

На правах рукописи

Алексушин Глеб Владимирович

Пароходное общество
"Кавказ и Меркурий"

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук
специальность:
07.00.02 – Отечественная история

Самара

1995

Работа выполнена на кафедре Российской истории Самарского Государственного Университета

Научный руководитель:

Доктор исторических наук, профессор П. С. Кабытов

Официальные оппоненты:

Доктор исторических наук, профессор Н. Л. Клейн

Кандидат исторических наук, доцент Г. А. Третьякова

Ведущая организация:

Пензенский педагогический университет.

Защита состоится 28 сентября 1995 г. в 14⁰⁰ часов на заседании диссертационного совета К.063.94.02. при Самарском Государственном Университете (443011 Самара, ул. академика Павлова, 1, ауд.203).

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Самарского Государственного Университета.

Автореферат разослан <<22>> августа 1995 г.

Ученый секретарь

диссертационного совета

кандидат исторических наук, доцент

В. Н. Парамонов

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Транспортный вопрос имеет важное значение для истории России. Имеющая огромные размеры страна постоянно нуждается в эффективной транспортной системе, поэтому этот вопрос постоянно находился и находится в фокусе внимания общества. Почтовая служба, перевозки войск, товаров и людей с развитием русского общества становились все более важной частью государственной экономики. Удачливей государственными на поприще транспорта показали себя коммерческие общества XIX – начала XX вв.

В качестве объекта изучения в диссертационном исследовании взято акционерное пароходное общество "Кавказ и Меркурий", которое действовало в 1849 – 1918 гг и являлось самым крупным и эффективным судоходным предприятием на Волге и Каспийском море. В условиях перехода России на рыночные отношения и распада старых связей и транспортной системы использование исторического опыта по организации коммерческих судоходных компаний представляет огромный практический интерес.

Общество "Кавказ и Меркурий" являлось (особенно в последние годы своего существования) самым крупным и богатым не только на Волге, но и вообще среди речных пароходств России. В связи с этим обстоятельством представляет особый интерес исследование коммерческой деятельности фирмы как идеала для современных предпринимателей, занимающихся речным транспортным и туристическим бизнесом.

"Кавказ и Меркурий" занималось не только транспортными, но и страховыми и другими финансовыми операциями. Исследование этого бизнеса пароходства позволяет выявить принципы и методы коммерческой деятельности, благодаря которым оно заняло ведущие позиции в речном транспорте.

Степень разработанности темы. Тема диссертационного исследования предполагает также решение ряда проблем общетеоретического характера.

Отдельные аспекты истории речного транспорта и его интеграции в русскую экономику привлекали большое количество исследователей, поэтому историография некоторых вопросов истории пароходного дела на Волге

и Каспии довольно обширна.

Литературу, использованную в работе над диссертацией, можно условно разделить на три большие группы: работы экономистов, инженеров и публицистов XIX – начала XX вв.; советскую историографию и общезкономические работы.

К первой группе относятся несколько монографий, касающихся преимущественно темы создания и развития каспийских экономики и транспортной системы¹. Отличительной чертой этих исследований является их описательный характер. Благодаря этим работам в научный оборот введены представительные данные об экономическом положении Нижней Волги, о транспортной системе устья Волги и Каспийского моря. Аналогичные работы имеются по отдельным регионам Поволжья, особенно по Нижегородской губернии. Подробные хозяйственные описания районов в этих исследованиях, имеют преимущественно источниковое значение.

К этой группе относятся несколько разноплановых исследований по истории коммерческих взаимоотношений на Волге. Среди них выделяются работы по торговле в Волжском бассейне². Подробность этих исследований позволяет с большой степенью достоверности показать действие механизмов волжской торговли, важными элементами которой являлись пароходные компании. Эти работы дают интересные представительские данные по проблематике организации пароходно-транспортного дела на Волге.

Расширить историографию XIX – начала XX веков по теме диссертации позволяет ряд работ³, где имеются географико-экономические описания водных путей волжского региона. Их анализ позволяет дать объективную оценку возможностям созданного акционерами "Меркурия" пароходства. Эти

¹ Круковская С.К. Астраханский край. СПб., 1904;

Симанович В. Нефть и нефтяная промышленность в России. СПб., 1909.

² Борковский И.Ф. Торговое движение по Волжско-Мариинскому водному пути. СПб., 1874 и 1876;

Житков С.М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов России за столетний период 1798 – 1898. СПб., 1900;

³ Аносов А.В. Предшественники речного землечерпания и выправительных работ. Казань, 1915;

Волга как путь сообщения. Журнал Министерства Путей Сообщений. СПб., 1887;

Люстрицкий В.Ф. Волга в пределах Казанской губернии. В 2-х частях. Казань. 1891.

Судоходный дорожник Европейской России в 2 частях. СПб., 1854. 1855.

описания делают возможным исследование природных условий Поволжья, среды функционирования пароходства и способов преодоления возможных естественных препятствий.

В 20-х годах XX века были сделаны первые попытки исследовать историю речного транспорта. Наиболее удачной, фундаментальной работой стала монография И. А. Шубина "Волга и волжское судоходство", изданная в 1927 г. Автор до революции работал управляющим делами съездов судовладельцев Волжского бассейна и хорошо знал современное ему судоходство¹.

Основными принципами в этой монографии стали изучение волжского судоходства на протяжении всей истории пребывания людей на Волге; подробное описание всех частных и акционерных пароходств волжского бассейна. Обобщение доступной лишь автору статистики сделало возможным создание большого количества таблиц. Отдельными аспектами исследования являются описание судостроительной промышленности, социально-классового состава судорбочих речной транспортной отрасли. Монография Шубина содержит в числе использованных источников личные свидетельства служащих речных пароходств, с которыми автор поддерживал личные отношения. Главными недостатками его исследования являются некоторая поверхностность и непроверенность отдельных фактов.

В 30-х – 40-х годах XX века среди работ по истории советского речного транспорта исследований по дореволюционному периоду не встречается. Лишь в конце 40-х – начале 50-х годов на возникшей волне интереса к дореволюционной истории Поволжья было защищено несколько кандидатских диссертаций. Наиболее известными среди них являются работы А. И. Парусова (Горький) "Сормово в XIX веке", защищенная в 1949 г., и Л. Н. Фурера (Казань) "Волжское пароходство в 50–60 гг. XIX в.", написанная в 1956 г.

Определенное сходство концепций этих авторов позволяет объединить их в "промышленно-экономическое направление" изучения истории дореволюционного речного транспорта. Основное внимание этих исследовате-

1 РГИА СПб. Ф. 95. Оп. 18. Д. 398. Л. 3.

лей уделено анализу предпринимательской деятельности крупных поволжских судовладельцев и фабрикантов.

В 60-х – 70-х годах основными объектами исследований советских историков вновь становится послереволюционный период развития речного транспорта, гражданской войны на Волге и период российского империализма ¹. Редкие работы этого периода по дореволюционному периоду истории речного транспорта имели принципиально новые проблематику и историографию, а основное место в них занимала рабочая тематика ².

Применяя сравнительно-исторический метод, исследователи 60-х – 70-х годов пытались доказать фатализм капиталистического речного транспорта и "неоспоримое" превосходство над ним советского речного транспорта. Основной концепцией, разрабатываемой этими историками, стала идея непреемственности между дореволюционным и советским речным транспортом ввиду смены в стране экономического уклада, гибели основной части судов в ходе гражданской войны.

Наиболее интересными и содержательными работами по формированию финансового капитала в судостроении России начала XX века К.Н. Тарновский в своей монографии ³ считает В.И. Бовыкина и К.Ф. Щацилло.

В 80-е годы нашего столетия интерес к дореволюционному речному транспорту резко возрос и на эту тему было издано несколько монографий ⁴ и научно-популярных изданий ⁵.

В особую группу можно выделить труды технического характера: по судам и судовым энергетическим установкам ⁶. Будучи по характеру техническими монографиями, эти исследования дают богатые представи-

¹ Липпар И.Г. Монополизация речного транспорта на Волге. Горький. 1968;

Речной транспорт СССР за 50 лет советской власти. М., 1975.

² К 50-летию национализации флота. М., 1968;

Морозов Н.П. Вопросы истории нефтеперевозок на Волге. Горький. 1963;

Родин Ф.Н. Бурлачество в России. М., 1975.

³ Тарновский К.Н. Социально-экономическая история России. Начало XX в. М., 1990. С. 34.

⁴ Морской транспорт СССР /К 60-летию отрасли/. М., 1984;

Советский речной транспорт 1917 – 1941. М., 1987.

⁵ Казарин В.Н. Идут караваны судов. Куйбышев. 1985.

⁶ Акимов П.П. История развития судовых энергетических установок. 1950;

Бараш П.А. Развитие судовых паровых котлов. 1937;

Брандт А.А. Очерки истории паровой машины и применения паровых двигателей в России. СПб. 1892;

тельные и статистические данные по материальной стороне истории речного транспорта. Качество анализа техники и технологий пароходств в этих работах, как правило, очень высоко. В них рассматривается, хотя и довольно поверхностно, работа технических служб и инженеров акционерных пароходств, в том числе и "Кавказа и Меркурия". К исследованиям в области техники и технологий речного транспорта примыкают и монографии по истории судостроения ¹.

К изучавшим вопросы закупок судов и техники за границей относятся Богославский П., опубликовавший в Санкт-Петербурге в 1859 г. "О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном", и ряд исследователей с монографиями дореволюционного и советского периодов ². Имеющим наибольшие охват и достоверность по теме судостроительной промышленности явилось исследование Н. И. Дмитриева и В. В. Колпикова "Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей", изданное в Санкт-Петербурге в 1909 г.

Благодаря большому количеству статистических материалов, представленных и систематизированных в этих исследованиях, судостроительный аспект истории речного транспорта Поволжья представлен достаточно полно. К недостаткам этих работ (особенно советского этапа) можно отнести непроработанность по истории мелких и средних заводов, некоторые фактические ошибки, например, с датами основания заводов.

Состояние историографии темы предопределило постановку цели и задач диссертации.

Основная цель диссертационного исследования заключается в изучении комплекса вопросов, связанных с деятельностью волжских пароходств дореволюционного периода истории России на примере акционерного товаро-пассажирского пароходного общества "Кавказ и Меркурий", действовавшего в 1849 – 1918 гг. на Волге и Каспийском море и являвшемся самым крупным предприятием подобного рода.

¹ Виргинский В. С. Начало парового судоходства в России. М., 1948; Лобач-Жученко Б. М. Теплоходы. М., 1938;

Шерр С. А. Развитие кораблестроения в России. М., 1952;

² История "Красного Сормова". Горький. 1969;

Коломенскому тепловозостроительному заводу 100 лет. М., 1963;

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи общетеоретического и конкретно-исторического характера:

– изучение размеров и сути влияния деятельности исследуемого общества на развитие экономики России в XIX веке, являющееся первостепенной задачей данной работы;

– рассмотрение вопроса о взаимодействии в области развития транспортной сети, финансово-кредитного дела и в военно-политической жизни пароходства "Кавказ и Меркурий" и государственных органов управления;

– изучение инфраструктуры "Кавказа и Меркурия", включавшей судостроительные и судоремонтные заводы, агенства, конторы, правление, бухгалтерию и другие, менее необходимые элементы;

– исследование деятельности монопольных структур и образований, в которые входил "Кавказ и Меркурий" в начале XX века – "Волжский синдикат" и трест КаМВО, и принципов деятельности общества в их составе;

– изучение взаимодействия и конкуренции речных пароходств и железных дорог, так как, несмотря на значительную протяженность российских железных дорог, во время навигаций объемы перевозок товаров и пассажиров речными судами были больше железнодорожных;

– анализ на примере "Кавказа и Меркурия" формирования и развития речной транспортной системы как – важной составной части процесса промышленного переворота XIX века, так как для России это был особенно больной вопрос;

– оценка влияния "Кавказа и Меркурия" на организацию эффективного внутреннего рынка и участия в импортно-экспортных операциях государства;

– классификация судов общества, составление полного списка судов с описанием основных тактико-технических данных и истории каждого паротеплохода;

– исследование акционерных или частных судоходных предприятий и компаний, которые были частично или полностью поглощены "Кавказом и Меркурием" во время деятельности в 1849 – 1918 гг.

Хронологические рамки исследования ограничены периодом с 1849 г.

по 1918 г. Общество "Меркурий" возникло в 1849 г. и существовало под этим названием до 1858 г. В 1858 г. была создана компания "Кавказ", в этом же году слившаяся с фирмой "Меркурий". Объединенное предприятие под названием "Кавказ и Меркурий" просуществовало до 1918 г.

Территориальные рамки исследования определяются при обязательном учете фактора постоянного расширения транспортного дела "Кавказа и Меркурия". В период с 1849 года по 1858 год транспортная деятельность общества осуществлялась на Волге и ее притоке – Каме. С 1858 г. транспортные операции были начаты и на Каспийском море. В начале XX века благодаря покупке нескольких пароходств деятельность "Кавказа и Меркурия" охватила реку Кура бассейна Каспийского моря.

Источниковая база исследования. Основное место занимает опубликованная и архивная статистика. Наиболее важной ее частью явились периодические отчеты общества "Кавказ и Меркурий" за 1860 – 1916 гг., с помощью которых были проанализированы финансовая, судостроительная деятельность и торгово-пассажирские перевозки.

Информацию финансового характера представляет ежегодный сборник "Отчеты обязанных публичной отчетностью предприятий" В это периодическое издание все акционерные и частные компании России были обязаны сдавать ежегодные финансовотехнические сводки-отчеты.

К публикациям, описывавшим достаточно подробно судовой состав речных пароходств, относятся издания ¹, печатавшиеся по результатам периодических переписей паровых и непаровых судов речного и морского флота России.

Источники технической направленности располагаются преимущественно в ведомственных архивах старых судостроительных заводов Поволжья и Каспийского моря – Сормовского, Коломенского и Астраханских. Из центральных архивов по наличию статистических материалов, связанных с историей речных пароходных предприятий, выделяется Российский Государственный Исторический Архив Санкт-Петербурга.

¹ Пароходы российского торгового флота на 1 января 1893 г. СПб., 1893; Пароходы российского торгового флота на 1 января 1894 г. СПб., 1894. Список речных судов, плававших по внутренним водным путям Европейской России в 1885. СПб., 1886; 1893.

В фонде Пароходного общества "Кавказ и Меркурий" (ф. 101) имеются журналы и отчеты Правления общества в Санкт-Петербурге и журналы общих собраний акционеров, бумаги П.П. Мельникова, документация по Спасскому затону, информация по строительству и закупке пароходов, по конкуренции с другими крупными пароходствами Волги.

Подробно освещается источниками период начала XX века. В Российском Государственном Архиве Экономики в фонде Управления водного транспорта Народного комиссариата путей сообщения (ф. 3416) располагаются материалы по национализации частных речных пароходств. Часть этих материалов касается вопроса национализации "Кавказа и Меркурия".

В Центральном Военно-Морском Архиве, в фондах Волжских военных флотилий (ф. Р-143, Р-146, Р-342 и Р-562) собраны документы по участию судов частных пароходств в боевых действиях гражданской войны.

Основанием для обобщающих экономических характеристик послужили многочисленные материалы, представленные законодательными документами и уставами акционерных обществ. К законодательным источникам относятся постановления Министерства Путей Сообщений и других государственных органов, имевших отношение к речному судоходству.

Легко доступные для исследователей и не требующие серьезных проверок, законодательные источники чрезвычайно ценны. В Волжско-Камских справочных книжках, изданных в Казани в 1907 - 1914 гг., имеются все основные законодательные акты, регулировавшие взаимоотношения пароходств с государством, с клиентами, с населенными пунктами и с другими пароходствами.

Уставы "Кавказа и Меркурия" и других коммерческих организаций, деятельность которых пересекалась с исследуемым обществом, как источники представляют наибольшую ценность для историков. В уставах "Кавказа и Меркурия" отражалась максимально полная информация по обществу: принципы организации, структура, правила выпуска и обращения акций, условия транспортной и финансовой деятельности. Опубликованные в Полном Собрании Законов Российской Империи, уставы являются наиболее доступными для исследователей и обладающими большой информативной насыщенностью материалами.

Важную группу источников составляют делопроизводственные документы. К делопроизводственным документам относятся общие и финансовые отчеты пароходных обществ и деловая переписка между представителями различных пароходств и должностными лицами, имевшими непосредственное отношение к пароходному делу на Волге: губернаторами, чиновниками Министерства и Округов Путей Сообщений, инспекторами судоходных дистанций.

Для анализа общезкономической ситуации на Волге в XIX – начале XX вв. потребовалось выделение особой группы источников, среди которых наиболее важными стали деловые записки.

К ним относятся записка "О положении мануфактурной промышленности в бассейне Оки и Волги", в которой описывается состояние пароходного дела и заводов по производству пароходов в указанном регионе в 50-х – 60-х гг. XIX века; записка о финансовом положении России одесского банкира Леона Рафаловича, которая содержит в себе оценки деятельности механического завода Нобеля в Санкт-Петербурге; записка акционера "Кавказа и Меркурия" Ю.И. Гагемейстера и Рейтерна "Соображения о мерах к лучшему устройству банков и денежной системы".

Ценными источниками по истории пароходств представляются художественные произведения писателей XIX века, путешествовавших на волжских пароходах и оставивших подробные описания своих поездок ¹.

В их работах сохранились интересные описания судов, подававшейся в ресторанах пищи, капитанов и береговых служащих общества "Кавказ и Меркурий". Книги Немировича-Данченко содержат в себе ценные технические описания и научно-публицистические отступления от художественного текста, касающиеся развития нефтяного дела на Волге и Каспии и использования жидкого топлива волжскими пароходами.

Разнообразна опубликованная статистика конца XIX – начала XX вв. Она печаталась в периодических Статистических выпусках и временниках министерства путей сообщений, многочисленных журналах: "Русское судоходство", "Волжское судоходство" (печатном органе Совета съездов су-

¹ Марков Е. Домой по Волге. СПб., 1901;
Минх Н.А. Капитаны поперечного плавания. М., 1989;
Немирович-Данченко В.И. По Волге. СПб., 1877;
Шевченко Т.Г. Дневник. Киев. 1953.

довладельцев Волжского бассейна), "Вестник промышленности", "Журнал Министерства Путей Сообщений", "Теплоход", "Журнал для акционеров"

Хорошим подспорьем в работе над источниками, предоставляющими местную информацию, стали газеты поволжских городов и столицы. Самыми информативными газетами, освещавшими деятельность пароходных обществ, являлись "Астраханский справочный листок", "Сенатские ведомости", "Волжское слово", "Биржевые ведомости", "Казанский биржевой листок", "Саратовский справочный листок", "Камско-Волжская газета", "Самарская газета" и "Рыбинский листок". Многочисленные календари являлись важнейшими опубликованными источниками. Так, Адрес-Календари и Памятные Книжки Самарской губернии за 1863 – 1916 гг. содержат в себе подробную информацию об агентах "Кавказа и Меркурия" в Самаре.

В особую группу можно выделить источники, опубликованные правлением общества. В 1908 г. был издан "Краткий очерк деятельности общества "Кавказ и Меркурий", в котором освещалась его деятельность за 50-летие. Эта книга является важным и необходимым источником, хотя проникнута великодержавным духом и содержит ряд сознательных искажений, выставляющих, однако, общество в весьма выгодном свете. В 1912 – 1915 гг. "Кавказом и Меркурием" ежегодно публиковались путеводители по Волге ¹, содержавшие информацию о капитанах всех пассажирских судов общества, об уровне сервиса, на который мог рассчитывать клиент, обратившись в общество и о маршрутах "меркурьевских" пароходов.

Наиболее интересными источниками по истории речного пароходного дела являются путеводители по Волге, ее притокам и по Каспийскому морю. Наиболее достоверных, интересных и информативных путеводителей, выпущенных различными пароходными обществами, было немного ², гораздо больше было авторских ³. В этих изданиях делались первые попытки систематизировать данные по истории волжских пароходств и судостроитель-

¹ Пароходное общество "Кавказ и Меркурий" в 1912 г. СПб., 1912; 1913; 1914; 1915.

² Волга от Твери до Астрахани. СПб., 1862;
Путеводитель по Волге. Нижний Новгород. 1894;
Волга. Путевые заметки. СПб., 1895.

³ Лендер Н. Волга. Очерки и картины. СПб., 1889;
Нейгард П.П. Путеводитель по Волге. СПб., 1862;
Размадзе А.С. Волга от Нижнего Новгорода до Астрахани. Киев. 1896.

ных заводов. История пароходного дела на крупнейшем притоке Волги Кама описана в двух путеводителях, предлагавших читателю обширный иллюстративный и статистический материал ¹. О деятельности каспийского парового судоходства писали в немногочисленных официальных справочных изданиях по Кавказу и по морскому делу вообще ².

Целью данной исследования. В сфере теоретико-методологической необходим подход, учитывающий альтернативные концепции в качестве составных элементов единой транспортно-экономической мысли. На этом основании строится рабочая гипотеза диссертационного исследования, суть которой заключается в том, что одним из главных направлений развития русского капитализма в XIX веке в условиях сильного влияния индустриально-технологического прогресса на экономическую жизнь государства стало создание транспортного капитализма в виде принципиально новых частных транспортных систем, в том числе и речных пароходств.

Основополагающими в методологии диссертационного исследования являются принцип единства исторического и логического в исследовании объекта и принцип системности, предполагающий сохранение целостности при рассмотрении взаимосвязей элементов структуры объекта. Главным научным методом работы стал метод восхождения от частного к общему, применение которого позволило создать теоретическую модель на основании эмпирического материала.

При оценке деятельности "Кавказа и Меркурия" совершенно необходимо отказаться от ряда стереотипных представлений, порочность которых доказана исторической практикой. К таковым можно отнести утверждение о несостоятельности частных пароходств по причине отсутствия в них планирования, возведение в ранг абсолюта неспособности некоторых акционерных обществ расширяться из-за общей конкуренции или внутренней слабости, неверное представление о кризисе частного речного транспортно-бизнеса в начале XX века, особенно в ходе первой мировой войны.

Анализ большого количества статистических материалов позволил

¹ Иллюстрированный путеводитель по Кама: Казань. 1911;

Кама. Путеводитель. СПб., 1911.

² Кавказ. СПб., 1896; 1911; Тифлис. 1886;

Каспийское пароходство в 3 частях. М., 1925.

составить схему структуры предприятий и полный список судов "Кавказа и Меркурия". Использование схемы структуры предприятия, схемы истории администрации исследуемого общества и полного списка судов, предусматривающего все тактико-технические особенности каждого судна, позволило создать наглядное отображение истории "Кавказа и Меркурия", предоставившее возможность проводить на своей основе обобщения и умозаключения по выявлению закономерностей развития предприятия.

На всех этапах работы над диссертацией использовался компьютер. С его помощью проведена более качественная по сравнению с традиционной обработка статистической информации, составлены приложения. Для этого автором диссертации была написана специальная компьютерная программа "Транзит" для перевода русских мер исчисления в единицы СИ. С ее помощью большие массивы тактико-технических данных судов "Кавказа и Меркурия" были переведены в современные меры исчисления.

Исходная новизна определяется нетрадиционным для отечественной историографии постановкой проблемы. В работе пересмотрен общий взгляд на деятельность акционерных обществ волжского бассейна, показана роль частного транспортного бизнеса в развитии экономики Поволжья.

В отличие от других коммерческих структур, возникавших в России после отмены крепостного права, самые крупные и стабильные пароходства возникли в 1843 – 1854 гг. Основным процессом, повлиявшим на их создание, был промышленный переворот. После отмены крепостного права принципы организации этих "старых" пароходств пришли в относительное противоречие с новыми капиталистическими отношениями в России.

После реформы 1861 г. стало образовываться много речных пароходств и это обстоятельство поставило дореформенные пароходства в условия жесткой конкуренции. Возникшая необходимость поддержания высокого конкурентноспособного уровня технологий и техники, необходимых для успешного функционирования речных пароходств, вынуждала транспортные компании на проведение постоянных научных исследований, привоз новых техники, технологий и специалистов из-за границы.

Все эти особенности и предопределяют выделение транспортного капитализма как относительно самостоятельной и своеобразной сферы рус-

ской экономики XIX – начала XX вв., ярким примером которой является деятельность общества "Кавказ и Меркурий"

Дополнительно проведен анализ социально-классового состава служащих и судорабочих общества, исследовано воздействие на общество ряда объективных факторов: неурожаев, кризисов, войн. Огромное значение для расширения сферы влияния изучаемого общества имела своеобразная "среда существования", которая располагала двумя пароходствами (речным и морским), определенной системой расположения портов, затонов и заводов, учитывала географическое положение крупных городов и ввиду этого состав и количество предлагаемых в них грузов и пассажиров.

Впервые в историографии поставлен вопрос о своеобразном развитии транспортного капитализма в России как особого экономического явления и предложена концепция его изучения.

Научной новизной характеризуются основные выводы диссертации о преимущественном положении акционерных пароходных обществ в системе русского транспорта и предпринимательства XIX – начала XX вв., о лидирующей роли "Кавказа и Меркурия" в процессе создания поволжской транспортной экономики, фабрично-заводской промышленности и развитии речного транспортного капитализма.

Определенным уровнем новизны обладают методы анализа, примененные в работе над диссертацией, интерпретация результатов, полученных с помощью количественных методов.

Апробация и практическая значимость диссертационного исследования. Апробация производилась на итоговых конференциях профессорско-преподавательского состава СамГУ и Самарской Экономической Академии, на областной историко-краеведческой конференции имени П. В. Алабина в 1994 – 1995 гг.

Практическая значимость диссертации связана с переосмыслением подходов к истории дореволюционного речного транспорта. Материалы диссертации используются в работе музея речного транспорта Самары, краеведческих музеев Самары и Рыбинска. Материалы исследования могут быть использованы при дальнейшей разработке проблемы, при подготовке обобщающих трудов по истории речного транспорта России.

СТРУКТУРА И ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Цель и задачи диссертационного исследования определили структуру работы, которая отвечает поставленным задачам и строится на основе сочетания историко-хронологического и проблемного анализа. Диссертация состоит из введения, четырех глав, заключения, приложений, списка источников и литературы и списка условных сокращений и специальных терминов к приложениям.

Во введении излагаются актуальность изучаемой темы, цель и задачи диссертационного исследования, подробный историографический и библиографический обзор источников и литературы, использованных в работе над диссертацией.

Первая глава "Развитие пароходного дела на Волге в первой половине XIX в." посвящена анализу общеэкономической и транспортной ситуаций в России. В первом параграфе главы "Становление транспортной системы России в первой половине XIX столетия" описывается первый период пароходостроения в России, вплоть до создания общества "Меркурий".

Развитие транспортной системы государства в условиях сохранения крепостного права и слабости капиталистических отношений в России являлось процессом крайне затянутым, проблематичным и движимым преимущественно иностранными инженерами (Р. Фултон, К. Берд, Ж.-В. Пуадербар) или русскими купцами-меценатами (В.А. Всеволожский).

Ввиду огромной протяженности коммуникаций страны шоссейный транспорт развивался слабо, а создание железнодорожного дела осложнялось крайне низким техническим уровнем российской промышленности. Наиболее простым видом транспорта являлись речные пароходства, для успешного функционирования которых не требовалось строительства дорог.

Во втором параграфе "Образование и деятельность пароходного акционерного общества "Кавказ и Меркурий" в 1849 – 1860 гг." исследуется процесс организации пароходного предприятия "Меркурий" в 1849 г. и его деятельность до 1857 г., формирование пароходства "Кавказ", их слияние с обществом "Меркурий" под общим названием "Кавказ и Меркурий", трудное становление новой фирмы, работавшей на симбиозе речного и морского

пароходств.

Серьезной проблемой оказалось определение роли в организации пароходства П. П. Мельникова, так как его лидирующее участие в создании "Меркурия" осталось фактически неосвещенным документами пароходства. Большую сложность представляло собой изучение деятельности первого управляющего пароходства "Меркурия" Р. М. Алабова. Уволенный за воровство и некачественную постройку первых судов общества, он был фактически полностью исключен из поздних документов "Меркурия". Удалось представить только общее впечатление о первых пароходах общества ввиду скудности информации о них.

Приход Н. А. Новосельского на должность председателя правления компании, вызванный необходимостью устранением Алабова от дела и приобретением Новосельским контрольного пакета акций, вызвал резкий рост объемов деятельности "Меркурия". Создание судов нового типа, распространение сферы влияния пароходства на Каспий и Каму, присоединение пароходства "Русалка" были проведены новым председателем правления.

Вторая глава "Развитие речного и морского пароходства общества в 1860 – 1918 гг." представляет собой исследование транспортной и организационной деятельности общества "Кавказ и Меркурий" до 1918 г.

Первый параграф "Влияние кризисов 1859 – 1872 гг. на развитие речного и морского пароходств" представляет собой анализ деятельности морского и развития речного пароходств компании в 60-е годы и преодоления обществом кризисов 1859 – 1862, 1864 – 1865 и 1871 – 1872 гг.

Кризис 1859 – 1862 гг. стал самым острым и сильным кризисом для всех волжских пароходств, в том числе и для "Кавказа и Меркурия". Некоторые предприятия, не выдержав конкуренции, обанкротились. Исследуемое общество находилось на грани распада на самостоятельные морское и речное пароходства и гибели морского. В 1861 г. кризис достиг своего апогея – акционер рассматривали вопрос о продаже пароходства. Отмена крепостного права и резкое увеличение пассажиро- и грузо- потоков на Волге, назначение акционера "Кавказа и Меркурия" П. П. Мельникова министром путей сообщений привели к выходу общества из кризиса.

Второй кризис 1864-1865 гг. был успешно преодолен за счет успеш-

ной деятельности каспийского пароходства и поддержки Мельникова. Третий кризис 1869–1872 гг. сориентировал общество на использование на своих судах технических новшеств и на создание должного комфорта для пассажиров всех классов. В связи с этим началось создание принципиально новых судов “американского” типа. Одним из условий использования новых пароходов стало обеспечение их нефтяным топливом.

В 70-е годы XIX века акционерами общества было принято лидирующее участие в общеволжском процессе перевода судов на нефтяное топливо и транспортировки нефти в огромных количествах на волжских судах. Инициатором этого процесса стал новый председатель правления “Кавказа и Меркурия” А. П. Жандр. Перевод судов на нефтяное топливо был крайне сложным и создал немало технических проблем.

“Модернизация флота общества в 1870 – 1890 гг.”, второй параграф главы, где исследуется развитие “Кавказа и Меркурия”. Он посвящен изучению совершенствования судового состава и транспортной деятельности общества в 80-е годы. Такой хронологический подход становится возможным ввиду специфичной экономической ситуации в России, сложившейся в последней трети XIX века, суть которой заключалась в перераспределении коммерческих сфер влияния. Выжить в сложных условиях жесткой конкуренции могли только пароходства, ориентировавшиеся на использование максимума комфорта и технических новшеств.

В связи с этим обстоятельством стала предельно актуальной идея модернизации судов “Кавказа и Меркурия”. Значительная часть пароходов становится товаро-пассажирскими. Переход на товаро-пассажирские перевозки в противовес буксирным перевозкам являлся основным отличием деятельности “Кавказа и Меркурия” в 90-е годы XIX века. Это позволило сравнительно легко пережить кризис 1891 – 1892 гг.

В третьем параграфе второй главы описывается деятельность общества в 1901 – 1918 гг. Основным направлением работы “Кавказа и Меркурия” в этот период стало участие в монопольных объединениях Поволжья – “Волжском синдикате” и тресте КаМВО. Перестройка в новых условиях принципов деятельности пароходной компании представляет собой крайне интересный предмет для анализа. Серьезные внутри- и внешне-политичес-

кие события начала XX века вызвали увеличение пассажиро- и грузо- потоков. Реакция со стороны пароходного общества заключалась в замене части судового состава на принципиально новые для Волги суда – теплоходы и в покупке нескольких новых пароходств для расширения своей транспортной деятельности.

Пятая глава "Устройство и принципы деятельности "Кавказа и Меркурия" предполагает изучение его финансовой деятельности "Кавказа и Меркурия" (в первом параграфе), речного и морского флота общества во втором параграфе (паротеплоходов, парусных и весельных судов, несамоходных и стационарных судов) и в третьем – исследование состава и социально-классового происхождения служащих и судорабочих "Кавказа и Меркурия" и треста КаМВО, в состав которого вошло общество.

Финансовая деятельность любого коммерческого предприятия является относительно закрытым вопросом, поэтому поиск и анализ коммерческой информации весьма затруднен. Имеются как бы два уровня финансовой деятельности – официальный, отражаемый в документах и в печати, и неофициальный, с небольшим количеством посвященных, незадокументированный, объем которого можно только предполагать. Если исследование первого уровня в случае с "Кавказом и Меркурием" не представляет собой особой сложности ввиду наличия ежегодных отчетов правления общества "Кавказ и Меркурий", содержащих максимальный объем коммерческой информации, то второй уровень мало доступен для исследователя.

Анализ финансовой деятельности "Кавказа и Меркурия" строится на изучении процесса постоянного изменения основного (уставного), страхового и резервного капиталов и дивидендов, деятельности Ревизионной комиссии и правительственных выплат пароходству.

Основной деятельности "Кавказа и Меркурия" являлось транспортное судоходство. Ввиду этого необходимым вопросом является изучение судового состава, тактико-технических характеристик и истории судов. Внешний вид паротеплоходов, их маршруты, классификация и развитие основных типов судов – все это качественно отличало флот "Кавказа и Меркурия" от флотов других пароходств.

Исследование социального и профессионального состава служащих и

судорабочих не является самостоятельным исследованием, оно дополняет анализ внутренней деятельности пароходного общества. Особый интерес представляет собой изучение работы председателей правления "Кавказа и Меркурия", а также основных принципов приема на работу служащих и судорабочих общества.

Четвертая глава "Структура и инфраструктура пароходного общества" посвящена изучению в первом параграфе структуры общества, а во втором – судостроительных и судоремонтных предприятий.

Во главе общества находилось общее правление, которому подчинялось правление. Дополнительными органами, позволявшими контролировать деятельность правления акционерами, являлись Совет и Ревизионная комиссия. Финансами занимались центральная касса, местные кассы и сберкасса служащих общества. Регулирование пассажирских и грузовых потоков осуществляли конторы, агентства и управления морским и речным пароходствами.

Самостоятельность пароходного общества являлась необходимым условием для успешной конкурентноспособной деятельности в Поволжье. С первых дней существования пароходства, как считал его основатель П.П. Мельников, компании необходимо было иметь собственные завод и порт для строительства, сборки или ремонта судов.

Первым заводом стал Сормовский завод, который из-за недалёковидной финансовой политики был продан правлением Д.Е. Бенардаки. В 1853 г судостроительная деятельность была перенесена на Николаевский завод в Спасском затоне. Вторым, дополнительным заводом стал Астраханский, а третьим – Бакинский. Имелось несколько заграничных заводов, поставлявших суда "Кавказу и Меркурию" – шведский "Мотала-веркстед", бельгийский "Джон Коккериль и К", английские "Самюд" и "Пенн".

Особый интерес представляет собой анализ научно-технической стороны деятельности "Кавказа и Меркурия", так как инженерами предприятия было сделано большое количество технических нововведений, вызвавших ответную деятельность других обществ и немало способствовавших, таким образом, техническому прогрессу в России в XIX – начале XX веков.

3, 4, 5 и 6 параграфы 4-й главы представляют собой исследование

субструктур: монопольных предприятий системы речного транспорта начала XX века, в состав которых входило общество "Кавказ и Меркурий"

Деятельность синдиката в составе "Кавказа и Меркурия" и "Восточного общества транспортных складов" в 1903 – 1906 гг. стали объектом изучения в третьем параграфе четвертой главы.

Сближение двух обществ послужило основой последовавшим монопольным объединениям Поволжья. Этот синдикат являлся первым предприятием подобного рода на Волге. В этом синдикате прослеживается серьезная попытка расширить свое влияние на железные дороги Поволжья, так как партнером по синдикату у "Кавказа и Меркурия" являлось ВОТС, созданное семейством крупнейших владельцев железных дорог фон-Дервизиами.

Рыночная конъюнктура вынудила объединиться крупнейших пароходо-владельцев Волги в "Волжский синдикат", действовавший в 1906 – 1912 гг. Относительная стабилизация политической ситуации в 1912 г. позволила прекратить деятельность монопольного объединения, но акционеры "Кавказа и Меркурия" предпочли создать собственный трест.

Деятельность треста КаМВО в 1913 – 1918 гг. является предметом самостоятельного изучения. Трест был организован на основе "Кавказа и Меркурия", ВОТС и созданного ими дочернего предприятия "Кавказ и Меркурий и Восточное" (КаМВО). После покупки двух пароходств на Волге и Каспии и перехода в состав финансово-промышленной группы Санкт-Петербургского Международного, Волжско-Камского и Русско-Азиатского банков формирование треста в основном завершилось. Огромный размах деятельности треста позволил установить контроль над 800-ми речными и морскими судами, а в области финансов – над транспортным, судостроительным, страховым, банковским и комиссионным делами с общим капиталом к 1917 г. около 40 миллионов рублей.

Завершение деятельности "Кавказа и Меркурия" в 1918 г. оказалось неизбежным ввиду новой политической обстановки в стране. После опубликования 24 января (6 февраля по новому стилю) декрета В.И. Ленина о национализации всех судов и берегового имущества частных коммерческих пароходств трест КаМВО перестал существовать. Национализированные суда в составе государственных пароходств еще долго плавали по Волге.

Несколько судов "Кавказа и Меркурия" можно и сегодня найти в волжских портах. Все заводы компании до сих пор исправно функционируют в составе технической службы Волжского Объединенного Речного Пароходства.

В заключении подведены основные итоги исследования. Заключение содержит в себе оценки деятельности "Кавказа и Меркурия", степени его влияния на развития экономики России в целом и Поволжья и Кавказа со Средней Азией в частности.

Изучение размеров и сути влияния деятельности "Кавказа и Меркурия" на развитие экономики России XIX века и анализ влияния общества на организацию эффективного внутреннего рынка позволили сделать вывод о том, что паровое судоходство оказало колоссальное воздействие на углубление процесса общественного разделения труда, – процесса, являвшегося основой формирования внутреннего рынка.

Так, для сельского хозяйства деятельность пароходств по перевозке пассажиров обеспечила значительное увеличение количества так называемых "отходников", которые составляли основную массу пассажиров 3-го и 4-го классов волжских судов на протяжении всей второй трети XIX века. "Отходники" приняли серьезное участие в освоении новых земель на юге России и в Сибири и приволжских степей. Характерно, что по мере удаления от Волги число отходников значительно уменьшалось¹. Прямая связь между развитием пароходств (в том числе "Кавказа и Меркурия") и ростом отходничества была очевидна уже для современников².

Деятельность частных пароходств оказала огромное влияние не только на экономическую, но и на социальную сферу жизни в России. Так, определенную роль в отмене крепостного права в России сыграла нужда пароходных компаний (в том числе и "Кавказа и Меркурия") в свободной рабочей силе и в пассажирах 3-го и 4-го классов. Об этом писал в своей статье один из самых крупных пароходчиков Волги в то время Л. Нобель³.

Транспортная деятельность исследуемого общества и других паро-

¹ Самарские губернские ведомости. 1861. 3 июня.

² Корвин-Круковская Н.В. О коневодстве в Нижегородской губернии // Нижегородский сборник. Т. IV. Нижний Новгород. 1871. С. 275.

³ Нобель Людвиг. О медленности развития механической промышленности в России // Журнал для акционеров. 1860. № 2.

ходств привела к расширению экономической специализации отдельных районов Поволжья, прежде всего сельскохозяйственных. Так, например, крупные хлебные районы возникали там, где имелось достаточное количество речных портов. Организация затонов, мастерских и заводов оказали огромное влияние на промышленную специализацию отдельных районов, так как создавалось большое количество вспомогательных промыслов: по оснастке судов, пеньковоканатный промысел, рогожный, деревообрабатывающий, смоляной и дегтевой, кузнечное ремесло, механические предприятия.

На примере крупнейших речных транспортных монополий российского империализма, в которые входил "Кавказ и Меркурий" в начале XX века – "Волжского синдиката" и треста КаМВО, выявлены отличия в принципах деятельности общества в условиях монопольного капитализма в России.

Главными недостатками транспортного бизнеса в исследованиях советских историков считались конкуренция между отдельными компаниями и как следствия ее – отсутствие планирования, аварийноопасные гонки пароходов и борьба за пассажиров; беспощадная эксплуатация судорабочих и отсутствие должного комфорта для пассажиров 3-го и 4-го классов.

Признавая полезность проведенной советскими историками работы по исследованию частного пароходного дела в дореволюционной России, нельзя согласиться с подобным мнением полностью. В диссертационном исследовании сформирована иная точка зрения на эти вопросы.

Взятое в качестве наилучшего примера общество "Кавказ и Меркурий" имело свою гибкую систему планирования, учитывавшую малейшие колебания рыночной конъюнктуры. Огромное положительное влияние конкуренции на развитие пароходств доказывается на протяжении всего диссертационного исследования.

Промышленный переворот в России 30-х – 80-х XIX века проходил преимущественно благодаря развитию транспортной системы страны. Такой вывод можно сделать, учитывая огромные размеры России. Только эффективная транспортная система могла обеспечить успешное функционирование капиталистической экономики.

Правление "Кавказа и Меркурия" находило выходы из любых кризисных и проблематичных ситуаций. В связи с этим можно сделать некоторые

выводы по общим принципам действия общества.

Основополагающим принципом являлось непременное соблюдение своих уставных обязательств по отношению к правительству и партнерам, что гарантировало в случае необходимости возможность получения помощи от них.

Общество постоянно расширяло сферу своей деятельности: увеличивалась территория транспортно-страховой сети, появлялись новые направления бизнеса, наиболее прибыльные в России на момент подключения к ним "Кавказа и Меркурия". И общероссийские кризисы преодолевались не путем сокращения, а наоборот, – расширения во время кризиса предприятия.

В области паростроения основным принципом являлся постоянный технический прогресс: обществом не только успешно применялись в строительстве новых судов все технические новинки России и заграницы, но и проводились собственные инженерные и научные разработки. Это обеспечивало самый высокий на Волге уровень комфорта и привлекало большое количество клиентов. Кроме того, применение технических новшеств позволяло экономить без ущерба для себя и клиентов.

Приложения являются важной частью диссертационной работы и в какой-то степени – самостоятельным исследованием.

В приложениях представлены списки акционеров, служащих, капитанов и судорбочих общества, списки паровых, парусных и стационарных судов, финансовая деятельность и объемы перевозок пассажиров и грузов, схема структуры "Кавказа и Меркурия"

СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

1. Алексушин Г.В. Пароход "Бурлак" // Бурлак. 1993. N 22-23. С.2-4.
2. Алексушин Г.В. Журавлев П.М. Замятин Н.А. Игнатъев В.Ф. Климов Ф.Д. Константинов И.В. Кошко И.Ф. Курлины. Ляховский И.И. // Историко-культурная энциклопедия Самарского края // Самара. 1994.