

**М. Н. Барышников**

## Болгария в судоходных операциях Русского общества пароходства и торговли

Учрежденное в 1856 г. Русское общество пароходства и торговли (далее — РОПиТ) сыграло ключевую роль в развитии отечественного морского судоходства. Результатами функционирования компании стало создание разветвленной структуры каботажного и международного сообщения, включавшей регулярные рейсы в порты Черного и Средиземного морей<sup>1</sup>. В статье ставится цель определить место болгарского направления в товарном и пассажирском сообщении в черноморском и средиземноморском регионах, выявить подоплеку институциональных, экономических и социокультурных предпосылок и последствий развития этого направления в начале XX в. Исследование проведено с использованием архивных материалов, представленных в Российском государственном историческом архиве (далее — РГИА) и показывающих результативность перевозок применительно к их региональным направлениям и динамизму операций в рассматриваемый период.

5 апреля 1896 г., после нескольких дней обсуждения в правительственных кругах, император Николай II повелел обязать РОПиТ содержать регулярные (один раз в две недели) пароходные рейсы по Черноморско-Болгарской линии между Одессой и Константинополем с промежуточными заходами в Варну и Бургас. Кроме того, пароходству предоставлялось право осуществлять коммерческие (несрочные) рейсы. Одновременно по предложению российского дипломатического агента в Болгарии Н. В. Чарькова правлению РОПиТ было рекомендовано назначать своими агентами в Варну и Бургас лиц с российским

подданством, православных и ранее не проживавших в Болгарии<sup>2</sup>. 23 мая, спустя месяц подготовительных работ, в свой первый рейс отправился пароход «Император Александр II». До конца года по линии было сделано 17 срочных и 3 несрочных рейса. Общая выручка составила 29 тыс. руб., и это при том, что за содержание линии компании была назначена ежегодная правительственная субсидия («помильная» выплата) в 39 тыс. руб.<sup>3</sup>

Значимость сообщения с Болгарией рассматривалась в это время не столько в плане грузовых, сколько пассажирских перевозок в российские и восточно-средиземноморские порты. Важная роль отводилась доставке православных паломников в святые места Ближнего Востока. Вывозимые из Болгарии в Константинополь богомольцы имели возможность пересаживаться на две другие линии, связывавшие Одессу с Александрией — прямую и круговую (с заходом в Афон и Яффу)<sup>4</sup>. Длительность плавания по Черноморско-Болгарской линии составляла чуть более трех суток: из Одессы пароходы отплывали в четверг утром и прибывали в Варну утром в пятницу и далее в Константинополь утром в воскресенье; отплывали во вторник вечером и прибывали в Варну в среду вечером и далее в Одессу в четверг вечером<sup>5</sup>. Со времени открытия линии активную работу по привлечению паломников на суда РОПиТ развернул в Варне агент И. С. Ястребов. В том же 1896 г. от него последовало предложение предоставлять богомольцам 50 % скидки на приобретаемые билеты в оба конца (как это практиковалось в российских портах)<sup>6</sup>.

Итоги 1897 г. позволили оценить потенциал первых транспортных операций. По линии было перевезено 5787 человек, среди которых преобладали торговцы овощами и фруктами, а также паломники. Наибольшую численность пассажиров показал март, накануне Пасхи — 613 человек, и май, после праздника — 578. Вторым по значимости периодом стал сентябрь, когда увеличилось число въезжавших в Россию «огородников» — 523 человека<sup>7</sup>. Таким образом, за три месяца услугами РОПиТ воспользовались почти 30 % общего числа перевезенных. Значительную группу составили также пассажиры, воспользовавшиеся судами пароходства в декабре, накануне Рождества Христова. Вместе с тем выручка от транспортировки пассажиров составила в 1897 г. 14,2 тыс. руб., что оказалось ниже 1886 г. (17,6 тыс. руб.)<sup>8</sup>. Такой результат вызвал озабоченность в среде правительственных чиновников. В 1898 г. в столичных властных структурах начались консультации по поводу мер, необходимых для повышения результативности функционирования черноморско-болгарской линии. Министерство иностранных дел предложило увеличить число срочных рейсов до одного в неделю. Однако такой вариант не устроил Министерство финансов, поскольку предполагал рост субсидий до 80 тыс. руб.<sup>9</sup>

На фоне зашедших в тупик межведомственных консультаций ситуация на черноморско-болгарской линии приобретала все более противоречивый характер. В 1899 г. количество пассажиров сократилось до 3386, в том числе из Варны было вывезено 1110 (включая 197 паломников в Одессу на пароходе

«Александр II»<sup>10</sup>), Бургаса — 955. Стремясь выправить положение, правление РОПиТ решило активнее использовать на этом направлении еще три судна — «Императрицу Марию», «Азов» и «Ростов». В 1900 г. численность перевезенных выросла до 5478 человек, в том числе из Варны было вывезено 2851, Бургаса — 1025. В 1901 г. общий показатель достиг 6070 пассажиров (из них более половины — 3285, прибыли в Одессу), в том числе по вывезенным из Варны — 3730, Бургаса — 907<sup>11</sup>. В числе перевозимых, помимо торговцев фруктами и овощами, были болгарские студенты, направляющиеся на учебу в Россию, и македонцы, ехавшие на поиски сезонной работы<sup>12</sup>. Сложным оставалось положение с грузопотоками. Если по вывозу из России в Болгарию в 1900–1901 гг. последовал рост с 7699 до 14841 т, то в обратном направлении наблюдалось снижение со скромных 835 до 754 т<sup>13</sup>. Изменения в объемах пассажироперевозок внимательно отслеживались в придворных и правительственных кругах Петербурга. При этом геополитические и религиозные (паломнические) цели развития черноморско-болгарской линии явно доминировали над хозяйственными. Главным оставался вопрос о рентабельности таких перевозок. Летом 1901 г. член Совета по делам торгового мореплавания великий князь Александр Михайлович в ходе своего посещения Варны и Бургаса предложил российскому и болгарскому правительствам обсудить пути упрочения и развития связей между двумя странами. В частности, было заявлено о желательности объединения работы двух компаний — РОПиТ и Болгарского торгового пароходного общества (Българско търговско пароходно дружество, далее — БТПД). Вслед за этим начались переговоры с БТПД о совместных судоходных операциях в Черном море. Российскую сторону представлял вице-консул в Варне К. А. Чернавский, болгарскую — И. Д. Рашев. При этом председатель правления РОПиТ Н. И. Жеванов оказался поставлен перед фактом — соглашения необходимо было достичь под руководством правительственного чиновника независимо от коммерческих интересов компании. Подобный подход вызвал недовольство членов правления и, как результат, их нежелание участвовать в переговорах. 8 апреля 1902 г. последовала гневная телеграмма великого князя руководителям РОПиТ: «Прошу мне сообщить, вошли ли вы в соглашение с Болгарским пароходным обществом или это дело отложено в долгий ящик. Я ожидал, что мои указания будут исполнены, если же Общество не желает входить в соглашение, то прошу прямо это высказать»<sup>14</sup>.

Вмешательство сверху возымело действие. В апреле — июне 1902 г. шла подготовка к встрече представителей двух пароходных фирм. 1 июля на состоявшихся в Одессе переговорах двух делегаций (от РОПиТ — заведующий коммерческой частью барон Э. Штейгер и заведующий отделением прямых заморских сообщений А. Смирнов; от БТПД — члены совета Н. Николаев и Г. Пасарев) стала очевидной невозможность заключить какое-либо соглашение. Среди причин выделим две основные, определявшие финансовые обстоятельства. Во-первых, РОПиТ оказалось коммерчески не заинтересовано

в принятии на баланс двух болгарских пароходов («Болгария» и «Борис»), имевших возможность осуществлять рейсы между Одессой, Варной, Бургасом и Константинополем. Расходы по эксплуатации этих судов вряд ли могли быть компенсированы выручкой черноморско-болгарской линии. Во-вторых, неприятие идеи великого князя Александра Михайловича продемонстрировало Министерство финансов, для которого реализация предложенного проекта означала все то же увеличение субсидий РОПиТ. 1 августа 1902 г. в Одессу последовало из Петербурга письмо, в котором распорядительный директор извещался о том, что правление компании «не находит возможным» принять заявленные условия совместной эксплуатации линии Одесса — Варна — Бургас — Константинополь<sup>15</sup>.

Как бы то ни было, в плане увеличения объема транспортных операций расчеты правления РОПиТ оказались в целом верны. По итогам 1902 г. черноморско-болгарская линия не испытала спада: было доставлено 6329 пассажиров, из которых 3034 вывезено из Варны, 881 — из Бургаса. В Одессу прибыли 2742 пассажира, в Константинополь — 677. Из общего количества абсолютное большинство составили палубные (3-го класса) пассажиры, приобретающие самые дешевые билеты, — 5899 чел. 113 пассажиров купили билеты в каюты 1-го класса, 317 — 2-го класса<sup>16</sup>. Отметим, что последующие годы, сопровождавшиеся кризисной ситуацией в экономике Российской империи, войной с Японией и революционными потрясениями, не только не снизили объемы перевозок по черноморско-болгарской линии, но, напротив, обусловили подъем транспортной активности на ближневосточном направлении. Увеличение числа желающих посетить святые места обернулось ростом пассажиропотока в 1903 г. до 7317, в 1905 г. — 8220, 1907 г. — 10073 чел.<sup>17</sup> Примечательно, что данная тенденция прослеживалась на фоне общего снижения грузоперевозок между Россией и Болгарией с 16216 до 5160 т<sup>18</sup>. За эти же годы при сохранении размера выручки от транспортировки пассажиров наблюдалось заметное сокращение соответствующего показателя по грузам — с 92,6 до 72,1 тыс. руб.<sup>19</sup> В условиях отсутствия прочных экономических связей с Болгарией<sup>20</sup> правление РОПиТ решило сделать ставку на преимущественное развитие пассажироперевозок, прежде всего в Восточное Средиземноморье. Была выдвинута идея о преобразовании черноморско-болгарской линии в болгарско-македонскую. Новое направление предназначалось для «облегчения и упрочения православного паломнического движения» через Афон в Яффу и далее в святые места Палестины<sup>21</sup>.

При обсуждении планов развития ближневосточного направления операций учитывалась возможность вовлечения в паломническое движение большего числа болгарских и греческих богомольцев. Результатом консультаций крупнейших акционеров и членов правления РОПиТ стало решение не только сохранить черноморско-болгарскую линию, но и ввести в 1908 г. новую — болгарско-македонско-сирийскую. Одним рейсом в две недели Одесса связывалась

с Порт-Саидом, с промежуточными заходами судов в Варну, Бургас, Константинополь, Смирну, Афон, Салоники, Хиос, Мерсину, Александретту, Триполи, Бейрут, Хайфу и Яффу. Для паломников, желавших сократить путь в Египет, предоставлялась возможность пересечь в Константинополе на еженедельный рейс прямой линии из Одессы в Александрию. Уже первый год функционирования новой линии, совпавший с обретением Болгарией независимости, показал обнадеживающие результаты. В 1908 г. пассажиропоток составил 27 400 тыс. чел., в том числе перевезенных 3-м классом — 23 590, 2-м классом — 2576, 1-м классом — 1234 человека. По этим показателям линия вышла на первое место среди семи заграничных судоходных направлений РОПиТ. На второе место переместилась александрийская прямая линия (25 132 пассажира), на третье — александрийская круговая (19 609 пассажиров)<sup>22</sup>. Ожидаемо наибольшее количество пассажиров было доставлено по болгарско-македонско-сирийской линии в канун Пасхи: если в феврале их число увеличилось до 3506, то в марте — до 4282. С учетом апреля этот период составил 37,7% всех перевезенных в 1908 г.<sup>23</sup> Значительную часть пассажиров компания зафиксировала также в конце года, накануне Рождества Христова<sup>24</sup>. На линии действовали 11 пароходов, среди которых крупнейшими являлись «Корнилов» (перевезено 5155 чел.), «Лазарев» (4703), «Царица» (4528), «Россия» (4357) и «Цесаревич» (3843)<sup>25</sup>.

Заметным выглядел в 1907–1908 гг. рост грузопотока по обеим линиям — с 20 227 до 58 500 т. Вместе с тем общий товарооборот между Болгарией и Россией составил в 1908 г. скромные 6405 т (с Турцией — 368 746, с Грецией — 138 947, с Египтом — 116 270 т)<sup>26</sup>. Данные по Варне демонстрировали по крупным партиям товаров следующие перевозки: по ввозу — масла минеральные, кожи сырые, древесина, резиновые изделия (галоши), рыба соленая, икра красная, чай, соль, подсолнечное масло, сахар, конфеты; по вывозу — розовое масло, «шерстяные шкуры» и необработанный табак в листах. В 1909 г. из пришедших в Варну судов 476 были турецкими, 177 — греческими, 115 — австрийскими, 86 — российскими<sup>27</sup>. На пароходах РОПиТ из этого порта было вывезено 1746 т грузов, из Бургаса — 2440 т<sup>28</sup>.

К началу 1910-х гг. болгарское направление пассажироперевозок сохраняло статус одного из ключевых в структуре черноморских и ближневосточных рейсов. В целом трансграничные операции осуществлялись по восьми взаимосвязанным линиям, пересекавшимся в Константинополе: болгарско-македонско-сирийской (в 1910 г. перевезен 38 671 чел.), александрийской прямой (35 578), александрийской круговой (28 291), анатолийской (18 561), аравийской (7816), персидской (4232), черноморско-болгарской (3832) и севастопольско-константинопольской (2884). При необходимости пассажиры одной заграничной линии могли заранее приобретать билеты (для паломников с существенной скидкой в случае следования в оба конца) для пересадки в столице Османской империи на пароход другой линии. Таким образом, пассажиры из Болгарии

могли следовать как в любой российский порт (используя внутрироссийские линии между Одессой и Батумом), так и порты ближнего (на черноморском побережье Турции) и дальнего зарубежья, включая Грецию, Палестину и Египет. В этих условиях болгарские рейсы все больше приобретали значимость международного транзитного направления. В 1910 г. в Варну было ввезено 6770 чел., при этом по болгарско-македонско-сирийской линии в Одессу прибыли 6927, в Константинополь — 5013, в Салоники — 4743, в Яффу — 4490, в Бейрут — 2748, в Смирну — 2716, на Афон — 1618, на Родос — 1604, в Мерсину — 1374, в Порт-Саид — 1299, в Хайфу — 692<sup>29</sup>. Стоимостное значение транспортировки грузов и пассажиров по линии подтверждало сложившуюся к этому времени пропорцию — 53 % первых и 47 % вторых<sup>30</sup>.

Быстрое восстановление судоходного сообщения с зарубежными странами сыграло свою роль в проведении в декабре 1909 — январе 1910 г. на пароходе «Император Николай II» выставки достижений русской промышленности<sup>31</sup>. Организованная членом правления А. Е. Молчановым при участии владельцев крупных российских фирм, плавучая экспозиция была представлена в ряде портовых городов Болгарии, Турции, Греции и Египта<sup>32</sup>. Как полагал вице-консул в Филиппополе А. М. Петров, выставка имела не столько деловое, сколько «моральное значение», продемонстрировав уровень развития российской промышленности<sup>33</sup>. Между тем по итогам 1910 г. последовало заметное увеличение грузоперевозок из России в Болгарию до 31 746 т, в том числе керосина до 19 897, рельс и железа — 4685, гидравлической извести — 2314, цемента — 1565, нефти — 1254, угля и кокса — 829 т. В обратном направлении было доставлено 412,7 т грузов, из которых дубильные вещества составили 412,5 т. Крупнейшим для РОПиТ по масштабу транспортных операций оставался порт Варны. За период с 1906 по 1911 г. суда компании ввезли сюда 5897 т грузов, вывезли 12 744 т<sup>34</sup>.

Весной 1911 г. на фоне быстрого развития заграничных транспортных операций правление РОПиТ завершило переговоры с чиновниками и депутатами III Государственной думы об условиях заключения нового договора о государственно-частном партнерстве. 31 мая император Николай II подписал закон «О содержании срочных пароходных сообщений под Русским флагом в Черном и Средиземном морях».

Соглашение прерывало прежнюю прямую связь Болгарии с Эгейским морем и Восточным Средиземноморьем, выдвигая на первый план пассажирские и грузовые потоки между Западным и Восточным Причерноморьем. Одновременно подтверждалась значимость транспортного сообщения между Россией и Ближним Востоком, реализовывать которое предполагалось тремя из пяти срочных линий. В данном случае имело место стремление, с одной стороны, создать прямой транспортный коридор, который связал бы Балканы с российским Закавказьем и Персией через Варну и Батум, с другой стороны — увеличить количество паломнических рейсов в порты Леванта. В любом случае

три ближневосточных направления, как полагали владельцы компании и правительственные чиновники, могли использоваться паломниками из Болгарии и других балканских стран для поездок в Святую землю. РОПиТ сохранило также право осуществлять дополнительные, не субсидируемые государством рейсы по этим и другим линиям при условии, если подобная коммерческая деятельность не будет наносить ущерба регулярному сообщению. Договор, институционализировавший деятельность компании на предстоящие 15 лет, еще более укреплял ее позиции в сфере морских перевозок. В отличие от других российских пароходных фирм, РОПиТ продолжало следовать стратегии, ориентированной на взаимосвязанное развитие внутренних и международных перевозок. Рейсами компании были соединены в единую транспортную сеть все крупные причерноморские города России, Османской империи и Болгарии, которые, в свою очередь, получили возможность транспортного сообщения с портами дальнего зарубежья, включая Персидский залив и Балтийское море. Значительные средства, направляемые на обновление флота, позволили к этому времени увеличить количество пароходов до 71, включая 11 с водоизмещением более 7 тыс. т<sup>35</sup>. Результаты деятельности РОПиТ нашли отражение в котировке его 500-рублевых акций на Петербургской бирже. С 1908 по 1911 г. их максимальная стоимость выросла с 330 до 870 руб.<sup>36</sup>

Развитие российско-болгарских отношений в период Балканских войн (1912–1913 гг.) представляло собой один из ключевых элементов в контексте общей ситуации в регионе, а также в Европе в целом<sup>37</sup>. Несмотря на сложности с перевозками, возникшие с началом Первой Балканской войны, правление РОПиТ стремилось сохранить объемы транспортных операций на приемлемом (с точки зрения геополитических и коммерческих интересов) уровне. В 1912 г. услугами александрийской прямой линии воспользовался 41 171 чел., македонско-александрийской — 37 061, александрийской круговой — 25 923, болгарско-анатолийской — 24 889, анатолийской — 20 602. Перспективными выглядели объемы выручки, полученный за транспортировку грузов и пассажиров между западным и восточным побережьем Черного моря. По болгарско-анатолийской линии соответствующие показатели достигли 151,5 и 102 тыс. руб., в то время как по анатолийской линии (между Батумом и Константинополем) — 73,4 и 78,3 тыс. руб.<sup>38</sup> Как полагали акционеры и члены правления, возможности по наращиванию грузо- и пассажиропотока между Россией, балканскими странами и Персией через прямое судоходное сообщение по Черному морю могли стать в перспективе особенно значимыми для компании. В свою очередь для российского правительства важную роль играло возможное сближение Болгарии и Греции с точки зрения продвижения русских интересов в Эгейском и восточно-средиземноморском регионах. Еще в начале ноября 1911 г. в Петербурге под руководством товарища министра торговли и промышленности П. Л. Барка Особым совещанием об улучшении условий экспорта и торговли на Ближнем Востоке были рассмотрены соответствующие меры. Спустя

год, когда в ходе Первой Балканской войны греческие войска заняли Салоники, Барк обратился в правление РОПиТ с запросом о возможном сотрудничестве в деле налаживания болгарско-греческого судоходного сообщения. Ответным письмом руководство компании проинформировало правительство о готовности открыть, помимо существующего болгарско-анатолийского направления, новую линию — болгарско-македонскую. Ее рейсами предполагалось связать Одессу с Варной, Бургасом, Константинополем, Дарданеллами и Салониками<sup>39</sup>. Однако последовавшая вскоре Вторая Балканская война не позволил РОПиТ открыть прямое морское сообщение между Болгарией и Грецией.

С осени 1912 г. вопрос о развитии российско-болгарского судоходного сообщения обретает заметную остроту. Министерство торговли и промышленности (далее МТиП) предложило увеличить число рейсов в болгарские порты до 1 раза в неделю (ранее 1 раз в две недели). Со своей стороны член правления РОПиТ А. Е. Молчанов полагал более выгодным включить болгарское направление в рейсы до Александрии с заходом в Яффу. Собственное мнение высказал российский консул в Трапезунде, считавший необходимым сохранить болгарские рейсы в составе анатолийской линии, продолжив ее до Новороссийска. В 1913 г. дискуссии приняли еще больший размах. Начальник отдела торгового мореплавания МТиП С. П. Веселаго предложил максимально переориентировать «потребности» Болгарии в срочных морских рейсах на РОПиТ, снизив тем самым зависимость балканской страны от австрийских судов. В связи с этим Веселаго поддержал идею агента МТиП в Марселе о введении новой судоходной линии между Одессой и французским портом с промежуточными заходами в Варну и Бургас. Последовавшее затем особое мнение агента МТиП в Софии, согласно которому, следовало сделать отправным пунктом не Одессу, а Мариуполь или Батум, еще более разогрело страсти в среде заинтересованных сторон. Биржевый комитет Ростова-на-Дону заявил о своем приоритете при отправке пароходов, Таганрогский и Феодосийский — о своих<sup>40</sup>.

К концу 1913 г. на фоне роста русофобских настроений в правящих кругах Болгарии<sup>41</sup> в МТиП оформились два основных подхода к определению перспектив развития российско-болгарского морского сообщения. Чиновник особых поручений И. К. Окулич отстаивал точку зрения, согласно которой, требовалось продолжать усилия (в первую очередь по политическим причинам) по объединению в общую сеть российских портов с болгарскими, сербскими, черногорскими, албанскими, итальянскими и французскими. Иной позиции придерживается С. П. Веселаго. Теперь он считал более значимым сосредоточиться на судоходных операциях в Восточном Средиземноморье. «Если посмотреть, — пояснял он, — на это дело с точки зрения “здорового эгоизма” со стороны России, а переживаемые нами события на Балканском полуострове вполне подтверждают, казалось бы, правильность такого отношения, то нельзя не признать, что в вопросе об установлении, при пособии из казны, новых срочных линий, нужно исходить из русских интересов, из интересов нашего сельского

хозяйства и развивающейся промышленности». Веселаго считал «неоспоримым» политический элемент в морских перевозках, но полагал, что поддержка судами РОПиТ болгарского, сербского и черногорского экспорта в Италию и Францию не имеет в виду в «своей основе жизненные интересы нашей торговли»<sup>42</sup>. Напротив, «интересы нашего экспорта и приспособления его к новым экономическим условиям Балканского полуострова тесно связаны с вопросом о поддержании нашего политического влияния в славянских государствах, влияния, которое в современную эпоху прочнее всего зиждется на твердо установившейся совокупности коммерческих и финансовых связей»<sup>43</sup>.

Взаимодействие коммерческих и политических целей было положено, как отмечал С. П. Веселаго, в основу срочных линий РОПиТ. Они покрывали «густой сетью воды Ближнего Востока»<sup>44</sup>. К началу 1914 г. пароходы компании 10 рейсами в месяц соединяли Константинополь с Одессой и 4 — с Батумом. Смирну и Александрию суда посещали 2 раза в неделю, Бейрут, Яффу и другие порты Леванта — 1 раз в неделю. Вместе с тем Варна, Бургас и Салоники имели регулярное сообщение с Россией только два раза в месяц. Под руководством А. Е. Молчанова, избранного председателем правления, РОПиТ удалось существенно повысить эффективность своих операций. По итогам 1913 г. рентабельность уставного капитала выросла до 17,9%, активов — до 4,9%<sup>45</sup>. Несмотря на то что полноценным для судоходства явился в этом году только период с августа по декабрь (после завершения Второй Балканской войны), пароходство смогло существенно увеличить пассажиро- и грузоперевозки как по регулярным, так и несрочным коммерческим линиям. 74 судами было доставлено в российские и иностранные порты 1,425 млн чел., в том числе перевезено по заграничным линиям — 263,7 тыс. Пассажиропоток по срочной болгарско-анатолийской линии вырос до 34 269 чел. Почти половина из них (16 532) воспользовалась пароходом «Император Александр II». Выручка за доставку пассажиров составила 151,8 тыс. руб., грузов — 184,6 тыс. руб. Уже традиционно наибольшее число пассажиров воспользовались услугами РОПиТ накануне и вслед за Пасхой, а также в осенние месяцы, когда возросло количество вывозимых из Болгарии торговцев фруктами и овощами, и в декабре, в преддверии Рождества Христова. По несрочной черноморско-болгарской линии было перевезено 46 466 человек. Почти все они являлись болгарскими военнослужащими, доставленными в Варну после завершения Первой Балканской войны. Эта операция РОПиТ, включавшая транспортировку боевого снаряжения, была оплачена болгарским правительством в размере 209,5 тыс. руб.<sup>46</sup>

В 1914 г. рейсы по болгарско-анатолийской линии должны были осуществлять четыре парохода, входивших в число крупнейших в пароходстве, в том числе два новых — «Царь Михаил Федорович» и «Цесаревич Алексей Николаевич». Еще четыре новых парохода («Император Петр I», «Императрица Екатерина II», «Император Николай I» и «Император Александр III») предназначались для доставки пассажиров в порты Леванта<sup>47</sup>. В целом достигнутый

в деятельности компании баланс государственных, общественных и коммерческих интересов определял к началу 1914 г. приемлемую результативность суходоходных операций. Можно сделать вывод о том, что масштаб транспортного сообщения между Россией и Болгарией подтверждал положительную корреляцию между долгосрочным государственно-частным взаимодействием и эффективностью морских перевозок в их трансграничном содержании. В этом смысле экономическая и религиозная близость России и Болгарии положительно влияла на развитие пассажирских и грузовых перевозок и, как следствие, на долгосрочное транспортное сообщение. Перспективы развития болгарского направления судоходства связывались владельцами РОПиТ с двумя транспортными коридорами — балкано-персидским (между Одессой, болгарскими портами и Батумом) и паломническим (между Одессой, Варной, Бургасом и портами Леванта). Оба направления, как представлялось членам правления, сулили и компании, и болгарской стороне стабильный рост пассажирского и грузового потока. Однако начало Первой мировой войны не позволило реализоваться этим прогнозам.

- <sup>1</sup> *Иловыйский С. И.* Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. Одесса, 1907.
- <sup>2</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 1263. Л. 17.
- <sup>3</sup> *Иловыйский С. И.* Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. С. 286.
- <sup>4</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 1296. Л. 226–227, 235.
- <sup>5</sup> Там же. Л. 1–2, 37–38
- <sup>6</sup> Там же. Д. 1263. Л. 86.
- <sup>7</sup> Там же. Д. 1316. Л. 2–90.
- <sup>8</sup> Объяснительная записка к отчету Русского общества пароходства и торговли за 1897 г. СПб., 1898. С. 2.
- <sup>9</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 1526. Л. 4.
- <sup>10</sup> Русское судоходство. 1899. № 207 (июнь). С. 105.
- <sup>11</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2794. Л. 44–48; Д. 2795. Л. 38–42; Д. 2796. Л. 45–50.
- <sup>12</sup> *Дьяченко Н.* Торговля России с Болгарией. Донесение секретаря дипломатического агентства в Софии: Сборник консульских донесений. Вып. V. СПб., 1907. С. 394.
- <sup>13</sup> РГИА. Ф. 95. Оп. 6. Д. 1341. Л. 27.
- <sup>14</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 1526. Л. 1–2.
- <sup>15</sup> Там же. Л. 32.
- <sup>16</sup> Там же. Д. 2674. Л. 39–40; Ф. 678. Оп. 1. Д. 1385. Л. 4.
- <sup>17</sup> РГИА. Ф. 678. Оп. 1. Д. 1385. Л. 104, 280; Д. 1386. Л. 4.
- <sup>18</sup> РГИА. Ф. 95. Оп. 6. Д. 1341. Л. 27.
- <sup>19</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2585. Л. 8, 12.
- <sup>20</sup> *Рыбаченок И. С.* Политика России на Балканах на рубеже XIX–XX веков: цели, задачи и методы // Труды Института российской истории РАН. 2010. № 9. С. 402.
- <sup>21</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2585. Л. 11.
- <sup>22</sup> РГИА. Ф. 678. Оп. 1. Д. 1386. Л. 116.

- 23 РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 1856. Л. 1–56.
- 24 Путеводитель Русского общества пароходства и торговли. Одесса, 1909. С. 325.
- 25 РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2819. Л. 100.
- 26 РГИА. Ф. 95. Оп. 6. Д. 1341. Л. 24–25, 27.
- 27 Там же. Л. 29.
- 28 Там же. Д. 1342. Л. 110–111.
- 29 РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2865. Л. 25–49.
- 30 РГИА. Ф. 678. Оп. 1. Д. 1386. Л. 268.
- 31 Горбунова Н. М. Российская плавающая выставка в Восточном Средиземноморье в начале XX века // Восточный архив. 2013. № 2. С. 22–27.
- 32 РГИА. Ф. 678. Оп. 1. Д. 1442. Л. 207–208.
- 33 Петров А. К вопросу о развитии нашей торговли с Болгарией. Донесение вице-консула в Филиппополе: Сборник консульских донесений. Вып. II. СПб., 1910. С. 143.
- 34 РГИА. Ф. 95. Оп. 14. Д. 146. Л. 50–51.
- 35 РГИА. Ф. 588. Оп. 2. Д. 379. Л. 5.
- 36 РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2195. Л. 8.
- 37 Искендеров П. А. Россия и Болгария в контексте Балканских войн 1912–1913 гг. // Болгария и Россия (XVIII–XXI вв.): Стереотипы: возникновение, бытование, разрушение: Сборник статей. М., 2019. С. 160.
- 38 РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2820. Л. 165–168.
- 39 Там же. Д. 2078. Л. 27–28.
- 40 РГИА. Ф. 95. Оп. 6. Д. 1341. Л. 83–104.
- 41 Косик В. И. Болгария: от независимости к Балканским войнам // История Балкан. На переломе эпох (1878–1914 гг.) / Отв. ред. К. В. Никифоров. М., 2017. С. 282.
- 42 РГИА. Ф. 95. Оп. 14. Д. 146. Л. 126–127.
- 43 Там же. Л. 119.
- 44 Там же. Л. 126.
- 45 РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2558. Л. 93–94.
- 46 Там же. Д. 2688. Л. 30–47; Д. 2115. Л. 78.
- 47 Там же. Д. 2193. Л. 26.

### References

- GORBUNOVA N. M. *Rossiiskaya plavuchaya vystavka v Vostochnom Sredizemnomor'e v nachale XX veka* [Russian Floating Exhibition in the Eastern Mediterranean at the beginning of the twentieth century. In Russ.] // Vostochnyi arkhiv. 2013. No. 2. P. 22–27.
- ISKENDEROV P. A. *Rossiya i Bolgariya v kontekste Balkanskikh vojn 1912–1913 gg.* [Russia and Bulgaria in the context of the Balkan Wars of 1912–1913. In Russ.] // Bolgariya i Rossiya (XVIII–XXI vv.): Stereotipy: vzniknovenie, bytovanie, razrushenie: Sbornik statei. Moscow: Institut slavyanovedeniya RAN, 2019. P. 160–181.
- KOSIK V. I. *Bolgariya: ot nezavisimosti k Balkanskim voynam* [Bulgaria: from Independence to the Balkan Wars. In Russ.] // Istoriya Balkan. Na perelome epokh (1878–1914 gg.) / Otв. red. K. V. Nikiforov. Moscow: Institut slavyanovedeniya RAN, 2017. P. 270–294.
- RYBACHENOK I. S. *Politika Rossii na Balkanakh na rubezhe XIX–XX vekov: tseli, zadachi i metody* [Russia's Policy in the Balkans at the turn of the 19<sup>th</sup>–20<sup>th</sup> centuries: goals, objectives and methods. In Russ.] // Trudy Instituta rossiiskoi istorii. Vyp. 9 / Rossiiskaya akademiya nauk, Institut rossiiskoi istorii; otв. red. A. N. Sakharov, red.-koord. E. N. Rudaya. Moscow; Tula: Grif i K, 2010. P. 393–424.

## ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

**М. Н. Барышников. Болгария в судоходных операциях Русского общества пароходства и торговли // Петербургский исторический журнал. 2024. № 2. С. 130–141**

*Аннотация:* Рассматривается влияние Русского общества пароходства и торговли, крупнейшей судоходной фирмы в империи, на развитие морского сообщения между Россией и Болгарией в начале XX в. При использовании данных о грузовом и пассажирском сообщении России с Болгарией выявлена положительная корреляция между долгосрочным взаимодействием государства и бизнеса и эффективностью судоходных операций. В частности, анализируется, как объем судоходства изменился в регионах Черного, Эгейского и Средиземного морей в период с 1897 по 1914 г. в результате геополитических изменений, которые расширили доступ к транспортным услугам. В статье представлены доказательства того, что религиозная близость между Россией и Болгарией положительно влияла на развитие пассажирских перевозок и, как следствие, на долгосрочное транспортное сообщение. Этот вывод основан на сопоставлении данных о морских перевозках в конце XIX в. с данными о транспортных операциях начала XX в. Полученные результаты дополняют имеющиеся представления об изменениях в трансграничном пассажирском и грузовом сообщении в Черном и Средиземном морях и переход от приоритета двусторонних связей к взаимосвязанному международным морским перевозкам.

*Ключевые слова:* Российская империя, Болгария, Русское общество пароходства и торговли, пассажироперевозки, паломничество.

## FOR CITATION

**M. N. Baryshnikov. Bulgaria in the shipping operations of the Russian steam navigation and trading company // Petersburg historical journal, no. 2, 2024, pp. 130–141**

*Abstract:* The article considers the impact of the Russian Steam Navigation and Trading Company, the largest shipping firm in the empire, on the development of maritime communication between Russia and Bulgaria at the beginning of the twentieth century. Using data cargo and passenger traffic between Russia and Bulgaria, the author marks out a positive correlation between long-term interaction between the state and business and efficiency of shipping operations. Specifically, the article analyzes how shipping scope changed in the Black, the Aegean and the Mediterranean seas regions between 1897 and 1914 as a result of geopolitical changes that expanded access to transport services. This article presents evidence that religious proximity between Russia and Bulgaria positively affects the development of passenger traffic and the resulting long-term transport links. This conclusion is based on combining data on sea shipping at the end of the 19<sup>th</sup> century with transport operations data of the early twentieth century. The results shed new light on the changes in cross-border passenger and freight traffic in the Black and the Mediterranean seas and the transition from a priority of bilateral relations to interconnected international sea voyages.

*Key words:* Russian empire, Bulgaria, Russian steam navigation and trading company, sea transportation, pilgrimage.

*Автор:* Барышников, Михаил Николаевич — д.и.н., профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий кафедрой истории Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена.

*Author:* Baryshnikov, Mikhail Nikolaevich — Doctor of History, professor, Honored Scientist of the Russian Federation, Head of the Department of History, The Herzen State Pedagogical University of Russia.

**E-mail:** barmini@list.ru.

**ORCID** 0000-0002-0636-8864