

ДЖЕРЕЛОЗНАВСТВО ТА СПЕЦІАЛЬНІ ІСТОРИЧНІ ДИСЦИПЛІНИ

Демідов А.В.

УДК 94(477) (048)

СТАТУТИ ЯК ІСТОРИЧНЕ ДЖЕРЕЛО ДЛЯ ВИВЧЕННЯ ІСТОРІЇ РОСІЙСЬКОГО ТОВАРИСТВА ПАРОПЛАВСТВА І ТОРГІВЛІ

У статті здійснюється ретроспективний огляд історії укладання статутної документації Російського товариства пароплавства і торгівлі. Проаналізовано ключові параграфи чотирьох статутів та визначено особливості відносин держави та акціонерних пароплавних компаній.

Ключові слова: Російське товариство пароплавства і торгівлі, статут, статутний капітал, акціонерні компанії, помильна плата.

Розвиток ринкової економіки неминуче пов'язаний з удосконаленням правового регулювання економічних відносин, появою нових організаційно-правових форм підприємництва. Серед них особлива роль належить акціонерним товариствам. Новітня практика доводить наявність суттєвих недоліків та прогалин у регулюванні господарської діяльності акціонерних компаній. Особливого значення при цьому набуває розробка векторів державної політики щодо таких суб'єктів підприємництва. Свідченням вказаної проблеми є недосконалість правових процедур, пов'язаних з укладанням статутів акціонерних товариств.

Дослідження історії розвитку статутної документації Російського товариства пароплавства і торгівлі (далі - РТПіТ) набуває наукового, пізнавального і практичного інтересу. Значною мірою це обумовлено ще й тим, що РТПіТ у другій половині ХІХ - на початку ХХ ст. перетворюється на провідну вітчизняну пароплавну компанію, яка була монополістом на ринку морських перевезень у Чорноморсько-Азовському басейні. Ретроспективний погляд у минуле, ознайомлення з історією розвитку статутної документації компанії допоможе глибше осягнути складні та неоднозначні завдання, що постають перед державою сьогодні. Використовуючи історичний досвід попередніх поколінь, варто науково прогнозувати та вирішувати конкретні проблеми, які виникають перед незалежною українською державою. Отже, вказані обставини потребують комплексного наукового дослідження, що й обумовило вибір проблеми дослідження.

В науковій історичній літературі питання впливу статутної документації

на діяльність акціонерних пароплавних компаній не отримала достатнього висвітлення. Серед вчених ХХ ст. ґрунтовне вивчення статутів РТПіТ здійснив лише приват-доцент фінансового права Новоросійського університету С.І.Іловайський в своїй роботі "Исторический очерк пятидесятилетия учреждения Русского Общества Пароходства и Торговли 1857-1907 гг.". Він з'ясував передумови підписання статутів та провів аналіз основних параграфів документів [24, с. 7]. В радянській та сучасній вітчизняній історіографії публікації з вказаної проблематики не виходили. Тому закономірно існує необхідність розкрити ключові передумови заснування РТПіТ та історію укладання статутної документації товариства.

Поразка Російської імперії у Східній війні змусили Олександра II шукати нові методи впливу на геополітичну ситуацію у Чорноморсько-Азовському басейні. За умовами Паризької мирної угоди 1856 р. Російська і Османська імперії визнавали нейтралітет Чорного моря і обмежували військово-морську присутність лише шістьма паровими катерами для несення сторожової служби. В таких умовах російський уряд змушений був звернути свою увагу на розвиток торгівельного пароплавства у регіоні як альтернативи військово-морського флоту.

У першій половині квітня 1856 р. Олександр II визнав необхідним негайно скласти "Детальну пропозицію про заснування російського пароплавного товариства в Чорному, Азовському, Адріатичному та Середземному морі". Проект товариства розробив великий князь Костянтин Миколайович [4, с. 3; 10, с. 21].

Значну увагу уряд зосередив на розробці статуту товариства. Цей документ визначав принципи роботи акціонерної компанії на території Російської імперії. В ньому чітко регламентувалися права та обов'язки товариства, які дозволяли обходити вимоги російського законодавства [27, с. 56]. Розробка статуту пароплавного товариства була доручена Миколі Андрійовичу Аркасу. Проект було закінчено 15 квітня 1856 р. За цим документом майбутньому товариству планувалося надати значні пільги, що повинно було сприяти залученню вітчизняних інвестицій. Пропонувалось: по-перше, дозволити придбати потрібну кількість пароплавів впродовж перших п'яти років за кордоном без мита; по-друге, дозволити морським військовим офіцерам служити на пароплавах товариства; по-третє, всі товари, перевезені на пароплавах товариства, обкласти пільговими митними тарифами. До статуту додавались карти майбутніх рейсів та проекти прапору, форми одягу і назв пароплавів [24, с. 6].

Комітет міністрів, розглянувши проект статуту, визнав важливість і безперечну користь подібної організації та, розуміючи стратегічні завдання,

які будуть стояти перед майбутнім товариством, віддав перевагу вітчизняним інвесторам. На думку Комітету міністрів, така політика повинна була сприяти руху вітчизняного капіталу і розвивати "внутрішні джерела народного багатства" [7, с. 63]. Враховуючи досвід іноземних пароплавних компаній, які отримували від держави дотації та пільги, уряд зобов'язався підтримувати вітчизняне товариство "всіма можливими для цього коштами" [21, с. 100]. На початку травня Комітетом міністрів було внесено поправки до проекту статуту товариства і повернуто М.А. Аркасу на доопрацювання [20, с. 17].

17 травня 1856 р. М.А. Аркас подав міністру фінансів П.Ф.Броку виправлений проект статуту, проект додаткових статей до нього, три додатки та прохання про створення Імператорського російського товариства пароплавства і торгівлі [20, с. 18]. Усвідомлюючи важливість державних дотацій для майбутнього товариства, М.А. Аркас просив від уряду фінансової допомоги на утримання ліній морських сполучень у відповідності до кількості пройдених миль. Така "помильна" плата повинна була поступово збільшуватись і через п'ять років після заснування становити майже 1,5 млн крб. Кошти на утримання великої пароплавної компанії Комітет міністрів планував виділяти за рахунок скорочення витрат на утримання Чорноморського військового флоту.

У проєкті статуту товариства М.А. Аркас наголошував на необхідності надання пароплавної компанії певних привілеїв, минаючи вимоги російського законодавства. Міністр фінансів у пояснювальній записці підтримав таку пропозицію і запропонував надати правління товариства можливість замовляти пароплави з-за кордону без митного збору на протязі восьми років, а також зобов'язати консулів надавати компанії всебічну допомогу [24, с. 8].

9, 12 та 17 червня 1856 р. Комітет міністрів розпочав обговорення параграфів проекту статуту товариства. Пропозиції, внесені міністром фінансів, були частково враховані та доповнені [6, с. 218].

11 липня 1856 р. перероблений проект статуту був внесений міністром фінансів на розгляд Комітету міністрів. 17-го липня його було розглянуто та внесено нові пропозиції [6, с. 23]. Після внесення змін та доповнень 3 серпня 1856 р. статут РТПіТ було підписано [3, с. 1]. Він заклав організаційні принципи та визначив подальший напрям розвитку товариства.

Документ складався з п'яти частин і налічував 70 параграфів [2, с. 276]. Перша частина "Цілі, обов'язки і права товариства" визначала мету створення компанії. У першому параграфі зазначалося, що товариство створене "Для розвитку торгівлі південного краю Росії і

пароплавних, як торгівельних, так і поштових, сполучень цього краю з Російськими і іноземними портами" [14, с. 2].

РТПіТ принципово відрізнялось від усіх попередніх вітчизняних пароплавних компаній. Незважаючи на значний відсоток держаного капіталу, правління компанії в комерційній діяльності орієнтувалося перш за все на отримання значних прибутків, а не виключно на відстоювання політичних інтересів (про що свідчать параграфи 3 та 7). Кількість пароплавів, їх потужність та доцільність тих чи інших рейсів визначалась дирекцією компанії, спираючись на економічне обґрунтування (вказані параграфи не завжди виконувалися через постійне втручання держави) [14, с. 3].

Статут дозволяв правлінню товариства паралельно з морськими перевезеннями здійснювати і буксирні рейси річками Південний Буг, Дунай, Дніпро та Дон [14, с. 3]. Керівництву товариства передавалися у користування пароплави, пристані, магазини та склади, які до Кримської війни належали Новоросійській експедиції, за погодженням з відомствами, за рахунок яких були збудовані [14, с. 4; 11, с. 5; 12, с. 3]. Для налагодження роботи ліній пароплавного сполучення адміністрація товариства отримала привілеї: дозвіл приймати на службу офіцерів Гірничого та Морського відомств, матросів, машиністів, механіків та фельдшерів; на протязі перших 10 років отримувати "помилъну" плату в повному обсязі (хоча в наступні 10 років вона зменшувалась щорічно на 2 %); з державної скарбниці виділялося кожного року 64 тис. крб на ремонт пароплавів; консулів та представників місцевої адміністрації зобов'язували надавати всебічну підтримку товариству [14, с. 6-10].

Друга частина статуту РТПіТ - "Капітали товариства" - складалась з 7 параграфів та регулювала продаж акцій компанії. Капітал товариства визначався у розмірі 6 млн крб сріблом. Ця сума розподілялася на 20 тис. акцій по 300 крб срібла кожна. З вказаної кількості акцій державі належало 6670 акцій на суму 2000100 крб (тобто понад 30% статутного капіталу) [14, с. 11-15].

Третя частина статуту "Керівництво справами товариства" складалась з 25 параграфів та визначала принципи внутрішньої організації РТПіТ. Після отримання початкового капіталу (з продажі акцій) у розмірі 1,5 млн крб в Петербурзі скликалися збори акціонерів для створення тимчасового правління. Тимчасове правління складалося з шести директорів - 2 від уряду, 2 від акціонерів та 2 засновники товариства (Микола Андрійович Аркас і Микола Олександрович Новосельський). Після обрання директора-розпорядника, адміністрація приступала до придбання пароплавів та налагодження ліній

пароплавного сполучення. За діяльністю створеного правління наглядали акціонери, яким щорічно надавались звіти [14, с. 16-17].

Після реалізації усіх акцій на суму 6 млн крб акціонерами товариства утворювалося постійне правління. Як і тимчасове правління, воно складалося з 6 директорів - 2 від уряду та 4 від акціонерів. Ценз для обрання в директори правління складав 50 акцій [14, с. 18-20]. Контроль за діяльністю постійного правління було покладено на збори акціонерів. Загальні збори акціонерів визначали суму, яку директори могли використовувати без затвердження акціонерів, отримували щорічно звіти про розпорядження, господарчу діяльність та фінансові звіти про капітали компанії. За два тижні до загальних зборів акціонерам надавалась можливість ознайомитись з щорічним звітом [14, с. 21].

Четверта частина статуту "Загальні збори акціонерів" складалася з 16 параграфів. Вона регламентувала правила проведення зборів та умови розподілу прибутків товариства. Справи на розгляд загальних зборів акціонерів вносилися за пропозицією правління. На зборах право голосу мали тільки акціонери, які володіли не менш, ніж 15 акціями (1 голос), 50 акцій давали 2 голоси, а 150 - 3 голоси (кожні 150 наступних акцій давали лише один голос) [14, с. 22-24]. Термін існування товариства не визначався, а ліквідація визнавалася дійсною у випадку, якщо рішення підтримують акціонери, які володіли не менш ніж 3/4 усього капіталу [14, с. 25].

В цілому, параграфи статуту дозволяли адміністрації компанії обходити значну кількість положень російського законодавства та реалізовувати цілі, які були встановлені перед нею - відновлення пароплавного сполучення між портами імперії та розвиток зовнішньої торгівлі на півдні України [18, с. 1].

З вказаних параграфів статуту зрозуміло, що держава надала правлінню товариства унікальні на той час привілеї, які компанія повинна була "відпрацювати". Крім сприяння торгівлі шляхом підтримки безпосереднього зв'язку з різними країнами Чорноморського-Азовського басейну, РТПіТ ще й повинна була на певний час замінити Чорноморський флот [24, с. 6].

Статут РТПіТ був далеким від досконалості і зазнавав постійних редакцій. Його суттєвим недоліком можна вважати відсутність чіткого розподілу повноважень між представниками адміністрації.

Недоліки в статуті товариства призвели до появи внутрішньої документації, яка регулювала діяльність компанії. Так, у 1862 р. був розроблений "Проект влаштування керівництва справами Російського товариства пароплавання і торгівлі". Керівництво акціонерною компанією

було розподілено між директором-розпорядником, правлінням, загальними зборами акціонерів та новоствореною структурою - радою товариства [19, с. 2]. Вказаний проект доповнив параграфи 28-39, 41-57, 63, 64, 65 статуту РТПіТ від 1856 р. Принципові зміни стосувалися правил обрання директора-розпорядника. Були чітко прописані положення про відповідальність директорів за перевищення повноважень, внесення змін до статуту без згоди акціонерів та фінансові зловживання, які спричинять шкоду інтересам компанії [19, с. 4]. Для розширення доступу акціонерів до справ компанії засновано новий відділ - раду товариства. Головними завданнями ради були: затвердження інструкцій директора-розпорядника та плану дій компанії на рік; загальний нагляд за документацією компанії; контроль за діяльністю ревізійної комісії; прийняття рішень, які перевищували повноваження директора; висування на затвердження правління кандидатури директора [19, с. 17].

29 квітня 1874 р. підписано другий статут РТПіТ. Його виникненню передувало злиття РТПіТ з Одеською залізницею. Нове підприємство назвали "Російське товариство пароплавства і торгівлі та Одеської залізниці" [15]. Другий статут складався з чотирьох частин, в яких майже повністю дублювалися попередні документи. Перша та друга частини статуту регулювали діяльність правління РТПіТ у галузі пароплавства та торгівлі, третя стосувалася керівництва залізницею, а четверта частина повністю дублювала "Проект влаштування керівництва справами Російського товариства пароплавства і торгівлі". Суттєвих змін зазнали лінії пароплавного сполучення та принципи розподілу прибутків. З чистого прибутку виділялось перш за все сума на поповнення страхового капіталу у розмірі 5 %, а лише потім на винагородження директорів та акціонерів. Якщо прибутки перевищували 7 %, то залишкову суму розподіляли навпіл між акціонерами та запасним капіталом [15, с. 2-9].

Із загальної кількості параграфів – 97, 32 було присвячено розвитку Одеської залізниці. Дирекція компанії зобов'язувалася нести відповідальність за правильну експлуатацію залізниці та постійно налагоджувати нові лінії. За неналежне виконання взятих на себе обов'язків товариству загрожували штрафи та різноманітні санкції [15, с. 11-15].

Внаслідок злиття компаній РТПіТ та Одеська залізниця в періодичній пресі розпочалось бурхливе обговорення ситуації на ринку перевезень регіону. В 70-х рр. у всій Російській імперії не було приватного підприємства, діяльність якого піддавалась таким жорстким нападам і такій різкій критиці, як діяльність Російського товариства пароплавства і торгівлі. Особливо ці зауваження торкалися отримання компанією "помильної" плати [26, с. 2].

Уряд змушений був відповісти на подібну критику. Такою реакцією стала розробка особливою комісією "Для обговорення питання про продовження виплати товариству "помильної" плати та перегляду самого статуту товариства" третього статуту компанії [13, с. 1]. Проект документу було розроблено та розглянуто в 1875 р. у спеціальній комісії, створеній при міністерстві фінансів, а потім (в 1876 р.) у Комітеті міністрів. Засідання 23, 30 березня носили бурхливий характер - ігнорувати критику на адресу дирекції РТПіТ було неможливо. Затвердження нового статуту було відкладено у зв'язку з початком російсько-турецької війни 1877-1878 рр.

Нові геополітичні реалії та наслідки війни 1877-1878 рр. внесли корективи до параграфів третього статуту РТПіТ, який було затверджено 19 травня 1879 р. Він складався з 82 параграфів та не мав розподілу на частини. Одеську залізницю у 1878 р. від'єднали від РТПіТ та передали товариству "Південно-Західні залізниці", тому в новому статуті не було фрагменту щодо залізничної справи [5, с. 36].

Згідно із статутом, правління товариства зобов'язувалося утримувати шість закордонних ліній пароплавного сполучення. Держава отримала можливість регулювати інтенсивність цих ліній, завдяки праву змінювати суми "помильних" виплат [16, с. 2]. Умови державних перевезень стали жорсткішими. Пошта, чиновники та офіцери на пароплавах РТПіТ перевозилась безкоштовно. Уряд отримав право на огляд всіх пароплавів. Керівництво товариства щорічно надавало на затвердження міністерства фінансів розклад руху пароплавів із зазначенням портів прибуття та часу перебування. Вперше на компанію було покладено відповідальність за збереження вантажу. "Помильну" плату зменшено до 2-х крб за милью і вона надавалася лише за обслуговування іноземних ліній [16, с. 4-8]. Основний капітал збільшено до 10 млн крб. Адміністрація компанії зобов'язалася відрахувати до страхового капіталу 1 млн крб [16, с. 14].

Змінилися і правила обрання директорів. Ценз зменшувався до 25 акцій, а термін перебування на посаді - до трьох років. Суму винагородження директора-розпорядника визначали загальні збори [16, с. 15-17]. Таким чином, статут 1879 р. значно обмежував права і привілеї компанії та відповідав геополітичній стратегії країни. Нововведення дозволяли розширити державний контроль за діяльністю правління РТПіТ.

В кінці 80-х рр. XIX ст. внаслідок зростання конкурентної боротьби на ринку морських перевезень в періодичних виданнях знову піднімається питання про необхідність обмеження прав дирекції РТПіТ. Уряд пішов назустріч представникам торгівельно-промислової буржуазії. 21 січня 1891 р.

було укладено четвертий статут товариства. Для обслуговування рейсів компанія на протязі 15 років зобов'язувалася придбати 10 нових пароплавів тоннажністю в 30 тис. т і середньою швидкістю ходу 22,5 км на годину [9, с. 56]. Суттєвих змін зазнали обов'язкові лінії пароплавних сполучень, було встановлено термін припинення виплат "помильної" плати (31 грудня 1905 р.) та умови подальшої роботи ліній [17, с. 3-11].

Правління компанії повинно було на загальних підставах отримувати всі необхідні для його діяльності землі, а також "не соромитись усіх видів судноплавства, виконувати всі правила та урядові розпорядження із судноплавства" [17, с. 6], проводити морське і річне страхування за власний кошт, видавати грошові займи на перевезення вантажів та припиняти на вимогу міністерства фінансів протиправні дії, які шкодять "інтересам уряду" [17, с. 8-11]. Певні зміни стосувались умов розподілу капіталу. Загальний капітал РТПіТ було розподілено на основний, страховий та запасний. Основний капітал становив 10 млн крб (25 тис. акцій по 500 крб), страховий капітал - 1 млн крб і поділявся на дві частини, запасний капітал утворювався завдяки відрахуванням з прибутків компанії [17, с. 16-17]. В четвертому статуті вперше чітко були прописані зобов'язання керівництва товариства: утримання обов'язкових ліній; перевезення пошти, офіцерів та чиновників; надання пароплавів товариства для державних потреб [17, с. 54].

Таким чином, в результаті затвердження четвертого статуту держава встановила повний контроль за діяльністю правління РТПіТ та поставила компанію в залежність від власних геополітичних інтересів (за новою угодою інтенсифікувалась діяльність Болгарської лінії та відкрилась лінія Феодосія-Поті) [25, с. 135]. У відповідності до потреб часу, уряд вносив до параграфів угоди певні зміни, але до укладання нового статуту це не призвело [1, с. 134]. З 1905 р. адміністрація РТПіТ продовжувала отримувати "помильну" плату, щороку підписуючи з урядом сепаратну угоду про "Умови здобуття права на утримання термінових пароплавних сполучень під Російським прапором на Чорному та Середземному морі" [8, с. 6; 22, с.135; 23, с. 77-86]. Така ситуація негативно впливала на стан компанії. Відсутність впевненості в майбутньому, невизначеність статусу, чітко встановлених обов'язкових ліній призвели до гальмування темпів розвитку комерційної діяльності РТПіТ.

Отже, статuti РТПіТ є важливим джерелом для реконструкції історії компанії. Завдяки ним можна простежити розвиток внутрішньої структури товариства та з'ясувати функції правління, акціонерних зборів, ревізійного комітету та директорів-розпорядників. Аналіз сепаратних угод

демонструє відносини між державою та акціонерним підприємством і доводить залежність останнього. Через надання дотацій та привілеїв уряду вдалося встановити повний контроль над пароплавним підприємством. Однак, варто зазначити, що відносини між урядом, військовим відомством та акціонерними пароплавними товариствами ще чекають на ґрунтовне дослідження.

Demydov.A.V.

STATUTE AS A HISTORICAL SOURCE FOR THE STUDY OF THE HISTORY OF RUSSIAN COMPANY OF SHIPPING AND TRADE

The article is a retrospective overview of the history making statutory documents of the Russian Society of shipping and trade. Four key paragraphs of the statutes and the features of relations between the state and joint stock shipping companies are analyzed in the article.

Keywords: Russian company of shipping and trade, statute, charter, authorized capital, joint stock company, mile fee.

Демидов А.В.

УСТАВЫ КАК ИСТОРИЧЕСКИЙ ИСТОЧНИК ДЛЯ ИЗУЧЕНИЯ ИСТОРИИ РОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА ПАРОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ

В статье осуществляется ретроспективный обзор истории составления уставной документации Российского общества пароходства и торговли. Проанализированы ключевые параграфы четырёх уставов и определены особенности отношений государства и акционерных пароплавных компаний.

Ключевые слова: Российское общество судоходства и торговли, уставы, уставный капитал, акционерные компании, помильная плата.

Джерела та література

1. Російський державний історичний архів (далі РДІА). - Ф.23. - Оп.8. - Спр. 3. - 164 арк.
2. РДІА. - Ф.95. - Оп.19. - Спр.1246. - 279 арк.
3. РДІА. - Ф.107. - Оп.1. - Спр.1. - 2 арк.
4. РДІА. - Ф.107. - Оп.1. - Спр.14. - 7 арк.
5. РДІА. - Ф.107. - Оп.1. - Спр.675. - 49 арк.
6. РДІА. - Ф.410. - Оп.2. - Спр.1246. - 225 арк.
7. РДІА. - Ф.410. - Оп.2. - Спр.1281. - 78 арк.
8. РДІА. - Ф.417. - Оп.1. - Спр.2364. - 7 арк.
9. РДІА. - Ф.1152. - Оп.11. - Спр.551. - 112 арк.
10. Російський державний архів військово-морського флоту (РДАВМФ). - Ф.315. - Оп.1. - Спр.1159. - 49 арк.

11. Державний Архів Одеської області (далі ДАОО). - Ф.1. - Оп.248. - Спр.2806. - 54 арк.
12. ДАОО. - Ф.1. - Оп.248. - Спр.2812. - 9 арк.
13. Центральний державний історичний архів у м. Києві (ЦДІАК України). - Ф.692. - Оп.16. - Спр.56. - 14 арк.
14. Устав Высочайше утвержденного Русского Общества Пароходства и Торговли / [сост. Н.А. Аркас, Н.А. Новосельский]. - СП(б)., 1856. - 21 с.
15. Устав Высочайше утвержденного Русского Общества Пароходства и Торговли и Одесской железной дороги / [сост. Н.М. Чихачев]. - СП (б)., 1874. - 80 с.
16. Устав Высочайше утвержденного Русского Общества Пароходства и Торговли / [сост. Н.Ф. Фан-дер-флит]. - СП (б), 1879. - 81 с.
17. Устав Высочайше утвержденного Русского Общества Пароходства и Торговли / [сост. Н.Ф. Фан-дер-флит]. - СП (б), 1891. - 59 с.
18. Аркас Н.А. Об учреждении Русского Общества Пароходства и Торговли / Н.А. Аркас, Н.А. Новосельский. - СП(б)., 1856. - 14 с.
19. Аркас Н.А. Проект устройства управления делами Русского Общества Пароходства и Торговли, одобренный контрольно-совещательным комитетом и представленный на утверждение общего собрания гг. акционеров 4 марта 1862 г. / Н.А. Аркас - СП(б)., 1862. - 31 с.
20. Демідов А.В. Участь М.А. Аркаса в створенні Російського товариства пароплавання і торгівлі / Демідов А.В. // Наукові праці: Науково-методичний журнал. - Т. 83. - Вип. 70. - 2008. - С. 17 - 19.
21. Денисов А. Генерал-адъютант, адмирал Н.А. Аркас / А. Денисов. - Севастополь, 1887. - 267 с.
22. Еремеев С.И. О новом соглашении правительства с Русским обществом пароходства и торговли / С.И. Еремеев // Русское Судоходство. - 1905. - № 273. - С. 134 - 135;
23. Зубов П.П. Новые условия соискания на содержание срочных пароходных сообщений под русским флагом на Черном и Средиземном море / П.П. Зубов // Русское судоходство. - 1910. - № 341. - С. 77 - 86.
24. Иловайский С.И. Исторический очерк пятидесятилетия учреждения Русского Общества Пароходства и Торговли 1857 - 1907 гг. / С.И. Иловайский. - Одесса, 1907. - С. 357.
25. Лендер Н. Русская летопись / Н. Лендер // Русское судоходство. - 1905. - № 273. - С. 128 - 139.
26. Одесский вестник. - 1875. - № 84.
27. Шепелев Л.Е. Акционерные компании в России / Л.Е. Шепелев. - Л.: Наука, ленинградское отделение, 1973. - 256 с.