

UDC 94(477):656.111

**TOWARZYSTWA ŻEGLUGI PAROWEJ W IMPEIUM CARSKIM
W DRUGIEJ POŁOWIE LAT PIĘCDZIESIĄTYCH XIX WIEKU****M. Rutkowski****(Politechnika Białostocka, m. Biały Stok, Polska)**

Celem artykułu jest przedstawienie – w oparciu o informacje prasowe z epoki, jak i o bezpośrednie odniesienia do aktów prawnych – przywilejów na działalność transportową, wydanych w zakresie żeglugi parowej w Rosji carskiej, w drugiej połowie lat pięćdziesiątych XIX wieku. Analizą objęto dwa zagadnienia, z których pierwsze dotyczy funkcjonujących w akwenach Morza Bałtyckiego, Białego, Kaspijskiego, a także Dniepru, Wołgi, i innych wybranych jezior i rzek towarzystw żeglugowych, stosujących formy transportu parowego. Druga część badań skupiła się na spektakularnym powołaniu do życia “Roskiego Towarzystwa Żeglugi Parowej i Handlu”. Opisano tu szczegółowo: a) przywileje organizacyjne tegoż towarzystwa; b) uprawnienia jego akcjonariuszy i założycieli; c) kapitał zakładowy oraz finanse; d) formy zarządu organizacyjnego; f) trasy splawu statków oraz pomoc dla towarzystwa w formie dopłaty “milowej”; g) przewozy pocztowe; h) magazyny, doki i statki. W ten sposób postarano się ująć w jedną całość opis różnych form organizacji żeglugi parowej w Rosji carskiej, stojącej u progu epoki modernizacji.

Słowa kluczowe: Żegluga parowa; Rosja carska; połowa XIX wieku.

This article aims to show – basing on some press releases and articles from the era, such as direct references to specific legal acts/privileges concernig transport activity – the steam navigation in tsarist Russia of the period of second half of fifties of nineteenth century. The analysis itself consists mainly of two general issues, the first of which relates to activities of using any forms of steam transport shipping companies, operating in the waters of the Baltic Sea, the White Sea, the Caspian Sea, as well as on Dnieper, Volga, and other selected rivers and lakes. The second part of this study focuses on spectacular creation of so-called “Russian Society of Steam Navigation and Trade”. One can find here such matters, described in detail, as: a) organizational benefits and privileges of that company; b) powers and abilities of its shareholders and founders; c) share of its capital and finances; d) forms of the organizational boards; f) shipping sailing routes and the support given to the company itself in the form of a “mile” surcharge; g) transport of mail; h) company’s warehouses, docks and ships. Thus, it was decided to put an effort into gnerally describing various forms of activity of steam navigation companies in tsarist Russia, standing at the threshold of the era of modernization.

Key words: Steam navigation; tsarist Russia; mid of nineteenth century.

1. Towarzystwa żeglugi parowej operujące na obszarze Morza Bałtyckiego, Białego, Kaspijskiego, Wołgi, Dniepru i innych rzek oraz jezior

Okres drugiej połowy lat pięćdziesiątych XIX wieku charakteryzował się procesem gwałtownego rozwoju w imperium carskim spółek (towarzystw) zajmujących się morskim i rzeczonym transportem parowym. Towarzystwa takie pojawiły się m.in. na Bałtyku i Morzu Białym. Omawiając sytuację na akwenie Morza Bałtyckiego, trzeba się odnieść do powstania

© M. Rutkowski, 2015

w tym czasie towarzystw “Delfin” i “Ryskiego”. Otóż w dniu 21 maja/3 czerwca 1858 roku car Aleksander II zatwierdził ustawę dla nowego towarzystwa aukcyjnego zajmującego się transportem parowym na Bałtyku. Było to właśnie towarzystwo “Delfin”, powołane do życia celem przewożenia (kabotażu) na – statkach parowych i żaglowych – towarów oraz podróży pomiędzy rosyjskimi portami Morza Bałtyckiego, a także z portów rosyjskich do portów zagranicznych (oraz w trasie powrotnej). Założycielami towarzystwa byli: rzeczywisty radca stanu Aleksander Girs; sekretarz kolegialny Konstantyn Trubnikow oraz Pallisen, kupiec 1-ej gildii z Wyborga. Natomiast kapitał zakładowy tej żeglugowej spółki akcyjnej obliczono na 500 tysięcy rubli srebrem, które jednocześnie podzielono na 5 tysięcy akcji. Podobnie 21 maja/3 czerwca 1858 roku car zatwierdził akt założycielski dla “Ryskiego Towarzystwa Żeglugi Parowej”. Zostało ono założone celem utrzymywania stałego przewozu towarów i podróży pomiędzy znajdującymi się pod władaniem rosyjskim portami Morza Bałtyckiego oraz – przede wszystkim – pomiędzy samym miastem Rygą i portami zagranicznymi. Założycielami kompanii byli w tym wypadku, należący do gildii kupcy: Jerzy-Wilhelm von Schroeder oraz Reinhold Pichlau. Kapitał zakładowy przedsięwzięcia wyliczono natomiast na 600 tysięcy rubli srebrem¹.

Z kolei na akwenie północnym powstało w roku 1858 “Towarzystwo Żeglugi Parowej i Handlu na Morzu Białym”, którego zatwierdzenie miało miejsce 3/16 października 1858 roku. Wtedy to Aleksander II podpisał ustawę dla wzmiankowanego towarzystwa, gdzie dodatkowo przyznano nowopowstającej spółce akcyjnej prawo do żeglugi parowej na rzekach: północnej Dzwynie, Suchonie, Wołogdzie, Porozowicy, Szeksnie, Wołdze, Kamie, Wiatce oraz na jeziorze Kubeńskim. Założycielami Towarzystwa byli: radca handlowy Elias Gribanow, poczesny obywatel Filip Bułyczew oraz syn kupiecki Atanazy Bułyczew. Kapitał założycielski wynosił w tym wypadku 150 tysięcy rubli srebrem, które rozdzielono na 750 akcji, każda po 200 rubli².

Wobec ogromnego znaczenia transportu rzeczno-żeglugowego na Wołdze, nie może dziwić powoływanie w drugiej połowie lat pięćdziesiątych XIX wieku kolejnych spółek zamierzających transportować towary i ludzi na tej właśnie rzece. I tak, w dniu 31 stycznia/13 lutego 1858 roku car Aleksander II zatwierdził przepisy obowiązujące dwie nowe rosyjskie kompanie żeglugi parowej, operujące m.in. na rzece Wołdze. Pierwsza z nich została powołana do życia pod nazwą “Neptun”. Jej zadaniem był przewóz towarów i podróży na rzekach: Wołdze, Kamie i Szeksnie oraz na ich dopływach. Założycielami “Naptuna” okazali się, należący do 1-ej gildii, kupcy Karol i August Frikke. Spółka posiadała kapitał zakładowy o wielkości 750 tysięcy rubli srebrem, który został podzielony na 6 tysięcy akcji, każda po 125 srebrnych rubli. W tym samym czasie zatwierdzono pod nazwą “Pożytek” jeszcze jedną kompanię wodnego transportu parowego na Wołdze. Została ona powołana głównie celem zorganizowania przewozu towarów i podróży na samej Wołdze oraz “rzekach do Wołgi wpadających”. Założycielami nowego towarzystwa stali się synowie Pawła Szypowa: rzeczywisty radca stanu Aleksander, pułkownik Dymitr, oraz radca stanu Mikołaj Szypowowie. Spółkę zaopatrzone w kapitał zakładowy rzędu miliona rubli srebrem. Został on podzielony na tysiąc akcji, każda po tysiąc rubli³.

W nawiązaniu do podróży po Wołdze, trzeba dodać, iż niekiedy powoływano do życia w omawianym okresie towarzystwa, które łączyły w jednym projekcie budowy sieci

¹ Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego. – 1858, 13/25 czerwca. – Nr 44, 45. – S. 341.

² Ibid. – 1858, 4/16 listopada. – Nr 85. – S. 649.

³ Ibid. – 1858, 28 lutego/12 marca. – Nr 15. – S. 117.

rzecznego transportu parowego oraz kolei. Taka sytuacja miała miejsce, gdy car Aleksander II 19 czerwca/1 lipca 1858 roku zatwierdził ustawę dla “Towarzystwa Wołgsko-Dońskiej Drogi Żelaznej i Żeglugi Parowej”⁴. Z kolei doszło do połączenia “Kompanii Żeglugi Parowej na Woldze Merkury” z “Kompanią Żeglugi i Handlu na Morzu Kaspijskim”. Wydanie monarszego zezwolenia na taką fuzję miało miejsce późną wiosną roku 1858. Powyższe oznaczało jednocześnie zgodę carską na wypuszczenie nowych obligacji zjednoczonego towarzystwa transportowego⁵.

Wiosną roku 1858 rosyjska rada państwa rozpatrzyła wreszcie wniosek petersburskiego ministra skarbu, optujący za tym, aby akcje “Towarzystwa Żeglugi Parowej na Woldze” mogły być przyjmowane jako poręczenie w spłacie zobowiązań obywateli i instytucji w stosunku do Skarbu Państwa, szczególnie w zakresie jakichkolwiek dostaw, robót publicznych (“przedsięwzięć”) oraz dzierżaw. Wartość akcji “Towarzystwa Żeglugi Parowej na Woldze” wyliczono przy wykonywaniu realizacji poręczeń na kwotę 150 rubli srebrem za sztukę. Decyzję tę następnie Aleksander II zatwierdził dnia 16/29 czerwca roku 1858⁶. Najwidoczniej władze carskie uważały, iż kondycja finansowa wskazanego towarzystwa była na tyle dobra i stabilna, że akcje tej kompanii transportowej mogły doskonale służyć do rozliczeń z carskim Skarbem Państwa.

Kolejnym zainicjowanym w omawianym okresie towarzystwem była “Kompania Transportowa na Rzece Wołchow i jeziorze Ilmeń”. Otóż wice-admirał von Molier oraz kupiec 1-ej gildii Nobel, postanowili w roku 1857 założyć taką kompanię akcyjną celem holowania statków z ładunkami, oraz przewożenia podróżnych, na rzece Wołchow oraz na jeziorze Ilmeń, i wpadających do niego rzekach. Car Aleksander II zezwolił już dnia 10/23 maja 1857 roku na założenie takiej właśnie akcyjnej kompanii transportowej, która miała prowadzić swoją działalność pomiędzy miastami Nową-Ładogą, przystanią gostinopolską, stacją Wołchow (położoną zresztą na trasie kolei mikołajewskiej), Nowogorodem Wielkim i Starą Russą. Okres pozwolenia opiewał tu na 25 lat; po ich upływie kompania mogła wystąpić jednak o przedłużenie kontraktu, ewentualnie przystąpić do samolikwidacji. Kapitał założycielski tej spółki obliczono na 400 tysięcy rubli srebrem. Został on podzielony na 1600 akcji, każda po 250 rubli⁷.

Innymi jeziorami, na których powstały pomiędzy 1855 a 1860 nowe kompanie żeglugowe były akweny Ładoga i Onega. W dniu 20 grudnia 1857 roku/ 2 stycznia 1858 roku car podpisał ustawę dla “Towarzystwa Żeglugi Parowej po Jeziorach Ładodze i Onedze i rzekach do nich wpadających”. Towarzystwo to miało też operować poza tym na rzekach: Szeksnie i Woldze. Nowej kompanii transportowej nadano nazwę “Żegluga Północna”⁸.

Jesienią roku 1858 przedłożono do zatwierdzenia przez cara ustawę transportowej kompanii akcyjnej mającej operować przy użyciu statków parowych pomiędzy Kronsztadem i Oranienbaumem. Podpisany dnia 8/21 listopada 1858 roku dokument potwierdzał założycieli towarzystwa w osobach poczesnych obywateli Piotra Siniebriuchowa i Herasima Kuroczanow, oraz kupca należącego do 1-ej gildii – Fridriohshamskiego. Kapitał zakładowy spółki obliczono na 65 tysięcy rubli srebrem, przy zastosowaniu jego podziału na 65 akcji⁹.

⁴ Ibid. – 1858, 8/20 sierpnia. – Nr 61. – S. 459.

⁵ Ibid. – 1858, 10/22 czerwca. – Nr 43. – S. 333.

⁶ Ibid. – 1858, 26 lipca/5 sierpnia. – Nr 57. – S. 429.

⁷ Ibid. – 1857, 18/30 czerwca. – Nr 47. – S. 345.

⁸ Ibid. – 1858, 11/23 lutego. – Nr 10. – S. 77.

⁹ Ibid. – 1858, 19/31 grudnia. – Nr 98. – S. 736.

Wreszcie w zimie roku 1858 powołano do życia “Towarzystwo Żeglugi Parowej po Dnieprze i Rzekach Doń Wpadających”. Ustawę dla tej kompanii car podpisał 21 lutego/7 marca 1858 roku. Jej założycielami okazali się: asesor kolegialny Faleje, należący do 1-jej gildii kupiec Bielousow oraz poczesny obywatel Henke. Kapitał zakładowy opiewał na 200 tysięcy rubli. Został on rozdzielony na 4 tysiące akcji, z których każda kosztowała 50 rubli. Z ustawy założycielskiej wynikało, iż fundusz podstawowy “Towarzystwa Dnieprowego” mógł zostać powiększony o kolejne 300 tysięcy rubli, a to poprzez dodatkowe wypuszczenie odpowiedniej liczby akcji, w stałej cenie 50 rubli za sztukę¹⁰. Ta ostatnia kompania pokrywała zakresem swego działania część sfery zainteresowań, opisanego poniżej, niezwykle specyficznego i ważnego “Ruskiego Towarzystwa Żeglugi Parowej i Handlu”.

2. Powstanie „Ruskiego Towarzystwa Żeglugi Parowej i Handlu” w roku 1856.

2.1. Przywileje organizacyjne „Ruskiego Towarzystwa Żeglugi Parowej i Handlu”

Po zakończeniu Wojny Krymskiej przystąpiono w imperium carskim do zmian w układzie komunikacyjnym na Morzu Czarnym i rzekach do niego wpływających. W związku z powyższym, w dniu 3 /16 sierpnia 1856 roku car Aleksander II zatwierdził ustawę dla “Ruskiego Towarzystwa Żeglugi Parowej i Handlu”. Towarzystwo to powołano do życia “w celu rozwinięcia handlu południowej części Rosji oraz komunikacji parowych tak handlowych jako i pocztowych tamecznego kraju, z ruskimi i zagranicznymi portami”. Jego założycielami byli: fligel-adjutant kapitan 1-jej rangi Mikołaj Arkas oraz radca kolegialny Mikołaj Nowosiłski. Znaczenie nowej instytucji transportu parowego było o tyle istotne, iż – podobnie zresztą jak w wypadku znanej “Kompanii Rosyjsko-Amerykańskiej” – miała ona pozostawać pod ogólną opieką i “oređownictwem” cara rosyjskiego, w tym wypadku oczywiście Aleksandra II¹¹. Również na zasadach podobnych do tych zastosowanych w Kompanii Rosyjsko-Amerykańskiej, car zabronił wszystkim rosyjskim władzom i “zwierzchnościom” odgórnego wymuszania na zakładanych przez Ruskie Towarzystwo kantorach i “komisjonerstwach” jakichkolwiek opłat pobieranych z dowolnego tytułu. Takie opłaty mogły być jedynie nakładane po przeprowadzeniu dokładnej analizy sytuacji i po uzyskaniu wyjaśnień ze strony samego towarzystwa. Gdy jednak wchodziło finalnie w grę obciążenie finansowe Ruskiego Towarzystwa, należało co do zasady przyjąć, iż “kantory i komisjonerstwa” nie posiadały, przekazanych przez Zarząd Główny tegoż towarzystwa, uprawnień do realizacji takich zobowiązań finansowych. Ewentualne żądania pieniężne w takich wypadkach powinny były być skierowane do władz centralnych omawianej kompanii żeglugowo-handlowej.

Aleksander II zarządził poza tym, aby wszystkie rosyjskie władze wojskowe i cywilne oraz lokalne urzędy, uznawały wskazane towarzystwo żeglugowe za instytucję szczególnego pożytku publicznego, ustanowioną “dla krajowej przemysłowości i handlu”. W związku z tym, zostały one zobowiązane do udzielania towarzystwu wszelkiej możliwej pomocy oraz wsparcia. Władze moskiewskie musiały zarazem ochraniać Ruskie Towarzystwo przed wszystkim możliwymi stratami i szkodami. Obowiązek wspierania “Ruskiego Towarzystwa Żeglugi Parowej i Handlu” spadł także na rosyjskich konsulów, rezydujących za granicą, w miejscach dokąd zawijały statki kompanii. Carscy przedstawiciele dyplomatyczni zostali przymuszeni niejako do udzielania ze swej strony towarzystwu wszelkiej możliwej pomocy. Mieli oni “brać najżywszy udział w jego interesie, wszelkimi sposobami starać się o

¹⁰ Ibid. – 1858, 21 marca/2 kwietnia. – Nr 21. – S. 169.

¹¹ Ibid. – 1856, 19/31 października. – Nr 80. – S. 609.

rozwińnięcie handlowych jego stosunków i zakresu zamierzonej przez towarzystwo działalności”¹².

“Ruskie Towarzystwo Żeglugi Parowej i Handlu” uzyskało też specjalny przywilej na zatrudnianie do swojej służby oficerów rosyjskiego Wydziału Górnictwa, oraz: mechaników, maszynistów, medyków i felcerów. Na te osoby rozciągnięto w związku z tym wszystkie prerogatywy, z których – na mocy artykułów 751–765 Ustawy Handlowej, (zamieszczonej w *Svodzie Zakonov Rosijskoj Imperii*, Tom XI, wydanie z 1842 roku) – korzystali ci oficerowie i marynarze floty carskiej, którym pozwolono służyć na okrętach handlowych.

Innym specjalnym przywilejem nadanym “Ruskiemu Towarzystwu Żeglugi Parowej i Handlu” przez cara Aleksandra II było umożliwienie zakładania – w miarę pojawiających się potrzeb i przy wykorzystaniu własnych możliwości finansowych – prywatnego systemu edukacyjnego (szkół), przeznaczonego do ewentualnego kształcenia sterników, maszynistów i “innych potrzebnych dla czynności Towarzystwa techników”. Szkoły te musiały oczywiście funkcjonować zgodnie z przyjętymi ministerialnymi przepisami edukacyjnymi.

Podobnie nowa agenda komunikacyjna uzyskała uprawnienia do założenia – po uznaniu poniższego za korzystne – swego specjalnego wydziału zajmującego się ubezpieczeniami transportów morskich i rzecznych. Ubezpieczenia te mogły obejmować jedynie towary przewożone wyłącznie na statkach transportowych towarzystwa¹³.

Celem zaś wprowadzenia możliwie szerokich ułatwień dla działań Ruskiego Towarzystwa w kwestach handlowych, spółkę tę zaliczono do rosyjskiej 1 gildii, co jednak oznaczało że władze Towarzystwa zostały zarazem zobowiązane do regularnego opłacania składek (“poborów”) związanych z przynależnością do tejże gildii¹⁴.

Wreszcie trzeba wspomnieć i o jeszcze jednej formie pomocy władz carskich dla “Ruskiego Towarzystwa Żeglugi Parowej i Handlu”. Otóż tak się złożyło, iż znajdujące się nad Donem, “na ziemi tamecznych kozaków” niezwykle bogate zasoby pokładów antracytu i zwykłego węgla kamiennego, znalazły się w połowie lat pięćdziesiątych XIX wieku w centrum zainteresowania władz carskich. Pojawiła się wówczas bowiem oczywista potrzeba wykorzystywania tych pokładów “na wielką stopę i podług dobrych systematów”, co zresztą było głównie związane z kilkoma jednocześnie zaistniałymi czynnikami. Wśród nich można było wymienić właśnie przede wszystkim rozwój żeglugi parowej na wszystkich praktycznie dużych rzekach południowego imperium moskiewskiego oraz na samym Morzu Czarnym.

Stąd właśnie specyficznym rodzajem pomocy udzielonym przez cara Aleksandra II dla powstającego w roku 1856 “Ruskiego Towarzystwa Żeglugi Parowej i Handlu” okazało się wprowadzenie szeregu ułatwień przy zaopatrywaniu się w paliwo dla statków parowych (o umiarkowanej zarazem cenie). W związku z tą inicjatywą, wyznaczono na obszarze “Ziemi Wojska Dońskiego”, dokładnie w pobliżu gruszewskich kopalni słynących z najlepszego węgla kamiennego (czyli, posługując się prawidłową nomenklaturą: “antracytu”) odpowiedni obszar wydobywczy, gdzie można było odnaleźć ów antracyt dobrego gatunku, oraz gdzie występował on w takiej ilości, jaka powinna była być wystarczającą na potrzeby statków parowych towarzystwa¹⁵.

¹² Ibid. – S. 610–611.

¹³ Ibid. – S. 609.

¹⁴ Ibid. – S. 610.

¹⁵ Ibid. – S. 610–611; *Gazeta Handlowa Rosyjska*. – 1856. – Nr 115. Kolejnymi czynnikami mającymi niewątpliwą wpływ na wzrost potrzeby wydobycia węgla na ziemiach dońskich w połowie lat pięćdziesiątych XIX wieku były: a) planowana budowa dróg kolei żelaznej w Odessie

2.2. Założyciele i akcjonariusze Ruskiego Towarzystwa

Jak wspomniano, założycielami Ruskiego Towarzystwa byli: fligel-adjutant Mikołaj Arkas i radca kolegiálny Mikołaj Nowosiłski. W kwestii wynagrodzenia założycieli, ostatecznie przyznana na ich jednostkowe utrzymanie ustawowo kwotę tysiąca rubli srebrem miesięcznie, postanowiono im wypłacać po utworzeniu i ustanowieniu Ruskiego Towarzystwa (czyli w praktyce: po doprowadzeniu przedsięwzięcia do skutku). W praktyce nastąpiło to od momentu zatwierdzenia ustawy powołującej Ruskie Towarzystwo do życia. Dopiero Zarząd Tymczasowy był władny rozstrzygnąć, o jaki czas należało następnie przedłużyć pobieranie takiej płacy przez założycieli. Po ostatecznym uregulowaniu wszystkich zasadniczych spraw związanych z funkcjonowaniem towarzystwa, tj po okresie 5 lat od jego formalnego zawiązania, centralne władze petersburskie zostały zobligowane do “wynagrodzenia trudów założycieli”, a to poprzez przekazanie każdemu z nich po 240 spośród 6 tysięcy 670 akcji, które rząd carski zobowiązał się pierwotnie wykupić¹⁶.

Z kolei za ewentualnych akcjonariuszy towarzystwa uznani zostali wyłącznie poddani rosyjscy. Założenie takie oparto na przesłance oceny podstawowego zakresu działania “Ruskiego Towarzystwa Żegluga i Handlu” jako przewozów pomiędzy portami rosyjskimi zlokalizowanymi na Morzu Czarnym i Morzu Azowskim. Przesłanka taka – według władz petersburskich – pozostawała zaś wyłącznie w gestii poddanych Imperium Romanowych. Co więcej, żegluga tej, nie można był “oddzielić od całości przedsięwzięcia”. Działo się tak na mocy rozporządzeń opisanych pod numerem 1213 i wydanych w tomie VI “Układu Praw Celnym”, według publikacji z roku 1842 (“w dalszych ciągach VI i XIII”)¹⁷.

Fligel-adjutant Mikołaj Arkas i radca kolegiálny Mikołaj Nowosiłski zobowiązani zostali – po zatwierdzeniu przez cara Aleksandra II ustawy powołującej niniejszą kompanie handlową – do otworzenia w Petersburgu, Moskwie i Odessie specjalnych ksiąg służących do zapisów na akcje przedsiębiorstwa. W księgach tych można było dokonywać w zasadzie dowolnych wpisów, bez jakiegokolwiek ograniczenia liczby deklarowanych do zakupu akcji, jakie mogłyby zostać zakupione przez jedną osobę. Przy zapisaniu się na zakup akcji towarzystwa wnoszono połowę należącej się za nie sumy. Wpłacone kwoty deklarowano na założycieli, ewentualnie na osoby, prawnie przez nich umocowane do poboru należności. Pozostała część kwoty należnej za akcje wpłacono w czasie późniejszym. Jednocześnie

oraz wzdłuż innych punktów wybrzeży Morza Czarnego; b) szeroko odczuwalny na południu imperium carskiego brak lub niedobór opału roślinnego czy drzewnego. W konsekwencji, ponieważ władze carskie doszły do wniosku, iż “niepodobna osiągnąć eksploatacji wyrozumowanej, połączonej z taniością wydobywanego płodu inaczej, jak przez współzawodnictwo”, zdecydowały one, że wydobywanie węgla ziemnego (i w ogóle w kopalni wszelkiego rodzaju) w Kraju Dońskim, nigdy nie powinno się stać działalnością o charakterze monopolistycznym. W związku z tym, w roku 1856 prowadzenie przemysłu wydobywczego kopalni paliwowych na Ziemi Dońskiej uznano za “swobodne” (tj. bez ograniczeń), dla każdego przedsiębiorcy i kozaka urodzonego na tym obszarze. Kompanie zakładane w celu eksploatacji tych pokładów zyskały uprawnienia do “swobodnego zawiązywania się w liczbie nieograniczonej”. Jedynymi ograniczeniami przewidzianymi tu przez państwo rosyjskie była konieczność przestrzegania przepisów dotyczących samego procesu eksploatacji oraz systematów bezpieczeństwa pracy.

¹⁶ Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego. – 1856, 23 października/3 listopada. – Nr 81. – S. 618.

¹⁷ Ibid. – S. 617.

zainteresowani mogli także jednorazowo zapłacić całość swego zobowiązania akcyjnego¹⁸. W wypadku niedotrzymania przez akcjonariuszy terminu wskazanego jako nieprzekraczalny do uiszczenia ostatecznej wypłaty, tracili ono jednak prawo do otrzymania i posiadania akcji spółki handlowej, a wpłacone dotychczas pieniądze przepadały na korzyść Ruskiego Towarzystwa¹⁹.

Określono też ogólne zasady rozstrzygania sporów pomiędzy akcjonariuszami i władzami (dyrektorami) towarzystwa, wskazując na sąd polubowny, jako ostateczną instancję sporną, bez jednak prawa apelacji od jego postanowień²⁰.

2.3. Kapitał zakładowy i finanse

Ustawa z 3 sierpnia 1856 roku opisywała szczegółowo kwestie kapitału Ruskiego Towarzystwa. Wynikało z niej, iż kapitał zakładowy tej kompanii został pierwotnie określony na 6 milionów rubli srebrem. Podzielono tę kwotę na 20 tysięcy akcji, każda po 300 srebrnych rubli. Co do zasady, puszczenie w obieg wskazanej liczby akcji było realizowane w zależności od okoliczności. Po stwierdzeniu przez Ogólne Zebranie Akcjonariuszy Towarzystwa takiej potrzeby, kapitał mógł być powiększony do 10 milionów rubli srebrem, co mogło nastąpić poprzez wypuszczenie w obieg jeszcze dodatkowych dziesięciu tysięcy akcji²¹. Celem umożliwienia towarzystwu łatwiejszego startu finansowego w działalności transportowej, oraz aby przyspieszyć rozpoczęcie jego działań, rząd carski wziął na siebie (zapisany ustawowo) obowiązek zakupu 6 tysięcy 570 akcji, na ogólną kwotę 2 milionów tysięcy rubli srebrem. Po “pobranu” tych wszystkich akcji, władze petersburskie zdecydowały się za połowę z nich bezzwłocznie wypłacić należne kwoty, co inicjacyjnie miało nastąpić zaraz po zatwierdzeniu ustawy założycielskiej towarzystwa przez cara Aleksandra II; za drugą część wykupionych akcji rząd petersburski miał pieniądze wypłacać sukcesywnie dopiero po kolejnym roku. Jednocześnie, celem zapewnienia Ruskiemu Towarzystwu jak największych zysków, władze carskie zrzekły się na korzyść omawianej kompanii transportowej dywidendy, jaka przypadała za wykupione akcje w ciągu pierwszych pięciu lat od jego zawiązania²².

Warto zaznaczyć, iż zgodnie z ustawą założycielską, sposób załatwiania kwestii finansowych przez Zarząd towarzystwa koniecznie należało realizować “na zasadzie handlowej”, tj. zgodnie z rosyjskim kodeksem prawa handlowego. Jednocześnie nakazano carskim władzom i urzędom okazywanie wszelkiego możliwego współdziałania z poszczególnymi (chronologicznie) zarządami towarzystwa, i to w całym zakresie

¹⁸ W m.c. Co do wpłat kwot za akacje Ruskiego Towarzystwa opierano się tu na rozporządzeniu zawartym w zapisie nr 1860 X Tomu Svoda Zakonov Rossijskoj Imperii, według wydania z roku 1842.

¹⁹ J.w. Co do zasad kolejnych wpłat opierano się na zapisie nr 1863 X Tomu Svoda Zakonov Rossijskoj Imperii, według wydania z roku 1842.

²⁰ O zasadach rozstrzygania sporów por zapis nr 1884 X Tomu Svoda Zakonov Rossijskoj Imperii, według wydania z roku 1832.

²¹ Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego. – 1856, 23 października/3 listopada. – Nr 81. – S. 617. Wypuszczenie w obieg akcji Ruskiego Towarzystwa musiało się odbyć zgodnie z prawem zamieszczonym pod art. 1859 Svoda Zakonov Rosijskoj Imperii, wydanie z roku 1842.

²² Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego. – 1856, 23 października/3 listopada. – Nr 81. – S. 617.

podnoszonych przez nie kwestii i żądań prawnych. Ze względu na to, że właśnie dyrektorzy posiadali status pełnomocników towarzystwa, to na nich spadał obowiązek występowania przed sądami i władzami w imieniu tej kompanii transportowej, czyniąc powyższe “bez osobnego umocowania”²³.

Ustawa z 1856 roku zakładała także, iż po zatwierdzeniu rocznych rachunków przez Ogólne Zgromadzenie Ruskiego Towarzystwa Żeglugi i Handlu, część zysków generowanych przez przedsiębiorstwo trzeba było przeznaczać na konkretnie określone i wyznaczone cele. Zatem każdego zdecydowano się wydzielać z przychodów kompanii 10 % kwoty pierwotnej wartości statków parowych i innych fizycznych aktywów towarzystwa; z tej z kolei sumy 5 % postanowiono przeznaczyć na odnowę statków, etc.; a kolejne a 5 % “zamiast ubezpieczenia” zdecydowano przekazywać na budowę nowych statków parowych, czy żaglowych (ta ostatnia ewentualność tylko w wypadku zatonięcia, czy zniszczenia pływającego już statku należącego do Ruskiego Towarzystwa). Oprócz powyższego, z pozyskanego czystego zysku co roku wypłacano na rzecz dyrektorów zarządu po 1 procencie kwoty przychodu. Reszta wypracowanego przez towarzystwo zysku miała być przekazywana na rozdysponowanie na dywidendę dla ogółu akcjonariuszy spółki.

Przewidywano zarazem w roku 1856 specjalne rozwiązania finansowe, do zastosowania w sytuacji gdy, po ostatecznym zorganizowaniu Ruskiego Towarzystwa, dywidenda przekraczałaby w stosunku rocznym zysk rzędu 7 %. Jak się okazywało, tę znaczną kwotę trzeba było ewentualnie podzielić na dwie równe części, z których jedną rozdysponowywano jako bezpośredni dodatek do dywidendy, a drugą przetrzymywano jako kapitał zapasowy, przeznaczony do poszerzania zakresu aktywności towarzystwa do takiego stopnia, jaki zostałyby uznany “za pożyteczny”²⁴.

2.4. Zarząd Tymczasowy i Stały

Po pierwszym wezwaniu przez założycieli akcjonariuszy towarzystwa do Petersburga, następowało zorganizowanie jego Ogólnego Zgromadzenia. Co do zasady każdy akcjonariusz miał prawo przebywać na Zgromadzeniu Ogólnym towarzystwa i wypowiadać swoją opinię. Prawo głosu przysługiwało jednak wyłącznie tym, którzy posiadali co najmniej 15 akcji. Co więcej, musiały to być udziały zapisane konkretnie na imię danego akcjonariusza. Te osoby, które dysponowały pięćdziesięcioma akcjami posiadały dwa głosy; dysponujący sto pięćdziesięcioma akcjami mieli natomiast po trzy głosy. Zasada ta obowiązywała i przy większej liczbie posiadanych akcji, kiedy doliczano po jednym głosem na każde kolejne sto pięćdziesiąt akcji. Takie rozwiązanie wprowadzono zgodnie z zapisem ustawy nr 1869, zamieszczonej w X tomie Svoda Zakonov Rosskoj Imperii, według wydania z roku 1832²⁵.

Ogólne Zgromadzenia musiało wyłonić ze swego grona Zarząd Tymczasowy omawianej kompanii transportowej. Na stałą siedzibę składającego się z sześciu dyrektorów Zarządu Tymczasowego wybrano oczywiście Petersburg²⁶.

²³ Ibid. – S. 618.

²⁴ Ibid.

²⁵ Ibid. – S. 617. O zasadach rozstrzygania sporów por zapis nr 1884 X Tomu Svoda Zakonov Rossijskoj Imperii, według wydania z roku 1832.

²⁶ Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego. – 1856, 23 października/3 listopada. – Nr 81. – S. 617–618. Zorganizowanie Ogólnego Zgromadzenia mogło nastąpić

W skład tegoż Zarządu Tymczasowego mieli wchodzić też z mocy ustawy i sami jego założyciele. Oprócz nich, administracja państwowa, w zależności od liczby należących do niej akcji, wyznaczała tam dwóch kolejnych dyrektorów. Natomiast pozostali dwaj dyrektorzy byli wybierani większością głosów przez akcjonariuszy spośród tych z nich, którzy posiadali najmniej po 50 akcji towarzystwa. Dodatkowo do składu Zarządu Tymczasowego dokoptowywano trzech tzw. "kandydatów", wybieranych przez Zgromadzenie Ogólne na takich samych zasadach co dyrektorzy. Powoływano tychże "kandydatów" celem ewentualnego zastępstwa dyrektorów, a w szczególności na wypadek nieobecności, choroby lub zgonu któregośkolwiek z ich liczby. Ich znaczenie ("pierwszeństwo") zależało do wielkości pozyskanego w głosowaniu formalnego poparcia²⁷. Przez cały czas piastowania przez nich urzędów, należące ustawowo do każdego z dyrektorów i "kandydatów" po pięćdziesiąt akcji, nie mogło być przekazywane jakimkolwiek innym osobom²⁸.

Wypada zaznaczyć, iż natychmiast po swoim utworzeniu Zarząd Tymczasowy miał obowiązek przeprowadzenia spotkania inicjacyjnego, dla "*obstalunku i zakupienia statków parowych i w ogóle do urządzenia wszelkich spraw Towarzystwa*". Aby dokonać rzeczonych zakupów należało wydatkować na ten cel kwoty pochodzące z tytułu pozyskania akcji towarzystwa przez jego akcjonariuszy. Działając zgodnie z tymi prawidłowościami, do momentu uprawnocnienia się Zarządu Stałego Ruskiego Towarzystwa, jego Zarząd Tymczasowy musiał zarazem działać w pełnej zgodzie z zakresem praw i obowiązków władzy o charakterze stałym, przy czym powoływano się tu na rozporządzenie nr 1873 X tomu Svoda Zakonov Rossijskoj Imperii, według wydania z roku 1842²⁹.

Z kolei powołanie Zarządu Stałego odbywało się po pewnych szczególnych warunkami. Otóż Zarząd Tymczasowy mógł w tym celu zwołać Ogólne Zgromadzenie wszystkich akcjonariuszy dopiero w momencie wyprzedaży wszystkich akcji i zebrania całości kapitału zakładowego Towarzystwa w wysokości 6 milionów rubli srebrem. W skład Zarządu Stałego także wchodziło sześciu dyrektorów. Wśród nich znajdowały się dwie osoby wyznaczone do tych funkcji przez administrację carską, które miały niezwykły obowiązek zasiadania w zarządzie przez cały okres czasu, pobierania przez Towarzystwo Ruskie opłaty wsparcia (tzw. "milowego"), udzielanego ze strony władz carskich. Pozostałych czterech dyrektorów Zarządu Stałego wybierano większością głosów, spośród tych akcjonariuszy, którzy posiadali po co najmniej 50 akcji towarzystwa. Na podobnej zasadzie wybierano spośród założycieli towarzystwa jego stałych dyrektorów. W Stałym Zarządzie znalazło się jednocześnie miejsce dla trzech "kandydatów", wybieranych przez akcjonariuszy (podobnie jak dyrektorów) na okres czterech lat. Kandydaci Zarządu Stałego, powoływani na zastępców dyrektorów – czyli na wypadek ich nieobecności, słabości lub śmierci – pozyskiwali pierwszeństwo do realizacji takiej substytucji, zgodnie z zasadą pierwszeństwa większości głosów, otrzymanych przy głosowaniu wybierającym.

dopiero po zebraniu miliona pięciuset tysięcy rubli srebrem przez rozprzedaż akcji, wliczając w to zapłatę udzieloną za akcje wykupione przez administrację państwową.

²⁷ Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego. – 1856, 23 października/3 listopada. – Nr 81. – S. 618.

²⁸ Zastosowano się tu do rozporządzenia zawartego w zapisie nr 1873 X tomu Svoda Zakonov Rossijskoj Imperii, według wydania z roku 1842.

²⁹ Zastosowano się tu do rozporządzenia zawartego w zapisie nr 1873 X tomu Svoda Zakonov Rossijskoj Imperii, według wydania z roku 1842.

Na lokalizację Zarządu Stałego Ruskiego Towarzystwa, podobnie jak w wypadku zarządu Tymczasowego, wyznaczono – i to od pierwszego roku działalności – Petersburg. Jednak ostatecznie to od decyzji Ogólnego Zgromadzenia akcjonariuszy zależało, czy siedziba ta miała pozostać w Petersburgu, czy też ewentualnie trzeba było przenieść ją do Odessy. Niezależnie od tych decyzji, specjalna sytuacja dotyczyła dwóch dyrektorów towarzystwa, którzy podlegali bezpośrednio decyzjom administracji rządowej – na tych ostatnich narzucono obowiązek przebywania tam “gdzie tego wymagać będzie potrzeba”.

Przy tym wszystkim, wydawało się oczywiste, iż założyciele, a następnie dyrektorowie towarzystwa, powinni byli zarządzać jego sprawami opierając się o istniejące przepisy prawa, kierując się sumieniem oraz względem na interes publiczny i jego dobro³⁰.

2.5. Trasy spławu i wsparcie w postaci “milowego”

Ruskie Towarzystwo Żeglugi Parowej i Handlu, które zastąpić miało z założenia tzw. “Ekspedycję Noworosyjską”, zobowiązywało się przede wszystkim do ustanowienia i utrzymania co najmniej jedenastu linii komunikacyjnych, czy transportowych. Były to następujące połączenia:

a) pomiędzy Odessą, Konstantynopolem, Athos (Athon), Smyrną, Rhodos, Aleksandrettą, Bejrutem (Beyrath), Jaffą i Aleksandrią; przy czym w wypadku stwierdzenia opłacalności, płynące tą trasą statki mogły zawijać także i do innych portów po drodze. Tu statki parowe miały kursować trzykrotnie w ciągu miesiąca;

b) wzdłuż wybrzeża kaukaskiego, pomiędzy Odessą, Jałtą, Redut-Kale i Kerczem; gdzie statki miały pływać trzy razy na miesiąc, wpływając do portów, na zasadzie istniejącego zapotrzebowania. Przewidywano też możliwą zmianę istniejących rozwiązań w przyszłości na komunikację pomiędzy Odessą, Jałtą, Kerczem, Redut-Kale i portami wybrzeża anatolijskiego, aż do Konstantynopola włącznie, gdzie ustanowiono “punkt zborny” dla statków pływających na tej linii Tam statki “się spotykały i wymieniały podróźnych i ładunki ze statkami nowej linii komunikacji”, którą zaplanowano pomiędzy Odessą, Galaczem (Galatz) i wzdłuż portów wybrzeża rumelijskiego aż do Konstantynopola;

c) pomiędzy Odessą i Galaczem, przy zachowaniu możliwości wpływania po drodze do Suliny, Izmaïlu, Renni oraz innych portów zlokalizowanych na Dunaju; tu statki miały pływać raz na tydzień;

d.) pomiędzy Odessą, Eupatorią, Sewastopolem, Jałtą, Teodozją i Kerczem, z rejsami na raz na tydzień;

e) pomiędzy Odessą, Kinburnem, Oczakowem i Nikołajowem i dalej w górę rzeki Boh, w rejsami w zależności od potrzeby, z reguły raz na tydzień;

f) pomiędzy Odessą Kinburnem, Oczakowem i Chersonem, a następnie w górę Dniepru, z rejsami j. w.;

g) pomiędzy Kerczem, Mariupolem, Berdiańskiem, Jejskiem i Taganrogiem, z transportem statków j. w.;

h) pomiędzy Kerczem i Tamanią, z transportem w zależności od potrzeby;

³⁰ Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego. – 1856, 23 października/3 listopada. – Nr 81. – S. 618. Dyrektorzy towarzystwa, mianowani na te stanowiska przez administrację Rosji carskiej, mieli pobierać procentowanie od czystego zysku (wynagrodzenie dyrektorów Rządu Tymczasowego “Ruskiego Towarzystwa Żeglugi i Handlu” nie mogło wynosić mniej nad trzy tysiące rubli rocznie). Kandydaci odbierali wynagrodzenie tylko za ten okres czasu, przez który zastępowali oni dyrektorów.

i) pomiędzy Owidiopolem i Akermanem (Akermatiem), położonym na limanie dniewostrowym, zależnie od zapotrzebowania;

j) pomiędzy Odessą, Konstantynopolem, wyspą Syros (Syra), Pireją, Messyną, Neapolem, Liworno (Liwurna), Genuą i Marsylią; tu przewidywano w przybliżeniu osiemnaście podróży w ciągu roku, nie wskazując konkretnych terminów wypłynięcia statków. W wypadku stwierdzenia takiej potrzeby, statki parowe miały dodatkowo wpływać i do innych portów położonych pomiędzy wskazanymi portami;

k) pomiędzy Odessą, Konstantynopolem, wyspami Syros (Syra), Zakintos (Zante), Kafalonią (Cafaloniją) i Korfu, oraz portami Bari, Ankoną i Triestem; tu rejsy odbywać się miały w ciągu roku w przybliżeniu osiemnaście podróży, bez oznaczenia dokładnych dat wypłynięcia, wraz z możliwością zawijania do dodatkowych portów ³¹.

Przy podpisywaniu ustawy z sierpnia 1856 roku dla Ruskiego Towarzystwa Żeglugi Parowej i Handlu zastrzeżono, iż otwarcie wskazanych powyżej linii morskiej komunikacji parowej miało się odbywać stopniowo, wraz z postępami w budowie statków, co było logicznie powiązane z wprowadzeniem początkowo mniejszej liczby rejsów (podróży) niż planowano to robić po pełnym rozruchu działalności transportowej. Zgodnie jednak z ustawowym zastrzeżeniem, nie później jak w ciągu pięciu lat od dnia zatwierdzenia przywileju (tj. do 3/16 sierpnia 1861 roku), statki parowe Ruskiego Towarzystwa miały obowiązek utrzymywania (stałej) komunikacji na wszystkich wspomnianych liniach, wraz z “pełnym kompletem podróży”. Co więcej, ewentualna zmiana trasy linii żeglugowych i określenie i ustanowienie nowych tras pływania zależało od wielkości posiadanych przez towarzystwo środków finansowych oraz od oceny faktycznych potrzeb miejscowych, co następowało wyłącznie po przeprowadzeniu dwustronnych negocjacji i ustaleń pomiędzy stroną rządową i Ruskim Towarzystwem Żeglugi Parowej i Handlu ³².

Późną wiosną roku 1858 nastąpiło dalsze poszerzenie zakresu podróży odbywanych przez Ruskie Towarzystwo. Otóż na wniosek petersburskiego ministra skarbu, rozpatrzony następnie pozytywnie przez rosyjską radę ministrów w dniu 17/30 Czerwca 1858 roku, Aleksander II wyraził zgodę na uzupełnienie artykułu 6-ego ustawy przywołującej do życia tę kompanię transportową. Na tej właśnie podstawie, zezwolono Ruskiemu Towarzystwu prowadzić “żeglugę parową do holowania statków” również na rzece Dniestrze ³³.

Aleksander II postarał się też o udzielenie specjalnej pomocy ekonomicznej dla towarzystwa w postaci wypłacania, od dnia rozpoczęcia działalności tzw. “milowego”, co uczyniono “w widokach zachęty i pomnożenia środków tak rozległego przedsięwzięcia, dotąd jeszcze pierwszego w [...] Państwie”. Owo “milowe” (“помильная плата”), władze rosyjskie zdecydowały się wypłacać towarzystwu, przez okres dwudziestu lat od dnia rozpoczęcia jego czynności, różnicując je zresztą w zależności od trasy przebytej przez statki parowe.

Owe dopłaty w postaci “milowego” wyglądały następująco: a) po 5 rubli 25 kopiejek państwo carskie dopłacało do każdej mili trasy pomiędzy Odessą, Konstantynopolem, Ailion, Smyrną, Rhodos, Aleksandretą, Bejrutem, Jaffą i Aleksandrią; b) po 4 ruble 50 kopiejek dopłacano do każdej mili na trasie pomiędzy Odessą, Jałtą, Redut-Kale i Kerczem; c) po 4

³¹ Tygodnik Petersburski. Gazeta rządowa Królestwa Polskiego. – 1856, 19/31 października. – Nr 80. – S. 609.

³² Ibid.

³³ Ibid. – 1858, 26 lipca/5 sierpnia. – Nr 57. – S. 429.

ruble 84 ½ kopiejek dopłacano do każdej mili trasy pomiędzy Odessą i Gałaczem; d) po 3 ruble 63 ½ kopiejek dopłacono do mili trasy pomiędzy Odessą, Eupatorią, Kinburnem, Oczakowem i Nikolajewem; e) po 3 ruble 12 ½ kopiejki dopłacano do każdej mili spławu pomiędzy Odessą, Kinburnem, Oczakowem i Chersonem; f) po 2 ruble 50 ½ kopiejki miano dopłacać do mili spławu pomiędzy Kerczem, Mariupolem, Berdiańskiem, Jejskietn (?) i Taganrogiem; g) po 3 ruble 49 ¾ kopiejki dopłacano za każdą milę spławu pomiędzy Odessą i Marsylią; h.) między Odessą i Triestem płacono po 4 ruble 7 ¼ kopiejki srebrem “milowego”³⁴.

W ciągu kolejnych 10-ciu tak od założenia Ryskiego Towarzystwa dotowanie przez państwo carskie transportu parowego na Morzu Czarnym i Śródziemnym miało być sukcesywnie zmniejszane corocznie o 5 %, tak aby w ostatnim dwudziestym roku od założenia nowej instytucji transportu parowego (tj. w roku 1876), wynosić tylko 50 % początkowej sumy pomocy. Z drugiej strony, po upływie wspomnianego powyżej okresu dwudziestoletniego Ruskie Towarzystwo uzyskało możliwość wystąpienia do rządu carskiego o przedłużenie “jego istnienia na tych samych lub na innych zasadach [pomocowych]”.

Wypłatę milowego realizowano poprzez Odeską Kasę Skarbową, ale dopiero po złożeniu przez władze Ryskiego Towarzystwa, względnie osoby umocowane prawnie, rachunków i krótkich – opatrzonych podpisem dowódcy danego statku parowego towarzystwa – wypisów z dziennika okrętowego. Za podstawę do wystawiania takich rachunków miało służyć, załączone do “Ustawy Ryskiego Towarzystwa Żeglugi Parowej i Handlu” z sierpnia 1856 roku, specjalne zestawienie (tablica), zawierające wykaz najkrótszych dróg morskich, którymi statki Towarzystwa odbywały podróże oraz przypisanej do tych podróży opłaty “milowego”. Za dokładność takich przedstawianych w Odeskiej Kasie Skarbowej rachunków (a szczególnie za odbierane na ich podstawie opłaty ze Skarbu Publicznego) w każdych okolicznościach odpowiadał Zarząd (Stały) Ryskiego Towarzystwa. Natomiast aby uzyskać dodatkowe opłaty wsparcia “milowego”, zarząd Ryskiego Towarzystwa musiał z wyprzedzeniem powiadamiać petersburskie ministerstwo skarbu o każdym zamierzonym otwarciu nowej linii komunikacyjnej, celem “uczynienia należytego rozporządzenia ku zaasygnowaniu sum na opłatę milowego”.

Oczywiście uzyskanie przywileju dopłaty milowej wiązało się z koniecznością ścisłego przestrzegania reguł transportowych. I tak, w przypadku opóźnień przy odpływie czy przybywie statków parowych na tych liniach, na których rząd carski dopłacał “milowe”, towarzystwo miało obowiązek płacić petersburskiemu Skarbowi Państwa po dwanaście rubli srebrem za każdą godzinę opóźnienia. Jeżeli dodatkowo można było udowodnić, że odbywające okresowe podróże statki towarzystwa zawijały do miejsc nie wskazanych w tabelach podróży, wówczas władze carskie mogły ściągnąć z tej kompanii transportowej karę pieniężną w wysokości do tysiąca rubli srebrem. Nakładane na Ruskie Towarzystwo obciążenia finansowe o charakterze penalityzacyjnym potrącano bezpośrednio z dotacji rządowej do “milowego”. Z drugiej strony, jeżeli opóźnienie w odejściu lub przybyciu statku, ewentualnie zboczenie z ustalonej linii podróży wynikało z uzasadnionych przyczyn, towarzystwo nie płaciło jakichkolwiek kar³⁵.

³⁴ Ibid. – 1856, 19/31 października. – Nr 80. – S. 610.

³⁵ Ibid.

2.6. Przewozy pocztowe

Na wszystkich liniach transportowych przeznaczonych do komunikacji okresowej (w oryg: “periodycznej”) towarzystwo zobowiązało się do bezpłatnego przewozu poczty, przy zachowaniu zasady przestrzegania wszystkich przepisów pocztowych. Władze carskie zobowiązały się ze swojej strony, iż dostawa na statki parowe poczt i depesz w żadnym wypadku nie mogła być przyczyną zatrzymania odpłynięcia statków towarzystwa o oznaczonych dniach i godzinach.

Zgodzono się zarazem na bezpłatne przewożenie na tych trasach rządowych i wojskowych kurierów oraz feldjegrów. Z tego powodu rząd carski zdecydował się przekazać na własność Ruskiego Towarzystwa statki (“po ustaniu ich potrzeby [oraz] według oceny na zasadzie prawnej”), należące dotychczas do tzw. “Noworosyjskiej Ekspedycji” i utrzymujące przedtem na części z określonych w umowie/przywileju tras, komunikację pocztową i o charakterze handlowym. Powyższe miało nastąpić w drodze konsultacji przeprowadzonych z władzami rządowymi, na koszt których uprzednio wybudowano statki “Noworosyjskiej Ekspedycji”.

W przypadku przejęcia statków państwowych przez towarzystwo, należało spłacić je w ciągu 5 lat, przy zachowaniu podstawowej zasady nie pobierania od sumy sprzedaży jakiegokolwiek dodatkowego oprocentowania. Spłata następowała w równych częściach, według opłaty “z dołu”. Z kolei warunki zapłaty za kwoty należne oddzielnym zarządom komunikacyjnym musiały zależeć od ustaleń dobrowolnej umowy Towarzystwa ze wskazanymi zarządami ³⁶.

2.7. Statki, doki i magazyny “Ruskiego Towarzystwa Żeglugi Parowej i Handlu”

W ustawie z roku 1856 zaznaczono, że na wszystkich liniach komunikacyjnych Ruskie Towarzystwo będzie miało taką liczbę statków parowych o dowolnych wymiarach i sile koni mechanicznych, jakie władze tej kompanii uznają za potrzebne dla realizacji programu transportowego, jak też “dla regularnego urządzenia swych działań, otrzymania jak największych korzyści i zapewnienia największych dogodności podróżnym”. Rząd carski zdecydował się w sierpniu roku 1856 jeszcze dodatkowo wesprzeć Ruskie Towarzystwo, przeznaczając na niezbędne naprawy remontowe jego statków parowych, po 64 tysiące rubli srebrem rocznie, licząc od dnia rozpoczęcia działań tegoż towarzystwa żeglugi parowej. Dodatkowymi koncesjami ze strony rządu petersburskiego dla Ruskiego Towarzystwa było umożliwienie wprowadzenia holowania za pomocą statków parowych zarówno na rzekach: Dnieprze, Bohu i Donie oraz na otwartych morzach. Administracja carska zgodziła się nadto aby towarzystwo zaopatrzyło się w specjalne statki parowe, a to celem rozwożenia węgla kamiennego (antracytu) oraz innych ładunków, do rosyjskich i zagranicznych portów morskich ³⁷.

Z kolei przystanie, magazyny na skład towarów i węgla, oraz ogólnie wszystkie lokalizacje zarówno w Odessie jak i w innych miejscach, które uprzednio były wykorzystywane lub “przynadlegały” do statków parowych “Ekspedycji Noworosyjskiej”, przekazano towarzystwu na cały okres istnienia tej ostatniej instytucji, co rząd petersburski uczynił na identycznych zasadach, gdy były one używane i eksploatowane przez uprzednią kompanię transportową. Dodatkowo niejako Ruskie Towarzystwo uzyskało przywilej

³⁶ Ibid. – S. 609–610.

³⁷ Ibid.

bezpłatnego pobudowania i urządzenia na państwowych nieużytkach różnych zakładów mechanicznych, przystani, warsztatów, kantorów, magazynów na skład towarów, oraz wszelkich innych potrzebnych zabudowań. Jednakowoż na przynoszących dochód gruntach należących do Skarbu Państwa lub do innych zarządów państwowych, towarzystwo mogło wystawiać potrzebne obiekty tylko po uprzednim wynegocjowaniu stosownych warunków. W wypadku urządzenia podobnych zakładów nad brzegami rzek, Ruskie Towarzystwo musiało stosować się do obowiązujących w tym zakresie przepisów petersburskiego “Wydziału Dróg Komunikacji”³⁸.

2.7. Możliwy termin zakończenia prac przez “Ruskie Towarzystwo Żeglugi Parowej i Handlu”

Wreszcie kwestią niezwykle istotną był możliwy termin zakończenia prac przez Ruskie Towarzystwo. Okazywało się, iż zaprzestanie aktywności tej kompanii mogło nastąpić tylko wówczas, gdyby na jego Zgromadzeniu Ogólnym uznano za niemożliwe lub niewskazane dalsze prowadzenie tego przedsięwzięcia. Z wnioskiem takim musiała wystąpić grupa akcjonariuszy, posiadająca w udziałach kwotę co najmniej równoważną do wielkości pierwotnego kapitału założycielskiego. W wypadku zakończenia prac przez Ruskie Towarzystwo na skutek decyzji jego Ogólnego Zgromadzenia, władze carskie miały obowiązek niezwłocznej likwidacji jego interesów, co nastąpić mogło jedynie w zgodzie z treścią rozporządzenia, znajdującego się pod nr 1855 w X tomie Svoda Zakonov Rossijskoj Imperii. W wypadku likwidacji towarzystwa, należało bezzwłocznie powiadomić o tym fakcie poprzez ogłoszenia w prasie jego akcjonariuszy oraz wszystkie osoby, mające jakąkolwiek zbieżność swoich interesów z tą kompanią transportową³⁹.

Warto też zwrócić uwagę na znamieny fakt, iż w dniu 30 Sierpnia/12 września 1858 roku car Aleksander II zatwierdził projekt ustawy dla “Południowo-Ruskiej Kompanii Żeglugi Parowej, Komisjonerstwa i Handlu”⁴⁰.

³⁸ Ibid. – S. 610.

³⁹ Ibid. – 1856, 23 października/3 listopada. – Nr 81. – S. 618–619.

⁴⁰ Ibid. – 1858, 28 września/8 października. – Nr 74. – S. 560. *Jakowicki W.* Przewodnik po Odessie z planem miasta i opis drogi z Warszawy do Odessy. – Warszawa 1910 (reklama na kolejnej stronie nienumerowanej 7). Powstałe w drugiej połowie lat pięćdziesiątych XIX wieku “Ruskie Towarzystwo Żeglugi i Handlu” bez wątpienia zrealizowało swoje cele. W roku 1910, a zatem tuż przed wybuchem I wojny światowej, utrzymywało ono terminową komunikację pocztowo-pasażerską oraz towarową na linii krymsko-kaukaskiej, pomiędzy Odessą i Batumi. Na tej trasie statki pływały 7 razy w tygodniu, zatrzymując się w portach krymskich i kaukaskich. Na linii azowskiej pływano pomiędzy Kerczem a Rostowem nad Donem trzy razy tygodniowo, zatrzymując się w Berdiańsku, Mariupoli i Taganrogu. Na linii mikołajewskiej i chersońskiej statki towarzystwa odbywał swoje podróże codziennie w porze letniej, a zimą trzy razy tygodniowo; z miejscem postoju w Oczakowie. Na trasie dniewrowskiej pływano latem dwa razy dziennie, a w innych porach roku nadających się do nawigacji – raz dziennie, zatrzymując się na wszystkich przewidzianych rozkładem stacjach. W roku 1910 Ruskie Towarzystwo Żeglugi i Handlu realizowało też swoje zadania na liniach zagranicznych. Parowce osobowe towarzystwa ciągle krążyły pomiędzy portami: Anatolii, Arabii, Bułgarii, Egiptu, Morza Czerwonego, Zatoki Perskiej oraz Turcji. Towarzystwo utrzymywało też komunikację towarową pomiędzy Odessą, a portami Morza Bałtyckiego.