



- <sup>19</sup> Статистические таблицы Российской империи, издаваемые по распоряжению министра внутренних дел Центральным статистическим комитетом. Вып. 2. Наличное население империи за 1858 год. СПб., 1863. С. VI.
- <sup>20</sup> Высочайше утвержденное положение о губернских и областных статистических комитетах // ПСЗРИ. Собрание второе. Т. XXXV. Отд. 2. 1860. СПб., 1862. № 36453. С. 504–511.
- <sup>21</sup> Статистические таблицы Российской империи, издаваемые по распоряжению министра внутренних дел Центральным статистическим комитетом. Вып. 2. Наличное население империи за 1858 год. СПб., 1863.
- <sup>22</sup> Там же. С. 70–89, 90–91, 102–110.
- <sup>23</sup> Там же. С. 113–157, 158–204.
- <sup>24</sup> Там же. С. 255–266.
- <sup>25</sup> Там же. С. 270–271, 276–291, 300–304, 315–328.
- <sup>26</sup> Временное отделение осуществляло подготовительные работы в целях общероссийской реформы городского самоуправления, хотя благодаря его деятельности сначала вышло «Положение об общественном управлении Санкт-Петербурга» в 1846 г. Подробнее об этом см.: *Дитятин И. И.* Устройство и управление городов России. Т. 2. Городское самоуправление в настоящем столетии. Ярославль, 1877. С. 384–388.
- <sup>27</sup> План административной статистики городов // Сборник циркуляров и инструкций Министерства внутренних дел, с учреждения министерства по 1 октября 1853 г. Т. 1. СПб., 1854. Приложения. С. 268–270.
- <sup>28</sup> План административной статистики городов. С. 269; *Дитятин И. И.* Указ. соч. С. 386–387.
- <sup>29</sup> Городские поселения в Российской империи : в 7 т. СПб., 1860. Т. I. С. XI.
- <sup>30</sup> Общественное устройство и хозяйство городов : в 2 т. СПб., 1859.
- <sup>31</sup> Городские поселения в Российской империи : в 7 т. СПб., 1860–1864.
- <sup>32</sup> Городские поселения в Российской империи. Т. I. С. XI.
- <sup>33</sup> Проект представления Министерства внутренних дел об устройстве городского общественного управления (составленный в 1864 году) // Материалы, относящиеся до нового общественного устройства в городах империи. Т. 1. СПб., 1877. С. 173–174.
- <sup>34</sup> Экономическое состояние городских поселений Европейской России в 1861–1862 гг. СПб., 1863. Ч. 1–2.
- <sup>35</sup> Там же. Ч. 1. С. VIII.
- <sup>36</sup> Статистический временник Российской империи (далее – СВРИ). Сер. I, вып. 1. СПб., 1866. С. XXI–XXII.
- <sup>37</sup> Очевидно, имелась в виду площадь земель, принадлежащих муниципалитету, а не площадь городского поселения. Так, по Саратову, например, в этой графе указана цифра 81.098 дес., что соответствовало именно землям, находившимся в собственности городских властей (см.: Памятная книжка Саратовской губернии на 1872 год. Саратов, 1871. Ч. 2. С. 118).
- <sup>38</sup> СВРИ. Сер. I, вып. 1. СПб., 1866. Отд. 1. С. 152.
- <sup>39</sup> Там же. Сер. II, вып. 1. СПб., 1871; СВРИ. Сер. II, вып. 10. СПб., 1875.
- <sup>40</sup> Там же. Сер. II, вып. 10. СПб., 1875. С. II.

УДК 94(47).083

## РУССКОЕ ОБЩЕСТВО ПАРОХОДСТВА «РЮРИК»

А. В. Зуев

Российский государственный педагогический университет  
им. А. И. Герцена, Санкт-Петербург  
E-mail: univrandrey@mail.ru

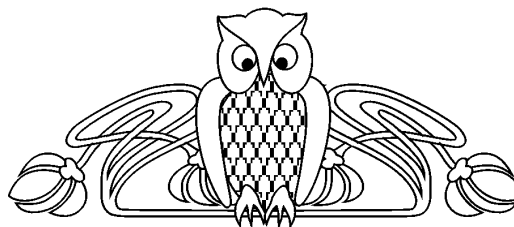
В статье рассматривается развитие паровых обществ Российской империи. Предреволюционный период развития Российского государства позволил создать не только крупные судоходные предприятия, но и большое число мелких судоходных предприятий и частных судовладельцев, таких как русское общество парового парового флота «Рюрик». Показан процесс становления, выявлены проблемные моменты и трудности. Сделан вывод, что Первая мировая война прервала поступательное развитие торгового флота Российского государства.

**Ключевые слова:** паровое общество, правление, капитан судна, экипаж судна.

**The Russian Steamship Line «Riurik»**

A. V. Zuev

The development of steamship companies of the Russian Empire is being described. It is noted that the pre-revolutionary period of development of the Russian state helped to create not only large shipping



companies, but a significant number of small ones, as well as private owners, such as the Russian steamship line «Riurik». The process of its formation is shown, problems and difficulties are identified. The conclusion says that the First World war interrupted the development of the merchant fleet of the Russian state.

**Key words:** steamboat company, Board, captain, crew of the ship.

DOI: 10.18500/1819-4907-2015-15-3-18-21

Пореформенная Россия переживала своеобразный пик развития торгового флота. Паровые и другие судовладельческие общества и предприятия создавались одно за другим. За короткий срок были образованы такие крупные судоходные предприятия, как «Русское общество парового парового флота и торговли», «Кавказ и Меркурий», «Добровольный флот», «Братья Нобель», «Восточное общество товарных складов» и многие другие. Однако характерной особенностью развития русского коммерческого флота до конца XIX – начала XX в. являлось существование



большого числа мелких судоводных обществ и частных судовладельцев, располагавших всего лишь 1–2 небольшими судами. Таким обществом было и русское общество пароходства «Рюрик». К сожалению, документальные материалы общества сохранились плохо.

Начало деятельности Общества было положено 5 сентября 1912 г. на основании устава<sup>1</sup>, утвержденного 18 мая того же года<sup>2</sup>. Общество было создано для перевозки пассажиров и грузов между русскими и иностранными портами. Обществу предоставлялось право приобретать в собственность пароходы и суда, а также арендовать строения, доки, верфи, пароходы, суда, пристани, механические приспособления для погрузки и выгрузки товаров и механические заводы, а также недвижимое движимое и недвижимое имущество<sup>3</sup>.

Учредителем Общества выступал генерал-майор Генерального штаба Российской империи в отставке Н. Д. Поливанов. На первом общем собрании, состоявшемся 5 сентября 1912 г., были избраны в директора: Н. Д. Поливанов, М. В. Максимов, А. А. Голоушин, К. И. Буркевиц. Должности были распределены следующим образом. Председателем правления общества единогласно был избран Н. Д. Поливанов, «заступающим его место» М. В. Максимов, а директором-распорядителем К. И. Буркевиц<sup>4</sup>. Они и осуществляли управление делами общества. Председателю правления общества Н. Д. Поливанову было назначено содержание в размере 9000 руб. в год, а директорам правления – по 6000 руб. в год<sup>5</sup>. Вознаграждение кандидатов составляло по 600 руб. в год, а членам ревизионной комиссии по 100 руб. одновременно<sup>6</sup>.

Впоследствии длительное время в состав правления входили Л. И. Лыкошин, Н. К. Геймбюргер, М. Р. Сан-Галли и др. Правление Общества располагалось в Петрограде по адресу: Васильевский остров, 12 л., 19-а, кв. 11. Главная контора Общества во главе с директором-распорядителем находилась в Риге.

Первоначальный акционерный капитал Общества составлял 600 тыс. руб., разделенных на 2400 именных акций<sup>7</sup>, владельцами которых могли быть только русские подданные. При учреждении Общества 2072 акции принадлежали Н. Д. Поливанову и его семье<sup>8</sup>, позднее крупными держателями акций становятся Н. К. Геймбюргер (1435), М. Р. Сан-Галли (658) и Э. Э. Крамер (122)<sup>9</sup>.

26 марта 1913 г. Общество купило у фирмы «А. Кирстен» в Гамбурге грузопассажирский пароход «Крессида», переименованный в «Святитель Николай»<sup>10</sup>. Принимал судно капитан Иоганн Робертович Вимбе<sup>11</sup>. Грузоподъемность судна составляла 1249 т, мощность главной машины – 540 л. с., скорость судна была 9 уз., а дальность плавания – 2460 миль<sup>12</sup>. Тактико-технические данные парохода «Святитель Николай» обнаружены в фондах РГА ВМФ<sup>13</sup>. Таким образом, у русского общества пароходства «Рюрик» в собственности было только одно судно.

Что касается экипажа судна, то это были русские подданные. Прошения разных лиц о приеме их на службу в Общество содержатся в фондах РГИА. Кандидатов на судоводительские должности и должности механиков было много. Они имели достаточно большой послужной список, в том числе и на судах иностранных компаний. При этом судоводители владели 2–3 иностранными языками<sup>14</sup>. Это было результатом, в том числе и того, что отечественная система мореходного образования действовала на тот момент достаточно эффективно и смогла в целом обеспечить морской флот дальнего плавания дипломированными штурманами и механиками. Повседневная жизнь судна отображена в его судовом журнале<sup>15</sup>. Жалованье экипажа парохода «Святитель Николай» представлено в таблице.

**Жалованье экипажа парохода «Святитель Николай» в 1914 году<sup>16</sup>**

Должность	Месячный оклад, руб.
Капитан	75
I штурман	75
II штурман	50
I механик	100
II механик	75
III механик	40
Боцман	30
Плотник	30
Матросы	15–25
Смазчик	30
Кочегар	25
Угольщик	20
Буфетчица	30
Кухарка	35
Юнга	12

Общество осуществляло грузовое и пассажирское сообщение от Риги до Роттердама<sup>17</sup> и далее (на пароходах других фирм) – в Америку, Канаду, Африку и Аргентину. Для привлечения грузов и пассажиров в России на пароход Общество имело агентов в Киевской, Подольской, Черниговской, Волынской, Гродненской и других губерниях<sup>18</sup>.

8/21 марта 1913 г. Общество заключило договор с иностранным обществом «Ураниум», находящимся в Роттердаме с тем, чтобы последнее принимало пассажиров в Северную Америку. Впоследствии было достигнуто соглашение с одним из больших пароходств – «Королевским Голландским Ллойдом» в Амстердаме. Но эти начинания остались неосуществленными вследствие начавшейся войны<sup>19</sup>.

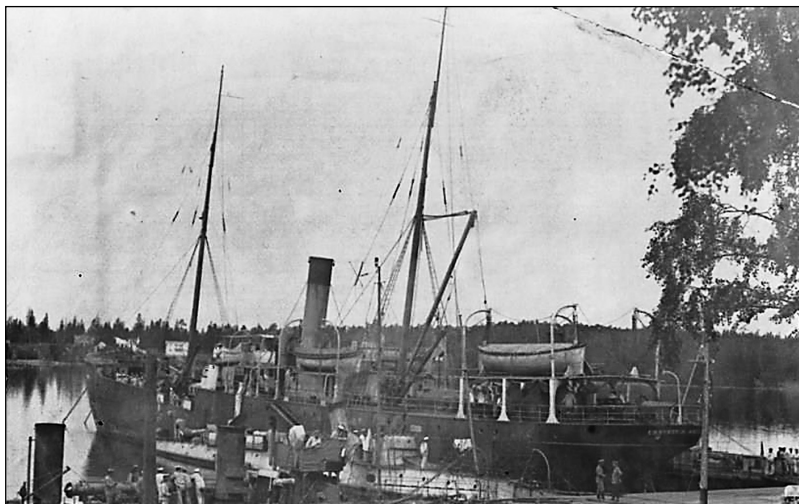
Войну судно «Святитель Николай» встретило в порту г. Риги. 19 июля 1914 г. капитан



судна К. Штаббс собрал на палубе весь состав экипажа и объявил ему о Высочайшем повелении объявления Лифляндской губернии на военном положении, предупредив о последствиях самовольной отлучки с борта парохода<sup>20</sup>. Судно так и оставалось в Риге, «обреченное на полную безработицу». Убыток общества за 1914 г. составил 69.310 руб. 50 коп.<sup>21</sup>

18 мая 1915 г.<sup>22</sup> единственный пароход общества «Святитель Николай» на основании «Положения о военно-судовой повинности» был передан во временное пользование Морскому

ведомству<sup>23</sup> по списку судов при Рижском порту за № 1019. Правление общества отказалось от вознаграждения по ст. 52 закона о военно-судовой повинности (Собрание узаконений и распоряжений правительства. 1914. № 163. Ст. 1912) в размере 16 % годовых за навигационный период от первоначальной стоимости судна и довольствовалось ежемесячной со дня приема судна платой в 700 руб. в месяц<sup>24</sup>. Морское ведомство приняло все расходы по эксплуатации судна и полную ответственность за его гибель<sup>25</sup>. Ниже представлена фотография парохода «Святитель Николай».



Пароход «Святитель Николай». Транспортная база подводных лодок. 1916 г.<sup>26</sup>

Судовая «комплектация» парохода «Святитель Николай» по штату военного времени составляла: офицеров – 1, нижних чинов – 41, вольнонаемных офицеров – 2<sup>27</sup>. Судно вошло в состав Балтийского флота как транспорт и в основном обслуживало Учебный отряд Подводного плавания в Ревеле. Командование судном принял прапорщик флота И. А. Кожемякин<sup>28</sup> от Морского ведомства, а в состав командного состава судна вошли старший механик К. Ю. Вигандт и I штурман М. М. Страупман – служащие общества «Рюрик»<sup>29</sup>.

Не так давно на одном из исторических сайтов обсуждалась представленная ниже фотография. На ней изображен экипаж парохода «Святитель Николай» почти сразу после передачи его в Морское ведомство<sup>30</sup>.

27 июля 1915 г. на основании постановления правления Общества было решено, принимая во внимание, с одной стороны, общую эвакуацию Риги, а с другой – прекращение там всякой деятельности Общества вследствие сдачи единственного парохода «Святитель Николай» в аренду Морскому министерству, с целью сокращения расходов немедленно ликвидировать главную контору в Риге. С этой целью было решено «снести с директором-распорядителем Р. Б. Поорту и предложить ему безотлагательно закрыть контору,

уволить всех местных служащих с удовлетворением, переслать все книги, документы и вообще все делопроизводство в Петроград»<sup>31</sup>.

7 ноября 1915 г. директор-распорядитель Р. Б. Поорту был освобожден от службы в обществе. Ему было уплачено «полное и окончательное удовлетворение» в размере 13500 руб.

Общество пароходства «Рюрик» в течение всей войны продолжало находиться «в том же положении бездеятельности». Пароход «Святитель Николай» эксплуатировался все это время Морским ведомством. В январе 1917 г. Морское ведомство предложило правлению принять пароход обратно. Однако поскольку местом передачи судна был назначен Ревель, то правление в силу договора, заключенного в свое время с командующим под брейд-вымпелом дивизией подводных лодок капитаном I ранга Н. К. Подгурским, заявило о своем желании получить обратно пароход в Петрограде. Общий убыток общества к 1 января 1917 г. составил 186813 руб. 70 коп.<sup>32</sup>

На основании декрета СНК «О национализации торгового флота» от 26 января 1918 г. общество было объявлено общенациональной собственностью. Все бухгалтерские книги со всем делопроизводством, а равно инвентарь правления Общества были переданы 9 ноября 1918 г. по особому акту помощнику делопроизводителя



Экипаж парохода «Святитель Николай» сразу после мобилизации. Подпись принадлежит директору-распорядителю Р. Б. Поорту

ликвидационной части т. Киселевичу<sup>33</sup>. Балансы и отчеты русского общества пароходства «Рюрик» сохранились в Центральном государственном архиве Санкт-Петербурга<sup>34</sup>.

Что касается самого парохода «Святитель Николай», то 25 октября 1917 г. он перешел на сторону советской власти. 24 февраля 1918 г. из-за невозможности проводки во льдах, пароход был оставлен в Ревеле и захвачен германскими войсками<sup>35</sup>. К осени 1918 г. пароход был передан А. Kirsten (Hamburg) и уведен в Германию. В 1923 г. его владельцем стал F. W. F. W. Fischer. В первом квартале 1933 г. пароход был сдан на слом в Бремене<sup>36</sup>.

Таким образом, мирный предреволюционный период развития Российского государства позволил создать не только крупные судоходные предприятия, но и большое число мелких судоходных предприятий и частных судовладельцев. И только начавшаяся в августе 1914 г. мировая война прервала поступательное развитие коммерческого флота страны.

#### Примечания

- <sup>1</sup> Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). Ф. 106. Оп. 1. Д. 3. Л. 1.
- <sup>2</sup> Там же. Д. 1. Л. 1.
- <sup>3</sup> Там же.
- <sup>4</sup> Там же. Д. 3. Л. 1.
- <sup>5</sup> Там же. Л. 35.
- <sup>6</sup> Там же. Д. 28. Л. 2 об.
- <sup>7</sup> Там же. Д. 33. Л. 3.
- <sup>8</sup> Там же. Д. 2. Л. 1–11
- <sup>9</sup> Там же. Д. 29. Л. 6.
- <sup>10</sup> Там же. Д. 3. Л. 25.

- <sup>11</sup> РГИА. Д. 7. Л. 7.
- <sup>12</sup> Корабли и вспомогательные суда Советского Военно-морского флота (1917–1927 гг.). Справочник / сост. С. С. Бережной, Т. Д. Лыскова, В. С. Гигаури и др. М. : Воениздат, 1981. С. 139.
- <sup>13</sup> Российский государственный архив Военно-морского флота (далее – РГА ВМФ). Ф. 418. Оп. 1. Д. 2779. Л. 66.
- <sup>14</sup> Там же. Д. 7. Л. 1–82.
- <sup>15</sup> Там же. Д. 14. Л. 1–11.
- <sup>16</sup> Там же. Д. 21. Л. 1.
- <sup>17</sup> Там же. Д. 14. Л. 1–11.
- <sup>18</sup> Там же. Д. 7. Л. 1–82.
- <sup>19</sup> Там же. Д. 28. Л. 3.
- <sup>20</sup> Там же. Д. 14. Л. 86.
- <sup>21</sup> Там же. Д. 28. Л. 3–3об.
- <sup>22</sup> Там же. Д. 26. Л. 141.
- <sup>23</sup> Там же. Ф. 481. Оп. 1. Д. 53. Л. 54.
- <sup>24</sup> Там же. Ф. 950. Оп. 1. Д. 1476. Л. 3.
- <sup>25</sup> РГИА. Ф. 106. Оп. 1. Д. 28. Л. 3.
- <sup>26</sup> РГА ВМФ. Ф. Р-2239. Оп. 1. Д. 2298.
- <sup>27</sup> Там же. Ф. 418. Оп. 1. Д. 2779. Л. 66.
- <sup>28</sup> РГИА. Ф. 106. Оп. 1. Д. 27. Л. 29.
- <sup>29</sup> Там же. Д. 26. Л. 142.
- <sup>30</sup> URL : <http://kortic.borda.ru/?1-10-360-00000243-000-0-0-1246206101> (дата обращения: 06.02.2015).
- <sup>31</sup> РГИА. Ф. 106. Оп. 1. Д. 3. Л. 92.
- <sup>32</sup> Там же. Д. 33. Л. 4.
- <sup>33</sup> Там же. Д. 34. Л. 7.
- <sup>34</sup> Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-9397. Оп. 1. Ед. хр. 173. 1917–1919.
- <sup>35</sup> Корабли и вспомогательные суда Советского Военно-морского флота (1917–1927 гг.). С. 139.
- <sup>36</sup> URL : <http://kortic.borda.ru/?1-10-360-00000243-000-0-0-1246206101> (дата обращения: 06.02.2015).