

## ДІЯЛЬНІСТЬ ПАРОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ ЧОРНОМОРСЬКО-АЗОВСЬКОГО БАСЕЙНУ (друга половина ХІХ ст.)

*Віддзеркалено процеси становлення та функціонування пароплавних компаній Чорноморсько-Азовського басейну в другій половині ХІХ століття. Зазначено, що беззаперечно перевагу серед усіх акціонерних компаній за кількістю і тоннажем свого флоту утримувало Російське товариство пароплавства і торгівлі. Значні успіхи РТПіТа пояснюються розвитком економіки Південної України, проведенням залізниць і, як результат, піднесенням морської зовнішньої торгівлі, а також суттєвою допомогою з боку скарбниці.*

**Ключові слова:** комерційний торговельний флот, Чорноморсько-Азовський басейн, пароплавна компанія.

*Отражены процессы становления и функционирования пароходных компаний Черноморско-Азовского бассейна во второй половине ХІХ века. Отмечено, что подавляющее преимущество среди всех акционерных компаний по количеству и тоннажу своего флота занимало Русское общество пароходства и торговли. Значительные успехи РОПиТа объясняются развитием экономики Южной Украины, строительством железных дорог и, как результат, подъемом морской внешней торговли, а также существенной помощью со стороны казны.*

**Ключевые слова:** коммерческий торговый флот, Черноморско-Азовский бассейн, пароходная компания.

*In this article it's reflected the processes of formation and operation of shipping companies Black Sea-Azov basin in the second half of the nineteenth century. It is noted, that the leader among joint-stock companies by the number and tonnage of its fleet was Russian Society of shipping and trade. Significant progress of Russian Society of shipping and trade is explained by economic development of the Southern Ukraine, building of railways and as a result-rise of maritime trade, and also financing from the treasury.*

**Key words:** commercial merchant fleet, the Black Sea-Azov basin, shipping company.

Проблема розвитку морського транспорту як одного з визначальних факторів розширення культурних і економічних зв'язків народу є однією з найцікавіших в історії України. Тому актуальним є дослідження історії окремих пароплавних компаній, які багато в чому визначали його функціонування.

На сьогодні попередніми дослідниками накопичено матеріал щодо різних аспектів діяльності пароплавних компаній. Так, ще наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. з'явилася низка праць М. Кази, М. Поггенполя та ін. [5; 6], де розглядалися питання, пов'язані з розгортанням підприємництва в морському транспорті, діяльності найбільших пароплавних компаній регіону. Ці праці ввели до обігу деякі документальні і статистичні матеріали. Водночас відсутність посилань на джерела, їх

публіцистичний характер суттєво зменшують їхню наукову цінність.

У насиченій оригінальним фактичним матеріалом статті І. Гребцової та В. Мирошниченка [2] зроблено спробу аналізу діяльності Російського товариства пароплавства і торгівлі, конкурентної боротьби та наслідків укладання монопольних угод у торговельному флоті Чорного та Азовського морів. Цінним здобутком в історіографії морського флоту Чорноморсько-Азовського басейну є дослідження О. Б. Шляхова [10]. Використовуючи великий комплекс архівних матеріалів, автор дослідив проблему становлення капіталістичних відносин на морському транспорті. Але основну увагу приділено соціальному фактору, а саме складу судновласників і моряків, взаєминам між ними, політиці царату стосовно підприємництва в торговельному флоті,

відношенню до робітничого питання. Отже, запропонована тема в усьому обсязі досі не була предметом спеціального дослідження.

Мета статті полягає у комплексному вивченні, аналізі, систематизації наукових знань про становлення, формування та функціонування пароплавних товариств Чорноморсько-Азовського басейну у другій половині XIX ст. Виходячи з цього, автор прагне розв'язати завдання: простежити тенденцію розвитку і діяльності пароплавних товариств Чорноморсько-Азовського басейну.

Слід зазначити, що держава всіляко сприяла утворенню і подальшій діяльності пароплавних компаній. Ще під час Кримської війни Олександр II звернув увагу на велику користь приватних пароплавств для західних морських держав і визнав за доцільне створення на Чорному морі подібного товариства. Цю справу було доручено адміралу, генерал-ад'ютанту М. Аркасу і таємному раднику М. Новосельському. Статут Російського товариства пароплавства і торгівлі (РТПіТ) було затверджено 3 серпня 1856 р. Початковий капітал товариства склав 6 млн. руб., який було поділено на 20 тис. акцій. Правління компанії, до складу якого входили і два представники уряду, знаходилося в С.-Петербурзі, Головна контора діяла в Одесі. Директором РТПіТа у 1857 р. був призначений М. Аркас.

РТПіТ повинно було по усіх лініях безкоштовно перевозити пошту, кур'єрів та фельд'єгерів, осіб, які служили в поштово-телеграфному відомстві, а також тих російських підданих, які залишилися за кордоном без засобів для існування. Військові чини компанія перевозила за півціни, а державні вантажі – за особливим зменшеним тарифом [8, с. 7].

З метою полегшити товариству збір акційного капіталу, уряд придбав 6 670 акцій по 300 руб кожна, на загальну суму 2 001 млн. руб. [4, с. 282; 5, с. 46]. Для зменшення витрат на утримання термінових морських рейсів на перші 10 років було встановлено помилну платню середнім розміром 2,89 руб. за одну милю (1,56 руб/км). Для скорішого створення пароплавного господарства від Новоросійської експедиції Товариству було передано пароплави, пристані, магазини в портах; дозволено безкоштовно влаштовувати на вільних державних землях механічні заклади, контори

тощо [4, с. 282]. Для отримання дешевого пального йому було передано антрацитовий рудник у Донбасі [1, с. 169]. Нарешті, незалежно від помилної платні РТПіТу на протязі 20 років щорічно виплачувалось по 64 тис. руб. на ремонт пароплавів [4, с. 282]. Таким чином, було створено всі умови для швидкого розвитку і ефективного функціонування вітчизняного пароплавства в особі РТПіТа.

За першим статутом Товариство зобов'язувалося влаштувати сполучення на Чорному і Азовському морях а також з іноземними портами Архіпелагу, Середземного й Адріатичного морів, утримувати Кавказьку, Миколаївську, Кримську, Марсельську, Галацьку та інші лінії, буксирне і пасажирське сполучення по ріках Буг, Дністер, Дніпро, Дон, Дунай.

Зауважимо, що початкова мета щодо створення мережі ліній морських сполучень не була реалізована повністю, що пояснюється, як конкуренцією з боку іноземних держав, так і відсутністю великої кількості вантажів у деяких портах, на що сподівався уряд [4, с. 282-286].

У свою чергу, скорочення мережі рейсів спричинило зміну розміру помилної платні. Так, 1858 р. було встановлено дві загальні норми: для внутрішнього плавання – 4,07 руб. за одну милю (2,2 руб./км), для зовнішнього – 4,53 руб. за одну милю (2,45 руб./км). Ще через чотири роки помилна платня стала єдиною – 4,325 руб. за одну милю (2,34 руб./км) [4, с. 287]. Таким чином, зі зменшенням кількості термінових рейсів і призначенням єдиної помилної платні, остання отримала характер валової щорічної державної допомоги Товариству.

Діяльність РТПіТа на Чорному морі розпочалась 21 травня 1857 р., коли пароплав «Дон» вийшов першим рейсом з Одеси на Ростов [4, с. 282]. Із закордонних ліній першими були відкриті Марсельська й Олександрійська до Константинополя.

До 1860 р. РТПіТ експлуатувало у Чорноморсько-Азовському басейні всі великі закордонні пароплавні лінії: Константинополь – Яффа – Олександрія; Одеса – Галац; Одеса – Константинополь; Одеса – Олександрія (через Смірну, Бейрут, Яффу); Афона – Салоніки – Смирна; Смирна – Хіос – Сіра. А також утримувало постійне

пароплавне сполучення Одеси з Англією і середземно-морськими портами.

Зазначимо, що створення РТПіТа співпало з часом значного поживлення відпускну торгівлі південних портів. Починаючи з середини 1860-х років, коли Товариство вже мало всі необхідні засоби для повноцінного розвитку своїх комерційних операцій, сфера його діяльності з кожним роком розширювалась. На нашу думку, особливе значення в цьому належало проведенню залізниць, які посилили приплив товарів до південних портів.

За період з 1857 до 1876 рр. (термін дії першого статуту) показав, що кількість перевезених вантажів збільшилась майже у 35 разів, пасажирів – у 17 разів. Відповідно зросла і сума отриманих фрахтів (більше ніж у 20 разів). Маючи значні перевізні засоби і користуючись матеріальною допомогою з боку скарбниці, що складала 20-25 % щорічного валового прибутку, Товариство було єдиним великим пароплавним підприємством на Півдні, до якого тяжіла більша частина перевезень [4, с. 294-295].

Отже, на кінець терміну дії першого статуту РТПіТ не тільки зміцніло з фінансового боку, але й стало дуже прибутковим комерційним підприємством. Так, станом на 1876 р. Товариство мало: рухомий склад у кількості 89 пароплавів з загальною водотоннажністю 90 158 р.т і паровою силою – 8 091 к.с., вартістю 6 449 147 руб; механічні заклади і мортонов елінг у Константинополі, ливарний завод в Одесі, пристані, магазини та ін. нерухоме майно вартістю 2 119 650 руб; антрацитний рудник – більше 1 млн руб [4, с. 296].

Зауважимо, що і надалі, визначальну роль у фінансових успіхах РТПіТа продовжувала відігравати постійна підтримка компанії з боку уряду. Так, за договором з царизмом, укладеним у 1891 р. терміном на 15 років (до 31.12.1905), РТПіТ утримувало 6 термінових ліній, отримуючи за це щорічну платню у 616 тис. руб, із розрахунку 2 руб за милю (1,08 руб/км) [4, с. 316]. Згідно з новим Статутом основний капітал Товариства складав уже 10 млн. руб., який було поділено на 20 тис. акцій [8, с. 12].

Станом на перше січня 1895 р. флот Товариства складався з 80 пароплавів загальною водотоннажністю 130 204 р.т. і паровою силою 10 584 к.с. вартістю 9 810 207 руб. Нерухомість оцінювалась у

4 379 221 руб, не враховуючи антрацитного рудника вартістю 911 108 руб. Основний капітал, поділений на 20 тис. акцій по 500 руб кожна, залишився без змін і становив 10 млн руб; страховий – 935 334 руб, запасний – 9 309 219 руб [4, с. 317].

Однак, незважаючи на блискучу фінансову діяльність, РТПіТ неодноразово піддавалося нищівній критиці, як з боку конкурентів, так і представників торговельно-промислового капіталу імперії, преси. Треба зауважити, що ця критика багато в чому була справедливою.

Так, РТПіТ майже не опікувалося створенням сучасного парового флоту [4, с. 312]. Нові пароплави Російське товариство купувало дуже рідко, обходячись ремонтом старих суден. Увагу на вкрай застарілий склад суден неодноразово звертало Головне управління торговельного мореплавства і портів, яке підкреслювало, що останні *«більш годяться для музею, ніж для торговельного мореплавства»* [10, с. 99]. Але РТПіТ завдяки потуранню влади, продовжувало використовувати пароплави, які були призначені на злам. Так, станом на 1891 р. більше двадцяти пароплавів були збудовані раніше 1868 р. тобто мали вік більше 32 років і лише одна третина суден була віком до десяти років [2, арк. 1-2]. Тому, до нового статуту було включено вимогу на протязі наступних 15 років придбати 10 нових пароплавів водотоннажністю 4 тис., 2,5 тис. і 2 тис. р.т. зі швидкістю 14 вузлів (26 км/год.) [4, с. 314].

Представники уряду також відзначали недоліки стосовно утримання Російським товариством регулярних ліній: замала кількість рейсів; недостатнє обслуговування деяких важливих торговельно-промислових пунктів [4, с. 311]; нерегулярність відвідування суднами портів; незначна швидкість пароплавів [4, с. 312]; недбалість при перевезенні та неакуратність зберігання вантажів. Неодноразово виникали питання і щодо нехтування інтересами пасажирів: поганий устрій пристаней, неякісне харчування на пароплавах [10, с. 102].

Після РТПіТа друге місце за обсягом діяльності займало Чорноморсько-Дунайське пароплавство, створене у 1886 р. шляхом реорганізації підприємства князя Ю. Гагаріна. Щодо останнього, слід сказати, що його виникнення у 1881 р. було спричинено необхідністю здійснення

термінових рейсів між Ізмаїлом і Одесою. За утримання цих ліній було призначено помилну платню у розмірі 1,5 руб за одну милю (0,81 руб/км), яку через два роки було зменшено до одного рубля, термін її дії продовжено на 10 років. Крім того, уряд надавав матеріальну допомогу за налагодження нового сполучення між Одесою і Сістовим у розмірі 1,95 руб за одну милю (1,05 руб/км). Отже, загальна сума виплат за обидві лінії складала 58 270 руб щорічно [4, с. 319].

Складовий капітал Чорноморсько-Дунайського пароплавства було встановлено у 655 тис. руб. [4, с. 319]. Причому контрольний пакет на суму 194 тис. руб. належав торговельному будинку «Князь Ю. Гагарін і К<sup>о</sup>». Правління компанії діяло в С.-Петербурзі, головна контора – в Рені. Діяльність товариства, переважно, зосереджувалася на Верхньому Дунаї та Пруті.

Уряд, який був зацікавлений у посиленні свого впливу в придунайських та Балканських країнах (Болгарії, Румунії, Сербії), активно сприяв цьому пароплавному підприємству. Так, зі збільшенням термінових рейсів у 1888 р. загальна сума допомоги з боку держави зросла і склала 121 352 тис. руб, а основний капітал, з огляду на необхідність поповнення рухомого складу, – 1,2 млн. руб [4, с. 320]. Крім того, у 1889 р. компанія отримала від царизму позику в 16 тис. руб на підтримання Прутської лінії.

Однак, фінансові результати її діяльності, незважаючи на державну допомогу, не виправдали сподівань уряду. Так, перші шість років торговельні операції проводились дуже успішно. Зокрема, кількість перевезених вантажів зросла з 930,51 тис. пудів (15,25 тис. т) у 1886 р. до 3,37 млн. пудів (55,25 тис. т) у 1891 р., тобто більше ніж у 3,6 разів. Однак закупівля нового рухомого складу з метою витримати конкуренцію з боку Австрійського пароплавства і падіння фрахтів у результаті цієї боротьби призвели до значних втрат Чорноморсько-Дунайського пароплавства. Так, починаючи з 1888 р. дефіцит складав у середньому 46,4 тис. руб. щорічно [4, с. 320].

Тому, у 1893 р. було прийняте рішення збільшити розмір допомоги терміном на 10 років у вигляді помилної платні, який становив 225 820 руб [4, с. 321]. Щоб залучити якомога більше приватних капіталів, номінальна вартість акцій компанії у 1893 р. була зменшена до 150 руб [10, с. 106].

Основний капітал товариства на цей час складав 1,637 млн руб [10, с. 321].

Незважаючи на протекцію з боку державної скарбниці, у першій половині 90-х років XIX ст. Чорноморсько-Дунайське товариство опинилося у важкому становищі, оскільки не витримувало конкуренції з боку судноплавних компаній Австро-Угорщини та Румунії. Так, у 1896 р. його збитки склали 8,5 тис. руб. Зокрема, Прутська лінія нічого, крім величезних втрат, товариству не принесла і тому незабаром була ліквідована. Діяльність компанії була збитковою. Курс її акцій на біржі постійно падав.

4 травня 1897 р. надзвичайні загальні збори акціонерів вирішили зменшити витрати підприємства [3, с. 7]. Тоді ж термін надання урядових субсидій товариству був подовжений ще на 10 років. Сума останніх становила 313 тис. руб щорічно. Ці заходи на певний час призвели до покращання справ компанії. Так, у 1897 р., вперше за тривалий час, Чорноморсько-Дунайське пароплавство отримало прибуток у розмірі 114 593 руб, яким було покрито вартість раніше придбаних пароплавів. Курс цінних паперів компанії на біржі продовжував залишатися низьким. Так, за номінальної ціни в 150 руб. у 1901-1902 рр. їх купували всього по 60-70 руб.

Зрештою, уряд остаточно вирішив перебрати на себе управління справами цього товариства. У 1903 р. Микола II підписав указ щодо створення на його базі Російсько-Дунайського пароплавства. Протягом десяти років йому було визначено фінансову допомогу в розмірі 313 180 руб щорічно. Крім того, компанії надавалося зі скарбниці один мільйон рублів позики. Ці заходи відразу призвели до підняття курсу акцій до 100 руб. Військові чини і державні вантажі компанія перевозила за половинним тарифом, а кур'єрів, фельд'єгерів та пошту – безкоштовно [7, с. 18]. Отже, фактично було створено державну судноплавну компанію, яка працювала на комерційному підґрунті.

Поступово у діяльності компанії відбулися певні позитивні зрушення: було придбано декілька нових пароплавів, розширено мережу агентств, помітно зросли обсяги транспортування вантажів та пасажирів. Здійснюючи рейси чотири рази на тиждень, пароплави Російсько-Дунайського товариства перевозили сіль,

борошно, бакалію, мануфактуру, вугілля, горілку тощо з Одеси до дунайських портів – Вилково, Кілії, Рені, Ізмаїлу. До Одеси везли рибу, фрукти, сільськогосподарську продукцію. Пізніше компанією було відкрито сполучення лініями Одеса – Галац та Акерман – Одеса, якими переважно везли зерно. Так, у 1904 р. судна товариства перевезли 5 846 тис. пудів (95,8 т) вантажу та 34 тис. пасажирів. Відповідно збільшився валовий прибуток підприємства.

Однак оптимістичні прогнози щодо подальшого покращання справ цього підприємства так і не виправдалися. «Війну фрахтів» з австро-угорськими пароплавними фірмами, які мали на Дунаї 192 пароплави [10, с. 98] і постійно знижували ціни на перевезення, товариство не витримало.

Значно кращими, ніж в інших великих компаніях басейну, були справи у Добровольчому флоті. Статут цього державного товариства, яке діяло на комерційних засадах, було затверджено урядом 9 травня 1879 р. Він передбачав, що у випадку війни судна компанії будуть служити військовим, а в мирний час – торговельним цілям. Для цього на зібрані населенням 3,5 млн. руб. було придбано чотири пароплави загальною водотоннажністю 3,2 тис. р.т. і швидкістю 13-14,5 вузлів [4, с. 356] (24-26,9 км/год.), які з 1880 р. почали перевозити пасажирів, каторжан і військові вантажі.

З 1878 до 1883 рр. показав, що, незважаючи на збільшення перевезених вантажів майже у 2,9 разів, прибуток підприємства склав 5,553 млн руб, тоді як витрачено було 6,307 млн руб [4, с. 358]. Отже, фінансова діяльність компанії не була задовільною.

На середину 80-х років чисельність рухомого складу компанії зросла до 15 суден [6, с. 52]. Добровольчий флот утримував 7 термінових ліній, які зв'язували Одесу з портами Далекого Сходу загальною довжиною 141 тис. миль (261 тис. км) [4, с. 358]. З огляду на важливість зв'язку з зазначеним регіоном, у 1885 р. урядом було збільшено допомогу до 599,25 тис. руб у розрахунку 4,25 руб за одну милью (2,3 руб./км) [4, с. 359].

У наступний період (1884-1891 рр.) діяльність Добровольчого флоту була досить успішною і характеризувалася збільшенням перевізних операцій у два рази. Середній прибуток склав 294,27 тис. руб, навіть, незважаючи на дефіцит бюджету 1887 р., який стався через втрату пароплава «Кострома», вартістю 573,2 тис. руб [4, с. 359].

Завдяки значній прибутковості підприємства з'явилась можливість покращення і розширення рухомого складу, а також створення запасного капіталу. Так, у 1886 р. було придбано 7 суден загальною вартістю 4,029 млн руб [4, с. 361], з них: пароплав «Кострома» загинув; «Нижний Новгород» було продано, а «Ярославль» передано чорногорському князеві. Замість них було придбано три нових пароплави, в т.ч. швидкохідне судно «Орел» і замовлено ще одне такого ж типу. Загальна вартість суден Добровольчого флоту станом на перше січня 1892 р. становила 5,09 млн руб [4, с. 361], тобто за шість років збільшилася на один мільйон.

У 1892 р. допомогу знову було збільшено до 600 тис. руб [6, с. 52] терміном на 10 років, за умови що рухомий склад пароплавства поповниться ще чотирма швидкохідними суднами водотоннажністю не менше 8 тис. р.т. кожен і двома меншими суднами.

Аналіз діяльності компанії у найближчі три роки свідчить, що перевезення вантажів збільшились більше ніж у 2,5 рази, а середній прибуток становив 565,4 тис. руб [4, с. 362].

У проміжках часу між терміновими рейсами, судна компанії перевозили військових і вантажі по Чорному морю, а з 1890 р. здійснювали рейси до Балтійських портів. Надалі збільшилась і кількість рейсів на Далекий Схід. Так, у 1892 р. було здійснено два додаткових рейси, у 1893 – три, у 1894 – тринадцять, а у 1895 – шістнадцять [4, с. 363].

Успішна комерційна діяльність підтверджується зростанням прибутку, який у 1895 р. становив 28 % на основний капітал, або більше ніж 2 млн руб. Рухомий склад Добровольчого флоту становив 10 пароплавів загальною водотоннажністю 78,67 тис. р.т. і вантажопідйомністю 2,12 млн. пудів (34,726 тис. т) [4, с. 363].

Отже, компанія працювала досить прибутково. Тим не менш, діяльності Добровольчого флоту також були властиві певні вади: незначна швидкість, погане харчування, перевезення військ. Головним фактором комерційних невдач Добровольчого флоту була відведена йому роль специфічного «воєнно-допоміжного» підприємства.

Наступним великим акціонерним товариством було Російське транспортне та страхове товариство (Ространс), утворене у 1887 р. з основним капіталом у 500 тис. руб. З 1893 р. капітал фірми складав вже 3 млн. і був поділений на 30 тис. акцій по 100 руб. кожна. Правління компанії знаходилося у С.-Петербурзі, головна контора – в Одесі. Шість пароплавів компанії здійснювали вантажні та пасажирські рейси по Чорному морю [10, с. 100].

Чільне місце посідало Північне пароплавання, створене у лютому 1900 р., яке володіло капіталом у 2 млн. руб., поділеним на 8 тис. акцій [9, с. 1]. Правління фірми перебувало у С.-Петербурзі, контори – у Владивостоці й Одесі. Товариство здійснювало вантажне і

пасажирське сполучення між портами Чорноморсько-Азовського басейну та Балтійським морем, а також між Владивостоком та Одесою.

Отже, царизм, для якого велике значення мали міркування морської могутності та політичного впливу, всіляко сприяв утворенню і подальшій діяльності пароплавних компаній. Однак, протекціоністська політика уряду була не завжди продуманою і послідовною, тому не створила повним обсягом умов для більш ефективного функціонування пароплавання.

За весь час, що досліджується, беззаперечно перевагу серед усіх акціонерних компаній за кількістю і тоннажем свого флоту утримувало Російське товариство пароплавання і торгівлі. Значні успіхи РТПіТа пояснюються розвитком економіки Південної України, проведенням залізниць і, як результат, піднесенням морської зовнішньої торгівлі, та суттєвою допомогою з боку казни.

На нашу думку, подальшої розробки вимагає проблема співіснування вітчизняних та іноземних компаній в умовах становлення капіталістичних відносин.

#### ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Гребцова И. С. Источники изучения истории акционерной компании РОПиТ / И. С. Гребцова, В. А. Мирошниченко // Записки історичного факультету. – О. : ОДУ, 1997. – Вип. 4. – С. 166–172.
2. Державний архів Одеської області, ф. 278 Головна контора РТПіТ в Одесі, оп. 1, спр. 18. Сведения о состоянии судов общества. 1897. – 8 арк.
3. Доклад правления Общества Черноморско-Дунайского пароходства. – Одесса, 1901. – 49 с.
4. Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства [Текст] / М. В. Познер; М-во финансов, Комис. по вопросу о мерах к поощрению рус. торгового мореходства и судостроения. – Санкт-Петербург: Тип. В. Ф. Киршбаума, 1895. – II, III, 369, 47, [8] с.
5. Кази М. И. Добровольный флот и Русское общество пароходства и торговли перед государством / М. И. Кази. – СПб.: тип. Р. Голике, 1888. – 74 с.
6. Поггенполь М. Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-летнего его существования / М. Поггенполь. – СПб., 1903. – 68 с.
7. Русско-Дунайское пароходство. Краткий очерк его возникновения и деятельности. – СПб., 1907. – 137 с.
8. Устав Русского общества пароходства и торговли. – СПб., 1911. – 42 с.
9. Устав Северного пароходного общества. – СПб.: Тип. П. Яблонского, 1900. – 37 с.
10. Шляхов О. Б. Судновласники і моряки Азово-Чорноморського басейну: 90-ті рр. XIX ст. – 1914 р.: монографія / О. Б. Шляхов – Дн.: Вид-во Дніпроп. ун-ту, 2003. – 336 с.

#### РЕЦЕНЗЕНТИ:

*Котляр Ю. В., д.і.н., професор, завідувач кафедри історії Чорноморського державного університету ім. Петра Могили;*

*Сінкевич Є. Г., д.і.н., професор Чорноморського державного університету ім. Петра Могили.*