

Столбуненко М.М.

ПЕРШІ ПАРОПЛАВНІ ПІДПРИЄМСТВА МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НА ЧОРНОМУ МОРІ

У 30-х – 40-х рр. XIX ст. у морському комерційному судноплаванні Чорноморсько-Азовського басейну спостерігається ще одне важливе явище: тут засновуються пароплавні підприємства – причому вони були не тільки першими у системі морського транспорту Півдня, але й опинились у числі перших по країні взагалі. Як відомо, на Балтиці першим у 1830 р. було засноване акціонерне Товариство С.-Петербурзького і Любецького пароплавання, а другим у 1832 р. – акціонерне Ризьке товариство пароплавання. [1]

Питання про створення на Чорному морі пароплавної компанії для організації регулярного сполучення між Одесою та Константинополем на засадах акціонерного капіталу розглядалося ще у 1827-1829 рр. Ініціативу тут виявив М.С.Воронцов, який вирішив залучити до справи голову найбільшого у Росії банкірського дому Л.Штігліца. [2] Спочатку банкір виявив жваву зацікавленість у проєкті. Втім, він просив – не більш і не менш – надати цій компанії монополне право на пароплавання (привілеї) по Чорному морі строком на 20 років, а також деякі інші пільги. [3]

Міністр фінансів Є.Ф.Канкрин, обережний та лукавий царедворець, зважаючи на стан Л.Штігліца при імператорському дворі, спочатку підтримав цю пропозицію. Міністр підкреслював, що за відмови від подібного привілею “могут возникнуть различные затруднения”, що без такого привілею, на його думку, “едва ли найдется компания, чтобы пожертвовать большими капиталами без всякого обеспечения”. [4]

Але М.С.Воронцов рішуче і з принципових позицій виступив проти. У листі від 28 травня 1830р. він писав Є.Ф.Канкрину, що згоден з усіма його пропозиціями, “кроме пункта первого, в коем говорится о дарованной исключительной привилегии пароходства барону Штиглицу или той компании, которая учредит паровые суда между Одессой и Константинополем”. Генерал-губернатор підкреслював, що готовий подавати клопотання до уряду “о предоставлении сей компании преимуществ, которых доньше никто не имеет”, лише не надавати їй “исключительного права пароходства по Черному морю”. З одного боку, визнавши “просимое компаниею или домом Л.Штиглица исключение”, як правило, доведеться обмежувати іноземне торгівельне судноплавання, що основане на “обыкновенном купеческом праве”. З іншого боку, оскільки на Чорному морі вже є вітчизняні пароплави “как у правительства, так и у частных людей, то дарование монополии было бы .противно справедливости и началам государственного хозяйства”. [5]

За таких умов Є.Ф.Канкрин змушений був відступити. У листі М.С.Воронцову від 21 червня того ж року він безпосередньо виправдовується: начебто той його не так зрозумів; що про компанію пароплавів на Чорному морі він писав “не по требованию дома барона Штиглица”; ні про які привілеї безпосередньо мова не йшла, а лише були запропоновані Воронцову “услуги казны отдачею пароходов”; і взагалі, “ни о чем еще Высшему Правительству” він, Канкрин, не доповідав, а лише висловлював власне “частное мнение”. Наприкінці міністр фінансів повністю віддає першість у цьому проєкті до рук новоросійського і бессарабського генерал-губернатора: “...независимо от сего моего частного убеждения, я во всяком случае остаюсь готовым содействовать к учреждению предполагаемой компании, дальнейшие распоряжения по сему делу предоставляя совершенно Вашему попечению, т.к. компания полагается в Одессе, и все местные обстоятельства Вам ближе известны...”. [6]

За таких обставин Л.Штіглиц фактично втратив особливу зацікавленість у підприємстві, хоча й залишився серед його засновників. Головним виконавцем цієї ідеї М.С.Воронцова став градоначальник Одеси О.І.Левшин. Але навесні 1831 р., судячи з усього, незалежно від нього декілька представників одеського і Санкт-Петербурзького купецтва “изъявили желание составить компанию для учреждения сообщения посредством пароходов между Одессою и Константинополем, Редут-Кале и другими местами”. Спершу вони просили міністра фінансів дозволити за допомогою пароплава “Нева”, що стояв в Одеському порту, зробити кілька випробувальних рейсів до Константинополя. Після доповіді Є.Ф.Канкрини царю такий дозвіл був отриманий, і “Нева” у квітні-липні 1831 р. зробила 5 рейсів на лінії Одеса-Константинополь, які принесли, на жаль, невтішні результати: за прибутку 13452 крб. витрати склали 28578 крб., збитки, таким чином, досягли 15126 крб. і були покриті за рахунок Міністерства фінансів, якому належав пароплав. [7] Ентузіазм неогоціантів помітно сплинув.

За такої ситуації О.І.Левшин вважає за необхідне повернутися до пропозицій Л.Штігліца, декілька виправивши їх. У своєму листі М.С.Воронцову, який знаходився тоді в Англії, від 10 вересня 1831 р. одеський градоначальник доповідав: “Я надеюсь скоро составит компанию на 1000 акций и сделать сие предприятие частным, применяясь к тем условиям, кои дом Штиглица прежде предлагал. Без привилегии обойтись нельзя; но должно ограничить ее 10-ю годами, а не 20-ю, как прежде они просили. Канкрин при отъезде моем (из С.-Петербурга. – М.С.) весьма любезно обещал мне покровительствовать и содействовать нам во всем полезном”. [8]

Але Воронцов усе ще проти привілеїв, й організація пароплавної компанії затримується. Цього разу перешкодою до створення пароплавання стали такі моменти. Левшин писав Воронцову з Одеси 10 червня 1832 р.: “Проект сей компании (для судоходства между Константинополем и Одессою) был составлен мною и представлен купечеству; но оно объявило неблагоприятные требования, кои Министерство финансов отвергает, и желает сделать оную компанию для пароходства по всему Черному и Азовскому морьям”. Крім того, засновники майбутнього акціонерного товариства, погоджуючись прийняти від казни пароплави “Нева”, рішуче відмовлялись від “Одессы”, “полагая, что она ничего не стоит” (до чого, втім, як ми бачили, у них були усі підстави), але, зі свого боку, просили пароплави, “для Редут-Кале иностраненные” (тобто “Імператор Николай” та “Імператрица Александра”). [9] Уряд вагався, потім пішов на компроміс: відмовляючись від розширення сфери діяльності компанії, погодився передати їй безкоштовно три пароплави, що їх просили засновники (лист Є.Ф.Канкрини М.С.Воронцову від 16 серпня 1832 р.). [10]

Нарешті, на початку 1833 р., “дабы привести сие предположение в действие, составленный проект об устройстве Общества Чорноморського пароходства посредством акционеров был рассмотрен в Одесском отделении

Коммерческого совета, в присутствии почетного торгующего сословия, и определено: испросить обществу некоторые необходимые привилегии”. Водночас у канцелярії одеського градоначальника відкрили підписку на акції. [11] Коли ж число акціонерів перебільшило 300 осіб, у лютому того ж року було вирішено скоригований проект статуту акціонерного пароплавного товариства і передати до затвердження урядом. [12]

Внаслідок подальших розглядів, узгоджень, виправлень та уточнень складеного О.І.Левшиним проекту усіма зацікавленими сторонами – купецтвом і різними урядовими закладами – 16 травня 1833 р. Микола I затвердив “Положение об учреждении общества акционеров для установления постоянных сношений между Одессой и Константинополем посредством пароходов”. [13]

Міністр фінансів С.Ф.Канкрин так сформулював завдання та мотиви, якими керувався уряд, коли затверджував цей проект у такому вигляді: по-перше, “учреждение такого Общества может оживить торговлю Новороссийского края, доставит оному больше выгоды”; по-друге, “сама казна управления сею частью без больших затруднений принять на себя не может”; по-третє, без визначених пільг та привілеїв “предприятие сие по разным естественным причинам и по новости своей не может бытъ приведено в действие”. [14]

До розпорядження товариства (офіційно – Чорноморське товариство пароплавів або Чорноморське пароплавне товариство) на увесь термін його діяльності урядом були передані безкоштовно три казенні пароплави: “Нева”, “Император Николай” і “Императрица Алек-сандра”, що будувалися у Миколаєві (загальною вартістю до 1 млн. крб. асигнаціями). Два з них призначалися для підтримки регулярних рейсів на лінії Одеса-Константинополь (раз у тиждень), третій передбачався або як заміна у разі необхідності одного з константинопольських пароплавів, або для інших цілей за розсудом товариства.

Поряд із цим, товариству було надано урядом вельми істотні пільги. Так, його пароплави звільнялись від виплати зборів: якірного, маячного й ластового (на місткість), отримували від митниці річні паспорти для навігації (на відміну від інших торговельних пароплавів, які отримували одноразові), поза чергою й без затримок обслуговувались карантинними закладами; товариству було дозволено закупляти вугілля де завгодно, скільки завгодно й безмитно; гроші, отримані від перевезення пошти, надходили підприємствам, окрім казенних пакетів, які перевозилися безкоштовно; нарешті, пароплаву дозволявся більший існуючої обмежувальної норми набір своїх екіпажів за рахунок іноземних громадян.

Чорноморське пароплавне товариство засновувалось терміном на 10 років, після чого могло клопотати про продовження своєї діяльності. Капітал товариства визначався у 250 тис. крб. асигнаціями (500 акцій по 500 крб.). Сума для акціонерного товариства суттєво невелика

й була зібрана досить швидко: хоча купецтво у той час погоджувалось брати участь у будь-якій новій справі з великими пересторогами, боячись ризику не вгадати. Надані товариству пільги і привілеї зробили свою справу. Характерно, що спочатку, ще до відкриття дій, акції компанії котирувалися досить високо. Так, навесні 1834 р. на С.-Петербурзькій біржі вони продавалися по 850-870 крб.

Для управління справами пароплавання загальні збори акціонерів обирали дирекцію, яка складалася із трьох директорів, які у свою чергу обирали керуючого справами дирекції.

Уряд відмовлявся від будь-якої участі в управлінні підприємством, попри це щорічний чистий прибуток ділився надвоє - між акціонерами та урядом, за вирахуванням 10% для складання запасного капіталу. Але вже наприкінці 1835 р. уряд відмовився від своїх прав на прибуток і дозволив акціонерам випуском 500 нових акцій збільшити капітал товариства до 500 тис. крб. асигнаціями. [15]

Серед першого складу директорів Чорноморського пароплавного товариства були представники великого купецтва: від одеських негоціантів - К.Папудов та І.Раллі, від банкірського дому барона Штігліца – П.Пуль. Крулючим справами дирекції став Ф.Папудов.

Як вже зазналося, наприкінці серпня 1834 р. пароплав “Император Николай” вийшов першим рейсом з Одеси у Константинополь. Потім, після ремонту навесні 1835 р., до нього приєдналася “Нева”, а у березні 1837 р., нарешті, у свій перший рейс вийшов пароплав “Императрица Александра”.

Попервах справа начебто пішла, втім у подальшому налагодити ефективну та прибуткову діяльність дирекції Чорноморського товариства так і не вдалося, незважаючи на те, що скажитися на відсутність вантажів та пасажирів не доводилося. Його фінансовий стан (при невеликому до того статутному капіталі) був постійно важким; воно працювало, фактично, із збитками. Наприклад, у 1839 р. підприємство отримало за фрахт товарів, перевезення пасажирів й пошти біля 145,6 тис. крб., а утримання двох працюючих на лінії пароплавів коштувало 193,6 тис. крб. (збиток – 48 тис. крб.). При цьому дуже багато коштів витрачалося на ремонт суден, які, як виявились, (окрім “Невы”) дуже невдало побудовані (наприклад, у том ж 1839 р. на це було витрачено більш ніж 53,1 тис. крб.).

Стан виявився безвихідним. Не дуже допомогло справі й рішення Миколи I від 1 квітня 1839 р. про надання товариству субсидії (терміном на три роки) по 75 тис. крб. Асигнаціями щороку. Фортуна явно відвернулася від компанії. У жовтні 1840 р. був виведений з експлуатації пароплав “Император Николай”, який вже не міг бути відремонтований ніякими засобами. У листопаді, як вже зазначалося, трапилася трагедія з найкращим пароплавом товариства “Нева”. У робочому стані залишалась лише одна “Императрица Александра”, надія на яку була дуже маленька. Це була вже майже катастрофа.

Навесні 1841 р. акціонери Чорноморського пароплавного товариства звернулися до уряду з клопотанням про надання їм одноразово 100 тис. крб. сріблом та виключного права на увесь час існування компанії на перевіз пасажирів та пошти, а також про переведення у її розпорядження ще одного з казенних пароплавів (“из удобнейших и лучших”), але їм у тому відмовили, як і у деяких інших пільгах. Зокрема, М.С.Воронцов вважав, що відсутність на Півдні іншого приватного підприємства, конкуруючого з Чорноморським пароплавним товариством, – це вже привілей для нього. Генерал-губернатор пропонував лише продовжити виплату компанії щорічної субсидії (терміном на два роки, що залишилися). А потім припинити її діяльність.

Зрозумівав же відношення до ситуації міністр фінансів Є.Ф.Канкрин: “Общество по худому состоянию пароходов и неимению капитала не представляет для дальнейшего своего существования уверенности”. Цар погодився із таким рішенням. У 1843 р., по закінченні 10-річного терміну, Чорноморське морське пароплавання було ліквідоване. [16]

Наприкінці 1834 р. з ініціативи М.С.Воронцова в Одесі було засноване ще одне пароплавне підприємство – Новоросійська пароплавна комісія (або Комісія новоросійських пароплавів). Її контора знаходилась при канцелярії новоросійського і бессарабського генерал-губернатора, якому і підлягала. До її ведання, за вказівкою Воронцова, належали усі внутрішні пароплавні сполучення Чорного й Азовського морів. Це було типово казенне підприємство, яке утримувалося за дозволом уряду за рахунок частини прибутків Одеси, Таганрогу й “татарського збору” Таврійської губернії (з кожного із джерел - по 1/3 усієї необхідної суми). Новому пароплаванню передали до управління пароплави “Одесса”, “Наследник”, які належали місту Одесі, та казенний пароплав “Петр Великий” (загальною вартістю 0,9 млн. крб.). У 1835 р. вони почали регулярні рейси між Одесою та деякими внутрішніми чорноморськими (у першу чергу кримськими) і азовськими портами. [17]

У поданні міністрові внутрішніх справ Д.Н.Блудову від 28 лютого 1835 р. М.С.Воронцов так аргументував необхідність заснування саме казенного пароплавання під своїм наглядом: з приводу того, що витрати на пароплави великі й, що ще гірше, непередбачувані і непостійні, набагато перевищують прибутки від експлуатації, він “не находит другого средства, кроме вышеуказанного, сохранить и усилить благодетельное для всего здешнего края морское сообщение с возможным порядком, экономией и справедливым управлением источников расхода...”. Разом із тим Воронцов визнав за необхідне підкреслити: “... впрочем, я убежден в том бесспорном правиле, что всякие такие заведения желательны бы иметь в руках частной компании” і ще було б “весьма выгодно и надежно склонить общество пароходных сношений с Константинополем принять на себя на некоторых условиях не только все пароходные сообщения с Крымом и Азовским морем, но также и весьма полезное сообщение с Редут-Кале... Если угодно будет правительству одобрить таковой проект, то я могу войти в протекцию по сему предмету с вышеозначенным обществом”. [18] Але уряд такий варіант не схвалив, залишивши справу у руках Комісії новоросійських пароплавів.

Слід зазначити, що і це підприємство діяло із значною напругою. У 1835 р., як вже було сказано, була введена з експлуатації “Одесса”, і лише у 1839 р. Комісія отримала новий пароплав – “Митридат” – спеціально для плавання Азовським морем. Потік вантажів і пасажирів був досить великий, він зростав з кожним роком, й існуючої матеріальної бази пароплавання на вистачало. Коли один з пароплавів виводився з експлуатації (для поточного ремонту, або з якихось інших, непередбачених обставин), то замінити його було нічим. У такому випадку рятувала допомога Чорноморського флоту (для цієї мети, наприклад, використовувалися військові пароплави “Северная Звезда”, “Метеор”, “Инкерман” та ін.). Допомога -ла триматися й фінансова підтримка з бюджетних коштів новоросійського і бессарабського генерал-губернатора.

Навесні 1836 р. Комітет міністрів слухав справу “О предположениях относительно учреждения правильного сообщения посредством пароходов между Одессой, крымскими, азовскими й дунайскими портами”. Міністр внутрішніх справ Д.Н.Блудов, спочатку обговоривши питання з міністром фінансів Є.Ф.Канкриним, увійшов до Комітету міністрів з поданням, в якому зазначав: “Если учрежденное в прошлом году пароходство между портами Черного и Азовского морей не доставило на первый раз достаточного дохода для покрытия всех издержек по содержанию пароходов, то обстоятельство сие не должно останавливать действие пароходства, ибо целью сего предприятия было не приобретение частных каких-либо прибылей в пользу пароходного заведения, но доставление вообще удобств для усиления торговых сношений южного края...”. [19] Уряд погодився з такою аргументацією.

Влітку 1841 р., у зв'язку з важкою кризою, в якій опинилося Чорноморське пароплавне товариство, а також з наказом Миколи I замовити в Англії 4 пароплаво-фрегати для лінії Одеса-Константинополь і за рішенням Комітету міністрів, М.С.Воронцов призначив “временную комиссию” для складання “Положения о новом пароходном сообщении с Константинополем”. [20] До її складу увійшли співробітники управління новоросійського і бессарабського генерал-губернатора - дійсний статський радник П.Маріні й надворний радник А.Фацарді, від Чорноморського флоту - капітан-лейтенант А.Швенднер, а також представник банкірського дому Л. Штиглиця - П. Пуль. [21]

У червні 1842 р. комісія подала свій проект на розгляд М.С.Воронцову, який, проте, був потім відхилений урядом, тому що ставив питання ширше, ніж передбачалося: “об учреждении регулярных сообщений посредством пароходов в Черном и Азовском морях”. [22] Для розгляду “плана пароходных сообщений с Константинополем” у вересні 1842 р. був заснований “особливий комітет”. Нарешті, у лютому 1843 р. Микола I затвердив відповідний документ. У травні 1843 р. у приміщення Одеської митниці за присутності М.С.Воронцова та адмірала М.П.Лазарева відбулося урочисте відкриття Експедиції постійних пароплавних зносин Одеси із Константинополем. [23] Це було ще одне державне пароплавне підприємство, яке було у підпорядкуванні новоросійського та бессарабського генерал-губернаторів; щоправда, “исправление пароходов и снабжение оных офицерами, командою и всеми потребностями” були покладені, як вже зазначалося, на морське відомство.

Організація управління пароплаванням мала такий вигляд: роль дирекції виконувала так звана Головна експедиція, що знаходилась при Одеській портовій митниці. Ця експедиція складалася із трьох членів: один – від митниці, другий – від військово-морського відомства, третій – від одеських купців 1-ї гільдії. Перший представник призначався за узгодженням новоросійського і бессарабського генерал-губернатора з міністром фінансів, другий – із головним командиром Чорноморського флоту і портів; а третій обирався одеським товариством купців 1-ї гільдії, які вели закордонну торгівлю (при цьому купецтво пропонувало генерал-губернатору дві кандидатури, з яких затверджувалась на його розсуд одна). У Константинополі при комерційній канцелярії російської дипломатичної місії впроваджувалась посада комерційного агента пароплавання, який призначався генерал-губернатором.

10 травня 1843 р. першим рейсом на Константинополь вийшов пароплав-фрегат “Одесса” (командир – лейте-

нант А.Л.Альбрандг), 10 червня – пароплаво-фрегат “Крым” (командир – капітан-лейтенант А.Г.Усов). Таким чином, регулярне пароплавне сполучення на лінії Одеса-Константинополь (3 рейси на місяць) після деякої перерви було відновлене у повному обсязі. Як вважав А.О.Скальковський, саме з 1843 р. “началась новая эпоха черноморского пароходства, а тем более для будущего развития Одессы”. [24]

У 1846 р. за клопотанням М.С.Воронцова все управління пароплавами внутрішніх та закордонних ліній на Півдні було зосереджене в одних руках – Експедиції постійних пароплавних сполучень Одеси з Константинополем (у побуті її частіше називали Одеською чи Новоросійською пароплавною експедицією). Це об'єднане підприємство працювало у Чорноморсько-Азовському басейні у 1846-1857 рр. та в свою чергу підрозділялося на три самостійні у фінансовому та оперативному відношенні пароплавання: Новоросійське, яке працювало між вітчизняними портами Чорного і Азовського морів, у низинах Дніпра, П.Бугу та Дунаю (до Галаца); Дністровське, яке забезпечувало перевіз у низинах Дністру та Дністровському лимані; Константинопольське, яке обслуговувало лінію Одеса-Константинополь (усі вони у 1851-1853 рр. мали 12 пароплавів).

Слід зазначити, що лише Новоросійське пароплавання (7 пароплавів: “Негр Великий”, “Еникале”, “Тамань”, “Андия”, “Таганрог”, “Дарго” та “Бердянск”) мало баланс з позитивним

сальдо, покриваючи витрати на експлуатацію зборами за перевезення вантажів і пасажирів; Константинопольське пароплавання (3 пароплав-фрегати: “Одесса”, “Крым” та “Херсонес”) утримувалось цілком за рахунок казни і працювало із збитками; Дністровське пароплавання (2 пароплави: “Граф Воронцов” та “Днестр”) – підтримувалось за рахунок бюджетів Бессарабської області. Але коштів на придбання нових пароплавів не мало навіть Новоросійське пароплавання: придбання пароплавів, як вже зазнавалось, оплачувалось із різних джерел державного і місцевого бюджетів.

Нарешті, у 1843-1853 рр. у північно-західному районі Чорного моря і низинах Дністра працювало ще одне пароплавне підприємство – приватного підприємця полковника Луби. Його флотилія складалася з буксирного пароплаву “Луба”, чотирьох торговельних вітрильних суден і чотирьох барж, призначених для буксирування пароплавам. Уся флотилія могла одночасно узяти вантажу 12 тис. четвєртин.

У роки Кримської війни (1853-1856 рр.) паровий торговий флот Чорноморсько-Азовського басейну зазнав важких втрат. Але це тема іншого дослідження.

Таким чином, підбиваючи підсумки, підкреслимо: період 20-х – початку 50-х рр. ХІХ ст. виявився одною з найважливіших та найцікавіших сторінок в історії вітчизняного морського торговельного флоту на Чорному та Азовському морях. Організація регулярного торговельного пароплавання, виникнення перших пароплавних підприємств (акціонерного, двох державних та приватного) були ще одним характерним виявом початку (приблизно із середини 30-х рр., коли використання парових машин на флоті стало регулярним, а не випадковим) складного та довгого процесу технічного перевороту на морському транспорті Чорноморсько-Азовського басейну, який був важливою складовою частиною промислової революції в Україні та у Російській імперії взагалі, а також був вписаний у світовий контекст. Велике значення мав тут досвід розвинених капіталістичних країн Західної Європи, завдяки якому промисловий переворот на торговому флоті Півдня України почався із невеликим запізненням відносно морського флоту Заходу.

Особливою рисою цього процесу на Півдні було й те, що у силу цілої низки чинників – характер освоєння краю, його географічне положення, особливості економіки – він почався помітно раніше, ніж у промисловості (там перші кроки великої машинної індустрії відносяться до межі 40-х – 50-х рр.) і набагато раніше, ніж на наземному транспорті (перша залізниця в Південній Україні з'явилася у 1865 р.). Крім того, слід зазначити, що механізація морського флоту у регіоні значною мірою здійснилася (у межах галузі) на буржуазних засадах.

Проте незважаючи на окремі зрушення, технічний рівень флоту в цілому залишався надзвичайно низьким. У порівнянні із морським транспортом Західної Європи він значно і чимраз більше відставав у розвитку. В умовах панування в країні феодально-кріпосницької системи, яка затримувала розвиток виробничих сил, процес первісного накопичення капіталу та створення загальноохоплюючого динамічного ринку, морське комерційне пароплавання не мало змоги відповідним чином розвиватися, а головною особливістю промислового перевороту на флоті став його затяжний характер. Впливали перш за все хронічна нестача вільних робочих рук, спеціалістів, коштів (тобто вузькість та нерозвиненість ринків праці і капіталу), недосконалість законодавства, відсутність надійної суднобудівної бази тощо. І саме соціально-економічна і технічна відсталість виявилась однією з головних причин поразки миколаївської Росії у Кримській війні.

Вирішальний етап технічного перевороту на морському транспорті Чорноморсько-Азовського басейну розгорнувся лише після відміни кріпосного права і разом з іншими буржуазними реформами 60-х – 70-х рр. ХІХ ст.

Література

1. Виригинский В.С. Начало парового судоходства в России. - С.37.
2. Исторический очерк развития путей сообщения в России. - С.17
3. Ананьич Б.В. Банкирские дома в России.-Л.,1991.-С.14; Боровой С.Я. Вказ. пр.-С.235.
4. Архив князя Воронцова.-Кн.ХХХІХ.-С.18.
5. ДАОО.-Ф.1.-Оп.190.-1827р.-С.52.-А.8зв.
6. ДАОО.-Ф.1.-Оп.190.-1827р.-С.52.-А.7-7-зв.
7. Там само.-А-8-8зв. Одесский вестник.-1831.-№37, 9 травня; №40, 20 травня; №41, 23 травня; №48, 17 липня; №61, 1 серпня.
8. Архив князя Воронцова.-Кн.ХХХІХ.-С.18.
9. Архив князя Воронцова.-Кн.ХХХІХ.-С.18.
10. ДАОО.-Ф.40.-ОП.1.-С.281.-А.12.

11. Одесский вестник.-1833.-№6, 21 січня.
12. Там само.-№11, 8 лютого.
13. ДАОО.-ФАО.-ОнЛ.-С.2”^.-А.2-5зв.
14. ПСЗ.-Собр.2.-Т.8.-Отд.1.-СПб.,1834. - С. 286.
15. Одесский вестник.-1834.-№36, 5 травня.
16. Правда.-1879.-№162., 24 липня; Скальковский А. Русское Общество Пароходства и Торгов-ли: 1857-1869 гг./уТр.Одесск. Стат.Ком.-1870.-Вып.4.-С.196; Залесский Н.А. “Одесса” выходит в море.-С.44-45.
17. ДАОО.-ФЛ.-ОіїЛ92.-III р.-С.63.-А.2зв, 4-4зв, 10-10 зв; Исторический очерк развития путей сообщения в России.-С. 17;
18. ДАОО. - Ф.1.-Оп.191.-1834р.-С.58.-АЛ28-128зв.
19. Виргинский В.С. Вказ.пр.-С.38.
20. ЖМВД.-1836.-Ч.XXI.-Кн.7.-С.ХХІІІ.
21. ДАОО.-Ф.І.-Оп.2.-ЖІ р.-С.63.-А.3І.
22. Залесский Н.А Вказ.пр.-С.49.
23. Одесский вестник.-1843.-№36, 5 травня.
24. Скальковский А. Русское Общество...-С. 198.