

УДК 338.21:620.91(470)"18/19"
656.62((282.243.7)"18/19"
323(497.11)"18/19"

DOI <https://doi.org/10.31212/tokovi.2023.1.vis.13-38>

Оригинални научни рад/Original scientific paper

Примљен/Received: 28. 11. 2022.

Прихваћен/Accepted: 23. 3. 2023.

Јарослав Валеријанович ВИШЊАКОВ

Московски државни институт за међународне односе, Москва
ya.vishnyakov@inno.mgimo.ru

Енергетска политика Руског царства на Балкану крајем XIX и почетком XX века

Апстракт: Чланак се бави плановима Руског царства за економски продор на тржишта Србије и других балканских земаља крајем XIX и почетком XX века. Заснован је на анализи скупа докумената из Архива спољне политике Руског царства, који су овом приликом први пут представљени научној заједници. Посебно место у економској стратегији петербуршких владајућих кругова према балканском региону припадало је делатности Руског дунавског паробродског друштва. Овој компанији је била додељена не само трговачка него и политичка улога, а транспорт руских нафтних деривата бродовима Друштва постао је важан фактор јачања руског политичког утицаја на балканске државе, пре свега на Србију. То је омогућавало Руском царству да се утврди на нафтним тржиштима балканских држава, али и на тржиштима Аустроугарске и Немачке. Проучавање ове теме важно је и зато што се 1914–1915. године управо на бродовима и баржама Руског дунавског паробродског друштва, у оквиру Експедиције посебне намене, на челу са М. М. Весјолкином, превозила војна опрема за Србију, што је постао важан фактор руско-српске војне сарадње у годинама Првог светског рата.

Кључне речи: Руско царство, Дунав, Србија, Ј. Е. Гагарин-Стурдза, Милан Обреновић, Александар Обреновић, Е. Л. Кочетов, Н. В. Чариков, А. И. Персијани, С. Ј. Вите, М. М. Весјолкин

После 1878. године млада српска држава постала је поприште борбе великих сила, па самим тим и Русије, за политички утицај на Балкану. Анализа стратешких интереса Русије у региону, у контексту општих

узрока трансформације Балкана у „европско буре барута“, предмет је озбиљног проучавања, како руских, тако и страних истраживача¹. Међутим, велику улогу у реализацији глобалне политичке стратегије играо је економски фактор. Продор Руског царства на тржишта Србије и других балканских земаља био је најважнији део реализације њене глобалне политике у региону. Наравно, остваривање ових замисли није било могуће без развитка руске пловидбе по Дунаву. Поред тога, пораст производње нафте у нафтном региону Бакуа и даљи развој прераде сировина довели су крајем XIX века до значајног повећања извоза нафтних деривата (посебно петролеја) преко црноморске луке Батуми. Тако су планови за развој руског дунавског бродарства били уско повезани с поморским теретним саобраћајем између Батумија, Одесе, Измаила, што је омогућило Руском царству да се учврсти на нафтним тржиштима не само балканских земаља, већ и Двојне монархије и Немачке. Изградња цевовода за петролеј на релацији Баку–Батуми почела је 1897, а завршена је 1907. године. Зато су крајем XIX века петербуршки владајући кругови веома обраћали пажњу на пловидбу по Дунаву, што је било посебно уочљиво после рата с Турском 1877–1878. године, када је Русија вратила у своје оквиру у Кримском рату изгубљене луке Рени и Измаил.

Штавише, проучавање делатности руских бродарских компанија с краја XIX и почетка XX века омогућава детаљније истраживање контекста руско-аустријске стратешке борбе за утицај на политику Кнежевине Србије, у условима „новог курса“ српског кнеза Милана Обреновића, усмереног на политички и економски савез с Двојном монархијом². Закључен у априлу 1881. године, српско-аустријски уговор је предвиђао

-
- 1 Ево само неких од радова: В „пороховом погребу Европе“ 1878–1914, ред. Владилен Н. Виноградов, (Москва: „Индрик“, 2003); Кирилл Б. Виноградов, *Боснийский кризис 1908–1909 гг. – пролог первой мировой войны*, (Ленинград: Изд-во Ленинградского университета, 1964); Светлана И. Данченко, *Развитие сербской государственности и Россия. 1878–1903*, (Москва: Институт славяноведения и балканистики РАН, 1996); Андрей Л. Шемякин, *Идеология Николая Пашича: Формирование и эволюция (1868–1891)*, (Москва: „Индрик“, 1998); Михаило Војводић, *Србија у међународним односима крајем XIX и почетком XX века*, (Београд: Српска академија наука и уметности, 1988); Андрей Митровић, *Србија у Првом светском рату*, (Београд: Стубови културе, 2004); Barbara Jelavich, *A century of Russian foreign policy, 1814–1914 (The Lippincott history series)*, (Philadelphia, PA & New York: Lippincott, 1964); Barbara Jelavich, *The Habsburg Empire in European affairs, 1814–1918*, (Chicago: Rand McNally, 1969)
 - 2 Юлия М. Галкина, „Русско-Дунайское пароходство как инструмент внешней политики Российской империи в 1903–1913“, *Imagines mundi: альманах исследований всеобщей истории XVI–XX вв.* 9/2016, 84–93.

олакшан увоз аустријских индустријских производа, што је осигурало њихову превласт на српском тржишту, а Аустрија је заузврат увела повлашћену царинску тарифу на увоз српских пољопривредних производа, пре свега свиња, говеда, коже и суве шљиве. У јуну исте године кнез Милан је с Бечом закључио политичку конвенцију по којој се Србија одрицала својих претензија на Босну и Херцеговину и Новопазарски санџак. Убрзо је била потписана и војна конвенција, а 22. фебруара кнез Милан је прогласио себе за краља. Постојала је опасност да Санкт Петербург изгуби своју репутацију покровитеља словенског света. У том смислу, јачање економских позиција Русије у средњем и доњем току Дунава могло је бити озбиљна противтежа аустроугарској експанзији у балканском региону.³ Напомињемо да је 80-их и 90-их година XIX века обим трговине између Русије и Србије, за разлику од српске трговине с Двојном монархијом, био мали. Тако, на пример, ако је увоз робе у Србију из Русије чинио око 2% укупне количине, онда је Аустроугарска заузимала око 70% српског тржишта. Према подацима за 1884. годину, уопште није било извоза робе из Србије у Русију, а 1891. године Краљевина је у Русију извезла производе за више него скромних 1.627 динара.⁴

У новембру 1881. године, руски пословни човек и србофил А. И. Мурашевич у обраћању Московском берзанском комитету у вези с предношћу трговачких контаката Русије с државама Балканског полуострва, истичући значај организације паробродског саобраћаја Дунавом пише: „Започињање паробродских путовања по Дунаву послужиће не само за трговинске односе са Русијом. [...] Појава руске заставе на Дунаву представљала би историјски догађај за балканске народе, самим тим важнији и зато што је то њихова заједничка вековна жеља, то је и у интересу целе Русије, која се може слободно надати да је њена крв, проливена за словенске народе Балканског полуострва, била подстицајна не само за унутрашње, него и за њихове спољашње економске и претежно трговинске односе“.⁵

3 Дмитрий В. Пархоменко, „Австро-сербский торговый договор 1881 г.: рабство или модернизация?“, *Актуальные проблемы истории и археологии*, 128–132.

4 Никола Б. Поповић, „Трговина између Србије и Русије (19. век)“, *Руски добровољци у Србији 1876*, тематски зборник радова, ур. Алексеј Ј. Тимофејев, (Београд: Руски научни институт, Центар за руске и источноевропске студије М. Јовановић Филозофског факултета Универзитета у Београду; Москва: Институт славяноведения Российской академии наук, 2022), 131–167.

5 Москва – Сербия, Белград – Россия: сборник документов и материалов. Т. 3, *Общественно-политические и культурные связи 1878–1917*, ред. Андрей Л. Шемякин, (Београд: Архив Србије; Москва: Главное архивное управление города Москвы, 2012), 130.

Исте 1881. године ступила је на снагу „Уредба о хитном теретном и путничком паробродском саобраћају између градова Одесе и Измаила са стајањем у Килији и Ренију“, а кнез Ј. Е. Гагарин-Стурдза (1846–1905) преузео је на себе обавезу да обавља ова путовања једним од својих бродова, паробродом „Олга“. Трговачка кућа „Кнез Јуриј Гагарин и Ко“ била је основана 1883. године и она је наставила путовања по Дунаву до Свиштова. Руска влада, придајући овом питању државни значај, сматрала је сврсисходним да паробродској компанији додели субвенцију у износу од 58.270 рубаља годишње. Међутим, за одржавање редовног превоза на одговарајућем нивоу, ни ова субвенција ни кнежева лична средства нису били довољни.

Ово предузеће је 1886. године трансформисано у Акционарско друштво Црноморско-дунавског паробродарства које је постојало све до 1. септембра 1903. године. Његов оснивачки капитал износио је 655.000 рубаља, подељен на 2.650 регистрованих акција од по 250 рубаља. Према правилима, ово друштво је било дужно да обавља саобраћај између Одесе и Измаила и између Одесе и Свиштова, примајући за то 58.270 рубаља накнаде за једну миљу. Од 1888. године, уз постојеће линије Одеса–Измаил и Одеса–Свиштово, отпочела су редовна путовања на још три релације: Свиштово–Кладово, која је повезивала руске са српским лукама и с крајњом тачком аустријских железница код Оршаве, затим теретна линија Рени–Свиштово, којом је транспортован петролеј из Русије у подунавске земље, и линија преко реке Прут – од места Немцени до Ренија, намењена извозу житарица из Бесарабије. За ове сврхе, друштво је на располагању имало осам пароброда и 11 баржи (од тога четири танкера). У исто време била је повећана накнада за једну миљу и износила је укупно 121.350 рубаља и 60 копејки.⁶ Међутим, није све ишло како треба. Друштво је трпело значајне губитке, а оно само, будући да је тек формално било приватно, издржавало се од државног новца, добивши од 1887. до 1902. године скоро 5.000.000 рубаља из државне касе.

Разлози за тако жалосно финансијско стање Друштва били су различити и донекле могу послужити као илустрација општих системских противречности модернизације Руског царства крајем XIX и почетком XX века. Треба напоменути да је до почетка XX века укупан ниво развоја трговачке морнарице Русије био прилично низак. Држава није имала довољно слободних средстава која би се могла уложити у развој

6 Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ), фонд 146, Славянский стол, оп. 495. д. 9031, л. 5.

бродарства. Није помогло ни када су 1881. повећане царине на бродове увезене из иностранства, што је предузето у циљу подстицања домаће бродоградње. Поред тога, релативно мало тржиште ограничило је потражњу за паробродима изграђеним у Русији, због чега су они поскупели.⁷ Да би се овакво стање поправило, 1897. године је, на залагање С. Ј. Витеа, при Министарству финансија основан посебан Стални савет за трговину и морепловство, а при Одељењу за трговину и мануфактуру основано је Одељење за органе трговачког морепловства, чији су задаци укључивали вођење „текућих послова трговачког морепловства и, штавише, Одељењу су поверени сви припремни послови за седнице Савета.“⁸

Током организације новог паробродског друштва није се могла избећи ни корупција, што је и непосредно пре отварања паробродског саобраћаја довело ово друштво у изузетно тежак положај. Приликом његове реорганизације 1886. године, Управни одбор Друштва откупио је од кнеза Гагарина, који је остао његов председник, стари инвентар за превисоку цену од 115.000 рубаља и исплатио му из основног капитала „оснивачку накнаду“ у износу од 171.000 рубаља, од чега 20.000 рубаља није било прокњижено. Тако се и пре отварања капитал Друштва смањио скоро за половину, тј. за 286.000 од укупно 655.000 рубаља. Предузеће је тиме лишено капитала и обртних средстава, а остао му је потпуно неупотребљив инвентар.⁹ Да би сакрио „оснивачку накнаду“ од власти и акционара, Управни одбор, који су скоро у целости чинили Гагаринови пријатељи, користећи пријатељске односе с члановима ревизионе комисије, самостално је, без знања акционара, наредио да се новац подели како на инвентар старих пароброда, тако и на од остатка основног капитала поново купљена пловила, повећавши цену тих пловила за више од 30%, што је довело до појаве губитака, изазваних превеликим одбицима на откуп вредности имовине.¹⁰

Барже и бродови новоформираног акционарског друштва били су у жалосном стању, а није било ни довољно квалификованог особља. С таквим ограничењима већ приликом свог формирања, предузеће није могло ни да опреми своје паробродске линије, још мање да се такмичи с

7 Роберт В. Кондратенко, *Морская политика России 80-х годов XIX века*, (Санкт-Петербург: ЛеКо, 2006).

8 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495, д. 9031, л. 21, Министерство финансов – Отдел торгового мореплавания, 15. марта 1902.

9 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495, д. 9031, л. 101, Доклад правления Общества черноморско-дунайского пароходства, 11 апреля 1902.

10 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495, д. 9031, л. 163.

моћнијим аустријским, мађарским и румунским бродарским компанијама. Тако је, на пример, до 1902. године аустријско паробродско друштво имало око 800 баржи и 156 пароброда. Мађарско паробродско друштво имало је 246 баржи и 43 пароброда. У саставу румунског државног паробродског друштва, основаном 1898 године, било је 65 баржи и 25 пароброда.¹¹ После незнатног профита 1886. и 1887, 1888. године друштво је имало губитак у износу од 33.636 рубаља. Због тога је 1891. године линија на реци Прут, будући непрофитабилна, морала бити у потпуности затворена, а линије Рени–Свиштово и Свиштово–Кладово биле су спојене. Значајни су били и трошкови поправке дотрајалих пароброда. На то је било потрошено 39.741 рубаља 1897, 50.662 рубаља 1898, 49.556 рубаља 1899, и 32.851 рубаља 1900. године. Укупно, више од 170.000 рубаља.¹²

Црноморско-дунавско паробродско друштво је 1888. године повећало свој основни капитал са 655.000 на 1.200.000 рубаља, а 1891. године издало је акције у вредности од 1.040.000 рубаља, које је у целости преузела влада, услед чега је представник Министарства финансија укључен у надзорни одбор. Међутим, те мере нису побољшале жалосно пословање Друштва. Владина ревизија његових послова је 1892. године пронашла губитак основног капитала у износу од 80.000 рубаља, због чега су девалвирале акције друштва с 250 на 150 рубаља, а истовремено су се издавале нове акције у износу од 342.000 рубаља, које је такође у потпуности откупила државна благајна. Током 1894. године уследило је још једно издавање акција, у износу од 100.050 рубаља, које је такође преузела државна благајна.

Министарство финансија морало је да 1895. године разматра скуп ванредних мера да Друштво не би банкротирало. Истовремено, с обзиром на то да су 1898. године истицале обавезе Друштва према влади, требало је пренети хитна путовања Дунавом неком другом предузећу, а рад Црноморско-дунавског паробродског друштва коначно обуставити. Међутим, узимајући у обзир не само економски, него и политички значај паробродског друштва усмереном „ка подржавању и развијању нашег јединства с подунавским земљама и њиховој заштити од прогресивног кретања других сила“,¹³ Министарство иностраних послова и Министарство финансија предложили су да се обнови финансијска подршка за

11 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495, д. 9031, л. 55.

12 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495, д. 9031, л. 107.

13 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495, д. 9031, л. 10, Справка министерства финансов от 15 марта 1902.

још 4 године, додељујући му дугорочне зајмове од 100.000 рубаља до 1901. године, с накнадом од 313.180 рубаља годишње.

Значај који је руска влада придавала првобитно непрофитабилном паробродском друштву био је у директној вези с превирањима политичког живота у Београду и покушајима да се обнови руски утицај у Србији, који је у великој мери изгубљен после 1881. године. „Нови курс“ српског краља Милана Обреновића изазвао је велику системску кризу. Тимочка буна 1883. године и изгубљени рат против Бугарске 1885–1886. године, довели су га до абдикације у јануару 1889. године, у корист његовог дванаестогодишњег сина Александра. Он сам је напустио земљу. Од фебруара 1891. године на челу владе био је противник режима Обреновића који се тријумфално вратио из емиграције, истакнути српски политичар и вођа Народне радикалне странке, Никола Пашић.¹⁴ Исте године је, у пратњи Јована Ристића, вође Либералне странке, и Николе Пашића, млади Александар Обреновић посетио руску престоницу. Ови догађаји су погодовали, између осталог, и ширењу руско-српских привредних односа, тим пре што је исте 1891. године основано Српско паробродско друштво, чији је најбољи пароброд добио име по Николају II. До почетка 1902. друштво је имало 42 барже и осам пароброда.¹⁵

У априлу 1893. године Александар Обреновић је извршио државни удар, прогласио себе пунолетним и преузео власт. Формирана је нова коалициона влада напредњака и радикала на челу с Докићем, бившим Александровим васпитачем. Милан Обреновић се вратио у земљу и постао је савладар свог сина. Ови догађаји су изазвали компликације у руско-српским политичким односима и зато је петербуршка влада више него икада била заинтересована за проширење економске сарадње с Београдом, што је сматрано важним фактором слабљења позиције Аустроугарске. В. И. Тимирјазев¹⁶ у свом писму В. И. Ковалевском¹⁷ марта 1893. године указивао је: „Српски министри, како пређашњи радикали, тако и садашњи либерали, веома су прожети идејом да је поред Солуна, до кога испоруку отежава висока тарифа железнице која је у аустријским рукама,

14 За више података о њему погледајте: Шемякин, *Идеологија Николе Пашића*.

15 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495. д. 9031, л. 55.

16 Тимирјазев Василиј Иванович (1849–1919) – вршилац дужности тајног саветника, заменик директора Одељења за трговину и мануфактуре, члан Комисије за ревизију заједничке царинске тарифе из 1890. године, члан Савета министра финансија (1894–1898), трговачки представник Министарства финансија.

17 Ковалевски Владимир Иванович (1848–1934) – руски државник, научник и пословни човек. Од 1892. до 1900. године био је директор Одељења трговине и мануфактура.

неопходно ради ослобођења земље од економског угњетавања суседне силе, да се отвори још један, независан излаз на море, што се може постићи блиским везама српског бродарског предузећа на Дунаву са руским¹⁸. Руско Министарство спољних послова наредило је посланику А. И. Персијанију да ступи у преговоре о овом питању са српском владом, при томе „не придајући овом питању било какав политички значај, карактеришући га искључиво трговачки“¹⁹. У јулу 1893. године он је сачинио протокол о успостављању комуникација на Дунаву, који је требало да постане саставни део предстојећег уговора о трговини и пловидби. Српска влада обавезала се да неће царинити чај који се увозио из Русије, а руска влада да неће уводити царину на суву шљиву. При томе је Персијани напомињао да „ми до сада нисмо увозили у Србију житни алкохол, који се увози искључиво из Аустрије, [...] српска влада је обећала да ће се, ако се уведе монопол државе на продају, углавном у Русији куповати не само бензин, него и житни алкохол, со и шибице“²⁰. Већ у октобру 1893. године, на састанку изасланика В. И. Тимирјазева, специјално упућеног с тим циљем у Београд, и тадашњег министра трговине Србије Раше Милошевића²¹, потписан је споразум о трговини и пловидби који је ишао против економских и политичких интереса Двојне монархије.

Марта 1894. године је по питању успостављања конкретне сарадње у Одеси одржан састанак представника руских и српских железница и бродарства. На челу руске делегације, у име Црноморско-дунавског паробродског друштва, био је Ј. Е. Гагарин-Стурдза, који је поседовао акције Српског паробродског друштва у износу од 2.000 рубаља, а српску делегацију представљали су познати политичар Ђорђе Генчић, представник Управе српских железница Михаило Николић, као и Владимир Маровић, у име Управе Српског паробродског друштва. Током састанка Српског и Црноморско-дунавског паробродског друштва потписан је обострано користан уговор о успостављању директне везе преко Кладова.

18 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495. д. 9029, л. 16.

19 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495. д. 9029, л. 42.

20 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495. д. 9029, л. 46.

21 Губастов, посланик у Београду 1905. године, високо је ценио активности Р. Милошевића – дипломца Харковског технолошког факултета, који је убрзо преузео место директора српског паробродарства и радио на јачању руско-српских односа. Он је приметио да је „мало таквих људи у Србији; овде се све заснива на личним партијским схватањима, или пак на опортунизму. Дакле, нема гаранције да наследник Раше Милошевића неће жртвовати интересе српских потрошача у корист владе или његове странке“; АВПРИ, Славянский стол, оп. 495, д. 9031, л. 191 (об).

Напомињемо да ове чињенице не дозвољавају да недвосмислено тумачимо режим Обреновића као проаустријски, што се често среће у радовима руских и страних истраживача.²²

Чини се да је потписивање овог споразума требало благотворно да утиче на делатност Црноморско-дунавског паробродског друштва и да допринесе јачању руског утицаја на Дунаву. Међутим, у то се умешала политика. Враћање Милану Обреновићу српског држављанства и права члана краљевске породице специјалним краљевским указом у априлу 1894. године, међу руским владајућим круговима наишло је на негативне реакције. У мају исте 1894. године укинут је тадашњи Устав и замењен је Уставом из 1869. године. Никола Пашић био је смењен с позиције представника Србије у Русији. Све то довело је до привременог замрзавања започете економске сарадње. Тако је на негативан начин решено питање о откупу акција Српског паробродског друштва од стране руске владе. Наиме, већ 1891. године, одмах после оснивања Српског паробродског друштва, Министарство финансија је одлучило да у Русији понуди претплату на три хиљаде акција Краљевског српског паробродског друштва, али овај потез није уродио плодом. Почетком 1893. године, како је Н. П. Шишкину писао министар финансија С. Ј. Вите,²³ „Управа друштва обратила се Министарству финансија са молбом у којој је тражено, уз образложење да је трећина укупног броја акција издатих ради реализације предузећа остало неуложено, да наша влада помогне предузећу тако што ће те акције купити за износ од милион франака. Упућен у Београд ради преговора о трговинском споразуму у Србији, члан Савета министара тајни саветник Тимирјазев је поводом ове молбе објаснио, сагласно са мишљењем нашег посланика, тајног саветника Персијанија, да би молба српског друштва заслужила пажњу, јер би, у случају одбијања тражене помоћи, оно могло да понуди своје акције под државном гаранцијом аустријском тржишту, што за нас не би било пожељно“.²⁴

Руска влада је овим кораком тражила од Србије одређене гаранције, односно да ће „три четвртине свих акција овог друштва, са изузетком оних које ће бити купљене у Русији, бити номиналне, а не на доносиоца и са правом преноса искључиво грађанима Србије“.²⁵ Осим тога,

22 Више о томе: Данченко, *Развитие сербской государственности и Россия*.

23 Шишкин Николај Павлович (1827–1902) – помоћник министра иностраних послова (1891–1897), у више наврата био је на челу Министарства иностраних послова (1891, 1892–1893, два пута 1895, 1896–1897).

24 АВПРИ, *Славянский стол*, оп. 495, д. 9029, л. 2–5 (об).

25 Исто, л. 59–60 (об).

руска влада инсистирала је на одговарајућем месту у Управи „акционара странаца, који су поседовали акције у износу већем од једног милиона франака, тј. руских акционара“.²⁶ Ова околност могла је да Руско царство учини већинским акционаром Српског паробродског друштва, што је обећавало велике користи, не само трговачке, већ и политичке.

У децембру 1893. године, тадашњи председник владе генерал Сава Грујић пристао је на ове захтеве обећававши да ће Српско паробродско друштво „најкасније за месец дана поднети у њиховом погледу измењени статут на усвајање скупштине акционара, при чему крајње решење последњег неће подилазити сумњи“. Међутим, како је извештавао посланик у Београду А. И. Персијани: „Српска влада се при томе обраћа царској влади са хитним захтевом да милион франака, што представља вредност 500 фракционих акција које смо ми купили, се што пре отписало за назначени предмет, како би тај новац могао бити пренет на име Српског бродарског друштва у замену за акције убрзо по усвајању новог статута од стране скупштине акционара. Заиста, поменутих милион франака било је потребно за плаћање пароброда и баржи које је друштво наручило у иностранству до започињања пловидбе 1894. године. У случају кашњења овог новца, друштво неће моћи да отпочне путовања на прави начин, а то иде на штету и интересима нашег Црноморско-дунавског паробродског друштва које је са Србијом склопило уговор о преносу робе“.²⁷

Међутим, потреси у политичком животу у Београду довели су до замрзавања овог договора. С. Ј. Вите је у ноти министру иностраних послова Н. К. Гирсу у јануару 1894. године забележио: „Сада се, међутим, политичка ситуација у Краљевини потпуно променила и министарство коме је дата власт није гаранција да новонастало Српско паробродско друштво по могућству неће ући у договор са мађарским бродарским друштвом на Дунаву, на штету нашим циљевима. Стога, у страху да се наша подршка поменутом предузећу не покаже бескорисном за наше интересе, сматрам да би у садашњим околностима можда било најразумније да се уопште уздржимо од куповине акција поменутог српског друштва“.²⁸ Међутим, имајући у виду значај политичког контекста куповине акција Српског паробродског друштва, као и то да је „с обзиром на раније изражену сагласност, незгодно сада одбити обећану финансијску подршку Српском паробродском предузећу“, Вите је сматрао да би овај договор био могућ

26 Исто, л. 60.

27 Исто, л. 67.

28 Исто, л. 73.

само ако статутарне промене буду одобрене не само одлуком скупштине акционара, већ и од стране Народне скупштине, „будући да се ни у ком погледу не треба задовољити обећањем које је дала управа друштва. Штавише, према условима наведеним у молби самог друштва, плаћа се само половина вредности акција, и стога бисмо сада морали да дамо друштву не милион, већ само 500.000 франака, док би остатак исплате акција требало да се изврши додатним улозима, равноправно и истовремено са осталим акционарима предузећа“.²⁹ Осим тога, Вите се успротивио предлогу српске владе да се у управни одбор Српског паробродског друштва именује српски држављанин као заступник руских интереса.³⁰ Руски изасланик Персијани је писао да за усвајање измена није потребна одлука Скупштине и чак поднео молбу Министарству спољних послова, „да мени буде дозвољено да саопштим српској влади да је потребан капитал за нашу куповину акција у припреми“, а такође, „да ће наша куповина акција бити окончана одмах по усвајању измењеног статута на скупштини акционара и њеном одобрењу од стране српског министра трговине“,³¹ али ни уз све његове примедбе договора ипак није било.

Црноморско-дунавско паробродско друштво је 1898. године добило једнократну помоћ у износу од 340.000 рубаља за куповину пароброда за нову линију Батум–Галац, која је била важна за продају руског петролеја и мазива у иностранству. Штавише, у повратку се могло превозити аустријско и румунско дрво које се користило за производњу сандука за петролеј. Истовремено, ревизијом послова Друштва откривен је велики број неправилности у финансијским извештајима, што је довело до смењивања генералног директора Друштва А. Д. Колокољцова, а такође и самог кнеза Гагарина, до смене директора у Управи од стране владе и именовања новог директорског одбора.³² Због „апсолутне неактивности,

29 Исто, л. 73–74.

30 Руски посланик у Београду Персијани је објаснио: „Увођење представника руских акционара у управни одбор Српског паробродског друштва захтева промену члана статута и одобрење скупштине. Српска влада „предлаже да се за члана одбора изабере представник руских акционара, српски држављанин, кога царска влада одабере“. Он је сам предложио Рашу Милошевића за ово место. АВПРИ, Славянский стол, оп. 495, д. 9029, л. 87–88.

31 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495, д. 9029, л. 83–86 (об).

32 Разлог за њихову смену биле су злоупотребе при потписивању уговора о петролеју с владином Дирекцијом српских монопола. У уговорима су се налазила „различита тумачења и мања заобилажења од стране Дирекције“, као и „озбиљне грешке, које је састављач уговора г. Колокољцев превидео, чинећи их потпуно неизводљивим за друштво“; АВПРИ, Славянский стол, оп. 495, д. 8963, л. 1–1 (об).

па чак и директног допуштања преступа“; отпуштен је и агент друштва у Београду, драгоман руске амбасаде М. В. Јуркјевич. Нови генерални директор је, на инсистирање С. Ј. Витеа, постао Е. Л. Кочетов. Промењене су и брзе саобраћајне линије: линија Одеса–Измаил продужена је до Вилкова, линија Одеса–Свиштово до Корабије, а затим до Кладова. Тако је друштво држало четири линије: Одеса–Измаил, Одеса–Корабија, Корабија–Кладово и Рени–Кладово, с накнадом за превоз од 225.820 рубаља и 35 копејки годишње, до 1898 године.

Међутим, без обзира на сав труд, предузеће је наставило да доноси само губитке. На активности друштва негативно је утицала светска финансијска и економска криза 1899–1900, а жалосно стање паробродског друштва погоршала је ситуација повезана с извозом руског петролеја. У Београду је 1898. обновљен уговор о набавци, како течног петролеја, тако и у сандуцима за потребе монопола српске владе. Међутим, 1900. компанија Нобела је повећала продајну цену петролеја са 35–40 копејки на 55 по пуду, што је учинило његов транспорт не само неисплативим, већ је претило и раскидом уговора са Србијом. То је повлачило за собом опасност да Русија изгуби српско тржиште за петролеј. Захваљујући личном залагању В. И. Ковалевског продајна цена је снижена³³. У свом извештају управа Црноморско-дунавског паробродског друштва, оправдавајући губитке указивала је: „Својим високим квалитетима може успешно да истисне било кога другог са немачког тржишта, а предузети посао сматран је питањем од националног значаја, што, осим тога, отвара широке хоризонте и за патриотске и за трговачке активности друштва, за које има потпуно опремљену пунионицу и средстава за транспорт петролеја. Аспирације Управе биле су парализоване, како инерцијом руских произвођача

33 До оваквих неспоразума је дошло због нејасноће формулације и грешака у преводу. Уговор о набавци петролеја, као додаток Трговачком уговору из 1893. године, написан је на два језика – руском и српском. У руској верзији споразума писало је да је Паробродско друштво, у случају Нобеловог повећања цене петролеја, дужно да обавести Дирекцију српских монопола најкасније до јануара. У уговору с Нобеловом фирмом, „постојала је обавеза да се компанији цена петролеја одреди годишње, у јануару“. Компанија Нобел обавестила је Паробродско друштво о поскупењу крајем јануара 1896. године. Међутим, у српској верзији уговора о набавци петролеја, коју је припремио службеник једног од државних листова, реч „крај“ је изостављена и назначено је да је обавештење о променама цена Дирекција морала примити најкасније до јануара. Због овог неспоразума, Управа монопола Србије је одбила да плати петролеј по новој цени. Црноморско-дунавско бродарство је било принуђено да 1896. године испоручи око 200.000 пуда петролеја по старој цени, што је повлачило губитке од преко 30.000 рубаља; АВПРИ, Славянский стол, оп 495, д. 8963, л. 3–4.

петролеја, тако и потоњим претераним растом цена руског петролеја, који сада омогућава, не само америчком петролеју да поседује немачко тржиште, него и румунском и галицијском петролеју, најгорој врсти петролеја по квалитету, да се учврсти на румунском и аустроугарском тржишту, па чак и да продре у област ширења америчког и руског петролеја, у Немачкој, Бугарској и Србији, ради чега је, у Румунији основана компанија за производњу петролеја 'Stella Romana', изградила посебна складишта и резервоаре у градовима Регензбург и Ђурђу, одакле сопственим производом снабдева и Баварску и Бугарску³⁴. Кризно стање паробродског друштва погоршавало се повећањем цене за камени угаљ, услед чега је Друштво платило чак 28.000 рубаља за превоз.

Повећање продајне цене петролеја такође је довело до значајног потискивања Русије с енергетског тржишта не само Србије, већ и читавог Балкана. Управа друштва је запажала: „Са друге стране, међутим, повећање цене петролеја од стране компаније Браће Нобел ипак је имало фактички погубно дејство на његов извоз, будући да Срби, за које превоз петролеја у сандуцима по уговору није обавезан и представља додатну ставку, али којима је, током три претходне године нова влада успевала да прода годишње 30.000 сандука, при чему је зарађивала и до 60 копејки по сандуку, сад се у потпуности одустало од куповине претерано поскупелог петролеја у сандуцима у Русији, а рафинерија петролеја мађарске владине железнице у Базјашу, заказавши у претходним годинама од 100 до 200 хиљада пуда дестилата, сада је такође прекинула везе са Друштвом и за своју производњу снабдева се галицијском нафтом, као неупоредиво јефтинијом; иста судбина задесила је и снабдевање Оршаве дестилатом од стране Друштва, за потребе локалних рафинерија петролеја, које су претходних година добијале од 200 до 400 хиљада пуда годишње, тако да се раст цене руског петролеја последњих година одразио на опште смањење годишњег прихода Друштва од послова са петролејом до 45 хиљада рубаља из разлога потпуно независних од Управе³⁵. Приход од транспорта петролеја је 1900. смањен на 47.786 рубаља и 56 копејки.³⁵

Поред тога, дошло је до низа других, значајних несугласица између Црноморско-дунавског паробродског друштва и Дирекције српских монопола. Тако на пример, 1896. године Дирекција не само да је одложила

34 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495, д. 9031, л. 105, Доклад правления Общества черноморско-дунайского пароходства, 11 апреля 1902.

35 Исто, л. 106 (об), Доклад правления Общества черноморско-дунайского пароходства, 11 апреля 1902.

закупнину за пунионицу 2,5 месеца, већ је одбила да плати казну од 10.000 рубаља за неблаговремени истовар руских баржа које су стигле у Београд у јесен 1895. и биле принуђене да ту зимују, „образлажући своје одбијање тиме да се теретњаци нису могли истоварити, не само због недостатка места у резервоару, него и због смрзавања Саве, на чијем су ушћу теретњаци презимили“.³⁶ Да би избегла санкције за одуговлачење истовара баржа, Дирекција српских монопола је 1896. године изградила сопствени резервоар за петролеј, повезујући га цевоводом с пунионицом руског паробродског друштва, што јој је омогућило да транспортује петролеј по свом нахођењу. Црноморско-дунавско паробродско друштво назвало је ову акцију неовлашћеним располагањем туђом имовином, и изгубило је додатни приход од казни због кашњења бродова. Руска мисија у Београду је овом приликом чак упутила и одговарајућу ноту српском Министарству спољних послова, у којој је захтевала „да се удовољи легитимним захтевима нашег паробродског друштва“, подвлачећи да „у супротном би се у нашим вишим сферама могло коначно пољуљати сваковрсно поверење у пословне уговоре и односе са Србијом“.³⁷ Слична ситуација претила је раскидом уговора о петролеју и пребацивањем залиха на управљање државним мађарским железницама „Ungarische Statsbahnen“. „Ми то не можемо дозволити“, писао је А. В. Некљудов, „- материјалним жртвама руске државне касе створено је и поново изграђено Руско паробродско друштво на Дунаву, које помаже Србима у борби против монопола аустроугарских друштава, које обара цену превоза за српски извоз и увоз у корист Србије, и које Србији обећава још значајније користи од изградње пруге Ниш–Радујевац (или кладовске). У складу са тим ми имамо права да тражимо од Срба извесне жртве ради потврде делатности овог друштва, тим пре што су те жртве на крају крајева само привидне; у ствари, чим пропадне руско предузеће за транспорт петролеја Дунавом до Србије, мађарски „Statsbahnen“, који је обезбедио монопол на овај транспорт, неће оклевати да стално повећава цену испоруке, награђујући се каматама за уступке и одбитке учињене на почетку“.³⁸

36 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495. д. 8963, л. 2. Заузврат је Дирекција српских монопола, преко Руске мисије у Београду, поднела жалбу Министарству финансија Руског царства у вези са „наводним погрешним поступцима друштва“, и, како је истакао управни одбор паробродског друштва, „наша мисија је била у потпуности на страни Дирекције сматрајући да је њена тврдња сасвим легитимна“. АВПРИ, Славянский стол, д. 8963, л. 3.

37 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495. д. 8963, л. 19.

38 Исто.

У оваквој ситуацији било је изузетно тешко издржати конкуренцију аустријских и мађарских бродарских друштава, која су почетком XX века била опремљена удобним и брзим паробродима, прилагођеним углавном за превоз путника, и с довољним бројем реморкера и баржа. Поред тога, младо румунско паробродско друштво прибегло је политичким средствима у такмичењу, приморавајући све румунске али и стране трговце, да своје терете у румунском делу Дунава пребацују искључиво на румунским бродовима. Ово је био још један ударац за Црноморско-дунавско паробродско друштво, јер су, лобирајући за своју компанију, румунске власти повећале царине и друге накнаде страним компанијама, „истовремено, лицима која су своју робу слала румунским бродовима, напротив, не само да су биле пружене све врсте погодности, већ им је и приликом претовара робе железницом у унутрашњост дат попуст од 50%“.³⁹ Поред тога, током априла–маја 1899. године, румунска влада је забраном значајно ограничила увоз усољене рибе из Каспијског мора на своје тржиште, што је задало ударац „не само друштву, лишећи га дела усољене рибе са Волге која се извозила из Одесе, него и руском извозу, пошто су астрахански рибари сада били принуђени да престану да припремају рибу из пролећног улова за Румунију (као што је познато, врсте риба које су потребне Румунима, такозване „Молдавке“, нижег квалитета, немају никакву потражњу, не само у Русији, него и било где друго, већ само у Румунији)“.⁴⁰ Поред тога, румунске власти су поставиле низ других препрека – проверавале су путнике, увеле неразумне новчане казне, све до забране пловилима бродарских компанија да пристају у пристаништима земаља на Дунаву под плаштом карантинских мера. Несавесном такмичењу прибегле су бугарске и делимично српске власти, које „су га [тј. Црноморско-дунавско паробродско друштво, прим. аут.] лишавале погодних приобалних места за пристајање у Видину, Сомовиту и Радујевцу,⁴¹

39 АВПРИ, Славянский стол, оп 495, д. 9031, л. 103, Доклад правления Общества черноморско-дунайского пароходства, 11 апреля 1902.

40 Исто, л. 103 (об).

41 Српске власти лишиле су руско бродарство пригодног пристаништа за привез руских баржи, дајући заузврат непогодније и удаљеније царинско пристаниште, што је изазвало протест руске мисије у Београду. У одговору српско Министарство финансија је саопштило да је „доделу места за пристајање у Радујевцу извршила посебна комисија. Као мерило за ово повлачење служило је више или мање често пристајање пароброда појединих друштава у том граду... Чешће од свих њега посећују и више од свих превозе путнике и робу пароброди аустријског друштва. Последично и на основу претходног водећег принципа при одређивању пристаништа од стране комисије, место најближе царини додељено је аустријском друштву. Осим тога, српско

наметнуле годишњу закупнину од 1.200 франака за зграду представништва у граду Русе која је дата Друштву на бесплатно коришћење, тражећи исту суму за протекло време, с обзиром на то да је овај захтев постао предмет судског поступка, порез на доходак се наплаћује не само од свих запослених у Друштву у бугарским лукама, али и од самих представништава, фирми итд.⁴² Е. Л. Кочетов је у писму Н. Х. Хартвигу у априлу 1900. бележио: „Српска влада заборавља да наши пароброди имају велику част да на својим јарболима носе заставу Руског царства, те стога, поштујући стриктно српске законе, не могу бити подвргнути казни у Србији, а на све то српска администрација ништа не чини да прошири економске односе Русије и Србије на штету сопствене државе.“⁴³

Ипак, захваљујући залагању посланика Н. В. Чарикова успешно је обновљена сарадња са српским бродарским друштвима и потписан је уговор о директној комуникацији између Србије и Русије „уз посредништво Друштва и Српског паробродског друштва.“⁴⁴ Јуна 1901. године је посредништвом директора Црноморско-дунавског паробродског друштва Кочетова у Београду потписан прелиминарни уговор о сарадњи два бродарска друштва, који су у априлу 1902. одобриле владе обе државе. Трговински промет између Русије и Србије значајно је повећан.⁴⁵ Како је Чариков известио априла 1902. године, бруто приход Српског паробродског друштва за 1901. годину износио је 1.031.786 франака, „захваљујући куповини још

Министарство финансија наглашавало је да се број путовања руског бродарства „јавља као најмањи и да је количина увезене и извезене робе најмање значајна“, указавши на то „да, док су друга друштва уредила пристаништа“, руско бродарство „поставило је само једно сидриште“, а само место је обрасло врбама. Ипак захваљујући напорима Е. Л. Кочетова, понтонско место у Радујевцу је повраћено. АВПРИ, Славјанский стол, оп. 495, д. 8963, л. 31–38.

42 АВПРИ, Славјанский стол, оп.495, д. 9031, л. 104 (об), Справка министерства финансов от 15 марта 1902.

43 АВПРИ, Славјанский стол, оп. 495, д. 8963, л. 36.

44 АВПРИ, Славјанский стол, оп 495 д. 9031, л. 104 (об).

45 Усуђујем се да се не сагласим са закључцима истраживачице Ј. М. Галкине, која тврди да „аграрна Србија није имала потребу за пољопривредним добрима из Русије, која сем тог ништа више није могла да понуди“; Галкина, „Русско-Дунајское пароходство“, 94. Н. В. Чариков указао је да је руским и српским паробродима до краја пловидбе 1901. године превезено: 122.809 килограма рибе, 42.684 килограма минералног уља, 560 килограма чаја, 407 килограма мануфактурне робе, 6.321 килограма уља за подмазивање оружја, 228 килограма књига, „и поред тога, последњим хитним путовањем два вагона минералног уља и 14 сандука чаја. Дунавом је у Русију било отпремљено 2.800 килограма шљива. За март 1902. године најављено је Дунавом 50.000 килограма шећерне меласе и велике количине месних конзерви“. АВПРИ, Славјанский стол, оп. 495, д. 9029, л. 140.

једног путничког пароброда, друштву је омогућено да обавља путовања до Радујевца два пута недељно од почетка тренутне пловидбе, односно од оне нашег друштва⁴⁶. Настављена је, по уговору из 1898. године, испорука руског течног петролеја паробродима „Св. Сергеј“ и „Александар I“, а петролеј у сандуцима више није био испоручиван.

Скандалозна женидба Александра Обреновића његовом миљеницом Драгом Машин и смрт краља Милана у Бечу 1901. године допринели су погоршању ситуације у Србији. Такав развој догађаја захтевао је од Санкт Петербурга да прилагоди економски курс на Дунаву. Непрофитабилно паробродско друштво постало је предмет неподељене пажње руских владајућих кругова и зато што су у фебруару 1902. године аустријска влада и аустријско дунавско паробродско друштво потписали уговор на рок од 25 година, према коме је аустријско паробродско друштво добијало од владе субвенције у износу од 1.200.000 круна (око 500.000 рубаља), а такође и повлашћену тарифну политику, што је одлично илустровало „колику велику важност аустријска влада придаје одржавању и јачању на Дунаву, не заустављајући се пред увек значајним новчаним донацијама, и не базирајући се на постојање сличног мађарског паробродског друштва на истој реци“⁴⁷. Осим тога, 1902. године истекао је рок аустријско-српског трговинског уговора, закљученог 1892. године. Та околност, како је извештавао Н. В. Чариков, „приморава Србе да траже друга тржишта поред Аустро-Угарске; и да она намерава да у великој мери користи Дунав, где јој је омогућен слободан и јефтин приступ морским лукама Галац и Браила захваљујући договору са локалним руским бродарским друштвом“⁴⁸.

У протоколу заседања Комисије „по питању услова за даље одржавање хитних путовања између Одесе и дунавских лука после 1902. године“, која се састала 10. јануара 1902. године и којом је председавао велики кнез Александар Михаилович, изричито је речено да „предузећа различитих држава која раде на Дунаву иду у несумњиви губитак и не би могла

46 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495, д. 9029, л. 145.

47 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495, д. 8963, л. 1–1 (об).

48 АВПРИ, ф. „Политархив“, оп. 482, д. 498, л. 73–74; Године 1904. у Србији је уведена нова царинска тарифа, а 1905. године закључен је, неповољан по Аустроугарску, Трговински уговор с Бугарском и Црном Гором што је такође, појачало могућности за њихову политичку интеграцију, веома опасну за интересе двојне монархије. Као одговор на ове поступке српске владе, аустроугарска влада забранила је увоз сточарских производа, главног извозног артикла Србије. Као одговор, српска влада забранила је увоз аустријских производа. Царински или „свињски“ рат трајао је од 1906. до 1911. године и завршио се фактичким поразом Аустроугарске, услед економске помоћи коју су Француска и Русија пружиле српској влади.

да оправдају никаква трговинска плаћања. Велики трошкови четири подунавске владе у одржавању ових бродарских друштава сведоче посебно јасно да се ове владе у својим поступцима руководе не комерцијалним, већ политичким разлозима⁴⁹. При томе је сам велики кнез на том саветовању изричито рекао „да је у интересу руске владе да сада на Балканском полуострву иступа јасно, са активним задацима, без страха од последица таквог начина деловања“⁵⁰. У белешци коју је за владу сачинило Министарство финансија марта 1902, директно је наведено: „Неопходно је да руско паробродско друштво на Дунаву буде прописно опремљено, како би у сваком погледу могло да одаје утисак достојан руског имена и значаја који има у подунавским земљама, и посебно, квалитетом пароброда, бројем путовања, брзином, погодношћу и удобношћу путовања како са Русијом, тако и међу дунавским лукама, не само да не би заостајали, већ да би их и надмашили“⁵¹.

Пошто се 29. маја 1903. године у Београду догодио крвави војни удар којим је збачена династија Обреновића, династија Карађорђевића која је дошла на власт уздала се, по речима истраживача А. Л. Шемјакина, у чврсто везивање „малог српског чамца за моћну руску лађу.“⁵² У земљу је почео да продира велики руски капитал, повезан с интересовањем Београда за војне залихе из Руског царства.⁵³ У овим условима значајно је порасла стратешка улога руског бродарства на Дунаву. Ови тако јасно дефинисани политички циљеви захтевали су „да руско паробродско друштво на Дунаву ради у условима који одговарају достојанству и значењу руског имена у подунавским државама и који обезбеђују паробродском друштву могућност конкуренције, а у будућности и достизање превласти над бродарским друштвима других сила које спроводе своју политику на Дунаву“⁵⁴. Полазећи од тога, руска влада је сматрала неприкладним да даље улаже у Црноморско-дунавско паробродско друштво. Увиђајући потребу и значај одржавања редовне комуникације између лука Црног мора и

49 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495, д. 9031, л. 49.

50 Исто, л. 50.

51 Исто, л. 10–10 (об), Справка министерства финансов от 15 марта 1902.

52 Андрей Л. Шемякин, „Сербская национальная идея в 1878–1903 гг. Время разочарования и осмысления“, *На путях к Югослави: за и против. Очерки истории национальных идеологий югославянских народов. Конец XVIII - начало XX вв.*, ред. Виталий И. Чуркин, (Москва: „Индрик“, 1997), 156–157.

53 Ярослав В. Вишняков, „Над Београдом господари ’Москва’. Руско-српска војно-економска сарадња на почетку XX века“, *Токови историје* 2/2018, 11–28.

54 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495, д. 9031, л. 10, Справка министерства финансов от 15 марта 1902.

доњег Дунава, Друштво је откупљено од благајне, о чему је 10. јуна 1903. године донета одговарајућа краљевска заповест.

Руско дунавско паробродско друштво је било под управом Министарства трговине и индустрије. Бродарским друштвом управљао је Одбор који се налазио у Петербургу и који се састојао из два члана и од представника државног надзора без одлучујућег гласа, на чијем је челу био адмирал А.П. Кашерињин. У Одеси се налазио управник паробродског друштва генерал-мајор Н. В. Черкасов. Њему су директно били потчињени Главна канцеларија Паробродарства у Одеси и сва представништва. Од 1. септембра 1903. године поново успостављено Дунавско паробродско друштво отворило је линије Одеса–Измаил, Одеса–Вилково, Одеса–Корабија, Корабија–Кладово, Рени–Кладово, Батум–Галац, с пристајањем у Ризи и Трапезунту. По уговору закљученом са српским државним монополном, Друштво је из Батума испоручивало годишње 300.000 пуда петролеја, ради чега је било купљено 12 танкера укупног капацитета око 200.000 пуда и изграђене су три пунионице – у Ренију, Свиштову и Кладову. Сва имовина Црноморско-дунавског паробродског друштва прешла је у руке Руског дунавског друштва, укључујући и 12 пароброда: „Кнез Гагарин“, „Бугарска“, „Рус“, „Свети Сергеј“, „Краљ Александар“, „Бесарабљанин“, „Гроф Игнатијев“, „Румунија“, „Србија“, „Патриота“, „Црна Гора“, а такође и 35 баржи различите тонаже. Поред бродова, ново друштво је наследило и значајне залихе разних материјала и инвентара, и 28 мање-више опремљених представништва, како у руским, тако и у српским, бугарским и румунским лукама. За сву имовину влада је платила акционарима 1.031.899 рубаља и 55 копејки. За куповину нових и поправку дотрајалих баржи, за унапређење рада представништва на некадашњим линијама и на поново успостављеној линији по реци Прут, новом паробродском друштву одједном је дато из државне благајне 966.000 рубаља, али под условом да нова неопходна пловила буду наручена у Русији. Осим тога, оно је добило од државне благајне годишњу новчану помоћ на рок од 15 година (од 1903. до 1917. године) у износу од 416 хиљада рубаља. Такође, за њега је чувана субвенција у износу од 313.180 рубаља годишње током 10 година, коју је раније до престанка своје делатности користило Црноморско-дунавско паробродско друштво.

Ново друштво продало је старе, дотрајале пароброде, као што су „Рус“, „Црна Гора“, „Измаил“, „Кнез Гагарин“, који је пловило из Батума у Галац. Уместо њих набављен је савремени пароброд „Морнар“, капацитета 1500 тона. Поред тога, набављена су три теретно-путничка пароброда за линију на Дунаву, две барже за линију Одеса–Рени, а један

пароброд и десет баржи за линију на Пруту, што је допринело организацији транспорта житарица дуж реке Прут. Руско дунавско паробродско друштво отворило је представништва у Кахулу, Леови и месту Фалчу, и тамо изградило магацине и амбаре за жито, што је привукло банке који су давали позајмице за жито. За превоз житарица Друштво је снабдело реку Прут са 30 баржи плитког газа и набавило реморкер „Прут“ за њихов транспорт, приде и мали пароброд „Патриота“. Поред тога, за транспорт жита из Одесе и обрнуто, Друштво је купило четири морска реморкера, а за њихову вучу реморкер „Вилково“. Отворена су нова представништва, а на линији Рени–Галац–Исакча–Тулча–Измаил пловио је удобан и модеран пароброд „Бесарабљанин“, који је обављао дневна путовања по овој маршрути.

Уочи Балканских ратова, почетком 1912. године код руских владајућих кругова појавила се идеја о реорганизацији паробродског друштва, „у вези са савременим политичким и трговинско-економским задацима Русије на Дунаву“.⁵⁵ Међутим, ревизија стања Дунавског паробродског друштва, упркос значајним улагањима државних средстава, открила је исте проблеме као и код његових претходника. Тако је, на пример, посланик у Београду Н. Х. Хартвиг изричито указивао на неподобност „Руског дунавског паробродског друштва за потребе међународне трговине и, у сваком случају, на потпуну немогућност, са постојећом организацијом, да се такмичи са страним бродарским друштвима, у чијим рукама су сконцентрисани сви трговачки послови за транспорт робе дуж Дунава“.⁵⁶ У истом тону, руски конзулат у бугарском граду Русе истакао је да с „тренутним стањем нашег извоза у Бугарску, који износи не више од 4–5% укупног увоза у ову земљу, не може бити говора о било каквом политичком или економском утицају Руског дунавског паробродског друштва“. Руске дипломате, истичући да паробродско друштво „узима нескладно високе бродарине на руску робу која иде у Бугарску, чиме наравно у великој мери кочи развој нашег извоза“, извеле су у потпуности тачан закључак: „Руско дунавско паробродско друштво не спроводи руски извоз, већ помаже развој немачке трговине у Бугарској“.⁵⁷

Избијање Првог светског рата прекинуло је планове за реорганизацију Дунавског паробродског друштва. Оно је, упркос својим губицима, ипак омогућило престиж руске заставе Дунаву, што је у годинама рата

55 АВПРИ, Славянский стол, оп. 495. д. 9032, л. 25 (об).

56 Исто, л. 41.

57 Исто, л. 30–31.

одиграло важну војно-политичку улогу. Бродови и барже Дунавског паробродског друштва 1914–1915. испоручивали су робу у ратом захваћену Србију, а испоруку и плаћање српских војних поруцбина вршило је његово представништво у Одеси. Војне испоруке су железницом стицале до руске луке Рени на доњем Дунаву, одакле су теретњацима допремане у српски град Прахово, па возовима широм Србије. Ради тих циљева установљена је Експедиција посебне намене на челу са капетаном М. М. Весјолкиним.⁵⁸ Представници Дунавског паробродског друштва пружили су му непроцењиву помоћ у њеном формирању и раду. Он је истицао: „Од свих људи које сам видео у Одеси, највише је знао о свему што се дешавало на Дунаву и у подунавским земљама управник Руског дунавског паробродског друштва К. И. М. пуковник у пензији Јермаков, па сам сматрао неопходним да га позовем у експедицију ради решавања свих питања везаних за пловидбу по Дунаву, одмах сам и телеграфски јавио Главном морнаричком штабу о његовом постављању у активну службу са чином капетана прве класе и остављању на преузетој дужности“.⁵⁹

Прва два конвоја Експедиције стигла су у Србију 21. октобра и 24. новембра 1914. године. Од најнеопходнијег било је достављено 32.814 пушчаних метака и велика количина муниције за артиљерију: 24.000 граната калибра 75 mm, 4.000 – 80 mm, 6.000 – 120 mm, 1.000 – 152 mm итд.⁶⁰ Ове испоруке су настављене све до јесени 1915. године, када је Србија

58 О активностима Експедиције посебне намене видети за више детаља: Сергей В. Тюриков, *Експедиция особого назначения на Дунае по оказанию помощи Сербии в августе 1914 г. – октябре 1915 г.: Хроники Русских Морских отрядов в Сербии и на Дунае*, (Санкт–Петербург: Галера–Принт, 2015); Алексей Ю. Тимофеев, Дарко Кремич, *Россия на Сербском фронте Первой мировой войны. Помощь армии и флота России Королевству Сербия в 1914–1918 гг.*, (Москва: „Вече“, 2014); Ярослав Вишняков, Алексей Тимофеев, Горан Милорадович, *На дальних рубежах. Россия и Сербия в годы Первой мировой войны 1914–1917*, (Москва: МГИМО, 2018); Ярослав В. Вишняков „Над Београдом господари ’Москва!’“ Руско–српска војно–економска сарадња на почетку XX века“, *Токови историје* 2/2018, 11–28; Ярослав В. Вишняков, „Дунайский гамбит. Русско–сербское военно–экономическое сотрудничество накануне и в годы Первой мировой войны“, *Славянский альманах* 3–4/2018, 103–126; Ярослав В. Вишняков, „На таласима Дунава: руско–српска војно–економска сарадња пре и у току Првог светског рата“, *Војно–историјски гласник* 2/2019, 70–96; Ярослав В. Вишняков, „Дунайский транзит в годы Первой мировой войны“, *Новая и новейшая история* 3/2020, 70–79.

59 Тимофеев, Кремич, *Россия на Сербском фронте Первой мировой войны*, 131.

60 Кратак преглед активности Експедиције посебне намене, од првог похода 1. октобра 1914. до 20. априла 1915. године, погледати: Тимофеев, Кремич, *Россия на Сербском фронте Первой мировой войны*, 48.

претрпела војни пораз под ударима аустријских и немачких трупа. Након завршетка Првог светског рата, реалну контролу над доњим током Дунава преузела је трећа страна. Румунија је окупирала руску покрајину Бесарабију, чиме је пловидба Руског дунавског паробродског друштва прекинута на дужи низ година. Услед тога је интерес историчара према овој теми био минималан. Међутим, истраживање делатности бродарских друштава у контексту руских економских интереса у Србији и другим земљама региона и те како је значајно јер може дати нови материјал општој анализи руских стратешких циљева у региону у тренутку максималног успона Руске царевине.

Резиме

Анализа комплекса докумената руских архива, укључујући Архив спољне политике Руске империје, омогућава нам да проучимо питање економског, а посебно енергетског продора руске империје. Руско царство је на тржишта Србије и других балканских земаља ушло крајем XIX и почетком XX века. Овај фактор је, како показују документи, постао важан део спровођења глобалне политичке стратегије Санкт Петербурга за јачање утицаја у региону. Истовремено, овај проблем, посебно у контексту анализе руско-аустријског ривалства на Дунаву, још увек није добио свеобухватно тумачење у радовима руских или страних историчара.

Посебно место у економској стратегији петербуршких владајућих кругова у односу на балкански регион имала је делатност руског дунавског бродарења, коме је додељена не само трговачка, већ и политичка улога. Превоз руских нафтних деривата бродовима руске компаније требало је да постане важан елемент у јачању позиције Русије у балканским земљама, пре свега у Србији, док би у исто време омогућио Руској империји да се учврсти на нафтним тржиштима не само Балкана, већ и Аустроугарске и Немачке. Међутим, како због објективних околности везаних за опште противречности модернизације руске привреде крајем XIX и почетком XX века, тако и због проблема у управљању и руковођењу, бродарство се показало као нерентабилно и није могло да се такмичи с аустријским бродарским компанијама.

Стратешка улога руске пловидбе Дунавом значајно је порасла после преврата 1903. године, када је у Србију почео да продире велики руски капитал, повезан с интересовањем Београда за војно снабдевање из Руске империје. На основу тога, руска влада је одлучила да откупи Дунавско бродарско друштво, улажући у њега значајна јавна средства.

Избијање Првог светског рата потврдило је исправност ове одлуке. Године 1914. Експедиција посебне намене на челу са М. М. Весјолкиним управо на бродовима и баржама Руског дунавског паробродског друштва пребацивала је преко потребан војни терет. То је био важан чинилац руско-српске војне сарадње током Првог светског рата.

Sources and Literature

- Arkhiv vneshnei politiki Rossiiskoi imperii (AVPRI). Fond 146, Slavianskii stol
- Galkina, Iuliya M. „Russko-Dunaiskoe parokhodstvo kak instrument vneshnei politiki Rossiiskoi imperii v 1903–1913“. *Imagines mundi: al'manakh issledovanii vseobshchei istorii XVI–XX vv.* 9/2016, 84–93. (Russian Cyrilic)
- Danchenko, Svetlana I. *Razvitie serbskoi gosudarstvennosti i Rossiia. 1878–1903.* Moskva: Institut slavianovedeniia i balkanistiki RAN, 1996. (Russian Cyrilic)
- Jelavich, Barbara. *A century of Russian foreign policy, 1814–1914 (The Lippincott history series.* Philadelphia, PA & New York: Lippincott, 1964.
- Jelavich, Barbara. *The Habsburg Empire in European affairs, 1814–1918.* Chicago: Rand McNally, 1969.
- Kondratenko, Robert V. *Morskaia politika Rossii 80-ih godov XIX veka.* Sankt-Peterburg: LeKo, 2006. (Russian Cyrilic)
- Mitrović, Andrej. *Srbija u Prvom svetskom ratu.* Beograd: Stubovi kulture, 2004. (Cyrilic)
- *Moskva – Serbiia, Belgrad – Rossiia: sbornik dokumentov i materialov. T. 3, Obshchestvenno-politicheskie i kul'turnye sviazi 1878–1917,* red. Andrei L. Shemiakin. Beograd: Arhiv Srbije; Moskva: Glavnoe arkhivnoe upravlenie goroda Moskvy, 2012. (Russian Cyrilic)
- Parkhomenko, Dmitrii V. „Avstro-serbskii torgovyi dogovor 1881 g.: rabstvo ili modernizatsiia?“. *Aktual'nye problemy istorii i arkhologii.* (Russian Cyrilic)
- Popović, Nikola B. „Trgovina između Srbije i Rusije (19 vek)“. *Ruski dobovoljci u Srbiji 1876.* Tematski zbornik radova, ur. Aleksej J. Timofejev. Beograd: Ruski naučni institut, Centar za ruske i istočnoevropske studije M. Jovanović Filozofskog fakulteta Univerziteta u Beogradu; Moskva: Institut slavjanovedenija Rossijskoj akademii nauk, 2022. (Cyrilic)
- Shemiakin, Andrei L. *Ideologija Nikol' Pashicha: Formirovanie i evoliutsiia (1868–1891).* Moskva: „Indrik“, 1998. (Russian Cyrilic)
- Shemiakin, Andrei L. „Serbskaia natsional'naia ideia v 1878–1903 gg. Vremia razocharovaniia i osmysleniia“. *Na putiakh k Iugoslavii: za i protiv. Ocherki istorii natsional'nykh ideologii iugoslavijskikh narodov. Konets XVIII – nachalo XX vv,* red. Vitalii I. Churkin. Moskva: „Indrik“, 1997. (Russian Cyrilic)

- Timofeev, Aleksei Iu., Darko Kremich. *Rossii na Serbskom fronte Pervoi mirovoi voiny. Pomoshch' armii i flota Rossii Korolevstvu Serbiia v 1914—1918 gg.* Moskva: „Veche“, 2014. (Russian Cyrilic)
- Tiurikov, Sergei V. *Ekspeditsiia osobogo naznacheniiia na Dunae po okazaniiu pomoshchi Serbii v avguste 1914 g. – oktjabre 1915 g: Khroniki Russkikh Morskikh otryadov v Serbii i na Dunae.* Sankt-Peterburg: Galeia-Print, 2015. (Russian Cyrilic)
- V „porokhovom pogrebe Evropy“ 1878–1914, red. Vladilen N. Vinogradov. Moskva: „Indrik“, 2003. (Russian Cyrilic)
- Vinogradov, Kirill B. *Bosniiskii krizis 1908–1909 gg. — prolog pervoi mirovoi voiny.* Leningrad: Izd-vo Leningradskogo universiteta, 1964. (Russian Cyrilic)
- Vishniakov, Iaroslav V. „Dunaiskii gambit. Russko-serbskoe voenno-ekonomicheskoe sotrudnichestvo nakanune i v gody Pervoi mirovoi voiny“. *Slavianskii al'manakh* 3–4/2018, 103–126. (Russian Cyrilic)
- Vishniakov, Iaroslav V. „Dunaiskii tranzit v gody Pervoi mirovoi voiny“. *Novaia i noveishaia istoriia* 3/2020, 70–79. (Russian Cyrilic)
- Vishniakov, Iaroslav, Aleksei Timofeev, Goran Miloradovich. *Na dal'nikh rubezhakh. Rossii i Serbiia v gody Pervoi mirovoi voiny 1914–1917.* Moskva: MGIMO, 2018. (Russian Cyrilic)
- Višnjakov, Jaroslav V. „Na talasima Dunava: rusko-srpska vojnoekonomska saradnja pre i u toku Prvog svetskog rata“. *Vojno-istorijski glasnik* 2/2019, 70–96. (Cyrilic)
- Višnjakov, Jaroslav V. „Nad Beogradom gospodari 'Moskva'. Rusko-srpska vojno-ekonomska saradnja na početku XX veka“. *Tokovi istorije* 2/2018, 11–28. (Cyrilic) doi:10.31212/tokovi.2018.2.vis.11-28
- Vojvodić, Mihailo. *Srbija u međunarodnim odnosima krajem XIX i početkom XX veka.* Beograd: Srpska akademija nauka i umetnosti, 1988. (Cyrilic)

Summary

Yaroslav Valerianovich Vishnyakov

ENERGY POLICY OF THE RUSSIAN EMPIRE IN THE BALKANS IN THE LATE 19TH AND EARLY 20TH CENTURIES

Abstract: The article, based on the documents of the Archive of the Foreign Policy of the Russian Empire, files for the first time introduced into scientific circulation, reveals the plans of the Russian Empire for economic penetration into the markets of Serbia and other Balkan countries in the late 19th and early 20th centuries. A special place in the economic strategy of the St. Petersburg ruling circles in relation to the Balkan region was played by the activities of the Russian Danube shipping company, which was assigned not only a commercial, but also a political role, as one of the important factors in strengthening Russian influence in the Balkan countries, primarily in Serbia. In addition, the development of navigation along the Danube in the late 19th and early 20th centuries allowed the Russian Empire to gain a foothold in the oil markets of both the Balkan countries and Austria-Hungary and Germany. In 1914–1915, military cargo was transported to Serbia in a Special Purpose Expedition headed by M. M. Veselkin, using the ships and barges of the Russian Danube Shipping Company. That was an important factor in Russian–Serbian military cooperation during the First World War.

Keywords: Russian Empire, Danube, Serbia, Yu. E. Gagarin-Sturdza, Milan Obrenović, Aleksandar Obrenović, E. L. Kochetov, N. V. Charykov, A. I. Persiani, S. Yu. Witte, M. M. Veselkin

The analysis of the complex of documents of the Russian archives, including the Archive of the Foreign Policy of the Russian Empire, allows us to study otherwise in Russian and foreign historiography vaguely studied question of the economic, and especially the energy supply penetration of the Russian Empire into the markets of Serbia and other Balkan countries. This factor, as the documents show, has become an important part of the implementation of St. Petersburg's global political strategy to strengthen its influence in the region. At the same time, this problem, especially in the context of the analysis of the Russian–Austrian rivalry on the Danube, has not yet received comprehensive coverage in the works of either Russian nor foreign historians.

A special place in the economic strategy of the St. Petersburg ruling circles in relation to the Balkan region was played by the activities of the Russian Danube shipping company, which was assigned not only a commercial, but also a political role. The transportation of Russian oil products by ships of the shipping company could have become an important element in strengthening Russia's position in the Balkan countries, primarily in Serbia, while at the same time allowing the Russian Empire to gain a foothold in the oil markets not only of the Balkans, but also of Austria-Hungary and Germany. But at the same time, due to general contradictions of the modernization of the Russian economy, and also due to the problems of management and leadership, the shipping company was unprofitable and could not compete with the Austrian shipping companies.

The strategic role of Russian navigation along the Danube increased significantly after the coup of 1903, when large Russian capital began to penetrate into Serbia, associated with Belgrade's interest in military supplies from the Russian Empire. Based on this, the Russian government decided to buy and take over the Danube shipping, investing significant public funds in it. The outbreak of the First World War confirmed the correctness of this decision. In 1914, a Special Purpose Expedition headed by M. M. Veselkin was launched. It was on the ships and barges of the Russian Danube Shipping Company that the much needed military cargo was transported to Serbia, which was an important factor in Russian-Serbian military cooperation during the First World War.