

ГРЕКИ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ ТА ЇХ РОЛЬ У РОЗВИТКУ ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА У ЧОРНОМУ ТА АЗОВСЬКОМУ МОРЯХ (ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ – ПОЧАТОК ХХ СТ.)

Як відомо, індустріальне суспільство потребує розвинутої системи комунікацій, зокрема, транспортних засобів. У цьому плані вагомою є роль комерційного флоту, морського транспорту, активний розвиток якого в Російській імперії припадає на другу половину ХІХ ст. Значний внесок у розвиток торговельних операцій на Півдні України та Росії, в активізацію морських перевезень у регіоні зробили вихідці з Еллади. В історичній літературі ця проблематика вже дістала певне висвітлення. У працях Н. Терентьевої, Г. Тіщенко, Н. Биковської, грецьких дослідників Тз. Харлафті, Е. Сіфнеу та ін.¹ Разом з тим, в ній залишається чимало питань, які заслуговують на подальше дослідження. До таких відносяться питання про внесок підприємців-греків у розвиток комерційного судноплавства в Азово-Чорноморському басейні, якому присвячено дану статтю.

Зазначимо, що у ХІХ ст. грецькі громади існували в багатьох містах узбережжя Чорного та Азовського морів – Маріуполі, Таганрозі, Херсоні, Миколаєві, Керчі, Феодосії, Ізмаїлі тощо. Одним з центрів грецької еміграції була Одеса. На початку ХХ ст. греки становили майже 2% (приблизно 10 тис. осіб) населення міста.² Разом з тим, їхня роль у торговельно-промисловому розвитку була значно вагомішою. Багато греків були капітанами комерційних суден, штурманами, механіками, машиністами або простими моряками.

Заможні ж грецькі родини, вступивши до купецьких гільдій Російської імперії, активно вдавалися до підприємницької діяльності в цій царині. Маючи широкі міжнародні зв'язки, вони переважно займалися експортом

¹ Терентьева Н.А. Греки в Украине: экономическая и культурно-просветительская деятельность (XVII – XX вв.). – К., 1999. – 352 с.; Терентьева Н., Тіщенко Г. Підприємницька діяльність грецьких купців – братів Раллі // Подвижники й меценати: Грецькі підприємці та громадські діячі в Україні XVII – XIX ст. Історико-біографічні нариси / під ред. В. Смолія. – К., 2001. – С.133–140; Биковська Н. Внесок грецької громади в економічний розвиток Керч-Єнікальського градоначальства наприкінці XVIII – на початку ХХ ст. // Греки у міжнародній торгівлі на півдні Російській імперії, XVIII–XIX ст. – К., 2010. – С. 28–30; Шляхов О.Б. Судновласники і моряки Азово-Чорноморського басейну (90-ті рр. XIX ст. – 1914 р.). – Донецьк, 2003; Harlaftis Gelina. Trade and Shipping in the Nineteenth-Century Sea of Azov // International Journal of Maritime History, XXII, № 1 (June 2010), 241–251; Sifneos Evrydiki. Merchant Enterprises and Strategies in the Sea of Azov Ports // International Journal of Maritime History, XXII, No. 1 (June 2010), 259–268.

² Греки на українських теренах: Нариси з етнічної історії. Документи, матеріали, карти / М. Дмитрієнко, В. Литвин, В. Томазов та ін. – К., 2000. – С. 74.

зерна до Європи. Так, активну торгівлю в Північному Причорномор'ї проводив торговельний дім Скараманга, розташований у Ростові-на-Дону. Водночас майже весь експорт зерна з Маріупольського порту був сконцентрований в руках купця першої гільдії О.Д. Хараджаєва. Його торговельна контора займалася купівлею збіжжя в селах Маріупольського повіту та продажем його за кордон.

Активною була й підприємницька діяльність одеських греків. Зокрема, у середині ХІХ ст. 20 грецьких торговельних фірм контролювали 46% імпорто-експортних операцій, які здійснювалися через Одеську митницю³. Перш за все, тут можна згадати родинні фірми одеських підприємців Раллі, Маразлі, Родоканакі, Аверіно. Без сумніву, цьому сприяв той факт, що етнічні греки в Російській імперії мали певні привілеї щодо здійснення своїх комерційних операцій. Також, як слушно зазначала у своїй розвідці Еввідіка Сіфнеу, їм було легше, ніж підприємцям із Західної Європи, зрозуміти культурні та релігійні запити українців та росіян, зрештою інтегруватися до російського суспільства.⁴

Разом з тим слід згадати, що підприємці-греки часто організовували і власні транспортні фірми. Так, у 1869 р. було створене пароплавне підприємство М. Вальяно. На початку 1880-х рр. постало пароплавство Д. Манусі, а в 1883 р. у Таганрозі було організоване судноплавне підприємство Д. Негропонтє. У тому ж році Федір Родоканакі заснував пароплавство «Брати Родоканакі», яке мало в своєму складі чотири парових судна: «Теодор Р.<одоканакі>», «Евгеній Р.<одоканакі>», «Вєра», а також буксир «Михаїл»⁵. З метою розширення своїх торговельних зв'язків, мешканець Маріуполя Олександр Хараджаєв також створив власний невеликий флот, який здебільшого складався з вітрильних суден⁶. Згодом розширив комерційну справу батька Давид Хараджаєв (також купець першої гільдії), придбавши ще декілька пароплавів.

Зрештою саме вищезгадані фірми посіли в другій половині ХІХ ст. Провідне місце у морських комерційних перевезеннях на Півдні Російської імперії. Не випадково, що навіть каботажна торгівля в Азово-Чорноморському басейні, за інформацією представників Генштабу Росії 1858 р., перебувала в руках греків. Таке становище вкрай турбувало уряд, який прагнув залучити до торговельного мореплавства підприємців серед російських підприємців. Однак, значна частина ділових кіл імперії, зокрема, українських губерній, з недовірою та певним упередженням ставилася до комерційних операцій на

³ Sifneos E. The dark side of the moon: rivalry and riots for shelter and occupation between the Greek and Jewish populations in multi-ethnic nineteenth-century Odessa // The Historical Review. Institute for Neohellenic Research. – 2006. – Vol.III. – P. 196.

⁴ Sifneos E. Merchant Enterprises and Strategies in the Sea of Azov Ports. – P. 264.

⁵ Шевченко В.В. Підприємницька діяльність банкірів Півдня України (ХІХ – початок ХХ ст.): окремі аспекти // Проблеми історії України ХІХ – початку ХХ ст. – К., 2008. – Вип. ХІV. – С. 90.

⁶ Греки России и Украины / Сост. Ю.В. Иванова. – СПб., 2004. – С. 216.

морському транспорті. Як підкреслювали сучасники, «для багатьох морські торговельні підприємства ще залишаються «тёмной водой во облацах», і їм більше та ближче знайома звичайна фабрично-заводська справа». ⁷ Таке ставлення дало підстави урядовцям констатувати недостатній інтерес до морського комерційного флоту з боку широкого загалу. Так, один з представників міністерства торгівлі та промисловості зазначав, що часто «наші капіталісти... бралися за справу, не маючи достатнього уявлення про ведення подібного роду діяльності», погано знаючи «умови морської торгівлі», що призводило до «багатьох помилок та невдач». ⁸

Унаслідок цього уряд удався до створення державних або напівдержавних пароплавних товариств як «Добровольный флот», «Русское Дунайское пароходное общество», «Русское общество пароходства и торговли» (РОПиТ). ⁹ Щоправда, й тут не обійшлося без участі фахівців грекцького походження. Так, 1856 р. засновником та першим директором-розпорядком «РОПиТ» був генерал-ад'ютант, адмірал Микола Андрійович Аркас. Пізніше капітан II рангу Михайло Ілліч Казі, також грек за походженням, з 1870 р. обіймав посаду помічника директора «РОПиТ». Як писав у своїх спогадах С.Ю. Вітте: «Казі все своє життя займався або морськими питаннями, або питаннями, близькими до морських; за розумом та за характером він був людиною видатною, людиною великих здібностей» ¹⁰. Також зазначимо, що членом керівництва «Добровольного флота» став брат М.І. Казі, старший офіцер Сергій Ілліч Казі, який, починаючи з 1867 р., плавав на комерційних суднах, неодноразово при цьому нагороджувався. Пізніше, 1914 р. генерал-майор С.І. Казі став засновником і членом правління «Западно-русского общества пароходства». ¹¹

Разом з тим, російським урядом запроваджувалися й деякі обмеження на використання на торговельних суднах греків на посадах штурманів або штурманських помічників. Певним чином ця позиція знайшла відбиток і в Торговельному статуті 1903 р., за яким «до занять посад судоводіїв на мореплавних підприємствах торговельного флоту допускалися лише російські піддані» ¹². Хоча й надалі греки-власники суден, формуючи керівний склад команд, багато в чому віддавали перевагу саме своїм співвітчизникам, вихідцям з Еллади.

Питома вага грецького елемента в морському транспорті басейну була істотною і в подальший період. Тим більше, що на початку 90-х рр. XIX ст., із завершенням промислового перевороту, ділова активність у комерційному

⁷ Русское судоходство. – 1900. – № 214–220. – С. 41.

⁸ Руммель Ю.В. Торговый флот в экономической жизни страны и виды на его развитие в России. – СПб., 1907. – С. 28.

⁹ До складу правління Руського товариства входило два представника уряду. Крім того, царизму належала третина акцій компанії вартістю у 2 млн крб.

¹⁰ Витте С. Ю. Избранные воспоминания, 1849–1911 / С. Ю. Витте. – М., 1991. – С. 311.

¹¹ Греки России и Украины... – С. 426.

¹² Филиппов Ю.Д. Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания. – Пг., 1916. – С. 130.

мореплаванні Півдня країни помітно поживалася. Разом з тим зауважимо, що питання про національний склад судновласників Чорного та Азовського морів ґрунтовно ще не вивчалася. Через неповноту статистичних даних Російської імперії досить важко виділити саме греків з числа власників суден басейну. Отже, визначаючи національність того чи іншого підприємця, автор виходив перш за все, з трактування прізвищ. Певним чином також враховувалися і назви торговельних суден. Адже останні були досить промовисті. Так, якщо йдеться про судновласників-греків, то пароплави, які їм належали, часто мали характерні назви: наприклад, «Алківіад», «Антоніос», «Аспазія», «Астрей», «Ахіллес», «Гідра», «Кефалонія», «Міконос», «Ніколаос», «Александр», «Перикл» або «Фенікс». Зрозуміло, що застосований метод не є бездоганним. Однак, він все ж дає хоча б приблизне уявлення щодо частки греків у складі судновласників у Чорноморсько-азовських портах на межі XIX–XX ст.

Отже, за нашими уточненими підрахунками, зробленими на підставі даних реєстру «Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1899 г.»¹³, з 73 власників парових суден Чорноморсько-азовського басейну (йдеться про одноосібних власників або власників торговельних домів) греками були 17 осіб або 23 % від загального числа.¹⁴ Водночас із 280 пароплавів, приписаних до портів Чорного та Азовського морів на той час, грекам належали 43 судна або 15,3 %. Серед останніх переважали товарні або товарно-пасажирські пароплави – 22 одиниці – та буксири, яких у власності греків наприкінці XIX ст. лічувалося 17. Зазначимо, що більшість пароплавів, які належали грекам, мали не великі за кількістю залоги – зазвичай від 8 до 14 осіб. І лише 3 парових судна мали екіпажі чисельністю понад 20 моряків. Наприклад, товарний пароплав «Астрей» з залогою 28 осіб належав М. Вальяно.

Найбільше ж пароплавів серед судновласників-греків у 1899 р. мав таганрозький 1-ї гільдії купець Д. Є. Манусі,¹⁵ а також інші – Н. Спозіто, Д. Негропonte, Д. Куркумелі, М. Вальяно – мали по 4 судна. Водночас зазначимо, що загальне водозаміщення флоту підприємців-греків було досить істотне, особливо це стосується пароплавів Д.Є. Манусі (1.242 р. т.) і Д. Негропonte (1.133 р. т.)¹⁶ Не випадково, якщо брати до уваги саме цей показник, то серед 13 найбільш багатих судновласників басейну наприкінці XIX ст. нараховувалося шість греків.

¹³ Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1899 г. – СПб., 1899. – С. 2-70.

¹⁴ Разом з тим, якщо дослідити національний склад судноробітників регіону, то тут картина буде дещо іншою. Греків у складі екіпажів комерційних кораблів (тобто серед палубних матросів або серед машинних команд пароплавів) було небагато. На підставі даних перепису населення 1897 р. (який брав за основу лише мовну ознаку) можна визначити, що греків тут налічувалося лише 5,5% (Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Таврическая губерния. – СПб., 1904. – Т. 41. – 310 с.; Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Херсонская губерния. – СПб., 1904. – Т. 47. – 319 с.).

¹⁵ Витте С. Ю. Указ. соч. – С. 311.

¹⁶ Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1896 г. – СПб., 1896. – С. XII.

Доречно також згадати, що з 43 пароплавів Азово-Чорноморського басейну, власнами яких були греки, 20 було приписано до порту Таганрога, 8 – до ростовського порту, 7 – одеського, по три – до портів Керчі та Бердянська, 2 – до порту Маріуполя.¹⁷

Щодо станової належності судновласників-греків, то за даними на 1899 р., переважна більшість або 4/5 з них, були купцями чи почесними громадянами. І лише троє належали до міщан. Адже, щоб створити судноплавне підприємство (зважаючи на вартість пароплавів, які коштували від 50 тис. руб.), треба було володіти значним капіталом. Такі великі суми, зазвичай, були саме у представників купецької верстви. Зокрема, до купецтва належали грецькі підприємці Ф.М. Маврокордато, Д. Хараджаєв, Ф. Звороно, Д. Негропonte, М. Вальяно, І. Франгопуло, Н. Спозіто, М. Соломос та ін. Були серед судновласників і жінки. Так, дружина таганрозького купця 2-ї гільдії А. Звороно володіла в той час двома буксирними суднами, а ростовська купчиха А.Ф. Маврогодато мала три товарних пароплави¹⁸. Стосовно ж місця проживання судновласників-греків, то 6 осіб з них у той час мешкали у Таганрозі, 3 – у Ростові, 2 – у Маріуполі, 1 – в Одесі, 1 – в Акермані, 1 – у Керчі та 1 – у Херсоні.

Що ж до вітрильного флоту, який у той час продовжував відігравати помітну роль у комерційних перевезеннях на Чорному та Азовському морях, то й тут підприємництвом займався чимало вихідців з Еллади. Придбавши за 5–8 тис. руб. бриг, гулету або шхуну, вони, головним чином, займалися транспортуванням зерна до основних вивізних портів: Одеси, Николаєва, Таганрога, а також брали участь у каботажних перевезеннях між портами та портопунктами невеликі партії вугілля, солі та деревини. Зазвичай за період навігації власник одного вітрильника мав від 300 до 500 руб. чистого прибутку.

За даними реєстру 1899 р., із 565 власників вітрильних суден Чорного та Азовського морів греками були 46 або приблизно 8 %. Водночас із загального числа 668 вітрильників, приписаних до портів басейну, грекам, за нашими даними, належало 83 судна або 12,5%.¹⁹ Переважно в їх власності знаходилося по два-три вітрильних судна. Разом з тим, власниками п'яти вітрильників були купець 2-ї гільдії А. Звороно та бердянський міщанин Папуца, по чотири вітрильних судна мали в той час купець 1-ї гільдії Д. Негропonte, євпаторійська купчиха 2-ї гільдії Муссурі, керченський купець 2-ї гільдії Мефеніті та купець Хрісоскулі.

Варто також зазначити, що з 46 судновласників-греків, які займалися підприємництвом у вітрильному флоті, майже 2/3, тобто 28 осіб належали до міщанського стану, а 15 були купцями або почесними громадянами.²⁰ Щодо місця їх проживання, то 18 осіб мешкали у Керчі, 12 – у Таганрозі, 4 – у

¹⁷ Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1899 г. – С. 2–70.

¹⁸ Там само.

¹⁹ Там само. – С. 72–234.

²⁰ Там само.

Бердянську, ще по дві особи проживали в Маріуполі, Євпаторії та Херсоні. По одному судновласнику-греку мешкали в Ростові, Акермані, Альошках, Миколаєві та Ізмаїлі.

На початку ХХ ст. діяльність представників грецької діаспори в царині морських транспортних перевезень на Півдні Російської імперії не тільки помітно активізувалася. Так, згідно з даними статистики 1910 р. з 11 торговельних домів, які діяли у паровому флоті басейну, чотири належали саме грекам.²¹ Серед найпотужніших пароплавних фірм, що належали грекам одноосібно, варті уваги підприємства Ф. Звороно (6 пароплавів) та К. Маврогордато (3 судна). Всього в той час грекам належали, за нашими даними, 77 пароплавів або 20% від загальної кількості парових суден басейну²². Серед них були 44 товарних судна, 8 товарно-пасажирських, 3 пасажирських пароплави та 22 буксири.

Слід зазначити, що більшість цих суден були приписані до портів Азовського моря – 54 одиниці, що складало 70% від загального числа пароплавів, якими на правах колективної або індивідуальної власності володіли в 1910 р. греки. Якщо ж дослідити характер приписки цих пароплавів до окремих азовських портів, то побачимо, що 25 пароплавів були приписані до таганрозького порту, 16 – ростовського, 9 – маріупольського та 4 – до бердянського.²³

Беручи до уваги той факт, що до порту Таганрога тоді всього було приписано 28 пароплавів, які плавали під російським прапором, до порту Маріуполя – 15, Ростова – 77, Бердянська – 7, можна дійти висновку, що провідні позиції в торговельному судноплаванні в Азовському морі на початку ХХ ст. належали грецьким судновласникам.

У 1913 р. серед 36 одноосібних судновласників Азово-Чорноморського басейну, які володіли пароплавами загальним водотоннажем понад 200 р. т., було 13 (або 36%) греків. Серед них – П. Логофеті (мав 6 пароплавів), В. Сіфнеу (3 судна), Є. Маврогордато, Є. Сірганіді, Д. Лісаксуді, М. Барбаті та ін.²⁴ Найпотужніший флот на той час мав маріупольський купець Ф. Звороно, який володів 16 пароплавами (12 з них перебували у його спільній власності з Е. Ді-Полоне та ще 4 належали йому одноосібно). Десять з цих суден були товарними, три – товарно-пасажирськими та три – буксирами. Їхній загальний водотоннаж складав 15 131 р. т. Більше пароплавів на той час мали лише великі акціонерні компанії – «РОПит», «Добровольный флот», «Русское Дунайское общество». Головним чином, судна Ф. Звороно були приписані до азовських портів: таганрозького – 7, маріупольського – 4, ростовського – 2. Загальна кількість особового складу пароплавних залог Ф. Звороно налічувала 250 осіб. При цьому, в його власності знаходилися судна, екіпажі яких складали 30 і більше

²¹ Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1910 г. – СПб., 1910. – С. XXXVI.

²² Підраховано на підставі: Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1910 г. – С. 2–67.

²³ Підраховано на підставі: Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1910 г. – С. 2–67.

²⁴ Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1913 г. – СПб., 1913. – С. XXIII–XXIV.

осіб: серед них – товарні пароплави «Елизавета» з екіпажем у 34 особи, «Надежда» – 30 осіб. На початку ХХ ст. судна Ф. Звороно перевозили на Балтику юзівське вугілля, а також цемент, борошно, цукор, вино. Назад, до міст Чорноморського узбережжя, вони транспортували папір, дрiт, цвяхи, сiрники, взуття.²⁵

Непересiчна роль підприємців-греків у розвитку морських комерційних перевезень в Азовському та Чорному морях знайшла свій прояв також в участi останніх у діяльності представницьких організацій судовласників Півдня Російської імперії. Зокрема, вони активно долучилися до роботи з'їздів судовласників Чорноморсько-Азовського регіону, які почали скликатися на початку ХХ ст. Так, Ф. Звороно на I з'їзді в 1909 р. був обраний до складу постійно діючого виконавчого органу цього з'їзду – Комітету.²⁶

У діяльності комерційного флоту регіону було чимало проблем, остронь яких, звичайно, не залишалися й підприємці-греки. Так, вкрай незадовільним був стан російських портів, який не відповідав міжнародним вимогам. Для переважної більшості з них були характерні мілководдя та мала довжина причальних ліній. Звідси – тривалі затримки суден. Так, в одеському порту був випадок, коли понад 30 пароплавів чекали своєї черги на розвантаження протягом двадцяти днів. Слід відзначити також недостатнє технічне оснащення майже всіх портів басейну. Багато з них не мали засобів для освітлення території вночі, що теж уповільнювало проведення вантажних робіт. Зокрема, в порту Ньюкасла на англійське судно «Surg» були підняті 2,2 тис. тон вугілля приблизно за чотири години, а 1898 р. в маріупольському порту товарний пароплав «Инженер Авдаков», який належав Д. Хараджаєву, на завантаження 110 тис. пудів (1,76 тис. т) вугілля витратив три доби.²⁷

Необхідно також зазначити, що судовласники часто використовували старі судна, які вимагали частого ремонту. Особливо це було властиве морському транспорту, який здійснював перевезення на Азовському морі. 1911 р. в доповіді С.І. Казі (у той час представника «Добровольного флоту» на Азовському морі) зазначалося, зокрема, що «економічне зростання узбережжя Азовського моря цілком переросло паровий флот, який обслуговує ці інтереси, і який у сучасному його занедбаному стані відповідав би тільки Сармато-Скіфському періоду економічних потреб узбережжя Азовського моря»²⁸. Попри явну іронію, така оцінка дає досить правдиве уявлення про технічну недосконалість торговельного флоту Російської імперії.

Привертає увагу той факт, що діяльність окремих пароплавних компаній, спрямована на одержання монопольно високих прибутків за допомогою урядової підтримки (в першу чергу йдеться про «Русское общество паро-

²⁵ Труды III съезда судовладельцев Черноморско-Азовского района. – Одесса, 1913. – С. 29.

²⁶ Труды II съезда судовладельцев Черноморско-Азовского района. – Одесса, 1910. – С. 1.

²⁷ Труды XXII съезда горнопромышленников Юга России. – Харьков, 1898. – Ч. I. – С. 237.

²⁸ Російський державний історичний архів в Санкт-Петербурзі. – Ф. 95. – Оп. 6. – Спр. 1884. – Арк. 82.

ходства и торговли»), негативно позначалася на розвитку економіки краю. Так, газети Росії писали, що «Русское общество» свідомо «гальмувало розвиток російського каботажу на Чорному та Азовському морях, вбиваючи, з самого початку, всілякі спроби створити приватно-комерційний каботажний флот».²⁹ Цей факт визнавав і М.І. Казі, підкреслюючи у своїй праці, що «перемоги «РОПиТ» були поразкою інтересів промисловості і торгівлі Півдня».³⁰ Тож не дивно, що в 1912 р. більшість учасників III з'їзду судновласників Чорноморсько-Азовського району, серед яких було й чимало представників грецької громади, висловилися проти «встановлення премій на регулярних лініях, захищених особливими субсидіями (держави – О. Ш.)».³¹

Зрештою, попри всі вищезгадані негаразди, діяльність торговельного флоту Азово-Чорноморського басейну, в якій чималу роль відігравали саме греки, стимулювала піднесення ринкового господарства Російської імперії та її українських губерній, сприяла розвитку внутрішньої та зовнішньої торгівлі, вирішенню завдань промислової модернізації країни. Нові морські транспортні комунікації сприяли вільному рухові капіталів, робочої сили та товарів між окремими регіонами, і таким чином – їхньої інтеграції в єдиний господарчий комплекс, забезпечували життєдіяльність великих приморських територій Півдня.

Анотація

Олексій Шляхов. Греки в Російській імперії та їхня роль у розвитку торгового мореплавства на Чорному та Азовському морях (XIX – початок XX ст.).

Метою дослідження є розгляд участі грецьких громад багатьох міст узбережжя Чорного та Азовського морів у розвитку торгового мореплавства регіону протягом XIX ст. Зазначено, що багато греків наймалися на комерційні судна лоцманами, шкіперами, механіками, машиністами, а також були капітанами кораблів. Разом з тим, заможні грецькі родини, організовуючи власні транспортні фірми, активно займалися підприємницькою діяльністю в галузі комерційного судноплавства. Так, у зазначений період були створені пароплавне підприємство братів Анатра, фірма Д. Манусі, пароплавства Д. Негропonte та братів Родоканакі та ін. Питома вага грецького елемента в морському транспорті басейну була вельми значною.

Аналізуючи соціальний склад греків-судновласників парового флоту, автор доходить висновку, що більшість з них були купцями або почесними громадянами. Майже дві третини греків-власників вітрильного флоту належали до міщанського стану, решта були купцями або почесними громадянами. На кораблях, що належали вихідцям з Еллади (фірма Франгопуло та ін.), вивозилося за

²⁹ Русское судоходство. – 1890. – №121-122. – С. 145.

³⁰ Казі М.И. Добровольный флот и Русское общество пароходства и торговли перед государством. – СПб., 1888. – С. 44.

³¹ Труды общего съезда судовладельцев в Санкт-Петербурге. 27 февр. – 4 марта 1913 г. – СПб., 1913. – С. 36.

кордон зерно. На пароплавах Ф. Звороно, фірма якого входила до числа найбільших пароплавних підприємств Півдня імперії, транспортувалися на Балтику донецьке вугілля, цемент, борошно, цукор, вино. Назад, до портів Чорноморського узбережжя, його пароплави везли папір, дріт, цвяхи, сірники, взуття. Судна вітрильного флоту перевозили між портами басейну невеликі партії вугілля, а також сіль і деревину.

Підприємці-греки брали активну участь у діяльності з'їздів судновласників Чорноморсько-Азовського регіону. Так, Ф. Звороно був обраний на I з'їзді (1909) до складу постійного комітету цього об'єднання.

У підсумку зазначається вагома роль пароплавних підприємств, що належали грекам, у розвитку морських перевезень на Півдні Російської імперії, а також значення діяльності торгового флоту Чорноморсько-азовського басейну в стимулюванні підйому ринкового господарства, сприянні розвитку внутрішньої та зовнішньої торгівлі, вирішенні задач промислової модернізації країни.

Ключові слова: ринкова економіка, грецькі транспортні фірми, соціальна структура судновласників, комерційне мореплавання, греки-власники вітрильників, греки-власники пароплавів.

Анотація

Алексей Шляхов. Греки в Российской империи и их роль в развитии торгового мореплавания на Черном и Азовском морях (XIX – начало XX в.).

Целью данного исследования является рассмотрение участия греческих общин многих городов побережья Черного та Азовского морей в развитии торгового мореплавания региона в течение XIX в. Отмечается, что многие греки нанимались на коммерческие суда лоцманами, шкиперами, механиками или машинистами, а также были капитанами этих кораблей. Вместе с тем, зажиточные греческие семьи, организовывая собственные транспортные фирмы, активно занимались предпринимательской деятельностью в области коммерческого судоходства. Так, в указанный период были созданы пароходное предприятие братьев Анатра, фирма Д. Мануси, пароходства Д. Негропонте и братьев Родоканаки и т.д. Удельный вес греческого элемента в морском транспорте бассейна был весьма значителен.

Анализируя социальный состав греков-судовладельцев парового флота, автор приходит к выводу, что большинство из них были купцами или почетными гражданами. Почти две трети греков-владельцев парусного флота принадлежали к мещанскому сословию, остальные были купцами или почетными гражданами.

На судах, принадлежащих выходцам из Эллады (фирма Франгопуло и др.), вывозилось за границу зерно. На пароходах Ф. Звороно, фирма которого относилась к числу наиболее крупных пароходных предприятий Юга империи, транспортировался на Балтику донецкий уголь, цемент, мука, сахар, вино. Назад, в порты Черноморского побережья, его пароходы везли бумагу, проволоку, гвозди, спички, обувь. Судна парусного флота перевозили между портами бассейна небольшие партии угля, а также соль и древесину.

Предприниматели-греки принимали активное участие в деятельности съездов судовладельцев Черноморско-Азовского региона. Так, Ф. Звороно был избран на I съезде (1909) в состав постоянно действующего комитета этого объединения.

В заключении отмечается весомая роль пароходных предприятий, принадлежащих грекам, в развитии морских перевозок на Юге Российской империи, а также значение деятельности торгового флота Черноморско-азовского бассейна в стимулировании подъема рыночного хозяйства, содействии развитию внутренней и внешней торговли, решении задач промышленной модернизации страны.

Ключевые слова: рыночная экономика, греческие транспортные фирмы, социальная структура судовладельцев, коммерческое мореплавание, греки-владельцы парусников, греки-владельцы пароходов.

Summary

Aleksei Shliakhov. Greeks in the Russian Empire and their Role in Trade Navigation Development in the Black and Azov Seas (XIX – Early XX Centuries).

In 19th century Greek communities resided in many towns of the Black Sea and Azov Sea areas. Most of Greek immigrants were involved in trade navigation, working as pilots, skippers, captains of trade vessels, mechanical engineers, operators. In parallel, wealthy Greek families carried on business in the field of trade navigation, being the owners of transport companies. For example, in 19th century the Anatra Brothers Trading and Shipping Company, the firm of D. Manusi; the steamship companies of D. Negroponte and Rodokanaki brothers was established. The share of Greeks in the Black Sea and the Azov Sea maritime transport was rather significant.

Analysis of the social structure of Greek steam vessels owners allows to conclude that most of them were merchants or honorary citizens. With regard to sailing vessels the situation was different. Almost two thirds of Greek sailing ships owners were represented by petty bourgeois, and other by merchants or honorary citizens.

The Greek ships (Frangopulo firm etc.) transported grain abroad. F. Zvorono's ships (his shipping company was one of the largest enterprises in the south of the Empire) transported Donetsk coal, cement, flour, sugar, wine to the Baltic, and paper, wire, nails, matches, shoes back to the Black Sea coast. Small shipment of coal, salt and wood were also delivered by sailing vessels to the Black Sea ports.

The Greek entrepreneurs took an active part in congresses of ship owners of the Black and Azov Seas area. Thus, F. Zvorono was elected a member of the Permanent Committee at the First Congress in 1909.

To sum it up, it is worth noting a considerable contribution of Greek shipping companies to sea shipping development in the south of the Russian Empire. Activities of the merchant marine of the Black Sea and Azov Sea area, in its turn, promoted the growth of the market economy, encouraging development of domestic and external trade, implementation of national industrial modernization.

Keywords: market economy, trade navigation, Greek transport companies, social structure, Greek sailing shipping, Greek steam vessels.