

58. Christie I.R. Wars and Revolutions... P. 153 - 154.
59. Ditchfield G.M. George III: An Essay in Monarchy. Basingstoke, 2002. P. 72-73.
60. A Letter to the People of Scotland, On the Present State of the Nation. By James Boswell, Esq. Edinburgh, 1783. P. 8-9.
61. Ibid. P. 14-15.
62. Ibid. P. 19, 33-34.
63. A Ministerial Almanack: Adressed to the Right Honourable Lord Thurlow, Late Lord Chancellor of England. In which is set forth and clearly explained, the Nature and Value of every Sort of Patronage now about to be transferred from East India Company to the Crown. Very necessary to be kept at hand as well by those who support, as those who oppose, the two Bills now depending in the House of Commons, to regulate India Affairs. By Recos Jepphi, of Duke's-Place, Gent. L., 1783. P. 17 - 18, 22 - 23.
64. Kelly Paul. The Pitt-Temple Administration: 19-22 December 1783 // The Historical Journal. Vol. 17. No. 1 (March, 1974). P. 159.
65. См.: McAdams Donald R. Addresses to the King and the Fox-North Coalition // The Huntington Library Quarterly. Vol. 35. No. 4 (August, 1972). PP. 381-385.

*Д. А. Степанов*

### **Почтовая конвенция 1858 г. между Русским Обществом пароходства и торговли и греческим правительством.**

Одной из стратегических задач создания в 1856 г. Русского Общества пароходства и торговли, закрепленных в Уставе Общества, было развитие «южного края России и пароходных, как и торговых, так и почтовых сообщений этого края с русскими и иностранными портами» /1/.

Уже после первой пробной навигации 1857 г., Правлению Русского Общества пароходства и торговли в лице директора-распорядителя Николая Александровича Новосельского стали очевидны многие, незаметные при учреждении компании, сложности. Одной из неразрешенных трудностей стало обеспечение беспрепятственного плавания пароходов РОПиТ в территориальных водах Греческого Королевства, а также, правовое урегулирование вопросов погрузки и выгрузки товаров в греческих портах и осуществления каботажного плавания между ними. Вдобавок, предстояло разрешить задачу по организации пассажирских перевозок в греческие порты.

Действительно, без скорейшего разрешения данной проблемы, заграничное плавание пароходов Общества по трем обязательным по Уставу линиям: Одесса - Александрия, Одесса - Марсель и Одесса - Триест, не представлялось возможным. Поэтому к осени 1857 г. Н. А. Новосельский вступает в переписку с российским послом в Афинах Александром Петровичем Озеровым и просит предоставить ему копии трактатов греческого правительства, заключенных с разными иностранными пароходными компаниями, такими как Австрийский Ллойд и французская компания *Servise maritime des Messageries Impariales*. После изучения данных материалов, 6 ноября 1857 г. Новосельский подготавливает записку «О заключении конвенции с Грецией» /2/, в которой излагает основные привилегии, полу-

ченные иностранными пароходствами в Греции, а также возложенные на эти компании обязательства.

Новосельский в своей записке напоминает Правлению Общества о том, что РОПиТ не может добиваться особых привилегий от греческого правительства на основании положений Торговой конвенции, заключенной между Грецией и Россией 12 июня 1850 г. Дело в том, что в Торговой конвенции был заложен принцип взаимности: все суда под российским флагом в греческих портах пользовались теми же возможностями, что и суда под греческим флагом в российских. Но, по словам Новосельского, РОПиТ могло добиваться таких же привилегий, какими пользуются иностранные пароходные общества в Греции.

Иностранные пароходные компании в Греции бесплатно перевозили на своих пароходах почту от Почтового управления Греческого Королевства и дипломатическую переписку. Взамен эти компании, подчиняясь врачебному и таможенному законодательству Греции, пользовались целым рядом привилегий: правом свободной выгрузки товаров в открытых портах Королевства, освобождением пароходов от навигационных сборов за перевозку и доставку необходимого им угля, полной свободой в устройстве складских помещений. По мнению директора-распорядителя, Русское Общество, при содействии со стороны Министерства иностранных дел, могло инициировать переговоры с греческим правительством по упрощению условий плавания пароходов РОПиТ в греческих водах по примеру уже существующих договоров с иностранными пароходствами.

Правление РОПиТ в Санкт-Петербурге по получении записки Н. А. Новосельского, сразу же приступает к переписке с Азиатским департаментом Министерства иностранных дел. Директор Азиатского департамента Егор Петрович Ковалевский через российского посла в Греции начинает переговоры с греческой стороной: согласовываются условия, на которых греческое правительство готово заключить конвенцию с Обществом.

Уже к лету 1858 г. переговоры между сторонами были завершены, и 5 июля в торжественной обстановке в Афинах состоялось подписание Почтовой конвенции сроком действия на 10 лет. РОПиТ смогло добиться важных уступок со стороны греческого правительства. Пароходам Общества были предоставлены те же права и преимущества, которыми пользовались пассажирские и грузовые суда иностранных пароходств, а также освобождение от всякого рода сборов и соблюдения формальностей, которые могли затруднить срочность рейсов.

Согласно конвенции, пароходы Общества получали такой же правовой статус как у греческих военных кораблей и пользовались «всеми их правами на судоходство и морские перевозки, а также полным освобождением от транзитных пошлин и таможенных тарифов на уголь, необходимый для их потребления» /3/. К тому же пароходы Общества, по условиям соглашения, не могли отвлекаться от своих срочных рейсов, подвергаться аресту за долги и не подлежали эмбарго. Греческое правительство разрешало погрузку и выгрузку товаров в свободных греческих портах и строительство необходимых для компании складов.

Взамен РОПиТ обязалось осуществлять срочные почтовые сообщения между Одессой, Константинополем, Смирной и островом Сирой не менее одного раза в каждые две недели, и между Одессой, Константинополем, Смирной и Пиреем по одному разу в каждые четыре недели. На этих линиях предполагалась перевозка корреспонденции для греческого Почтового управления и мелких грузов за установленное вознаграждение. За Обществом оставалось право продлить указанные пароходные линии до Триеста и Марселя соответственно. В вознаграждение за открытие срочных рейсов, греческое правительство предоставляло бесплатно два участка земли в Пирее и на Сире для помещений РОПиТ.

Для принятия приказа о ратификации документа Н. А. Новосельский отправляет лучший пароход Общества в Афины.

От лица РОПиТ конвенцию подписал агент Общества в Триесте Андрей Яковлевич Павлов, с греческой стороны - глава Почтового управления Теодор Леонардос. Заключение подобного соглашения рассматривалось как несомненный дипломатический успех, сближающий Российскую империю в лице РОПиТ и Греческое Королевство. Присутствие пароходов под российским флагом в греческих водах было одним из первых шагов по восстановлению российского влияния в регионе после поражения в Крымской войне.

Агент Общества А. Я. Павлов был награжден офицерским золотым крестом Королевского ордена Спасителя, а директора РОПиТ Н. А. Аркас, Н. А. Новосельский, Е. В. Гаспарини, И. И. Жадимеровский получили командорские кресты Королевского ордена Спасителя от Греческого Короля. Глава Почтового ведомства Греции так же получил российские награды. За помощь в подписании конвенции Общее собрание акционеров РОПиТ выразило благодарность Е. П. Ковалевскому и А. П. Озерову. Но дальнейшая судьба подписанной конвенции оказалась не столь триумфальной.

В течение последующих трех лет два парохода Общества «Ласточка» и «Русалка», купленные в свое время у Новороссийской Экспедиции, совершали срочные рейсы между Константинополем, Сирой и Пиреем. При подписании конвенции данные линии задумывались как часть пароходного сообщения между Одессой, Триестом и Марселем, за которые Обществу причиталась помильная плата от российского правительства и которые планировалось открыть уже в 1859 г.

Но из-за общего торгового спада и сильной конкуренции со стороны Австрийского Ллойда и Messageries Impériales, РОПиТ постепенно отказалось от разворачивания срочного сообщения между Россией, Австрией и Францией, и к 1862 г. Совершало лишь единичные рейсы на этих направлениях. В то же время, сами по себе греческие линии не приносили дохода Обществу. Столкнувшись еще и с конкуренцией вновь учрежден-

ной Греческой пароходной компании, Правление РОПиТ пришло к выводу, что «означенные линии, ...едва ли когда-либо дадут какой-нибудь доход» /4/.

Правление Общества, которое три года назад настойчиво добивалось заключения конвенции, теперь так же настойчиво ищет поводы для ее упразднения. Постановлением от 11 апреля 1861 г., Правление РОПиТ закрывает самостоятельную линию Смирна - Пирей, и лишь необходимость соблюдать ставшие тягостными обязательства конвенции, заставляет его продлить пароходное сообщение по линии Смирна - Сира до Пирея.

После проведенной летом 1861 г. ревизии дел Общества, Правление в рамках сокращения расходов ищет новые предлоги приостановки действующих соглашений. За помощью в этом вопросе оно обращается к российскому послу в Афинах, прося его добиться дозволения у греческой стороны прекратить рейсы пароходов Общества до Пирея впредь до открытия сообщения между Одессой и Марселем. Российский посол, сообщая о подобной просьбе РОПиТ в МИД, отмечал в своем письме: «нарушение обязательств, принятых нашим Обществом, на основании сей конвенции, имело бы, без всякого сомнения, самое неблагоприятное влияние на общественное мнение в Греции, и дало бы повод к обвинению в несостоятельности Общества пароходства, пользующегося особенным покровительством императорского правительства» /5/.

Правление РОПиТ, не найдя поддержки со стороны посла, решает действовать через своего агента в Константинополе, и в июле 1861 г. получает разрешение греческого Почтового управления на временную приостановку пароходного сообщения до Пирея. Но к тому времени главной целью Правления стало уже полное прекращение сообщения по греческим линиям. Поэтому, Правление РОПиТ, найдя подходящий повод, вновь через своего агента в Константинополе уведомляет главу Почтового управления Греции о приостановке срочного сообщения уже по Сирской линии в связи с необходимостью капитального ремонта

пароходов. Возмущенное греческое правительство соглашается лишь на трёхмесячную приостановку сообщений между Смирной и Сирой, с условием, чтобы, по окончании срока, Обществом были возобновлены все обязательные по конвенции линии.

Тем самым, Общество освободило себя от исполнения условий конвенции на весь период навигации 1861 г. Но Правление РОПиТ вовсе не планировало возобновлять срочное пароходное сообщение в Греции на следующий год и искало способы оказать давление на греческое правительство, чтобы полностью упразднить действующие соглашения. Для этого Правление в декабре 1861 г. обратилось за помощью к Министру иностранных дел Александру Михайловичу Горчакову.

В своем прошении, Правление РОПиТ пыталось убедить А. М. Горчакова в том, что Общество не может соблюдать заключенную конвенцию. Приводились самые разные аргументы. Правление подчеркивало, что с изменением Устава Общества в 1858 г., по которому Марсельская и Триестская линии были признаны необязательными для исполнения и с увеличением количества рейсов на внутренних линиях, РОПиТ оказалось не выгодно содержать срочные сообщения в Греции без их ранее запланированного продолжения в Триест и Марсель. Убытки Общества от этих линий «при настоящем тягостном положении рынка» и «крайняя необходимость ... по возможности сократить непроизводительные расходы Общества» /6/ заставляли Правление РОПиТ отказаться от соблюдения конвенции. К тому же, два парохода, действующие на греческих линиях, по мнению Правления, морально устарели и не могли достойно представлять российский флаг в иностранных водах, а заменить их другими пароходами у Общества не было возможности без сокращения количества рейсов по внутренним обязательным линиям.

Но, несмотря на все доводы, Общество не получило поддержки от Министерства. Напротив, Министерство напомнило Правлению РОПиТ о том, что «оно пользуется значительными субсидиями от нашего Правительства», и хотя, «Министерство

иностранных дел не может иметь и, конечно же, не имело намерение настаивать на исполнении со стороны Общества обязательств, сделавшихся для него стеснительными и невыгодными», оно обращает внимание Правления на то «неблагоприятное впечатление, которое неминуемо будет произведено закрытием линий, на которых Общество обязалось содержать правильное сообщение на основании конвенции с Греческим Правительством, заключенной лишь по настоянию Императорского Правительства» /7/. Между тем, Министерство предположило, что греческая сторона охотно согласится на упразднение конвенции с РОПиТ, имея в виду выгоды своей пароходной компании.

Тогда Правление РОПиТ решает другим способом отказаться от своих обязательств, пытаясь найти свидетельства несоблюдения конвенции греческой стороной. Благовидные предложения быстро находятся. Дело в том, что в конце 1861 г. на участок на острове Сира, принадлежащий Обществу по конвенции, местным судом был наложен арест по иску владельцев парусного судна «Деспина», потерпевшего крушение от столкновения с пароходом РОПиТ «Церера» 1 августа 1858 г. Правление Общества расценивает этот арест как несоблюдение норм международного права, дискриминацию и судебный произвол со стороны греческих властей и просит поддержки у русского посла в Афинах.

Русский посол в ответ указывает на необходимость Общества подчиняться местным законам, которые одинаковы для всех иностранцев. Но Правление РОПиТ не преминуло воспользоваться данным случаем и заявило российскому МИД о том, что «явное недоброжелательство греческого правительства, выказанное Обществу, и прежде уже бывшие неприятные столкновения по поводу конвенции, - окончательно убеждают Правление в необходимости уничтожить не на время, а навсегда эту конвенцию, и тем избавить Общество от содержания невыгодной для него линии и от сношений, в которых трудно

предполагать возможности доверия и согласия» /8/.

Таким заявлением Правление РОПиТ пыталось оправдать перед российским правительством собственное нежелание соблюдать Почтовую конвенцию с Грецией. И уже в навигацию 1862 г., РОПиТ не совершило ни одного рейса по греческим линиям. Фактически, Общество в одностороннем порядке отказалось от условий соглашения, так и не разрешив проблему на официальном дипломатическом уровне. Формально, конвенция продолжала действовать до 1868 г., но реально она прекратила свое существование уже в конце лета 1861 г.

Неоднозначность положения выразилась в неурегулированном правовом статусе участков земли в Пирее и на Сире, подаренных Обществу греческим правительством за соблюдение конвенции. В 1866 г. российский посол в Афинах обратился к директору РОПиТ Николаю Матвеевичу Чихачеву от лица Министерства иностранных дел Греции с просьбой о возвращении дарственных документов, на основании которых Обществу принадлежали упомянутые участки земли. Так как Общество прекратило пароходное сообщение в Греции, и данные участки земли пустовали, то греческое правительство решило изъять их у РОПиТ для собственных нужд. Но вместе с тем, посол напомнил о том, что если РОПиТ решит возобновить срочные рейсы, то греческая сторона в вознаграждение пожалует новые участки земли для Общества /9/.

Посоветовавшись с Правлением, Н. М. Чихачев решает не привлекать излишнего внимания к неразрешенному вопросу и, следуя вполне обоснованным требованиям греческой стороны, возвращает все необходимые документы. Такое мирное разрешение проблемы устраивало РОПиТ, которое по-прежнему не собиралось возобновлять срочное пароходное сообщение в Греции.

История с Греческой конвенцией убедительно демонстрирует стремление РОПиТ к развертыванию своих действий на международной арене. Но такая заявка, неподкрепленная в дос-

таточной степени материальными ресурсами, оказалась преждевременной. Усиление конкуренции с иностранными, давно зарекомендовавшими себя пароходствами, финансовая слабость Общества в совокупности с отсутствием материальной поддержки от российского правительства в виде помильной платы за поддержание срочных сообщений по греческим линиям и стратегические просчеты Правления Общества послужили причинами отказа РОПиТ от соблюдения условий Почтовой конвенции с Греческим Королевством. РОПиТ, в то время только встающее на ноги предприятие, не могло в полной мере и с должным успехом реализовать все те амбициозные планы и задачи, которые были поставлены перед ним российским правительством. Поэтому Общество потерпело фиаско в своем первом международном проекте по распространению влияния российского флага и расширению экономического сотрудничества в регионе Эгейского моря, каким, безусловно, была Почтовая конвенция 1858 г.

1. Устав Русского Общества пароходства и торговли. СПб.: Тип. Д. Кесневия, 1856. С. 3.
2. РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 34. 1857. Л. 438.
3. Convention entre le Gouvernement Grec et la Societe Russe de Navigation A Vapeur et de Commerce. St-Petersbourg: Imprimerie de J. Schumacher, 1859. // РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 120. 1860. Л. 9.
4. Прошение Правления РОПиТ - Министру иностранных дел А. М. Горчакову. 26 декабря 1861 года. // РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 120. 1860. Л. 21.
5. РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 120. 1860. Л. 2.
6. Прошение Правления РОПиТ - Министру иностранных дел А. М. Горчакову. 26 декабря 1861 года. // РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 120. 1860. Л. 24.
7. Азиатский Департамент МИД – Правлению РОПиТ. 22 января 1862 года. // РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 120. 1860. Л. 33.
8. РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 120. 1860. Л. 29.
9. РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 120. 1860. Л. 44.