

JEL classification: L92, N73, R41
УДК 656.6(261.243)(091)
DOI 10.17150/2308-2488.2026.27(3).485-508

М.Н. Барышников

*Российский государственный
педагогический университет им. А.И. Герцена,
г. Санкт-Петербург, Российская Федерация*

Финский залив в деятельности российских пароходных компаний во второй половине XIX в.

Аннотация. В исследовании раскрывается место российских судоходных компаний в каботажных перевозках в Финском заливе. Особое внимание уделяется пароходному сообщению между Санкт-Петербургом, Кронштадтом, Петергофом и Ораниенбаумом в контексте деловых операций второй половины XIX в. Статья основана на архивных материалах пароходных компаний. Рассматриваются два пароходных предприятия, оба из которых были акционерными обществами и в которых представители местных коммерческих кругов наладили тесное сотрудничество. Эти фирмы были учреждены в Петербурге и Кронштадте после Крымской войны, в то время, когда России требовалось развивать торговый флот. Данное обстоятельство в значительной мере обусловило появление — и последующее функционирование — нескольких каботажных линий. Показывается, каким образом пароходные компании пытались закрепить на определенных судоходных линиях, и как на эти попытки влияли индивидуальные и групповые интересы их владельцев. Упадок одной компании и укрепление позиций другой иллюстрируют проблемы, связанные с поддержанием успеха транспортного предприятия на развивающихся региональных рынках перевозок. Вместе с тем данный аспект свидетельствует о сложности и неопределенности, которые характеризовали большую часть пореформенного периода развития грузовых и пассажирских перевоз-

ок и которые определили последующие направления их регионального развития. В конечном счете, исследование предоставляет новые возможности для интеграции экономической и региональной истории, свидетельствуя, что консолидация отраслевых (судоходных) материальных, финансовых, организационных и человеческих ресурсов служит основой для планирования, координации и осуществления внутрироссийских морских перевозок.

Ключевые слова. Россия, Финский залив, каботажные перевозки, пароходные компании, ресурсы, заинтересованные стороны.

Информация о статье. Дата поступления 19 июня 2026 г.; дата принятия к печати 7 июня 2026 г.; дата онлайн-размещения 31 августа 2026 г.

M.N. Baryshnikov

*Herzen State Pedagogical University of Russia,
Saint Petersburg, the Russian Federation*

The Gulf of Finland in the Activities of Russian Steamship Companies in the Second Half of the 19th Century

Abstract. This study examines the role of Russian shipping companies in coastal shipping operations within the Gulf of Finland. Particular attention is paid to steamship services connecting St. Petersburg, Kronstadt, Peterhof, and Oranienbaum in the context of commercial activities during the second half of the nineteenth century. The article is based on archival materials of steamship companies. It focuses on two steamship enterprises, both organized as joint-stock companies, in which representatives of local business circles established close cooperation. These companies were founded in St. Petersburg and Kronstadt following the Crimean War, at a time when Russia faced the necessity of developing its merchant marine. This circumstance largely determined the establishment and subsequent operation of several coastal shipping routes. The study demonstrates how steamship companies sought to secure their positions on

specific shipping lines and how these efforts were influenced by the individual and collective interests of their owners. The decline of one company and the strengthening of another illustrate the challenges associated with maintaining the success of transport enterprises in emerging regional transportation markets. At the same time, this case highlights the complexity and uncertainty that characterized much of the post-reform period in the development of freight and passenger transportation and shaped the subsequent trajectories of regional transport development. Ultimately, the study offers new opportunities for integrating economic and regional history by demonstrating that the consolidation of sector-specific (shipping) material, financial, organizational, and human resources constituted the foundation for the planning, coordination, and implementation of domestic maritime transportation within the Russian Empire.

Keywords. Russia, Gulf of Finland, coastal transportation, steamship companies, resources, stakeholders.

Article info. Received June 19, 2026; accepted June 7, 2026; available online August 31, 2026.

Введение

Актуальность исследования определяется переломным характером деятельности российских пароходных компаний в рассматриваемый период. В год завершения Крымской войны отечественный торговый флот на Балтийском море оставался парусным. Совершавшие рейсы в царствование Николая I пароходы либо приостановили, либо прекратили плавание. В 1856 г. из пришедших в имперские порты региона 5 581 российского и зарубежного судна (общей вместимостью 876,1 тыс. рег. т) 3 376 (520 тыс. т) разгрузились на петербургско-кронштадтском рейде. Соответствующий показатель по вышедшим из региональных портов составил 5 550 (817,4 тыс. т) и 3 024 (459 тыс. т) [1, с. XXIX–XXX]. По данным за 1857 г. трансграничные перевозки осуществили 107 отечественных кораблей (общей вместимостью 18,9 тыс. т), каботажные — 150 (7,8 тыс. т). Средний показатель вместимости россий-

ского каботажного судна на Балтике составлял 52 т (на Черном море — 192 т, Белом море — 46 т)¹.

В июне 1857 г., не дожидаясь рассмотрения уставных документов в правительстве (кронштадтским купечеством были представлены еще в 1836 г.², приступило к перевозкам Товарищество пароходного сообщения между Кронштадтом и Ораниенбаумом (ТПСмКО). Доставка грузов и пассажиров осуществлялись двумя железными пароходами — «Луна» и «Заря». Трудности с прохождением учредительских документов компании сопровождалась к этому времени более активными действиями конкурентов. В декабре Александр II переутвердил устав Товарищества Петергофской купеческой гавани (в форме акционерной компании действовало с 1849 г.³). Пароходству предоставлялось право совершать рейсы между Петербургом, Кронштадтом и Петергофом⁴. Весной 1858 г. последовало высочайшее утверждение устава Общества «Дельфин», осенью — ТПСмКО. Всего в 1858 г. были созданы в России 13 акционерных судоходных компаний, собственниками которых стали лица различной этнической и конфессиональной принадлежности. По оценке современников, учреждаемые пароходства «разом двинули дело шире, чем можно было предполагать по ходу обстоятельств»⁵. Деятельность этих фирм в значительной мере станет переломной для развития отечественного торгового флота во второй половине XIX в.

Степень изученности темы. В литературе высказывалось обоснованное мнение, согласно которому

¹ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 95. Оп. 18. Д. 160. Л. 16–17.

² Исторический очерк деятельности Товарищества пароходного сообщения между Кронштадтом и Ораниенбаумом. 1850–1900. СПб.: тип. «Кронштадтский вестник», 1900. С. 19.

³ РГИА. Ф. 1341. Оп. 79. Д. 461. Л. 2.

⁴ Там же. Ф. 472. Оп. 14. Д. 1704. Л. 10–15.

⁵ Всеобщий календарь на 1876 г. / изд. Г. Гоппе. СПб., 1875. С. 461.

завершение Крымской войны явилось отправной точкой первого крупного акционерного и биржевого подъема, который совпал с общим оживлением экономической и общественной жизни России [2, с. 81]. Значительные перемены, происходившие в хозяйственной жизни страны во второй половине столетия, непосредственно отразились на результатах торгового мореплавания [3–7]. По оценке исследователей, пореформенная Россия переживала своеобразный пик развития торгового флота. В это время пароходные и другие судовладельческие общества и предприятия учреждались и открывали свою деятельность одно за одним [8, с. 198]. Вместе с тем для каботажных перевозок отечественных компаний в Балтийском море (включая Финский залив) рассматриваемый период явился неоднозначными как по итогам операций, так и перспективам их развития [9]. Данный аспект, имеющий самостоятельное значение при оценке развития инфраструктурного потенциала России, остается малоизученным в отечественной историографии.

Автор статьи придерживается концептуального подхода И.Х. Озерова, в соответствии с которым объектом анализа заинтересованных в хозяйственном взаимодействии сторон (независимо от их национальной и религиозной принадлежности) являются экономически самостоятельные группы лиц, обладающая известным комплексом общих желаний и стремлений. При этом группы «не всегда и далеко не всегда идут разрозненно, часто их интересы сходятся при конструкции того или другого акта, они могут идти совместно, повинувшись общему их интересу, наоборот, тот или иной вопрос может иногда разъединить группу, которая до сих пор представляла нечто целостное». По мнению Озерова, «новые экономические отношения иногда выдвигают такие интересы, которые ведут к сегментации целых групп» [10, с. 12]. В данном смысле изменения (положительные или негативные) в хозяйственной

жизни выступают «результатом компромисса между этими группами» [10, с. 10]. Значимость обращения к историческим аспектам взаимодействия заинтересованных сторон подтверждается современными исследованиями эффективности функционирования фирм с точки зрения их ресурсных возможностей, институциональной структурированности (правовой и неформальной) и конкурентной устойчивости [11; 12].

Цель исследования — определение особенностей создания и последующей деятельности, а также причин успеха (или неудач) двух наиболее продолжительное время функционировавших в Финском заливе акционерных предприятий — «Дельфин» и ТПСмКО.

Источниковая база. С привлечением документов Российского государственного исторического архива (фонды 22, 95, 100, 174, 472, 560, 1341, 1425), данных публичной корпоративной статистики и материалов периодической печати показывается, каким образом обе компании, используя соответствующие ресурсы (человеческие, материальные, финансовые, организационные), пытались развивать деятельность на каботажных судоходных линиях. Обращение к соответствующим источникам позволяет обрисовать данные попытки с точки зрения предпочтений ряда крупных акционеров, действовавших в региональном судоходном бизнесе в качестве ключевых заинтересованных сторон.

Общество судоходства и пароходства «Дельфин»

Заинтересованной стороной в учреждении фирмы «Дельфин» выступила группа влиятельных в Петербурге лиц: действительный статский советник, член Совета министра внутренних дел А.К. Гирс, коллежский секретарь, издатель «Журнала для акционеров» К.В. Трубников и столичный¹-й гильдии купец И.О. Паллизен⁶. Уставной капитал фирмы был заявлен в 500 тыс. руб. С целью более широкого распространения среди столич-

⁶ Коммерческая газета. 1858. 11 июня.

ной публики номинальная цена каждой из 5 000 акций составила доступные для того времени 100 руб. (позднее снижена до 80 руб.). Трем учредителям удалось разово внести 80 тыс. руб. с получением соответствующего количества акций. После достижения размера капитала в 120 тыс. руб. (помимо уже имеющихся 80 тыс.) последовал созыв общего собрания собственников⁷.

Ведущую роль в руководстве пароходством играл И.О. Паллизен, занимавшийся оптовыми операциями при петербургском порте. В принадлежащем ему доме на Васильевском острове (11 линия, № 16) разместилось правление пароходства. Не менее значимым являлось присутствие в компании А.К. Гирса, состоявшего с 1862 г. членом Совета министра финансов. В 1864 г. он вошел в состав правления Петербургского частного коммерческого банка. В свою очередь Трубников, ранее сблизившийся с Гирсом по работе в хозяйственном департаменте Министерства внутренних дел, способствовал в 1860-е гг. популяризации операций компании в столичных общественных кругах.

Согласно уставу, цель Общества «Дельфин» заключалась в «удовлетворении усиливающейся ежегодно потребности в перевозных средствах по Русской каботажной торговле и для усиления участия Русского флага в заграничном судоходстве и пароходстве». В связи с этим компания приобретала право содержать пароходы и парусные суда для каботажных перевозок грузов и пассажиров в Балтийском море, а также для сообщения между российскими и заграничными европейскими портами. При этом, в соответствии с российским законодательством (Свод законов, Т. VI, Устав таможенный, статья 1213) о каботажном плавании, акционерами пароходства могли состоять только российские подданные. Имея данный статус, Паллизен, по происхождению датчанин, продолжал сохранять связи с деловыми партнерами в Копенгагене.

⁷ РГИА. Ф. 1341. Оп. 103. Д. 1757. Л. 2.

Правление Общества состояло из трех директоров, избиравшихся на три года. Каждый из них обязывался владеть не менее 40 акциями. Вознаграждение за их труд назначалось достаточно весомое: в 5 % с годовой чистой прибыли. Помимо этого, по итогам операционного года каждому учредителю выделялось по 1 % с чистой прибыли, а также 5 % для распределения между ними по «равной части». При голосовании на общих собраниях собственников 40 акций давали право на 1 голос, 100 — 2 голоса, 200 и более — три голоса. Решения собрания получали законную силу, когда принимались не менее $\frac{3}{4}$ присутствующих акционеров⁸.

В сферу интересов Общества «Дельфин» были включены рейсы четырьмя пассажирско-грузовыми пароходами по трем линиям: Петербург — Кронштадт, Петербург — Ревель — Рига, Петербург — Гельсингфорс. В 1860-х гг., под руководством столичных купцов, российских подданных И.О. Паллизена, К.-Ф. Саломе (состоял маклером при Петербургской бирже) и П.П. Берга (занимался комиссионерской деятельностью совместно с Паллизенем), компании удавалось поддерживать стабильный рост объемов и доходности перевозок. В числе прочих прибыльность плаваний обеспечивало наличие заинтересованной стороны, которую представляли чиновники Военного министерства. По договору с ними осуществлялась доставка арестантов между Петербургом и Кронштадтом (в зимние месяцы перевозки осуществлялись по железной дороге до Петергофа и далее по этапному тракту до Ораниенбаума, откуда по льду до Кронштадта)⁹. За период с 1859 по 1868 гг. выплаты дивидендов акционерам удалось увеличить с 4 до 10 %¹⁰. С 1869 г. еще одной заинтересованной стороной, взаи-

⁸ РГИА. Ф. 1341. Оп. 103. Д. 1757. Л. 3.

⁹ Сенатские ведомости. 1862. 9 нояб. (№ 90). С. 1194.

¹⁰ Статистика акционерного дела в России. Выпуск третий. Условия деятельности и доходность акционерных предприятий / сост. и изд. Н.Е. Пушкин. СПб., 1898. С. 149.

модействовавшей с правлением пароходством, выступало Русское общество перестрахования. В число его учредителей вошли А.К. Гирс и И.О. Паллизен.

К началу 1870-х гг. рентабельность уставного капитала (после его уменьшения в 1861 и 1866 гг.) сохранялась на уровне 13,7 %, дивидендные выплаты — 8 %. Стоимость сниженной до 80 руб. именной акции на Петербургской бирже колебалась в 1867–1870 гг. в пределах от 80 до 85 руб.[13, с. 265–266]. Среди прочих операций пароходство занималось доставкой российских и иностранных грузов между Кронштадтом и Петербургом. С этой целью использовалось 28 маломерных палубных судов¹¹. Контора Общества была перемещена ближе к пристани у Николаевского моста, к углу 8 линии и Академического переулкa (№ 3/9) на Васильевском острове.

Стремясь привлечь к управлению компанией большее количество заинтересованных лиц (прежде всего из числа клиентов), члены правления обратились в начале ноября 1876 г. к министру путей сообщения К.Н. Посъету с прошением об изменениях в уставных документах. В министерстве согласились с тем, чтобы право голоса предоставлялись на общих собраниях лицам, владевшим небольшими пакетами в 20 акций. С таким же количеством акций собственник мог избираться в состав правления. Что касается решений общих собраний, то они обретали законную силу в случае принятия простым большинством голосом¹².

Со смертью А.К. Гирса в 1880 г., И.О. Паллизена в 1881 г. и К-Ф. Саломе в 1882 г. компания лишилась крупнейших собственников и талантливых руководителей, благодаря которым обеспечивались институциональные и ресурсные возможности для развития судоходных операций. Выступившие в качестве сплю-

¹¹ Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1886 г. СПб., 1887. Вып. 1. С. 42–44.

¹² РГИА. Ф. 174. Оп. 1. Д. 838. Л. 1.

ченной заинтересованной группы акционеров члены купеческой семьи Спарро, предпочтения которых в значительной мере определялись связями с ТПСМКО, предприняли меры с целью изменения характера работы пароходства. Помимо прочего эта группа лиц настояла на ограничении операций грузовыми перевозками из Кронштадта в столицу. Еще одно предложение членов семьи — сделать ставку на рейсы между Петербургом и Петергофом, оказалось и вовсе не выполнимым. Надежды питались в связи с тем, что в конце 1870-х гг. свернуло свою деятельность (не выдержав конкуренции с железнодорожными перевозками между столицей и Петергофом) Товарищество Петергофской купеческой гавани. В соответствии с договором с Петергофским дворцовым правлением от 16 января 1880 г. судоходное направление перевозок перешло в Обществу Финляндского легкого пароходства. В 1886 г. оно получило высочайшее разрешение переуступить свои права другой фирме. Избранной оказалось учреждаемое в это время Товарищество Петергофского пароходства¹³.

С 1884 г. Общество «Дельфин», испытывая все большие проблемы с доходной частью бюджета, прекратило выплачивать дивиденды. В последующие годы несколькими решениями акционеров (в 1886, 1888, 1889, 1893, 1894 и 1896 гг.) уставной капитал был уменьшен до 100 тыс. руб. В конечном счете доходность операций стал обеспечивать один пароход, совершавший рейсы между столицей и Кронштадтом. Отчасти ситуацию спасало соглашение с Военным министерством на ежегодные перевозки военнотружущих между Петербургом, Кронштадтом, Выборгом, Фридрихсгамом, Ловисой и Гельсингфорсом (до 300 чел.), а также между финляндскими портами (до 100 чел.)¹⁴.

¹³ Устав Высочайше утвержденного Товарищества Петергофского пароходства. СПб., 1888. С. 4.

¹⁴ Русский инвалид. 1893. 22 авг. (№ 184). С. 1.

Как бы то ни было, к середине 1890-х гг. деятельность «Дельфина» все отчетливее демонстрировала предкризисный характер. В числе причин ухудшающего положения стало сокращение объемов грузоперевозок между Кронштадтом и Петербургом вслед за завершением строительства Морского корабельного канала. Серьезной проблемой выступала также конкуренция со стороны финляндских судов, осуществлявших каботажные перевозки в балтийском регионе под русским флагом [5, с. 100–101] (соответствующее право на малый каботаж было подтверждено в 1897 г. статьей 17 Положения о торговых сношениях Российской империи с Великим княжеством Финляндским). Кроме того, существенное увеличение перевозок в Финском заливе (главным образом между Петербургом, Кронштадтом и Ораниенбаумом) демонстрировало ТПСмКО.

В таких условиях эксплуатация «Дельфином» парохода «Виктория», с которым связывались надежды на развитие петербургского направления судоходства, едва превышала рентабельность. С середины 1880-х гг. по 1894 гг. выручка снизилась с 83,4 до 37,8 тыс. руб., чистая прибыль — до 4,3 тыс. руб. Вместе с тем, несмотря на сложную ситуацию, члены семьи Спарро настаивали на возобновлении выплаты дивидендов. В 1891 г. они составили 3 руб. на акцию (7,5 % на уставный капитал). К 1894 г. последовало уменьшение до 1 руб. на каждую из 4 тыс. акций стоимостью 25 руб. (3,3 %)¹⁵. Сопутствующее заимствование средств из оборотного капитала явилось еще одной серьезной причиной нарастающих проблем в компании.

В последующие годы Общество балансировало на грани разорения. По итогам 1895 и 1896 гг. присутствовавшие на общих собраниях 13 собственников (большинство составляли члены правления и представители фамильного клана Спарро) договорились при-

¹⁵ Акционерное дело в России. Том второй. Статистика акционерных предприятий. Выпуск VI. СПб., 1899. С. 1386–1387.

остановить выплаты дивидендов. На собрании 1 февраля 1897 г. заявление о сложении с себя полномочий директора подал И.И. Чайковский (брат композитора П.И. Чайковского), совмещавший эту должность с постом главы петербургского агентства Русского общества пароходства и торговли¹⁶.

На собрании 7 февраля 1899 г. переизбранным составом правления — полковник в отставке К.И. Маргасов, предприниматель И.И. Спарро (по совместительству состоял директором ТПСмКО) и архитектор Н.Э. Тейх — был представлен план выхода из кризисной ситуации. Предполагалось, во-первых, закупить современные пароходы за счет дополнительной эмиссии и замены прежних 25-рублевых акций на новые номиналом 100 руб. Во-вторых, по предложению И.И. Спарро, решено было вступить в переговоры с ТПСмКО с целью слияния или, при наличии возможностей, совместных действий. Для этого была создана переговорная комиссия, в которую вошли К.И. Маргасов, И.А. Шиф (совладелец банкирского дома «Г. Блок»), Н.Э. Тейх, Н.П. Демидов (преподаватель Смольного института) и А.П. Спарро (служащий петербургской конторы Государственного банка). В-третьих, было заявлено о необходимости заключения договора с судоходными Петербургско-Волжским и Петербургско-Петрозаводским акционерными обществами о совместной эксплуатации транзитной линии между Кронштадтом, Петербургом, а также североморскими и поволжскими городами¹⁷.

В конечном счете ни одно из этих предложений членам правления реализовать так и не удалось. По итогам 1900 г. на фоне ухудшавшегося положения в российской экономике проблемный характер деятельности Общества обернулся утратой какого-либо интереса к нему со стороны потенциальных инвесторов. Примечательно, что в это же время столичный мил-

¹⁶ РГИА. Ф. 1425. Оп. 2. Д. 119. Л. 7–10.

¹⁷ Там же. Л. 14.

лионер Г.Г. Елисеев и его деловой партнер А.М. Кобылин также предпринимали безуспешные попытки спасти другую каботажную фирму — Товарищество Петергофского пароходства. В 1901 г., после отказа министра Императорского двора поддержать предприятие регулярной денежной субсидией, его владельцы заявили о ликвидации судоходного дела¹⁸.

В 1901–1904 гг. переизбранным составом правления (распорядительный директор К.И. Маргасов и директора — действительный статский советник А.Ф. Федоров и статский советник, преподаватель ряда столичных учебных заведений Э.Э. Форш¹⁹) предлагались различные, порой противоречащие друг другу, пути вывода «Дельфина» из предбанкротного состояния. Следует отметить, что ни один из названных членов правления не обладал сколько-нибудь значимым опытом руководства не только судоходным, но и каким-либо иным коммерческим предприятием. Что касается акционеров, то в обсуждении предлагаемых мер попытались самостоятельно участвовать видные представители столичного бизнеса. Однако единственным достоинством этих лиц являлось обладание значительными пакетами акций (от 100 до 300): Н.Н. и И.Н. Полежаевы, Ю.С. Нечаев-Мальцов, Г.-Б. Брант и М.М. Устинов. Крупнейшими акционерами выступали И.А. Алферов (500) и восемь представителей семьи Спарро (всего 461). Позиции миноритарных акционеров сохраняли три ведущих отечественных банка — Международный коммерческий, Московский купеческий, Учетный и ссудный²⁰. Ни один из акционеров (или их группа) так и не попытался выступить в роли заинтересованной стороны, способной сформулировать четкий план антикризисных действий.

¹⁸ Отчет Товарищества Петергофского пароходства за 1901 г. СПб., 1902. С. 1.

¹⁹ РГИА. Ф. 22. Оп. 4. Д. 400. Л. 11.

²⁰ Там же. Ф. 95. Оп. 1. Д. 1367. Л. 83–84.

В начале 1904 г. в петербургской прессе появились сообщения о решении членов правления прекратить рейсы парохода «Виктория»²¹. По итогам этого года убыток компании впервые превысил 9 тыс. руб.²². Дальнейшее продолжение ее деятельности крупнейшие собственники посчитали бессмысленным. На собрании 7 апреля 1905 г. в присутствии 12 акционеров (представили менее половины акций — 1 482 из 4 000) было принято постановление о ликвидации дел пароходства²³.

Товарищество пароходного сообщения между Кронштадтом и Ораниенбаумом

На фоне печальных результатов деятельности Общества «Дельфин» операции ТПСмКО, при наличии представителей фамильного клана Спарро в обоих предприятиях, демонстрировали заметно большую устойчивость и доходность. В конце сентября 1858 г., после изучения итогов летней навигации, Департамент мануфактур и внутренней торговли принял наконец решение представить проект устава этой компании на рассмотрение Совета министра финансов. Группу учредителей составили кронштадтские купцы и почетные граждане П.В. Синебрюхов и Г.Г. Куречанов, а также фридрихсгамский купец И.И. Спарро²⁴. Они же, совместно с деловыми партнерами (в качестве самостоятельной заинтересованной стороны), должны были стать первыми клиентами пароходного предприятия. Уставной капитал в 65 тыс. руб., разделенный на 65 именных паев по 1 тыс. руб., заявлялся как минимальный для закупки одного парохода. 4 октября того же года документ был одобрен и направлен в Комитет министров, и спустя месяц последовало его утверждение императором Александром II²⁵.

²¹ Петербургский листок. 1904. 9 янв.

²² РГИА. Ф. 1425. Оп. 2. Д. 119. Л. 33.

²³ Там же. Ф. 95. Оп. 1. Д. 1367. Л. 81.

²⁴ Сенатские ведомости. 1858. № 100. 16 дек. С. 1116.

²⁵ РГИА. Ф. 560. Оп. 4. Д. 1588. Л. 1-7.

С начала 1860-х гг. ТПСмКО последовательно наращивало ресурсные возможности, позволявшие развивать транзитные грузовые и пассажирские перевозки в Финском заливе. В мае 1861 г. Товарищество открыло, помимо рейсов между Кронштадтом и Ораниенбаумом, товаро-пассажирскую линию между Кронштадтом и Петербургом. С этой целью в Глазго был заказан еще один пароход — «Утро». Он прибыл в Кронштадт 8 июня 1861 г. и поставлен на линию между Кронштадтом и Ораниенбаумом. Действовавший здесь ранее пароход «Заря» направлен на рейсы из Кронштадта в Петербург. Накануне этого события последовало долгожданное известие об утверждении императором Александром II права компании осуществлять рейсы не только по Финскому заливу, но и по Неве²⁶. Вслед за этим удалось значительно нарастить объемы транзитных грузов, доставляемых водным путем из поволжского региона.

В 1860–1870-х гг. руководство компании было представлено сплоченной группой директоров, избираемых из числа ключевых пайщиков. В число последних входили купцы Н.П. и М.Н. Синебрюховы, К.Ф. Винберг (совладелец петербургского банкирского дома «Э.М. Мейер и К°»), контр-адмирал барон В.Б. Гейкин, Л.О. Безрадецкий (военный инженер, капитан), С.Ю. Ясюкович (полковник, нес службу в Кронштадтском крепостном инженерном управлении), В.Р. Мейнард (в 1873 г. как британский подданный был исключен из состава правления²⁷). Помимо фиксированного вознаграждения, им следовали ежегодные выплаты в размере 6 % с объявленной чистой прибыли. В отличие от Общества «Дельфин» предпочтения членов правления и собственников ТПСмКО сохраняли сбалансированный характер, связанный с заинтересованностью в поддержании регулярных каботажных перевозок между Петербургом, Кронштадтом и Ораниенбаумом.

²⁶ Сенатские ведомости. 1861. № 54. 7 июля. С. 584.

²⁷ РГИА. Ф. 100. Оп. 1. Д. 4. Л.9.

О результативности деятельности ТПСмКО свидетельствовали итоги 1866 г., когда в дивиденд были направлены рекордные 20 % на уставной капитал, или 200 руб. на пай. Одновременно последовали наградные машинистам и шкиперам в размере от 30 до 150 руб. В дальнейшем ТПСмКО оставалось одной из немногих судоходных фирм, совмещавшей инвестиционные проекты с ежегодными выплатами премий работникам. В 1869 г. последовал заказ в британском Бюрнеборге четвертого парохода, названного «День», в 1880 г. в прусском Эльбинге спущен на воду пятый — «Луч».

В 1860-е — первой половине 1870-х гг. интересы ключевой группы собственников отражали общие собрания, которые проходили обычно в присутствии 5 или 6 пайщиков, включая трех директоров. Таким составом в январе 1868 г. принимается решение по временить с закупкой нового парохода, а также о перемещении петербургской пристани пароходства с набережной Васильевского острова на противоположную сторону Невы²⁸. О высокой доходности операций компании свидетельствовали размеры дивидендных выплат. Вплоть до середины 1870-х гг. они колебались в пределах от 10 до 20 % (от 100 до 200 руб. на пай в 1 тыс. руб.). По итогам 1875 г. рентабельность уставного капитала составила рекордные 30,7 %, активов — 26,7 %. Крупнейшими пайщиками выступали В.Р. Мейнард, М.А., М.Н. и Н.Н. Синебрюховы, И.И. Спарро, граф Н.И. Заржецкий.

С 1877 г. ТПСмКО приступило к реализации ряда инвестиционных решений. В Ораниенбауме была построена новая пристань (Морское министерство возместило затраты в размере 15 тыс. руб.), от которой, с согласия правления Балтийской железной дороги, началась прокладка до железнодорожного вокзала трамвайной линии на конной тяге (расходы составили 6 тыс. руб.). Кроме того, принимается решение о

²⁸ РГИА. Ф. 100. Оп. 1. Д. 4. Л. 4-5.

покупке нового крупного парохода, с паровой машиной не менее 100 л. с.²⁹.

Выросшие к началу 1879 г. затраты вынудили правление обратиться к пайщикам за кредитной поддержкой. При содействии В.Р. Мейнарда, и за это ему выразили «глубочайшую благодарность», были заключены 3 займа из 7 % годовых на 20, 25 и 13 тыс. руб. Одновременно предпринимались меры по оптимизации финансового положения ТПСмКО. Дивидендные выплаты за 1880 г. были отменены. В свою очередь Мейнард согласился отсрочить выплаты за кредит в 45 тыс. руб. Со своей стороны пайщики поддерживали предложение правления о начале переговоров, совместно с Петербургским пароходным обществом (ППО), о продаже Кронштадтскому городскому управлению пароходной пристани не менее чем за 100 тыс. руб. Из этой суммы в пользу ППО следовало 75 тыс. руб., ТПСмКО — 25 тыс. руб. Дальнейшее использование пристани предполагалось на правах аренды за 1,5 тыс. руб. в год³⁰.

В 1881–1883 гг. членам правления Л.О. Безрадецкому, В.Б. Гейкину и С.И. Ясюковичу (по своим профессиональным интересам кадровым военным) пришлось согласовывать с пайщиками пути выхода из сложного финансового положения. Помимо прочего ситуация была вызвана банкротством Кронштадтского коммерческого банка, клиентом которого выступала компания М.Н. Синеврюхов, являвшийся одним из владельцев банка, вызвался оказать денежное содействие Товариществу. Обсуждалась также возможность продажи двух («Луна» и «Утро») из четырех пароходов, а также сдачи линии Кронштадт — Петербург в аренду. В конечном счете положение удалось в очередной раз выправить при содействии В.Р. Мейнарда, выступившего представителем интересов кронштадтской группы собственников. Ему выразили «глубочайшую благодарность и признатель-

²⁹ РГИА. Ф. 100. Оп. 1. Д. 4. Л. 13–15.

³⁰ Там же. Л. 18–19.

ность» за выданную пароходству в «трудные для него времена» ссуду на «весьма ограниченных условиях»³¹.

С середины 1880-х гг. для компании возникли дополнительные проблемы, вызванные конкуренцией со стороны пароходства купца Н.Г. Сидорова. На собственные средства он соорудил канал к Ораниенбауму, доходивший до железнодорожного вокзала. По этому каналу с 9 июня 1885 г. открылось пароходное сообщение Ораниенбаума с Кронштадтом и Петербургом. На линию Кронштадт — Ораниенбаум Сидоров поставил колесный пароход «Николай» и два небольших винтовых судна для буксировки грузовых барж. В свою очередь на линии Ораниенбаум — Петербург были задействованы суда Товарищества Петербургско-Петрозаводского пароходства «Великий Князь», «Царевна» и «Геркулес», совместно с «Николаем» плававшие в Кронштадт. С 1890 г. на линии Кронштадт — Петербург осуществлял рейсы пароход Сидорова «Санкт-Петербург».

В 1884 г. Петербургско-Петрозаводское пароходство открыло собственную судоходную линию между Петербургом, Кронштадтом и Ораниенбаумом. В результате в 1885 г. наблюдалось заметное сокращение количество пассажиров и объемов грузов, доставленных ТПСМКО. Соответственно последовало снижение чистой прибыли с 25,7 до 9 тыс. руб. Стремясь выправить ситуацию правление Товарищества (в лице А.Р. Фишвика, родственника В.Р. Мейнарда) обратилось к руководству Балтийской железной дороги с предложением о совместном возведении судоходного канала от железнодорожного вокзала до морской пристани. Предполагалось с большими удобствами доставлять пассажиров с пароходов к поездам. Кроме того, принимается решение о самостоятельной эксплуатации (без привлечения сторонних арендаторов) конно-вагонной дороги к вокзалу³².

³¹ РГИА. Ф. 100. Оп. 1. Д. 4. Л. 22.

³² Там же. Д. 6. Л. 14, 16.

Результатами предпринятых усилий стало увеличение с 1886 г. прибыльности операций ТПСМКО. Оптимизация ресурсных возможностей позволила осуществить капитальный ремонт пароходов «Заря» и «Луч». Заметно повысилась рентабельность пассажирских рейсов между Кронштадтом и Ораниенбаумом³³, чему отчасти способствовало соглашение с Военным министерством на перевозку военнотружущих и боевого снаряжения³⁴. Отслуживший свой срок «День» был продан астраханскому купцу Л.И. Абезьянину. В 1889 г., следуя примеру Н.Г. Сидорова, сооружен канал от морской пристани к вокзалу в Ораниенбауме. Ранее пароходы Товарищества швартовались у пристани, находившейся от города и железнодорожной станции в четырех километрах.

В 1889 г. между членами правления и пайщиками была достигнута договоренность об оптимизации ресурсных возможностей ТПСМКО, в том числе прекращении дивидендных выплат (были возобновлены только спустя четыре года в размере 5 %³⁵). В том же году шведская фирма «Motala Verkstad» построила для компании первый винтовой ледорезный пароход, названный «Луна». С осени ледокол приступил к прокладке проходов во льдах Финского залива. В 1890 г. поставлено второе подобное судно, получившее название «Заря». В 1899 г. в Бельгии спущен на воду пароход «Русь», пятый среди товарно-пассажирских судов Товарищества.

В 1894 г. не выдержавшее конкуренции пароходство Н.Г. Сидорова закрылось. В этом же году члены правления ТПСМКО согласовали с пайщиками заказ шведской фирме на постройку очередного колесного парохода, оснащенного электрическим освещением. Стоимость контракта составила 70 763 руб. с рассрочкой плате-

³³ РГИА. Ф. 100. Оп. 1. Д. 6. Л. 20, 32.

³⁴ Русский инвалид. 1888. 25 марта (№ 66). С. 1.

³⁵ Статистика акционерного дела в России. Выпуск третий. Условия деятельности и доходность акционерных предприятий / сост. и изд. Н.Е. Пушкин. СПб., 1898. С. 155.

жа на два года³⁶. Весной 1895 г. началась эксплуатация нового судна «Утро». Его первый рейс из Кронштадта в Петербург продлился 1 ч. 30 мин., из Кронштадта в Ораниенбаум — 30 мин. По итогам летней навигации выручка компании на ораниенбаумском направлении выросла до 61,9 тыс. руб. (в 1892 г., для того времени успешном, только 46,2 тыс. руб.). Вместе с тем последовало некоторое снижение доходности петербургской линии, рейсы по которой поочередно осуществлялись с судами «Котлин» и «Олонец» Товарищества Петербурско-Петрозаводского пароходства.

В 1896 г. интересы пайщиков были согласованы решениями по обновленному составу правления. Избранными стали Ф.Е. Енакиев (совмещал этот пост с членством в правлении Акционерного общества подъездных железнодорожных путей в России) и И.И. Спарро (заменил в этой должности скончавшегося годом ранее отца). По инициативе директоров и при согласии большинства собственников последовало увеличение уставного капитала до 300 тыс. руб. Наряду с прежними 100 паями были выпущены дополнительные 200 паев по 1 тыс. руб. В 1898 г. наблюдался уверенный рост доходности работы пароходства. Рентабельность уставного капитала увеличилась до 14,5 %, активов — 11,6 %. Каждый из директоров получили весомое вознаграждение в 1 309 руб., в дивиденд собственникам направили по 60 руб. на пай в 1 тыс. руб.³⁷ В 1898 — 1901 гг. дивидендные выплаты стабильно сохранялись на уровне 6 % [14, с. 788].

Выводы

В наступающем XX в. перспективы функционирования ТПСМКО и соответствующий рост доходов виделись пайщикам обнадеживающими. Транспортное предприятие вступало в качественно новый период деятельности, сопровождавшийся ростом конкуренции

³⁶ РГИА. Ф. 100. Оп. 1. Д. 6. Л. 29.

³⁷ Там же. Л. 40.

на каботажных линиях и сопутствующим поиском дополнительных ресурсных возможностей для повышения эффективности судоходных операций. К началу 1910-х гг. компания, переименованная в Пароходное товарищество «Заря», займет место крупнейшей в сфере доставки грузов и пассажиров в Финском заливе [15, с. 12–13]. В целом, опыт работы двух фирм (в контексте укрепления позиций ТПСмКО и банкротства Общества «Дельфин») демонстрировал важность согласования индивидуальных и групповых предпочтений, связанных с определением наиболее эффективных направлений и механизмов функционирования судоходного дела. В данной ситуации готовность собственников компании, действовавших в качестве ключевых заинтересованных сторон (независимо от их национальных или религиозных предпочтений), поддерживать оптимальный формат внутри- и межгруппового взаимодействия выступала важнейшим условием перспективного планирования, координации и осуществления транспортных операций на региональном уровне.

Список использованной литературы

1. Покровский В.И. Краткий очерк внешней торговли и таможенных доходов России за 1856 – 1893 гг. / В.И. Покровский. — Санкт-Петербург : Департамент таможенных сборов, 1895. — XXXIV с.
2. Шепелёв Л.Е. Акционерные компании в России: XIX — начало XX века / Л.Е. Шепелёв. — Санкт-Петербург : Изд. дом СПбГУ, 2006. — 604 с. — EDN QRXONV.
3. Познер М.В. Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства / М.В. Познер. — Санкт-Петербург : тип. В.Ф. Киришаума, 1895. — 307 с.
4. Шавров Н.А. О мерах для развития русского торгового мореходства в связи с развитием отечественного судостроения, при современном экономическом положении России. Книга первая. О современном положении русского торгового мореходства / Н.А. Шавров. — Москва : Изд. Импер. О-ва для содействия Рус. торг. мореходству, 1895. — 523 с.

5. Филипов Ю.Д. История русского торгового флота со второй половины XIX века / Ю.Д. Филипов. — Санкт-Петербург : тип. Ред. период. изд. М-ва фин., 1908. — 63 с.
6. Филипов Ю.Д. Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания / Ю.Д. Филипов. — Петроград : тип. Ред. период. изд. М-ва фин., 1916. — 166 с.
7. Гранков Л.М. Русское судоходство. История и современность : в 3 т. / Л.М. Гранков. — Москва : Марин-Пресс, 2010. — Т. 2: Морской флот России во внешней торговле и международном судоходстве. — 239 с.
8. Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота / В.П. Пузырев, В.Д. Скугарев, А.В. Басов [и др.]. — Москва : Согласие, 1995. — 564 с.
9. Барышников М.Н. Балтийский регион в деятельности российских пароходных компаний во второй половине XIX века / М.Н. Барышников. — DOI 10.37490/S241436770036629-1. — EDN ZZDOOF // Метаморфозы истории. — 2025. — № 38. — С. 3.
10. Озеров И.Х. О приемах изучения финансовой науки / И.Х. Озеров. — Москва : типо-литогр. т-ва И.Н. Кушненин и К°, 1903. — 30 с.
11. Barney J.B. Why resource-based theory's model of profit appropriation must incorporate a stakeholder perspective / J.B. Barney. — DOI 10.1002/smj.2949 // Strategic Management Journal. — 2018. — Vol. 39, iss. 13. — P. 3305–3325.
12. Freeman R.E. Stakeholder Theory and the Resource-Based View of the Firm / R.E. Freeman, S.D. Dmitriev, R.A. Phillips. — DOI 10.1177/0149206321993576 // Journal of Management. — 2021. — Vol. 47, iss. 7. — P. 1757–1770.
13. Гейлер И.К. Сборник сведений о процентных бумагах (фондах, акциях и облигациях) России: руководство для помещения капиталов / И.К. Гейлер. — Санкт-Петербург : тип. В. Безобразова и К°, 1871. — 496 с.
14. Указатель действующих в империи акционерных предприятий / под общ. ред. В.А. Дмитриева-Мамонова. — Санкт-Петербург : тип. Исихора Гольдберга, 1903. 2004 с.
15. Оль П.В. Статистика акционерных обществ и паевых товариществ, обязанных публичной отчетностью, за 1911/1912 гг. / П.В. Оль. — Петроград : тип. Ред. период. изд. М-ва фин., 1915. — 469 с.

References

1. Pokrovskii V.I. *A Brief Survey of Russia's Foreign Trade and Customs Revenues, 1856–1893*. Saint Petersburg, Departament tamozhennykh sborov Publ., 1895. XXXIV p.

2. Shepelev L.E. *Joint-stock Companies in Russia: 19th – early 20th*. Saint Petersburg State University Publ., 2006. 604 p. EDN: QRXONV.

3. Pozner M.V. *A Historical Review of Government Measures for the Development of Russian Merchant Shipping*. Saint Petersburg, V.F. Kirshbaum Publ., 1895. 307 p.

4. Shavrov N.A. *On Measures for the Development of Russian Merchant Shipping in Connection with the Development of Domestic Shipbuilding under the Contemporary Economic Conditions of Russia. Book One: On the Contemporary State of Russian Merchant Shipping*. Moscow, 1895. 523 p.

5. Filipov Yu.D. *An Outline of the Conditions for the Development of Domestic Merchant Navigation*. Saint Petersburg, 1908. 63 p.

6. Filipov Yu.D. *An Outline of the Conditions for the Development of Domestic Merchant Navigation*. Petrograd, 1916. 166 p.

7. Grankov L.M. *Russian Shipping: History and Modernity*. Moscow, Marin-Press Publ., 2010. Vol. 2. 239 p.

8. Puzyrev V.P., Skugarev V.D., Basov A.V., Berezovskii N.Yu., Redanskii V.G. *Under the Russian Flag: The History of the Emergence and Development of the Merchant Marine*. Moscow, Soglasie Publ., 1995. 564 p.

9. Baryshnikov M.N. The Baltic Region in the Activities of Russian Shipping Companies in the Second Half of the 19th Century. *Metamorfozy istorii = Metamorphoses of History*, 2025, no. 38, pp. 3. (In Russian). EDN: ZZDOOF. DOI: 10.37490/S241436770036629-1.

10. Ozerov I.Kh. *On the Research Methods in Financial Studies*. Moscow, I.N. Kushnenev i K^o Publ., 1903. 30 p.

11. Barney J.B. Why Resource-based Theory's Model of Profit Appropriation Must Incorporate a Stakeholder Perspective. *Strategic Management Journal*, 2018, vol. 39, iss. 13, pp. 3305–3325. DOI: 10.1002/smj.2949.

12. Freeman R.E., Dmitriev S.D., Phillips R.A. Stakeholder Theory and the Resource-Based View of the Firm. *Journal of Management*, 2021, vol. 47, iss. 7, pp. 1757–1770. DOI: 10.1177/0149206321993576.

13. Geiler I.K. *Collection of Information on Interest-Bearing Securities (Funds, Shares, and Bonds) of Russia: A Guide to Capital Investment*. Saint Petersburg, V. Bezobrazov i K^o Publ., 1871. 496 p.

14. Dmitriev-Mamonov V.A. (ed.). *Directory of Joint-Stock Enterprises Operating in the Russian Empire*. Saint Petersburg, Isidor Goldberg Publ., 1903. 2004 p.

15. Ol' P.V. *Statistics of Joint-Stock Companies and Share Partnerships Subject to Public Reporting for 1911–1912*. Petrograd, 1915. 469 p.

Информация об авторе

Барышников Михаил Николаевич – доктор исторических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий кафедрой истории, Институт истории и социальных наук, Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена, 191186, Российская Федерация, г. Санкт-Петербург, наб. р. Мойки, 48; e-mail: mnbar25@yandex.ru.  <https://orcid.org/0000-0002-0636-8864>; SPIN-код: 6946-1804, AuthorID РИНЦ: 204922; Scopus AuthorID: 57210337481; WoS ResearcherID: AAH-2482-2019.

Author

Mikhail N. Baryshnikov – D.Sc. in 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, 48 Moika River Emb., Saint Petersburg, 191186, the Russian Federation; e-mail: mnbar25@yandex.ru.  <https://orcid.org/0000-0002-0636-8864>; SPIN-Code: 6946-1804, AuthorID RSCI: 204922; Scopus AuthorID: 57210337481; WoS ResearcherID: AAH-2482-2019.

Для цитирования

Барышников М.Н. Финский залив в деятельности российских пароходных компаний во второй половине XIX в. / М.Н. Барышников. — DOI 10.17150/2308-2488.2026.27(3).485-508. — EDN QPKQYE // Историко-экономические исследования. — 2026. — Т. 27, № 3. — С. 485–508.

For Citation

Baryshnikov M.N. The Gulf of Finland in the Activities of Russian Steamship Companies in the Second Half of the 19th Century. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya = Journal of Economic History & History of Economics*, 2026, vol. 27, no. 3, pp. 485–508. (In Russian). EDN: QPKQYE. DOI: 10.17150/2308-2488.2026.27(3).485-508.