

DOI: 10.31857/S013038640009582-8

© 2020 г. Я. В. ВИШНЯКОВ

## ДУНАЙСКИЙ ТРАНЗИТ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

*Вишняков Ярослав Валерианович* — доктор исторических наук, профессор кафедры Всемирной и отечественной истории Московского государственного института международных отношений МИД России (Москва, Россия).

*E-mail: y.vishnyakov@inno.mgimo.ru*

*Аннотация.* Статья посвящена малоизученному сюжету истории Первой мировой войны: российской военной контрабанде на Дунае в 1914–1915 гг. В сербские речные порты на Дунае не только доставлялись из России необходимые для союзной армии вооружение и боеприпасы. Они использовались и в российских военных интересах, а именно для перевозки из стран Антанты необходимого русской армии современного оборудования, которое либо не производилось российской промышленностью вовсе, либо выпускалось в недостаточном количестве. После начала военных действий для доставки в Сербию военных материалов была учреждена Экспедиция особого назначения во главе с капитаном первого ранга М. М. Веселкиным. Грузы доставлялись кораблями Дунайского пароходства, а доставку и оплату сербских военных заказов осуществляло его представительство в Одессе. Они прибывали по железной дороге в русский порт Рени в нижнем течении Дуная, откуда баржами доставлялись в сербский город Прахово, где перегружались в поезда, разъезжавшие по всей Сербии. Несмотря на то, что российская военная контрабанда, как в силу объективных обстоятельств, сложившихся осенью 1915 г. на Балканском фронте, так и из-за межведомственной несогласованности, не успела выйти на значительный уровень военных поставок, изучение ее деятельности тесно связано с исследованием общих вопросов стратегического присутствия России в Дунайском регионе в начале XX в., что может стать предметом новых исследований как российских, так и зарубежных историков.

*Ключевые слова:* Первая мировая война, русско-сербское военное сотрудничество, дунайский транзит, военная контрабанда.

**Y. V. Vishnyakov**

### **Danube Transit. Russian Military Smuggling during the First World War**

*Yaroslav Vishnyakov, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO-University) the MFA of Russia (Moscow, Russia).*

*E-mail: y.vishnyakov@inno.mgimo.ru*

*Abstract.* The article is devoted to a poorly studied topic in the history of the First World War: Russian military smuggling on the Danube in 1914–1915. Not only were the armaments and ammunition necessary for the Allied army delivered to the Serbian river ports on the Danube, but they were also used in the Russian military interests, namely for the transportation of modern equipment necessary for the Russian army, which either were not produced by Russian industry at all, or were produced in insufficient quantities, from the Entente countries. After the outbreak of hostilities, a special Expedition headed by captain of the first rank M. M. Veselkin was established to deliver military

materials to Serbia. Cargo was delivered by ships of the Danube shipping company, and the delivery and payment of Serbian military orders was carried out by its representative office in Odessa. They arrived by rail at the Russian port of Reni in the lower reaches of the Danube, from where barges were delivered to the Serbian city of Prahovo, where they were unloaded, and the cargo was taken into trains that traveled all over Serbia.

Despite the fact that Russian military smuggling did not have time to reach a significant level of military supplies both due to objective circumstances prevailing on the Balkan front in the autumn of 1915 and to interdepartmental incoordination, the study of its activities is closely linked to the study of general questions regarding Russia's strategic presence in the Danube region in the early 20<sup>th</sup> century, which can become the subject of new studies by both Russian and foreign historians.

*Keywords:* World War I, Russian - Serbian military cooperation, Danube transit, military smuggling.

С началом июльского кризиса 1914 г. принц-регент Сербии Александр Карагеоргиевич направил российскому императору Николаю II телеграмму: «Мы не можем защищаться. Посему молим Ваше Величество оказать нам помощь возможно скорее. Ваше Величество дало нам столько доказательств своего драгоценного благоволения, и мы твердо надеемся, что этот призыв найдет отклик в его славянском и благородном сердце. Я являюсь выразителем чувств сербского народа, который в эти трудные времена молит Ваше Величество принять участие в судьбах Сербии»<sup>1</sup>. В ответ российское правительство приняло решение об оказании незамедлительной военной помощи союзнику. 28 июля 1914 г. поверенный в делах России в Белграде В. Н. Штрандман поспешил передать премьер-министру Сербии Н. Пашичу сообщение, что от министра иностранных дел России «Сазонова поступило указание оповестить его о благоприятном решении вопроса о выделении винтовок и боеприпасов Сербии. Он в ответ попросил меня смиреннейшим образом выразить глубочайшую признательность сербского правительства императору Николаю II за оказанную милость. В телеграмме министру я мог добавить, что за прием поставки назначен ответственным сербский военный атташе в Петрограде полковник Лонткиевич»<sup>2</sup>.

После начала военных действий для доставки в Сербию военных материалов была учреждена Экспедиция особого назначения во главе с капитаном первого ранга М. М. Веселкиным. Грузы доставлялись кораблями Дунайского пароходства, а доставку и оплату сербских военных заказов осуществляло его представительство в Одессе. Они прибывали по железной дороге в русский порт Рени в нижнем течении Дуная, откуда баржами доставлялись в сербский город Прахово, где перегружались в поезда, разъезжавшие по всей Сербии. Два первых конвоя Экспедиции особого назначения прибыли в Сербию 21 октября и 24 ноября 1914 г. Значение этих грузов для воюющей Сербии было велико. Из самого необходимого было доставлено 32 814 винтовочных боекомплектов и большое количество боеприпасов для артиллерии: 24 тыс. снарядов калибра 75-мм, 4 тыс. — 80-мм, 6 тыс. — 120-мм, 1 тыс. — 152-мм<sup>3</sup>. До конца января 1915 г. в Рени было доставлено еще 10 тыс. дефицитных 75-мм снарядов, а караванами

<sup>1</sup> Международные отношения в эпоху империализма: документы из архивов царского и Временного правительств 1878–1917 гг., серия III, т. I. М., 1935, с. 444.

<sup>2</sup> Штрандман В. Н. Балканские воспоминания. М., 2014, с. 257.

<sup>3</sup> Краткий обзор деятельности Экспедиции особого назначения, начиная с первого похода 1 октября 1914 года по 20 апреля 1915 года. — Тимофеев А. Ю., Кремич Д. М. Россия на Сербском фронте Первой мировой войны. Помощь армии и флота России Королевству Сербия в 1914–1918 гг. М., 2014, с. 48.

предполагалось перевезти еще 20 тыс.<sup>4</sup> При этом в русской армии остро ощущался «снарядный голод».

Во многом благодаря вовремя полученной русской помощи, в том числе снарядами, в октябре-ноябре 1914 г. сербским войскам не только удалось сдержать австрийское наступление, но и подготовить мощный ответный удар. В ходе 12-дневных боев на р. Колубаре и р. Дрине они разгромили австро-венгерские войска. 15 декабря 1914 г. был освобожден Белград. Было захвачено более 50 тыс. пленных, 126 орудий, 70 пулеметов и немало других трофеев. Отметим также, что в обороне Сербии от австро-венгерских войск в 1914–1915 гг. участвовали также российские артиллеристы, военные инженеры и минеры<sup>5</sup>.

Этот аспект русско-сербского военного сотрудничества в годы Первой мировой войны получил освещение в российской и сербской историографии<sup>6</sup>. Гораздо меньше исследователям известен другой сюжет, связанный с использованием сербских речных портов на Дунае в российских военных интересах, а именно перевозку из стран Антанты необходимого русской армии современного оборудования, которое либо не производилось российской промышленностью вовсе, либо выпускалось в недостаточном количестве. К ним относились автомобильные и авиационные двигатели, аэропланы, автозапчасти и сами автомобили, прожекторы, бинокли, военная оптика, радиотелеграфное оборудование<sup>7</sup>.

Полное вытеснение австро-венгерских войск с сербской территории и установление в декабре 1914 г. относительного затишья на фронте позволили реализовать этот замысел: удобный дунайский путь при господстве флота Антанты в Средиземноморье мог сравниться с уровнем военных поставок, осуществляемых в Россию через порты Архангельск и Мурманск. В декабре 1914 г. русский военный агент во Франции А. А. Игнатьев через посла России в Париже А. П. Извольского сообщил в МИД и Генеральный штаб, что «имеется необходимость организовать на широких началах безопасную перевозку грузов из Англии и Франции в Россию». Географические выгоды организации дунайского транзита были очевидны; идея нашла благоприятный отклик в Ставке. С началом военных действий важность Салоник как зоны свободной торговли приобрела стратегическое значение. Российская дипломатия старалась всеми способами пресечь провоз через Салоники грузов, предназначенных для Турции и следовавших в Дедеагач<sup>8</sup>. Российский посланник в Афинах Е. П. Демидов отмечал в одном из донесений в МИД, что «желательно обратить главное внимание на строгий осмотр судов, идущих в этот порт, действуя либо в согласии с болгарским правительством, либо путем простого захвата грузов, имеющих какое-либо военное назначение. Наш крейсер «Аскольд» мог бы принести пользу этому делу»<sup>9</sup>.

<sup>4</sup> Архив внешней политики Российской империи (далее — АВПРИ), ф. Политархив, оп.1, д. 4014, л. 80.

<sup>5</sup> См. подробнее: *Вишняков Я. В.* Дунайский гамбит. Русско-сербское военно-экономическое сотрудничество накануне и в годы Первой мировой войны. — Славянский альманах, 2018, №3–4, с. 103–126; *Вишняков Я. В., Тимофеев А. Ю., Милорадович Г.* На дальних рубежах. Россия и Сербия в годы Первой мировой войны 1914–1917. М., 2018.

<sup>6</sup> *Писарев Ю. А.* Сербия и Черногория в Первой мировой войне. М., 1968; *Митровић А.* Србија у Првом светском рату. Београд, 1984; *Тюриков С. В.* Экспедиция особого назначения на Дунае по оказанию помощи Сербии в 1914–1915 гг. СПб., 2015.

<sup>7</sup> *Поликарпов В. В.* Русская военно-промышленная политика. 1914–1917. Государственные задачи и частные интересы. М., 2015, с. 366–367.

<sup>8</sup> Дедеагач — город на северо-востоке Греции, недалеко от границ Болгарии и Турции. В то время, по итогам Балканских войн, принадлежал Болгарии.

<sup>9</sup> АВПРИ, ф. Политархив, оп. 482, д. 4007, л. 19.

Российские правящие круги сумели найти по этому вопросу общий язык с греческими властями. В начале февраля 1915 г. был издан королевский декрет, запрещавший вывоз и транзит всех предметов военной контрабанды, а «греческим таможенным властям было предписано сообразовываться по сему поводу со списками военной контрабанды, опубликованными воюющими сторонами». Немедленным следствием этого декрета стало задержание 4 тыс. ящиков с керосином для Дедеагача уже в Салониках. Е. П. Демидов имел полное право резюмировать итоги этих переговоров: «Лучшего исхода едва ли можно ожидать. Вывоз наших грузов остается, разумеется, обеспеченным греко-сербским соглашением»<sup>10</sup>. Этот договор и стал основой для организации контрабанды российских военных грузов. Греческий премьер Э. Венизелос обещал от имени своего правительства оказывать этим перевозкам всяческое содействие.

В качестве маршрута была предложена их доставка на французских пароходах в официально нейтральный греческий порт Салоники, откуда по железной дороге до сербской станции Парачин, затем по узкоколейке до Заечара, а оттуда уже по нормальной железной дороге до дунайского порта Прахово, откуда грузы должны были доставляться в Рени<sup>11</sup>. Для осуществления этих замыслов в Салониках была создана временная структура — «Особая организация по провозу военных грузов через Балканский полуостров». Во внутренних отчетах она неофициально называлась «военная контрабанда». Во главе нее был поставлен бывший генеральный консул в Константинополе действительный статский советник А. Ф. Шебунин, прибывший в Салоники в феврале 1915 г. Он курировал разгрузку вагонов в Салониках до погрузки грузов в Прахово, где они переходили в ведение Экспедиции особого назначения. Помощниками Шебунина стали бывший секретарь того же консульства Н. И. Дубягский и командированный в Ниш подполковник Л. М. Новиков, бывший до этого комендантом железнодорожного участка станции Воронеж. При Шебунине находились четыре грека — бывшие служащие генерального консульства в Константинополе Д. Ф. Папавасилиу и А. И. Пумпурас, которые помогали ему в Салониках, а также В. Н. Хаджи-Василиу и И. П. Василиади, которые отправились в Сербию<sup>12</sup>. Приемку грузов в Рени осуществляла специальная комиссия под руководством полковника Э. Б. Кригер-Войновского, замененного летом 1915 г. капитаном Лашковым. За дело они взялись энергично и с большой долей конфиденциальности. Шебунин в секретном циркулярном письме от 12 марта 1915 г. на имя российских военных агентов в Лондоне, Париже и Риме подчеркивал: «Салоники — греческий порт, в котором строго применяются правила о военной контрабанде. Но, с Сербией у Греции есть вполне определенное соглашение, в силу которого все решительно грузы для Сербии и невоенные и военные пропускаются беспрепятственно. Только таким путем можем мы пользоваться, т.е. провозить через Салоники сербские грузы. И так как сербское правительство в свою очередь нам положительно разрешило называть сербскими и присылать сюда на имя Сербии все казенные наши грузы, то отсюда вытекает необходимость строжайше соблюдать правило адресования наших грузов в Сербию во всех решительно случаях, то есть когда они посылаются сюда товаром по консаменту, или везутся особым при них лицом, или даже следуют как багаж при ком бы то ни было»<sup>13</sup>.

<sup>10</sup> Там же, л. 53.

<sup>11</sup> Там же, л. 2–3.

<sup>12</sup> Российский государственный военно-исторический архив (далее — РГВИА), ф. 16349, оп. 2, д. 2, л. 112.

<sup>13</sup> Там же, л. 117.

Для того, чтобы «легализовать» в глазах греческих властей поставляемые грузы, в Салониках их поставка осуществлялась на имя Общества «Сербская Задруга», которое, как отмечал Шебунин, было создано сербами для доставки грузов для собственных их нужд «еще до нашего появления»<sup>14</sup>. Во главе общества был Н. Джорджевич, ставший деятельным помощником российского спецпредставителя<sup>15</sup>. В свою очередь, Шебунин установил по этому поводу соответствующее соглашение с сербским премьером Н. Пашичем, который, как и «министры путей сообщения и военный, идут с полной готовностью на всевозможные облегчения нашего дела»<sup>16</sup>. На каждый пароход отправлялись соответствующие агенты, которые производили все формальности и на «берег груз уже попадает как казенный, сербский»<sup>17</sup>.

При маркировке грузов также соблюдались меры строгой секретности. Требование это, однако, соблюдалось далеко не всегда, а греческие власти просто закрывали глаза на разгрузку с французских пароходов грузов, не предпринимая никаких мер в отношении запрета их провоза. «Особенности характера греческого народа делают совершенно невозможным предположить соблюдение местными телеграфистами профессиональной тайны», — отмечал Шебунин<sup>18</sup>. Да и российские военные агенты далеко не всегда утруждали себя соблюдением мер секретности. Шебунин в конфиденциальном письме от 3 августа 1915 г. с негодованием писал посланнику М. Н. Гирсу в Рим, что в документах на военный груз прибывшего из Италии парохода «Минотавр», «везде указана моя фамилия и что я состою при генер. консульстве и что груз этот принадлежит русскому правительству». В этом смысле он еще раз настоятельно требовал от военных агентов и дипломатов, чтобы «подробные сведения о настоящем наименовании грузов они должны посылать мне в запечатанном конверте с наружным адресом нашего ген. консульства и что в пароходных бумагах предпочтительно называть грузы глухо, без подробностей, напр. машины, машинные части, химические продукты и т. под., что ни малейших указаний на какое-либо отношение груза к России не должно быть на пароходных и иных открытых бумагах, где напротив, должна быть указана только Сербская Задруга, и, в случае, если это нужно, это груз сербского правительства»<sup>19</sup>.

Причинами конфиденциальности была обусловлена и немедленная по прибытии в Салоники, перегрузка ящиков в вагоны. В конфиденциальном письме А. А. Игнатьеву, ответственному за погрузку пароходов во французских портах, Шебунин подчеркивал, что «в порту, где разгружается наш пароход, нельзя оставлять на берегу снятые с парохода грузы. Поэтому нельзя выгрузить менее ценное на берег и доставить самое срочное. Поэтому необходимо, чтобы возможность снять с пароходов особо срочные, создавалась способами погрузки всего срочного на доступное сразу место»<sup>20</sup>. Однако недостаточное количество поездов

<sup>14</sup> Там же.

<sup>15</sup> Помощь эта, видимо, была не совсем бескорыстна. В одном из своих писем российскому военному агенту во Франции А. А. Игнатьеву А. Ф. Шебунин говорит, что ему «нужно сделать здесь подарки очень полезным и любезным нам сербам» и просит купить ему золотые карманные мужские часы и золотой портсигар, «стоимостью каждая вещь около 500 франков». В конце письма Шебунин замечает: «Полагаюсь всецело на ваш вкус, я прошу вас только выбрать вещи возможно проще по внешнему виду, т.к. мои сербы — это люди европейского склада, а не восточного». — Там же, л. 48.

<sup>16</sup> Там же, д. 1, л. 10.

<sup>17</sup> Там же, д. 2, л. 117.

<sup>18</sup> Там же, л. 119.

<sup>19</sup> Там же, д. 5, л. 173.

<sup>20</sup> Там же, д. 2, л. 85.

и вагонов, а также общее слабое функционирование сербских железнодорожных линий стали ахиллесовой пятой секретного транзита, существенно влияя на скорость разгрузки. Шебунин в письме от 2 сентября 1915 г. российскому посланнику в Сербии Г. Н. Трубецкому с негодованием отмечал, что «пароход стоит здесь неделю, вместо 3–4 дней, потому что выгрузка идет вдвое медленнее, чем может идти при наличии вагонов... Такая картина повторяется каждый раз с приходом наших пароходов и я вынужден сказать, что не могу признать такого положения дел нормальным»<sup>21</sup>. Кроме того, приемная способность сербского порта в Прахове, а также пропускная способность железнодорожной ветки из Прахова внутрь Сербии оказались на весьма низком уровне. Справиться до конца с этой проблемой, несмотря на все усилия сербских властей, причем при деятельном участии в ее решении российского посланника и военного агента В. А. Артамонова, так и не удалось. За девять месяцев 1915 г. этот маршрут не удалось вывести на достаточный уровень грузоперевозок, сопоставимый с поставками, осуществляемыми через северные русские порты.

Тем не менее дело быстро налаживалось. Первые четыре вагона с 46 местами отправились в Россию 13 февраля 1915 г., а 12 марта 1915 г., Шебунин, докладывая генерал-квартирмейстеру генерального штаба М. Н. Леонтьеву, отмечал, что «организация перевозки военных грузов через Салоники действует вполне правильно». Всего с середины февраля по март 1915 г. из Салоник удалось перевезти 22 вагона военных материалов для русской армии. Спустя полгода, 5 июля 1915 г., докладывая М. Н. Леонтьеву «об общей схеме налаженной мною организации», Шебунин с удовлетворением отмечал, что «документальная сторона всей операции удовлетворяет вполне всем надобностям дела и никаких изменений не требует». Он констатировал, что «сами перегрузки и таможенные формальности совершаются обществом «Сербская Задруга» при помощи здешнего экспедитора Г. Торреса. Для ближайшего наблюдения за операциями разгрузки с парохода и погрузки в вагоны, как и для помощи в канцелярской работе при мне состоят два бывших служащих моего генерального консульства в Константинополе г. Пумпурас и г. Папавасилиу»<sup>22</sup>. Не вызывало сложностей и взаимодействие с Экспедицией особого назначения. Шебунин в своих донесениях отмечал, что «со стороны экспедиции Веселкина дело, мне вверенное, встречает всегда без исключения всю возможную с его стороны помощь и полное содействие», особо подчеркивая, что в Прахове «всегда есть наготове одна или две баржи, в которые и поступает пришедший по железной дороге груз»<sup>23</sup>. Таким образом, весь путь от Салоник до Рени занимал от 7 до 10 суток. Общий вес перевезенных с февраля по июнь 1915 г. грузов составил 23 896 мест и 2 909 тонн; в Россию было доставлено 195 гидро- и аэропланов. Например, на прибывшем в Салоники в середине августа 1915 г. пароходе «Св. Петр» находились грузы на имя Главного артиллерийского управления и воздухоплавательного отдела, принца Ольденбургского, главного военно-санитарного управления, русского общества автомобилей «Рено» и общества моторов Сальмсона<sup>24</sup>.

Предполагалось расширение военной контрабанды, которая, судя по всему, должна была действовать на постоянной основе. Планировалось, что в течение осени 1915 г. из Франции и Италии будут прибывать 3–4 парохода в месяц с 1000 т груза на каждом. Сверх этого, как отмечал Шебунин в донесении от

<sup>21</sup> Там же, л. 25–28.

<sup>22</sup> Там же, л. 25–28, 73, 115.

<sup>23</sup> Там же, л. 73, 116.

<sup>24</sup> Там же, л. 29.

18 августа 1915 г., ожидалось прибытие «700 грузовых автомобилей в два ближайших месяца»<sup>25</sup>. Поставки касались не только непосредственно казенных военных материалов. В начале февраля 1915 г. в Салоники прибыл комиссионер Малинский. Он поставил вопрос о возможности доставки грузов, адресованных «поставщикам наших Военного и морского ведомств, например, Промету, Русско-балтийскому заводу в Риге, Дуксу<sup>26</sup>, Ильину в Москве, Щетинину и Лебедеву в Петрограде, и другим». В этом смысле Шебунин предлагал: «1) В виду недостатка вагонов эти грузы всегда идут после казенных. 2) Поставщиками казны я признаю лишь тех, список коих мне пришлет генеральный штаб. 3) Исключение из второго пункта будут допускаться лишь по особым удостоверениям военных агентов»<sup>27</sup>.

Согласно справке генконсульства в Салониках, с первых чисел февраля и до начала апреля 1915 г. «провозились через Салоники для отправления в Россию путем Салоники, Гевгели, Ниш, Парачин, Заечар, Кладово — далее по Дунаю до Рени караваном флигель-адъютанта Веселкина следующие правительственные грузы: 1. Части аэропланов, моторы для них и вообще авиационный материал. 2. Моторы для автомобилей, отдельные части для их замены. 3. Военные грузы, содержание коих императорскому генеральному консульству в Солуни неизвестно. 4. Груз серного цвета для департамента земледелия, отправленный в начале марта тем же путем, что и военный груз. О пропуске через Грецию и облегчением следования этого груза, объявленные греческим правительством абсолютной военной контрабандой, хлопотал директор департамента земледелия д.с.с Слободчиков»<sup>28</sup>.

В Салониках, помимо своих основных обязанностей, Шебунин исполнял и некоторые разведывательные функции, для чего использовал контакты, завязавшиеся в бытность службы в Константинополе. В секретных телеграммах М. Н. Леонтьеву, отправленных в апреле 1915 г., в разгар Дарданелльской операции, он сообщал об укреплениях и находящихся в Константинополе войсках. Эти сведения он получал за значительную сумму в 10 тыс. франков от некоего Гаджемукова, имеющего возможность «благодаря обширным знакомствам среди армян и горцев Константинополя и Адрианополя, установить прочную связь с этими городами»<sup>29</sup>.

Однако самой крупной операцией в короткой истории российской военной контрабанды на Дунае, проведенной совместно с экспедицией М. М. Веселкина, стала доставка из Петрограда 75-мм орудий на крейсер «Аскольд», миссии которого в Средиземном море придавалось особое значение. Шебунин в телеграмме от 12 августа 1915 г. на имя командира крейсера С. А. Иванова отмечал, что «орудия эти, являясь недопустимой для нейтральной Греции военной контрабандой, придется провезти через греческую территорию и Салоникский порт самым секретным образом: приходиться сюда за ними крейсеру отнюдь не следует. Я погружу их здесь на возвращающийся в Марсель французский пароход «Св. Петр», периодически приходящий сюда с нашим военным грузом и пароход этот доставит орудия в Марсель». Успешная доставка орудий стала возможной благодаря

---

<sup>25</sup> Там же, л. 34. В июле 1915 г. Шебунин ходатайствовал перед военным министерством о награждении орденами Св. Станислава различных степеней Новикова, Дубягского и ряда сербских чиновников и военных лиц, причастных к деятельности военного транзита. — Там же, л. 69.

<sup>26</sup> ДУКС — московская фирма, один из крупнейших в дореволюционной России производителей автомобилей и самолетов.

<sup>27</sup> АВПРИ, ф. Политархив, д. 4007, л. 75.

<sup>28</sup> Там же, л. 96. Имеется в виду Действительный статский советник Дмитрий Яковлевич Слободчиков.

<sup>29</sup> РГВИА, ф. 16349, оп. 2, д. 1, л. 46, 93.

распорядительности Новикова, в инструкциях которому Шебунин подчеркивал: «Из России будут пересылаться 10 стволов 75 миллиметровых орудий для крейсера “Аскольд”. Т.к. это есть большая контрабанда, которая ни под какое соглашение подведена быть не может, то провезти ее здесь придется под большим секретом. Веселкин доставит означенные стволы в Прахово, оттуда... в Ниш. Из Ниша вы их погрузите, или поставьте на запасной путь, но непременно задержите и ни в коем случае не посылайте дальше без моего особого о том распоряжения»<sup>30</sup>. Свою часть этой сложной задачи сотрудники российского спецпредставителя успешно выполнили. 24 сентября 1915 г. Дубягский послал из Афин короткую телеграмму: «23 сентября прибыл в Мудрос (Лемнос. — Я. В.) с орудиями для “Аскольда”. В виду отсутствия крейсера, согласно предварительному уговору с его командиром, сдал орудия французскому адмиралу Гейратту»<sup>31</sup>.

9 (22) сентября 1915 г. Болгария объявила мобилизацию, а 1(14) октября начала военные действия против Сербии. 5 (18) октября 1915 г. Россия вынуждена была объявить войну стране, за свободу и независимость которой пролили кровь десятки тысяч русских солдат. Эти события, вкупе с австро-германским наступлением стали катастрофой для сербской армии, вынужденной начать свое героическое отступление через горы Албании. Дунайский военный транзит был свернут. Причем в конце сентября 1915 г., из-за нерасторопности французских военных властей, в Марсель вместе со всем своим грузом, «кроме 3 ящиков, заключающих один аэроплан Вуазен с мотором и принадлежностями и 8 ящиков для черногорского правительства, переданных черногорскому делегату Гайдуковичу», был отправлен пароход «Св. Фома». Его разгрузка, как отмечал Шебунин, была приостановлена по нелепому распоряжению французского адмирала, которое было передано «в самой категоричной форме французскому генеральному консулу и в таком смысле, который совершенно связывал командира парохода, не позволяя ему ни разгружаться, ни идти обратно». Шебунин отмечал, что начать разгрузку парохода удалось лишь после того, как «адмирал Дартиж дю Фурне прибыл в Салоники по случаю высадки союзных войск и я смог лично от него получить нужное приказание для капитана Св. Фомы». Однако время было безвозвратно упущено. Оперативная обстановка изменилась не в пользу сербской армии. В донесении Игнатьеву Шебунин, сообщая русскому военному агенту о своем распоряжении вернуть пароход в Марсель, с сожалением отмечал: «так как для груза Св. Фомы у меня было особое разрешение сербского правительства провести его несмотря на мобилизацию, для чего в Салониках было вполне достаточно вагонов, то без досадного недоразумения с французскими распоряжениями, вывезти этот груз удалось бы. Ныне уже поздно... Не посылаю его в Брест, так как туда вы писали послать его в случае, если ему удастся здесь выгрузиться»<sup>32</sup>. Тем не менее, по данным исследователя А. Ю. Тимофеева, за все время существования военного транзита в Россию удалось переправить около 6 тыс. тонн самых разнообразных грузов — от автомобилей и аэропланов до снарядов, биноклей и телеграфного оборудования<sup>33</sup>.

Последним пароходом с грузом военной контрабанды оказался «Вашингтон», который, выйдя из Генуи, 25 августа 1915 г. сел на мель около греческого острова

<sup>30</sup> Там же, д. 2, л. 35, 36.

<sup>31</sup> Там же, д. 5, л. 51.

<sup>32</sup> Там же, д. 2, л. 14.

<sup>33</sup> Тимофеев А. Ю. Россия на Балканах в годы Первой мировой войны. — Тимофеев А. Ю., Вишняков Я. В., Милорадович Г. Битва двуглавых орлов. Очерки по истории русско-сербских отношений в годы Первой мировой войны. М., 2016, с. 42.

Эвбея. Для его спасения Шебунин командировал Д. Ф. Папавасилиу. При этом он особо подчеркивал, что «в проходных бумагах груз наш является сербским и адресован он на “Сербскую задругу” в Салониках, от директора коей у Папавасилиу тоже есть рекомендательное письмо. Таковым он должен оставаться и для греческих властей, если самые крайние обстоятельства не вынудят открыть причину нашей заинтересованности»<sup>34</sup>. Груз удалось спасти и доставить в Салоники, но большая его часть до России так и не дошла. 27 октября (9 ноября) 1915 г. Шебунин писал: «Спасенные в “Вашингтоне” прожекторы в двух ящиках вышли из Салоник с последними партиями военного груза 16 сентября, прошли в Ниш, но были задержаны спешным движением войск и по имеющимся здесь сведениям попали к последнему транспорту Веселкина, ушедшему из Прахово. Четыре ящика доставили на баржу, отведенную к румынскому берегу. Оставшиеся же были возвращены в Заечар на узкую колею, где, по-видимому, и остались»<sup>35</sup>. В Рени было доставлено всего 4 прожектора. В конфиденциальном письме М. Н. Леонтьеву, отправленном 15 октября 1915 г. уже после вынужденного прекращения деятельности военной контрабанды, Шебунин подчеркивал: «Был бы счастлив оказаться полезным в любом другом месте за границей, где мог бы применить к делу приобретенный за истекший год опыт и знание языков»<sup>36</sup>.

Несмотря на то, что российская военная контрабанда, как в силу объективных обстоятельств, сложившихся осенью 1915 г. на Балканском фронте, так и из-за межведомственной несогласованности, не успела выйти на значительный уровень военных поставок, изучение ее деятельности тесно связано с исследованием общих вопросов стратегического присутствия России в Дунайском регионе в начале XX в., что может стать предметом новых исследований как российских, так и зарубежных историков.

### Библиография

*Вишняков Я. В.* Дунайский гамбит. Русско-сербское военно-экономическое сотрудничество накануне и в годы Первой мировой войны. — Славянский альманах, 2018, № 3–4, с. 103–126.

*Вишняков Я. В., Тимофеев А. Ю., Милорадович Г.* На дальних рубежах. Россия и Сербия в годы Первой мировой войны 1914–1917. М., 2018.

Международные отношения в эпоху империализма: документы из архивов царского и Временного правительств 1878–1917 гг., серия III, т. I. М., 1935.

*Митровић А.* Србија у Првом светском рату. Београд, 1984.

*Писарев Ю. А.* Сербия и Черногория в Первой мировой войне. М., 1968.

*Поликарпов В. В.* Русская военно-промышленная политика. 1914–1917. Государственные задачи и частные интересы. М., 2015.

*Тимофеев А. Ю.* Россия на Балканах в годы Первой мировой войны. — *Тимофеев А. Ю., Вишняков Я. В., Милорадович Г.* Битва двуглавых орлов. Очерки по истории русско-сербских отношений в годы Первой мировой войны. М., 2016.

*Тимофеев А. Ю., Кремич Д. М.* Россия на Сербском фронте Первой мировой войны. Помощь армии и флота России Королевству Сербия в 1914–1918 гг. М., 2014.

*Тюриков С. В.* Экспедиция особого назначения на Дунае по оказанию помощи Сербии в 1914–1915 гг. СПб., 2015.

*Штрандман В. Н.* Балканские воспоминания. М., 2014.

<sup>34</sup> РГВИА, ф. 16349, оп. 2, д. 2, л. 30.

<sup>35</sup> АВПРИ, ф. Политархив, д. 4007, л. 146.

<sup>36</sup> РГВИА, ф. 16349, оп. 2, д. 5, л. 26.

## References

Mezhdunarodnye otnosheniia v epokhu imperializma: dokumenty iz arkhivov tsarskogo i Vremennogo pravitel'stv 1878–1917 gg. [International relations in the age of imperialism: documents from the archives of the tsarist and Provisional governments 1878–1917], Series III, vol. I. Moscow, 1935. (In Russ.)

*Mitrovic A.* Srbija u Prvom svetskom ratu [Serbia in the First World War]. Beograd, 1984. (In Serb.)

*Pisarev Yu. A.* Serbiia i Chernogoriia v Pervoi mirovoi voine [Serbia and Montenegro in the First world war]. Moscow, 1968. (In Russ.)

*Polikarpov V. V.* Russkaia voenno-promyshlennaia politika. 1914–1917. Gosudarstvennye zadachi i chastnye interesy [Russian military-industrial policy. 1914–1917. Public objectives and private interests]. Moscow, 2015. (In Russ.)

*Strandman V. N.* Balkanske vospominaniia [Balkan memories]. Moscow, 2014. (In Russ.)

*Timofeev A. Y., Kremic D. M.* Rossiia na Serbskom fronte Pervoi mirovoi voiny. Pomoshch' armii i flota Rossii Korolevstvu Serbiia v 1914–1918 gg. [Russia on the Serbian front the First world war. Assistance of the Russian army and Navy to the Kingdom of Serbia in 1914–1918]. Moscow, 2014. (In Russ.)

*Timofeev A. Yu.* Rossiia na Balkanakh v gody Pervoi mirovoi voiny. – *Timofeev A. Yu., Vishniakov Ya. V., Miloradovich G.* Bitva dvuglavykh orlov. Ocherki po istorii russko-serbskikh otnoshenii v gody Pervoi mirovoi voiny [Russia in the Balkans during the First world war. – *Timofeev A. Yu., Vishniakov Ya. V., Miloradovich G.* Battle of double-headed eagles. Essays on the history of Russian-Serbian relations during the First world war]. Moscow, 2016. (In Russ.)

*Tyurikov S. V.* Ekspeditsiia osobogo naznacheniiia na Dunae po okazaniiu pomoshchi Serbii v 1914–1915 gg. [Expedition of special purpose on the Danube to assist Serbia in 1914–1915]. Saint-Petersburg, 2015. (In Russ.)

*Vishnyakov Ya. V.* Dunaiskii gambit. Russko-serbskoe voenno-ekonomicheskoe sotrudnichestvo nakanune i v gody Pervoi mirovoi voiny. - Slavianskii al'manakh [Danube gambit. Russian-Serbian military-economic cooperation before and during the First world war. – Slavic almanac], 2018, № 3–4, p. 103–126. (In Russ.)

*Vishnyakov Ya. V. Timofeev A. Yu. Miloradovich G.* Na dal'nikh rubezhakh. Rossiia i Serbiia v gody Pervoi mirovoi voiny 1914–1917 [On distant frontiers. Russia and Serbia during World war I 1914–1917]. Moscow, 2018. (In Russ.)