръбския фронт – ерцхерцог Ойген, част от корабите са подчинени на дирекцията за строеж на мостове в Уйведек. С останалите се разпорежда командването на крепостта Петроварадин.

Нареждането на ерцхерцог Ойген е съобразено с моментната необходимост от търговски кораби по унгарския участък на р. Дунав, но то игнорира командните функции на службата в Шабадка. За това свидетелства един доклад на майор Дитрих до Военното министерство, в който се казва: “Резултатът от липсата на единоначалие е, че два парахода теглят един шлеп в едно и също направление. При това преминаването на параходите в разположение на различни командвания е причина капитаните им да не знаят на кого да се подчиняват”²⁷.

Военното министерство не взема отношение по този доклад. При това игнорирането на изложената информация става в момент, когато България и Румъния отказват да пропускат през своя територия ешалоните с военни материали за присъединилата се към Централните сили Турция. Външните министерства на Германия и Австро-Унгария оценяват отказа като резултат от военните поражения в Сърбия и на Източния фронт, довели до засилване на съглашенското влияние в двете неутрални балкански държави. В резултат на упражнения силен натиск от австро-унгарския външен министър граф Берхтолд върху правителствата в Букурещ и София, ешалоните потеглят отново за Турция, но както и преди се натъкват на големи пречки най-вече на румънска територия²⁸.

Неритмичното снабдяване на турската армия с оръжие налага Германия и Австро-Унгария да търсят нови възможности за използване на дунавския воден път. Като нов момент следва да се изтъкне прякото ангажиране на Германското върховно командване с този въпрос. В средата на декември 1914 г. то отзовава от Западния фронт генералшабния подполковник Хенч и го натоварва, заедна с майор Дитрих, да ръководи движението на военните транспорти по р. Дунав. Между двамата офицери е установено добро взаимодействие предвид на убедеността им в необходимостта от централизиране дейността на търговския флот. По тяхно искане малка част от корабите на службата в Шабадка остават в разпореждане на военното командване на крепостта Петроварадин и дирекцията за строеж на мостове в Уйведек. Останалите се съсредоточават в Земун, откъдето се планира да отплават към българските дунавски пристанища.

На 24 декември 1914 г. тръгва военен транспорт, състоящ се от влекача “Тринитас” и два шлепа с германско оръжие. Предвождан лично от подполковник Хенч, транспортът достига безпрепятствено до Смедерево. Междувременно австро-унгарските войски, разположени на северния бряг на р. Дунав, известяват екипажа на влекача, че в близост до Железни врата са поставени плътни минни заграждения. След като преценява невъзможността да се премине през тях, подполковник Хенч заповядва “Тринитас” и двата шлепа да се върнат незабавно в Земун. По обратния път корабите от военната флотилия (мониторът “Бодрог” и бронираният параход “Алмош”), съпровождат транспорта, водят ожесточени артилерийски престрелки със сръбските батареи. За да увеличи скоростта на движение срещу течението, “Алмош” тегли шлеповете заедно с влекача “Тринитас”. Военният транспорт е изведен от обсега на огъня и се завършва в базовото пристанище²⁹.

Третият опит за превозване на германско оръжие за Турция по р. Дунав завършва без успех. Очевидно е, че непосредствено след разгрома на австро-унгарските войски в Сърбия военно-транспортната служба не успява да събере надеждна информация за вражеските минни заграждения източно от Белград. Вследствие на това екипажите на търговските и военните кораби се излагат на неоправдан риск.

В началото на 1915 г. корабоплаването е силно затруднено поради ниските температури и залеждането на р. Дунав. Въпреки това, влекачите на военно-транспортната служба “Кроация” и “Киничи”, командвани от капитаните Шмитал и Шанто, плават по унгарския участък на реката. Превозени са пехотни, кавалерийски и тилови части, чието прехвърляне от Сръбския на Източния фронт следва да се извърши в съкратени срокове³⁰.

През февруари-март 1915 г. австро-унгарското търговско корабоплаване се изправя пред нови предизвикателства. Дарданелската операция на Съглашението заплашва зле въоръжените турски войски, отбраняващи проливите, с пълен разгром³¹. Положението става критично след активната намеса на английското външно министерство, което предупреждава неколккратно България и Румъния да спрат военния транзит от Германия и Австро-Унгария за Турция. Поради реалната опасност от скорошно стъпване на съглашенските войски на Балканите, правителствата в Букурещ и София отказват да пропускат ешалоните с оръжие през своя територия. Все пак, във Виена и Берлин смятат, че за разлика от Й. Братиану, д-р В. Радославов би ревизирал по-лесно позицията си относно транзита. Към началото на март тези надежди се оказват напразни. Българският премиер изпраща протестна нота до австро-унгарското външно министерство, в която се обявява категорично против опитите на военния аташе на двуединната монархия в София – полковник Лакса, да организира взривяването на отделни руски транспорти, превозващи муниции за сръбската армия³². Повече основания за оптимизъм се появяват през втората половина на с. м., когато става ясно, че войските и военният флот на Съглашението трудно биха пручупили турската отбрана на проливите. Макар че българското правителство не прави официални изявления по въпроса за транзита в утвърдителен смисъл, Военното министерство във Виена решава да достави оръжие на Турция по р. Дунав. Изпълнението на тази задача е възложено на службата в Шабадка³³.

До края на март подполковник Хенч и майор Дитрих успяват да подготвят изпращането на поредния транспорт с оръжие. Двата офицери са единомислени, че отговорната мисия трябва да се възложи на опитния капитан Виктор Бьосцл, командир на влекача от Австрийското параходно дружество “Белград”. По тяхно настояване командването на военната флотилия нарежда мониторите “Енс” и “Бодрог” да конвоират транспорта. На 30 март 1915 г. в 21,30 часа “Белград” отплава от Земун и успява под прикритието на нощта да премине безпрепятствено покрай сръбската столица. Веднага след това обаче, капитан I ранг К. Лукич заповядва на мониторите да се върнат обратно. В издирените източници не се посочва какви са конкретните причини за тази заповед. Във всеки случай тя е издадена без знанието на подполковник Хенч и майор Дитрих, защото иначе те биха реагирали незабавно. Макар че съзнава злосъщния край на своята мисия, капитан В. Бьосцл продължава плаването по течението. Достигайки Винча, военният транспорт е силно обстрелян от сръбските батареи, вследствие на което експлодира. Капитанът и голяма част от екипажа загиват. Само осем души успяват да доплуват до охранявания от австро-унгарски подразделения северен дунавски бряг³⁴.

След поредния неуспешен опит за преодоляване на сръбско-унгарския участък на реката, австро-унгарското върховно командване заповядва на службата в Шабадка да преустанови изпращането на военни транспорти³⁵. Заповедта е съгласувана с Военното министерство на Германия, в което надделява становището, че овладяването на дунавския воден път и осъществяването на пряка връзка с България и Турция би било възможно само след разгрома на Сърбия. В съответствие с разработения оперативен план, през май-юни започва съсредоточаване на редовни германски и австро-унгарски войски на Балканския фронт. Част от съюзните войски са превозени до северната сръбска граница от корабите на службата в Шабадка. От 31 май до 3 юни с. г. 9 влекача и 36 шлепа транспортират 103-а германска дивизия и над 250 т. мунициии. Според подполковник Хенч и майор Дитрих най-добре се справят със задачата си екипажите на параходите “Вертерс” и “Киничи”³⁶.

През лятото на 1915 г. функциите на търговския флот се разискват оживено на общите заседания на министерските съвети на двуединната монархия. Главна тема на обсъжданията са сериозните продоволствени затруднения на Австрия, която може да достави необходимите й 400 хил. т зърнени храни единствено от Румъния. Австро-унгарският външен министър барон Буриан, който председателства заседанието на 8 юли с. г., преценява пропускателната способност на румънските железопътни линии като крайно незадоволителна и изразява надежда, че скорошното отваряне на дунавския воден път ще реши радикално продоволствения въпрос. Още по-категоричен е унгарският министър-председател граф Тиса. “Въпросът за транспорта – заявява той – е от решаващо значение. Твърде дълго дунавският воден път и железопътната отсечка през Оршо̀ва не са отворени. След отварянето им могат да се превозват допълнително значителни количества”³⁷.

В същия дух се изказват директорите на австрийската и унгарската военно-изкупвателни централи – фон Шонка и Клайн. Според тях, при наличие на добра организация, речният търговски флот е в състояние до края на годината да превози близо 50 % от румънската реколта³⁸.

Въз основа на изказаните становища заседанието възлага на Военното министерство да предприеме съответни предварителни действия, за да може след отварянето на дунавския воден път да се извърши възможно най-бързо транспортиране на зърнени храни от Румъния. С изпълнението на тази задача е натоварен полковник Кренайс от Генералния щаб. На секция “Флот” е наредено да се грижи за оптимално съгласуване интересите на държавата и параходните дружества. Впоследствие Кренайс се нагърбва и с голяма част от тези задължения, тъй като секцията е ангажирана предимно с корабоплаването в Адриатическо море. Според него е наложително да се създаде централно транспортно ведомство при Военното министерство във Виена, което да има всеобхватни командни функции спрямо дунавския търговски флот. Използването на натрупания опит от службата в Шабадка се приема като важно условие за успеха на начинанието.

В хода на подготвителната работа, предшестваща създаването на ведомството, полковник Кренайс се сблъсква с прекомерните искания на Австрийското параходно дружество и Унгарското кралско параходно дружество относно отпускането на държавни субсидии в случай на повреда или потопяване на плавателни съдове. Преговорите с дирекциите на двете дружества не завършват до началото на военната кампания срещу

Сърбия (6 октомври 1915 г.). Поради това командващият съюзните войски на Германия, Австро-Унгария и България – генерал-фелдмаршал Август фон Макензен, е принуден да разчита на поставените в негово разпореждане кораби на транспортната служба в Шабадка. При форсирането на р. Дунав новоназначеният началник на службата майор Зелинга предоставя плавателни съдове, които превозват основно войскови съединения от състава на 11-а германска армия. Най-висока оценка от командването на армейската група “Макензен” получават екипажите на влекачите “Корнфелд” и “Панония”, подпомогнали форсирането на реката при Земун – Белград – Бациаш. Частите на 3-а австро-унгарска армия атакуват Сърбия от запад, използвайки при преминаването на реките Дрина и Сава наетите кормилни кораби от Австрийското параходно дружество. Липсват сведения за участие на търговските кораби при преминаването на Дунав от австро-унгарския отряд “Оршо̀ва”, продължил впоследствие настъплението си заедно с подразделения на 1-а българска армия³⁹.

След отхвърлянето на сръбските войски на юг, отделения от военната флотилия отварят широки проходи през плътните минни заграждения. Най-после съобщението между Германия и Австро-Унгария с България и Турция по дунавския воден път става възможно. В края на октомври 1915 г. военно-транспортната служба в Шабадка изпраща два транспорта с оръжие. Те пристигат безпрепятствено в пристанище Лом, съпроводжани от мониторите “Бодрог”, “Кьорьош” и “Сава”⁴⁰. След навлизането на австро-унгарските монитори по българо-румънския участък на реката руските търговски кораби се изтеглят в пристанище Рени. От своя страна, командването на румънската армия нарежда да бъдат поставени минни заграждения при Тутракан – Олтеница. Преграждането на реката е още едно доказателство за благосклонния неутралитет на либералното правителство в Букурещ спрямо Антантата. Австро-унгарското министерство на външните работи протестира неколкократно пред Европейската дунавска комисия в Галац, но резултат не е постигнат⁴¹.

Въпреки възникналото напрежение относно преграждането на дунавския воден път, правителството на Й. Братиану започва да продава зърнени храни на Австро-Унгария и Германия. В крайна сметка надделяват опасенията, че след приключване на военната операция срещу Сърбия 350-хилядна елитна армия на Централните сили може да нахлуе в Румъния⁴².

Към края на октомври 1915 г. по Долни Дунав се появяват и първите плавателни съдове на Баварския лойд. Разбира се, Германия трудно би могла да оспорва австро-унгарското надмощие по отношение на дунавския търговски флот. Независимо от това, Военното министерство в Берлин, респективно Централната военно-изкупвателна организация, полагат усилия да утвърдят позициите си по р. Дунав, доколкото са пряко натоварени с покриване на дефицита от 1 млн. т зърнени храни и транспортирането на оръжие за България и Турция. За целта в края на октомври изкупвателната организация наема част от плавателния парк на гръцко-румънското параходно дружество “Белес”. По средното и долно течение на реката е дислоцирана военна флотилия, състояща се от 23 добре въоръжени моторни лодки⁴³. Базирайки се на членове 7 и 11 от подписаната военна конвенция с България, Германското върховно командване изпраща в софийската легация флотския офицер капитан II ранг фон Армин, на когото възлага да координира движението на транспортите по българо-румънския участък на р. Дунав⁴⁴.

Предприетите стъпки от Германия за укрепване позициите на собственото си

корабоплаване по голямата река са посрещнати крайно негативно в астро-унгарското военно министерство. На този етап обаче, то не реагира категорично предвид на това, че операцията срещу Сърбия не е завършила, а централното ведомство по р. Дунав не е създадено.

Все пак, по настояване на австро-унгарския военен министър фон Кробатин са предприети някои контрамерки. На полковник Кренайс е наредено да ускори преговорите с параходните дружества, за да се създаде възможно по-скоро проектираното централно ведомство. Наредането има своите безспорни основания, тъй като на ведомството се възлагат надежди да играе ролята на солидна бариера срещу германската конкуренция. Дотогава се разчита на групата търговски кораби на службата в Шабадка. В началото на ноември 1915 г. от шлепове на службата са построени два ферибота, които превозват муниципални и храни за германските и австро-унгарските войски в Сърбия. Създадено е специално отделение за изваждане на потънали плавателни съдове, което работи изключително интензивно. Процесът на разширяване на функциите на военнотранспортната служба завършва със създаването на пристанищни комендатури в Земун, Панчова, Кафевара, Бръчко и Белград.

Майор Зелинга изпитва силни затруднения да отговори на нарастналата необходимост от плавателни съдове след отварянето на дунавския воден път, тъй като има на разположение само част от парка на двете най-големи австро-унгарски параходни дружества. Същевременно той не е в състояние да поддържа редовни връзки с Щаба на българската армия заради отдалечеността на Шабадка и прекомерната си ангажираност с регулирането на железопътния трафик по посока на Балканите. Това налага още през октомври в легацията на двуединната монархия в София да бъде изпратен в качеството си на посредник агентът на Австрийското параходно дружество – Глазер⁴⁵. В началото на следващия месец по предложение на военния аташе полковник Лакса в легацията е командирован офицерът от дунавската военна флотилия капитан II ранг Карл Мисц. За сравнително кратък период от време Мисц успява да установи интензивни контакти с Пети и Седми отдел на австро-унгарското военно министерство, ръководещи доставянето на оръжие за България и Турция. Той се среща лично и с майор Зелинга в Шабадка. Между двамата е постигната договореност относно графика на военните транспорти за България⁴⁶. С помощта на полковник Лакса, капитан II ранг Мисц уточнява с началник-щаба на българската армия ген. Константин Жостов, вида на военните материали, които ще се доставят в дунавските пристанища. Постигната е договореност за следното разпределение: във Видин ще се разтоварват коне, предназначени за артилерийската инспекция; в Лом и Сомовит – артилерийско въоръжение; в Свищов – инженерни и интендантски материали; в Русе – всички доставки за Турция⁴⁷.

В условията на активизиране на търговското корабоплаване по Долни Дунав, на 5-8 ноември 1915 г. преговорите между Военното министерство, представявано от полковник Кренайс и параходните дружества навлизат в заключителна фаза. Дирекциите на дружествата не отстъпват от искането си за пълно финансово покриване от държавата на понесените щети. Едва след осигуряването на сумата от 2 млн. крони е прието предложението на министерството за военизиране на плавателния им парк чрез подчиняването му на проектираното централно ведомство със седалище във Виена. Същевременно полковник Кренайс дава необходимите гаранции да се изплащат три пъти

по-високи дивиденди за провоз на войски и товари в сравнение с получаваните през последните довоенни години. Министерството поема отговорността да снабдява дружествата с въглища и храни. Срещу това те се задължават да спазват безпрекословно военните устави и да изпълняват всички заповеди на централното ведомство, отнасящи се до поддържането на плавателния парк.

На 15 ноември с. г. преговорите с Австрийското параходно дружество и Унгарското кралско параходно дружество завършват. За началник на Централното военнотранспортно ведомство по р. Дунав е назначен полковник Кренайс, който е пряко подчинен на военния министър и Върховното командване на армията. Секция “Флот” запазва формално функциите си на свързващо звено между ведомството и военния министър. През следващите месеци обаче, полковник Кренайс често кореспондира директно с министъра и военното командване. Той е овластен да издава заповеди за отпускане на транспорти, превозващи сухопътни войски, както и при заявка от Централната изкупвателна организация и фирмите-доставчици на оръжие. В негово разпореждане е целият персонал на двете параходни дружества с обща численост над 11 хил. души. До края на ноември в подчинение на ведомството преминават и по-малките параходни компании – Унгарското речно параходно дружество и Южногерманското параходно дружество. Баварският лойд също се подчинява в навигационно отношение на полковник Кренайс. Макар и без охота, дирекцията на лойда е принудена да предприеме тази стъпка поради ограничения си плавателен парк и непригодността на гръцко-румънските шлепове да преминават през Железни врата.

Със създаването на Централното военнотранспортно ведомство дунавското търговско корабоплаване се преустройва изцяло на военна основа. За това способства и съставения от полковник Кренайс кратък правилник за дейността на ведомството, съгласно който при умишлено забавяне на транспортите виновните капитани и моряци ще понесат отговорност по силата на действащите военни закони. За да осигури пълноценно използване на плавателните съдове, той изисква от Върховното командване определен брой войници от опълчението, които заемат местата на мобилизираните в сухопътната армия огньари на търговски кораби. В австрийските и унгарските дунавски пристанища са изпратени военнопленници с цел да се осигури по-бързо обработване на товарите⁴⁸.

Въпреки положените усилия от началника на Централното ведомство, австро-унгарското корабоплаване по р. Дунав се натъква на сериозни трудности. При оттеглянето си от сръбските пристанища в началото на октомври 1915 г. руски кораби пленяват мощния параход на Унгарското кралско дружество – “Вашкапи”, който е специално пригоден да тегли през бързеите при Железни врата по-слабите влекачи. Като по-сериозен въпрос, чието решаване не търпи отлагане, ведомството преценява бавното обработване на товарите в българските дунавски пристанища. Поради това, че транспортите са задържани твърде дълго, те не са в състояние да превозят своевременно закупените от Румъния 500 хил. т. зърнени храни⁴⁹. Това налага лично генерал-фелдмаршал Макензен да се обърне към Българската главна квартира. Въпросът е решен след отпускането на необходимото число опълченци. В пристанищата са назначени коменданти от офицерския състав на българската дунавска флотилия, с които капитан II ранг Мисц поддържа редовни делови контакти⁵⁰.

Извършеното през втората половина на ноември и началото на декември 1915 г.

се оказва недостатъчно, за да бъде постигнато пълноценно натоварване на австро-унгарския търговски флот. Съществен пропуск в дейността на Централното военно-транспортно ведомство е подценяването на въпроса за създаване на комендатури в българските дунавски пристанища. Разчита се повече на натрупания опит на службата в Шабадка, която, макар и преобразувана в поделение на ведомството, продължава да регулира движението на голяма част от транспортите по Долни Дунав. На този, както и на други пропуски, обръща специално внимание общото заседание на министерските съвети на двуединната монархия, проведено на 12 декември с. г. Още в началото на заседанието министър-председателите на Австрия и Унгария – Щюрк и Тиса, изтъкват належащата нужда от пълноценно използване на дунавския търговски флот. Още по-категоричен е австрийският търговски министър Шпицмюлер, който посочва, че продоволствените затруднения на монархията могат да бъдат преодоленни, ако за срок от 35 дни се превозват 600 шлепа с румънски зърнени храни. Заседанието възлага на Военното министерство, респективно на Централното военно-транспортно ведомство, до началото на 1916 г. да направят всичко възможно за оптимално използване на дунавския воден път⁵¹.

В наличните източници не се отбелязва какво конкретно е предприето до края на 1915 г. за изпълнението на това решение. В един отчет на ведомството с по-късна дата се посочва, че само за периода 13 – 30 декември с. г. в българските дунавски пристанища акостират 75 плавателни съда, които по дружества се разпределят, както следва: 30 на Австрийското параходно дружество; 21 на Унгарското кралско параходно дружество; 14 на Южногерманското параходно дружество; 4 на Унгарското речно дружество и 6 на Баварския лойд. В отчета се сочи, че плавателните съдове разтоварват главно военни материали и коне във Видин, Лом, Сомовит, Свищов и Русе, съгласно постигнатата договореност с Щаба на българската армия от началото на ноември 1915 г.⁵² Липсват сведения за фактическия обем на доставените материали. Той не може да се установи с точност и поради оскъдните данни, публикувани от държавната статистика в България. Напълно възможно е в доставките да са включени и 120-те планински оръдия, които турското военно командване закупува в средата на декември с. г. от заводите “Шкода”⁵³.

Разтоварването на транспортите се извършва сравнително бързо, благодарение на създадената добра организация на работа от българските пристанищни комендатури. По обратния път австро-унгарските и германски плавателни съдове превозват зърнени храни от румънските пристанища Гюргево, Зимнич, Корабия и Калафат⁵⁴.

През следващите два месеца условията за корабоплаване рязко се влошават. Това налага влекачите и шлеповете, подчинени на Централното военно-транспортно ведомство, да останат на зимуване в своите бази. Отделни рейсове до българските и румънските пристанища се извършват по изключение, при временно подобряване на метеорологичните условия⁵⁵.

С настъпването на зимната пауза завършва началният период от дейността на ведомството. През март 1916 г. неговите цели, организация и функции са регламентирани детайлно от нов правилник. Започва изграждането на комендатури в българските и румънските пристанища, с което се създават условия за понататъшно утвърждаване на позициите на австро-унгарското търговско корабоплаване по р. Дунав⁵⁶.

* * *

Дейността на австро-унгарския търговски флот през 1914 – 1915 г. преминава през три етапа. През първия етап (28 юли – 1 ноември 1914 г.) параходните дружества предоставят своя плавателен парк в разпореждане на армейското командване на Сръбския фронт и на подчинените му съединения по силата на закона от 1911 г. Липсата на централизация води до крайно неефективно използване на търговските кораби, както и до създаване на противоречия между техните капитани и някои командири на сухопътни части.

Стъпка напред към преодоляване на посочените недостатъци е направена през втория етап (1 ноември 1914 г. – началото на юли 1915 г.). Със създаването на Военно-транспортната служба в Шабадка е постигната известна централизация в дейността на търговския флот. Принципът на единоначалието е въведен отчасти. Но службата остава подчинена на командването на австро-унгарските войски на Балканите, което нерядко подценява важната роля на дунавското корабоплаване. Непряко ангажирана с проблемите на речния плавателен парк е секция “Флот” при Военното министерство. Той е обект на по-голямо внимание само при изпращането на оръжие от Германия и Австро-Унгария за България и Турция. Няколкото опита за преминаване на сръбско-унгарския участък на р. Дунав в края на 1914 г. и началото на 1915 г. завършват без успех.

През третия етап (началото на юли – края на декември 1915 г.) темата “дунавско корабоплаване” е често разисквана от висшите политически и военни кръгове във Виена и Будапеща. Поради сериозните продоволствени затруднения и належащата нужда от пряка транспортна връзка с България и Турция, Общият министерски съвет на двуединната монархия постановява да се създаде Централно военно-транспортно ведомство, което да има всеобхватни командни функции по отношение на речния търговски флот. Успешната операция срещу Сърбия, започнала в началото на октомври 1915 г., позволява да се възстанови австро-унгарското корабоплаване по Долни Дунав. Превозването на значителни количества оръжие и зърнени храни от параходните дружества, подчинени на Централното ведомство, е показателно, че Хабсбургската монархия възвръща своите позиции по дунавския воден път. Доколкото ведомството способства за утвърждаването на тези позиции, Военното министерство регламентира цялостно неговата дейност в началото на 1916 г. В резултат на извършеното, до края на Първата световна война австро-унгарския търговски флот постига пълен контрол върху корабоплаването по р. Дунав.

Бележки

¹ Вж. по-подробно посочената библиография от: Rauchensteiner, .: Der Tod des Doppeladlers. Österreich-Ungarn und der Erste Weltkrieg. Wien, 1993, S. 676 – 695.

² Габор фон Дьобрентай е офицер от австро-унгарската армия. През Първата световна война служи в Централното военно-транспортно ведомство. Достига до чин капитан-лейтенант. През 1934 г. публикува кратки спомени в мемоарната книга на бившия старши офицер от дунавската флотилия Олаф Вулф. В тях е направен пръв опит да се оцени ролята на търговския флот главно на базата на лични впечатления и, частично събрана статистическа информация. Авторът отчита бегло ролята на различните политически и икономически фактори, които оказват влияние върху корабоплаването по р. Дунав през 1914 – 1918 г. Вж.: Döbrentei, G. v. Die Donauhandelsflotte im Kriege. – In: Wulff, O. Die Österreich-Ungarische Donauflotte im Weltkrieg 1914 – 1918. Wien –

Leipzig, 1934, S. 190–232.

³ **Heidrich, Fr.** Die Donau als Verkehrsstrasse. Wien–Leipzig, 1916, S. 14–55; **Ferdinand, H.** Die Wasserstrasse Mitteleuropas. Wien, 1917, S. 10 – 15; **Hantos, E.** Das Donauprobem in der Mitteleuropäischen Wirtschaft. Wien, 1928, S. 5 ff.; **Suhay, E. v.** Die Rolle der Donau im Weltkriege. – Schweizerische Monatschrift für Offiziere aller Waffen. Frauenfeld, 1930, Hefte 2–6, S. 60–63; 99–105; 140–147; 165–171; 207–213; **Aichelburg, W.** Die Handelsmarine Österreich-Ungarns im Weltkrieg 1914–1918. Graz, 1988, S. 147–148.

⁴ Вж.: **Кутиков, Вл.** Руско-турската война от 1877–1878 г. и дунавският въпрос. – Векове, 1978, № 1, 5–15; **Стателова, Е.** Дипломатията на Княжество България 1879–1886 г. С., 1979, 20–39; **Паскалева, В.** Средна Европа и земите по Долния Дунав през XVIII–XIX в. С., 1986, с. 17 и сл.

⁵ **Harbauer, K.** Der Kaiser und die Kriegsmarine. Wien, 1910, S. 24, 42, 52; **Czernin, O.** Im Weltkrieg. Berlin – Wien, 1919, S. 65.

⁶ **Лечев, В.** Военните флотилии на България и Австро-Унгария по Долни Дунав 1915–1917 г. – В: **Българите в Северното Причерноморие.** Изследвания и материали. Т. VI, В. Търново, 1997, 318–319.

⁷ **Лалков, М.** Балканската политика на Австро-Унгария 1914–1917 г. Австро-унгарската дипломатия в борба за съюзници през Първата световна война. С., 1983, с. 32; **Манчев, Кр.** История на Сърбия. С., 1999, с. 106.

⁸ Централен военен архив (ЦВА), ф. 1027, оп. 1, а. е. 99, л. 398.

⁹ **Aichelburg, W.** Op. cit., S. 147–148.

¹⁰ **Meier-Welker, H.** Strategische Planungen und Vereinbarungen der Mittelmächte für Mehrfrontenkrieg. – Österreichische Militärische Zeitschrift. Wien, 1967 (Sonderheft II), S. 21.

¹¹ **Döbrenstei, G. v.** Op. cit., S. 194, 200.

¹² Österreich-Ungarns letzter Krieg 1914–1918. Bd. I, Wien, 1929, S. 125, 178, 186–188, 207–208.

¹³ **Wulff, O.** Op. cit., S. 17, 32.

¹⁴ **Döbrenstei, G. v.** Op. cit., S. 215.

¹⁵ *Ibidem*, S. 194, 218.

¹⁶ Вж.: **Ников, Н.** Транзитът на австро-германско оръжие за България и Турция в началото на Първата световна война. – В: **Българо-германски отношения и връзки.** Изследвания и материали. Т. I, С., 1972, 167–194.

¹⁷ Österreichisches Kriegsarchiv, Operationskanzlei der Marinesektion (ОКА, ОК/MS), 1914, Karton 370, Nr. 4509.

¹⁸ **Виноградов, В. Н.** Румыния в годы Первой мировой войны. М., 1962, 122, 126–127.

¹⁹ ОКА, ОК/MS, 1914, Karton 370, Nr. 4171, 5091, 6553.

²⁰ Вж. по-подробно: **Марков, Г.** Голямата война и българският ключ за европейския погреб 1914–1916 г. С., 1995, с. 75, 82.

²¹ Österreich-Ungarns letzter Krieg ..., Bd. I, S. 186.

²² **Döbrenstei, G. v.** Op. cit., S. 195–196.

²³ Английската и Френската военни мисии са превозени по железопътната линия Солун – Белград. Оглавяват се от контраадмирал Троунбридж и майор Пико. Руската военна мисия се командва от капитан Григоренко и е превозена до сръбската столица по р. Дунав. Вж.: **Храбак, Б.** Русија и спасаване Србие у јесен 1915 године. – Историјски часопис. Београд, 1976, књига III, с. 137;

Kemp, P. Britische Fahrzeuge auf der Donau 1915–1945. Marine – gestern, heute. Wien, 1988, Heft 1, S. 12; **Wulff, O.** Op. cit., S. 48.

²⁴ ЦВА, ф. 1027, оп. 1, а. е. 99, л. 209–213.

²⁵ **Wulff, O.** Op. cit., S. 41.

²⁶ История Югославии. Т. I, М., 1963, с. 661.

²⁷ **Döbrenstei, G. v.** Op. cit., S. 195.

²⁸ **Cardos, H.** Die Balkanstrasse im Kriegsjahr 1915. – Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs, Bd. XVII, Wien, 1969, S. 292, 294.

²⁹ **Wulff, O.** Op. cit., S. 48.

³⁰ **Döbrenstei, G. v.** Op. cit., S. 215.

³¹ **Лундшувейт, Е. Ф.** Турция в годы Первой мировой войны. М., 1966, 126–127.

³² ОКА, ОК/MS – 13/1, Balkanstaaten, Bulgarien, 1915, Nr. 1807.

³³ **Wulff, O.** Op. cit., S. 54.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ След потопяването на транспорта “Белград” австро-унгарското военно министерство планира да доставя оръжие за България и Турция с въздушни балони от Южна Унгария. Впоследствие този план не е реализиран. Вж.: **Cardos, H.** Op. cit., S. 229.

³⁶ **Döbrenstei, G. v.** Op. cit., S. 215.

³⁷ Protokolle des Gemeinsamen Ministerrates der Österreich-Ungarischen Monarchie (1914–1918). Budapest, 1966, S. 267, 270.

³⁸ *Ibidem*, S. 274.

³⁹ **Döbrenstei, G. v.** Op. cit., S. 200–201.

⁴⁰ ОКА, ОК/MS, I-3/3 Donauflotte, 1915, Nr. 7755.

⁴¹ *Ibidem*, Nr. 507; La Commission Européenne du Danube et son oeuvre de 1856 à 1931. Paris, 1931, p. 37.

⁴² **Виноградов, В. Н.** Цит. съч., 74–75.

⁴³ До есента на 1915 г. Германската военна флотилия води военни действия по р. Висла. Превозена е по р. Дунав с етапен железопътен транспорт. Вж.: **Schmidtke, H.** Völkerringen im die Donau. Berlin, 1927, S. 57–58.

⁴⁴ ОКА, Präsidialkanzlei der Marinesektion (ПК/MS), 1915, Nr. 3860.

⁴⁵ ЦВА, ф. 40, оп. 2, а. е. 514, л. 76.

⁴⁶ ОКА, ПК/MS, 1915, Nr. 3873.

⁴⁷ *Ibidem*, ОК/MS, I-3/3 Donauflotte, 1915, Nr. 7755; ЦВА, ф. 40, оп. 2, а. е. 514, л. 78, 82.

⁴⁸ **Döbrenstei, G. v.** Op. cit., S. 201–202; **Aichelburg, W.** Op. cit., S. 147–148.

⁴⁹ Protokolle des Gemeinsamen Ministerrates ..., S. 327.

⁵⁰ ОКА, ОК/MS, I-3/3 Donauflotte, 1915, Nr. 7755.

⁵¹ Protokolle des Gemeinsamen Ministerrates ..., S. 325–326, 333.

⁵² ОКА, Zentraltransportleitung (ZTL), 1915, Nr. 81 428.

⁵³ Статистика на търговията на Царство България с чуждите държави – внос, износ, антрепозит и транзит през 1913, 1914 и 1915 години. С., 1921, с. 423, 436, 462; **Wolfdieter, B.** Die Beziehungen zwischen Österreich-Ungarn und dem Osmanischen Reich im Ersten Weltkrieg. – Zeitschrift der Historischen Section des Universitätsbundes “Alma Mater Rudolphina”. Wien, 1981, Heft 3–5, S. 59.

⁵⁴ **Suhay, E. v.** Op. cit., S. 207.

⁵⁵ ОКА, ZTL, 1916, Nr. 80 718, 84 491, 87 716.

⁵⁶ *Ibidem*, Nr. 84 500.

ПРИЛОЖЕНИЕ

НАМИЧЕН ПЛАВАТЕЛЕН ПАРК НА ДУНАВСКИТЕ ДЪРЖАВИ ПРЕЗ 1914 г.

Наименование на параходното дружество	Влакчи	Лични кораби, нами от параходните дружества	Общо	Мощност в конски сили	Моторни кораби	Шлепове	Товароносимост в тннове.
1 Първо австрийско и кралско дружество	98	47	145	64 300	1	853	490 000
2 Унгарско кралско параходно дружество	52	22	74	32 800	-	394	218 000
3 Унгарско речно параходно дружество	13	1	14	4 900	-	98	56 000
4 Южногерманско параходно дружество	11	-	11	6 260	5	110	77 800
Общо за австрийските и унгарските параходни дружества	174	70	244	108 260	6	1455	841 800
5 Баварски лойд	4	-	4	2 300	3	40	28 200
6 Румънско параходно дружество	54	-	54	12 360	-	133	36 600
7 Руско параходно дружество	15	-	15	8 400	-	120	80 000
8 Сръбски кораби, собственост на частни лица	12	-	12	4 800	-	45	21 000
Общо	259	70	329	136 120	9	1793	1 007 600

Döbrentai, G. v. Op. cit., S. 192.