

---

**«Дело пахнет керосином».**  
**Дунайское пароходство и русская политика на Балканах**  
**в конце XIX – начале XX в.**

*Ярослав Вишняков*

**«It smells of kerosene».**  
**Danube shipping company and Russian policy in the Balkans**  
**at the end of the 19<sup>th</sup> – beginning of the 20<sup>th</sup> centuries**

*Yaroslav Vishnyakov*  
*(MGIMO University, Moscow, Russia)*

DOI: 10.31857/S2949124X23030124, EDN: ERVEWW

Окончательно обретая независимость после Берлинского конгресса 1878 г., Сербия сразу же стала ареной соперничества великих держав, в том числе и России, за политическое влияние на Балканах. В 1902 г., обосновывая приобретение казной Общества Черноморско-Дунайского пароходства, в Министерстве финансов констатировали: «Дунай является удобным путём для проявления политических влияний. Такая роль этой международной реки осознаётся правительствами всех прилегающих к ней стран. Особенно важна она для России, при участии которой создались на Балканском полуострове целые государства и доныне поддерживается их политическое существование»<sup>1</sup>. Российская политика в регионе в связи с международной проблемой черноморских проливов и превращением Балкан в «пороховой погреб Европы» давно и серьёзно изучается как российскими, так и зарубежными исследователями<sup>2</sup>. Однако немалую роль при решении политических и стратегических задач играл и экономический фактор. Характерно, что в апреле 1881 г., во время «нового курса» князя Милана Обреновича, направленного на политический и экономический союз с Двуетидной монархией<sup>3</sup>, между Веной и Белградом был заключён договор, который облегчал ввоз австрийских промышленных товаров, что обеспечивало их преобладание на сербском рынке, Австрия же, в свою очередь, ввела льготный таможенный тариф на ввоз из соседнего княжества сельскохозяйственной продукции, прежде

---

© 2023 г. Я.В. Вишняков

<sup>1</sup> АВПРИ, ф. 146, оп. 495, д. 8395, л. 94.

<sup>2</sup> См., в частности: *Виноградов К.Б.* Боснийский кризис 1908–1909 гг. Пролог Первой мировой войны. М., 1964; *Писарев Ю.А.* Великие державы и Балканы накануне Первой мировой войны. М., 1985; *Писарев Ю.А.* Тайны Первой мировой войны. Россия и Сербия в 1914–1915 гг. М., 1990; *Данченко С.И.* Развитие сербской государственности и Россия. 1878–1903. М., 1996; *Шемякин А.Л.* Идеология Николы Пашича. Формирование и эволюция (1868–1891). М., 1998; В «пороховом погребе Европы». 1878–1914. М., 2003; *Вишняков Я.В.* Военный фактор и государственное развитие Сербии начала XX века. М., 2016; *Jelavich B.* A century of Russian foreign policy 1814–1914. Philadelphia, 1964; *Jelavich B.* The Habsburgs empire in European affairs, 1814–1918. Chicago, 1969; *Војводић М.* Србија у међународним односима крајем XIX и почетком XX века. Београд, 1988; *Митровић А.* Србија у првом светском рату. Београд, 2004.

<sup>3</sup> Об этом см.: *Галкина Ю.М.* Русское Дунайское пароходство как инструмент внешней политики Российской империи в 1903–1913 гг. // *Imagines mundi: альманах исследований всеобщей истории XVI–XX вв.* Сер. 9. Балканика. Вып. 3. Екатеринбург, 2016. С. 84–93.

всего свиней, крупного рогатого скота, кожи, чернослива<sup>4</sup>. В июне этого же года Милан заключил с Францем-Иосифом политическое соглашение, отказавшись от притязаний на Боснию и Герцеговину и Новопазарский санджак. Вскоре была подписана и военная конвенция, а 22 февраля 1882 г. Милан провозгласил себя королём. При этом объём торговли между Россией и Сербией в 1880–1890 гг. оставался невелик. Так, импорт в Сербию из России составлял около 2% от его общего количества, тогда как из Австро-Венгрии — до 70%. В 1884 г. экспорт товаров из Сербии в Россию отсутствовал, а в 1891 г. его стоимость составляла всего 1627 динар<sup>5</sup>. Естественно, проникновение России на рынки Сербии и других балканских стран было невозможно без развития российского судоходства по Дунаю. После войны с Турцией 1877–1878 гг. Россия вернула потерянные в 1856 г. порты в его устье — Рени и Измаил. А существенный рост добычи нефти в бакинском нефтяном районе и развитие её переработки привели в конце XIX в. к значительному увеличению экспорта нефтепродуктов (особенно керосина) через Батум. В 1897 г. началось сооружение керосинопровода Баку–Батум, окончательно завершённое в 1907 г. Таким образом, перспективы русского дунайского судоходства оказались тесно увязаны с грузовым сообщением на Чёрном море и возможностью закрепиться на нефтяных рынках не только балканских стран, но и Австро-Венгрии и Германии.

Ещё в ноябре 1881 г. российский предприниматель, сербофил А.И. Мураревич убеждал Московский биржевой комитет в том, что «открытие пароходных рейсов по Дунаю будет служить не только для торговых сношений с Россией». По его словам, «появление русского флага на Дунае было бы историческим событием для балканских народов, тем более важное ещё и потому, что это есть вековое их общее желание, этого требуют и интересы всей России, которая может смело надеяться, что пролитая ею кровь за славян Балканского полуострова была орошающею влагою не только для внутренних, но и для их внешних экономических и преимущественно торговых сношений»<sup>6</sup>.

В 1881 г. вступило в силу и «Положение о срочном товаро-пассажирском пароходном сообщении между городами Одессой и Измаилом с заходом в Килию и Рени», а кн. Ю.Е. Гагарин-Стурдза принял на себя обязательство совершать эти рейсы на одном, принадлежавшем ему пароходе «Ольга». В 1883 г. возник торговый дом «Князь Юрий Гагарин и К<sup>о</sup>», который наладил плавание по Дунаю до Систова. Российское правительство, придавая этому делу государственное значение, выделяло пароходству ежегодную субсидию в 58 270 руб. Однако для того, чтобы поддерживать регулярные перевозки на должном уровне как этих денег, так и личных средств князя оказалось недостаточно. В 1886 г. данное предприятие было преобразовано в Акционерное общество Черноморско-Дунайского пароходства, просуществовавшее до 1 сентября 1903 г. У-ставной капитал его составлял 655 тыс. руб. (2620 именных акций по 250 руб.). Согласно уставу, Обществу следовало обеспечить сообщение между Одессой и Измаилом и между Одессой и Систово, получая за это 58 270 руб.

---

<sup>4</sup> Пархоменко Д.В. Австро-сербский торговый договор 1881 г.: рабство или модернизация? // Известия Самарского научного центра РАН. Специальный выпуск. Актуальные проблемы истории и археологии. Самара, 2007. С. 128–132.

<sup>5</sup> Поповић Н. Трговина између Србије и Русије (19 век) // Руски добовольци у Србији. Тематски зборник радова. Београд, 2022. С. 131–167.

<sup>6</sup> Москва–Сербия, Белград–Россия. Сборник документов и материалов. Т. 3. М.; Белград, 2012. С. 130.

помильной платы. С 1888 г., когда ежегодная помильная плата увеличилась до 121 350 руб. 60 коп., помимо этого открылись рейсы Систово–Кладово, связавшие российские и сербские порты с конечным пунктом австрийских железных дорог у Орсовы, русский керосин поступал в придунайские страны по буксирному маршруту Рени–Систово, а Прутская линия (Немцен–Рени) использовалась для вывоза зерна из Бессарабии<sup>7</sup>. Однако дело не заладилось. Общество имело восемь пароходов и 11 барж (из них четыре – наливные), но терпело значительные убытки и, будучи формально частным, фактически содержалось государством, получив из казны с 1887 по 1902 г. без малого 5 млн руб.

Причины плачевного финансового состояния пароходства были многообразны и в какой-то мере отражали системные противоречия в экономике империи конца XIX – начала XX в. К началу XX в. общий уровень развития её коммерческого флота оставался довольно низким: ощущался недостаток свободных средств, которые могли бы вкладываться в судоходство. Не помогло и предпринятое в 1881 г. ради поощрения отечественного судостроения повышение пошлин на ввозимые из-за границы суда. Сравнительно узкий рынок ограничивал спрос на российские пароходы, что увеличивало их стоимость<sup>8</sup>.

Между тем при реорганизации Общества в 1886 г. его капитал уменьшился почти наполовину – на 286 тыс. из 655 тыс. руб., поскольку правление приобрело у кн. Гагарина, который остался его председателем, старый инвентарь за непомерно высокую цену (115 тыс. руб.) и выдало ему «учредительское вознаграждение» в 171 тыс. руб., из которых 20 тыс. не проходили по бухгалтерским книгам. Чтобы скрыть такую щедрость от правительства и акционеров, правление, состоявшее практически целиком из приятелей князя, пользуясь дружескими отношениями с членами ревизионной комиссии, распорядилось разложить выданную сумму как на старые, так и на вновь купленные пароходы, увеличив их цену более чем на 30%<sup>9</sup>.

Баржи и суда Общества находились в плачевном состоянии, квалифицированного персонала не хватало. Неудивительно, что оно не могло выдержать конкуренцию с более мощными австрийскими, венгерскими и румынскими компаниями<sup>10</sup>. Получив незначительную прибыль в 1886–1887 гг., в 1888–1890 гг. пароходство, несмотря на увеличение помильной платы до 121 351 руб., несло убытки, составившие соответственно 33636, 33017 и 15740 руб. В результате в 1891 г. пришлось полностью закрыть убыточную прутскую линию, а маршруты Рени–Систово и Систово–Кладово объединить. На ремонт ветхих пароходов в конце XIX в. было потрачено более 170 тыс. руб.: в 1897 г. – 39741 руб., 1898 г. – 50662, 1899 г. – 49556, в 1900 г. – 32851 руб.<sup>11</sup>

<sup>7</sup> АВПРИ, ф. 146, д. 9031, л. 5.

<sup>8</sup> Подробнее см.: *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX века. СПб., 2006. Для исправления такой ситуации в 1897 г. стараниями С.Ю. Витте при Министерстве финансов был учреждён Совет по делам торговли и мореплавания, а в Департаменте торговли и мануфактур создан отдел для заведования «текущими делами о торговом мореходстве» (ему же поручалось «исполнение всех подготовительных работ для занятий Совета» (АВПРИ, ф. 146, д. 9031, л. 21)).

<sup>9</sup> АВПРИ, ф. 146, оп. 495, д. 9031, л. 101, 163.

<sup>10</sup> Там же, л. 55. К 1902 г. австрийское пароходное общество имело около 800 барж при 156 пароходах, венгерское пароходство – 246 барж при 43 пароходах. В составе румынского казённого пароходства, открытого в 1898 г., насчитывалось 65 барж и 25 пароходов. Основанное в 1891 г. сербское пароходное общество к началу 1902 г. имело 42 баржи и 8 пароходов, лучший из которых носил имя Николая II.

<sup>11</sup> Там же, л. 107.

В 1888 г. Общество Черноморско-Дунайского пароходства увеличило свой основной капитал с 655 тыс. до 1,2 млн руб., а в 1891 г. выпустило акций на 1 млн 40 тыс. руб. Все они были приобретены правительством, после чего в состав правления для надзора включили представителя Министерства финансов. Однако расходы только росли, и в 1891–1892 гг. дефицит достиг уже 98 320 и 152 149 руб.<sup>12</sup> Произведённая в 1892 г. правительственная ревизия выявила уменьшение основного капитала на 80 тыс. руб., вызвавшее девальвацию акций с 250 до 150 руб. и выпуск новых акций на 342 тыс. руб., полностью выкупленных казной. Ею же были приобретены акции на 100 050 руб., выпущенные в 1894 г. Благодаря правительственным мерам и увеличению поимельной платы до 225 820 руб. в год, в 1893 г. Общество показало прибыль в 82 587 руб., однако уже в 1894 г., несмотря на третье пособие, она сократилась до 24 997 руб., а в 1895 г. и вовсе завершился с убытком в 35 566 руб. Стоимость акции упала до 42 руб.<sup>13</sup>

Видя, что дела Общества идут всё хуже, в Министерстве финансов пытались предотвратить его банкротство. Проведённая в 1895–1896 гг. ревизия обнаружила беспорядок в финансовой отчётности и привела к обновлению состава правления и увольнению директора-распорядителя А.Д. Колокольцова и кн. Гагарина<sup>14</sup>. Новым представителем правительства С.Ю. Витте назначил Е.Л. Кочетова, которому удалось в 1896 г. сократить убытки с ожидавшихся 183 тыс. до 8 500 руб. В то же время Одесско-Измаильскую линию довели до Вилково, а Одесско-Систовскую – до Корабии и Кладово. Таким образом, в 1896–1898 гг. Общество держало четыре линии (Одесско-Измаильскую, Одесско-Корабийскую, Корабийско-Кладовскую и Рени-Кладовскую) с поимельной платой 225 820 руб. 35 коп. в год.

В 1898 г., по истечении обязательных отношений к правительству, деятельность Общества Черноморско-Дунайского пароходства предполагалось окончательно прекратить, передав содержание срочных сообщений по Дунаю какому-либо другому предприятию. Однако затем в МИД и Министерстве финансов признали, что искать желающих братья за дело, направленное «к поддержанию и развитию нашего единения с придунайскими странами и ограждению их от поступательного движения других держав»<sup>15</sup>, сложнее, чем

---

<sup>12</sup> Там же, д. 8395, л. 2–2 об.

<sup>13</sup> Там же, л. 2.

<sup>14</sup> Их обвинили в злоупотреблениях при подписании керосиновых контрактов с правительственной дирекцией сербских монополий, выявив «грубые ошибки, просмотренные составителем контрактов г-ном Колокольцовым и делающие их положительно невыполнимыми для Общества». Ввиду «абсолютной бездеятельности и даже прямого преступного попустительства» тогда же был уволен агент Общества в Белграде – драгоман русского посольства М.В. Юркевич (Там же, д. 8963, л. 1–1 об.). Примером такой небрежности может служить составление и перевод текста контракта на поставку керосина, являвшегося дополнением к торговому соглашению 1893 г. и заключавшегося на двух языках. В русском его варианте говорилось, что в случае повышения стоимости керосина пароходство обязано уведомить об этом Дирекцию сербских монополий не позже января, поскольку в договоре с фирмой братьев Нобель «имелось обязательство назначать Обществу цену на керосин ежегодно, в январе». Соответствующее уведомление поступило в конце января 1896 г. Однако в сербском варианте контракта, подготовленном сотрудником одной из правительственных газет, было сказано, что уведомлять об изменении цены следует до января. На основании этого разночтения Дирекция отказалась платить по новым расценкам, и Черноморско-Дунайскому пароходству пришлось поставить в 1896 г. около 200 тыс. пудов керосина на прежних условиях, потеряв на этом более 30 тыс. руб. (Там же, л. 3–4).

<sup>15</sup> Там же, д. 9031, л. 10.

возобновить ещё на четыре года «самостоятельное существование Общества на старых основаниях, с выдачей ему как помильной платы, так и единовременного пособия на ремонт разрушающихся и приобретение новых судов»<sup>16</sup>. До 1901 г. правление получало долгосрочные ссуды на 100 тыс. руб., помильная плата устанавливалась в 3,46 коп. «за каждую пройденную по кратчайшему пути милю, а всего в год не свыше 313 180 руб.»<sup>17</sup>. Кроме того, на ремонтные работы и покупку парохода для линии Батум—Галац выделялось ещё 340 тыс. руб. Причём обратные рейсы могли перевозить австрийский и румынский лес, использовавшийся для изготовления керосиновых ящиков.

Наблюдая за политическими кризисами, сотрясавшими Сербию в 1880—1890-х гг., в Петербурге искали способы восстановить своё влияние в Белграде. В марте 1893 г. вице-директор Департамента торговли и мануфактур В.И. Тимирязев писал своему непосредственному начальнику В.И. Ковалевскому: «Сербские министры, как прежние радикальные, так и нынешние либеральные, весьма проникнуты мыслью, что кроме Солуни, подвоз к которому затрудняется высоким тарифом железной дороги, находящейся в австрийских руках, необходимо для освобождения страны от экономического гнёта соседней державы, открыть другой, независимый выход к морю, что может быть достигнуто путём тесной связи сербского на Дунае судоходного предприятия с русским»<sup>18</sup>. Вскоре МИД предписал посланнику А.И. Персиани войти в переговоры с сербским правительством об установлении сообщения по Дунаю, «не придавая этому делу какое-либо политическое значение, оставляя за ним исключительно коммерческий характер»<sup>19</sup>. В июле 1893 г. был составлен соответствующий протокол, который рассматривался как неотъемлемая часть готовившегося договора о торговле и судоходстве, разрешавший свободный ввоз чая из России в обмен на обязательство Петербурга не вводить таможенную пошлину на сухую сливу. При этом Персиани отмечал: «До настоящего времени мы не являемся вовсе ввозителями в Сербию хлебного спирта, который привозится исключительно из Австрии... на будущее время мы заручились обещаниями сербского правительства, в случае введения государственной монопольной продажи, приобретать преимущественно в России не только петроль, но и хлебный спирт, соль и зажигательные спички»<sup>20</sup>. В октябре 1893 г. при посредничестве Тимирязева специально командированного для этого в Белград, и министра торговли Р. Милошевича (выпускника Харьковского технологического института) соглашение о торговле и судоходстве было подписано. В марте 1894 г. в Одессе кн. Гагарин (владевший акциями сербского пароходства на 2 тыс. руб.) от имени Черноморско-Дунайского пароходства и В. Марович, представлявший правление Пароходного общества Сербии, договорились об установлении прямого сообщения через Кладово.

Однако политическая нестабильность препятствовала экономическому сотрудничеству. Так, российское правительство не решилось выкупить акции Королевского сербского общества судоходства. В 1891 г. оно попыталось разместить в России 3 тыс. акций, но подписка на них успеха не имела. Тогда в начале 1893 г., как писал Витте товарищу министра иностранных дел Н.П. Шишки-

<sup>16</sup> Там же, д. 8395, л. 3.

<sup>17</sup> Там же, л. 2 об.

<sup>18</sup> Там же, д. 9029, л. 16.

<sup>19</sup> Там же, л. 42.

<sup>20</sup> Там же, л. 46.

ну, «правление общества обратилось в Министерство финансов с прошением, в коем, объясняя, что треть общего числа выпускаемых для осуществления предприятия акций остаётся непомянутой, ходатайствовало об оказании со стороны нашего правительства содействия предприятию, приобретением этих акций на сумму одного милл[иона] франков. Командированный в Белград для переговоров о торговом соглашении с Сербией член совета министра тайный советник Тимирязев по поводу сего прошения объяснил согласно с мнением посланника нашего, тайного советника Персиани, что ходатайство сербского общества заслуживало бы внимания, так как, в случае отказа в просимом содействии, оно могло бы предложить с успехом свои акции, гарантированные правительством, на австрийских рынках, что для нас едва ли было желательным»<sup>21</sup>.

Но в Петербурге хотели получить определённые гарантии, а именно, чтобы «три четверти всех акций этого общества, за исключением тех, которые будут приобретены в России, были бы именными, а не на предъявителя, и с правом перевода исключительно сербским подданным». Кроме того, Витте настаивал на включении в состав правления «акционеров-иностранцев, владеющих акциями на сумму свыше одного миллиона франков, т.е. русских акционеров»<sup>22</sup>. Это могло бы сделать Российскую империю мажоритарным акционером сербского пароходства, что сулило не только коммерческие, но и политические выгоды.

В декабре 1893 г. возглавлявший правительство генерал С. Груич дал согласие на эти требования и обещал, что пароходное общество «не далее, как через один месяц внесёт изменённый в их смысле устав на утверждение общего собрания акционеров, причём окончательная санкция со стороны сего последнего не подлежит сомнению». Уведомляя об этом, Персиани добавлял: «Сербское правительство обращается при этом с настоятельною просьбою к императорскому правительству, чтобы обещанный миллион франков, представляющий стоимость приобретаемых нами 500-франковых акций, был в возможно скорейшем времени отчислен на означенный предмет, таким образом, чтобы деньги эти могли быть переведены на имя сербского общества судоходства взамен акций немедленно по утверждении общим собранием акционеров нового устава. Действительно, помянутый миллион франков необходим для оплаты, до открытия навигации 1894 года, заказанных обществом за границей пароходов и барж. В случае запоздания этих денег общество не будет в состоянии открыть правильные рейсы, а таким образом потерпят ущерб и интересы нашего Черноморско-Дунайского пароходного общества, вошедшего в соглашение с сербским по передаче грузов»<sup>23</sup>.

Впрочем, в январе 1894 г. Витте рассуждал уже по-другому. «Ныне, однако, — говорилось в его записке главе МИД Н.К. Гирсу, — политическое положение в королевстве совершенно изменилось, и призванное к власти министерство никакого ручательства в том, что вновь возникающее сербское пароходное предприятие не войдёт предпочтительно в сделку с венгерским пароходством на Дунае, в ущерб преследуемым нами целям. Посему, опасаясь, чтобы поддержка нами помянутого предприятия не оказалась для наших интересов бесполезною, я нахожу, что при настоящих обстоятельствах было бы, быть может, наиболее благоразумным воздержаться вовсе от приобретения акций помяну-

---

<sup>21</sup> Там же, л. 2–5 об.

<sup>22</sup> Там же, л. 59–60 об.

<sup>23</sup> Там же, л. 66–67.

того сербского общества». Тем не менее Витте полагал «ввиду изъявленного ранее согласия неудобным отказаться ныне от обещанного денежного участия в сербском пароходном предприятии». Поэтому он выдвигал новое требование, настаивая на одобрении уставных изменений не только собранием акционеров, но и скупщиной, «так как нельзя довольствоваться в сем отношении обещанием, изъявленным правлением общества. Притом, согласно условиям, изложенным в ходатайстве самого общества, уплате подлежит лишь половинная стоимость акций, и следовательно, нам предстояло бы ныне отпустить Обществу не миллион, а всего 500 000 франков, остальная же оплата акций должна производиться дополнительными взносами, наравне и одновременно с прочими акционерами предприятия»<sup>24</sup>. Затруднение вызвало и «введение в состав правления сербского пароходного общества представителя русских акционеров», нуждавшееся в утверждении скупщиной. В сербском пароходстве были готовы «выбрать в члены правления представителем русских акционеров того из сербских подданных, на кого укажет императорское правительство». Персиани рекомендовал на этот пост Милошевича. Но Витте решительно выступил против подобного варианта. Несмотря на возражения и ходатайства Персиани<sup>25</sup>, сделка не состоялась.

Осторожность Витте была далеко не беспочвенной. Во всяком случае, в 1890-х гг. между Черноморско-Дунайским пароходством и Дирекцией сербских монополий не раз возникали существенные разногласия. Так, в 1896 г. Дирекция не только задержала на два с половиной месяца арендную плату за наливную станцию, но и отказалась платить неустойку (10 тыс. руб.) за несвоевременную выгрузку русских барж, прибывших в Белград осенью 1895 г. и вынужденных там зимовать<sup>26</sup>. Строительство в 1896 г. собственного керосинового резервуара, соединённого трубопроводом с наливной станцией русского пароходства, позволило Дирекции осуществлять перекачку керосина по своему усмотрению, а Черноморско-Дунайское пароходство, лишившееся дохода от штрафов за задержку барж, называло это самовольным распоряжением чужим имуществом. Русская миссия в Белграде даже направила в сербский МИД соответствующую ноту, призывая «удовлетворить справедливые требования нашего пароходства», поскольку «в противном случае может окончательно поколебаться в наших высших сферах доверие всякого рода к деловым договорам и сношениям с Сербией». Подобные конфликты грозили расторжением керосинового контракта и передачей его поставок управлению венгерских правительственных железных дорог («Ungarische statsbahnen»). «Мы этого допустить не можем, — писал первый секретарь миссии в Белграде А.В. Неклюдов, — материальными жертвами русской казны создано и пересоздано предприятие русского пароходства на Дунае, которое помогает сербам бороться с монополией австрийско-венгерских обществ, которое сбивает в пользу Сербии цену фрахтов на сербский вывоз и ввоз и которое сулит Сербии ещё более существенных выгод с проведением Нишско-Радудевацкой (или Кладовской) железнодорожной линии. Следовательно, мы имеем право требовать от сербов известных жертв для подтверждения деятельности этого общества, тем более что жертвы эти, в конце концов, лишь кажущиеся; в самом деле, стоит только разрушиться

---

<sup>24</sup> Там же, л. 73–74.

<sup>25</sup> Там же, л. 83–86 об.

<sup>26</sup> Там же, д. 8963, л. 2–3.

русскому предприятию перевозки керосина по Дунаю в Сербию, и венгерская “Statsbahnen”, обеспечив собою монополию от этой перевозки, не замедлит увеличивать постоянно цену поставки, вознаграждая себя с лихвой за сделанные в начале уступки и сбавки»<sup>27</sup>.

Так или иначе, на рубеже XIX–XX вв. Черноморско-Дунайское пароходство оставалось убыточным. Его и без того плачевное положение ещё более осложнилось после того, как в 1900 г. товарищество Нобеля повысило отпускную цену керосина с 35–40 до 55 коп. за пуд, что не только сделало его перевозку убыточной, но и грозило расторжением монопольного контракта с Белградом и вытеснением России с сербского керосинового рынка. Лишь благодаря личному вмешательству товарища министра финансов Ковалевского отпускную цену удалось снизить. В своём докладе 11 апреля 1902 г. правление пароходства, оправдывая убытки, заявляло, что считало торговлю керосином, который «при своих высоких качествах, с успехом может вытеснить с германских рынков всякий другой», «делом государственной важности, открывающим к тому же широкие горизонты и патриотической, и коммерческой деятельности общества, для коей оно обладает вполне оборудованным составом наливных станций и керосино-перевозочных средств». При этом «стремления правления парализовались, однако, как инертностью русских керосинозаводчиков, так и последовавшим затем непомерным повышением цен на русский керосин, что и даёт ныне возможность не только американскому керосину владеть рынками Германии, но и румынскому и галицийскому керосинам, самым худшим из керосинов по качеству, прочно утвердиться на румынских и австро-венгерских рынках и даже вторгаться в сферы распространения американского и русского керосинов, в Германию, Болгарию и Сербию, для каковой цели образовавшаяся в Румынии керосиновая компания “Stella Romana” устроила в Регенсбурге и Журжеве специальные склады и резервуары, откуда и заливает Баварию и Болгарию собственным продуктом»<sup>28</sup>. Ситуация усугублялась ростом цен на каменный уголь, вследствие чего Общество переплатило за навигацию 28 тыс. руб.

Как отмечалось в докладе правления, повышение отпускной цены на керосин «возымело фактически пагубное для интересов его вывоза действие, так как сербы, для коих перевозка керосина в ящиках по контракту не обязательна и составляет дополнительную статью, но которым, в течение трёх предшествовавших лет новое правление успевало сбывать ежегодно по 30 000 ящиков, выручая при этом до 60 коп. прибыли за ящик, теперь совершенно отказались от покупки чрезмерно вздорожавшего ящичного керосина в России, а керосиноочистительный завод венгерских правительственных железных дорог в Базиаше, выписывавший в прежние годы от 100 до 200 тысяч пудов дистиллята, ныне также прекратил сношение с Обществом и довольствуется для своего производства галицийской нефтью, как несравненно более дешёвой; такая же участь постигла и дело поставки Обществом дистиллята в Орсову для нужд местных керосиноочистительных компаний, получавших в прошлые годы от 200 до 400 тысяч пудов в год». В итоге «вздорожание цены русского керосина за последние годы отразилось общим уменьшением годовых доходов Общества от керосиновых операций в сумме до 45 тыс. руб. по совершенно независимым от

<sup>27</sup> Там же, л. 19.

<sup>28</sup> Там же, д. 9031, л. 105.

правления причинам». В 1900 г. поступления от них сократились до 47786 руб. 56 коп.<sup>29</sup>

В этой ситуации конкурировать с австрийскими и венгерскими пароходными компаниями, с их удобными и быстроходными пароходами, приспособленными прежде всего для перевозки пассажиров, и множеством буксиров и барж, было крайне сложно. В то же время молодое румынское пароходство, находившееся на балансе правительства и пользовавшееся его поддержкой, всячески навязывало свои услуги как местным, так и иностранным торговцам. Лоббируя интересы собственной компании, власти прибегали к административным и карантинным мерам, налагали штрафы, увеличивали таможенные и прочие сборы, тогда как «лицам, отправлявшим свои грузы на румынских судах, наоборот, не только предоставлялись всевозможные льготы, но и при переотправке товаров по железным дорогам внутрь страны делалась скидка в 50%»<sup>30</sup>. Весной 1899 г. правительство Г.Г. Кантакузино запретительными мерами существенно ограничило ввоз рыбы из Каспия, что нанесло удар «не только Обществу, лишив его части вывозимых из Одессы в румынские порты грузов солёной волжской рыбы, но и русскому экспорту, так как астраханские рыбопромышленники теперь вынуждены прекратить заготовление для Румынии рыбы весеннего улова (как известно, потребляемые румынами сорта рыбы, так называемой молдавки, низшего качества, не имеют никакого спроса не только в России, но и где-либо, кроме Румынии)»<sup>31</sup>. Болгарские и сербские власти также ущемляли интересы русского пароходства, «лишали его удобных береговых мест для причала в Видине, Сомовите и Радуевце»<sup>32</sup>, обложили Отданное Обществу в безвозмездное пользование здание агентства в Руцуке ежегодной наёмной платой в размере 1200 фр[анков], требуя таковую же и за прошедшее время, в виду чего данное требование сделалось предметом судебного разбирательства, взыскивают подоходный налог не только со всех служащих Общества в болгарских портах, но и с самих агентств, вывесок и т.п.»<sup>33</sup>. В апреле 1900 г. Кочетов писал вице-директору Первого (бывшего Азиатского) департамента МИД Н.Г. Гартвигу: «Сербское правительство забывает, что пароходы наши имеют высокую честь носить на своих мачтах флаг Российской империи, а потому, исполняя строго сербские законы, не могут подвергаться сербской каре вдобавок за то, что сербская же администрация ничего не предпринимает для

---

<sup>29</sup> Там же, л. 106 об.

<sup>30</sup> Там же, л. 103.

<sup>31</sup> Там же, л. 103 об.

<sup>32</sup> В Радуевце власти отвели русскому пароходству вместо удобной пристани удалённый от таможи причал, что вызвало протест миссии в Белграде. Оправдывая это решение, Министерство финансов Сербии пояснило, что при распределении особой комиссией основным критерием «служило более или менее частое посещение означенного города пароходами отдельных обществ», и поскольку «чаще всего его посещают и более всего отвозят пассажиров и товаров пароходы австрийского общества», то и «ближайшее место к таможе отведено было австрийскому обществу», хотя «с согласия этого общества доступ к пристани его был вместе с тем объявлен свободным для пароходов других обществ». При этом особо указывалось на то, что число рейсов русского пароходства «является наименьшим и количество привозимых и отвозимых товаров наименее значительным», и «тогда как у других обществ имеются устроенные пристани», оно «поставило лишь один причал», а само место заросло ивняком. Тем не менее, благодаря усилиям Кочетова, Общество вернуло себе в Радуевце прежнее место (Там же, д. 8963, л. 31–38).

<sup>33</sup> Там же, д. 9031, л. 104 об.

расширения экономических сношений между Россией и Сербией в ущерб своему же государству»<sup>34</sup>.

И всё же благодаря стараниям посланника Н.В. Чарыкова сотрудничество удалось возобновить, наладив прямое сообщение между Сербией и Россией «при посредстве Общества и Сербского пароходства»<sup>35</sup>. В июне 1901 г. при участии Чарыкова и посредничестве Кочетова в Белграде состоялось подписание прелиминарного соглашения о сотрудничестве двух пароходств, в апреле 1902 г. одобренного правительствами обеих стран. Товарооборот между Россией и Сербией существенно вырос<sup>36</sup>. В апреле 1902 г. Чарыков сообщал, что валовый доход Сербского пароходства за 1901 г. составил 1031786 франков, и «благодаря покупке ещё одного пассажирского парохода, Общество получило возможность производить с начала нынешней навигации рейсы до Радуевца по два раза в неделю, соответственно таковые же нашего общества». Пароходы «Св. Сергей» и «Александр I» продолжали поставлять русский наливной керосин, хотя в ящиках его уже не ввозили<sup>37</sup>.

Тем временем в феврале 1902 г. венское правительство заключило с австрийским пароходным обществом соглашение на 25 лет, предоставив ему субсидию в 1,2 млн крон (около 500 тыс. руб.) и льготные тарифы<sup>38</sup>. В том же году истёк срок австро-сербского торгового договора 1892 г. Чарыкову казалось, что это «принуждает сербов искать других рынков, помимо Австро-Венгрии», и Сербия «намерена для сего широко пользоваться Дунаем, по которому ей обеспечен свободный дешёвый доступ к морским гаваням Галаца и Браила, благодаря соглашению с местным русским пароходством»<sup>39</sup>.

10 января 1902 г. Комиссия «по вопросу об условиях дальнейшего после 1902 года содержания срочных сообщений между Одессой и дунайскими портами», заседавшая под председательством вел. кн. Александра Михайловича, констатировала, что «предприятия различных государств работают на Дунае в несомненный убыток и не могли бы оправдать никаких коммерческих расчётов. Крупные затраты четырёх придунайских правительств по поддержанию этих пароходств с особенной яркостью свидетельствуют о том, что правительства эти руководствуются в своих действиях не торговыми, а политическими

---

<sup>34</sup> Там же, д. 8963, л. 36.

<sup>35</sup> Там же, д. 9031, л. 104 об.

<sup>36</sup> По мнению Ю.М. Галкиной, «аграрная Сербия не нуждалась в аграрных товарах России, которая толком ничего больше не могла предложить» (*Галкина Ю.М. Русское Дунайское пароходство... С. 94*). Однако, как указывал Чарыков, к окончанию навигации 1901 г. русские и сербские пароходы перевезли 122 809 кг рыбы, 42 684 кг минерального масла, 560 кг чая, 407 кг мануфактурных товаров, 6 321 кг смазочных масел для ружей, 228 кг книг, «и сверх того, последним экстренным рейсом — два вагона минерального масла и 14 ящиков чая». Тогда же «вниз по Дунаю, в Россию было отправлено 2 800 кг сливы». Весной 1902 г. по Дунаю предполагалось перевезти 50 т сахарной патоки и «крупные партии мясных консервов» (АВПРИ, ф. 146, оп. 495, д. 9029, л. 140).

<sup>37</sup> АВПРИ, ф. 146, оп. 495, д. 9029, л. 145.

<sup>38</sup> Там же, д. 8963, л. 1–1 об.

<sup>39</sup> Там же, ф. Политархив, д. 498, л. 73–74. В 1904 г. Сербия ввела новый таможенный тариф, а в 1905 г. заключила невыгодный для Австро-Венгрии торговый договор с Болгарией и Черногорией. В ответ Двудеиная монархия запретила ввоз на свою территорию продукции животноводства, составлявшей главную статью сербского экспорта, после чего Белград закрыл границу для австрийских промышленных товаров. Франция и Россия оказали ему экономическую поддержку. Таможенная («свиная») война 1906–1911 гг. закончилась фактическим поражением Австро-Венгрии, не сумевшей навязать свою волю соседнему государству.

соображениями»<sup>40</sup>. При этом сам великий князь на том же заседании утверждал, что «в интересах русского правительства выступать теперь на Балканском полуострове явно, с активными задачами, не опасаясь последствий такого образа действий»<sup>41</sup>. А в составленной 15 марта 1902 г. справке Министерства финансов указывалось: «Необходимо, чтобы русское пароходство на Дунае было обставлено надлежащим образом, чтобы оно во всех отношениях могло производить впечатление достойное русского имени и принадлежащего ему в придунайских странах значения, и чтобы, в частности, качеством пароходов, числом рейсов, срочностью, удобством и комфортом сообщений как с Россией, так и между дунайскими портами, не только не уступало бы пароходствам других стран, но и превосходило бы их»<sup>42</sup>.

29 мая 1903 г. в Белграде произошёл кровавый военный переворот, отстранивший от власти династию Обреновичей. Вступивший на престол Пётр Карагеоргиевич сделал ставку на укрепление связей с Петербургом<sup>43</sup>. Белград не скрывал заинтересованности в военных поставках из Российской империи, и в Сербию стал проникать крупный русский капитал. В этих условиях стратегическая роль русского судоходства по Дунаю существенно возросла. 10 июня 1903 г. Николай II повелел выкупить Общество Черноморско-Дунайского пароходства в казну.

Вновь учреждённое Русское Дунайское пароходство оказалось в ведении Главного управления торгового мореплавания и портов, которым с ноября 1902 г. руководил вел. кн. Александр Михайлович, а с осени 1905 г. отошло к Министерству торговли и промышленности. Действовавшее в Петербурге правление под председательством адмирала А.П. Кашеринина состояло из двух членов и представителя Государственного контроля, не имевшего решающего голоса. В Одессе находился управляющий пароходством генерал-майор Н.В. Черкасов, которому подчинялись главная контора и все агентства. С 1 сентября 1903 г. открылись линии Одесса–Измаил, Одесса–Вилково, Одесса–Карабия, Карабия–Кладово, Рени–Кладово, Батум–Галац, с заходом в Ризе и Трапезунд. По контракту, заключённому с сербской правительственной монополией, из Батума ежегодно доставлялись 300 тыс. пудов керосина, для чего были приобретены 12 наливных барж общей вместимостью около 200 тыс. пудов и построены три наливные станции – в Рени, Систове и Кладове. Новому предприятию досталось всё имущество прежнего Общества, включая 12 пароходов («Князь Гагарин», «Болгария», «Русь», «Святой Сергий», «Король Александр», «Бессарабец», «Граф Игнатъев», «Румыния», «Сербия», «Патриот», «Черногория», «Измаил»), 35 барж разного тоннажа, значительный запас разных материалов и инвентаря, а также 28 более или менее оборудо-

---

<sup>40</sup> Там же, ф. 146, оп. 495, д. 9031, л. 49. Характерно, что при учреждении нового казённого Русско-Дунайского пароходства, правительство преследовало исключительно политические цели. «Для достижения желаемых результатов, – говорилось в подготовленной по этому поводу записке, – правительству необходимо приносить значительные материальные жертвы, так как, по свидетельству компетентных ведомств и агентов Министерства иностранных дел за границей, прибылей от операций русского пароходства на Дунае ожидать нельзя» (Там же, д. 8395, л. 361).

<sup>41</sup> Там же, д. 9031, л. 50.

<sup>42</sup> Там же, л. 10–10 об.

<sup>43</sup> Подробнее см.: *Шемякин А.Л.* Сербская национальная идея в 1878–1903 гг. Время разочарования и осмысления // На путях к Югославии: за и против. Очерки истории национальных идеологий югославянских народов. Конец XVIII – начало XX вв. М., 1997. С. 156–157.

ванных агентств в русских, сербских, болгарских и румынских портах<sup>44</sup>. На покупку и ремонт пароходов и барж и улучшение работы на линиях из казны единовременно было отпущено 966 тыс. руб. (с условием, чтобы новые суда приобретались в России). Ежегодное пособие, выделенное на 15 лет (с 1903 по 1917 г.), составило 416 тыс. руб., не считая сохранённой на 10 лет субсидии (313 180 руб. в год), которой ранее пользовалось акционерное общество<sup>45</sup>.

Вскоре проданные изношенные суда «Русь», «Черногория», «Измаил», «Князь Гагарин» заменили пять товаро-пассажирских пароходов, среди которых выделялся «Моряк», вместимостью 1,5 тыс. т, ходивший из Батума в Галац. На линии Одесса–Рени появились две, а на прутской – десять новых барж. Это способствовало организации перевозки зерна, для которой на Прут спустили 30 мелкокосящих барж, буксир «Прут» и небольшой пароход «Патриот». Помимо этого, для транспортировки хлеба из Одессы пароходство приобрело четыре морские баржи и буксир «Вилково». Открылись агентства, пакгаузы и зернохранилища в Кагуле, Лео́ве и Фальчи. По линии Рени–Галац–Искача–Тульча–Измаил ежедневно начал курсировать удобный и современный пароход «Бессарабец».

Тем не менее в начале 1912 г. в правящих кругах империи размышляли о реорганизации данного предприятия «в связи с современными политическими и торгово-экономическими задачами России на Дунае»<sup>46</sup>. Проведённая ревизия выявила у него те же проблемы, с которыми тщетно боролись его предшественники. Посланник в Белграде Н.Г. Гартвиг сетовал на неприспособленность «Русского Дунайского пароходства для целей международной торговли». Во всяком случае, у дипломата не вызвала сомнений «полная невозможность, при существующей его организации, конкурировать с иностранными пароходными обществами, в руках коих сосредоточены все торговые операции по перевозке грузов по Дунаю»<sup>47</sup>. В российском консульстве в Русуке признавали, что при «настоящем положении нашего экспорта в Болгарию, который составляет не более 4–5% всего ввоза в эту страну, не может быть и речи ни о политическом, ни о экономическом каком-либо влиянии Русского Дунайского пароходства». В дипломатической переписке отмечалось, что пароходство «берёт несообразно высокие фрахты с русских товаров, идущих в Болгарию, чем, естественно, сильно тормозит развитие нашего вывоза». Могло даже показаться, что «Русское Дунайское пароходство является не проводником русского экспорта, а помощником развития немецкой торговли в Болгарии»<sup>48</sup>.

Первая мировая война изменила все прежние планы. Но именно в 1914–1915 гг. убыточное Дунайское пароходство смогло поддержать престиж русского флага. Его судами и баржами доставлялись грузы в воюющую Сербию, а представительство в Одессе осуществляло доставку и оплату сербских военных заказов. Они прибывали по железной дороге в русский порт Рени в нижнем течении Дуная, откуда баржами доставлялись в сербский город Прахово, где перегружались в поезда, разъезжавшие по всему королевству. Обеспечивала

<sup>44</sup> Акционерам выплатили за него 1 031 899 руб. 55 коп.

<sup>45</sup> АВПРИ, ф. 146, оп. 495, д. 9032.

<sup>46</sup> Там же, л. 25 об.

<sup>47</sup> Там же, л. 41.

<sup>48</sup> Там же, л. 30–31.

эти операции Экспедиция особого назначения во главе с М.М. Весёлкиным<sup>49</sup>. Агенты пароходства оказали ему существенную помощь. В середине октября 1914 г. Весёлкин писал в донесении: «Так как из всех людей, виденных мною в Одессе, самым осведомлённым о всём происходящем на Дунае и в придунайских государствах, оказался управляющий Русским Дунайским пароходством к[орпуса] и[нженеров-]м[ехаников флота] отставной полковник [М.П.] Ермаков, то я счёл необходимым пригласить его в состав Экспедиции для решения всех вопросов, связанных с плаванием по Дунаю, на месте и телеграфировал в Главный морской штаб о зачислении его на действительную службу с чином капитана 1-го ранга и оставлением на занимаемой должности»<sup>50</sup>.

Два первых конвоя Экспедиции прибыли в Сербию 21 октября и 24 ноября 1914 г., доставив 32 814 винтовочных боекомплектов и большое количество боеприпасов для артиллерии (24 тыс. снарядов калибра 75 мм, 4 тыс. — 80 мм, 6 тыс. — 120 мм, тысяча — 152 мм) и т.д.<sup>51</sup> Поставки продолжались до осени 1915 г., когда под ударами австрийских и германских войск сербы потерпели военное поражение. После окончания Первой мировой войны оккупация Румынией Бессарабии на долгие годы положила конец российскому судоходству на Дунае.

---

<sup>49</sup> О деятельности Экспедиции особого назначения подробнее см.: *Тюриков С.В.* Экспедиция особого назначения на Дунае по оказанию помощи Сербии в 1914–1915 гг. СПб., 2015; Россия на Сербском фронте Первой мировой войны. Помощь армии и флота России Королевству Сербия в 1914–1918 гг. / Сост. А.Ю. Тимофеев, Д. Кремич. М., 2014; *Вишняков Я.В., Тимофеев А.Ю., Милорадович Г.* На дальних рубежах. Россия и Сербия в годы Первой мировой войны 1914–1917. М., 2018; *Вишняков Я.В.* Дунайский гамбит. Русско-сербское военно-экономическое сотрудничество накануне и в годы Первой мировой войны // *Славянский альманах*. 2018. № 3–4. С. 103–126; *Вишняков Я.* На таласима Дунава: руско-српска војноекономска сарадња пре и у току првог светског рата // *Војно-историјски гласник*. 2019. № 2. С. 70–96; *Вишняков Я.В.* Дунайский транзит в годы Первой мировой войны // *Новая и новейшая история*. 2020. № 3. С. 70–79.

<sup>50</sup> Донесение начальника Экспедиции особого назначения капитана 1-го ранга флигель-адъютанта Весёлкина о походе в Сербию, сентябрь–октябрь 1914 г. // *Россия на Сербском фронте Первой мировой войны...* С. 131.

<sup>51</sup> Краткий обзор деятельности Экспедиции особого назначения, начиная с первого похода 1 октября 1914 года по 20 апреля 1915 года // *Россия на Сербском фронте Первой мировой войны...* С. 48.