

RU

Сербский флаг на Дунае: к истории Сербского пароходного общества

Путятин В. С.

Аннотация. Цель исследования – анализ истории возникновения и развития Сербского пароходного общества, существовавшего на рубеже XIX и XX веков. Исследование включает рассмотрение различных аспектов и предпосылок, приведших к созданию пароходного общества. Особое внимание уделено международным отношениям и изменяющемуся статусу Дуная, ставшего одной из важнейших торговых и транспортных артерий, имевшей общеевропейское значение, что подтверждалось созданием Европейской дунайской комиссии, в работе которой принимали участие ведущие державы того времени. Для Сербии XIX век стал временем национального подъема и долгожданного обретения независимости. В этих обстоятельствах создание и развитие собственного пароходного предприятия являлось одной из важных задач к обретению в том числе торгового суверенитета. Научная новизна исследования заключается в том, что в нем предпринята попытка представить основные этапы деятельности Сербского пароходного общества на рубеже XIX–XX в. через призму ключевых событий сербской истории того времени. В результате исследования установлено, что Сербское пароходное общество было одним из инструментов сербской государственной политики и имело важное значение как с точки зрения экономического развития страны, так и с точки зрения международного престижа Сербии.

EN

The Serbian flag on the Danube: on the history of the Serbian steamship company

V. S. Putyatin

Abstract. The objective of this research is to analyze the history of the emergence and development of the Serbian Steamship Company, which existed at the turn of the 19th and 20th centuries. The research includes examining various aspects and prerequisites that led to the establishment of the steamship company. Particular attention is paid to international relations and the changing status of the Danube, which became one of the most important trade and transport arteries of pan-European significance, as evidenced by the creation of the European Danube Commission, in which the leading powers of the time participated. For Serbia, the 19th century was a time of national revival and long-awaited independence. In these circumstances, the establishment and development of its own steamship enterprise was one of the important tasks for achieving, among other things, commercial sovereignty. The scientific novelty of the research lies in the fact that it attempts to present the main stages of the Serbian Steamship Company's activities at the turn of the 19th and 20th centuries through the prism of key events in Serbian history of that time. The research concludes that the Serbian Steamship Company was one of the instruments of Serbian state policy and was important both from the point of view of the country's economic development and from the point of view of Serbia's international prestige.

Введение

Актуальность разработки темы исследования объясняется тем, что в обширной историографии, связанной с изучением национального возрождения Сербии и борьбы за независимость в XIX в. значительное внимание уделяется международным отношениям, политике великих держав на Балканах, однако гораздо меньше говорится о проблеме обретения экономического суверенитета со стороны молодых государств, получивших в то время независимость (Сербия, Черногория, Румыния). Одним из примеров обретения суверенитета в экономической сфере является развитие собственного судоходства по Дунаю – важнейшей для стран

региона транспортной артерии. Таким образом, изучение истории Сербской пароходной компании позволяет нам проследить политику сербского государства в вопросах отстаивания своих экономических интересов в непростых международных обстоятельствах и при условии усилившегося влияния на Балканах со стороны Австро-Венгрии.

Для достижения вышеуказанной цели исследования необходимо решить следующие задачи:

- обратиться к истории судоходства на реке Дунай и проанализировать международное положение и договоры, относящиеся к режиму судоходства на Дунае;
- определить роль и значение Дуная для сербской торговли и экономики;
- показать основные этапы становления и развития Сербского пароходного общества.

Для решения вышеуказанных задач исследования используется проблемно-хронологический метод, который позволяет нам рассмотреть, как обретает свою актуальность проблема развития судоходства по Дунаю и внимание к ней со стороны великих держав, заключающееся в решении правовых вопросов, связанных с развитием реки в качестве европейской транспортной артерии. Также в центре внимания нашего исследования находится история Сербского дунайского пароходства и ключевые этапы ее развития. Вышеуказанный метод позволяет нам через обращение к истории пароходства выявить изменения в сербской государственной политике на рубеже XIX-XX вв.

Что касается теоретической базы исследования, то, собственно говоря, работ, посвященных истории Сербского дунайского пароходства, совсем немного. Главной исследовательницей данной проблематики является Гордана Карович, представляющая Музей науки и техники г. Белграда (Республика Сербия). Нами использовалась ее работа «Први бродови Првог краљевског српског повлашћеног бродарског друштва» (Каровић, 2018, с. 31-34), в которой внимание уделено кораблям, приобретаемым и строившимся для нового предприятия. В своей отдельной работе Карович касается истории парохода «Делиград», ставшего настоящей легендой сербского судоходства на Дунае (Каровић, 2018, р. 20-29). Заслуживает пристального внимания труд Младена Джуричича «Историја југословенског речног паробродства до 1926 године» (Ђуричић, 1965). Джуричич в начале XX в. поступил на службу в Сербское дунайское пароходство и сделал немало для его изучения, опубликовав серию заметок о его истории в различных журналах. Данная работа является попыткой обобщения того материала, который ему удалось собрать за всю свою жизнь. Книга содержит в том числе личные воспоминания и размышления автора, эти материалы можно считать источником с точки зрения исторической науки. Немало сделал для изучения русско-сербских экономических связей на рубеже XIX-XX вв. российский исследователь Я. В. Вишняков, затрагивающий в своих работах различные аспекты деятельности русского Дунайского пароходства (Вишняков, 2023а), а также межгосударственные отношения в экономической сфере (Вишняков, 2023б), что свидетельствует о значимости и этого аспекта во взаимоотношениях России и Сербии. В других исследованиях (Историја Београда, 1995; Борђевић, 1962; Пархоменко, 2008; Галкина, 2016) история Сербского дунайского пароходства и проблематика изучения судоходства по Дунаю не являются основными, однако в них рассматриваются определенные аспекты данного вопроса, а также есть и фактическая информация, имеющая для нас значение.

Для рассмотрения круга вопросов, связанных с международным участием по установлению правил судоходства по Дунаю, нами привлекались дипломатические документы:

- Сборник договоров России с другими государствами. 1856-1917. М., 1952;
- Собрание важнейших трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами (1774-1906). Варшава, 1906.

В качестве одного из репрезентативных источников, освещающих деятельность Сербского дунайского пароходства, послужили материалы как российской, так и сербской прессы:

- Правда. 1914. № 154;
- Русский инвалид. 1845. № 189;
- Русский инвалид. 1876. № 213;
- Русский инвалид. 1878. № 180;
- Русский инвалид. 1879. № 95;
- Русский инвалид. 1889. № 275;
- Русский инвалид. 1894. № 252;
- Русский инвалид. 1896. № 203;
- Русский инвалид. 1913. № 92;
- Српске Новине. 1890. № 83;
- Српске Новине. 1891. № 68;
- Српске Новине. 1907. № 34.

Кроме этого, в статье использовались ранее не опубликованные материалы из Российского государственного исторического архива (РГИА) (г. Санкт-Петербург), раскрывающие некоторые аспекты взаимодействия России и Сербии в вопросе развития торговых и логистических связей на Дунае:

- РГИА. Ф. 22. Оп. 3. Д. 128;
- РГИА. Ф. 95. Оп. 4. Д. 415.

Практическая значимость исследования состоит в возможности реализации в историографии новых подходов к изучению Сербского пароходного общества через призму обретения суверенитета сербского государства в экономической сфере. Материалы и выводы статьи могут быть использованы в педагогических целях для изучения истории Сербии и международных отношений на рубеже XIX-XX вв.

Обсуждение и результаты

Долгое время Дунай находился преимущественно под контролем Османской империи, однако в XIX в. ситуация стала меняться. В силу различных факторов Порты стала постепенно терять контроль над своими европейскими владениями и превращаться в «больного человека Европы», начало усиливаться положение Австрии. Для последней все большее значение стал приобретать Дунай, с помощью которого Вена могла расширить свою торговлю, в том числе с вассальными княжествами Османской империи, которые стали перевозить предназначавшуюся для продажи пшеницу на «английских и австрийских судах» (Русский инвалид, 1845, с. 755). В 1829 г. было основано Первое Дунайское пароходное общество, на долгие годы ставшее лидером по перевозкам пассажиров и грузов по Дунаю. Первый постоянный маршрут по линии Вена – Пешт был открыт в 1830 г., через четыре года он был продлен до Старой Молдавы. Несмотря на свое стремительное развитие и открытие новых маршрутов, на землях автономного княжества Сербии австрийцы только в 1850 г. открыли регулярное движение между Белградом, Земунем и Панчево (Историја Београда, 1995, с. 226). Можно предположить, что этот шаг со стороны Австрии помешал Сербии создать в то время собственное пароходное общество.

Разразившаяся Крымская война 1853–1856 годов привела к фундаментальным изменениям, предопределившим роль Дуная в качестве важнейшей общеевропейской судоходной артерии на долгие годы. Если до этого основную роль здесь играли Вена, Санкт-Петербург и Стамбул, то теперь свои интересы стали отстаивать и другие великие державы. Согласно Парижскому трактату, создавалась Европейская дунайская комиссия, в ее состав входили Россия, Австрия, Франция, Великобритания, Пруссия, Сардиния и Турция (Сборник договоров..., 1952, с. 28). Перед комиссией фактически ставилась задача по превращению Дуная в надежный транспортный коридор, имеющий общеевропейское значение. Также в рамках того же соглашения создавалась прибрежная комиссия из представителей Австрии, Баварии, Виртемберга и Блистательной Порты, в работе которой также принимал участие комиссар из Сербского княжества. В свою очередь, комиссия нужна была для осуществления конкретных работ по улучшению судоходства по Дунаю (Сборник договоров..., 1952, с. 28). Также в трактате особой статьей подтверждались права Сербии на «независимое и национальное управление и полную свободу вероисповедания, законодательства, торговли и судоходства» (Сборник договоров..., 1952, с. 31). Таким образом, развитие и поддержание судоходства по Дунаю становилось общеевропейской задачей. Стоит также обратить внимание на то, что Сербия, являвшаяся вассальным княжеством в составе Османской империи, стала принимать участие в работе столь представительной комиссии.

Сербия, получившая от европейских держав право на развитие независимого судоходства и торговли, в 1857 г. попыталась воспользоваться этими привилегиями. Богатейшие люди княжества – Миша Анастасиевич, Йован Кумануди и Илия Московлевич – предприняли попытку создать собственную пароходную компанию. Эта частная инициатива также не была реализована, однако спустя несколько лет, в 1860 г., появилось Франко-сербское пароходное общество, ставившее перед собой амбициозную цель по развитию судоходства по Дунаю, Саве и Мораве. В результате усилий совместного предприятия было установлено регулярное сообщение между Шабцем и местечком Велика-Градишта. До 1864 г., когда Общество было упразднено (Историја Београда, 1995, с. 226), оно имело в своем распоряжении три парохода: «Сербия», «Франция» и «Било».

В 1861 г. министерство финансов княжества Сербии изыскало средства и приобрело пароход «Делиград», на долгие годы ставший символом сербского присутствия на Дунае. Изначально корабль получил имя «Пьяченца». Он был построен в 1851 г. на французской судовой верфи, после чего некоторое время плавал на севере Италии, затем был отдан в аренду австрийскому пароходству, начал плавать по Дунаю и в конце концов приобретен сербами (Karović, 2018, p. 21–22). Пароход «Делиград» вместе с десятком различных барж долгое время составлял весь сербский торговый флот. Спустя некоторое время на пароходе было установлено 2 орудия, и во время сербско-турецкой войны 1876–1877 г. он использовался для перевозки войск, в том числе русских добровольцев (Русский инвалид, 1876, с. 2), тем самым сослужив особую службу для страны не только в мирное, но и военное время.

Великий Восточный кризис 1875–1878 гг. не только открыл новую страницу в истории Балкан, но и стал судьбоносным для всей Европы. Важно отметить, что в одной из статей Берлинского трактата говорилось об «общеевропейском интересе» к Дунаю (Сборник договоров..., 1952, с. 202). В рамках достигнутых договоренностей предписывалось срыть все военные крепости, а также запрещалось строительство новых укреплений от Железных ворот до Черного моря (Сборник договоров..., 1952, с. 202–203). Для Сербии, получившей долгожданную независимость, но не имевшей выхода к морю и обладавшей скромными ресурсами для строительства железных дорог на своей территории, Дунай оставался важнейшей торговой и транспортной артерией. Не случайно в австрийской газете «Die Presse» в 1879 г. говорилось о намерении сербского правительства приобрести 2 парохода (Русский инвалид, 1879, с. 2), однако эти сведения в дальнейшем не подтвердились.

Австро-Венгрия, обладавшая внушительным торговым флотом, в 1881 г. подписала торговый договор с Сербией, согласно которому на последнюю были наложены существенные ограничения в возможностях развития собственной экономики и торговли, во многом замыкая ее на австрийский рынок, что создавало значительные трудности для реализации проекта по созданию собственного национального пароходного общества (Пархоменко, 2008). Однако сербские торговые круги не оставляли попыток изменить складывающуюся ситуацию, при которой Вена во многом контролировала всю торговлю Сербии. Так, в 1888 г. было создано «Первое сербское местное пароходное общество» со штаб-квартирой в Белграде, осуществлявшее регулярные рейсы

между Белградом и Земунем и Белградом и Панчево с помощью трех небольших судов: «Милан», «Наталья», «Александр». По всей видимости, эти названия были даны не случайно, а являются прямой отсылкой к членам правящей фамилии: королю Сербии Милану Обреновичу, его супруге Наталье Кешко и их сына Александра. Молодое княжество стремилось поддержать новое предприятие, и в бюджете ему была предоставлена субсидия в 30 000 динар (Русский инвалид, 1889, с. 2), но просуществовала эта пароходная компания недолго, и корабли были проданы (Ђуричић, 1965, с. 36).

Частного капитала для осуществления столь амбициозного проекта по поддержанию собственной судоходной компании в условиях острой конкуренции с австрийским Дунайским пароходным обществом было явно недостаточно, требовалась существенная поддержка правительства. Это стало возможно только в результате политических изменений, произошедших после отречения от престола Милана Обреновича, придерживавшегося австрофильской политики. К власти пришло новое правительство, состоящее из представительных Либеральной и Радикальной партий. 6 апреля 1890 г. вышел указ об учреждении «Первого сербского королевского привилегированного пароходного общества» с гарантированным государством 6-процентным доходом на инвестированный капитал. Государство предоставляло различные привилегии новому предприятию и передавало в его распоряжение несколько пристаней на реках Сава и Дунай. Также для снабжения пароходного общества предоставлялось месторождение угля вблизи местечка Брза Паланка (Српске Новине, 1890, с. 1).

На учредительном собрании Сербского акционерного пароходного общества в 1891 г. его председателем был выбран Михаил Павлович, заместителем стал Димитрий Чиркович, торговец скобяными товарами из Савамалы, старейшего района Белграда, кассиром – Никола Хаджи-Тома, а делопроизводителем – Светозар Зорич, инженер и профессор Великой школы (Српске Новине, 1891, с. 4). Они разработали «Правила Сербского пароходного общества», получившие одобрение правительства. Учитывая предшествующий опыт, связанный с созданием небольших предприятий, в самом начале ставилась задача по приобретению достаточного количества кораблей для должного функционирования пароходства (Каровић, 2018, с. 31).

Сначала Сербское пароходство приступило к значительной реконструкции корабля «Делиград», который за 2 года превратился в современный пароход и в мае 1893 г. совершил первую пассажирскую перевозку в Дубравицу. С тех пор до начала Первой мировой войны старейший сербский пароход курсировал на линии Белград – Радуевац и мог перевозить 700 пассажиров или 5-6 вагонов грузов (Ђуричић, 1965, с. 43).

В то же время на итальянской верфи близ Генуи Обществом был заказан пароход «Мачва», сооруженный специально для нужд сербского пароходства. За ним отправились Влада Маркович и Светозар Ристич, последний служил корабельным механиком на «Делиграде». Пароход «Мачва» имел универсальный характер и предназначался как для перевозки пассажиров, так и для буксировки других кораблей. Сразу после прибытия корабля в Сербию начались его испытания на Дунае. После небольшой подготовки 10 августа 1893 г. состоялся первый рейс в город Шабац. В том же году в состав пароходства поступил буксир «Београд», обладавший значительной мощностью (Каровић, 2018, с. 33).

На этом обновление речного флота Сербии не остановилось: в 1895 г. в Линце (Австро-Венгрия) был куплен первый винтовой корабль «Стиг», а спустя три года в составе пароходства появились буксир «Таково», пассажирский пароход «Царь Николай II», а также пассажирский пароход «Морава», ранее принадлежавший Венгрии, который мог перевозить 150 пассажиров или 1 вагон товаров. Благодаря последнему Сербское пароходство открыло новую пассажирскую линию между Белградом и Земунем, которая до этого находилась в руках австрийцев (Каровић, 2018, с. 34).

Помимо усилий по приобретению новых кораблей, сербское правительство расширяло и внешнеторговые связи. В условиях экономического доминирования со стороны Австро-Венгрии и острой конкуренции остальных придунайских государств важным и удобным партнером здесь представлялась Россия. Сербия, обладавшая весьма скромными ресурсами для развития собственного пароходного общества, была заинтересована во взаимовыгодном союзе, в котором ни одна из сторон не могла бы доминировать. В свою очередь для России открывалась возможность для потенциального расширения своей торговли на Дунае. Во многом именно эти обстоятельства подтолкнули обе стороны к заключению 15 октября 1893 г. договора о торговле и судоходстве, ставшего знаковым документом как для Сербии, так и для России, поскольку он содержал основные принципы и направления дальнейшего взаимовыгодного сотрудничества (Собрание важнейших трактатов и конвенций..., 1906, с. 285-288). Договор устанавливал торговые отношения между обоими государствами, а также подразумевал «установление прямой связи между пароходными обществами, русским и сербским на Дунае, и непосредственной передачи перевозимых ими грузов на железнодорожные пути обоих государств» (Собрание важнейших трактатов и конвенций..., 1906, с. 288). Как отмечает российский историк Я. В. Вишняков, это решение стало существенным элементом «противодействия австрийскому влиянию не только в Сербии, но и в регионе в целом» (2023b, с. 15). Вслед за подписанием межгосударственного торгового соглашения в марте 1894 г. в Одессе Ю. Е. Гагарин-Стурдза, представлявший Черноморско-Дунайское пароходство, и В. Марович от лица Сербского пароходства «договорились об установлении прямого сообщения через Кладово» (Вишняков, 2023a, с. 147).

Важнейшим событием в истории судоходства по Дунаю стало открытие т. наз. Сипского канала в 1896 г., позволившего в значительной степени расширить транспортную артерию и повысить ее значение не только для придунайских государств, но и для всей Европы. Берлинская газета «National Zeitung» еще в 1878 г. отмечала необходимость регулирования Дуная: поскольку река «судоходна лишь в течение шести месяцев, то искусственное улучшение этого главного морского пути является особенно настоятельным» (Русский инвалид, 1878, № 180, с. 3). Новый искусственный канал позволил крупным судам гораздо легче и быстрее преодолевать

непростое для судоходства Джердапское ущелье. До этого такая возможность представлялась только в период половодья. Важно отметить, что работы по созданию искусственного канала вело венгерское правительство, поспешившее вместе с расширением судоходства создать собственное речное и морское пароходство, быстро ставшее серьезным конкурентом для всех других пароходств на Дунае (Русский инвалид, 1894, № 252, с. 3).

Особое значение для Сербии Сипского канала подчеркивалось личным присутствием короля Александра Обреновича, прибывшего 15 сентября 1896 г. на торжественное мероприятие по случаю его открытия (Русский инвалид, 1896, №203, с. 5). В условиях доминирования Вены в торговле с Сербией расширение речного судоходства по Дунаю предоставляло последнюю возможность по поиску новых экономических партнеров. В изменившихся обстоятельствах особую актуальность приобрел русско-сербский торговый договор 1893 г., на основе которого в 1901 г. было подписано прелиминарное соглашение Русско-Дунайского пароходства и Сербского пароходного общества, предполагавшее взаимную передачу грузов в самом южном сербском порту Радуевац (Галкина, 2016, с. 70). Порт в то время представлял собой небольшую пристань, находившуюся на границе с Болгарией, и насчитывал несколько тысяч местных жителей. Российский посланник в Белграде Н. С. Чарыков отмечал: «Русско-сербская пароходная конвенция обеспечивает Сербии на 10 лет дешевый и верный выход к низовьям Дуная, доступным для океанских пароходов. Упорядочение же общего вопроса о Дунайском судоходстве послужит к еще большему упрочению равноправного с другими государствами и не стесняемого в Железных Воротах пользования Сербией Дунайским торговым путем. Этот путь теперь уже проторен. В 1900 г. было вывезено в Персию через Браилу 21 000 000 кг пшеницы, а в 1902 г. – 24 000 000 кг в Антверпен» (РГИА, ф. 22, оп. 3, д. 128, л. 6).

Поскольку в основном пароходы Сербского пароходства не были новыми и нуждались в ремонте, в 1901 г. правительство обратило внимание на судоходную мастерскую в Чукарице и приобрело ее. Последняя возникла не на пустом месте: ранее здесь существовала небольшая судостроительная верфь корабельного инженера Светозара, которую он в 1896 г. передал своему племяннику Георгию Ристичу, увлеченному корабельным делом. За короткое время тому удалось сделать из небольшого предприятия настоящую верфь (Буричић, 1965, с. 53).

В 1902 г. Сербское пароходное общество приобрело у австрийского Дунайского пароходства 32-летний корабль «Дренкова» и отправило его на реконструкцию в мастерскую в Чукарице. За короткий срок мастерам удалось сделать немало: со стапеля верфи сошел пассажирский пароход с новым именем «Шумадия», который мог перевозить 700 пассажиров или 4 вагона грузов. После его обновления Сербское пароходство смогло получить временную передышку, поскольку пароход «Шумадия» мог встать в строй в случае поломки другого корабля или когда возникала необходимость для срочной перевозки пассажиров или грузов. На этом мастерская в Чукарице не остановила свою деятельность, а стала заниматься не только текущим ремонтом, но и самостоятельно производить самые разные типы речных судов, такие как лесовозы и железные баржи, в которых заинтересовались даже в соседней Болгарии (Буричић, 1965, с. 68).

В 1902 г. сербский торговый флот насчитывал уже 7 пароходов, 35 железных и 4 деревянные баржи, в то время как у австрийцев было 154 различных парохода, 762 железные баржи и 38 лихтеров (РГИА, ф. 95, оп. 4, д. 415, л. 35-36). Как справедливо отмечал в своем докладе член совета министерства финансов России С. А. Ольхин: «...конечно, не все они предназначались для нижнего Дуная, но Общество всегда имеет возможность перевозить сколько ему нужно в ту часть реки, где перевозка усиливается» (РГИА, ф. 95, оп. 4, д. 415, л. 35).

Попытки Сербии расширить возможности своего судоходного предприятия не остались незамеченными в Вене, и австрийское Дунайское пароходство пошло на беспрецедентные меры для того, чтобы ликвидировать слабого конкурента. Сначала австрийцы значительно снизили свои тарифы (Буричић, 1965, с. 49). Также на каждую линию перевозок вдоль границ Сербии было отправлено по два парохода, что позволяло обеспечить надежность перевозок, как пассажиров, так и грузов, вне зависимости от «капризов реки». Дело в том, что Дунай не только замерзал, но и местами мелел, что влияло на безопасность речного судоходства.

Через некоторое время австрийское Дунайское пароходство, удостоверившись в тщетности своих ранее предпринятых усилий по устранению конкурента, объявило о беспрецедентной акции по безвозмездной перевозке пассажиров, которым также предоставлялся обед за счет компании. Подобная акция не могла не нанести существенного ущерба Сербскому пароходству. Но на его защиту поднялась сербская пресса, а также простые люди, проигнорировавшие столь щедрое предложение австрийцев (Буричић, 1965, с. 50).

Несмотря на достигнутые успехи, связанные с увеличением общего количества пассажиров и грузов, Сербское пароходное общество функционировало буквально на пределе своих возможностей. То, что предпринятых усилий для развития предприятия было недостаточно, стало понятно в период Таможенной войны между Австро-Венгрией и Сербией. В условиях прямого экономического давления Белград был вынужден спешно искать новые рынки для сбыта своей продукции и расширять существующие торговые пути как по Дунаю, так и через Салоники. В сложившихся обстоятельствах правление пароходства заявило о том, что оно может обеспечить только 8-10% от всего сербского экспорта (Српске Новине, 1907, с. 2), в связи с чем просило кредит в 600 тысяч динар от правительства для увеличения существующего количества кораблей. Поскольку ситуация требовала скорейшего решения, Сербское пароходство пошло на перевод следования всех имеющихся кораблей с грузами к самому южному порту Радуевац, откуда сербские товары транспортировали уже другие компании, в том числе и Русское Дунайское пароходство. Как отмечал сербский историк Д. Джорджевич, этот шаг сослужил хорошую службу для сербского экспорта в столь непростых обстоятельствах (Ђорђевић, 1962, с. 311).

К вопросу о расширении пароходства правительство Сербии вернулось в конце 1908 г. и направило заем в размере одного миллиона динар, предназначенного для обновления закупки кораблей. Также в бюджете выделялось 40 000 динар в качестве субсидии для покрытия нужд Сербского пароходства (Буричић, 1965, с. 45).

Однако положение Сербского пароходного общества по-прежнему оставалось непростым, министр экономики Яша Проданович даже создал государственную комиссию для рассмотрения деятельности Общества (Ђорђевић, 1962, с. 476). По всей видимости, это повлияло на правление пароходства, и в 1909 г. на полученный от государства заем в Великобритании были приобретены паровой буксир «Неретва» (бывший “Boydell”) и пассажирский корабль «Вардар» (бывший “Purcell”) (Каровић, 2018, с. 34). В 1912 г. на воду был спущен современный пароход, построенный по сербскому заказу и получивший наименование «Сербия», а на следующий год у австрийцев был куплен подержанный буксир «Краина» (до этого “Vindobona”) (Ђуричић, 1965, с. 60).

Несмотря на некоторую нормализацию отношений между Австро-Венгрией и Сербией, отношения между ними носили напряженный характер. Так, 27 апреля 1913 г. произошел следующий инцидент: сербский пассажирский пароход «Белград», подходя к городу Смедерево, при повороте на реке приблизился к австрийскому берегу. Пограничная австрийская стража, открыла по пароходу огонь из ружей, всего прозвучало 20 выстрелов. Несколько пуль попали в трубу и носовую часть парохода, среди пассажиров легкое ранение в ногу получил Д. Мишкович, торговый агент из Смедерева (Русский инвалид, 1913, с. 3). Подобные инциденты были не редки на Дунае и не могли не влиять на настроения среди служащих Сербского пароходства, которым приходилось трудиться в столь непростых условиях, получая не самое большое денежное вознаграждение. Одним из свидетельств сложного финансового положения Общества стала разразившаяся масштабная забастовка служащих. Два капитана: Бора Путник и Никола Бошкович обратились к правлению с просьбой повысить денежное довольствие всего судового состава на 100%, чтобы привести его в соответствие с заработками на других дунайских компаниях. Правление пароходства попыталось пригрозить бастующим и даже уволило зачинщиков выступления, однако это не разрешило конфликта. 1 июня служащие пригрозили проведением всеобщей забастовки с полной остановкой работы всего речного транспорта с требованием не только повышения заработной платы, но и возвращения на работу тех, кто был ранее уволен за участие в стачке. В результате забастовка продлилась несколько дней, и только 6 июня 1914 г. правление удовлетворило требования коллектива, после чего Сербское пароходство вернулось к своей полноценной деятельности (Правда, 1914, с. 2). Однако 28 июня 1914 г. раздались выстрелы в Сараево, перевернувшие прежний ход истории. Дунай перестал играть свою роль торговой артерии, превратившись в арену противоборства сил Тройственного блока и Антанты, большая часть кораблей Сербского пароходства была потоплена или захвачена неприятелем (Ђокић, Надовеза, 2020).

Заключение

В истории становления и развития Сербского пароходного общества отражены знаковые в XIX – начале XX в. события для сербского народа, боровшегося за независимость от Османской империи, а затем оказавшегося в экономической зависимости от Австро-Венгрии, которая стала главным торговым партнером Сербии. Обладая ограниченными материальными ресурсами, но проявляя политическую волю, сербское правительство вкладывало средства в развитие собственной судоходной компании. Несмотря на объективные трудности, связанные с масштабом вызовов, стоявших перед сербским обществом и государством, и той острой конкуренции, которая возникла на Дунае в начале XX в., Сербии удалось не только сохранить, но и поддерживать развитие национального пароходного общества вплоть до Первой мировой войны. Стоит отметить, что подобного рода исследование позволяет проанализировать роль экономического фактора в деле защиты национального суверенитета со стороны молодых балканских государств и требует дальнейшего изучения.

Источники | References

1. Вишняков Я. В. «Дело пахнет керосином». Дунайское пароходство и русская политика на Балканах в конце XIX – начале XX в. // Российская история. 2023а. № 3.
2. Вишняков Я. В. Торговля как инструмент политики. Русско-сербский торговый договор 1893 года и его последствия // Славяноведение. 2023б. № 5.
3. Галкина Ю. Дунайская пароходная компания России как инструмент внешней политики Российской империи в 1903-1913 гг. // *Imagines mundi: альманах исследований всеобщей истории XVI-XX вв.* Серия Балканика. 2016. Вып. 3. № 9.
4. Ђокић Н., Надовеза Б. Борбе на Сави и Дунаву 1914-1918 године. Београд, 2020.
5. Ђорђевић Д. Царински рат Аустро-Угарске и Србије 1906-1911. Београд, 1962.
6. Ђуричић М. С. Историја југословенског речног паробродства до 1926 године. Београд, 1965.
7. Историја Београда. Београд, 1995.
8. Каровић Г. Први бродови Првог краљевског српског повлашћеног бродарског друштва // Дунав у Србији – путовање кроз техничке музеје / Музеј науке и технике. Београд, 2018.
9. Пархоменко Д. В. Австро-сербский торговый договор 1881 г.: рабство или модернизация? // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2008. № 4.
10. Karović G. Deligrad, the First Steamship of the Principality of Serbia. The Danube in Serbia – A Journey Through Technical Museums. Belgrade, 2018.

Информация об авторах | Author information**RU****Путятин Владимир Сергеевич¹**, к. ист. н.¹ Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова**EN****Vladimir Sergeevich Putyatin¹**, PhD¹ Lomonosov Moscow State University¹ putatin@mail.ru**Информация о статье | About this article**

Дата поступления рукописи (received): 03.02.2025; опубликовано online (published online): 26.03.2025.

Ключевые слова (keywords): торгово-транспортный путь по Дунаю; Сербское пароходное общество; Европейская дунайская комиссия; торговый суверенитет Сербии; сербская государственная политика; Danube waterway for trade and transportation; Serbian Steamship Company; European Danube Commission; Serbian commercial sovereignty; Serbian state policy.