

The Role of the Nobility in the Development of Navigation on the Danube (XIX - Early XX Centuries)

Liliya Tsyganenko¹

Abstract: The questions of the place and role of the nobility of Bessarabia in the development of transport Infrastructure of the region in the late 19th - early 20th centuries is discussed. The activity of Prince Y. Gagarin - the first founder of shipping company on the Danube - Russian-Danube Shipping Company, which by 1886 evolved into a major joint-venture private limited transport in Bessarabia - Black Sea-Danube Shipping.

Keywords: shipping company; Danube; navigation

В экономическом развитии Южной Бессарабии принимали участие представители разных слоев населения, в том числе и дворянство. Находясь в привилегированном положении, дворяне могли реализовать свои политические и социально-экономические амбиции.

Распространение рыночных отношений в начале XIX в. в экономике Бессарабии подталкивало к участию в предпринимательской деятельности представителей местного дворянства. Для этого у дворян были все условия: огромные земельные владения, наличие производственной базы, знакомство с европейскими технологиями, наемная рабочая сила, поддержка со стороны правительства. В этот период основными отраслями производства в Бессарабии, где практически безраздельно господствовали дворяне, были предприятия по переработке сельскохозяйственной продукции: винокурни, мельницы, салотопни, шерстомойки.

Не последнее место в экономических интересах дворянства принадлежало и транспортной сфере, тем более, что наличие прекрасной водной артерии в виде реки Дунай, делало перспективным вкладывание капиталов в развития судоходства и речной торговли в регионе.

¹ Doctor of Historical Sciences, Professor, Dean of the Faculty of Ukrainian Philology and History, Izmail State Liberal Arts University, Ukraine, Address: 12, Repin St., Izmail, Odesa oblast, Ukraine, 68600, Tel.: +380930455577, Corresponding author: profi.63@mail.ru.

Оценивая уровень развития судоходства по Дунаю в начале XIX ст. мы констатируем факт неразвитости этой отрасли хозяйства в экономике региона. С одной стороны это объясняется целенаправленной политикой Османской империи, которая стремилась превратить Дунай в непреодолимую границу между империями. С другой стороны, господством австрийского и турецкого флотов во всем Дунайско-Прутском регионе, что значительно усложняло становление российского судоходства на Дунае.

Получив придунайские земли в 1812 г. и оценив стратегическую и экономическую выгодность новых территорий, Российская империя с первых шагов в Бессарабии начала поддерживать развитие торговли и судоходства по Дунаю. Уже в 1813 г. был издан первый указ о разрешении на торговлю бессарабскими товарами. Однако уровень технического оснащения дунайских портов и их готовности к активной внешнеторговой деятельности были далеки от требований времени: отсутствовали доки, элеваторы, склады. К тому же, главным препятствием в развитии российской торговли по Дунаю было отсутствие собственного флота. Большинство судов, что ходили под российским флагом, были представлены небольшими баркасами и частными лодками. Так, в 1834 г. измаильские купцы владели 20 судами, ренийские - 5 единицами флота. В первой половине XIX в. большинство грузов по Дунаю перевозились австрийскими судами, и только в 1846 г. в Измаиле появился первый российский пароход - "Петр Великий", который обслуживал линию Измаил-Рени-Галац-Сулина.

Подполковник Генерального штаба Дараган после посещения Бессарабии оставил следующие записи о дунайской торговле в этот период: "По Дунаю ходят купеческие бриги (двух и трехмачтовые), поднимающие до 160 ластов груза... Суда, отправляющиеся при открытии навигации из Измаила в Константинополь, успевают иногда сделать до двух-трех рейсов.... Ныне открыто сообщение между Одессою и дунайскими портами до Галаца пароходом "Петр Великий" в 100 сил., рейсы пароход делает еженедельно" (Daragan, 1849, p. 55).

Ситуация начинает постепенно меняться к середине XIX века. С одной стороны, царское правительство начало уделять больше внимание развитию речного судоходства. С другой стороны, к этому времени в Бессарабии было уже достаточно много частных судовладельцев, которые стремились составить достойную конкуренцию иностранным торговым компаниям.

На 1 января 1896 г. российские частные судовладельцы имели в своем распоряжении 84 судна, что составляло 36% от общего количества судов, которые были приписаны к портам Черноморско-Азовского бассейна. (Shlyakhov, 2003, p. 33). В сравнении с соседними странами, этого количества судов было явно недостаточно для преодоления конкуренции со стороны Австро-Венгрии, Румынии, Турции. Однако, экономические, политические и

военные интересы России обусловили необходимость иметь свой надежный выход в Черное море и свое дунайское пароходство.

Непосредственным основателем российской судоходной компании на Дунае - Черноморско-Дунайского пароходства был надворный советник князь Юрий Евгеньевич Гагарин. Еще в 30-е гг. XIX в. князь делал первые шаги в предпринимательстве: в Тирасполе он был собственником самой большой фабрики по мытью шерсти. Будучи наследником древнего русского дворянского рода, в достаточно немолодом возрасте он женился на молодой княгине Ольге Скарлат-Стурдзе - хозяйке десятков тысяч десятин земли в Бессарабии. Объединив капиталы и улучшив свое финансовое положение, князь Гагарин основал в Измаиле торговый дом "Князь Гагарин и К", открыл хлебные торговые конторы в Рени, Измаиле, Акермане, Одессе. Головная контора Гагаринского торгового дома по сбыту хлеба, вместе со складами и судами находилась в Килие¹.

3 июля 1881 г. сроком на 5 лет князь Гагарин получил разрешение для своих судов на совершение рейсов между Одессой и Измаилом, за что казна выплачивала ему около 12 тыс. руб. в год. Так, в 1881 г. на Дунае появилось первое частное судоходное товарищество, которое вскоре получило название Российско-Дунайское пароходство (РДП) князя Гагарина. Дела у князя шли довольно неплохо, и уже в 1883 г. он открывает в Одессе торговый дом, не забывая вкладывать финансы и в развитие своей судоходной компании. Плюс к этому князь Гагарин получал открытую поддержку от правительства: помилная оплата работы его судов была увеличена до 58 270 руб. в год.

Создание пароходства было вызвано не только политическими соображениями, а и желанием царского правительства наладить более активные торговые отношения с Болгарией и Румынией, открыть новые удобные торговые пути по Дунаю для сбыта русских товаров. Согласно с материалами статистики, в 1885 г. пароходство князя Гагарина перевезло 16 428 пудов хлеба. В соседние страны судами компании перевозили шкуры, сукно, канаты. С 21 ноября 1883 г. суда "Юрий" и "Ольга" начали регулярное судоходное сообщение по маршруту Одесса-Сулина-Тулча-Галац-Браила-Чорновада-Силистрия-Рушук-Систово.

Развитие пассажирских перевозок Дунаю, введение коммерческих рейсов между дунайскими портами и Одессой требовало дополнительного финансирования. Поэтому, 12 марта 1886 г. компания князя Ю. Гагарина была переименована на "Акционерное общество Черноморско-Дунайского пароходства" (ЧДП) с основным капиталом в 2 200 тыс. руб.

1 (1896). *Our Shipping*, p. 108.

Руководство пароходством, согласно уставу общества (был утвержден 10 марта 1886 г.) находилось в руках правления в составе 4 директоров, которых избирали на общем собрании акционеров, а одного директора, назначенного Министерством финансов. Князь Ю. Гагарин выступал в роли директора-распорядителя пароходства. На общих сборах право голоса имели акционеры, у которых было не менее 10 акций (стоимость одной составляла 250 руб.). Начальный капитал пароходства составлял 655 тыс. руб., а в 1888 г. он вырос до 2 млн. 200 тыс. руб¹. Царское правительство, проводя политику протекционизма судоходным компаниям на Дунае, пообещало на протяжении 10 лет платить акционерной компании “Князь Юрий Гагарин и К” по 7 руб. за каждую пройденную милю.

Напряженная конкуренция, острый дефицит капиталов способствовали созданию новой организационно-правовой формы предпринимательства в торговом флоте - акционерные объединения. В конце 80-х годов XIX в. акционерные товарищества считались наиболее удобной формой для привлечения частного капитала в дело развития промышленности и транспортной системы в Бессарабии. В 1886 г., в соответствии с общеимперскими тенденциями, князь Гагарин реорганизовал РДП в акционерно-паевое транспортное предприятие - Черноморско-Дунайское пароходство.

Необходимо напомнить, что открытие подобной акционерной компании было возможно только с разрешения правительства. Эти вопросы рассматривались на уровне Кабинета Министров, и после принятия позитивного решения, утверждались императором. Основной капитал Черноморско-Дунайского пароходства составлял 655 тыс. руб. (или 2 620 акций). Членами правления акционерного товарищества могли избираться (согласно 49 пункта Устава) только те акционеры, которые владели не менее чем 40 акциями.

Торговая флотилия князя Гагарина постепенно разрасталась: в 1889 г. в ее составе было 8 современных грузопассажирских судов и много буксиров и лодок, которые обслуживали линию Измаил-Киля-Акерман-Одесса и международные линии по Дунаю (Раупов, 2003, р. 39). В 1889 г. ЧДП приобрело четыре парохода. Один из них - колесный буксирный корабль “Граф Игнатъев”- был построен в начале года в Ливерпуле на заводе Джона Джонса. Адрес-календарь Бессарабской губернии сообщал, что “Пароход “Граф Игнатъев”... назван так в честь известного русского деятеля на Востоке графа Н.П. Игнатъева, который... оказал много содействия укреплению на Дунае русского коммерческого пароходства и высказал свое сочувствие

¹ (1901). *Report of the Board of the society of the black sea-Danube shipping company*, p. 13.

этому патриотическому делу материально, приняв участие в предприятии как акционер общества”¹.

В 1897 г. компания уже имела 10 паровых судов, 23 баржи. В ее распоряжении были 19 пристаней и 28 агентств в Одессе, Варшаве, придунайских городах. Среди пайщиков пароходства было немало дворян. Согласно данным за 1891 г., долевыми пайщиками компании были такие известные представители российского и украинского капитала, как братья Морозовы, П. Третьяков, М. Терещенко и другие. Бессарабские дворяне были представлены в ЧДП такими фамилиями, как Г. Гагарин-Стурза, И. Кристи, М. Леонард, К. Леонард, А. Лерхе, братья Демидовы.

К 1902 г. пароходной компании принадлежало 12 судов общим тоннажем в 2 087 регистровых тонн. Наиболее крупные - пароходы “Болгария”, “Измаил”, “Князь Гагарин”, “Русь” и другие. За период с 1886 по 1892 гг. судами пароходства было перевезено 57 тыс. пудов зерна и 5 780 пассажиров. В начале XX в. в торговом развитии южно-украинских земель Российской империи наблюдалось повышение деловой активности, что проявлялось в разных формах предпринимательства; возникла новая тенденция - привлекать к управлению компаниями дворян - чиновников разных министерств или представителей царского генералитета. Так, правление Дунайского пароходства в начале века возглавлял вице-адмирал О. Кашерининов. Первым управляющим был подполковник О. Тимрот, а с 1906 г. - генерал-майор М. Черкасов, позже - М. Ермаков (Tsyganenko, 2010, p. 194)

Именно к этому времени окончательно сформировалась группа судовладельцев дунайского бассейна, которая консолидировала в себе разнородные социальные и этнические элементы. Не смотря на все старания, бессарабское дворянство в этом списке находилось на последних местах, значительно уступая представителям купеческого и мещанского сословия. Объяснением этого факта могут служить, с одной стороны, трудности адаптации к новым социально-экономическим условиям жизни и отсутствие коммерческих навыков у местного нобилитета, а с другой стороны - общей тенденцией потери заинтересованности со стороны дворянства вопросами промышленной и торговой деятельности. Так, если в 1903 г. представителям дворянства принадлежало 2 436 промышленных объектов, а их годовая прибыль составляла 231 млн. 987 тыс. руб., то к 1914 г. количество предприятий сократилось до 1 687, а годовой доход упал до 217 млн. 54 тыс. руб.².

К 1903 г. более 65% акций пароходства принадлежало Российской империи. Однако, не смотря на протекционизм правительства, Черноморско-Дунайское

¹ (1916). *Address-calendar of the Bessarabian Province*, p. 243.

² (1914). *Factory Enterprise of the Russian Empire*. p. 916.

пароходство продолжало нести убытки, что привело к очередной реорганизации и созданию на его базе в 1903 г. государственной компании - Российского Дунайского пароходства - РДП. Однако это не спасло российское дунайское судоходство от убытков, и к началу Первой мировой войны большинство дунайских грузов доставлялись судами австрийских, румынских, болгарских судоходных компаний и частных лиц. Среди частных экспортеров этого времени дворянство также было в меньшинстве: среди фамилий бессарабских купцов - И. Минчика, А. Вишневого, иностранных купцов - Дрейфуара, Вильдельшама, есть упоминение только об одном дворянине - К. Неметце, который занимался частным экспортом по Дунаю на собственных судах. Бессарабское дворянство XIX - начала XX вв. воспитало в своей среде немало известных предпринимателей, которые вошли в состав промышленной и сельскохозяйственной буржуазии региона. Однако, в это же время, дворянство столкнулось с жесткой конкуренцией с представителями купечества, мещанства, крестьянства за господствующие позиции в различных экономических сферах. Не всегда эта борьба заканчивалась победой дворян. Но не смотря на это, вопреки обстоятельствам, дворянство региона сумело занять важные позиции в торгово-промышленном секторе Бессарабии.

References

- Daragan (1849). Военно-статистическое обозрение Российской империи, том. 11, часть. 3: Бессарабская область/[Сост. Ген. штаба подполк. Дараган]. *Military-Statistical Review of the Russian Empire*, tom. 11, part. 3. Bessarabian region. Moscow.
- Shlyakhov, Oleg (2003). Судновласники і моряки Азово-Чорноморського басейну: 90-ті pp. XIX ст. 1914 р. /Shipowners and Sailors Azov-Black Sea Basin: 90 Years of the XIX-th Century. Donetsk.
- Our shipping (1896). Наше судоходство/Our Shipping. *Русское судоходство торговое и промысловое/Russian Shipping Trade and Fishing*, no. 175.
- (1901). *Report of the Board of the Society of the Black Sea-Danube Shipping Company/Доклад правления общества Черноморско-Дунайского пароходства*. Odessa.
- Raynov, Boris (2003). *Очерк истории Килии/Historical outline of Kiliya*. Izmail.
- Address-calendar of the Bessarabian province in 1916/Адрес-календарь Бессарабской губернии на 1916 год. Издание Бессарабского статистического комитета под ред. Н.Н.Бобровского/*Publication of the Bessarabian statistical Committee*. Chisinau: Ed. N.N. Bobrovskogo, Chisinau.
- Tsyganenko, Liliya (2010). Дворянство Південної України (друга половина XVIII - початок XX ст.)/Nobility of the South of Ukraine (End of XVIII-th Century - the Beginning of XX-th Century). Izmail.
- (1914). *Factory Enterprise of the Russian Empire. Фабрично-заводские предприятия Российской империи*. Petrograd.