

ПРАВОСЛАВНОЕ ПАЛОМНИЧЕСТВО В БЛИЖНЕВОСТОЧНЫХ ОПЕРАЦИЯХ РУССКОГО ОБЩЕСТВА ПАРОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ (1894–1914 гг.)

ORTHODOX PILGRIMAGE IN THE MIDDLE EAST OPERATIONS OF THE RUSSIAN STEAM NAVIGATION AND TRADING COMPANY (1894–1914)

© 2023 **Михаил Николаевич Барышников**



доктор исторических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий кафедрой истории Института истории и социальных наук Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена, Санкт-Петербург, Россия
barmini@list.ru
ORCID ID: 0000-0002-0636-8864

Mikhail N. Baryshnikov

PhD (History), professor; Honored Scientist of the Russian Federation; Head of the Department of History, Institute of History and Social Sciences, Herzen State Pedagogical University of Russia, St. Petersburg, Russia
barmini@list.ru
ORCID ID: 0000-0002-0636-8864

Роль отечественных транспортных компаний в паломническом движении, особенно в Восточном Средиземноморье, не привлекала широкого внимания исследователей. Между тем, изучение российского судоходного бизнеса значимо по двум основным причинам. Во-первых, все, что может объяснить развитие транспортных операций, в свою очередь проливает свет на одно из важнейших социокультурных явлений: рост православного паломничества на Ближний Восток при Александре II и Александре III до того положения, которое оно приобрело в начале XX века. Во-вторых, история судоходных фирм важна именно благодаря морским перевозкам паломников в Святую землю. В статье исследуется история Русского общества пароходства и торговли с целью определить влияние частного бизнеса на развитие православного паломничества на рубеже



XIX–XX вв. Вопреки распространенным в литературе мнениям, показано, что частный бизнес сыграл важную роль в укреплении социокультурных и хозяйственных связей между Россией и Ближним Востоком. На основе архивных материалов по судоходной корпорации за 1894–1914 гг. в статье анализируются изменения в соотношении частных (акционерное общество), общественных (паломники) и государственных (правительственные чиновники) интересов по мере развития трансграничных операций. Выводы демонстрируют наличие связи между социально-культурными приоритетами, политическими потрясениями и экономическими трудностями, отраженными в росте или сокращении паломнического движения. Вместе с тем, приводятся доказательства того, что на транспортные операции влиял рост числа православных паломников, находивший в свою очередь отражение в диверсификации судоходных услуг. Представленные данные свидетельствуют о том, что эффективность судоходной деятельности варьировалась в зависимости от тех или иных портовых городов, а владельцы компании учитывали различия при расчете количества пассажиров. Взаимосвязанность морских линий, диверсификация транспортных операций и разница в ценах на билеты способствовали развитию паломнического движения в Святую землю.

Ключевые слова: Россия, Ближний Восток, православное паломничество, бизнес, судоходство, акционерная компания

Для цитирования: Барышников М. Н. Православное паломничество в ближневосточных операциях Русского общества пароходства и торговли (1894–1914 гг.). *Восточный курьер / Oriental Courier*. 2023. № 4. С. 207–220. DOI: 10.18254/S268684310024901-9

The role of Russian transport companies in pilgrimage movement, particularly in the Eastern Mediterranean, has received relatively little attention of researchers. Meanwhile, the study of Russian shipping business is rewarding for two major reasons. In the first place, anything that will help explain the development of transport operations throws light on one of the most important socio-cultural phenomena: the growth of Orthodox pilgrimage to the Middle East under Alexander II and Alexander III to the position it holds at the beginning of the 20th century. Secondly, the history of shipping companies is significant precisely because of sea transportation of pilgrims to the Holy Land. This paper exploits the history of Russian steam navigation and trading company to estimate the effect of private business on orthodox pilgrimage at the turn of the 19th and 20th centuries. Contrary to common assumptions in the literature, the author shows that private business played an important role in strengthening socio-cultural and economic ties between Russia and the Middle East. Using archive data for shipping corporation spanning 1894–1914, the article analyzes the changes in the ratio of private (joint-stock company), public (pilgrimage) and state (government officials) interests as the cross-border maritime operations developed. The article's findings demonstrate the existence of a link between socio-cultural priorities, political upheavals and economic hard times as captured by growth or contraction of the pilgrimage movement. Moreover, the author finds evidence that transport operations affected by increasing number of Orthodox pilgrims, leading to a diversification of shipping services. Dataset shows that shipping effectiveness consistently varied between port cities, and that company owners considered these differences when accounting for the number of passengers. These data also indicate that interconnectedness of sea lines, diversification of transport operations and differences in ticket prices and favored the development of pilgrimage movement to the Holy Land.

Keywords: Russia, Middle East, orthodox pilgrimage, business, shipping, corporation

For citation: Baryshnikov Mikhail N. Orthodox Pilgrimage in the Middle East Operations of the Russian Steam Navigation and Trading Company (1894–1914). *Oriental Courier*. 2023. No. 4. Pp. 207–220. DOI: 10.18254/S268684310024901-9



К концу XIX в. Русское общество пароходства и торговли (РОПиТ) сохраняло позиции крупнейшего в империи акционерного судоходного предприятия. Компания содержала регулярные («срочные») рейсы как по внутренним (крымско-кавказской, азовской, херсонской и николаевской), так и заграничным линиям. К числу последних относились две ближневосточные: александрийские — прямая — из Одессы в Александрию (с заходами пароходов в Константинополь, Смирну и Пирей) и круговая — из Одессы в Александрию (Константинополь, Афон, Салоники, Смирну, Хиос, Бейрут, Яффу, Порт-Саид). Действовали также линии Севастополь-Константинопольская, Анатолийская — из Поти в Константинополь, Черноморско-Болгарская — из Одессы в Константинополь (с заходами в Варну и Бургас), и Черноморско-Балтийская — из Одессы в Петербург [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 1296, л. 37–59]. В эксплуатации находились 39 почтово-пассажирских, 8 товарно-пассажирских и 16 грузовых пароходов. С середины 1880-х по середину 1890-х гг. флот РОПиТ пополнили 28 морских судов, на приобретение которых была потрачена огромная сумма в 9,5 млн. руб. [*Статистика акционерного дела...* 1898, с. 161]. Активному развитию судоходных операций способствовало очередное соглашение с правительством о государственно-частном партнерстве. Заключенное в 1891 г., оно сопровождалось рядом изменений в уставе РОПиТ. Корпорации оказывалась разнообразная поддержка, прежде всего в виде ежегодных субсидий («помильные» выплаты) на осуществление транспортных перевозок в Черном, Эгейском и Средиземном морях [Познер, 1895, с. 309–316].

Одним из ключевых направлений в работе пароходства являлась доставка православных паломников на территорию Библейского региона (в города прибрежной полосы от Малой Азии до Египта). В более широком плане инфраструктурный потенциал РОПиТ использовался для взаимосвязанного, системного продвижения российских геополитических, экономических

и социокультурных интересов в восточно-средиземноморском регионе. По охвату территории и времени функционирования (с 1856 г.) деятельность компании не знала себе равных в отечественной истории. Со времени создания РОПиТ демонстрировало более тесную связь с национальной политикой, чем любой другой гражданский флот в мире [Fragy, 2019]. Работа пароходства не только обеспечивала развитие грузового и пассажирского сообщения, но и способствовала укреплению политических и религиозных связей империи с Ближним Востоком. В данном отношении русское присутствие на Ближнем Востоке и, конкретнее, в Святой Земле, составляло одну из важнейших сопутствующих форм политического имперского существования Православной России [Смирнова, Бутова, 2021, с. 10]. Вместе с тем, опыт деятельности компании подтверждал факт того, что модернизация инфраструктурного пространства Российской империи представляла собой не столько государственное вмешательство «сверху вниз», сколько более сложный процесс, охватывавший постоянное взаимодействие между властными и частными интересами [Pozharliev, 2020, p. 71–96]. Масштабом функционирования РОПиТ определяется цель статьи — обрисовать место пароходства в развитии пассажирского сообщения между портами России и Ближнего Востока в конце XIX в. – 1914 г. Предполагается решение ряда задач, связанных с выявлением роли компании в доставке православных богомольцев к святым местам, характером согласования в этой деятельности государственных, общественных и частных интересов, влияния принимаемых руководством фирмы решений на эффективность судоходных операций, важности в целом трансграничных морских перевозок для укрепления позиций России в ближневосточном регионе.

В первой половине 1890-х гг. РОПиТ удалось заметно улучшить показатели работы [Барышников, Федотьев, 2021, с. 35–36]. В 1894 г. при уставном капитале 10 млн. руб. последовала рекордная выручка в 8,1 млн. руб. [*Акционерное*



дело в России, 1899, с. 1434–1435]. Результативность деятельности в значительной мере объяснялась сложившейся за предшествующее тридцатилетие моделью управления пароходством. Имелись три административные структуры, координировавшие выработку и исполнение стратегических и оперативных планов. Первое по значимости место занимал распорядительный директор, возглавлявший контору в Одессе. Второе место отводилось правлению в Петербурге, выполнявшему, помимо прочего, роль посредника в отношениях РОПиТ с правительственными учреждениями (в состав пяти членов правления входили представители двух министерств — финансов и морского). Наконец, самостоятельное место занимал наблюдательный совет (избирался на общем собрании акционеров в количестве 15 членов), который наделялся широкими правами по контролю за деятельностью директора и членов правления [*Устав Русского общества...* 1899, с. 39–40].

В числе приоритетных сфер работы пароходства выступала перевозка православных паломников на Ближний Восток. По мнению владельцев РОПиТ данное направление судоходных операций полностью соответствовало интересам и правительства, и компании [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 1263, л. 4–5]. Фактически доставка богомольцев осуществлялась всеми зарубежными линиями компании, имевшими конечным или транзитным пунктом Константинополь. Из столицы Османской империи пароходами прямой и круговой александрийских линий паломники следовали в Афон, Бейрут, Яффу, Порт-Саид и Александрию. Сложившуюся структуру перевозок можно проиллюстрировать следующими данными. В 1894 г. по обеим александрийским линиям было перевезено 40,2 тыс. человек, из которых 43% доставили двумя примерно равными группами: в марте – апреле (в канун Пасхи) — 8 742, в ноябре – декабре (в преддверии Рождества Христова) — 8 550 человек. При этом, учитывая гарантированную РОПиТ льготную оплату билетов до Яффы и Афона, в том числе и без наличия паломнических книжек

Императорского православного палестинского общества (ИППО) [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 1468, л. 133], перевозки паломников оставались для пароходства бесприбыльными. В общей выручке, включая транспортировку грузов, доля от доставки пассажиров составляла по александрийским линиям лишь 25,9% [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 1189, л. 1–79]. Недополученные средства компенсировались правительственными субсидиями.

В 1890-е гг., в условиях благоприятной для судоходных операций экономической и внешнеполитической ситуации, в руководстве фирмы последовали ряд существенных изменений. Речь шла об отказе от прежней модели управления, которая подразумевала сбалансированный учет интересов нескольких групп собственников и управленцев, представленных в трех административных структурах. В 1894 г. по состоянию здоровья покинул пост распорядительного директора Н. Ф. Фан-дер-Флит (сын одного из первых членов правления Ф. Т. Фан-дер-Флита), в значительной мере выстроивший механизм стабильной работы пароходства во второй половине 1880-х – начале 1890-х гг. Новым главой одесской конторы стал капитан 1-го ранга С. И. Полушкин [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 1196, л. 7], хорошо знакомый с морским делом, но не имевший сколько-нибудь широких связей в составе акционеров РОПиТ. Спустя два года его сменил капитан 1-го ранга О. Л. Радлов [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 1324, л. 1]. В 1897 г. по состоянию здоровья покинул пост председателя наблюдательного совета Н. Н. Анцыфоров. Находившейся в составе совета 35 лет и занимавший одновременно должность председателя правления Петербургского международного коммерческого банка (ПМКБ), он обеспечивал контроль за финансовой составляющей функционирования пароходства. Еще одним важным направлением деятельности Анцыфорова выступало согласование позиций РОПиТ и ряда столичных банков (в частности, его усилиями были отрегулированы в первой половине 1890-х гг. долговые обязательства компании). Новым



главой совета был избран академик живописи М. П. Боткин, его заместителем — профессор Технологического института Н. Ф. Лабзин. К этому времени оба пользовались известностью не только в культурной и научной, но и деловой жизни страны. В числе главных задач их деятельности выступало обеспечение баланса интересов в отношениях нескольких групп акционеров, прежде всего из аристократической и предпринимательской среды.

Еще одним результатом кадровых изменений стало выдвижение на первые роли в РОПиТ председателя правления Н. И. Жеванова. В звании генерал-лейтенанта, он, как представлялось акционерам и правительственным чиновникам, обладал всеми необходимыми качествами администратора. Волевой, последовательный и жесткий в решениях, Жеванов осуществлял управление компанией в тесной координации с членами правления Н. Н. Суцковым (с 1898 г. занимал одновременно пост председателя наблюдательного Совета ПМКБ), Ф. В. Миллером, Д. Ф. Кобеко (все трое являлись старейшими руководителями РОПиТ, последний в должности представителя Министерства финансов) и К. Д. Ниловым (представитель Морского министерства). Именно члены правления и наблюдательного Совета, заявлявшие на общих собраниях акционеров от себя и по доверенности не менее 50% голосов [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2536, л. 24–27], солидарно обеспечивали принятие важных в стратегическом и оперативном плане решений.

Одним из таких решений явилось учреждение третьей (помимо александрийских прямой и круговой) линии, в значительной степени ориентированной на перевозку паломников. С 1897 г. стало возможным посещение Афона на судах македонской линии, связывавшей Одессу и Константинополь с греческими портами [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 1296, л. 226–227]. Одновременно богомольцы могли использовать Смирну как пересадочный пункт для следования другими заграничными рейсами РОПиТ [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2458, л. 44], в том числе

в порты Леванта. Кроме того, с 1896 г. возвращающиеся из Святой земли богомольцы могли пользоваться рейсами Черноморско-Болгарской линии между Константинополем и Одессой, включавшей промежуточные заходы в Варну и Бургас. В 1899 г. эта линия стала известна тем, что пароход «Александр II», на борту которого находилось 197 паломников, чудом избежал катастрофического столкновения с другим судном после выхода из порта Варны [*Русское судоходство*, 1899, № 207, с. 105].

Начало реализации новой модели трансграничного судоходства было отложено из-за начавшегося турецко-греческого военного конфликта, а также введения в черноморских и средиземноморских портах противочумных карантинных мер, сопровождавшихся запретом на пассажирские перевозки [*Общее собрание акционеров...* 1898, с. 2]. Лишь спустя год члены правления вернулись к прежнему плану действий, утвердив продолжение македонской линии до Александрии, с заходом судов в Бейрут и Яффу. Результатом стал быстрый рост пассажиропотока: в 1899 г. александрийской прямой линией воспользовались 29,1 тыс. человек, круговой — 19,7 тыс., македонской — 6 тыс. [*Объяснительная записка к отчету...* 1900, с. 2]. По мнению руководства РОПиТ круговая линия приобретала «особое» значение в силу постоянно увеличивающегося числа православных богомольцев, отправляющихся в Святую землю [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 1419, л. 10]. В Яффу было доставлено рекордное количество пассажиров — 18 612, в Константинополь — 15 344, в Александрию — 6 875, в Смирну — 6 747, на Афон — 3 214 [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2794, л. 44–48]. Одновременно, в зависимости от класса (1, 2 или 3, самого дешевого) размещения на судах, происходило улучшение сервиса и заботы пароходства о богомольцах. Перспективы работы компании по доставке паломников на Ближний Восток выглядели достаточно оптимистично, что по-своему нашло подтверждение в избрании Н. И. Жеванова членом Совета ИППО.



1901 год явился переломным в деятельности РОПиТ. На фоне кризисных явлений в российской экономике последовало резкое сокращение доходности морских перевозок, в том числе по зарубежным линиям [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2818, л. 1–2]. Уменьшение денежных поступлений от перевозки паломников сыграло свою роль в росте финансовых проблем как ИППО [Грушевой, 2018, с. 57–58], так и РОПиТ. По итогам 1901 г. пассажиропоток по александрийской линии сократился до 21,3 тыс. человек, круговой — 17,2 тыс. [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2673, л. 3, 5]. Увеличение эксплуатационных расходов и снижение объема грузоперевозок обернулись для компании уменьшением прибыли и дивидендных выплат. Финансовая ситуация приобрела угрожающий характер, сгладить которую Н. И. Жеванову не удавалось.

В 1902 г. последовала скоропостижная смерть Н. И. Жеванова. В сложной для РОПиТ ситуации (сокращение выручки, чистой прибыли и дивидендных выплат [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 1385, л. 1–2]) акционеры решили сделать ставку на профессиональные качества лиц, не связанных долготетним сотрудничеством с пароходством. Председателем правления избирается контр-адмирал, гидрограф, член Русского географического и Астрономического обществ К. С. Старицкий. Вслед за этим вместо М. П. Боткина главой наблюдательного совета становится представитель Русского торгово-промышленного банка В. В. Максимов. Наконец, по договоренности с С. Ю. Витте, в правление делегируется третий представитель правительства. От Главного управления торгового мореплавания и портов им стал чиновник особых поручений Н. А. Ржевуский [Иловайский, 1907, с. 318]. Таким образом, в составе правления оказались три члена, избранные акционерами, и три — введенные правительством. Заметим, что подобное равное представительство выбранных и назначенных лиц не подразумевалось уставом РОПиТ.

Показательной выглядела результативность последующей работы пароходства на ближне-

восточном направлении. Обеспечив согласование позиций распорядительного директора, членов правления и наблюдательного совета, а также оптимизировав структуру судоходных операций (прежде всего по численности и пассажировместимости используемых пароходов на зарубежных линиях, а также мерами по координации рейсов в Черном, Эгейском и Средиземном морях) и проводя активную рекламную деятельность, компания смогла существенно повысить численность перевозимых паломников. Итогом 1903 г. стал рост пассажиропотока по александрийской прямой и круговой линиям соответственно до 28 и 19 тыс. человек, македонской — 6,3 тыс. человек [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2585, л. 12]. Вместе с тем в это же время стала проявляться и такая особенность, как экономия пилигримами средств на поездки. Если в 1890-е гг. многие из богомольцев предпочитали следовать по прямой линии в Александрию, откуда направлялись в Палестину и Сирию с сопутствующим посещением святых мест, то в начале 1900-х гг. наблюдалось стремление воспользоваться судами круговой линии, непосредственно доставлявших богомольцев в Яффу. Росту популярности этого судоходного направления способствовала также возможность доплыть по македонской линии до Афона, после чего, вернувшись в Смирну, отправиться по круговой линии в дальнейшее путешествие.

Отмеченные изменения в направленности движения паломников наглядно проявились в 1904 г. Наблюдалось сокращение пассажиропотока по александрийской прямой линии до 24,1 тыс. человек и его увеличение по круговой до 26,4 тыс., македонской до 17,6 тыс. [РГИА, ф. 678, оп. 1, д. 1385, л. 188]. В условиях начавшейся русско-японской войны количество православных богомольцев не только не сократилось, но, напротив, заметно выросло. В этом же году количество пароходов круговой линии было увеличено до девяти, с включением в их состав трех крупных — «Корнилов» и только что построенных «Великий князь Александр» и «Принцесса Евгения Ольденбургская».



Последнее судно перевезло в 1904 г. рекордные для этой линии 5 211 человек, в том числе более 600 человек в конце декабря, в канун Рождества Христова. На александрийской прямой линии из пяти пароходов наибольший пассажиропоток обеспечивали два крупнейших по водоизмещению (по 7 070 т.) — «Император Николай II» (6 590 человек) и «Королева Ольга» (5 824). Из действующих на македонской линии 10 морских судов основной объем перевозок осуществляли «Лазарев» (3 665 человек) и «Цесаревич» (3 587). В 1904 г. наблюдалось также увеличение численности пассажиров, доставляемых в столицу Османской империи черноморскими рейсами РОПиТ (в том числе для дальнейших паломнических поездок в Святую землю): Севастополь-Константинопольской линией воспользовались 8,9 тыс. человек, Анатолийской — 15,4 тыс., Болгарско-Черноморской — 6,9 тыс. [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2585, л. 8; д. 2676, л. 34–37].

В 1905 г. эффективность предпринимаемых мер по развитию зарубежных судоходных операций оказалась под угрозой. Революционные акты, сопровождавшиеся порчей пароходного имущества, грабежами грузов, нападением на судовые команды и пассажиров, не могли не отразиться на объемах перевозок [*Доклад правления Русского общества...* 1906, с. 2–6]. На 5,2% уменьшился пассажиропоток по александрийской прямой линии, 12,1% — македонской, 39% — александрийской круговой линии [РГИА, ф. 678, оп. 1, д. 1385, л. 280]. Особенно заметным было снижение по ввозимым в Яффу (до 12 525 человек) и на Афон (1 910). Сокращение коснулось главным образом численности малоимущих пассажиров 3-го класса, в наибольшей степени испытывавших морально-психологические и финансовые последствия революционных потрясений. Каковы же были планы руководства РОПиТ по преодолению возникших проблем, прежде всего в сфере поддержки ближневосточных операций? Среди направленных в правительство предложений значилось, во-первых, включение Хайфы в

число промежуточных портов для доставки богомольцев по круговой линии (в связи с этим следовала ссылка на «усиленное» перемещение в этот город пилигримов). Во-вторых, предлагалось создать болгарско-македонскую линию, ориентированную на перевозку православных паломников из Варны и Бургаса в Афон и Яффу. В-третьих, была выдвинута идея об открытии судоходной линии между Новороссийском, Феодосией, Севастополем и Константинополем, способной обеспечить доставку грузов и пассажиров из приволжского, прикаспийского и приазовского регионов в столицу Турции, с последующим отбытием из этого города православных и мусульманских паломников в восточно-средиземноморские порты [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2585, л. 8–11].

В правительстве не спешили приступать к обсуждению поданных предложений (сделать это требовалось до 1 января 1906 г., когда истек срок действия прежнего соглашения об обслуживании РОПиТ регулярных линий), и ситуация с судоходными операциями приобретала все более противоречивый характер. В 1906 г. на фоне крайне непростого экономического и социально-политического положения в империи наблюдалось некоторое увеличение числа перевозимых паломников. Впрочем, реализация билетов мало отразилась на выручке, поскольку речь шла главным образом о пассажирах 3 класса. В количественном отношении ситуацию можно обрисовать на примере вывезенных из Одессы пассажиров: по александрийской прямой линии соответствующий показатель составил 7 565 человек, круговой линии — 12 874, македонской — 4 195 [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2677, л. 53–59]. В целом, наибольший рост пассажиропотока показала македонская линия — 98,3% (в общих цифрах на Афон доставили 2 402 человека), затем следовала александрийская круговая — 86,2%, и александрийская прямая — 2%. В этом же году имело место стремление все большего числа православных паломников продлить свое пребывание в Святой земле: в то время как в Яффу судами РОПиТ было достав-



лено 17 750 человек, вывезено — 4 685 [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2677, л. 59].

Одной из главных причин несоответствия численности ввозимых и вывозимых из Яффы пассажиров (помимо доставки в этот город как конечный пункт иностранцев, главным образом лиц с турецким, греческим и болгарским подданством) выступало стремление части православных паломников продлить пребывание в Святой земле, нередко до года (на данный срок были рассчитаны обратные билеты РОПиТ), а также их перемещение из Иерусалима в другие ближневосточные регионы и прибрежные города, главным образом в Бейрут, Дамаск, Хайфу, Александрию и Порт-Саид. Другими словами, численность православных богомольцев, находившихся в Палестине, ежегодно росла независимо от колебаний размеров их транспортировки из России. Следовало также учитывать, что часть паломников возвращалась из Яффы в Константинополь на иностранных кораблях, откуда уже на пароходах РОПиТ или зарубежных судах отправлялась в российские порты.

В декабре 1906 г. председатель правления К. С. Старицкий призвал распорядительного директора внимательнее разобраться в том, насколько ближневосточное направление судоходства соответствует интересам компании и правительства в сфере морских перевозок [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2585, л. 3–4]. Проблема заключалась прежде всего в ухудшении финансовых показателей РОПиТ на фоне продолжавшихся в России революционных потрясений [*Доклад правления Русского общества...* 1907, с. 1–12]. По итогам года последовало резкое сокращение грузопотока при одновременном увеличении эксплуатационных расходов, связанных с обязательствами пароходства выполнять регулярные рейсы по всем линиям. Обвальное падение прибыли с сопутствующим уменьшением дивидендных выплат обернулись в итоге отставкой К. С. Старицкого и назначением председателем правления М. П. Боткина. Важно подчеркнуть, что в непростой для РОПиТ ситуации ключевые собственники не собирались отказываться

от общественно значимой направленности работы компании. На собрании 14 июня 1907 г. акционеры, среди которых до 1/3 составляли женщины, заявили о приверженности прежним усилиям, направленным на поддержку паломнического движения. В числе поддержавших своими голосами принимаемые решения отметим великих князей Михаила Николаевича, князя К. А. Горчакова (сына бывшего министра иностранных дел А. М. Горчакова), баронессу А. К. Корф, И. И. Чайковского (брата композитора П. И. Чайковского), предпринимателей и благотворителей Л. С. Аржанова, Ю. С. Нечаева-Мальцова и А. Г. Елисеева, а также представителей Петербургского Императорского воспитательного дома и ряда столичных банков (Учетного и Ссудного, Волжско-Камского, Международного, Русского для внешней торговли, Азовско-Донского) [Список акционерам Русского общества... 1907, с. 1–7].

Разработать и реализовать мероприятия по выводу РОПиТ из кризисной ситуации было поручено члену правления А. Е. Молчанову. Его искренний интерес к истории, культуре и хозяйственной жизни Ближнего Востока сыграл не последнюю роль в решениях акционеров. Не обладавшему крепким здоровьем, но наделенному немалыми деловыми способностями, ему предстояло решить целый ряд проблем институционального и финансового характера. Среди первых важнейшим выступало заключение нового соглашения о государственно-частном партнерстве (прежнее было продлено с 1 января 1906 г. по 1 января 1908 г.). При этом следовало учесть мнение правительственных чиновников о необходимости оптимизации числа рейсов, повышения эффективности работы российских и зарубежных агентств компании, а также увеличения скорости плавания пароходов [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2586, л. 2–3]. Кроме того, требовалось предпринять экстренные меры по повышению доходности операций как на внутрироссийских, так и зарубежных морских линиях. В 1907–1908 гг. при некотором росте пассажиропотока, в том числе по палом-



ническим направлениям [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 1844, л. 58], имело место сокращение выручки. В связи с этим, впервые в истории РОПиТ, принимается решение не выплачивать дивиденды. Молчанов, несмотря на недовольство ряда акционеров, предпринимал жесткие меры по оздоровлению финансового положения Общества. При поддержке членов наблюдательного совета он последовательно проводил курс на сокращение эксплуатационных расходов и оптимизацию численного состава служащих пароходства.

С конца 1907 г. активизировались переговоры руководителей РОПиТ с правительственными чиновниками и депутатами III Государственной думы по вопросу о заключении нового договора о государственно-частном партнерстве. Ключевыми в дискуссии выступали размеры дотаций, которые предполагалось выделять компании при осуществлении ближневосточных рейсов. В январе 1909 г. Министерство торговли и промышленности было проинформировано о растущей эффективности судоходных операций, в том числе в Восточном Средиземноморье. В частности, удалось связать александрийские круговые и болгаро-македонско-сирийские рейсы в две «взаимодополняющие» линии. Отныне, как пояснялось, болгаро-македонско-сирийская линия, «кроме политического своего значения, удовлетворяет потребностям русских православных паломников, связывая Россию прямым беспересадочным сообщением с Афоном и Яффой, а эти два пункта паломничества между собой» [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 1876, л. 70]. В это же время для широкой публики доводилась идея об исторической связанности усилий по развитию морского сообщения по Черному морю с интересами России на Ближнем Востоке [*Истина о Русском обществе...* 1910, с. 1].

Результативность предпринимаемых А. Е. Молчановым и другими членами правления мер проиллюстрируем данными за 1908–1910 гг. В этот период общий пассажиропоток по внутренним и международным линиям вырос с 1,050 до 1,233 млн человек, в том числе на ближнево-

сточном направлении (три линии: александрийские прямая и круговая, болгаро-македонско-сирийская) — с 72 141 до 97 869 человек [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 1386, л. 116, 268]. В 1909 г. российские пароходы занимали первое место по числу заходов в Хайфу (на втором месте находились египетские, на третьем — турецкие суда), второе — в Яффю (на первом месте — британские), третье — в Смирну (на первом греческие, на втором — турецкие), четвертое — в Константинополь (греческие, британские и турецкие), в Александрию (британские, греческие, итальянские) и в Бейрут (турецкие, французские и итальянские) [РГИА, ф. 95, оп. 6, д. 1341, л. 29–31]. В 1910 г. по наибольшему числу ввезенных пассажиров выделялись Константинополь (этот город являлся местом пересечения всех международных линий РОПиТ, в том числе Севастопольской, Анатолийской, Аравийской и Персидской — 24 979 человек;), Яффа (11 526), Смирна (пересадочный пункт для трех ближневосточных линий — 9 882), Бейрут (8 806) и Александрия (5 446). Кроме того, часть паломников следовала на Святую гору Афон (1 777 пассажиров; для сравнения: в Новый Афон были доставлены по морю 6 753 человека) и в Хайфу (1 938) [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2685, л. 45–49]. Крупнейшие перевозки осуществляли пароходы «Лазарев» (11 679 пассажиров), «Корнилов» (11 603), «Царь» (10 359), «Цесаревич» (10 048), «Россия» (9 569), «Царица» (8 472), «Одесса» (7 531), «Королева Ольга» (7 350) и «Император Николай II» (6 955) [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2820, л. 71–74]. Отправлявшиеся в святые места богомольцы приобретали в ИППО паломнические книжки, дававшие право на сниженные цены билетов. Прочим пассажирам РОПиТ также предоставляло скидки, если билеты покупались в оба конца. Кроме того, часть паломников вывозилась в Россию бесплатно при наличии доказательств их «несчастливого» состояния (были украдены деньги, билеты или паломнические книжки). Например, если в 1908 г. из Александрии таким образом отправили на родину 133 человека, то в 1909 г. — 319. В свою



очередь из Яффы в 1910 г. бесплатно вывезли 248 человек, из Бейрута — 217 [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 3333, л. 19–20; д. 3364, л. 21; д. 3392, л. 19].

Наряду с увеличением пассажиропотока наблюдался рост грузовых перевозок, выразившихся в 1910 г. в выручке по александрийской прямой линии в 465,7 тыс. руб. (еще 357,2 тыс. руб. было получено за доставку пассажиров), круговой — 265,5 тыс. руб. (186,5 тыс. руб.), болгаро-македонско-сирийской — 290 тыс. руб. (257,3 тыс. руб.) [РГИА, ф. 678, оп. 1, д. 1386, л. 268]. Следующий год демонстрировал по оценке агента РОПиТ в Яффе уже «небывалое» развитие товарооборота с Россией. В 1911 г. состоялось 112 заходов российских пароходов в этот ближневосточный порт, в том числе принадлежавших компании — 108 (из общего числа 843, включая 234 посещения турецкими судами и 176 — британскими). Пароходами РОПиТ было доставлено грузов на 78,7 тыс. руб., в том числе из российских портов — на 50,2 тыс. руб. Вывезено из Яффы на 52,2 тыс. руб., в том числе в Россию — на 25,4 тыс. руб. [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 3392, л. 7, 9]. Значимая роль компании в развитии торговли с Ближним Востоком подтверждалась предпринимателями Юга России. В частности, было высказано мнение, согласно которому русский экспорт «может базироваться только на русском пароходстве, связанном договорными отношениями с русским правительством и действующим согласно с интересами русского экспорта. Никакое иностранное пароходство, подчиненное, как иностранное, противоположным нам интересам, не может содействовать нашему экспорту» [*Вестник Первого торгово-промышленного съезда...* 1910, с. 3]. О поддержке ближневосточного направления деятельности РОПиТ заявили также министр торговли и промышленности С. И. Тимашев и представитель Совета съездов представителей промышленности и торговли Российской империи Г. А. Крестовников, а также ряд депутатов Государственной думы [*Торгово-промышленная газета*, 1910, 5 июня; *Новое время*, 1910, 3 мая;

Голос Москвы. 1910, 4 мая; *Утро России*, 1910, 4 мая].

Динамика грузовых и пассажирских перевозок в 1910 г. свидетельствовала о потенциальных возможностях РОПиТ более активно развивать ближневосточное направление судоходства. Данное обстоятельство сыграло существенную роль в окончании пятилетних дискуссий по поводу нового соглашения о государственно-частном партнерстве. Весной 1911 г., одновременно с подведением итогов деятельности, члены правления завершили переговоры с чиновниками и депутатами III Государственной думы об условиях правительственной поддержки РОПиТ. 31 мая император Николай II подписал закон «О содержании срочных пароходных сообщений под Русским флагом в Черном и Средиземном морях». Срок его действия определялся до 1 января 1928 г. РОПиТ предоставлялось право содержать 7 субсидируемых государством «срочных», то есть регулярно действующих пароходных линий. Из них пять являлись зарубежными: 1. Александрийская прямая, еженедельная, между Одессой и Александрией, с заходом в Константинополь, Дарданеллы, Смирну и Пирей, а также раз в две недели с заходом в Суду на острове Крит; 2. Александрийская круговая, раз в две недели, между Одессой и Александрией, с заходом в Константинополь, Дарданеллы, Мителлину, Смирну, Хиос, Мерсину, Александретту, Триполи, Бейрут, Хайфу, Яффу и Порт-Саид; 3. Македонско-александрийская, раз в две недели, с заходом в Константинополь, Дарданеллы, Афон, Салоники, Смирну, Хиос, Мерсину, Александретту, Триполи, Бейрут, Хайфу, Яффу и Порт-Саид; 4. Болгарско-анатолийская, раз в две недели, между Одессой и Батумом, с заходом в Варну, Бургас, Константинополь, Инеболи, Синоп, Самсун, Орду, Керасунд, Трапезунд и Ризе; 5. Анатолийская, раз в две недели, между Поти и Константинополем, с заходом в Батум, Ризе, Трапезунд, Керасунд, Орду, Самсун, Синоп и Инеболи. В число двух субсидируемых внутрироссийских линий были включены: 6. Крымско-кавказская прямая, раз в неделю,



между Одессой и Батумом, с заходом в Севастополь, Ялту, Феодосию, Новороссийск, Туапсе, Сочи, Гагры и Сухум; 7. Крымско-кавказская круговая, два раза в неделю, между Одессой и Батумом, с заходом в Евпаторию, Севастополь, Ялту, Феодосию, Керчь, Анапу, Новороссийск, Геленджик, Джубгу, Туапсе, Лазаревское, Сочи, Адлер, Гагры, Гудауту, Новый Афон, Сухум, Очемчиры и Поти. Максимальный размер ежегодной правительственной субсидии на содержание «срочных» линий определялся в 933 тыс. руб. Со своей стороны компания обязывалась до 1 января 1917 г. ввести в эксплуатацию на пяти заграничных линиях шесть новых крупных пароходов [*Полное собрание законов...* 1914, с. 347–349].

РОПиТ сохранило право содержать дополнительные, государством не субсидируемые линии при условии, если соответствующая коммерческая деятельность не будет наносить ущерба регулярному сообщению. Речь шла, в частности, о специальных рейсах по доставке российских богомольцев, а также осуществлении «экстренной» перевозки грузов гражданского и военного назначения. Предполагаемая структура судоходных операций рассматривалась как взаимосвязанная и взаимодополняющая, способная обеспечить на обширной территории от северного Причерноморья до портов Леванта решение не только инфраструктурных, но и при необходимости социокультурных и геополитических задач. В этих условиях православное паломничество все нагляднее заявляло о себе как колонизационное движение, призванное согласовывать в ближневосточном регионе религиозные потребности с имперскими целями России. Вместе с тем, сложность реализации данного курса могла заключаться в возможном несоответствии государственных, церковных и частных интересов в условиях, когда жизнь паломника в Святой земле обретала новый смысл, новый отсчет, когда он переставал принадлежать кому-то, кроме себя самого; его личность отделялась от государства, и религиозность каждого переставала быть коллективной, обязательной

[Вах, 2019, с. 293]. Нахождение баланса между геополитическими, конфессиональными и индивидуальными приоритетами заинтересованных сторон становилось к началу 1910-х гг. одним из ключевых элементов в процессе укрепления позиций России на Ближнем Востоке.

В 1911 г. на фоне согласования позиций РОПиТ и правительства по трансграничным перевозкам наблюдалось заметное увеличение количества пассажиров, доставляемых в портовые города Леванта. В Яффу было ввезено 14 709 человек, вывезено — 10 801, в Бейрут — 11 254 и 8 389, в Смирну — 8 193 и 4 947, в Александрию — 4 558 и 4 632, в Хайфу — 2 723 и 5 154 [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2797, л. 53–57]. Еще одним итогом заключенного в 1911 г. соглашения явился взлет стоимости акций РОПиТ на Петербургской бирже на 19%. При уставном капитале в 10 млн руб. капитализация компании выросла до 17,4 млн руб. [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2195, л. 8]. Результаты последующих двух лет ее деятельности свидетельствовали о появлении более гибких организационных и финансовых механизмов регулирования судоходных операций. С их помощью удалось минимизировать издержки, связанные с Итало-турецкой и двумя Балканскими войнами. Меняя количество пароходов, интенсивность и направления их движения РОПиТ смогло не только сохранить, но и заметно повысить ключевые показатели работы на заграничных линиях. В 1912–1913 гг. выручка выросла с 2,354 до 2,953 млн. руб., дивидендные выплаты — с 9,6 до 12%. В 1913 г. 74 пароходами было перевезено по всем линиям 1,425 млн. человек (в 1912 г. — 1,263 млн), в том числе по трем ближневосточным «срочным» (александрийская прямая и круговая и македонского-александрийская) — 133,7 тыс. человек (103,8 тыс.) [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2688, л. 33–38]. При общем увеличении количества ввозимых в порты Леванта пассажиров наблюдалось некоторое уменьшение числа вывозимых, что подтверждало стремление части православных паломников продлить пребывание в Святой Земле. В частности, если в 1912 г. на пароходы компании по-



грузились в Яффе 10 380 человек, то в 1913 г. — 9 002 [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 3481, л. 19; д. 3494, л. 19]. Примерно та же ситуация наблюдалась в Александрии. Здесь снижение было зафиксировано с 10 079 до 8 044 человек [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 3450, л. 20–21]. Одновременно росло значение Бейрута как пункта вывоза пассажиров и мусульманского, и православного вероисповедания (притом, что этот порт не был включен в перечень для захода судов прямой александрийской линии). С 1912 по 1913 г. соответствующий показатель увеличился здесь с 4 256 до 8 376 человек [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 3501, л. 22–23]. Фактически перевозку богомольцев осуществляли пароходы всех линий РОПиТ, как «срочных», так и нерегулярных.

Вслед за окончанием второй балканской войны последовал очередной рост пассажиропотока на ближневосточном направлении. Только за первые семь месяцев 1914 года в Константинополь было ввезено 22 327 и вывезено 20 273 человека, в Яффу — 13 678 и 11 146, в Смирну — 9 380 и 4 523, в Александрию — 4 410 и 6 352, в Бейрут — 5 124 и 4 254, в Хайфу — 3 574 и 4 320 [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2770, л. 46–50]. Значимость этих цифр подтверждалась тем, что доставку паломников из Одессы в Александрию осуществляли суда еще двух пароходств — Добровольного флота и Северного пароходного общества. Соглашения между 953 акционерами РОПиТ по поводу основных сфер трансграничных операций определялось четырьмя заинтересованными сторонами: членами правления (в их состав, помимо трех избранных акционерами, входили назначенные от трех министерств — финансов, морского, торговли и промышленности), 15 членами наблюдательного совета (в этой группе состояли лица различного социального происхождения, включая предпринимателей, чиновников, ученых, инженеров и т. д.), представителями правящей династии (великая княгиня Елена Владимировна, великие князья Сергей и Павел Александровичи, Михаил, Георгий, Александр и Сергей Михайловичи) и доверенными 16 российских банков (крупнейшие пакеты акций

принадлежали Азовско-Донскому, Волжско-Камскому, Петербургскому международному коммерческому и Сибирскому торговому). Роль наблюдателя на собраниях акционеров сохранял Государственный банк, владевший 5 акциями.

1914 год должен был стать рубежным в развитии заграничных операций РОПиТ. К этому времени на долю компании приходилась пятая часть тоннажа морского коммерческого флота империи [Трифонов, Лемачко, 2009, с. 5]. Начавшие плавание по александрийской прямой линии четыре новых комфортабельных парохода («Император Петр I», «Императрица Екатерина II», «Император Николай I» и «Император Александр III») позволили привлечь большое число «классных пассажиров», в том числе из паломнической среды. Переведенные с этой линии на круговую ряд крупных судов («Император Николай II», «Королева Ольга», «Чихачев», «Одесса», «Иерусалим» и «Афон») дали возможность существенно повысить в целом результативность ближневосточных рейсов [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2208, л. 20]. Только за полгода, с января по июнь 1914 г., общее число перевезенных пассажиров по внутренним и заграничным линиям достигло 1,197 млн человек, в том числе прямой и круговой александрийскими и македонско-александрийской — 88,6 тыс. человек [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2228, л. 52]. На I съезде агентов РОПиТ в феврале 1914 г. председатель правления А. Е. Молчанов сообщил о подготовке к открытию четвертой ближневосточной линии — из Новороссийска в порты Анатолии, Сирии и Египта. Причиной такого решения явилась, с одной стороны, необходимость перевода в Новороссийск части пассажиро- и грузопотока из Одессы и Крыма (с 1 мая 1914 г. закрывался коммерческий порт в Севастополе), с другой — вовлечение в морские перевозки товаров и путешественников из поволжского, сибирского и северокавказского регионов. Пояснилось, что данная идея исходит из «правительственных источников» и «общественных сфер», а потому можно рассчитывать на «благоприятное» разрешение вопроса [РГИА, ф. 107,



оп. 1, д. 2557, л. 136–138]. Состоявшееся 10 июня очередное собрание акционеров поддержало разработанные правлением меры по развитию ближневосточного направления судоходства. Однако начавшаяся мировая война прервала реализацию намеченных планов.

Опыт деятельности Русского общества пароходства и торговли подтверждал значимую роль, которую сыграла эта транспортная компания в доставке православных паломников в порты Ближнего Востока в начале XX века. Развитие трансграничных операций происходило в этот период на фоне поиска оптимальной модели, призванной согласовывать частные (акционерное общество), общественные (паломники) и государственные (правительственные чиновники) интересы. Вместе с тем, представленные данные демонстрируют наличие связи между социально-культурными приоритетами, политическими потрясениями и экономическими трудностями, непосредственно отражавшимися в росте или сокращении паломнического движения. В том и другом случае происходила оптимизация структуры транспортных операций, а также корректировка судоходных услуг. Кроме того, эффективность судоходной деятельности определялась значимостью для богомольцев тех или иных портовых городов, и этот факт владельцы компании учитывали при планировании рейсов и использовании конкретных пароходов. В конечном счете, диверсификация транспортных операций, льготные цены на билеты, взаимосвязанность морских линий, постройка новых и модернизация имеющихся пароходов способствовали развитию паломнического движения на фоне сложного внутреннего и международного положения Российской империи в начале XX века.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

РГИА — *Российский государственный исторический архив*. Ф. 95, Ф. 107 [RSHA — *Russian State Historical Archive*. Fund 95, Fund 107 (in Russian)].

Акционерное дело в России. Том II. *Статистика акционерных предприятий*. Вып. VI. СПб.: тип. М. Стасюлевича, 1899. С. 1303–1610 [Joint Stock

Business in Russia. Vol. II. *Statistics of Joint-Stock Enterprises*. Vol. VI. Saint Petersburg: M. Stasyulevich Publ., 1899. Pp. 1303–1610 (in Russian)].

Барышников М. Н., Федотьев Д. С. Паломничество как фактор развития морского судоходства: Русское общество пароходства и торговли в 1884–1894 гг. *Вопросы истории*. 2021. № 5(1). С. 26–39 [Baryshnikov M. N., Fedotyev D. S. Pilgrimage as a Factor in the Development of Maritime Navigation: The Russian Steam Navigation and Trading Company in 1884–1894. *Voprosy Istorii*. 2021. No. 5(1). Pp. 26–39 (in Russian)]

Вах К. А. Азиатский департамент МИД и русские паломники в Палестине: взгляд из Петербурга, Константинополя и Иерусалима. *200 лет дипломатической поддержки русского присутствия на Ближнем Востоке: история создания и деятельности Азиатского департамента МИД Российской империи. Материалы Всероссийской научной конференции*. М.: Индрик, 2019. С. 261–328 [Vah K. A. Asian Department of the Foreign Ministry and Russian pilgrims in Palestine: A View from St. Petersburg, Constantinople and Jerusalem. *200 Years of Diplomatic Support for the Russian Presence in the Middle East: The History of the Creation and Activities of the Asian Department of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Empire. Materials of the All-Russian Scientific Conference*. Moscow: Indrik, 2019. Pp. 261–328 (in Russian)].

Вестник Первого торгово-промышленного съезда и Съезда деятелей по коммерческому судоходству и портовому делу на Юге России. № 5 (28 октября). Одесса, 1910. 28 с. [Bulletin of the First Trade and Industrial Congress and the Congress of Workers on Commercial Shipping and Port Affairs in the South of Russia. No. 5 (October 28). Odessa, 1910. 28 p. (in Russian)].

Голос Москвы (газета). 1910 [Golos Moskvu Newspaper. 1910 (in Russian)].

Грушевой А. Г. Императорское Православное палестинское общество в кризисные годы (1905–1907 гг.) (К вопросу об интерпретации «доклада секретаря» 10 окт. 1908 г.). *Дмитриевские чтения. Материалы III Всероссийской научной конференции*. Астрахань: Астраханский университет, 2018. С. 55–73 [Grushevoy A. G. Imperial Orthodox Palestinian Society in the Years of Crisis (1905–1907) (On the Interpretation of the “Secretary’s Report”, October 10, 1908). *Dmitriev Readings. Materials of*



the 3rd All-Russian Academic Conference. Astrakhan: Astrakhan University, 2018. Pp. 55–73 (in Russian)].

Доклад правления Русского общества пароходства и торговли общему собранию акционеров 20 мая 1906 года. СПб., 1906. 9 с. [Report of the Board of the Russian Shipping and Trade Society to the General Meeting of Shareholders on May 20, 1906. St. Petersburg, 1906. 9 p. (in Russian)].

Доклад правления Русского общества пароходства и торговли общему собранию акционеров 14 июня 1907 года. СПб., 1907. 14 с. [Report of the Board of the Russian Shipping and Trade Society to the General Meeting of Shareholders on June 14, 1907. St. Petersburg, 1907. 14 p. (in Russian)].

Иловайский С. И. Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. Одесса: типография Акционерного Южнорусского общества печатного дела, 1907. 359 с. [Ilovaisky S. I. Historical Sketch of the 50th Anniversary of the Russian Steam Navigation and Trading Company. Odessa: Joint-stock South Russian Publ., 1907. 359 p. (in Russian)].

Истина о Русском обществе пароходства и торговли. СПб.: Типо-Литография «Якорь», 1910. 40 с. [The Truth about the Russian Steam Navigation and Trading Company. St. Petersburg: Yakor Publ., 1910. 40 p. (in Russian)].

Новое время (газета). 1910 [Novoe Vremya Newspaper. 1910 (in Russian)].

Общее собрание акционеров Русского общества пароходства и торговли 22 мая 1898 г. СПб., 1898. 31 с. [General Meeting of Shareholders of the Russian Shipping and Trade Society. May 22, 1898. St. Petersburg, 1898. 31 p. (in Russian)].

Объяснительная записка к отчету Русского общества пароходства и торговли за 1899 г. СПб., 1900. 52 с. [Explanatory Note to the Report of the Russian Society of Shipping and Trade for 1899. St. Petersburg, 1900. 52 p. (in Russian)].

Полное собрание законов Российской Империи. Собрание Третье. Т. XXXI. Отд. 1. 1911 г. СПб., 1914. 1411 с. [Complete Collection of Laws of the Russian Empire. Collection Three. Vol. XXXI. Section 1. 1911. Saint Petersburg, 1914. 1411 p. (in Russian)].

Познер М. В. Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства. СПб.: Типография В. Ф. Киршбаума, 1895. 369 с. [Pozner M. V. Historical Review of Government Measures for the Development of Russian

Merchant Shipping. St. Petersburg: V. F. Kirshbaum Printing House, 1895. 369 p. (in Russian)].

Русское судоходство. 1899. № 207 (журнал) [Russkoe Sudobodstvo Magazine. 1899 (in Russian)].

Смирнова И. Ю., Бутова Р. В. Россия в Святой Земле. Деятели и учреждения Русской Палестины (XIX–XX века). Вестник Российского фонда фундаментальных исследований. Гуманитарные и общественные науки. 2021. № 2 (104). С. 9–21 [Smirnova I. Yu., Butova R. V. Russia in the Holy Land. Figures and Institutions of Russian Palestine (19th–20th centuries). Bulletin of the Russian Foundation for Basic Research. Humanities and Social Sciences. 2021. No. 2 (104). Pp. 9–21 (in Russian)].

Список акционерам Русского общества пароходства и торговли к общему собранию 14 июня 1907 года. СПб., 1907. 7 с. [List of Shareholders of the Russian Shipping and Trade Society for the General Meeting. June 14, 1907. St. Petersburg, 1907. 7 p. (in Russian)].

Статистика акционерного дела в России. Вып. 3. Условия деятельности и доходность акционерных предприятий. Сост. и изд. Н. Е. Пушкин. СПб., 1898. 656 с. [Statistics of Joint Stock Business in Russia. Iss. 3. Operating Conditions and Profitability of Joint-Stock Enterprises. Comp. and ed. by N. E. Pushkin. St. Petersburg, 1898. 656 p. (in Russian)].

Торгово-промышленная газета. 1910 [Torgovo-Promyshlennaya Gaseta (Newspaper). 1910 (in Russian)].

Трифонов Ю. Н., Лемачко Б. В. Русское общество пароходства и торговли. 1856–1932 годы (краткий исторический справочник). СПб.: издательство «ЛеКо», 2009. 180 с. [Trifonov Yu. N., Lemachko B. V. Russian Steam Navigation and Trading Company. 1856–1932 (A Brief Historical Reference). St. Petersburg: LeKo Publ., 2009. 180 p. (in Russian)].

Устав Русского общества пароходства и торговли. СПб., 1899. 50 с. [Charter of the Russian Society of Shipping and Trade. St. Petersburg, 1899. 50 p. (in Russian)].

Утро России (газета). 1910 [Utro Rossii Newspaper. 1910 (in Russian)].

Frary L. Pilgrims and Profits. The Russian Company of Steam Navigation and Trade, 1856–1914. Canadian-American Slavic Studies. Vol. 53. Iss. 3. Aug. 2019. Pp. 286–305.

Pozharliev L. State Goals and Private Interests in the Development of Transport Infrastructure in the Russian Black Sea Region in the Second Half of the Nineteenth Century. Journal of Balkan and Black Sea Studies. Year 3. Iss. 5. Dec. 2020. Pp. 71–96.