Г. Е. Рулева

РУССКОЕ ВОСТОЧНО-АЗИАТСКОЕ ПАРОХОДСТВО И ГОСУДАРСТВО: ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДОВОЙ МИГРАЦИИ В НАЧАЛЕ XX В.

doi: 10.30759/1728-9718-2025-3(88)-64-72

УДК 94(47)“19”

ББК 63.3(2)53

Трансатлантическая трудовая миграция начала XX в. сопровождалась появлением новых мореходных компаний и изменила подходы к формированию миграционной политики Российской империи. Правительство, в первую очередь Министерство торговли и промышленности, рассматривало пассажирские перевозки как средство поддержки российского торгового мореплавания, а пароходные компании пытались влиять на подготовку законодательных и административных преобразований в этой сфере. Статья посвящена формам взаимодействия Русского Восточно-Азиатского пароходства, содержавшего прямую линию Либава — Нью-Йорк, и государственных институтов в контексте регулирования зарубежной трудовой миграции из Российской империи. Эта российско-датская фирма использовала разнообразные стратегии и тактики для упрочения своего положения в качестве монопольного перевозчика мигрантов через Атлантический океан. Для успешного лоббирования административных мер пароходство сотрудничало с Добровольным флотом, в борьбе с конкурентами информировало правительство об их злоупотреблениях, что не только было выгодно компании, но и помогало чиновникам контролировать миграционные потоки. Участие председателя правления в разработке законопроекта об эмиграции закрепило исключительный статус пароходства, который, однако, был сопряжен с новыми обязательствами перед правительством и дополнительными расходами. Вместе с тем стремление правления расширить свое влияние путем ограничения полномочий губернаторов и консулов, как и желание получить долгосрочную концессию на перевозку эмигрантов, наталкивалось на противодействие правительственных учреждений. Делается вывод о том, что исключительное положение Русского Восточно-Азиатского пароходства было отчасти ограничено рамками законодательной и административной практики поздней Российской империи.

Ключевые слова: *Русское Восточно-Азиатское пароходство, транспортировка пассажиров, зарубежная трудовая миграция, концессия, лоббирование, конкуренция*

Массовая трансатлантическая миграция конца XIX — начала XX в. стала важным фактором развития для крупнейших европейских и американских пароходных компаний. В эту эпоху «экономической и идеологической поддержки мореплавания»¹ и соперничества пароходств на трансатлантических линиях Российская империя вступила с намерением отстоять свои торговые интересы. Объемы миграции из империи были значительными — в 1899–1913 гг. за границу выехало более 2 361 тыс. чел.² Так как крупные пароходства с россий-

ским капиталом сосредоточились на внутренних и дальневосточных маршрутах, транспортировка пассажиров в западном направлении стала прерогативой небольших фирм с рейсами из портов Балтийского моря в Западную Европу. Лишь в 1906 г. Добровольный флот и Русское Восточно-Азиатское пароходство открыли прямые линии Либава — Нью-Йорк. В 1913 г. из Либава выехало 70,6 тыс. чел., в том числе 37,9 тыс. на судах прямой линии.³

Деятельность Добровольного флота — подконтрольной Морскому министерству компании, созданной на добровольные пожертвования в 1878 г., — и особенности его правительственной поддержки были проанализированы в ряде исследований. Если В. П. Бянкин и М. Т. Кожекина сосредоточились на дальневосточном направлении Доброфлота и его роли в развитии экономических связей Российской империи,⁴

¹ Broeze F. Shipping Policy and Social-Darwinism: Albert Ballin and the Weltpolitik of the Hamburg–America Line 1886–1914 // *The Mariner's Mirror*. 1993. Vol. 79, № 4. P. 432.

² См.: Морозан В. В. Из истории русской экономической эмиграции конца XIX — начала XX в. // *Новый часовой*. 1996. № 4. С. 25.

Рулева Галина Евгеньевна — аспирант департамента истории Санкт-Петербургской школы гуманитарных наук и искусств, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (г. Санкт-Петербург)
E-mail: galinaruliova@yandex.ru

³ См.: РГИА. Ф. 95. Оп. 8. Д. 1037. Л. 2.

⁴ См.: Бянкин В. П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке. Владивосток, 1979; Кожекина М. Т. Русский Добровольный флот: создание и становление 1878–1900 //

то Н. Л. Тудоряну проследил историю западной линии компании в связи с трудовой миграцией в Америку. Исследователь выдвинул тезис о том, что вследствие недостаточной государственной поддержки, отсутствия опыта и противодействия европейских конкурентов Доброфлот потерпел неудачу в организации эмигрантских перевозок.⁵ Н. Л. Тудоряну также затронул вопросы функционирования Русского Восточно-Азиатского пароходства, обозначив иностранное происхождение капиталов компании как причину того, почему пароходство «не преследовало национальных задач».⁶ Японский историк Ю. Сакон рассматривал дальневосточную активность Русского Восточно-Азиатского пароходства и Доброфлота в ракурсе экономической политики С. Ю. Витте⁷ и противопоставлял эти компании в контексте соперничества Российской империи и Японии. По мнению исследователя, Доброфлот получил субсидию на дальневосточные перевозки по внешнеполитическим причинам, а Русскому Восточно-Азиатскому пароходству осталась менее важная западная линия.⁸

Несмотря на актуальность темы взаимодействия государства и пароходных компаний,⁹ взаимоотношения правительственных акторов и транспортных фирм, перевозивших трудовых мигрантов из Российской империи, не становились предметом специального исследования. Вслед за Н. Л. Тудоряну историки подчеркивали ведущую роль пароходств в формировании миграционной политики империи,¹⁰ однако

Восточный архив. 2003. № 10. С. 50–62; Она же. Добровольный флот и развитие экономических отношений России с Востоком // Восточный архив. 2004. № 11/12. С. 95–106.

⁵ См.: Тудоряну Н. Л. Очерки российской трудовой эмиграции периода империализма (В Германию, Скандинавские страны и США). Кишинев, 1986. С. 277.

⁶ Там же. С. 158.

⁷ См.: Sakon Y. Sergei Witte and the Shipping Associations: Rethinking the Russian Empire from a Maritime Viewpoint // *Changing Dynamics and Mechanisms of Maritime Asia in Comparative Perspectives*. Singapore, 2021. P. 195–212. (Palgrave Studies in Comparative Global History).

⁸ См.: Sakon Y. The Russian East Asiatic Company and the Volunteer Fleet after the Russo-Japanese War: The Case of Russian Transatlantic Liners // *ChiMoKoJa: Histories of China, Mongolia, Korea and Japan*. Newcastle upon Tyne, 2015. Vol. 1. P. 14.

⁹ См.: Frary L. Pilgrims and Profits: The Russian Company of Steam Navigation and Trade, 1856–1914 // *Canadian–American Slavic Studies*. 2019. Vol. 53. P. 286–305; Морозан В. В. Успехи и неудачи предпринимательской династии Каменских // *Уральский исторический вестник*. 2021. № 3 (72). С. 125–134; Барышников М. Н. Правительство и бизнес в учреждении российского регулярного судоходства в Персидском заливе // *Клио*. 2024. № 10 (214). С. 91–102.

¹⁰ См.: Kukushkin V. From Peasants to Labourers: Ukrainian and Belarusan Immigration from the Russian Empire to Canada. Montreal, 2007. P. 72–74; Lohr E. *Russian Citizenship: From Empire to Soviet Union*. Cambridge, 2012. P. 115.

отдельные меры по упрощению выезда (например, выдачу заграничных паспортов в Либаве) относили к инициативам правительства.¹¹ Кроме того, взаимодействие мореходных компаний и государства в основном изучалось применительно к истории Доброфлота, отказавшегося от трансатлантической линии уже в 1908 г. Смещение фокуса на более успешную фирму — владельца прямой линии Либава — Нью-Йорк, — на наш взгляд, позволит не только выявить практики пароходства по укреплению своего исключительного положения, степень и границы влияния компании на административные институты, но и выяснить способы регулирования зарождавшейся отрасли транспортно-предпринимательства в поздней Российской империи. Источниковой базой исследования стала делопроизводственная документация Главного управления торгового мореплавания и портов и Министерства торговли и промышленности, а также деловая переписка пароходства, хранящиеся в фондах Российского государственного исторического архива (РГИА).

Акционерное общество «Русское Восточно-Азиатское пароходство» было основано в 1899 г. для перевозки грузов и пассажиров между русскими и иностранными портами «преимущественно на Дальний Восток и обратно». Согласно уставу основной капитал составлял 3 млн руб. (12 тыс. акций по 250 руб.).¹² Пароходство было дочерней фирмой датского Восточно-Азиатского общества, вначале открывшей линию Одесса — Владивосток для грузовых перевозок.¹³ Датской компании покровительствовала вдовствующая императрица Мария Федоровна, слухи о протекции распространились и на дочернюю фирму.¹⁴ Тем не менее правлению Русского Восточно-Азиатского пароходства приходилось использовать разнообразные стратегии и тактики во взаимоотношениях с правительством, чтобы достичь исключительного положения на рынке эмигрантских перевозок и сохранить его вплоть до Первой мировой войны.

Первым шагом пароходной компании по установлению трансатлантического маршрута стало прошение о предоставлении правительственной концессии. Председатель правления

¹¹ См.: Тудоряну Н. Л. Очерки... С. 151; Kukushkin V. Op. cit. P. 73.

¹² См.: Устав Акционерного Общества «Русское Восточно-Азиатское Пароходство». Рига, 1899. С. 4, 22.

¹³ См.: Sakon Y. The Russian East Asiatic Company... P. 4.

¹⁴ См.: Huldermann B. Albert Ballin. London, 1922. P. 100–101; Ганелин Р. Ш. Попытки развития экономических связей между Россией и странами Латинской Америки в конце XIX — начале XX в. // *Монополии и иностранный капитал в России*. М.; Л., 1962. С. 339; РГИА. Ф. 95. Оп. 6. Д. 1246. Л. 97.

и директор-распорядитель пароходства Михаил Михайлович Бениславский в сентябре 1904 г. подал ходатайство об этом главноуправляющему торговым мореплаванием и портами великому князю Александру Михайловичу. Бениславский аргументировал необходимость прямой линии между балтийскими и американскими портами тем, что значительные выгоды от возрастающей эмиграции русских подданных получали иностранные пароходства. Председатель правления апеллировал к великому князю как защитнику русского мореплавания и приводил в пример меры поддержки торгового флота в Западной Европе.

Правление считало главным препятствием к перевозке мигрантов законы империи, установившие дорогостоящий и сложный процесс получения заграничного паспорта, что вело к нелегальному переходу сухопутной границы и поездке из сопредельных государств в Америку на иностранных пароходах. Бениславский полагал, что, если это препятствие будет устранено, появится возможность организовать перевозки на пароходах под русским флагом. Компания предлагала поставить на линию несколько первоклассных пароходов, не повышать цену билета без разрешения правительства, обеспечить пассажиров качественным питанием и начать перевозки не позже двух месяцев после получения концессии. Предоставление последней было главным условием правления, которое опасалось конкуренции иностранных фирм и признавало, что географическое положение балтийских портов не позволит привлекать на суда компании иных пассажиров, кроме российских подданных.¹⁵

Ключевым требованием пароходства было исключительное право пользования концессией на перевозку мигрантов в течение 30 лет. Бениславский подчеркивал, что пароходство «не просит от Правительства никаких денежных субсидий».¹⁶ Однако великий князь счел, что иностранная конкуренция «при правильной и умелой постановке» дела могла быть устранена и без предоставления привилегий.¹⁷ Бениславский не отступал и в ноябре 1904 г. вновь просил о концессии. К ходатайству были приложены газетные вырезки о притеснении российских эмигрантов в Германии (где их заставляли приобретать билеты Гамбург-Американской линии и Северо-Германского Ллойда

для дальнейшего следования за океан) и о соглашении венгерского правительства с английской компанией Cunard Line об исключительной привилегии на перевозку эмигрантов в Америку. Пример Венгрии должен был убедить великого князя в выгодах подобного сотрудничества: компания получала защиту от конкурентов, а правительство сохраняло контроль за деятельностью пароходства. Когда Александр Михайлович сослался на невозможность монополизации перевозок,¹⁸ Бениславский решил испробовать другую тактику.

Правление пароходства предложило великому князю заключить пятилетний контракт на перевозку эмигрантов с условием отказа правительства от субсидирования таких же линий других компаний в течение срока договора. Однако Александр Михайлович сослался на неопределенность ситуации с Доброфлотом, который также мог заняться трансатлантическими перевозками, вследствие чего Главное управление торгового мореплавания и портов (ГУТМиП) отказалось от обязательных соглашений с другими предприятиями. Ситуацию не исправило и повторное обращение в январе 1905 г., в котором Бениславский предлагал считать деятельность по перевозке эмигрантов Доброфлота как «казенного учреждения» допустимым исключением из главного условия контракта.¹⁹

Отсутствие прямой правительственной поддержки не помешало Русскому Восточно-Азиатскому пароходству открыть линию Либава — Нью-Йорк летом 1906 г. Запуску маршрута способствовал директор Гамбург-Американской линии (НАРАГ) Альберт Баллин, приобретший 51 % акций фирмы в феврале 1905 г. у датской «материнской» компании.²⁰ Ранее НАРАГ пыталась зайти на рынок перевозок из Российской империи, в том числе путем получения правительственной концессии или соглашения с Доброфлотом,²¹ но терпела неудачу. Долгосрочного сотрудничества между германским пароходством и российско-датской компанией не получилось: из-за убытков Баллин вернул свою долю Восточно-Азиатскому обществу уже в 1906 г.²² Когда НАРАГ осенью того же года обратилась к российскому правительству с просьбой открыть генеральное агентство для продажи билетов от русских портов, Отдел тор-

¹⁸ См.: Там же. Л. 26–28.

¹⁹ См.: Там же. Л. 29–31об.

²⁰ См.: Broeze F. Op. cit. P. 430.

²¹ См.: РГИА. Ф. 95. Оп. 4. Д. 1481. Л. 9–10об.; Ф. 95. Оп. 5. Д. 611. Л. 4об.

²² См.: Huldermann B. Op. cit. P. 101.

¹⁵ См.: РГИА. Ф. 95. Оп. 4. Д. 1460. Л. 3–7.

¹⁶ Там же. Л. 7.

¹⁷ См.: Там же. Л. 22.

гового мореплавания (ОТМ) созвал совещание из представителей отечественных пароходств. Все участники, в том числе Бениславский, высказались против допуска Гамбург-Американской линии на российский рынок.²³ Позже Русское Восточно-Азиатское пароходство во избежание конкуренции, разорившей западную линию Доброфлота, вступило в Северо-Атлантический пул — соглашение между европейскими компаниями, по которому пароходство могло перевозить 2,5 % от всех эмигрантов из Европы в Америку и 3 % обратно, причем за лишних пассажиров платило штраф.²⁴

Правительство, и прежде всего ГУТМиП, вошедшее в состав Министерства торговли и промышленности (МТиП), ставило задачу поддержать русское торговое мореплавание и инициативы по перевозке мигрантов. С этой целью в 1906 г. было образовано межведомственное совещание по упорядочению эмиграционного движения из Российской империи. Основным способом содействия отечественным компаниям организаторы совещания сочли не премии и субсидии, а изменение паспортных правил (в частности, выдачу бесплатных заграничных паспортов в портах отправления) и создание благоприятных условий для пассажиров (железнодорожные льготы, санитарный надзор, продовольствие). Среди приглашенных на совещание, заседания которого проходили летом 1906 г. и осенью 1907 г.,²⁵ были представители пароходств, включая и М. М. Бениславского.²⁶

Участники совещания обсуждали порядок утверждения транспортных компаний, которым планировалось выдавать разрешения на перевозку мигрантов из имперских портов. Покровительственное отношение к отечественным фирмам выразилось в вопросе о залоге: для русских пароходств планировался залог в 25 тыс. руб., а для иностранных — 50 тыс. руб. Деятельность агентов иностранных пароходств, направлявших пассажиров через сухопутную границу империи к западноевропейским портам, собирались запретить. Дискуссию вызвал вопрос об агентах российских пароходств по продаже билетов. Бениславский, солидаризируясь с представителем Доброфлота, указал, что компания может только выдавать доверенности главным агентам, а те должны организовать сеть субагентов на местах. Члены комис-

сии, однако, выступили за то, чтобы понятие субагента отсутствовало в проектируемом законе, так как за неправомерные действия по отношению к пассажирам должно было отвечать пароходство.²⁷

Проблема контроля эмиграционных агентов — посредников между пароходствами и пассажирами — была актуальна для Российской империи, как и для других стран массовой эмиграции. Чиновники и публицисты обвиняли агентов в мошенничестве, агитации к выезду и эксплуатации крестьян. Вместе с тем от организации агентских отделений в разных местностях империи зависел приток пассажиров и, как следствие, доход компании. Ранее конторы по продаже пассажирских билетов открывались на основании приложения к ст. 46 (прим.) Торгового устава и приравнялись к комиссионерским конторам. От учредителей требовалось получить разрешение МВД и внести денежный залог. По соглашению между МВД и ГУТМиП (позже МТиП) до решения эмиграционного вопроса и издания соответствующего законодательства открытие новых контор запрещалось.²⁸

Однако для отечественных компаний, перевозивших мигрантов из русских портов, в январе 1907 г. с подачи ОТМ было сделано исключение. Агенты Русского Восточно-Азиатского пароходства, Доброфлота и нескольких балтийских пароходств могли открывать конторы на том основании, что «право этих предприятий продавать пассажирские билеты вытекает из существа их функций». Единственным ограничением было открытие отделений на имя пароходных обществ, а не самих агентов.²⁹ Однако губернаторы не спешили давать разрешения представителям Русского Восточно-Азиатского пароходства и Доброфлота, пользовавшихся в то время услугами либавского агентства «Кни, Фальк и Ко».³⁰ В июне 1907 г. Бениславский обратился в ОТМ, чтобы предотвратить убытки.³¹ После разъяснений и ходатайства Доброфлота перед МВД³² ведомство 24 ноября 1907 г. издало циркуляр, адресованный губернаторам черты еврейской оседлости, Прибалтийского и Привислинского краев. Он закреплял право

²⁷ Там же. Л. 289–297об.

²⁸ См.: Там же. Оп. 4. Д. 681. Л. 84, 88, 214.

²⁹ См.: Там же. Л. 85.

³⁰ Там же. Л. 154. Агенты «Кни, Фальк и Ко» подозревались в организации тайной эмиграции, а в конце 1907 г. были уличены в нелегальной продаже заграничных паспортов (об этом см.: Тудоряну Н. Л. Очерки... С. 152). Позже Русское Восточно-Азиатское пароходство отказалось от услуг этой фирмы.

³¹ См.: РГИА. Ф. 95. Оп. 4. Д. 681. Л. 102–104.

³² См.: Там же. Л. 163–164об., 169.

²³ См.: РГИА. Ф. 95. Оп. 5. Д. 1134. Л. 23–30об.

²⁴ См.: Тудоряну Н. Л. Очерки... С. 158.

²⁵ См.: Тудоряну Н. Л. Эмиграционная политика и законодательство России в начале XX века. Кишинев, 2000. С. 30–35.

²⁶ См.: РГИА. Ф. 95. Оп. 5. Д. 586. Л. 20б., 108, 263, 268об.

представителей русских пароходств на открытие контор по уполномочию и на имя компаний без залога.³³ Вследствие поступающих жалоб губернаторов о неблагонадежности агентов, 24 мая 1908 г. МВД разъяснило порядок их назначения: при открытии отделений пароходства должны были запрашивать у губернаторов разрешение на допуск конкретных лиц к должности агента.³⁴

Русское Восточно-Азиатское пароходство придерживалось установленного порядка и сотрудничало с правительством, чтобы ослабить конкуренцию со стороны иностранных компаний. Правление просило ОТМ посодействовать в закрытии контор финляндских и иностранных пароходств, отвлекавших пассажиров «от естественного направления на Либаву».³⁵ ОТМ поддерживал пароходство в этом вопросе перед Департаментом общих дел МВД.³⁶ Бениславский отправлял списки тайных эмиграционных агентов, переправлявших мигрантов через сухопутную границу, в ОТМ, который пересылал информацию в Департамент полиции.³⁷ В октябре 1911 г. в МВД поступил предоставленный правлением пароходства экземпляр распространяемого по империи иностранного объявления о высоких заработках для крестьян в Аргентине. Правление опасалось, что такие объявления вызывают искусственную миграцию в южноамериканскую страну, причем ожидания крестьян не всегда оправдываются. Через два месяца Департамент полиции уведомил губернаторов об этом отдельным циркуляром.³⁸

Распространение собственных рекламных материалов компания согласовывала с правительственными учреждениями. В августе 1908 г. правление отправило в ОТМ образец объявления «Как мне ехать в Америку», изданного либавским отделением для рассылки по империи. Объявление содержало справочную информацию о получении заграничного паспорта, денежном курсе, нормах багажа, требованиях по здоровью для въезда в Америку, стоимости проезда по железной дороге до Либавы, ценах на пароходные билеты и условиях океанского путешествия. ОТМ одобрил распространение объявления, указав на необходимость соблюдения цензурных и иных правил.³⁹

Когда движение на заработки за границу среди крестьян западных губерний стало массовым, пароходство попыталось изменить порядков взаимодействия с местными властями, чтобы устранить препятствия для коммерческой деятельности. В августе 1912 г. правление просило ОТМ предписать губернаторам не ограничивать число агентов в определенном районе, не препятствовать разъездам агентов по деревням с целью оповещения населения о стоимости билетов и условиях проезда, разрешать продажу билетов пассажирам без заграничных паспортов на руках. Правление считало, что правильно организованная агентура была «необходимым средством для процветания отечественного мореплавания», а административные ограничения мешали пароходству конкурировать с нелегальными агентами.⁴⁰ ОТМ предложил МВД издать соответствующий циркуляр и распространить его на все русские компании, перевозившие пассажиров в иностранные порты. Однако МВД отказало на основании того, что многие агенты привлекали пассажиров на свои суда «путем кричащих и многообещающих реклам и даже обманных действий», что приводило к увеличению трудовой миграции за границу.⁴¹

Русское Восточно-Азиатское пароходство использовало стратегию совместных действий с Добровольным флотом, чтобы пролоббировать выдачу заграничных паспортов в порте отправления — Либаве. Согласно статье 164–165 Устава о паспортах, выдавать документ имели право местные генерал-губернаторы, губернаторы и градоначальники.⁴² В январе 1907 г. инспектор Доброфлота В. М. Линден и М. М. Бениславский подали прошения в ОТМ об устранении формальных препятствий для пассажиров. Линден подчеркивал, что выезжающим из Либавы нужно было отправлять документы в губернский город Митаву и ждать 8–10 дней, пока курляндский губернатор вышлет заграничные паспорта. Бениславский указывал, что ожидание могло отнять до двух недель. Выдача заграничных паспортов в Либаве, по мнению просителей, поддержала бы компании в борьбе с германскими конкурентами.⁴³ Министр торговли и промышленности ходатайствовал перед МВД о том, чтобы такие льготы применялись

³³ См.: РГИА. Ф. 95. Оп. 5. Д. 1600. Л. 105.

³⁴ См.: Там же. Л. 114–115, 119–119об.

³⁵ Там же. Оп. 6. Д. 657. Л. 6, 19, 24, 41.

³⁶ См.: Там же. Л. 31–33, 44.

³⁷ См.: Там же. Л. 130–132, 136–137, 149, 158–160, 163, 182–183.

³⁸ См.: Там же. Л. 221–222, 241–242, 248.

³⁹ См.: Там же. Оп. 5. Д. 588. Л. 21–23об., 26.

⁴⁰ См.: Там же. Оп. 6. Д. 709. Л. 273–275.

⁴¹ См.: Там же. Л. 277–278, 298.

⁴² См.: Устав о паспортах. Издание неофициальное. СПб., 1913. С. 73, 74.

⁴³ См.: РГИА. Ф. 95. Оп. 5. Д. 586. Л. 357–359об.

только к пассажирам прямых линий российских компаний, однако согласия не получил.⁴⁴

Для достижения своей цели представители пароходств обращались напрямую в МВД, договаривались с местными властями, а также подавали прошения в Совет Министров. После того как посланные МВД ходатайства компаний не дали результатов,⁴⁵ в октябре 1907 г. председатель комитета Доброфлота контр-адмирал А. Г. Нидермиллер отправился в Либаву к временному прибалтийскому генерал-губернатору А. Н. Меллер-Закомельскому. Тот поддержал инициативу, и по возвращении в Петербург Нидермиллер подал доклад председателю Совета Министров.⁴⁶ В докладе предлагалось организовать в Либаве паспортное отделение при полицейском управлении, причем расходы по содержанию персонала оба пароходства готовы были взять на себя.⁴⁷ Меньше чем через месяц П. А. Столыпин, ранее указывавший на необходимость изменений в законодательном порядке, позволил курляндскому губернатору выдавать заграничные паспорта в Либаве вне зависимости от места жительства просителя. Мотивировалось такое решение тем, что в Уставе о паспортах не было конкретного толкования слова «местный» в смысле «начальник той местности», где проживал проситель.⁴⁸ В январе 1908 г. в Либаве открылось отделение губернаторской канцелярии,⁴⁹ и с этого момента пассажиры трансатлантических линий могли получить паспорт, прибыв в Либаву за четыре дня до отхода парохода.⁵⁰

Однако попытки Русского Восточно-Азиатского пароходства изменить законодательные и административные нормы не всегда заканчивались успешно. В сентябре 1908 г. Бениславский представил МТиП докладную записку о трудностях, с которыми сталкивались служащие пароходства и пассажиры при высадке в Либаве. Согласно сведениям правления, многочасовой жандармский контроль вернувшихся из Америки мигрантов доставлял неудобства пассажирам и задерживал разгрузку парохода, что приводило к расходам до 1 000 руб. в сутки. Убытки пароходству приносило и правило, по которому разгрузка должна была заканчиваться

с наступлением сумерек. Бениславский предлагал снять с судов штрафы за лишние места для багажа, владельцы которых могли опоздать к пароходу. МТиП инициировало переписку с другими ведомствами, чтобы удовлетворить прошение.⁵¹

Из ответа Департамента таможенных сборов следовало, что правление пароходства преувеличивало масштаб проблем, с которыми оно сталкивалось в Либаве. Выяснилось, что, согласно Таможенному уставу, пароходство могло просить о выгрузке товаров ночью при организации освещения за свой счет, однако не делало этого из-за небольшого объема грузов. Количество багажных мест по прибытии в Либаву также было невелико — максимум 406 в июне 1908 г., тогда как в докладной записке Бениславский упоминал о нескольких тысячах и невозможности для шкиперов уследить за таким потоком. Штрафов за неполных два года накопилось всего девять, причем по вине судовой администрации, небрежно составленной списки.⁵² Таким образом, о таможенных льготах не могло быть и речи. Изменить порядок паспортного контроля правлению также не удалось. Департамент полиции сообщал, что из-за недостатка личного состава невозможно одновременно обыскивать пароход, охранять вокзал и просматривать паспорта.⁵³

Частные сложности в осуществлении коммерческой деятельности могли быть нивелированы принятием законодательного акта, который гарантировал бы пароходству устойчивое положение на рынке трансатлантических перевозок. Таковым мог стать законопроект об эмиграции, предусматривавший льготные условия выезда для временных трудовых мигрантов. Крупнейшее межведомственное совещание при МТиП по выработке законопроекта⁵⁴ было инициировано в том числе и правлением пароходства. В марте 1909 г. Бениславский сообщил министру об усилении эмиграции и предложил незамедлительно организовать комиссию по вопросу о паспортных льготах, которые направили бы пассажиров на суда пароходства. Уже спустя месяц МТиП начало подготовку к возобновлению совещания, прерванного в 1907 г. из-за разногласий между МТиП и МВД.⁵⁵ Первые его заседания состоялись в январе 1910 г.

⁴⁴ См.: Там же. Л. 360–364; Д. 587. Л. 11–14, 20–200б.

⁴⁵ См.: Там же. Д. 587. Л. 24–27, 77–770б.

⁴⁶ См.: Там же. Оп. 6. Д. 1862. Л. 260б.; Ф. 98. Оп. 1. Д. 1131. Л. 285, 289.

⁴⁷ См.: Там же. Ф. 95. Оп. 5. Д. 1121. Л. 40–43.

⁴⁸ См.: Там же. Ф. 98. Оп. 1. Д. 1131. Л. 300–3000б.

⁴⁹ См.: Там же. Д. 1208. Л. 28–29.

⁵⁰ См.: Там же. Ф. 104. Оп. 1. Д. 413. Л. 610.

⁵¹ См.: Там же. Ф. 95. Оп. 5. Д. 588. Л. 37–400б., 63–66.

⁵² См.: Там же. Л. 77–780б.

⁵³ См.: Там же. Л. 131–132.

⁵⁴ См.: Тудоряну Н. Л. Эмиграционная политика... С. 47–68.

⁵⁵ См.: РГИА. Ф. 95. Оп. 6. Д. 677. Л. 1–6.

Повестка совещания включала вопросы содействия трудовым мигрантам и организации морских перевозок. Подготовленный законопроект предполагал выдачу льготных разрешительных свидетельств на выезд лишь тем, кто отправится за океан из портов империи на прямых линиях российских компаний.⁵⁶ Когда в ходе дискуссий возникло предложение о льготах только для пассажиров пароходств с русским капиталом, Бениславский, представлявший российско-датскую компанию, высказался против, ссылаясь на трудности в определении происхождения капитала.⁵⁷ Еще одним аргументом председателя правления был недостаток фирм, основанных на русские капиталы, для массовой перевозки эмигрантов.⁵⁸ Совещание согласилось с мнением Бениславского, что в дальнейшем привело к жалобам биржевых комитетов и мелких балтийских пароходств, а также полемике в печати о монополии.⁵⁹ Тем не менее законопроект не был изменен и, в случае его своевременного принятия, не только позволил бы Доброфлоту возобновить трансатлантические рейсы, но и укрепил бы позиции Русско-Восточно-Азиатского пароходства.

Тем временем пароходство оставалось единственным перевозчиком трудовых мигрантов в Америку и обратно, что обусловило дополнительные требования правительства к компании. В январе 1909 г. начальник Главного штаба ходатайствовал перед МТиП о содействии в отправке неимущих русских подданных призывного возраста из Нью-Йорка в Российскую империю. По сообщению генерального консула, из-за промышленного кризиса в Штатах рабочие просили консульство отправить их на родину для отбывания воинской повинности. Такую перевозку могло бы осуществить Русское Восточно-Азиатское пароходство, которое принимало бесплатно на рейс Нью-Йорк — Либаву больных и женщин с детьми в исключительных случаях по просьбе консульства.⁶⁰ Когда министр торговли и промышленности заметил, что не может заставить частную компанию, не состоящую «в каких-либо обязательственных отношениях с Правительством», перевозить

пассажиров бесплатно,⁶¹ представители Военного министерства обратились напрямую в правление с предложением установить хотя бы минимальный фрахт, включая довольствие в пути.⁶²

Пароходство не было готово брать на себя обязательства по бесплатной перевозке пассажиров и нести убытки. Летом 1909 г. между императорским консулом и нью-йоркскими агентами компании возник конфликт из-за отправки шести взрослых и двух детей в Либаву без билетов. Консул жаловался ОТМ, что агенты отказывались в дальнейшем брать на борт присланных консульством неимущих пассажиров, в то время как у МИД не было лишних средств для оплаты их проезда. Консул предлагал отправлять с каждым рейсом из Нью-Йорка до пяти бедных и больных русских подданных, как это было и до конфликта.⁶³ Правление ответило, что установившийся порядок, при котором консульство договаривалось с капитанами пароходов о провозе неимущих, наносит ущерб компании: только за упомянутых восемь человек пароходству причиталось 539 руб. Однако компания могла перевозить таких пассажиров по удешевленному тарифу. ОТМ предложил консульству испросить средства по линии МИД, так как МТиП оплачивало лишь возвращение на родину торговых моряков. Через два года из-за наплыва нуждающихся консульство вновь обратилось к ОТМ, но ответ оставался отрицательным.⁶⁴ Иногда за перевозку в Либаву неимущих и больных крестьян платило Главное казначейство по линии Департамента общих дел МВД,⁶⁵ но такие случаи, судя по всему, не стали постоянной практикой.

Накануне Первой мировой войны правление Русского Восточно-Азиатского пароходства предложило МИД направлять трудовых мигрантов в империю только на судах прямых российских линий (то есть самого пароходства). Большинство мигрантов возвращались домой иностранными рейсами, что наносило ущерб компании. Второй департамент МИД в ответ на прошение о выдаче проходных свидетельств только пассажирам пароходства возразил, что такие свидетельства приравниваются к паспортам, а потому ограничить их выдачу невозможно. МИД могло только рекомендовать консулам направлять трудовых мигрантов с полученными свидетельствами на суда прямой линии.⁶⁶

⁵⁶ См.: РГИА. Ф. 95. Оп. 7. Д. 607. Л. 332.

⁵⁷ См.: Ганелин Р. Ш. Указ. соч. С. 338.

⁵⁸ См.: РГИА. Ф. 95. Оп. 6. Д. 1246. Л. 2000б.

⁵⁹ О полемике см.: Иванов А. А., Котов А. Э. Экономическое значение и попытки регулирования зарубежной трудовой миграции на западных окраинах Российской империи (конец XIX — начало XX века) // Новейшая история России. 2020. Т. 10, № 1. С. 74, 75.

⁶⁰ См.: РГИА. Ф. 95. Оп. 5. Д. 588. Л. 126–1260б.

⁶¹ См.: Там же. Л. 150–151.

⁶² См.: Там же. Ф. 104. Оп. 1. Д. 73. Л. 39–390б.

⁶³ См.: Там же. Л. 172–175.

⁶⁴ См.: Там же. Ф. 95. Оп. 5. Д. 1122. Л. 5–50б., 8, 12.

⁶⁵ См.: Там же. Ф. 104. Оп. 1. Д. 75. Л. 127–128.

⁶⁶ См.: Там же. Ф. 95. Оп. 5. Д. 1115. Л. 67–70, 75, 78–790б.

Когда для строительства железнодорожных путей в Канаде потребовались рабочие из других стран, Русское Восточно-Азиатское пароходство организовало рейсы Либава — Галифакс — Нью-Йорк. Описывая выгоды от такого способа заработка для российских подданных, правление в августе 1912 г. просило ОТМ о содействии в выдаче льготных паспортов пассажирам прямых линий. ОТМ ответил, что такая мера уже предусмотрена в законопроекте об отходе на заработки за границу, который готовился для внесения в Государственную Думу.⁶⁷ Правление связывало с законопроектом большие надежды: в 1913 г. было заказано два новых парохода, началась постройка эмигрантского дома в Либаве на 1200 чел. (выстроенный в конце 1912 г. дом на 800 чел. не справлялся с наплывом пассажиров), а на собрании акционеров в марте 1914 г. было предложено увеличить основной капитал ещё на 3 млн руб.⁶⁸ Начавшаяся вскоре война нарушила эти планы.

Таким образом, Русское Восточно-Азиатское пароходство использовало ряд стратегий и тактик для упрочения своего положения в качестве перевозчика трудовых мигрантов из Российской империи через Атлантический океан. После отказа в правительственной концессии компания вошла в соглашение с германской НАРАГ, а затем стала участником Северо-Атлантического пула, чтобы избежать разрушительной конкуренции. Для успешного лоббирования административных мер пароходство сотрудничало с Добровольным флотом, а после

закрытия его западной линии воспользовалось приобретенными преимуществами.

Правление компании пыталось координировать коммерческие интересы с задачами миграционной политики Российской империи, что облегчалось курсом правительства на поддержку торгового мореплавания. Систематические уведомления о злоупотреблениях эмиграционных агентов позволяли фирме избавляться от конкурентов и помогали чиновникам контролировать трудовую миграцию за границу. Участие председателя правления в выработке законопроекта об эмиграции привело к закреплению исключительного статуса пароходства как владельца прямой трансатлантической линии из имперского порта под русским флагом. Такой статус приносил и новые обязательства, которые были сопряжены с дополнительными расходами и становились предметом дискуссий правления с министерствами.

При всем том в отсутствие эмиграционного закона пароходство продолжало подчиняться установленным для транспортных предприятий правилам, хотя они не всегда были удобны для компании. Стремление правления расширить свое влияние путем лоббирования ограничений полномочий губернаторов или консулов наталкивалось на противодействие правительственных учреждений. Исключительное положение Русского Восточно-Азиатского пароходства было все-таки ограничено рамками законодательной и административной практики поздней Российской империи.

Halina Ruleva

Postgraduate Student, National Research University “Higher School of Economics” (Russia, Saint Petersburg)

E-mail: galinaruliova@yandex.ru

RUSSIAN EAST ASIATIC STEAMSHIP COMPANY AND THE STATE: INTERACTION IN THE CONTEXT OF REGULATING LABOR MIGRATION IN THE EARLY 20TH CENTURY

Transatlantic labor migration of the early 20th century led to the creation of new steamship companies and changed approaches to the formulation of Russian imperial migration policy. Government, Ministry of Trade and Industry in the first place, viewed transportation of passengers as a means to support Russian merchant shipping, while steamship companies lobbied legal and administrative transformations. The article examines forms of interaction between Russian East Asiatic Steamship Company (REASC) as an owner of a direct line Libava — New York and state institutions in the context of regulating foreign labor migration from the Russian empire. That Russo-Danish company used several strategies in order to strengthen its position as a monopoly carrier of labor migrants across the Atlantic. REASC entered into cooperation with the Volunteer Fleet to lobby necessary administrative measures, such as issuance of foreign passports in Libava. The company informed government of its

⁶⁷ См.: Там же. Оп. 7. Д. 48. Л. 1–14. Решением Совета Министров в 1914 г. законопроект был разделен на две части и не был одобрен до начала Первой мировой войны.

⁶⁸ См.: Там же. Ф. 104. Оп. 1. Д. 8. Л. 110б.

competitors' abuses, which was both profitable for the enterprise and helpful for imperial officials who aspired to control migration flows. The company's managing director took part in the creation of emigration law, which enabled REASC to fix its outstanding status. However, imperial government resisted any attempts of the company's board to expand its sphere of influence at the cost of governors and consuls' authority. As a result, REASC could maintain its outstanding position only within the legal and administrative framework of the late Russian empire.

Keywords: *Russian East Asiatic Steamship Company, transportation of passengers, foreign labor migration, concession, lobbying, competition*

REFERENCES

- Baryshnikov M. N. [Government and Business in the Establishment of Russian Regular Shipping in the Persian Gulf]. *Klio. Ezhemesyachnyy zhurnal dlya uchenykh* [Klio. A Monthly Scholarly Journal], 2024, no. 10 (214), pp. 91–102. DOI: 10.24412/2070-9773-2024-10-91-102 (in Russ.).
- Broeze F. Shipping Policy and Social-Darwinism: Albert Ballin and the Weltpolitik of the Hamburg–America Line 1886–1914. *The Mariner's Mirror*, 1993, vol. 79, no. 4, pp. 419–436. DOI: 10.1080/00253359.1993.10656472 (in English).
- Byankin V. P. *Russkoye torgovoye moreplavaniye na Dal'nem Vostoke (1860–1925 gg.)* [Russian Merchant Shipping in the Far East (1860–1925)]. Vladivostok: Dal'nevostochnoye knizhnoye izd-vo Publ., 1979. (in Russ.).
- Frary L. Pilgrims and Profits: The Russian Company of Steam Navigation and Trade, 1856–1914. *Canadian–American Slavic Studies*, 2019, vol. 53, no. 3, pp. 286–305. DOI: 10.1163/22102396-05303005 (in English).
- Ganelin R. Sh. [Attempts to Develop Economic Ties between Russia and Latin American Countries in the Late 19th – Early 20th Centuries]. *Monopolii i inostrannyi kapital v Rossii* [Monopolies and Foreign Capital in Russia]. Moscow; Leningrad: Izd-vo AN SSSR Publ., 1962, pp. 315–358. (in Russ.).
- Huldermann B. *Albert Ballin*. London: Cassell and company, limited, 1922. (in English).
- Ivanov A. A., Kotov A. E. [The Economic Importance and the Attempts to Regulate the Foreign Labor Migration in the Western Part of the Russian Empire (Late 19th – Early 20th Century)]. *Noveyshaya istoriya Rossii* [Modern History of Russia], 2020, vol. 10, no. 1, pp. 70–88. DOI: 10.21638/11701/spbu24.2020.105 (in Russ.).
- Kozhekina M. T. [Russian Volunteer Fleet: Creation and Formation 1878–1900]. *Vostochnyy arkhiv* [Oriental Archive], 2003, no. 10, pp. 50–62. (in Russ.).
- Kozhekina M. T. [Volunteer Fleet and Development of Russian Economic Relations with the East]. *Vostochnyy arkhiv* [Oriental Archive], 2004, no. 11/12, pp. 95–106. (in Russ.).
- Kukushkin V. *From Peasants to Labourers: Ukrainian and Belarusan Immigration from the Russian Empire to Canada*. Montreal: McGill-Queen's University Press, 2007. (in English).
- Lohr E. *Russian Citizenship: From Empire to Soviet Union*. Cambridge: Harvard University Press, 2012. (in English).
- Moroza V. V. [From the History of Russian Economic Emigration of the Late 19th – Early 20th Centuries]. *Novyy chasovoy. Russkiy voyenno-istoricheskiy zhurnal* [New Guardsman. Russian Military History Journal], 1996, no. 4, pp. 23–34. (in Russ.).
- Moroza V. V. [The Rise and Fall of the Kamensky Entrepreneurial Dynasty]. *Ural'skiy istoricheskiy vestnik* [Ural Historical Journal], 2021, no. 3 (72), pp. 125–134. DOI: 10.30759/1728-9718-2021-3(72)-125-134 (in Russ.).
- Sakon Y. *Sergei Witte and the Shipping Associations: Rethinking the Russian Empire from a Maritime Viewpoint. Changing Dynamics and Mechanisms of Maritime Asia in Comparative Perspectives*. Singapore: Springer Nature, 2021, pp. 195–212. (Palgrave Studies in Comparative Global History). DOI: 10.1007/978-981-16-2554-1_8 (in English).
- Sakon Y. The Russian East Asiatic Company and the Volunteer Fleet after the Russo-Japanese War: The Case of Russian Transatlantic Liners. *ChiMoKoJa: Histories of China, Mongolia, Korea and Japan*. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing, 2015, vol. 1, pp. 1–15. (in English).
- Tudoryanu N. L. *Emigratsionnaya politika i zakonodatel'stvo Rossii v nachale XX veka* [Emigration Policy and Legislation of Russia in the Early 20th Century]. Kishinov: Kishinovskiy gos. ped. un-t im. I. Kryange Publ., 2000. (in Russ.).
- Tudoryanu N. L. *Ocherki rossiyskoy trudovoy emigratsii perioda imperializma (V Germaniyu, Skandinavskiy strany i SSHA)* [Essays on Russian Labor Emigration during the Period of Imperialism (To Germany, Scandinavian Countries and the USA)]. Kishinov: Shtiintsa Publ., 1986. (in Russ.).

Для цитирования: Рулева Г. Е. Русское Восточно-Азиатское пароходство и государство: взаимодействие в сфере организации трудовой миграции в начале XX в. // Уральский исторический вестник. 2025. № 3 (88). С. 64–72. DOI: 10.30759/1728-9718-2025-3(88)-64-72.

For citation: Ruleva H. Russian East Asiatic Steamship Company and the State: Interaction in the Context of Regulating Labor Migration in the Early 20th Century // Ural Historical Journal, 2025, no. 3 (88), pp. 64–72. DOI: 10.30759/1728-9718-2025-3(88)-64-72.