

ОЩЕ ВЕДНЪЖ ЗА БЪЛГАРСКАТА ФЛОТСКА МИСИЯ В ОДЕСА ПРЕЗ 1918 Г.

Главен асистент доктор Владимир С. Славчев

vladosl@yahoo.com

Регионален исторически музей – Варна

ПК 9000, гр. Варна, бул. „Мария-Луиза“ № 41

Анотация: Разглежда се историята на създаването, установяването и функционирането на българската флотска мисия в Одеса през 1918 г. Обстановката на нейната работа е анализирана в широкия контекст на сложните и променящи се политически и военни събития, които пряко влияят върху резултатите от дейността ѝ. Обосновани са предпоставките за ниската ѝ ефективност и са анализирани причините за това.

Ключови думи: Брест-Литовски мирен договор, Украйна, Одеса, австро-германска окупация, флотска мисия

ONCE MORE ON THE BULGARIAN NAVAL MISSION IN ODESSA IN 1918

Assist. Professor PhD Vladimir Slavchev

vladosl@yahoo.com

Varna Archaeological Museum

Abstract: The history of the formation, establishment and operation of the Bulgarian Naval Mission in Odessa in 1918 is discussed. The background of its work is considered in the broad context of the complex and changing political and military developments that directly reflected on its results. The preconditions for its low efficiency are argued, and the reasons for it are analysed.

Key words: Treaty of Brest-Litovsk, Ukraine, Odessa, Austro-German Occupation, Naval Mission

Работата на Българската флотска мисия в Одеса през 1918 г. е слабо познат епизод от морската ни история. На нея е посветена само една статия в сравнително малък обем [5], като редица детайли от дейността на мисията не са осветлени достатъчно и не са анализирани в общия контекст на бурните исторически събития през последната година на Първата световна война. Да припомним накратко фактите, свързани с мисията.

В края на 1917 – началото на 1918 г. в България (както и във всички воюващи страни) настъпва остра криза в снабдяването с храни и стоки от първа необходимост. Надеждите на съюзниците от Четворния съюз за решаване на продоволствения въпрос са свързани със запасите на разпадащата се и раздирана

от вътрешни конфликти Русия. След сключването в Брест-Литовск на примирие (28.12.1917 г.), а по-късно и на мирен договор (3.03.1918 г.), Русия излиза от войната. Междувременно обаче на 24 декември 1917 г. Украйна обявява своята независимост, окончателно провъзгласена на 22 януари 1918 г. с т.нар. Четвърти универсал на Централната рада. Поканени в Брест-Литовск от Германия, украинските представители подписват с Централните сили сепаративен мир още на 9 февруари 1918 г.

Българският делегат в НАТЕКО (Морската навигационна техническа *комисия* между съюзниците от Централните сили за Черно море и р. Дунав) – капитан-лейтенант Борис Стателов, предлага да се използва предвиденият в договора с Украйна шестмесечен срок за създаване на различни общи организации от страна на съюзниците, за да бъдат закупени необходимите на България речни и морски плавателни средства. Дирекцията за стопански грижи и обществена предвидливост взема предвид това предложение и поставя на създадената с цел събиране на храни в Украйна комисия задачата да наеме или купи транспортни средства, с които провизиите да бъдат докарани в страната и да бъдат използвани и след това. В тази комисия са включени и представители на Флота. От тях лейтенант Иван Михайлов, началник на българската водохвърчилна станция, успява да достигне Одеса с хидроплан на 10 март 1918 г., където остава до 4 ноември 1918 г. Другите членове на комисията така и не стигат до Украйна (с изключение на механик II клас П. Кашлакев, викан периодично от И. Михайлов). Затова от влизането на австро-унгарските войски в Одеса на 13 март 1918 г. той се представя като „царски български морски представител в Одеса“, която длъжност е одобрена и от Щаба на Флота. Мисията, ръководена от Иван Михайлов (през юни повишен в капитан-лейтенант), е обявена за официален представител на българската морска власт, на която се подчиняват пристигащите в украинските и кримските пристанища български търговски кораби [5].

Капитан-лейтенант Иван Михайлов полага огромни усилия за изпълняване на поставените му задачи за закупуване или наемане на плавателни средства, но постига незначителен успех. След пробива на Южния фронт и излизането на България от войната той се завръща обратно, без да успее да осигури необходимите на страната кораби и шлепове. Документацията, която той старателно води и съхранява, е предадена от него на Военноморския музей през 1965 г.¹⁵ Тя все още не е използвана в пълния си обем от изследователите на Първата световна война. А в нея се съдържа ценна информация за един бурен и наситен със събития период, за който сведенията са много противоречиви, често липсват извори или пък те са цензурирани, или унищожени през още по-сложните, 30-те, години на XX век в СССР. Като страничен и независим наблюдател, в писмата, рапортите и телеграмите си Иван Михайлов разкрива детайлна картина на смутното време на смяна на власти и личности в Северното Причерноморие от март до ноември

¹⁵ Военноморски музей – Варна (по-нататък: ВММ), вх. № 169 – 1965, п. 27: Архив на капитан I ранг Иван Михайлов. Документи от пребиваването му в Одеса – 1918 г.

1918 г. Тук ще бъдат използвани данни от неговия архив, които хвърлят светлина върху някои неизвестни, спорни или неясни моменти от историята на южноукраинските и южноруските територии от времето на престоя му в Одеса и пътуванията му до различни пристанищни градове и до Киев.

Най-интересен е епизодът с пристигането му. Радиограмата, с която Щабът на Флота предупреждава одеските власти за полета му¹⁶, не е предадена по предназначение и самолетът е обстрелян от миноносеца „Завидный“, а след това – и от бреговата батарея на Одеса. В резултат е пробит резервоарът за гориво и хидропланът се разбива на около 8 мили от града, падайки в минно заграждение. И двамата летци (пилот е младши подофицер Цончо Джуров) оцеляват, задържат се върху плуващите останки и след 5 часа са прибрани от изпратен да ги издири катер. Организатор на спасителната операция е старши лейтенант Вячеслав Вадимович Коростовцев, познат на Иван Михайлов от времето на следването му в Морския корпус в Санкт-Петербург¹⁷. Катерът ги откарва първо на транспорт № 36 „Корнилов“, а след това – на крайцера „Алмаз“, където се срещат с редица представители на властите в Одеса. Сведенията за тези събития разкриват редица важни и неизвестни досега детайли.

Старши лейтенант Вячеслав Вадимович Коростовцев завършва 58-и по успех от общо 112 випускници от випуска 1907 г. на Морския корпус [11], т.е. предишния преди този на Иван Михайлов. Данните за службата му са изключително оскъдни, но в рапорта си Иван Михайлов го нарича флаг-капитан на Транспортната флотилия¹⁸. Тази изключително висока длъжност (Транспортната флотилия обединява почти 100 кораба, с личен състав около 40 000 души) Вячеслав Вадимович Коростовцев наследява от капитан I ранг Емануил Салвадорович Молас, откривателя на турската кодова книга на борда на потъналия крайцер „Меджидие“, вдигнат от руснаците 70 дена след взривяването му на 21 март 1915 г. в Одеското минно заграждение. Поради липса на документация от това време не е ясно кога точно е извършена смяната в командването на флотилията. Емануил Салвадорович Молас умира от инфаркт в Яш на 7 февруари 1918 г., където е изпратен за дипломатически преговори¹⁹ [6: 277]. Вячеслав Вадимович Коростовцев фигурира като флаг-капитан на Транспортната флотилия още на 20 септември 1917 г. в запазена чернова на рапорт до командващия Черноморския флот [12]. Порано той е избран за член на Изпълнителния комитет на Военната организация на матросите и офицерите на Одеското пристанище и съдовете от Транспортната флотилия (Съвета на матроските и офицерските делегати), но на 5 май 1917 г. в списъка е посочен като „лейтенант, прикомандирован за занятия по оперативната част към щаба на началника на Транспортната флотилия“ [10: 268]. Очевидно повишаването му (и в звание, и в длъжност) се е случило между тези две дати. За по-нататъшната съдба на В. В. Коростовцев сведенията са откъслечни. Тъй като е

¹⁶ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 48.

¹⁷ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 145.

¹⁸ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 92.

¹⁹ Иван Михайлов е познавал и Е. С. Молас от учебното си плаване на линейния кораб „Цесаревич“ през 1908 – 1909 г., на който последният е служил като помощник на старшия офицер.

емигрирал във Франция и през 1937 г. е живял в Париж (умира през 1960 г.), женен е за дъщерята на артилерийския полковник С. А. Ришков [4: 241], най-вероятно той е служил във флотилията, останала в Севастопол и попаднала в ръцете на германците през 1918 г. Това се потвърждава косвено и от рапорта на Иван Михайлов, който изрично споменава, че по-късно се среща отново с Коростовцев²⁰. Тези остатъци от Императорския руски флот са консолидирани в състава на Доброволческата армия през януари 1919 г., която под натиска на Червената армия напуска Крим и през ноември 1920 г. морското формирование е преобразувано в Руска ескадра, която до 1924 г. е базирана в Бизерта, Северен Тунис (тогава част от Франция), когато е разформирана.

Друго име, което Иван Михайлов споменава в рапорта си, е „комисарят на Флота Кондренков“²¹. Най-вероятно това е повишеният член на Одеския революционен комитет П. Т. Кондренко [7: 104]. Революционният комитет се базира на крайцера „Алмаз“, където е и докаран Иван Михайлов за разпит и на който кораб пренощува. В неговите спомени за този престой има ценна информация на непредубеден свидетел. Още по времето на революционните събития в Одеса в града се разпространяват слухове (включително отпечатани в местната преса) за зверства и масови разстрели на офицери на „Алмаз“ [8: 46–48]. Крайцерът е посетен от нарочна делегация, която не открива потвърждение на слуховете. На 3 март 1918 г. във вестниците е отпечатано и заявление на екипажа на „Алмаз“, в което се отрича извършването на каквито и да е насилия на борда [9: 215–216]. След навлизането на германските и австро-унгарските войски в Одеса на 13 март и отплаването на 15 март на кораба, на 19 март дъното на мястото на стоянката на крайцера е изследвано с цел „откриване на трупове на зверски убити лица“. Издирванията се оказват безплодни и на 21 март в. „Одесские новости“ обявява, че не е открит нито един труп [9: 242–243]. Въпреки това в украинската преса и в научната литература и досега упорито продължава да се пише за безчинствата и убийствата на „Алмаз“ [2].

В архива на Иван Михайлов е запазена визитна картичка на Георгий Ефимович Гонтарев, лекар, който му помага с вземането на неговите и на Джуров дрехи от борда на транспорта № 36 – „Корнилов“, на 12 март 1918 г. На гърба ѝ офицерът е записал: „Той ми каза, че, ако след спасението ни бихме били закарани напр. на „Синоп“, вместо на „Корнилов“, то щели мен да разстрелят“²². Нито на „Корнилов“, нито на „Алмаз“ Иван Михайлов не е пострадал и не се е почувствал застрашен. Разбира се, той е имал щастието да бъде открит от офицер, който добре го познава. На „Алмаз“ попада под покровителството на Кръстьо Раковски, който го снабдява с открит лист, закарва го до града, дава му пари и реквизира за него стая в хотел. Освен с породилата се взаимна симпатия и общата национална принадлежност, това покровителство е донякъде обяснимо и с характера на Раковски, и с неговата принципност. Той заявява на другите представите-

²⁰ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 93.

²¹ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 92.

²² ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 107.

ли на властта в Одеса, че „ние сме правова държава и като такава зачитаме тия иностранци, които почитат нашите нареждания“, и обявява Михайлов за гост на държавата.²³ Мнението му е прието от останалите без пререкания. Изглежда, че за краткото време (К. Раковски е назначен за „комисар-организатор по рускорумънските работи в Южна Русия“ на 29 януари 1918 г. [14: 25]), в условията на пълен управленски хаос (наличие на окупационни румънски военни части, остатъци от администрацията на Временното правителство, на представители на Украинската Рада, на Молдовската република, на Одеската република, на Румчород – Централния изпълнителен комитет на Съветите на Румънския фронт, Черноморския флот и Одеския военен окръг [13: 60–65]), представителят на Съвета на народните комисари успява да завоюва авторитет и да наложи подчинение на изказваното от него мнение на Съветска Русия. Не бива да забравяме, че Иван Михайлов пристига в Одеса в качеството си на официален представител, а болшевишката власт, изпаднала в изолация, отчаяно се нуждае от международно признание. По-късно той многократно ще съжалева за напускането на болшевиките от Одеса, с които смятал, че може бързо да се договори за изпълнение на поставените му задачи²⁴.

Единствените плавателни съдове, които Иван Михайлов успява да купи за България, са два моторни катера от корабостроителния завод на К. О. Ревенски²⁵. Те са строени по поръчка на руското Морско министерство [3: 663–665] и след пристигането им в България са използвани за тралери²⁶. Но цената им е твърде висока и той получава указания да не взема останалите четири катера от същата поръчка, които е уговорил за купуване²⁷.

За неуспеха на флотската мисия Вълкан Вълканов посочва следните причини: липса на национална морска политика, неефикасно координиране между съюзничките от Централните сили, нестабилната политическа обстановка в Украйна и Южна Русия след Брест-Литовските мирни договори, недостатъчното внимание от страна на Дирекцията за стопански грижи и обществена предвидливост и Главното тилово управление [5: 73]. Всъщност усилията на Иван Михайлов не успяват най-вече поради пълното игнориране на българските интереси от страна на окупиралите Северното Причерноморие австро-унгарски и германски сили и неподготвеността, и неспособността на българската администрация да работи ефективно във военни и бързо променящи се условия. Той достатъчно умело се справя с непрекъснатите смени на власти, добре се ориентира в обстановката благодарение на сведенията, които получава по различни канали от България и местни свои контакти, успява да лавира и да намира пътища за договаряне с управниците на Украинската народна република (при сменили се за периода две правителства), на Съветската Украинска република, на Одеската република,

²³ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 92.

²⁴ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 93, 148.

²⁵ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 144, 147.

²⁶ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 155.

²⁷ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 153.

на Всевеликата Донска войска. Не съумява обаче да получи помощ и адекватно отношение от страна на австрийските и германските окупационни власти.

Началникът на Щаба на Флота – капитан-лейтенант Георги Купов, му дава изрични указания: „След като австрийци и германци се настаниха здраво в Украйна и станаха единствени и пълноправни господари, нашето положение като търговци е много несигурно... И най-добре е, ако по дипломатически ред ти успееш да убедиш австрийците да ти отстъпят някои други мотори, взети от тях, но без да ни дерат кожата... най-добрият път е чрез съдействието на австрийци или германци...“²⁸. Единственото, в което австрийците съдействат на Иван Михайлов, обаче е свалянето на части от разбития му хидроплан, които са изпратени за България.²⁹ Съюзниците преследват собствените си интереси и усилията на българския представител не намират никакъв отклик. Нещо повече, в запазените от него документи има цяла група с наслов „Съюзнишки дързости, надвити достойно от мен“. Михайлов ясно осъзнава зависимостта си от германската и австро-унгарската администрация. Той пише: „Сегашното Укр[аинско] прав[ителство] така танцува, както немците свирят... аз ще търся пътя тук и опората в Бълг[арското] правителство, за да изведа параходите в български води. Това извеждане зависи отчасти или всецяло от герм[анци] и австр[ийци], защото в името на това, че те „навеждат тука порядък“ с военна сила, и в името на това, че те „поддържат“ тоя порядък, претендират и ще претендират за това или друго средство, за тоя или оня параход, купен там за поддържане тоя порядък. Украйна е длъжна да им го даде, защото е „длъжна“ и защото не смее да откаже“.³⁰ Такава опора обаче той не намира. Българското правителство изцяло се е поставило в услуга и удовлетворяване на исканията на съюзниците и в крайна сметка страната е жестоко наказана за сервилното си поведение.

Директорът на Дирекцията за стопански грижи и обществена предвидливост – генерал-майор Александър Протогеров, който сформира комисията за закупуване на храни и плавателни средства и включва в нея Иван Михайлов, има ласкаво отношение към него и се старее да му осигури максимално съдействие. Той обаче не е съгласен с политиката на България спрямо съюзниците, поведението на които открито критикува, и многократно моли да бъде освободен от този пост. Още при първия си опит, на 1 ноември 1917 г., той пише до княз Борис: „...ако вървим в сегашния път, неминуема е катастрофа за родината поради прехраната“ [1: 45]. В началото на март 1918 г. кабинетът изважда снабдяването с храни от обхвата на дейността на Дирекцията и неговото предложение е гласувано от Народното събрание на 6 март 1918 г. На следващия ден Александър Протогеров отново подава оставката си и след като тя не е приета, на 16 март отново настоява за намерението си [1: 45–49]. Той ще бъде освободен от поста си чак през септември, когато ще бъде назначен за комендант на София, за да се справи с войнишкото въстание, избухнало след пробива при Добро поле. По-късно

²⁸ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 153–155.

²⁹ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 93.

³⁰ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 141.

Протогеров ще напише: „...твърдя, че споделях политиката на българското правителство; обаче в 1917 и 1918 г., като директор на прехраната, когато видях, че България не съществува като икономически независима държава, оставена без митнически контрол за вноса и износа, поведох борба както против правителството, така и против германците. Цар Фердинанд беше много недоволен от тая ми борба и не скриваше това свое незадоволство; но аз си изпълнявах дългът. Най-после, по искането на германците, правителството измени закона за Дирекцията, за да ме накара да я напусна. В септемврийската ми оставка... заявявам: „Голямо нещастие ще е за страната, ако промените в закона за Дирекцията са продиктувани от външни влияния“. А в писмото си от 12 февруари до едно високоставено лице от съюзните държави в София подчертах, че германците със своето държане, с игнорирането на българските интереси и на българския суверенитет, ще разколебаят духа на българската армия и тогава всичко ще бъде изгубено. Препис от това писмо изпратих и на цар Фердинанда“ [1: 113–114].

Освен от Александър Протогеров, подкрепа за дейността си Иван Михайлов получава и от началника на Флота – генерал-майор Константин Кирков. Последният е известен с пословичната си скромност, с отстояването на интересите и честта на българското воинство. Когато от командването на действащата армия той получава разпореждане да подготви миноносец, който да откара до Одеса представители на австрийското търговско параходно дружество, които „гарантират парично срещу всичко“³¹, отговорът му е повече от достоен: „Вероятно те отиват за закупуване на плавателни съдове, а може би и храни. Ако това се прави с знанието на всички съюзници, би трябвало да се провери и заинтересова и нашата Дирекция [на] прехраната. Въпроса за храна и превоза ѝ от Русия е общ, а не само Австрийски. С миноносците може да се услужи само на наше държавно и общосъюзническо дело, тоест ако отиват упълномощени за общо купуване храни или плавателни съдове...“

Осигуровката не блазни никого: миноносеца и живота на жертвите в случай на нещастие не могат се изплати с техните хартийни пари.“³²

Константин Кирков поради тежко заболяване от края на март 1918 г. не е способен да изпълнява длъжностните си задължения. Така единствената опора на Иван Михайлов в България остава началникът на Щаба на Флота – капитан-лейтенант Георги Купов. Той обаче не може да му осигури необходимата помощ от високите етажи на властта. Българската бюрократична машина буксува и не може да се справи с предизвикателствата на военното време. Иван Михайлов изразходва голяма част от енергията си да се бори с нея, вместо администрацията да стои зад него и да му помага. Дори единствените доставени от него плавателни съдове – вече споменатите два катера – той успява да купи в разрез с всички възможни правила, които само го спъват. Свиканата от него комисия решава, че ако за закупуването им „се чака постановлението на Министерския съвет... ще се изгуби доста време, а това би осуетило покупката, понеже австрий-

³¹ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 34.

³² ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 35.

ското и германското главни командувания ще купят катерите“. Затова трябва „да закупува параходи съгласно предписанието на Флота под № 611 и наставленията, дадени на капитан-лейтенант Стателов, като се уведоми за това Флотът и се иска да се оформят действията на комисията с Министерско постановление, а дотогава Флотът да даде одобрението си и да се работи въз основа на това одобрение“. На всичко отгоре, „понеже Ревенски заявява, че не му е възможно да продаде катерите на българското правителство, а продажбата трябва да стане на името на частно лице... комисията... реши да се извърши покупката на лейтенант Михайлов и с отделен протокол на комисията да се констатира, че покупката е за сметка на българската държава, за да се избегне по този начин създадената мъчнотия“³³.

Трябва да се отбележи, че още преди тръгването на Иван Михайлов за Одеса, той ясно си представя трудностите, с които ще се сблъска. Още на 25 февруари 1918 г. в писмо до Георги Купов той отбелязва: „И както всяка бълг[арска] работа, така и тази я вършат няколко баби, и затова ме е страх, че хилава ще излезе... Как ще закупува Хитров, който: 1) ще върви зад гърба на войските и 2) ще се яви като конкурент (български!!!) на общия съюзнически синдикат – не зная, и доколко ще им позволят и съдействуват – също не зная, и как продавачът или Хитров ще докарват до пристанищата или въобще транспортират храните – и това не зная, че докато нашите решат този въпрос, то настъпващите немски части в У[край]на ще вдигнат всичко с камионите си. Че те с тях България очистиха, а камо ли да не бъдат преди Хитрова на местата на стоката и да извършат покупка и транспорт, преди той да се е още решил на това, съставил заедно с финансовите си чиновници, които го съпровождат, „2 протокола“ и нам каква си още рутина“³⁴. Всичките му опасения се оправдават.

Вече от Одеса той споделя: „И тука българско безобразие направили от София... назначен е чудно добродушния 150-годишен старец, полков[ник] Калевич, да представлява нашето Гл[авно] команд[ване] пред австрийци и германци... Сега, в такива горещи моменти, тук – тоя старец“³⁵. „...болно е за нещата какво става тук. Как немци организирано закупуват и изнасят, а българите се пръснали на части, работят неорганизирано, нямат никакъв успех, или пък нямат пари, или нямат разрешение от Украйна или от австрийци, и ако едно парче от българите се сдобие с някое от току-що изброените условия, за да закупува, то другото пък парче в същото време се сдобива с друго някое условие. И нито единият, нито другият имат всичко, каквото трябва да закупуват, товарят и изнасят. А цените в това време се качват в болшевишка прогресия“³⁶. „Получих „предписания“ за много и премного материали „да разуча“ има ли ги, колко струват и после да „донеса“, че да помислите в флота, че да ми предпишете, кое какво да взема и кое не, че протокол, че финансови власти, че сметна палата, че... това е бедна България, която заслужава да се удави в собствената си дребнавост и липса на

³³ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 144.

³⁴ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 27.

³⁵ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 143.

³⁶ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 141.

каква и да е предвидливост... Аз трябва да съм предварително готов за всеки случай, който се падне, а не да питам, съобщавам и чакам разрешения³⁷.

За съжаление Иван Михайлов така и не получава тази свобода на действие от страна на българските власти. След подписването на капитулацията на България на 29 септември 1918 г., той е извикан обратно, но успява да тръгне за Варна чак на 4 ноември. Интересно е да се отбележи, че в рапорта си до командира на Подвижната отбрана относно престоя си в Одеса от 19 февруари 1919 г. той по инерция отбелязва: „От Флота на Н[егово] В[еличество] ц[ар] Ф[ердинанд] I“ – над четири месеца след абдикацията на Фердинанд на 3 октомври 1918 г.³⁸

В рамките на настоящия доклад не могат да бъдат разгледани всички аспекти на информацията, която се съдържа в документите на българската флотска мисия в Одеса. Те заслужават по-обстоятелствен преглед, тъй като са извор на важни данни за историята на Първата световна война и българския Флот, някои от които не са известни от други източници. Така например Иван Михайлов (който е и началник на българската морска авиация) е уведомен от Георги Купов за откупуването на германската водосамолетна станция за сумата от 1 200 000 лв., която последният определя като „евтино и хубаво“³⁹.

Надяваме се, че с това съобщение ще предизвикаме интереса и на други изследователи към слабо познатия фонд, съхраняван във Военноморския музей.

Използвана литература

- [1] БИЛЯРСКИ, Ц. (съст.), 2012. *Александър Протогеров – генералът-войвода*. София: ИК „Синева“.
- [2] ВІНЦІКОВСЬКИЙ, Т. Кривавий „Алмаз“: де/конструкція одного міфу революції в Одесі. *Місто: історія, культура, суспільство. Е-журнал урбаністичних студій*, 2018, 1(5), с. 113–128. ISSN: 2616-4280.
- [3] *Военная промышленность России в начале XX века (1900 – 1917). Сборник документов*. Москва: „Новый хронограф“, 2004.
- [4] ВОЛКОВ, С. В., 2004. *Офицеры флота и морского ведомства: Опыт мартиролога*. Москва: „Русский путь“.
- [5] ВЪЛКАНОВ, В. Българската флотска мисия в Украйна и Южна Русия през 1918 г. *Минало*, 2001, 8(2), с. 64–73. ISBN 13103451.
- [6] ГРАФ, Г. К., 2006. *Императорский Балтийский флот между двумя войнами (1906 – 1914)*. Санкт-Петербург: Русско-Балтийский информационный центр БЛИЦ.
- [7] ЗОТКИН, Я. Ф. и др., 1987. *Краснознаменный Черноморский флот*. Москва: Воениздат.
- [8] ЗУЕВ, Г. И., КУЗНЕЦОВ, Л. А., 2006. *Крейсер 2-го ранга АЛМАЗ*. Санкт-Петербург: „Гангут“.
- [9] КОНОВАЛОВ, В. Г., 1963. *Подвиг „Алмаза“*. Одесса: Одесское книжное издательство.
- [10] ПАВЛЕНКО, А. П., 2015. *Офицеры Черноморского Флота России в революции 1917 г. и начале Гражданской войны (март 1917 г. – апрель 1918 г.)*. Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук. Екатеринбург.

³⁷ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 141, 149.

³⁸ ВММ, вх. № 169 – 1965, п. 27, л. 88.

³⁹ Пак там, л. 155.

[11] Приказ морского министра № 91, 20-го апреля 1907 года. In: *Выпуск 1907 года*: Форум журнала „Кортик“ [online]. 01.09.08; 10:50. Извлечено на 27.08.2018, <http://kortic.borda.ru/?1-1-0-00000031-000-0-0>.

[12] Рапорт Командующего транспортной флотилией Черного моря, 20 сентября 1917 года, Командующему Черноморским флотом – Рейд Одесский № 2617. In: *Транспортная флотилия Черного моря – Сентябрь 1917*: Форум журнала „Кортик“ [online]. 28.11.12; 18:38. Извлечено на 29.08.2018, <http://kortic.borda.ru/?1-15-30-00000090-000-0-0>.

[13] САВЧЕНКО, В. А., 2006. *Двенадцать войн за Украину*. Харьков: „Фолио“.

[14] СТАНЧЕВ, М., 2004. *Д-р Кръстьо Раковски – държавник, политик, дипломат*. София: АИ „Проф. Марин Дринов“.