

УДК: 94(477.7):929.52 "1818/1881"

**ДЕМІДОВ А.В.**

Первомайський інститут Одеського національного університету імені І.І. Мечникова

**Демідов Андрій Васильович** (1983 р.н.). У 2005 р. закінчив історичний факультет Одеського національного університету імені І.І. Мечникова. Здобувач ОНУ імені І.І. Мечникова. Тема наукового дослідження – *“Діяльність Російського Товариства Пароплавства і Торгівлі на півдні України”*.

## **УЧАСТЬ М.А. АРКАСА В СТВОРЕННІ РОСІЙСЬКОГО ТОВАРИСТВА ПАРОПЛАВСТВА І ТОРГІВЛІ**

*На основі історичної літератури та документального матеріалу охарактеризовано внесок М.А. Аркаса в створення Російського Товариства Пароплавства і Торгівлі.*

*The participation of N.A. Arkas in the creation of Russian society of steamship and trade is given on the basis of historical literature and documentary material.*

Створення РТПіТ слід розглядати у контексті геополітичних змін, що відбулись після закінчення Кримської війни (1853-1856 рр.). Перед Російською імперією гостро постало питання про відновлення морських транспортних зв'язків і забезпечення охорони кордонів, насамперед, у акваторії Чорного моря. Адже її позиції у регіоні після війни були дуже складними. Військовий флот знищено повністю, торговельний флот був дуже незначним і майже не діяв, особливо пароплави. За умовами Паризького миру 1856 рр. Російській імперії на Чорному морі дозволялося мати тільки шість військових корветів тоннажем не більше 100 тонн. Тому у випадку нової війни весь Чорноморський регіон залишався без захисту [1]. Розвиток економіки українських земель, криза феодалізму в сільському господарстві і промисловості через проникнення капіталістичних відносин у середині ХІХ ст., вимагали від уряду імперії негайного створення великої пароплавної компанії акціонерного типу, що, з одного боку, могло забезпечити безпеку південних кордонів, з іншого, – з'єднати транспортним сполученням Північне Причорномор'я із світовими ринками збуту.

Актуальність даної проблеми полягає в тому, що сучасна українська держава має вирішувати подібні проблеми. Після розподілу Чорноморського військового флоту та розпродажу державного цивільного флоту країна втратила свої позиції в регіоні, а швидкий розвиток економіки краю вимагає налагодження пароплавного сполучення з країнами Західної Європи та Сходу.

Тому сьогодні зростає інтерес до вивчення історії становлення пароплавства на півдні України. Проте не всі питання достатньо висвітлені. Не вивченим залишився важливий досвід діяльності судноплавних товариств по вирішенню нагальних питань розвитку економіки та судноплавства регіону. Тому завданням роботи було дослідити внесок миколаївського військового губернатора, генерал-ад'ютанта Миколи Андрійовича Аркаса в створення та організацію діяльності Російського товариства пароплавства і торгівлі (далі – РТПіТ). Особливо важливим є персональний аспект висвітлення діяльності окремих осіб, хто стояв біля витоків цієї справи. Перша спроба дослідити участь М.А. Аркаса в становленні РТПіТ була здійснена ще його сучасниками. Відомий одеський історик та статистик А. Скальковський зауважує, що Микола Андрійович Аркас та Микола

Олександрович Новосельський зробили грандіозний внесок у створення товариства [2]. Біограф М.А. Аркаса А.І. Денисов, досліджуючи життєвий шлях генерал-ад'ютанта, дійшов висновку, що РТПіТ було створено виключно завдяки діяльності М.А. Аркаса [3]. Дореволюційний історик М.А. Шавров, вивчаючи розвиток торговельного мореплавства, зазначає, що участь генерал-ад'ютанта в створенні РТПіТ вказує на військове спрямування товариства [4]. Цю думку не підтримав один з директорів РТПіТ М.Ф. Фандерфліт, зазначаючи виключно економічну доцільність такого підприємства [5]. С.І. Гловайський в історичному нарисі, присвяченому п'ятдесятиліттю РТПіТ, розглянув діяльність М.А. Аркаса – першого директора акціонерної компанії [6]. Однак, дореволюційні дослідження носили позитивістський характер. Вони зосереджувались на збиранні конкретного фактичного матеріалу і приділяли недостатньо уваги теоретичним узагальненням.

У радянську добу головна увага концентрувалась на соціологічних схемах класової боротьби. Досліджувався робітничий рух на підприємствах товариства, і зовсім не розглядалось питання про причини створення товариства та участь М.А. Аркаса в його діяльності.

У сучасній Україні почали з'являтися публікації з вказаної тематики. Серед них можна відзначити статті Т.В. Березовської [7] та С.М. Шевченка [8], в яких розглядається громадська та військова діяльність генерал-ад'ютанта і перші роки існування РТПіТ. Проте, досі участь М.А. Аркаса в створенні РТПіТ залишається недостатньо вивченою.

Ідея про створення великої акціонерної компанії на Чорному та Азовському морях належала представнику імператорської родини Костянтину Миколайовичу. Майбутнє товариство мало виконувати подвійне завдання: з одного боку, повинно було сприяти торгівлі перевезенням товарів на пароплавах, підтримуючи безпосередні зв'язки з різними країнами чорноморського регіону; а, з іншого боку, в деякій мірі замінити Чорноморський флот. Розробку проекту статуту товариства було доручено М.А. Аркасу. Треба зауважити, що вибір було зроблено не випадково. Бездоганна репутація, стрімка військова кар'єра, активна громадська діяльність та колосальний досвід у морській справі виступали на користь молодого та енергійного офіцера.

Микола Андрійович Аркас народився в Миколаєві 8 травня 1818 р. У сім'ї він був дванадцятим дитиною. Батько Миколи Андрійовича, дворянин Херсонської губернії, мав у Миколаєві нерухомість, займався педагогікою, археологією, складав лексичні словники. Його мати походила з відомої в Греції родини Гаскаро і володіла значною кількістю землі поблизу Миколаєва [9].

В 1828 році, коли в Миколаєві йшли приготування до війни з Туреччиною, М.А. Аркас був прийнятий на корабель "Імператриця Марія", який відправлявся на бомбардування оточеної російськими військами Варни. Дворянське походження та ґрунтовна початкова освіта сприяли швидкому просуванню молодого офіцера. На протязі п'ятирічної військової служби йому вдалося зробити блискучу кар'єру, і вже у січні 1833 р. його переводять у мічмани із зарахуванням до 30-го арнаутського екіпажу. Таким чином, на момент здобуття офіцерського звання йому не було навіть п'ятнадцяти років [10].

Швидке кар'єрне зростання супроводжувалось отриманням державних відзнак, а саме: в 1848 році М.А. Аркас за вірну службу вітчизні отримує орден Святої Анни II ступеня, в 1851 р. за відмінну службу – орден Святої Анни II ступеня з імператорською короною, в 1852 р. нагороджений орденом Святого Георгія IV ступеня, в 1854 р. отримує відзнаку за бездоганну службу на протязі 17 років, а 26 серпня 1856 р. він має орден Святого Володимира III ступеня і медаль на згадку про війну 1853-1856 р. [11].

Просуванню по службі сприяла і активна громадська та військова діяльність. В 1853 р. флігель-ад'ютант М.А. Аркас одержує ряд особливих призначень. Він стає членом пароплавного комітету, морського вченого комітету, входить до складу комісії під головуванням контр-адмірала В.І. Істоміна для складання нових пароплавних книг. У 1854-1855 рр. М.А. Аркас отримує доручення про укладання "Положення про управління корпусом артилерії". Разом з тим він був призначений членом комітету по застосуванню розробок в області артилерії на суднах балтійського флоту [12].

Позитивно був налаштований щодо М.А. Аркаса і імператор Микола I. Він підкреслив це під час святкувань у Зимовому палаці, присвячених перемозі у Синопській морській битві. Проходячи серед присутніх на святкуванні офіцерів, імператор зупинився біля флігель-ад'ютанта М.А. Аркаса і, потиснувши йому руку, сказав: "Цим святкуванням ми зобов'язані частково тобі, бо "Володимир", його сила і міць створені тобою для слави Російського флоту. Дякую тобі сердечно". Потім всі великі князі і княгині, за прикладом царя, вітали рукоштованням Аркаса [13].

До розробки проекту статуту товариства М.А. Аркас приступив на початку 1856 р. У січні та грудні цього ж року він отримує від графа Д.А. Толстого, директора канцелярії морського міністерства (який займався в той час складанням господарського статуту морського міністерства і нового "Положення про управління морським відомством"), відомості про австрійські, англійські, французькі та італійські акціонерні пароплавні товариства [14].

Розробку проекту статуту Микола Андрійович завершив 15 квітня 1856 р. Майбутньому товариству планувалося надати значні пільги, які мали сприяти залученню вітчизняних інвестицій. Для цього пропонувалося: по-перше, дозволити придбати потрібні йому пароплави впродовж перших п'яти років за кордоном без мита; по-друге, дозволити морським офіцерам служити на пароплавах товариства; по-третє, всі товари, переправлені на цих пароплавах, обкладати зменшеними податками [15]. До проекту додавались карти майбутніх рейсів та ескізи прапору, форми одягу та пропозиції щодо назв пароплавів.

Далі відбувається детальне обговорення головних пунктів статуту в уряді [16]. Комітет Міністрів на засіданні 24 квітня 1856 р. розглянув документи і пропозиції про створення в Чорному, Азовському і Середземному морях пароплавного товариства. Він визнав важливість і безперечно користь для Російської імперії подібного підприємства, але при цьому віддавав перевагу вітчизняному інвестору, а не іноземному, оскільки це давало “рух власним капіталам і може сприяти подальшому розвитку внутрішніх джерел народного багатства”. 7 травня проект додатків до статуту товариства, розроблений Комітетом міністрів, оголосив міністр фінансів П.Ф. Брок генерал-ад'ютанту М.А. Аркасу і таємному раднику М.О. Новосельському (який не брав участі в розробці статуту, а був призначений урядом для збирання коштів та налагодження зв'язків з комерційними колами імперії).

Через десять днів, 17 травня, Микола Андрійович подав міністру фінансів перероблений проект статуту та прохання про створення Імператорського Російського товариства пароплавання і торгівлі. Він приклав додаткові статті до цього статуту та три додатки (про майбутні витрати на утримання передбачених у статуті ліній пароплавного сполучення, про прогнозовані доходи по цих лініях, про ластові, якірні і маякові збори, передбачувані до сплати з суден товариства) [17].

Для фінансової підтримки майбутнього товариства генерал-ад'ютант просив уряд надавати щорічну грошову допомогу і покривати нею витрати по лініях морського сполучення, перелічених у додатку до проекту статуту [18].

На підставі затвердженого 3 серпня 1856 р. статуту Російського товариства пароплавання і торгівлі уряд зобов'язався для заохочення і підтримки діяльності майбутнього товариства проводити з дня його заснування впродовж 20-ти років плату з кожної милі, яка при повному виконанні зобов'язань з боку товариства складала близько 1,5 млн. руб. на рік [19]. Враховуючи внесок М.А. Аркаса у розробку статуту та лобіювання його

затвердження в уряді, на зборах акціонерів він був обраний першим директором РТПіТ [20].

На думку М.А. Шаврова, залучення військового офіцера в чині генерал-ад'ютанта до розробки статуту акціонерного товариства, фінансова підтримка з боку уряду та необхідність захисту південних кордонів після укладання Паризького трактату переконливо доводять військове спрямування РТПіТ. На користь такого твердження виступає і досвід, яким володів М.А. Аркас. У 1848 р. він був відряджений до Англії, як командир пароплава-фрегата “Володимир” для спостереження за закінченням будівництва і для вивчення властивостей механізмів пароплава та придбання в Англії новітніх відомостей про розвиток пароплавання [22]. Через шість років він отримав завдання імператора відправитись за кордон та оглянути корвет “Наварін”. Якщо б той виявився абсолютно непридатним, то треба було придбати там два пароплави, які можна буде переобладнати під військові кораблі [22]. Тобто, можна зробити висновок, що флігель-ад'ютант мав колосальний досвід у придбанні пароплавів за кордоном та пристосуванні їх для військових потреб. Саме тому під час складання проекту статуту були запропоновані і певні таємні пункти. М.А. Шавров вважав, що в цих пунктах були прописані військові зобов'язання майбутнього товариства. Уряд відмовився від таємних пунктів, щоб заспокоїти майбутніх акціонерів, проте використання пароплавів товариства у військових цілях на випадок необхідності зберігалось у його планах [23].

Для діяльності товариству потрібен був свій флот. Загальні збори акціонерів 12 листопада 1856 р. схвалили пропозицію правління про придбання, для швидкого початку роботи товариства 12 готових пароплавів, включаючи в їх число і пароплави державної суднохідної компанії – Новоросійської експедиції, яка через Кримську війну майже припинила свою діяльність [24].

Для виконання постанови правління доручило директору М.А. Аркасу купити за кордоном декілька готових пароплавів “високої якості за помірною ціною і такого устаткування, яке було б корисним та вигідним для поштових і вантажних ліній сполучення” [25].

Протягом 1856-1857 рр. Микола Андрійович, відвідуючи Англію, Францію, Нідерланди та Бельгію, закупив 13 пароплавів і замовив за кордоном ще 17, які стали обслуговувати потреби товариства вже в 1858 р. [3, с. 105]. Найбільше замовлень було зроблено в Англії, а саме в Лейті, Ньюкаслі та Ліверпулі. Розробив він і попередні розрахунки витрат на утримання пароплавів [26].

Вирішуючи справи товариства та налагоджуючи діяльність його функціонерів у іноземних портах, М.А. Аркас влітку 1857 р.

відвідав Османську імперію, Грецію, Італію, Францію та імперію Габсбургів.

Сприяючи післявоєнній відбудові Кримського півострова, він налагодив пароплавне сполучення між Одесою та Ялтою, Керчю, Редут-Кале, Євпаторією, Феодосією. Велика увага приділялась сполученню Севастополя та Одеси. Товариство відкрило постійне агентство на території старого Севастопольського адміралтейства. Спільними зусиллями місцевої адміністрації та РТПіТ було відбудовано порт міста [27]. Восени 1856 р. до зруйнованого міста входять перші пароплави товариства з необхідними товарами [28]. 3 20 вересня по 3 листопада М.А. Аркас провів огляд портів Чорного та Азовського морів, склав “Проект будівництва споруд, необхідних для розвитку судноплавства” [29].

У кінці 1857 р. М.А. Аркаса призначено командуючим гвардійським екіпажем. Він залишив Одесу та переїхав до Петербурга. Директором став М.О. Новосельський [30]. Визнаючи внесок флігель-ад’ютанта в розвиток товариства, 3 квітня 1860 р. імператор подарував 330 акцій РТПіТ М.А. Аркасу [31].

Після від’їзду до Петербурга Микола Андрійович продовжував активну громадську діяльність, брав участь у роботі Петербурзької контори товариства. Генерал-ад’ютант, адмірал М.А. Аркас помер у Миколаєві в своєму власному будинку 8 червня 1881 року. Похований на Севастопольському кладовищі [32].

Таким чином, як свідчить здійснене нами дослідження, засновник та перший директор Російського товариства пароплавства і торгівлі М.А. Аркас провів колосальну роботу по заснуванню комерційного флоту. Він розробив статут акціонерного товариства, налагодив діяльність представництва компанії в іноземних портах, склав “Проект будівництва споруд, необхідних для розвитку судноплавства в регіоні”. У період його директорства акціонерне товариство створило власний пароплавний флот. Товариство налагоджувало перші комерційні лінії, що сприяло післявоєнному відродженню Кримського півострова та виходу промислових і сільськогосподарських товарів на світові ринки. Однак, варто зазначити, що тема про відносини між урядом, військовим відомством та приватними підприємцями у другій половині XIX ст. ще чекає на ґрунтовне дослідження.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Беляев К.Т. Очерк военного судостроения в России. – СПб., 1885. – С. 35.
2. Скальковский А. Русское Общество Пароходства и Торговли 1857-1869 гг. – Одесса, 1870. – С. 4.
3. Денисов А.И. Генерал-адъютант Николай Андреевич Аркас: биографический очерк. – Севастополь, 1887. – С. 102.
4. Шавров М.А. О мероприятиях для развития российского торгового мореходства. – М., 1896. – С. 35.
5. Фан-дер-флит Г.Ф. Возражения на доклад М.И. Кази. – Одесса, 1891. – С. 6.
6. Иловайский С.И. Исторический очерк пятидесятилетия основания Русского Общества Пароходства и Торговли 1857-1907. – Одесса, 1907. – С. 39.
7. Березовська Т.В. М.А. Аркас: громадянин та державний діяч // Записки історичного факультету Одеського державного університету. – 2002. – № 12. – С. 207.
8. Шевченко С.М. Деятельность Российского общества пароходства и торговли (РОПиТ) в 1856-1878 годах // Севастополь: взгляд в прошлое: Сборник научных статей сотрудников Государственного архива г. Севастополя / Сост. В.В. Крестьянников. – Севастополь, 2006 – С. 99.
9. Денисов А.И. Указ. соч. – С. 1.
10. Березовська Т.В. Вказ. праця. – С. 206.
11. Денисов А.И. Указ. соч. – С. 51-97.
12. Там само. – С. 71-74.
13. Там само. – С. 81.
14. Там само. – С. 103.
15. Иловайский С.И. Указ соч. – С. 6.
16. Денисов А.И. Указ. соч. – С. 100.
17. Иловайский С.И. Указ. соч. – С. 7.
18. Шавров М.А. Указ. соч. – С. 46.
19. Устав Русского Общества Пароходства и Торговли. – Одесса, 1856. – С. 6.
20. Денисов А.И. Указ. соч. – С. 99.
21. Там само. – С. 46.
22. Там само. – С. 75.
23. Шавров М.А. Указ. соч. – С. 47.
24. Фандерфліт Г.Ф. Указ. соч. – С. 13.
25. Иловайский С.И. Указ. соч. – С. 26.
26. Денисов А.И. Указ. соч. – С. 106.
27. Державний архів міста Севастополя. – Ф. КМФ. – Оп. 1. – Спр. 336. – Арк. 43.
28. Зубова Б.Н. Развитие кораблестроения на юге России. – Калининград, 1990. – С. 33.
29. Шевченко С.М. Указ. соч. – С. 98.
30. Обзор деятельности прежнего Одесского городского председателя М.О. Новосельского. – Одесса, 1880. – С. 1.
31. Фандерфліт Г.Ф. Указ. соч. – С. 14.
32. Березовська Т.В. Вказ. праця. – С. 211.