

9773

Собр.
сопоставл.
ист.
преходя



9773

МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВЪ.

Высочайше учрежденная Коммисія по вопросу о мѣрахъ къ поощренію
русскаго торговаго мореходства и судостроенія.

[Бознер М. В.]



ИСТОРИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХЪ МѢРОПРІЯТІЙ

ДЛЯ РАЗВИТІЯ

РУССКАГО ТОРГОВАГО МОРЕХОДСТВА.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія В. Киршбаума, д. М-ва Финансовъ, на Дворц. площ.

1895.



Н. Н. В.

K



65798

38



При пересмотрѣ законоположеній о купеческомъ мореплаваніи неоднократно встрѣчалась необходимость въ историческомъ изслѣдованіи тѣхъ мѣръ, которыя принимались въ разное время правительствомъ въ видахъ развитія нашего торговаго флота. Въ послѣдній разъ, въ началѣ шестидесятыхъ годовъ, когда возбужденъ былъ вопросъ объ общихъ мѣропріятіяхъ къ поощренію торговаго мореплаванія, прежде всего признавалось необходимымъ ознакомиться съ прошлымъ нашей морской торговли и мореходной промышленности. Генералъ-Адмиралъ, Великій князь Константинъ Николаевичъ обратился въ то время къ Министру Финансовъ Княжевичу съ слѣдующимъ письмомъ (19 Сентября 1860 г.). «Въ Морскомъ Министерствѣ и въ Управленіи Новороссійскаго Генералъ-Губернатора возникали разныя предположенія о мѣрахъ къ развитію у насъ купеческаго флота, благосостояніе коего столь полезно для флота военнаго. Сознавая всю важность этого предмета, Я рѣшился произвести подробное изслѣдованіе мѣръ, кои принимались какъ въ Россіи, такъ и за-границею для поощренія купеческаго судоходства и составить описаніе современнаго состоянія и нуждъ нашего купеческаго флота, съ тѣмъ, чтобы изъ этого труда вывести и на немъ основать полную систему административныхъ мѣръ, которыя могли бы дѣйствительно содѣйствовать у насъ развитію торговаго флота». Генералъ-Адмиралъ просилъ Министра Финансовъ «приказать составить изъ дѣлъ Министерства Финансовъ и прислать обзоръ всѣхъ мѣръ, принятыхъ правительствомъ въ пользу торговаго флота нашего и

дарованныхъ ему льготъ и преимуществъ со времени вступленія въ Управление Министерствомъ Графа Канкринъ» *). Работа эта, однако, впоследствии не была исполнена. Въ нашей исторической литературѣ, обладающей нѣкоторыми превосходными трудами по исторіи военнаго флота, также до сего времени не имѣется изслѣдованія, которое заключало-бы болѣе или менѣе полное обзорнѣе правительственныхъ мѣропріятій къ развитію торговаго мореплаванія.

Настоящій очеркъ, составленный по порученію Предсѣдателя Высочайше учрежденной при Министерствѣ Финансовъ Коммисіи по вопросу о мѣрахъ къ поощренію русскаго торговаго мореходства и судостроенія, М. И. Кази, представляетъ опытъ систематическаго обзора мѣропріятій, направленныхъ къ развитію торговаго флота, въ связи съ нѣкоторыми данными изъ исторіи нашей морской торговли. Дѣятельность Правительства на пользу русскаго торговаго мореплаванія начинается со времени царствованія императора Петра I; тѣмъ не менѣе, казалось не лишнимъ, на основаніи имѣющихся въ литературѣ свѣдѣній, включить въ предлагаемый «Обзоръ» краткое описаніе состоянія судоходства въ Россіи въ допетровскую эпоху. Въ приложеніи къ «Обзору» помѣщены таблицы, заключающія важнѣйшія данныя по статистикѣ нашего торговаго мореплаванія за время отъ 1850 г. до 1893 г.

Упомянутый «Обзоръ» и приложеніе къ нему составлены кандидатомъ университета М. В. Познеромъ.

*) Архивъ Департамента Мануфактуръ и Внутренней Торговли, дѣло 16 Февраля 1860 года.



Источники и главнѣйшія пособія.

Полное собраніе законовъ.

Дѣла Коммерцъ-Коллегіи, Коммисіи о Коммерціи и Департамента Внѣшней Торговли въ Архивѣ Департамента Таможенныхъ Сборовъ.

Дѣла Департамента Мануфактуръ и Внутренней Торговли въ Архивѣ Департамента Торговли и Мануфактуръ.

Дѣла Департамента Торговли и Мануфактуръ.

М. Чулковъ. Историческое описаніе Россійской Коммерціи при всѣхъ портахъ и границахъ. Спб. 1781—88 гг.

Scherer. Geschichte und gegenwärtiger Zustand des Russischen Handels. Leipzig 1789.

H. Storch. Historisch-Statistisches Gemälde des Russischen Reichs am Ende der 18. Jahrhunderts. Leipzig 1797—1803; Supplementband zum 5. 6. u. 7. Bd. Leipzig 1803.

Hartwiss. Précis historique concernant les époques principales du commerce des Anglais en Russie. Dorpat 1806.

C. I. Borisow. The commerce of St. Pétersburg, London 1819.

Г. Неболсинъ. Статистическія записки о внѣшней торговлѣ Россіи. Спб. 1835 г.

Hagemeister. Memoire sur le commerce des ports de la Nouvelle Russie et d'Odessa. Odessa 1835.

В. Врангель. Исторія дѣснаго законодательства Россійской имперіи. Спб. 1841 г.

Г. Неболсинъ. Статистическое обозрѣніе внѣшней торговли Россіи. Спб. 1850 г.

П. Богуславскій. О купеческомъ судостроеніи въ Россіи, рѣчномъ и прибрежномъ. Спб. 1859 г.

А. Семеновъ. Изученіе историческихъ свѣдѣній о Россійской внѣшней торговлѣ и промышленности съ половины XVII столѣтія по 1858 г. Спб. 1859 г.

Эртель. Опытъ статистическаго обзора русскаго купеческаго флота въ 1857 г. Спб. 1860 г.

Н. Перозіо. Экономическое изслѣдованіе акціонернаго пароходства въ Россіи. Спб. 1860 г.

П. Тихменевъ. Историческое обозрѣніе Россійско-Американской компаніи и дѣйствій ея до настоящаго времени. Спб. 1861—63 гг.

Н. Костомаровъ. Очеркъ торговли Московскаго гусударства въ XVI и XVII столѣтіяхъ. Спб. 1862 г.

А. Висковатовъ. Краткій историческій обзоръ морскихъ походовъ русскихъ и мореходства ихъ вообще до XVII столѣтія. Спб. 1864 г.

С. Елагинъ. Исторія русскаго флота. Періодъ Азовскій. Спб. 1864 г.

Матеріалы для исторіи русскаго флота. Изд. подъ ред. С. Елагина и Ѳ. Веселаго. Спб. 1865—82 гг.

А. Скальковскій. Записки о торговыхъ и промышленныхъ силахъ Одессы. Спб. 1865 г.

Ѳ. Веселаго. Очеркъ русской морской исторіи. Спб. 1875 г.

С. Огородниковъ. Исторія Архангельскаго порта. Спб. 1875 г.

Бережковъ. О торговлѣ Руси съ Ганзою до конца XV вѣка. Спб. 1879 г.

А. Головачевъ. Исторія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Спб. 1881 г.

К. Скальковскій. Русская торговля въ Тихомъ океанѣ. Спб. 1883 г.

К. Лодыженскій. Исторія русскаго таможеннаго тарифа. Спб. 1886 г.

К. Скальковскій. Русскій торговый флотъ и срочное пароходство. Спб. 1887 г.

Г. Немировъ. Опытъ исторіи С.-Петербургской биржи въ связи съ исторіею С.-Петербурга какъ торговаго порта. Спб. 1888—1893 гг.

С. Огородниковъ. Очеркъ исторіи города Архангельска. Спб. 1890 г.

Никитскій. Исторія экономическаго быта Великаго Новгорода. Москва 1893 г.

Матеріалы для описанія русскихъ коммерческихъ портовъ и исторіи ихъ сооруженія. Изд. комисіи по устройству коммерческихъ портовъ.

Виды государственной внѣшней торговли и Обзоры внѣшней торговли Россіи за 1825—1893 гг.

Извѣстія Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству.

Труды С.-Петербургскаго Отдѣленія Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству.

Труды Императорскаго Общества для содѣйствія промышленности и торговли.

Журналь «Русское Судоходство».

Журналь «Морской Сборникъ».

О Г Л А В Л Е Н І Е.

	СТР.
Предисловіе.	I

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Русское торговое мореходство въ допетровскую эпоху. — Торговые пути въ древней Руси и морскіе походы князей. — Первобытныя суда славянъ. — Морская торговля Новгорода. — Колонизація сѣвера и промысловая дѣятельность монастырей. — Промыслы на Бѣломъ морѣ. — Попытки завоеванія морскихъ границъ при Іоаннѣ IV. — Паденіе Астраханскаго царства. — Азовскій походъ. — Война со Швеціею и Ливоніею. — Открытіе Бѣлаго моря для европейской торговли. — Привилегіи англичанъ. — Движеніе судовъ въ Архангельскомъ портѣ въ XVII столѣтіи. — Голландская факторія. — Отмѣна льготъ въ пользу англичанъ. — Поощреніе русской вывозной торговли. — Другіе порты на сѣверѣ. — Попытки торговаго судостроенія. — Рѣчныя суда въ XVII столѣтіи. — Морскія сношенія съ Сибирью. — Торговля на Каспійскомъ морѣ. — Предпріятіе голштинцевъ. — Армянская компанія. — Казенное судостроеніе въ с. Дѣдиновѣ. — Проекты иноземцевъ о развитіи мореходнаго промысла . 1

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Дѣятельность Петра Великаго для развитія торговаго мореходства. — Посѣщеніе Архангельска. — Торговая экспедиція отъ казны. — Судостроеніе въ Архангельскѣ. — Частная верфь бр. Бажениныхъ. — Мѣры для развитія архангельскаго порта. — Приходъ судовъ въ Архангельскъ въ первой четверти XVIII столѣтія. — Отвлеченіе торговли къ с.-петербургскому порту. — Упадокъ Архангельска. — Дѣятельность балтійскихъ портовъ. — Приходъ судовъ въ 1717—1725 гг. — Мѣры для развитія С.-Петербурга. — Срочныя сообщенія съ нѣмецкими портами. — Льготы въ пользу русской морской торговли. — Поощреніе дальняго плаванія. — Казенныя экспедиціи въ Венецію, Испанію и Францію. — Неудачи этихъ попытокъ. — Образованіе компаній. — Компанія для сѣверныхъ морскихъ промысловъ. — Взятіе Азова и торговля на Азовскомъ морѣ. — Морская торговля съ Персіею и каспійское судоходство. — „Кумпанства“. — Значеніе военнаго судостроенія. — Указы о постройкѣ новоманерныхъ судовъ. — Затрудненія при введеніи судовъ новаго типа. — Начало регистраціи судовъ. — Заботы объ экипажѣ для торговаго флота. — Навигацкая школа и Морская Академія. — Командированіе матросовъ и шкиперовъ отъ Адмиралтейства. — Наемъ экипажа изъ крестьянъ. — Нѣкоторыя общія мѣры: учрежденіе Коммерцъ - Коллегіи; морской торговый регламентъ. — Торговые трактаты 28

ГЛАВА ТРЕТЯЯ.

СТР.

Торговое мореходство при преемниках Петра. — Дѣятельность с.-петербургскаго и рижскаго портовъ. — Сокращеніе торговли въ прочихъ балтійскихъ портахъ. — Отмѣна ограничительныхъ мѣръ относительно Архангельска. — Упадокъ торговли на сѣверѣ при монопольной эксплуатаціи промысловъ. — Указъ 16 мая 1729 г. — Поощреніе судостроенія. — Оживленіе судостроительной дѣятельности на сѣверѣ. — Развѣтѣ и упадокъ лѣсного торга. — Введеніе судовъ новой постройки. — Дѣятельность партикулярной верфи въ С.-Петербургѣ. — Морской пошлинный регламентъ 1731 г. — Попытка учрежденія активной морской торговли. — Мѣры къ развѣтѣ торговли въ Черномъ морѣ. — Россійская компанія въ Константинополѣ. — Обороты Темерниковскаго порта въ 1758—1765 гг. — Политическія затрудненія для развѣтѣ черноморской торговли. — Торговля съ Персіею. — Уменьшеніе русскихъ владѣній на Каспійскомъ морѣ. — Сокращеніе судоходства. — Стѣснительныя мѣры относительно купеческихъ судовъ Астраханскаго порта. — Оживленіе торговли и учрежденіе компаній. — Причины слабаго развѣтѣ русской морской торговли. — Преимущества иностранныхъ торговцевъ. — Экипажъ на торговыхъ судахъ 62

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Торговое мореходство въ царствованіе Екатерины II. — Записки и проекты о торговлѣ и мореплаваніи. — Отмѣна монополій и освобожденіе Архангельскаго торга. — Учрежденіе Коммисіи о коммерціи. — Тарифы 1766 г. и 1782 г. — Спеціальныя тарифы для Чернаго моря. — Тарифныя льготы для торговаго мореплаванія. — Изданіе устава купеческаго водоходства. — Мѣры для развѣтѣ судостроенія. — Заботы объ экипажѣ для купеческихъ судовъ. — Первые мореходныя школы. — Дѣятельность главнѣйшихъ портовъ: с.-петербургскаго, рижскаго и архангельскаго. — Торговля на Черномъ морѣ. — Торговля компаніи. — Срочныя сообщенія съ Константинополемъ. — Присоединеніе Крыма и открытіе Чернаго моря для иностранныхъ государствъ. — Обороты черноморской торговли въ концѣ прошлаго столѣтія. — Положеніе каспійскаго судоходства. — Торговля на дальнемъ Востокѣ. — Предпріятіе Шелехова. — Учрежденіе Россійско-Американской компаніи. — Результаты правительственныхъ мѣропріятій. — Слабые успѣхи активной морской торговли. — Участіе иностранцевъ въ оборотахъ русской торговли. — Злоупотребленіе льготами, установленными въ пользу русскаго купечества. — Отмѣна этихъ льготъ. — Распоряженія о выдачѣ флаговъ въ Черноморскихъ портахъ. — Недостатокъ экипажа для торговыхъ судовъ. — Отсутствіе шкиперовъ. — Судьба первыхъ мореходныхъ школъ. — Неудовлетворительность постройки судовъ. — Затрудненія, возникавшія изъ практики административныхъ учрежденій 89

ГЛАВА ПЯТАЯ.

Торговое мореходство въ первой половинѣ текущаго столѣтія. — Ходатайства купечества и положеніе Коммерцъ-коллегіи 1800 г. — Дальнѣйшія мѣры относительно судостроенія. — Судостроительное училище при Городской верфи. — Недостатокъ экипажа. — Подго-

товленіе судоводителей. — Проектъ капитана Спафарьева. — Судьба навигаціонныхъ премій по Положенію 1800 г. — Учрежденіе Комитета 1827 г. для выработки мѣръ къ развитію мореходства, — Дополнительное постановленіе о торговомъ судостроеніи и мореплаваніи 1830 г. — Купеческая верфь въ Херсонѣ. — Ссуды на судостроеніе. — Положеніе судостроительнаго дѣла въ 40-хъ и 50-хъ годахъ. — Образованіе матросскихъ цеховъ и вопросъ объ организациі экипажа. — Ограниченіе числа иностранныхъ матросовъ. — Училища торговаго мореплаванія въ С.-Петербургѣ и Херсонѣ. — Шкиперскіе курсы. — Рижская и Либавская навигаціонныя школы. — Недостатки этихъ учебныхъ заведеній. — Объявленіе каботажнаго плаванія привилегією русскаго флага. — Правила о выдачѣ патентовъ на поднятіе флага — Проектъ В. А. Попова о поощрительныхъ мѣрахъ. — Позднѣйшія узаконенія о мореходствѣ. — Обороты морской торговли. — Приходъ судовъ въ важнѣйшіе порты. — Развитіе торговли Одессы и другихъ южныхъ портовъ. — Предпріятія по морскому страхованію. — Устройство срочныхъ сообщеній на Балтійскомъ, Черномъ и Каспійскомъ моряхъ. — Компаніи для морской торговли. — Россійско-американская компанія. — Участіе русскаго флага въ движеніи судоходства, — Слабые успѣхи активной морской торговли 134

ГЛАВА ШЕСТАЯ.

Правительственныя мѣропріятія во второй половинѣ текущаго столѣтія. — Проведеніе желѣзныхъ дорогъ къ портамъ. — Работы по устройству коммерческихъ портовъ. — Правила о патентахъ на поднятіе русскаго флага. — Мореходные классы. — Коммисія для пересмотра постановленій о торговомъ судоходствѣ и преобразованіе управленія портами. — Поощреніе судостроительныхъ предпріятій. — Мѣры къ развитію морскихъ сношеній съ Индією и Китаемъ. — Учрежденіе Русскаго Общества пароходства и торговли. — Первоначальный планъ обязательныхъ морскихъ сообщеній. — Отступленія отъ него. — Помильная плата. — Дѣятельность Русскаго Общества до 1876 г. — Пересмотръ устава. — Операциі Общества въ 80-хъ годахъ. — Послѣдній уставъ Русскаго Общества. — Общество Черноморско - Дунайскаго пароходства. — Срочныя сообщенія на Каспійскомъ морѣ. — Общество „Кавказъ и Меркурій“. — Пароходныя предпріятія на сѣверныхъ моряхъ. — Товарищество Архангельско-Мурманскаго пароходства. — Морскія сообщенія съ дальнимъ Востокомъ. — Добровольный Флотъ. — Пароходство на дальнемъ Востокѣ 236-369

ПРИЛОЖЕНІЕ.

Матеріалы для статистики русскаго торговаго мореходства . . . 371

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Русское торговое мореходство въ допетровскую эпоху. — Торговые пути въ древней Руси и морскіе походы князей. — Первобытныя суда славянъ. — Морская торговля Новгорода. — Колонизація сѣвера и промысловая дѣятельность монастырей. — Промыслы на Бѣломъ морѣ. — Попытки завоеванія морскихъ границъ при Іоаннѣ IV. — Паденіе Астраханскаго царства. — Азовскій походъ. — Война со Швеціею и Ливоніею. — Открытіе Бѣлаго моря для европейской торговли. — Привилегіи Англичанъ. — Движеніе судовъ въ Архангельскомъ портѣ въ XVII столѣтіи. — Голландская факторія. — Отмѣна льготъ въ пользу англичанъ. — Поощреніе русской вывозной торговли. — Другіе порты на сѣверѣ. — Попытки торговаго судостроенія. — Рѣчныя суда въ XVII столѣтіи. — Морскія сношенія съ Сибирью. — Торговля на Каспійскомъ морѣ. — Предпріятіе голштинцевъ. — Армянская компанія. — Казенное судостроеніе въ с. Дѣдиновѣ. — Проекты иноземцевъ о развитіи мореходнаго промысла.

Мореходство въ Россіи появилось въ одно время съ основаніемъ государства. Исторія Руси начинается тѣмъ, что славяне, наскуча внутренними раздорами, отправили пословъ *за море* къ Варяго-Руссамъ, приглашать къ себѣ на княженіе Рюрика съ братьями. Небольшія владѣнія, занятыя новыми князьями, составлявшія приблизительно нынѣшнія Петербургскую, Новгородскую и сосѣднія съ ними губерніи, примыкали къ одному только морю Балтійскому; но норманнская предпріимчивость пришельцевъ уже вскорѣ проложила путь къ Черному морю. По преданію лѣтописи, дружинники Рюрика, Аскольдъ и Диръ, спустившись по Днѣпру, вышли въ Черное море и до-

стигли Царь-града, имѣя съ собою рать на двухстахъ судахъ. Они основали Кіевъ и тѣмъ положили начало образованію двухъ государствъ — одному на сѣверѣ и другому на югѣ. Положеніе обоихъ этихъ государствъ было благопріятно развитію мореходства, ибо водные пути открывали непрерывное сообщеніе съ Балтійскимъ и Чернымъ морями. Черезъ Финскій заливъ и рѣку Неву проникали въ Ладожское озеро, оттуда по Волхову и озеру Ильмену суда входили въ рѣку Ловать, а затѣмъ ихъ перетаскивали волокомъ въ Днѣпръ, непосредственно уже соединявшійся съ Чернымъ моремъ. Кромѣ этого пути, о которомъ преимущественно упоминаютъ лѣтописи, русскимъ въ первоначальную эпоху ихъ исторіи были извѣстны еще два пути: одинъ, по Западной Двинѣ въ Балтійское море, а другой, по Волгѣ въ Каспійское море.

Обитатели Древней Руси, окруженные обширными лѣсами, владѣя большими рѣками и озерами и какъ на сѣверѣ, такъ и на югѣ, живя близъ морей, самою природою обращались къ занятію мореходствомъ. И дѣйствительно, первоначальная исторія Руси ознаменована цѣлымъ рядомъ морскихъ походовъ князей, которые предпринимались съ цѣлью обогащенія добычею и для защиты зарождавшейся тогда морской торговли. Уже ближайшій преемникъ Рюрика Олегъ совершилъ походъ къ Царь-граду на 2,000 судахъ, а за нимъ всѣ послѣдующіе князья, кончая Ярославомъ, предпринимали походы въ Черное море, такъ что въ теченіе одного столѣтія русскіе не менѣе девяти разъ шли на своихъ ладьяхъ къ Царь-граду, въ Болгарію или Херсонесъ. Не ограничиваясь этими походами, князья совершали и болѣе отдаленныя мор-

скія плаванія. Такъ, по разсказамъ иноземныхъ лѣтописцевъ, при Игорѣ русскія суда ходили съ греческимъ флотомъ въ Италію; тотъ же князь предпринялъ экспедицію къ Каспійскому морю; кромѣ того, есть извѣстіе, что Руссы выходили изъ Чернаго моря черезъ Дарданеллы и проникали въ Архипелагъ.

Греческій императоръ Константинъ Багрянородный оставилъ подробное описаніе о томъ, откуда и какъ древніе славяне ходили въ Константинополь. По его словамъ, русскія суда приходили въ Царь-Градъ изъ Новагорода, Смоленска, Любеча, Чернигова и Вышгорода. Подвластныя Руси племена зимою рубили лѣсъ и строили изъ него одnodеревыя суда, которыя, по вскрытіи Днѣпра, привозили въ Кіевъ и тамъ продавали русскимъ. Въ апрѣлѣ весь русскій флотъ собирался у Витичева и оттуда, не останавливаясь, спускался до пороговъ, которыхъ въ то время считалось семь. Изъ нихъ наибольшія трудности для переправы представлялъ первый, у котораго приходилось въ бродѣ отыскивать удобный путь для прохода судовъ, требовавшаго чрезвычайныхъ усилій, — и затѣмъ самый большой, такъ называемый Неясыть, гдѣ товары должны были выгружаться на берегъ, а суда на протяженіи нѣсколькихъ миль перетаскивались на плечахъ. По выходѣ въ открытое море русскіе останавливались, починивали и оснащивали свои суда, что не рѣшались дѣлать на Днѣпрѣ, опасаясь нападенія печенѣговъ. Энергія, съ которою древніе славяне устремлялись къ Черному морю, не смотря на трудности, представлявшіяся имъ во время пути, свидѣтельствуешь, что плаваніе въ Царь-градъ заключало для нихъ немаловажныя выгоды. Ихъ привле-

кала туда не только военная добыча, но и значительная торговля, въ которой они обмѣнивали свои сырые продукты на парчу, ткани, оружіе и другія издѣлія, необходимыя для нихъ при отсутствіи промышленности и болѣе или менѣе совершенныхъ приѣмовъ обработки сырья.

Первобытныя суда, на которыхъ совершали плаваніе древніе славяне, лѣтопись большею частью обозначаетъ названіемъ «лодіи», хотя на ряду съ этимъ встрѣчаются также другія названія, какъ, напримѣръ, кербаты или карбасы, бусы, ссуды или суды. Судя по различнымъ указаніямъ лѣтописца, суда эти представляли большія гребныя лодки, на которыхъ помещалось по 40, а по словамъ Константина Багрянороднаго, по 60 человѣкъ. Лишь подъ 1151 годомъ встрѣчается въ лѣтописи указаніе на усовершенствованіе въ судахъ, впервые примѣненное Изяславомъ при защитѣ Кіева. Какъ рассказываетъ лѣтописецъ, на ладьяхъ видны были одни только весла, а гребцы были невидимы, будучи прикрыты досками, воины же стояли наверху въ броняхъ и стрѣляли. Очевидно, тогда впервые примѣнено было къ судамъ устройство палубъ.

Извѣстія о мореходствѣ на сѣверѣ Россіи относятся къ болѣе позднему времени, именно къ XII столѣтію, когда уже почти исчезаютъ въ лѣтописяхъ сообщенія о плаваніяхъ по Черному морю. По нѣкоторымъ извѣстіямъ, русскія суда въ 1130 и слѣдующихъ годахъ направлялись съ товарами къ острову Готланду и въ Данію. Готландъ былъ въ то время важнымъ торговымъ центромъ. Торговое его значеніе доказывается огромнымъ количествомъ монетъ, араб-

скихъ и западно-европейскихъ, найденныхъ на этомъ островѣ. Нѣкоторая часть этихъ монетъ чекана IX и X вѣковъ. Сохранились указанія, что уже въ это время происходили торговыя сношенія между побережьями Балтійскаго моря, гдѣ жили Балтійскіе славяне, и Новгородомъ. Въ половинѣ XII столѣтія въ лѣтописи встрѣчается свидѣтельство, что въ Новгородѣ организована была особая часть купечества подъ наименованіемъ «купцы заморскіе»; по всей вѣроятности, это были купцы, ведшіе морскую торговлю съ Готландомъ и нѣмецкими городами. Свѣдѣнія объ ихъ плаваніяхъ относятся къ первой половинѣ столѣтія; такъ, подъ 1130 г., въ лѣтописи записано: «идуце изъ заморія съ Готь потопи лодій семь, а сами потопоша и товаръ, а друзіи вылѣзоша, но нази, и дома придоша нази». Въ 1134 г. въ Даніи, вѣроятно, въ Шлезвигѣ, новгородскіе купцы были арестованы. Въ 1142 г. на новгородцевъ среди моря напалъ шведскій король. Что новгородцы бывали въ Любекѣ, доказательствомъ служить то, что въ жалованной грамотѣ, дарованной городу Любеку императоромъ Фридрихомъ I, между купцами съ востока, на первомъ мѣстѣ, названы русскіе.

На дальнѣйшее развитіе начавшейся морской торговли Новгорода, вліяніе имѣла нѣмецкая колонизація по берегу Балтійскаго моря и усиленіе могущества шведовъ. Менѣе чѣмъ въ одно столѣтіе на пространствахъ приблизительно въ 250 миль явился цѣлый рядъ городовъ — Ростокъ, Рига, Ревель, Перновъ и др., — дававшихъ пріютъ нѣмецкимъ колонистамъ. Постепенно усиливаясь, эти нѣмецкія колоніи стали принимать дѣятельное участіе въ торговлѣ между сѣверною

Русью и Западной Европою и захватили въ свои руки морскую перевозку. Шведы издавна враждовали съ новгородцами и старались отнять у нихъ свободный выходъ въ море. Хотя борьба эта кончилась Орѣховскимъ договоромъ (1323 г.), по которому за Новгородомъ сохранилось право свободного прохода въ Финскій заливъ, однако тѣмъ же договоромъ установлены были важныя льготы для ганзейскихъ купцовъ, получившихъ свободный путь по шведской и русской землѣ до Новгорода; кромѣ того, шведы, не смотря на договоръ, и впослѣдствіи не переставали причинять затрудненія новгородскимъ купцамъ. Вслѣдствіе этого непосредственная морская торговля Новгорода еще болѣе сократилась. Новгородъ, не смотря на способность населенія къ морскому и рѣчному судоходству, не смотря на многочисленность въ Новгородской области рѣкъ и озеръ, имѣющихъ истокъ къ Балтійскому и Бѣлому морямъ, не развилъ ни купеческаго, ни государственнаго флота. Независимо отъ указанныхъ выше обстоятельствъ, причины этого явленія заключались въ условіяхъ политическаго быта Великаго Новгорода, вслѣдствіе коихъ купечеству не дано было надлежащимъ образомъ развиваться, а боярское правительство не пришло къ нему на помощь государственными средствами. Затѣмъ, немаловажное значеніе имѣла и разбросанность населенія новгородскаго: предпріимчивость его и колонизація направлялись не къ Балтійскимъ берегамъ, а на дальній сѣверовостокъ.

Торговля съ Корелой, Обонежьемъ и Заволочьемъ существовала у новгородцевъ издавна. Торговый путь шелъ Волховомъ, Ладожскимъ озеромъ, Свирью, Онеж-

скимъ озеромъ, рѣкою Водлой, Черевью, а оттуда волокомъ въ озеро Кемо и р. Кемь, затѣмъ въ рѣку Онегу, а изъ послѣдней путь черезъ новый волокъ переходилъ въ Емцу, притокъ Сѣверной Двины. Другой путь въ Югру шелъ по южной окраинѣ Двинской земли и, открываясь рѣками Мстой, Мологой, Волгой, и Шексной, направлялся далѣе Порозовицей, Кубенскимъ озеромъ, Сухоной, Вычегдой, Печорой и Обью. На этомъ пути позднѣе важнымъ торговымъ мѣстомъ сдѣлался Устюгъ, — сюда приходили суда съ хлѣбомъ и разными произведеніями природы и рукодѣлья для обмѣна съ инородцами на мѣха. Торговое плаваніе далѣе отъ Устюга до Холмогоръ по Двинѣ существовало уже въ началѣ XV столѣтія, и въ Холмогорахъ была ярмарка, на которой торговали мѣхами. Смѣльчаки-промышленники спускались изъ Холмогоръ въ Сѣверное море, направляли путь вдоль берега, входили въ Мезенскую губу, проплывали по Мезени, потомъ по Пезѣ, а оттуда короткимъ волокомъ переходили въ рѣку Цильму и входили въ Печору, по которой достигали Пустозерска. Нѣкоторые ходили въ Уссу, а оттуда волокомъ переправлялись въ рѣку Сысву, спускались въ Обь и проходили до Иртыша. Другіе промышленники отправлялись по морю на западъ, въ землю лопарей и вели тамъ мѣновую торговлю рыбою.

Не смотря на стѣсненія и помѣхи, причиняемыя нѣмцами и шведами, и на политическій упадокъ Новгорода, сношенія новгородскихъ купцовъ съ западными торговыми городами не прекращались; не имѣя собственнаго флота, они обращались къ иностраннымъ судопромышленникамъ, которые за хорошій

барышъ, не смотря на запрещеніе Ганзейскаго правительства, соглашались перевозить за море новгородскіе товары. Изъ сообщеній конца XIV вѣка видно, что новгородцы очень часто посылали суда съ товарами въ Данцигъ и другіе сосѣдніе города.

Главнымъ предметомъ вывоза въ новгородской торговлѣ съ западомъ были исключительно сырые матеріалы: воскъ, мѣха, ленъ, хмѣль; привозились въ Новгородъ сукна фландрскія и польскія, полотна, вина, изъ съѣстныхъ припасовъ соль, иногда хлѣбъ, мясо и рыба, кромѣ того желѣзные издѣлія и мелкіе галантерейные товары.

Одновременно съ упадкомъ Новгорода, оттѣсненнаго отъ Балтійскаго моря шведами и ливонскими рыцарями, остальная Русь отрѣзана была и отъ прочихъ морей. Путь къ Каспійскому морю прегражденъ былъ царствами Казанскимъ и Астраханскимъ, а къ Азовскому и Черному владѣніями Крымскихъ Татаръ и Турціею.

Открытымъ для мореходства оставалось только одно Сѣверное море, и на немъ рано появились суда русскихъ колонистовъ. Промышленники новгородскіе, поселившіеся на Поморскомъ берегу, добывали морского звѣря (моржей) въ *студеномъ Мурманскомъ морѣ*, выѣзжая весною на «добытки-весновальники», по выраженію житія преподобныхъ Зосимы и Савватія; плаваніе ихъ на плохихъ мореходныхъ судахъ, по словамъ лѣтописца, было бѣднымъ и горькимъ, но они возвращались съ добычею и продавали ее купцамъ, приѣзжавшимъ къ нимъ за звѣринымъ саломъ и кожею. Развитіемъ морскихъ промысловъ въ XV и XVI стол. этотъ отдаленный край обязанъ колонизаціи св. по-

движниковъ, просвѣтительною дѣятельностью которыхъ создавались на сѣверѣ монашескія обители и общины. Новокорельскій (1410 г.), Соловецкій (1426 г.) и Печенгскій монастыри не только преслѣдовали цѣли духовнаго просвѣщенія края, но и вели обширное хозяйство, извлекая доходъ изъ промысловъ и торговли. Особенно широкіе размѣры получила промышленная дѣятельность Соловецкаго монастыря; эксплуатируя соляныя варницы и рыбныя промыслы, монастырь нуждался въ судахъ для перевозки товаровъ: первоначально онъ нанималъ суда у жителей Онежскаго округа, Подпорожской и Сумской волости, а съ 1548 года уже завелъ свои собственные верфи, на которыхъ и строились мореходныя *лодѣи*. Что число судовъ, принадлежавшихъ монастырю, было значительно, видно изъ того, что въ 1561 году 15 соловецкихъ лодей, по выходѣ изъ Двины, потерпѣли крушеніе въ Бѣломъ морѣ. Печенгскій монастырь доставлялъ къ Двинѣ ежегодно на собственныхъ морскихъ судахъ до 40 тыс. пуд. соли и избытки своихъ морскихъ промысловъ; онъ снабжалъ рыбными продуктами не только внутренніе города Россіи, но и иностранцевъ, присылавшихъ къ монастырю корабли изъ Антверпена и Амстердама (1562 г.).

Особенное развитіе торговое мореходство на сѣверѣ получило со второй половины XVI столѣтія, когда открылись черезъ Бѣлое море постоянныя торговыя сношенія съ Западною Европою. Къ тому времени Россія, начавшая съ княженія Іоанна Калиты «соби- раться» къ Москвѣ, была уже настолько сильна, что могла вновь приступить къ завоеванію ранѣе принадлежавшихъ ей границъ. Взятіе Казани и разрушеніе

Астраханскаго царства вновь открыли путь къ Каспійскому морю. Затѣмъ послѣдовалъ цѣлый рядъ попытокъ возвратить Россіи Черное и Балтійское моря, съ цѣлью воспользоваться ими для развитія морской торговли. Однако, попытки эти не увѣнчались успѣхомъ. Въ 1558 году, по указу царя, Вышневецкимъ и Адашевымъ совершенъ былъ походъ на крымскихъ татаръ. Послѣдній изъ названныхъ воеводъ, построивъ на Днѣпрѣ, близъ Кременчуга, суда, поплылъ къ устью, взялъ два непріятельскихъ корабля и, спустившись далѣе къ морю, приставалъ въ сѣверной половинѣ Перекопскаго залива къ косѣ Джарилгачъ, а затѣмъ поднялся вверхъ къ нынѣшнему полуострову Хоралы. Со времени Владимірова похода это былъ первый поискъ на Черномъ морѣ въ теченіе почти пяти столѣтій. Какъ извѣстно, онъ не укрѣпилъ за Россіею морского побережья, и задача, которую пытался разрѣшить Іоаннъ IV, оставалась нерѣшенною еще въ продолженіе двухъ вѣковъ.

Попытки пріобрѣтенія Балтійскихъ береговъ также оказались неудачными. Въ 1557 году царь велѣлъ окольному князю Шастунову и дворянамъ Головину и Выродкову заложить на правомъ берегу рѣки Наровы, у самаго устья, городъ съ корабельною пристанью, но постройка эта оказалась ненужною, такъ какъ въ слѣдующемъ году русскіе завоевали Нарву. Іоаннъ придавалъ взятію этого города особенно важное значеніе: «Я завоевалъ Нарву», говорилъ онъ пріѣзжавшимъ въ Москву ливонскимъ посламъ, «и буду пользоваться моимъ счастьемъ». Какое значеніе придавали въ то время завоеванію Нарвы соперники Россіи, видно изъ слѣдующихъ словъ короля Сигиз-

мунда-Августа, который писалъ по этому поводу королевѣ Елизаветѣ: «Московскій Царь ежегодно увеличиваетъ свое могущество пріобрѣтеніемъ предметовъ, которые привозятся въ Нарву, ибо сюда привозятся не только товары, но и оружіе, до сихъ поръ ему неизвѣстное, привозятся не только произведенія художествъ, но пріѣзжаютъ и сами художники, посредствомъ которыхъ онъ пріобрѣтаетъ средства побѣждать всѣхъ. Вашему Величеству небезъизвѣстны силы этого врага и власть, какою онъ пользуется надъ своими подданными. До сихъ поръ мы могли его побѣждать только потому, что онъ былъ чуждъ образованности, не зналъ искусства, но если нарвская навигація будетъ продолжаться, то что ему будетъ неизвѣстно?» Сношенія Россіи съ Западной Европой, благодаря завоеванію Нарвы, на нѣкоторое время оживились, и въ портъ этотъ по дѣламъ торговымъ приходили не только ганзейцы, но и англичане, голландцы и французы. При дальнѣйшихъ военныхъ дѣйствіяхъ въ войнѣ съ Ливоніею и Швеціею, русскіе пріобрѣли еще нѣкоторыя крѣпости и проложили себѣ путь къ Финскому заливу, но затѣмъ утратили не только новыя завоеванія, но и старинныя крѣпости Ивангородъ, Ямъ и Копорье. При царѣ Θεодорѣ Іоанновичѣ эти города хотя и были возвращены, но приморскія мѣста остались за шведами. По Тявзинскому договору (1595 г.) пограничная черта осталась та же самая, какая за два съ половиною столѣтія до этого времени установлена была послѣ борьбы Новгорода со шведами.

Несравненно важнѣе указанныхъ выше попытокъ было открытіе для европейской торговли Бѣлаго моря. Еще до царствованія Іоанна IV имѣли мѣсто случай-

ныя экспедиціи русскихъ по Двинѣ черезъ Бѣлое море въ Западную Европу. Такъ, въ 1495 году Григорій Истома, посланный для переговоровъ съ Даніею, на четырехъ небольшихъ ладьяхъ вышелъ изъ Двины и моремъ добрался до Дронтгейма и оттуда сухимъ путемъ до Копенгагена. Послѣ него такимъ же путемъ отправлялся въ Данію Василій Власій, а въ 1501 году возвратился изъ Даніи въ Россію Юрій Траханіотъ. Случайное обстоятельство установило при Іоаннѣ IV постоянныя торговыя сношенія англичанъ съ Россіею. Въ срединѣ 16-го столѣтія между англійскими купцами образовалась компанія для торговли съ Китаемъ и Индіею; она предполагала найти новый путь въ Тихій океанъ черезъ сѣверныя моря и снарядила экспедицію на трехъ судахъ, изъ которыхъ уцѣлѣло отъ бурь только одно; его пригнало къ обители св. Николая у устья Двины (1553 г.). Капитанъ судна Ченслеръ явился въ Москву и получилъ отъ царя разрѣшеніе на торговлю англичанъ съ Россіею, чрезъ Бѣлое море. Еще до прихода англичанъ, Московская Русь вела торговлю съ сѣвернымъ краемъ; извѣстія о посылкѣ туда воеводъ для взиманія пошлинъ относятся еще къ XIV столѣтію. Ко времени прибытія англичанъ у таможенного сбора находились выборные головы холмогорцы Филиппъ Родіоновъ и Теофанъ Макаровъ, тогда же приходили на корельское устье вологодскія суда съ російскими товарами. Упомянутый Макаровъ вмѣстѣ съ купцомъ Михайломъ Григовьевымъ сопровождали царскаго посла Осипа Непею, который посланъ былъ вмѣстѣ съ Ченслеромъ въ Лондонъ «для утвержденія сей новой торговли и для согляданія обращенія купческаго».

Въ Англіи образовалась «Компанія для торговли съ Россіею и сѣверными странами», которая надѣлена была значительными привилегіями; англичанамъ предоставлены были пристани въ устьѣ Двины, въ Холмогорахъ, въ Колѣ, Мезени, Печенгѣ, Варзугѣ, у Соловецкихъ острововъ, на Печорѣ, на Оби и даже за Обью на р. Исленди (Енисеѣ), затѣмъ имъ разрѣшено было торговать въ Россіи повсемѣстно, безъ платежа пошлинъ, имѣть свои торговые дома и склады. Сосѣднія съ Россіею государства не могли быть довольны установленіемъ торговли съ Англіею; она не только подрывала ихъ собственную морскую торговлю, но и представляла опасность въ военномъ отношеніи. Вотъ въ какихъ словахъ отзывается о ней Шведскій король Густавъ I въ письмѣ къ Датскому королю, спустя 4 года послѣ появленія англичанъ въ Бѣломъ морѣ: «Понеже Англичане новый и необыкный путь черезъ море ледовитое къ пристани св. Николая отворили и плаваютъ мимо Норвегіи; что всѣмъ окрестнымъ государствамъ и моря Балтійскаго городамъ превеликій вредъ и убытокъ наносится, когда запрещенные всякаго рода воинскіе инструменты и оружіе въ Россію возятъ, которыми Россіяне противъ прочихъ христіанъ весьма вооружиться и образомъ силы Турецкой владѣнія надъ Европой пожелать возмогутъ. Того ради пріятельски желаю, дабы король Датскій Фридрихъ изволилъ оную Англійскую навигацію пресѣчь». Послѣ вторичнаго прибытія Ченслера въ 1555 г. пришли къ гавани св. Николая первые торговые англійскіе корабли съ сукнами лондонскими, а вслѣдъ за ними голландскіе и брабантскіе корабли. Англичане усмотрѣли въ этомъ нарушеніе дарованной имъ привилегіи, но не

заявили тогда жалобы царю, чѣмъ и воспользовались ихъ соперники, получивъ разрѣшеніе устроить при устьѣ Двины особую пристань и завести тамъ свои дома и склады. Въ 1582 г. прибыло въ Бѣлое море 17 кораблей, изъ нихъ 11 англійскихъ, одинъ голландскій и 5 брабантскаго негоціанта Бѣлоборода. Приходъ судовъ въ Архангельскъ въ теченіе XVII стол. опредѣляется изъ слѣдующихъ данныхъ, сохранившихся въ дѣлахъ Посольскаго приказа ¹⁾:

Въ 1600 г. было въ приходѣ 21 кор. (12 англ. и 9 голл.).

» 1604 »	»	»	»	29	»	
» 1618 »	»	»	»	43	»	(30 голл.).
» 1621 »	»	»	»	67	»	
» 1634 »	»	»	»	54	»	
» 1655 »	»	»	»	67	»	
» 1658 »	»	»	»	80	»	(только 4 англ.).
» 1668 »	»	»	»	37	»	
» 1669 »	»	»	»	47	»	
» 1670 »	»	»	»	30	»	
» 1673 »	»	»	»	33	»	
» 1693 »	»	»	»	49	»	

Большинство кораблей принадлежало голландцамъ, за ними слѣдовали англійскіе, гамбургскіе, бременскіе, датскіе, шведскіе и французскіе. Съ 1689 г., вслѣдствіе ходатайства прусскаго посланника о дозволеніи приходить съ товарами въ Архангельскъ подданнымъ курфюрста Бранденбургскаго и торговать въ русскихъ городахъ, стали приходить и нѣмецкіе корабли, т. е. начались торговые сношенія Пруссіи съ Россіею ²⁾.

Не ограничиваясь привозомъ товаровъ въ сѣверные порты, англичане доставляли издѣлія своихъ

¹⁾ Огородниковъ. „Очеркъ“, стр. 94.

²⁾ П. С. З. 1330.

фабрикъ во внутренніе города, въ Москву, и пытались даже черезъ Россію завязать торговлю съ Персіею. Уже въ 1558 г. Дженкинсонъ на суднѣ, купленномъ въ Астрахани, перевозилъ товары въ Мангишлакъ, но разбои на Волгѣ и опасности плаванія по Каспійскому морю заставили ихъ вскорѣ отказаться отъ торговыхъ сношеній съ Персіею. У Никольскаго монастыря, а также въ Холмогорахъ англичане выстроили дома и склады; позднѣе у нихъ заведены были конторы въ Вологдѣ, Ярославлѣ и Костромѣ. Вслѣдъ за англійскими купцами въ Бѣломъ морѣ явились голландцы; они избрали для своихъ судовъ болѣе удобную пристань, на правомъ берегу Двины, у мѣста, называемаго Пуръ Наволокъ, гдѣ Двина, предъ впаденіемъ въ море, раздѣляется на множество рукавовъ. При преемникѣ Іоанна IV—царѣ Ѳеодорѣ въ этомъ мѣстѣ основанъ былъ городъ Новые Холмогоры, названный мѣстными жителями Архангельскимъ городомъ. Первые поселенцы въ немъ освобождены были на пять лѣтъ отъ податей. Спустя три года послѣ основанія (1587 г.), въ городѣ всѣхъ жителей было 130 семействъ, но благодаря торговлѣ голландцевъ и англичанъ, которые вскорѣ перенесли сюда свои конторы, Архангельскъ быстро развивался. Въ 1624 г. въ немъ уже выстроено было два гостиныхъ двора, русскій и нѣмецкій; причемъ въ первомъ находилось 95 амбаровъ и торговыхъ помѣщеній, а во второмъ болѣе 116 амбаровъ и складовъ. Въ числѣ дворовъ, принадлежавшихъ мѣстнымъ жителямъ, были дворы англійскіе, нѣмецкіе и голландскіе. Голландцы въ XVII стол. ежегодно отпавляли въ Архангельскъ, подъ прикрытіемъ нѣсколькихъ военныхъ кораблей, до 30 судовъ

съ товарами. Флотъ этотъ раздѣлялся обыкновенно на двѣ эскадры, изъ которыхъ первая, въ восемь или десять судовъ, приходила въ Бѣлое море въ іюнѣ и возвращалась оттуда въ сентябрѣ: другая отправлялась въ іюлѣ и приходила обратно въ Голландію въ октябрѣ ¹⁾.

Значительныя привилегіи, дарованныя англичанамъ, вызывали противъ нихъ жалобы со стороны русскихъ купцовъ, которые въ серединѣ XVII стол. стали уже тяготиться посредничествомъ англичанъ, захватившихъ въ свои руки всю торговлю съ иноземными городами. Правительство было ими также недовольно, такъ какъ они нерѣдко водворяли контрабандные товары, уклоняясь отъ платежа пошлинъ. Въ 1646 г. русскіе купцы подали царю челобитную, въ которой просили ограничить произволъ англичанъ устройствомъ такихъ учрежденій, которыя передали бы торговлю въ руки русскихъ купцовъ. Ходатайство объ ограниченіи привилегій иностранцевъ удовлетворено было въ 1649 г., когда представился удобный поводъ къ отмѣнѣ льготъ, установленныхъ въ пользу англичанъ. «Когда вы своему королю поизмѣннически дерзнули голову отсѣчь, чего подлѣе никогда на свѣтѣ не слыхано, то я съ вами никакого сообщенія не хочу», велѣлъ сказать царь Алексѣй посламъ, явившимся отъ Кромвеля. Англичанамъ предложено было оставить внутренніе города Россіи, и торговля ихъ ограничена была только Архангельскомъ. Вскорѣ послѣ того установлены были для иностранцевъ еще новыя ограниченія. Съ открытія бѣломорскаго торговаго пошлина взыскивалась (кромѣ англичанъ) съ привоз-

¹⁾ Ср. II. С. З. 833.

65498
ныхъ и отвозныхъ товаровъ, одинаково, по 5% со старейхсталеровъ, и такой порядокъ продолжался неуклонно до 1649 г.; тогда же установлена была безъ исключенія для всѣхъ иностранцевъ и русскихъ новая пошлина съ вѣсчихъ товаровъ 4%, а съ невѣсчихъ по алтыну съ рубля; кромѣ того, велѣно было взимать по 2 деньги съ рубля за лоцманскіе, мостовые, дрягильскіе, анбарщину и т. п. сборы. Но и при новой пошлинѣ, ограничивавшей льготы англичанъ, выгоды иностранцевъ по сравненію съ русскими торговцами были весьма значительны, въ виду отягощенія внутренней торговли различными сборами. Дальнѣйшій шагъ къ поощренію русской вывозной торговли былъ сдѣланъ Уставною Грамотою 1654 г., которою проѣзжіе и др. сборы замѣнены были пошлиною по 10 денегъ съ рубля (рублевая пошлина), причемъ съ иностранцевъ, за отвозные изъ Россіи товары, сверхъ того, велѣно было взимать по 4 деньги съ рубля. Наконецъ, Новоторговымъ Уставомъ, который въ большей части своихъ постановленій относится къ торговлѣ у Архангельска ¹⁾, еще болѣе ограничены права иностранцевъ, вслѣдствіе увеличенія проѣздной пошлины на привозные товары и запрещенія имъ производить торговлю въ русскихъ городахъ, иначе какъ по государевымъ грамотамъ; не менѣе чувствительно было для иноземныхъ купцовъ установленіе опредѣленныхъ таможенныхъ формальностей и закрытіе имъ доступа къ бѣломорскимъ пристанямъ, кромѣ Колы и Архангельска, что лишило ихъ возможности провозить товары беспошлинно. Голландцы

¹⁾ Изъ 94 статей о торговлѣ у Архангельска говорится въ 52-хъ.

жаловались царю на примѣненіе Новоторговаго Устава, причемъ указывали, что онъ не выгоденъ не только для иностранцевъ, но и для русскихъ торговыхъ людей. Однако, московское купечество, спрошенное по этому дѣлу, отвѣчало, что «новый торговый уставъ учиненъ къ великой прибыли казнѣ великаго государя въ пошлинныхъ сборѣхъ, и они, гости и всего московскаго государства торговые люди учили промыслы имѣть и въ торговыхъ промыслѣхъ заводитца и часть и отъ часу полнитца съ того числа, какъ новый торговый уставъ учиненъ...» Вслѣдъ за введеніемъ устава, какъ видно изъ приведенной выше таблицы, нѣсколько уменьшилось число судовъ, приходившихъ къ Архангельску, но пошлинные сборы, вслѣдствіе увеличенія ихъ размѣра, не сокращались. Такъ въ 1665 г. собрано было у Архангельска пошлинъ 66,905 р. 78¹/₂ к., затѣмъ:

въ 1666 г.	72,601 р. 95	к.
» 1667 »	57,800 » 24 ¹ / ₂	»
» 1668 »	74,660 » 50 ¹ / ₂	»
» 1669 »	77,872 » 89 ¹ / ₂	»
» 1670 »	66,021 » 12	»
» 1671 »	61,508 » 34 ¹ / ₂	»
» 1672 »	72,626 » 35	»

При сопоставленіи означенныхъ суммъ съ количествомъ сборовъ, поступавшихъ ежегодно въ приказъ Новгородской четверти изъ В. Новгорода, Пскова, Вологды и др. пограничныхъ городовъ, оказывается, что изъ ежегоднаго дохода въ 100 тыс. руб., одинъ Архангельскъ вносилъ въ государственную казну свыше 60 тыс. руб. Такъ велико было финансовое значеніе бѣломорской торговли въ бюджетѣ допетровской Руси.

Первоначальные предметы отпуска у порта св. Николая были слѣдующіе: пшеница, рожь, гречневые крупы, масло коровье очищенное, мясо, сало, жиръ ворваній, воскъ, конопля, ленъ, пенька, мѣха разные, смола, деготь, пухъ, слюда, рыбій клей, семга, треска и т. п. Позднѣе къ этимъ товарамъ прибавилась пряжа льняная и пеньковая, холсты клѣтчатые, сукна сермяжные и триковые, щетина, свѣчи сальные, моканы, рогожи и кульки рогожные и др. Главнѣйшіе предметы ввоза были: сукна англійскія, французскія и брабантскія, золотая и серебряная монета, сахаръ, пряности, фрукты, хлопчатая и писчая бумага, галантерейные товары, посуда, зеркала, вина, военные снаряды и др. Изъ вѣдомости объ отпускной торговлѣ, сохранившейся за 1653 г., видно, что тогда вывезено было изъ Архангельска хлѣба на 250,000 р., льняного сѣмени на 14,400 р., мѣховъ на 146,564 р., москательныхъ товаровъ (бобровой струи, ревеня) на 14,800 р., кожъ на 370,866 руб. и разныхъ другихъ товаровъ на 267,848 р., а всего на 1.064,478 р.

Кромѣ Архангельска, торговая пристань существовала на сѣверѣ въ Колѣ, гдѣ имѣлся и таможенный дворъ. Жители Колы промѣнивали англичанамъ и датчанамъ рыбу на сукна и металлы и возили вымѣненное по морю въ Двину до Холмогоръ и до Архангельска съ цѣлью промѣнять иностранные товары на хлѣбъ. Въ Кеми ежегодно въ день св. Петра собирався торгъ съ лопарями, которые обмѣнивали на привозные товары ворвань, мѣха и рыбу. Нѣкоторые иноземные корабли ходили въ устье Печоры и приставали въ Пустозерскъ, но это запрещалось изъ опасенія утайки таможенныхъ сборовъ, и пустозерскій

воевода въ 1664 г. получилъ приказаніе не давать иноземнымъ судамъ пристанища.

Морская торговля въ Сѣверномъ океанѣ производилась преимущественно на иностранныхъ корабляхъ; русскіе, если и отправлялись этимъ путемъ за границу, то ѣздили въ большинствѣ случаевъ на чужеземныхъ судахъ. Встрѣчаются, правда, отдѣльныя указанія относительно русскихъ морскихъ судовъ, но основаніе торговаго флота въ Архангельскѣ положено было только Петромъ. Такъ, къ 1581 г. относится извѣстіе, что именитые люди Аникій и Яковъ Строгановы, владѣвшіе обширными землями по Камѣ и Чусовой, заказали нѣмецкимъ мастерамъ построить на Сѣверной Двинѣ два корабля, быть можетъ, съ цѣлью проложенія морского пути въ рѣку Обь. Для этихъ кораблей нанято было въ Антверпенѣ нѣсколько искусныхъ мореходовъ, но совершали ли эти суда плаваніе и гдѣ именно, — о томъ не сохранилось никакихъ свѣдѣній. Затѣмъ Борисъ Годуновъ, при воцареніи своемъ, приказалъ думному дьяку, который былъ посланъ въ Вѣну съ извѣщеніемъ о вступленіи его на царство, купить въ Любекѣ два корабля. Послѣдній исполнилъ порученіе и въ слѣдующемъ году (1599) прибылъ съ судами въ Архангельскъ. Тотъ же государь велѣлъ построить для плаванія въ Ледовитомъ океанѣ пятнадцать «морянокъ», причемъ судовая снасть доставлялась изъ Ярославля и Вологды къ городу Мангазеѣ, на рѣкѣ Тазѣ, гдѣ производилась постройка; оттуда же привозили якоря и желѣзо.

Если не считать указанныхъ исключеній, русскіе не имѣли въ XVII столѣтіи морскихъ судовъ, которыя были бы сколько-нибудь пригодны для болѣе отдаленныхъ плаваній. Перевозка грузовъ по внутреннимъ

водамъ, какъ отъ Архангельска до Вологды, совершалась на досчаникахъ, насадахъ и болѣе мелкихъ судахъ, смотря по грузу. Досчаники имѣли до десяти сажень и болѣе; насады были длинныя и широкія плоскодонныя суда, сверху крытыя. Они шли надъ водою не выше четырехъ футовъ; для легкости, при постройкѣ, въ нихъ вовсе не клали желѣза, все было сдѣлано изъ одного дерева. Такого же типа были суда, плававшія въ XVII столѣтіи по Волгѣ, они также назывались досчаниками, а которыя поменьше—насадами и кладными стругами. Послѣдніе были досчатые полубленные и неполубленные, также съ набоями. При большихъ судахъ были маленькія лодки, называвшіяся завозни, подвозки, паузки. Въ 1634 году на Волгѣ большой стругъ или насадъ вмѣщалъ отъ 300 до 500 ластовъ и, когда былъ нагруженъ, сидѣлъ въ водѣ до 12 футовъ. Для струга, въ семь сажень длиною, считалось достаточнымъ двѣнадцать человѣкъ гребцовъ. При попутномъ вѣтрѣ употребляли паруса, но въ противномъ случаѣ плаваніе было очень затруднительно, особенно когда приходилось ѣхать противъ теченія: гребная работа оказывалась недостаточною; къ носу привязывали длинные канаты и тащили суда вверхъ по рѣкѣ. Такія же несовершенныя суда служили архангельскимъ купцамъ для перевозки грузовъ при разгрузкѣ иноземныхъ кораблей въ портѣ и для доставленія ихъ въ ближайшія прибрежныя мѣста. Первоначально число досчаниковъ въ портѣ было ничтожно, но къ 1646 году оно возросло до сорока.

Не лучшаго устройства суда были такъ называемыя *кочи* и *шитики*, на которыхъ производилась въ

началѣ ХVІІ столѣтія торговля Архангельска съ Сибирью. Кромѣ морского пути, въ Мангазею — городъ, выстроенный на рѣкѣ Тазѣ Борисомъ Годуновымъ, — гдѣ сосредоточивался этотъ торгъ, существовалъ еще другой путь, болѣе безопасный: по выходѣ изъ Архангельска шли моремъ мимо Канина Носа и острова Колгуева; Югорскимъ шаромъ входили въ Карскую губу, затѣмъ вступали въ рѣку Мутную и поднимались по ней до волока, шириною версты въ полторы; пройдя волокъ, суда спускали въ рѣку Зеленую и ею проходили въ Тазъ къ Мангазеѣ. Въ случаѣ если противные вѣтры заставляли суда запоздать въ морѣ, они возвращались въ Пустое озеро; если же морозы захватывали купцовъ на рѣкѣ Мутной или Зеленой, то суда и товары оставлялись на мѣстѣ, а люди на лыжахъ шли въ Обдорскъ и оттуда пробирались въ Березовъ. Въ 1616 году тобольскіе воеводы донесли царю, что, по дошедшимъ до нихъ слухамъ, въ Мангазею ежегодно ходятъ нѣмецкіе купцы изъ Архангельска, причемъ выражали опасеніе, что иноземцы могутъ утвердиться въ краѣ. Вслѣдствіе этого запрещено было въ томъ же году не только ѣздить иностранцамъ, но подѣ страхомъ смертной казни даже показывать имъ дорогу. Хотя вскорѣ и обнаружилась неосновательность сообщенныхъ воеводами слуховъ, однако запрещеніе иноземнымъ купцамъ ходить далѣе Архангельска осталось въ силѣ; затѣмъ и русскимъ, по настоянію тобольскихъ воеводъ, разрѣшено было возить товары въ Мангазею не иначе, какъ черезъ Тобольскъ и Березовъ. Вслѣдствіе этой мѣры морской торгъ съ Сибирью пришелъ въ совершенный упадокъ.

Но внутренними и рѣчными путями промышленники и торговцы пускались въ далекій край на царскихъ досчаникахъ, назначенныхъ для провоза служилыхъ людей и казенныхъ припасовъ. Суда эти плыли мимо Сургута, Нарыма, Кеца до Маковского острога; оттуда товары перевозились на подводахъ до Енисейска, гдѣ въ 1647 г. былъ уже значительный наплывъ торговцевъ, существовали гостиный дворъ и таможенная изба. Изъ Енисейска плавали по Верхней Тунгузкѣ и впадающему въ нее Илимѣ, а затѣмъ короткимъ волокомъ и мелкими притоками входили въ Лену, гдѣ въ 1639 году уже были досчаники, шитики, каюки, струги и набойни разной величины и вмѣстимости. Изъ дѣлъ Якутской воеводской канцеляріи видно, что въ 1634 году русскіе промышленники производили торгъ въ Якутскѣ, ѣздили оттуда къ Ледовитому океану и, плавая берегомъ, достигали Чукотскаго Носа и Камчатки ¹⁾. Немного позднѣе (1660 г.) въ Охотскѣ существовалъ уже мѣновой промыселъ и развивалось судостроеніе: тамъ продавались шитики, каюки, зырянскіе струги и набойницы.

Торговля чрезъ Каспійское море съ Персіею привлекала къ себѣ въ XVI и XVII столѣтіяхъ всеобщее вниманіе европейскихъ государствъ, потому что въ Персіи рассчитывали найти не только рынокъ для сбыта европейскихъ товаровъ, но и множество предметовъ, которыми было бы весьма выгодно снабжать другія страны. Англичане ранѣе другихъ воспользовались транзитомъ черезъ Россію для торговыхъ сношеній съ Персіею. Дженкинсонъ, о которомъ упо-

¹⁾ Чулковъ, т. I, кн. 1, стр. 103.

миналось выше, предпринималъ туда нѣсколько экспедицій, но неудачи, понесенныя имъ вслѣдствіе бурь и нападеній разбойниковъ, прекратили зарождавшуюся торговлю. Въ XVІІ столѣтіи англичане вновь возбудили ходатайство о разрѣшеніи имъ транзитнаго торга съ Персіею, но имъ, согласно отзыву купечества, на этотъ разъ отвѣтили отказомъ. Кромѣ англичанъ, добивались права производить торговлю съ Персіею французы (1629 г.), голландцы (1630 г.) и датчане (1631 г.), но ихъ предложенія также были отклонены. Напротивъ, голштинцамъ дозволено было провозить всякіе товары въ Персію и обратно, безъ платежа таможенныхъ пошлинъ. Это обстоятельство объясняется тѣмъ, что они обѣщали платить въ казну ежегодно баснословную по тому времени сумму въ 600 тысячъ ефимковъ. Въ дѣйствительности, компанія не въ состояніи была уплатить такую сумму, и предпріятіе голштинцевъ, послѣ первой же экспедиціи, рушилось. Для нихъ предполагалось строить близъ Нижняго Новгорода 10 судовъ, причемъ работами должны были завѣдывать иностранные мастера, а плотники нанимались русскіе; относительно послѣднихъ царь писалъ воеводамъ, чтобы «корабельнаго мастерства отъ нихъ не скрывать». Выстроено было одно судно, но плаваніе его было не удачно; оно разбилося у Низабата, на берегу Дагестана.

При Алексѣѣ Михайловичѣ торговля съ Персіею приняла широкіе размѣры. Въ 1664 году шахъ Аббасъ ІІ даровалъ русскимъ привилегію на свободную торговлю во всѣхъ персидскихъ владѣніяхъ безъ платежа пошлинъ. Сосредоточивалась торговля въ Астрахани, куда купцы прибывали изъ Персіи на госуда-

ревыхъ бусахъ. Эти суда содержались правительствомъ для перевозокъ по Каспійскому морю и находились въ завѣдываніи Астраханскаго дѣлового двора. Бусы ходили дважды въ годъ, весною и осенью, между Астраханью и Караганскимъ пристанищемъ или Дербентомъ и Шемахою для торговли съ Хивою, Бухарою и Персіею. Командовалъ бусою служилый чело-вѣкъ, бравшій съ собою плотника, десятка два стрѣль-цовъ, пушкарей и нѣсколько пушекъ съ военными запасами, для защиты отъ нападеній морскихъ разбой-никовъ.

Плаваніе на бусахъ было не безопасно, потому что онѣ не отличались особенною прочностью и имѣли весьма слабое военное вооруженіе. Поэтому въ 1667 году, когда армянской компаніи предоставлено было право транзитнаго торга шелкомъ и другими персидскими товарами, причемъ правительство приняло на себя охрану грузовъ во время плаванія на Волгѣ,—пред-принято было построеніе большого судна, которое служило бы для охраненія купцовъ. Это былъ первый опытъ сооруженія правительствомъ мореходнаго судна согласно съ требованіями современной судостроитель-ной техники на Западѣ. Проживавшій въ Москвѣ гол-ландскій гость ванъ Свиденъ, по порученію царя, ѣздилъ въ Голландію, гдѣ нанялъ пять корабельщи-ковъ; по его же предложенію, завѣдываніе построй-кою судовъ возложено было на полковника Буковена, который «на морѣ многіе пути хаживалъ на корабли, и морской корабельный бой ему въ обычай, и кора-бельное дѣло и русскій извычай знаетъ». Вслѣдствіе новизны дѣла, при работахъ встрѣтился цѣлый рядъ затрудненій. Самые простые инструменты, напр., мо-

лоты, пилы, струги, буравы, пришлось выписывать изъ Голландіи. При доставкѣ лѣса, смолы, сала, пеньки, желѣза, при наборѣ плотниковъ одно припятствіе являлось за другимъ. Въ отвѣтъ на неоднократныя требованія, старосты писали, что «по Христовѣ евангельской заповѣди, еже ей ей, въ правду, что къ государеву корабельному дѣлу охочихъ плотниковъ нѣтъ»; Марселисъ, владѣлецъ тульскихъ заводовъ, отозвался, что у него ни векшъ, ни подъемовъ, ни другихъ требуемыхъ вещей, ни мастеровъ для дѣланія ихъ нѣтъ. Пушкарскій приказъ отвѣчалъ, что «которые канаты и векши есть, и тѣ надобны къ подъему большого Успенскаго колокола, а подъемовъ нѣтъ, и послать къ корабельному дѣлу нечего». Позднѣе, когда требовался кузнецъ, тотъ же приказъ писалъ, что единственный имѣющійся у него кузнецъ «на пушечномъ дворѣ дѣлаетъ къ большому Успенскому колоколу языкъ, а опричь его языка дѣлать некому».

Не смотря, однако, на эти затрудненія, спустя годъ были выстроены корабль и яхта. Корабль, названный «Орель», имѣлъ около 80 ф. длины, 21 ф. ширины и сидѣлъ въ водѣ, не въ полномъ грузу, около 5 футъ. Вооруженіе его состояло изъ 22 пушекъ отъ 2-хъ до 5 фунтоваго калибра. 18 Мая 1669 года суда вышли изъ села Дѣдинова въ Нижній Новгородъ, откуда они спустились въ Астрахань, гдѣ оставались девять мѣсяцевъ. Взятіе города Стенькою Разинымъ положило печальный конецъ экспедиціи: суда были сожжены, часть экипажа погибла, а другая спаслась бѣгствомъ. Послѣ этого судостроеніе при царѣ Алексѣѣ Михайловичѣ уже болѣе не возобновлялось, хотя нѣкоторые иностранцы, проживавшіе въ Россіи, — Ви-

ніусь и Янъ Вегронъ, а до нихъ Ботлеръ и Густавъ фонъ Кемпенъ, — предлагали правительству различные проекты постройки судовъ. Виніусъ, переводчикъ посольскаго приказа, предполагалъ построить большое число каторгъ, на подобіе венеціанскихъ галеръ, которыя могли бы ходить подъ веслами, съ тѣмъ, чтобы на этихъ судахъ, за извѣстную плату, развозить товары по всѣмъ берегамъ Каспійскаго моря и впадающимъ въ него рѣкамъ. Особенною широтою отличались планы Вегрона, который предполагалъ воспользоваться судами для торговли съ «Канарѣйскою землею», Италіею, Португаліею и даже Бразиліею и Индіею; суда надлежало строить не только для своихъ потребностей, но и для продажи другимъ государствамъ. По замѣчанію Вегрона, для государя нѣтъ ничего выгоднѣе «морскаго промысла, — и тако же и то, что ни одинъ во всей вселенной есть, чтобы такими малыми проторми такое множество кораблей можно велѣть дѣлать и содержать, какъ Его Величеству мочно, потому что его земля обильна, и слишкомъ имѣетъ лѣсу, пеньку, желѣзо, смолу черную твердую и смолу жидкую судовую, и иные товары, которые къ морскому дѣлу годны».

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Дѣятельность Петра Великаго для развитія торговаго мореходства. — Посѣщеніе Архангельска. — Торговая экспедиція отъ казны. — Судостроеніе въ Архангельскѣ. — Частная верфь бр. Бажениныхъ. — Мѣры для развитія архангельскаго порта. — Приходъ судовъ въ Архангельскъ въ первой четверти 18 столѣтія. — Отвлеченіе торговли къ С.-Петербургскому порту. — Упадокъ Архангельска. — Дѣятельность Балтійскихъ портовъ. — Приходъ судовъ въ 1717—1725 гг. — Мѣры для развитія С.-Петербурга. — Срочныя сообщенія съ нѣмецкими портами. — Льготы въ пользу русской морской торговли. — Поощреніе дальняго плаванія. — Казенныя экспедиціи въ Венецію, Испанію и Францію. — Неудачи этихъ попытокъ. — Образованіе компаній. — Компанія для сѣверныхъ морскихъ промысловъ. — Взятіе Азова и торговля на Азовскомъ морѣ. — Морская торговля съ Персіею и каспійское судоходство. — «Кумпанства». — Значеніе военнаго судостроенія. — Указы о постройкѣ новоманерныхъ судовъ. — Затрудненія при введеніи судовъ новаго типа. — Начало регистраціи судовъ. — Заботы объ экипажѣ для торговаго флота. — Навигацкая школа и Морская Академія. — Командированіе матросовъ и шкиперовъ отъ Адмиралтейства. — Наемъ экипажа изъ крестьянъ. — Нѣкоторыя общія мѣры: учрежденіе Коммерцъ-Коллегіи; морской торговый регламентъ. — Торговые трактаты.

Изложенные выше совѣты и проекты иноземцевъ, жившихъ въ Россіи и присматривавшихся къ ея торговому быту, попытки правительства при Алексѣѣ Михайловичѣ начать собственное казенное судостроеніе и мѣры, направленные къ поощренію русской вывозной торговли и ограниченію льготъ иностранцевъ — все это показывало, что мысль о заведеніи въ Россіи своего торговаго флота уже зрѣла въ умахъ русскихъ людей во второй половинѣ XVII столѣтія. Но чтобы привести эту мысль въ исполненіе, требовалась не-

преклонная энергія и любовь къ морской стихіи — качества, счастливымъ образомъ соединявшіяся въ геніальномъ преемникѣ Алексѣя Михайловича — юномъ Петрѣ.

Вскорѣ послѣ вступленія своего на престолъ, въ 1693 г., Петръ прибылъ въ Архангельскъ, и это первое посѣщеніе царя ознаменовалось постройкою корабля для дальняго морского плаванія. Къ пріѣзду Петра выстроена была у Архангельска 12-ти пушечная яхта «Св. Петръ», на которой царь, тотчасъ по прибытіи, поѣхалъ провожать иностранныя суда, уходившія съ грузомъ отъ Архангельска, и плылъ за ними Бѣлымъ моремъ до Трехъ острововъ, откуда 10 августа воротился обратно. Пробывъ въ Архангельскѣ еще въ продолженіе мѣсяца, царь указалъ мѣсто для постройки верфи на среднемъ Соломбальскомъ острову и, сдѣлавъ распоряженіе о немедленной доставкѣ лѣса и желѣза, успѣлъ самъ заложить первое торговое судно. Въ то же время онъ поручилъ иностраннымъ купцамъ купить въ Голландіи на государевъ счетъ фрегатъ въ 44 пушки и прислать на немъ сукно для войска. Въ слѣдующемъ году, когда Петръ во второй разъ посѣтилъ Архангельскъ, съ верфи спущено было судно «Св. Павелъ». Царь велѣлъ нагрузить его поташемъ, смолою, хлѣбомъ и лѣсомъ и отправить во Францію, но первая эта торговая экспедиція кончилась неудачею, и отъ 21 Апрѣля 1696 года дьякъ Виніусъ доносилъ Петру: «Корабль Вашего Величества подъ голландскимъ знаменемъ ¹⁾ съ товарами взяли французы и по ихъ уставу никакъ не отдають». Не смотря на эту неудачу, другой ко-

¹⁾ Судно вышло подъ враждебнымъ Франціи голландскимъ флагомъ.

рабль, купленный для царя въ Голландіи, въ томъ же году отправленъ былъ съ грузомъ въ Амстердамъ, а на Соломбальской верфи дѣятельно продолжалось казенное судостроеніе, такъ что къ 1701 г. было уже готовыхъ шесть судовъ, кромѣ «Св. Павла». Въ этомъ году произведенъ былъ осмотръ судовъ особо командированнымъ отъ царя стольникомъ Племянниковымъ при участіи англійскихъ, голландскихъ и гамбургскихъ шкиперовъ и русскихъ торговыхъ людей. Иноземцы нашли суда достаточно прочными и одобрили ихъ конструкцію, причемъ оцѣнили стоимость ихъ въ 11 тысячъ ефимковъ каждое; русскіе же торговцы отозвались незнаніемъ «для того, что они такимъ промысломъ не промышляютъ».

Впрочемъ, вскорѣ появилось у Архангельска и частное судостроеніе. Еще въ 1693 г. Францу Тиммерману дана была жалованная грамота на постройку въ Россіи кораблей въ теченіе 20 лѣтъ на Двинѣ и на устьѣ Мезени, съ правомъ рубить и приплавлять лѣсъ безпошлинно, и пріучать русскихъ людей къ «тому корабельному мастерству». Но Тиммерманъ не воспользовался дарованною ему льготою, и въ 1696 г. къ царю обратились объ устройствѣ верфи съ челобитною братья Баженины, владѣвшіе лѣсопильною мельницею въ дер. Вавчугѣ, въ 13 верстахъ отъ Холмогоръ и 83 верстахъ отъ Архангельска, на правомъ берегу Двины. Получивъ привилегію, Баженины въ 1700 г. заложили у Вавчуги два торговые корабля и построили тамъ же заводы прядильный и парусный. Они освобождались отъ всякихъ выборныхъ службъ и посылокъ, имъ предоставлялось право получать безпошлинно изъ-за моря всѣ матеріалы, какіе нужны для корабельнаго дѣла. Также относительно людей

«которые будутъ у того корабельнаго дѣла, и пришедшіе для морскаго хода иноземцы, шкиперы и штурманы, и матросы къ готовности кораблямъ, и для морской науки русскіе люди у нихъ будутъ,— велѣно было—тѣмъ людямъ безъ всякаго начальничья принужденія дать свободную льготу, чтобы они отъ нихъ Осипа и Θεодора (Бажениныхъ) никѣмъ и ни къ какимъ дѣламъ взяты и принуждены не были». Давая привилегію, царь имѣлъ въ виду, какъ сказано въ грамотѣ, «чтобы на то смотря иные всякихъ чиновъ люди въ такомъ же усердіи намъ Великому Государю, нашему царскому Величеству, служили и радѣніе свое объявляли ¹⁾». Первый торговый корабль Бажениныхъ, «Св. Апостолъ Андрей Первозванный», вышелъ въ море въ 1703 году и снабженъ былъ изъ Посольскаго Приказа патентомъ (пасомъ), какіе потомъ давались и на прочіе русскіе корабли, для свободнаго плаванія въ чужихъ водахъ. Вслѣдъ за Бажениными морскою торговлею занялся другой предприимчивый купецъ—Иванъ Степановичъ Стрежневъ, но предпріятія его были очень не удачны. Построенный имъ корабль «Св. Алексѣй», вышедшій въ 1708 г. съ товарами въ Англію, былъ захваченъ близъ Дюнкирхена французскими приватирами, и хотя впоследствии судно было возвращено, но товаръ погибъ. Слѣдующіе четыре его корабля, примкнувшіе къ голландскому каравану, были сожжены французами. Наконецъ, два судна, отправленные имъ, одно въ Португалію, другое въ Англію, потерпѣли на морѣ крушеніе, вслѣдствіе чего Стрежневъ окончательно разорился. Война Франціи съ Англіей, къ которой примкнула и Гол-

¹⁾ П. С. З. 1749.

ландія, вынуждала суда нейтральныхъ государствъ плавать съ большою осторожностью, чтобы не подвергнуться морскому нападенію. Въ 1707 г. корабль Бажениныхъ, возвращаясь съ грузомъ сукна изъ Лондона въ Архангельскъ, былъ захваченъ у Нордъ-капа французскою военною эскадрою, причемъ судно было сожжено, товары взяты, а экипажъ обобранъ и высаженъ на о. Кильдинъ, гдѣ былъ усмотрѣнъ русскими промышленниками, доставившими его, въ числѣ 29 человѣкъ, въ Кольскій острогъ.

Не смотря однако на эти неудачи, дѣятельность Архангельскаго порта продолжала развиваться. Нуждаясь въ финансовыхъ средствахъ для веденія войны со Швеціею, Петръ чрезвычайно дорожилъ развитіемъ выгодной для казны торговли у Архангельска, отдаленнаго отъ театра военныхъ дѣйствій, и не упустилъ никакихъ мѣръ, которыя могли бы служить къ ея расширенію. Въ 1701 г. состоялось распоряженіе, чтобы всѣ грузы, подлежащіе отправкѣ за рубежъ, не только изъ Новгорода, Пскова, Риги и Ревеля, но и изъ великороссійскихъ и малороссійскихъ городовъ, направлялись къ Архангельску для продажи тамъ иноземцамъ. Въ 1704 г., вслѣдствіе жалобы на затрудненія при входѣ въ Архангельскую гавань, по совѣту Крюйса, устроено огражденіе фарватера разстановкою *лоуц-бочекъ*; тогда же установленъ былъ ластовый сборъ съ приходящихъ судовъ, причемъ съ иностранныхъ кораблей взималось по полуефимку съ ласта, а съ русскихъ по полуденьгѣ съ рубля. Строеніе государевыхъ судовъ на Соломбальской верфи продолжалось до 1718 г., причемъ общее число судовъ доведено было до 13; нѣкоторые изъ нихъ были проданы короннымъ

приказчикамъ у Архангельска за ихъ радѣтельныя службы; другія совершали регулярно заграничныя плаванія, а иногда отдавались на откупъ иностраннымъ шкиперамъ, которые зафрахтовывали ихъ на 2—3 года съ платою до 8,000 гульденовъ за годъ. Для извлеченія большихъ выгодъ изъ торговли, Петръ обращалъ особенное вниманіе на качество отпускаемыхъ товаровъ, устанавливая цѣны поташа и смольчуга, опредѣляя, какіе сорта пеньки подлежатъ къ отпуску и по какой цѣнѣ и т. п. Въ числѣ привозныхъ товаровъ этого времени замѣтно уже большее разнообразіе; между прочимъ, стали выписываться компасы, склянки песочныя, блоки, математическіе инструменты, штурманскіе ящики съ принадлежностями. Отпускные товары остались прежніе, но вывозились они въ значительно большемъ количествѣ. Въ одномъ 1710 году привозъ былъ на сумму 1.606,580 р., а отпускъ на 3.071,240 руб. Приходъ судовъ за время отъ 1700 до 1725 г. показанъ въ слѣдующей таблицѣ:

Годы.	Число судовъ.	Годы.	Число судовъ.
1700.	64	1713.	169
1701.	106	1714.	165
1702.	149	1715.	230
1703.	112	1716.	208
1704.	122	1717.	146
1705.	143	1718.	116
1706.	147	1719.	119
1707.	133	1720.	122
1708.	206	1721.	110
1709.	163	1722.	60
1710.	159	1723.	40
1711.	184	1724.	22
1712.	132	1725.	19

Какъ видно изъ приведенныхъ данныхъ, торговля Архангельска, начиная съ 1716 г., подверглась значи-

тельному сокращенію. Объясняется это цѣлымъ рядомъ мѣръ, принятыхъ для поощренія дѣятельности новаго С.-Петербургскаго порта въ ущербъ Архангельскому. Еще въ 1713 г., 31 Октября состоялся указъ, чтобы «купецкіе и другихъ чиновъ люди, у кого есть пенька и юфть, къ городу Архангельскому и на Вологду для торговли не возили, а привозили въ С.-Петербургъ; также которые государевы товары: икру, клей, поташъ, смолу, щетину, ревень, къ городу не отпускать, а привозить потомужъ въ С.-Петербургъ»; хлѣбъ разрѣшалось возить по волѣ, куда способнѣе въ С.-Петербургъ или Архангельскъ ¹⁾. Въ слѣдующемъ году, однако, вслѣдствіе ходатайства купечества, разрѣшено было половину товаровъ везти къ Архангельску ²⁾, но въ 1717 г. уже вновь велѣно было направлять къ Петербургу $\frac{2}{3}$ товаровъ и только одну треть въ Архангельскъ ³⁾. Не смотря на эти ограниченія, бѣломорская торговля, въ первые годы послѣ изданія этихъ мѣръ, сокращалась медленно, и за три года 1717, 1718 и 1719 отпускъ изъ Архангельска составлялъ, въ среднемъ, 2.034,000 руб., а привозъ 518,521 рубль. Между тѣмъ въ С.-Петербургѣ, по отзыву тамошняго купечества, «торгъ иноземческій былъ недоволенъ». Въ 1718 г. къ нему приходило всего 52 корабля, изъ которыхъ 30 было англійскихъ, 10 голландскихъ, 8 любскихъ, 1 французское и 3 гданскихъ. Отпускъ простирался на сумму 233,051 р., а привозъ 188,854 р. Очевидно, необходимо было принять новыя и болѣе поощрительныя мѣры въ пользу Петербурга, чтобы отвлечь къ нему торговлю отъ привычнаго пути. Указомъ 1720 г., 10 ноября ⁴⁾, въ пользу Пе-

¹⁾ П. С. З. 2732.—²⁾ П. С. З. 2784.—³⁾ П. С. З. 3115.—⁴⁾ П. С. З. 3672.

тербургской торговли понижена была земская пошлина при перевозкѣ товаровъ отъ 5% до 3% и оставлена въ прежнемъ размѣрѣ для Архангельска и Колы; отпускная пошлина уменьшена была для русскихъ купцовъ на половину противъ взимаемой съ иностранцевъ, но при этомъ она въ бѣломорскихъ портахъ взималась не русскими деньгами, а полновѣсными ефимками. Затѣмъ, въ слѣдующемъ году установлено было ¹⁾, какіе товары откуда и къ какимъ портамъ возить, причемъ къ Архангельску разрѣшено было направлять товары изъ областей, прилегающихъ къ Сѣверной Двинѣ, а товары, слѣдовавшіе черезъ Вологду зимнимъ путемъ, обращены на С.-Петербургъ; за Ригю оставлены были прежнія мѣста, исключая окрестныхъ мѣстъ Гжатской пристани и Великихъ Лукъ, которыя также отведены для С.-Петербурга. Наконецъ, въ 1722 г. для иностранныхъ судовъ, приходящихъ въ С.-Петербургъ, сбавлены пошлины на $\frac{1}{5}$ противъ прочихъ портовъ и сверхъ того съ товаровъ, принадлежащихъ корабельщику, 4 ефимка, штурману 2 ефимка, матросамъ и прочимъ людямъ 4 ефимка ²⁾. Наконецъ, по тарифу 1724 г. установлено было, чтобы съ привозныхъ и отпускныхъ товаровъ въ Архангельскѣ взимать пошлины съ прибавкою 25% къ окладамъ, назначеннымъ для другихъ портовъ. Всѣ эти мѣры привели къ тому, что Архангельскій портъ къ концу царствованія Петра совершенно утратилъ значеніе по сравненію съ Балтійскими портами. Въ 1725 и 1726 г.г. къ Петербургу, Ригѣ и Нарвѣ пришло въ общей сложности до 1,600 кораблей,

¹⁾ П. С. З. 3860.

²⁾ П. С. З. 3959, 4038.

причемъ на первый ѣзъ этихъ городовъ приходится 450 судовъ, на второй 755 и на третій 333; между тѣмъ въ Архангельскѣ за тѣ же годы пришло только 50 кораблей. Таможенныхъ пошлинъ въ Балтійскихъ портахъ собрано было до 547,000 р., а въ Архангельскѣ всего только 18,408 р. При такихъ обстоятельствахъ не удивительно, что судостроеніе на Соломбалѣ окончательно прекратилось, и только Осипъ Баженинъ продолжалъ строить въ Вавчугѣ суда для морскихъ промысловъ. Бѣломорскіе корабли уже не предпринимали дальнихъ плаваній, и только небольшія суда отправлялись въ Норвегію съ хлѣбомъ и «другими мелочными товаренки».

Дѣятельность С.-Петербургскаго порта и другихъ Балтійскихъ портовъ, благодаря указаннымъ поощрительнымъ мѣрамъ, получила быстрое развитіе. Въ 1714 г. въ С.-Петербургѣ было въ приходѣ всего 16 судовъ, а къ 1724 г. число ихъ возросло до 180, всего же за время отъ 1717 до 1725 г. приходъ судовъ къ балтійскимъ портамъ выражался въ слѣдующихъ цифрахъ:

Годы.	Ч и с л о с у д о в ѣ.			
	Въ С.-Петербургѣ.	Въ Ригѣ.	Въ Ревелѣ.	Въ Нарвѣ..
1717. . . .	51	139	27	?
1718 . . .	54	150	17	6
1719. . . .	52	177	38	23
1720 . . .	75	188	49	36
1721. . . .	90	238	37	73
1722. . . .	119	230	43	69
1723. . . .	?	203	?	?
1724. . . .	180	273	?	115
1725. . . .	?	388	?	179 ¹⁾

¹⁾ *H. Storch. Hist. Stat. Gem, d. Russ. R. Supplementband, 27; Архивъ Д. Т. Сб. Дѣла Коммиссіи о коммерціи, дѣло 420, св. 25; Дѣла Коммерцъ-коллегіи, счетн. эксп. д. 2, св. 4.*

Преобладающее значеніе Рижскаго порта, которое усматривается изъ таблицы, объясняется тѣмъ, что онъ издавна, еще за долго до присоединенія къ русскимъ владѣніямъ, былъ важнѣйшимъ торговымъ центромъ въ Балтійскомъ морѣ. Такъ, за десятилѣтіе отъ 1685 г. до 1695 г. въ Ригу приходило ежегодно въ среднемъ отъ 300 до 400 иностранныхъ кораблей. Во время войны торговая дѣятельность порта почти прекратилась, но затѣмъ онъ вновь занялъ принадлежавшее ему мѣсто въ морской торговлѣ сѣверныхъ европейскихъ государствъ.

Не ограничиваясь упомянутыми выше мѣрами, имѣвшими цѣлью сосредоточить въ С.-Петербургѣ отпускную торговлю, Петръ, съ самаго основанія новой столицы, заботился о привлеченіи къ ней иностранныхъ купеческихъ судовъ. Тотчасъ по взятіи Ніеншанца объявлено было, что шкиперу перваго торговаго корабля, который придетъ въ Неву, выдана будетъ премія въ 500 червонныхъ, шкиперу второго судна въ 300 и третьяго въ сто,—и въ томъ же году (1703) одному изъ шести голландскихъ судовъ, пришедшихъ въ Балтійское море, удалось мимо шведскихъ военныхъ кораблей, крейсировавшихъ недалеко отъ устья Невы, пробраться съ грузомъ къ С.-Петербургу. Въ слѣдующемъ году объявлено было всѣмъ державамъ черезъ россійскихъ уполномоченныхъ объ открытіи для торговли новаго порта. Парижскому послу боярину Матвѣеву, поручено было особо вступить съ Франціею въ переговоры о заключеніи торговаго трактата. Князю Меншикову приказано было войти въ соглашеніе о торговлѣ съ нѣмецкими городами Любекомъ, Гамбургомъ, Бременомъ и Данцигомъ;

немного позднѣе (1712 г.) русскимъ агентомъ въ Венеціи заключенъ былъ договоръ съ Генуею о непосредственной торговлѣ съ Россіею, причемъ первыя три судна, пришедшія въ С.-Петербургъ изъ Италіи, освобождались отъ пошлины. Подобное же соглашеніе состоялось съ городомъ Данцигомъ. Но всѣ эти мѣры не могли имѣть существеннаго значенія, такъ какъ продолжавшіяся военныя дѣйствія затрудняли движеніе торговыхъ судовъ въ Балтійскомъ морѣ. Только съ 1713 г. началась правильная дѣятельность С.-Петербургскаго порта, и съ этого же времени, какъ упоминалось выше, принять былъ рядъ мѣръ къ сосредоточенію въ немъ отпускной торговли.

Какъ видно ихъ приведенной выше таблицы, цѣль эта къ концу царствованія Петра въ значительной степени была достигнута, и С.-Петербургъ сдѣлался оживленнымъ торговымъ центромъ, куда стекались суда изъ разныхъ странъ Европы. По мѣрѣ того какъ развивались торговыя сношенія новой столицы съ ближайшими къ ней портовыми городами, обнаружилась потребность въ устройствѣ правильнаго постоянного сообщенія между ними для перевозки пассажировъ и товаровъ. Въ 1725 году установлены были регулярные рейсы отъ Кронштадта до Любека и Данцига; для нихъ назначены были пакетботы, принадлежавшіе адмиралтейству, причемъ два судна — одно въ Любекъ, а другое въ Данцигъ — отправлялись въ началѣ мая, а другія два спустя двѣнадцать дней послѣ первыхъ. Съ cadaго пассажира плата взималась въ три ефимка, причемъ разрѣшалось возить бесплатно 100 ф. багажа; фрахтъ за перевозку товаровъ составлялъ 12 коп. съ пуда одинаково до обоихъ

названныхъ городовъ; перевозились также и письма, считая за лотъ до Любека 40 коп. и до Данцига 20 коп. Чтобы доставить публикѣ возможность безъ затрудненій пользоваться удобнымъ сообщеніемъ на упомянутыхъ пакетботахъ, Коммерцъ коллегія съ 1728 года постановила вывѣшивать на биржѣ и въ другихъ «пристойныхъ мѣстахъ» столицы публикаціи о времени отхода судовъ и о платѣ, взимаемой за перевозку пассажировъ и товаровъ ¹⁾.

Заботясь о развитіи русской морской торговли, правительство вмѣстѣ съ тѣмъ прилагало старанія, чтобы доставить русскимъ торговцамъ активное участіе въ вывозѣ товаровъ за границу и въ торговыхъ сношеніяхъ съ иностранными государствами. Съ этою цѣлью въ новомъ тарифѣ 1724 г. установлены были существенныя льготы для русскихъ купцовъ, вывозившихъ товаръ за границу на собственныхъ судахъ. Такъ, вообще, пошлина взималась ефимками, считая по 50 коп за каждый ефимокъ, съ русскихъ же, вывозившихъ на своихъ судахъ, взималась только одна треть оклада, причемъ въ ефимкѣ полагалось 90 к.; привозные товары, на сумму равную стоимости отпуска съ прибавкою 25% прибыли, также дозволялось очищать пошлиною въ размѣрѣ $\frac{1}{3}$ установленной для иноземцевъ. Въ случаѣ вывоза товаровъ русскими торговцами на иностранныхъ судахъ, они также пользовались нѣкоторою льготою: имъ скидывалась 5%-ная земская пошлина, а ефимокъ считался за 125 коп. ²⁾ Затѣмъ Морскимъ торговымъ регламентомъ русскимъ

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ колл. 3 эксп, д. 38, св. 1.

²⁾ П. С. З. 4451. Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммиссіи о коммерціи, д. 295, св. 16.

купцамъ предоставлено было важное преимущество въ отношеніи каботажнаго плаванія: при перевозкѣ товаровъ изъ одного русскаго порта въ другой они освобождены были отъ уплаты пошлинъ, тогда какъ иностранцы платили полную пошлину ¹⁾).

Что касается непосредственныхъ торговыхъ сношеній съ иностранными государствами, то подобно тому какъ ранѣе изъ Архангельска посланъ былъ царскій корабль съ грузомъ во Францію, такъ изъ С.-Петербурга отправлены были Петромъ нѣсколько экспедицій, имѣвшія цѣлью положить какъ бы начало дальнему плаванію русскаго торговаго флота. Въ 1707 году, по предложенію Саввы Рагузинскаго, русскаго агента въ Венеціи, отправленъ былъ туда военный корабль «Армонтъ» съ грузомъ казенныхъ товаровъ: смолы, желѣза, канатовъ, юфти и воска. Выйдя въ сентябрѣ изъ С.-Петербурга, Блорій, капитанъ судна, заходилъ въ Англію, Испанію и въ маѣ 1718 г. прибылъ въ Венецію, гдѣ продажею товаровъ занимался Рагузинскій; за исключеніемъ канатовъ все остальное было продано. Спустя годъ, въ маѣ 1719 г. «Армонтъ» возвратился въ Россію. Другая экспедиція предпринята была въ 1724 г., когда испанское правительство обратилось къ русскому послу кн. Голицыну съ предложеніемъ объ установленіи непосредственной торговли между обѣими странами. Продолжительная переписка, возникшая вслѣдствіе донесенія кн. Голицына, имѣла цѣлью выяснить, какіе товары требуются въ Испанію и по какимъ цѣнамъ они тамъ продаются. Затѣмъ нагружены были корабль «Девонширъ» и два

¹⁾ П. С. З. 4451, § 18.

фрегата «Амстердамъ Галей» и «Кронъ де Ливде» казенными и купеческими товарами, причемъ первыхъ всего было на 19,247 р., а вторыхъ на 11,315 р. Купеческіе товары освобождены были отъ вывозныхъ пошлинъ, и кромѣ того изъ С.-Петербурга въ Ревель, гдѣ происходила нагрузка, они перевозились на средства Коммерцъ-коллегіи. Суда благополучно прибыли въ Кадиксъ, гдѣ часть товаровъ была распродана, и возвратились обратно съ грузомъ испанской соли ¹⁾. Третья экспедиція, въ Бордо, осуществилась уже послѣ кончины Петра Великаго въ 1726 г. Еще за два года до этого консулъ въ Бордо, Иванъ Алексѣевъ, доносилъ, что мѣстные купцы желали бы вступить съ С.-Петербургомъ въ непосредственныя торговыя сношенія. По бывшимъ уже примѣрамъ, приготовленъ былъ грузъ казенныхъ товаровъ (смолы, канефасу, парусныхъ нитокъ, канатовъ, желѣза) на гукорѣ «Кроншлотъ» для отправленія во Францію. При обсужденіи въ Верховномъ Тайномъ Совѣтѣ (5 Мая 1726 г.) вопроса о томъ, отпускать ли судно въ экспедицію, Императрица Екатерина I, какъ значится въ журналѣ, «отпустить указала, хотя бы убытки изъ того были, разсуждая, что потребно послать: 1) ради обученія навигацій, 2) для слуху народнаго, что корабли Россійскіе въ порты французскіе ходятъ» ²⁾. Упомянутыя экспедиціи являлись для того времени замѣчательными попытками насажденія у насъ морской торговли съ болѣе отдаленными евро-

¹⁾ *Немировъ*, вып. 8, стр. 10, 18; Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Ком. о ком. д. 9 св. 1. Матеріалы, т. V, стр. 60, 65.

²⁾ Матеріалы V, стр. 281, Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Ком. о ком.; д. 9, св. 1; д. 45, св. 4.

пейскими государствами, но едва ли онѣ имѣли сколько нибудь значительное вліяніе на развитіе нашего мореплаванія. Уже въ двадцатыхъ годахъ прошлаго столѣтія встрѣчаются указанія, что русскіе торговцы вывозили товары на собственныхъ судахъ. Такъ русскій агентъ въ Данцигѣ, Георгъ Ердманъ, спрошенный Сенатомъ, доносилъ въ то время, что въ этотъ портъ пришли моремъ два россійскихъ купца, одинъ изъ Стокгольма, а другой изъ С.-Петербурга ¹⁾. Но во всякомъ случаѣ такіе торговцы были весьма малочисленны. Это видно, между прочимъ, изъ того, что много времени спустя, въ 1746 г., когда Коммерцъ-коллегіею предложено было петербургскимъ купцамъ отправлять товары въ Средиземное море, они отзывались, что «въ ономъ промыслять провозомъ найдется не безъ опасенія, понеже въ дальнемъ мореплаваніи они еще необыкновенны» ²⁾. Дѣйствительно, когда нѣсколько лѣтъ спустя, въ 1751 г. возбужденъ былъ вопросъ о непосредственныхъ торговыхъ сношеніяхъ съ Португаліею, то по собраннымъ свѣдѣніямъ оказалось, что въ 1747—49 гг., изъ португальскихъ портовъ приходило ежегодно въ Балтійское море до 20 кораблей, но въ томъ числѣ не было ни одного русскаго судна, по большей же части голландскія, англійскія или нѣмецкихъ городовъ ³⁾.

На ряду съ экспедиціями, имѣвшими цѣлью завести морскую торговлю съ болѣе отдаленными государствами, заслуживаютъ вниманія попытки Петра къ образованію среди русскаго купечества компаній

¹⁾ Чулковъ, т. II, кн. 1, стр. 27.

²⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-колл., эксп. 1, д. 186, св. 8.

³⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ колл., счетн. эксп., д. 155, св. 6.

для торговли и морскихъ промысловъ. Еще въ бытность царя въ Амстердамѣ тамошній торговый чело-вѣкъ Небель подалъ ему проектъ объ устройствѣ компаній для болѣе успѣшной эксплуатаціи китоловнаго и другихъ промысловъ на Сѣверѣ. Въ слѣдующемъ году состоялся указъ, повелѣвавшій русскимъ купцамъ торговать такъ же, какъ торгуютъ въ иныхъ государствахъ торговые люди,—компаніями и чинить отпускъ товарамъ въ компаніяхъ и имѣть о томъ всѣмъ купецкимъ людямъ межъ собою, съ общаго совѣта, установленіе. Но охотниковъ вступать въ компаніи не оказалось. Поэтому впослѣдствіи, въ 1723 г., когда предполагалось завести торговлю въ Средиземномъ морѣ, Петръ въ указѣ Коммерцъ-коллегіи вновь рекомендовалъ образованіе компаній для торговли; ссылаясь при этомъ на примѣръ Остъ-Индской компаніи въ Голландіи, гдѣ «чина не дадутъ, пока пай свой въ оную не положить», царь писалъ въ Коммерцъ-коллегію, что «когда въ томъ старомъ и заобыкломъ государствѣ принужденіе чинится, — кольми паче надобно у насъ принужденіе въ томъ, яко у новыхъ людей во всемъ» ¹⁾. Въ другомъ указѣ 1724 г., относительно устройства компаніи для торговли съ Испаніею, Коммерцъ-коллегіи предписывалось принять на себя управленіе ея дѣлами: «какъ всѣмъ извѣстно, что наши люди ни во что сами не пойдутъ, ежели не приневолены будутъ, а потому Коммерцъ-коллегія для этой новости управленіе должна имѣть, пока въ совершенство придетъ»; хотя компаніи обѣщано было, въ виду новизны дѣла, вспоможеніе отъ казны ко-

¹⁾ П. С. З. 4348.

раблями, матросами и частью деньгами ¹⁾, однако и эта попытка не увѣнчалась успѣхомъ. Болѣе удачны были опыты устройства компаній для морскихъ промысловъ, хотя дѣятельность ихъ не отличалась особенною успѣшностью. Въ 1703 г. «для большаго размноженія промысловъ и вспоможенія торговли» всѣ рыбные и сальные промыслы по Бѣлому морю и Ледовитому океану отданы были въ содержаніе компаніи князя Меншикова и Шафирова съ товарищами съ тѣмъ, чтобы инымъ никому, кромѣ мѣстныхъ промышленниковъ, не промыслять, сальнымъ скупщикамъ у ловцовъ сала и звѣрей не покупать, а продавать имъ свою добычу компанейщикамъ повольною цѣною. Дѣятельность этой компаніи, въ продолженіе 18 лѣтъ, мало подвинула развитіе на Сѣверѣ морскихъ промысловъ. Проживая въ С.-Петербургѣ, участники компаніи не управляли непосредственно дѣлами, а ограничивались тѣмъ, что скупали у мѣстныхъ промышленниковъ черезъ своихъ приказчиковъ рыбу и продавали ее на монопольномъ правѣ. Поэтому обороты компаніи были очень не значительны, а въ 1717, 1719 и 1720 гг., напримѣръ, ею отпущено было изъ Архангельска за море сухой трески, въ сложности за три года, не больше, чѣмъ вывезено было въ 1700 г. до учрежденія компаніи. Въ 1721 г. предполагалось отдать промыслы изъ рукъ старой компаніи московскому гостю Евреинову съ товарищами, но въ виду чрезмѣрныхъ требованій, заявленныхъ послѣднимъ, рѣшено было оставить все дѣло по старому и дозволить промыслять всѣмъ промышленникамъ невоз-

¹⁾ П. С. З. 4510.

бранно. Для китоловнаго промысла образована была компанія въ 1723 г., при чемъ ей велѣно было «зачать пятью кораблями, оныя сдѣлать у города Архангельскаго, ловцовъ вывезть изъ Голландіи, матросовъ употреблять русскихъ». Для этой компаніи на верфи Бажениныхъ выстроены были въ 1725 г. три китоловные корабли, но дѣятельность ея была малоуспѣшна, такъ что выручка не окупала расходовъ на предпріятіе, и оно рушилось въ 1729 году ¹⁾.

Принимая различныя мѣры къ развитію русской торговли и промысловъ, Петръ не могъ оставить безъ вниманія торговыхъ интересовъ Россіи въ Азовскомъ и Каспійскомъ моряхъ, на берегахъ коихъ ему приходилось вести продолжительныя войны съ Турціею и Персіею. Тотчасъ по взятіи Азова Петръ перевелъ въ него русскихъ переселенцевъ изъ низовыхъ губерній, такъ что въ 1697 г. населеніе города превышало уже 15,000 чел. Желая придать поселенцамъ характеръ прибрежныхъ жителей, царь велѣлъ въ апрѣлѣ 1698 г. отправить изъ Воронежа въ Азовъ 28 карбусовъ и ладью со всѣми мореходными принадлежностями, а изъ Архангельска выписать кормщика Ивашку Молота, которому приказано было «учить азовскихъ жителей на рѣкахъ и на моряхъ, на карбусахъ, ладьяхъ и на иныхъ судахъ водяному ходу, въ кормщикахъ». Въ 1702 году открытъ былъ иностраннымъ судамъ доступъ къ устьямъ Дона, и нѣсколько турецкихъ кораблей пришло тогда въ Азовъ. Для опыта снаряжено было и русское судно «Благое начало» и въ томъ же году отправлено съ товарами

¹⁾ Огородниковъ, «Очеркъ», стр. 186.

въ Турцію, подъ командою капитана Лобика. Послѣ трехнедѣльной стоянки подъ Керчью въ ожиданіи разрѣшенія изъ Константинополя на торговлю въ турецкихъ портахъ, судно вынуждено было возвратиться въ Азовъ, куда турецкія власти обѣщали прислать отвѣтъ султана, что, однако, исполнено не было. Въ Ноябрь 1703 г. прибылъ въ Азовъ изъ Константинополя на своемъ суднѣ иностранецъ Савва Рагузинскій; прозимовавъ въ Таганрогѣ, онъ въ слѣдующемъ году отправился въ Москву съ письмомъ отъ Апраксина, который рекомендовалъ его Петру, какъ «вѣдомца добра о тамошнихъ (Турціи и Молдавіи) состояніяхъ»; съ 1703 г., когда онъ въ первый разъ видѣлся съ Петромъ, и началась, повидимому, его дипломатическая дѣятельность ¹⁾. Неудачная новая война съ Турціею и сдача Азова пріостановили дальнѣйшее развитіе русской морской торговли на Черномъ морѣ.

Что касается торговли на Каспійскомъ морѣ, то сношенія съ Персіею въ началѣ 18 столѣтія находились преимущественно въ рукахъ армянскихъ купцовъ. Въ 1711 г. имъ вновь дарована была привилегія на исключительное право торговли персидскимъ шелкомъ, причемъ и на другіе товары допущена была въ пользу образовавшейся компаніи значительная сбавка въ пошлинахъ. Однако, злоупотребленія торговцевъ, которые продавали въ Россіи персидскіе товары не только оптомъ, но и въ розницу, чѣмъ вызывали жалобы со стороны русскаго купечества, побудили правительство отнять у нихъ привилегію, и

¹⁾ *Елагинъ*, 125 и сл.

въ 1719 г. она была отмѣнена. На ряду съ армянами и нѣкоторые русскіе торговцы имѣли конторы въ Астрахани и отправляли товары въ Персію, гдѣ главнымъ мѣстомъ ихъ торга былъ городъ Шамахія, въ Ширванѣ. При разграбленіи этого города татарами въ 1711 году только одна фирма купца Евреинова потерпѣла убытковъ на 180,000 р. По даннымъ за 1716 г., въ Астрахань привезено было моремъ товаровъ на сумму 321,931 рубль.

Перевозка товаровъ по Каспійскому морю, какъ въ XVII столѣтіи, производилась на казенныхъ судахъ: бусахъ, стружкахъ, шкутахъ и др. За перевозъ отъ Астрахани до Низовой пристани брали по гривнѣ съ пуда, а въ другія мѣста плата назначалась по взаимному соглашенію между торговцами и таможенною. Впослѣдствіи бусы замѣнены были талками, которые были меньше размѣромъ, но зато, по отзывамъ современныхъ морскихъ офицеровъ, могли выдерживать «всякіе штормы». Въ 1707 г. для завѣдыванія казенными судами назначенъ былъ въ Астрахань морской капитанъ Рентель; онъ предложилъ основать новую торговую пристань въ Баку, но ханъ шемахинскій на это не согласился; затѣмъ онъ выстроилъ четыре новыхъ коммерческихъ судна и возилъ на нихъ товары въ Персію; при этомъ онъ представлялъ (въ 1713 г.), что имѣвшееся въ Астрахани число казенныхъ судовъ не удовлетворяло желающихъ пользоваться ими для перевозки товаровъ и что необходимо число это увеличить. Въ 1713 г. царь обратилъ особенное вниманіе на Каспійское море по случаю доходившихъ до него извѣстій о нахожденіи на восточномъ берегу моря золотыхъ приисковъ.

Прибывшій въ С.-Петербургъ трухменецъ, по имени Нефесъ, предлагалъ Петру снарядить экспедицію къ верховьямъ рѣки Аму-Дарьи; это предложеніе поддерживалъ также посоль отъ Хивскаго хана. Съ другой стороны, сибирскій губернаторъ кн. Гагаринъ, доносилъ, что золотыя розсыпи находятся въ Малой Бухарѣ при городѣ Эркети, стоявшемъ на р. Дарѣ. Для разысканія золота и водяныхъ путей въ Среднюю Азію и Индію отправлены были сразу двѣ экспедиціи. Одна, подъ командою Бухгольца, изъ Сибири спустилась по Иртышу на досчаникахъ и лодкахъ, но, будучи остановлена калмыками, не достигла цѣли. Другая подъ начальствомъ кн. Бековича-Черкаскаго, на флотиліи изъ 30 судовъ проплыла отъ Астрахани по Каспійскому морю до Красноводскаго залива, гдѣ изслѣдовала прежнее устье Аму Дарьи. На слѣдующій годъ эта вторая экспедиція вновь отправлена была въ Хиву для отысканія золотыхъ розсыпей и открытія торговаго пути въ Индію, но неудачныя распоряженія Бековича, болѣзни и смертность въ отрядѣ, расположившемся въ нездоровой мѣстности у Красноводска и Тюбъ-Карагана, и, наконецъ, нападенія трухменцевъ разстроили задуманное предпріятіе, и экспедиція должна была возвратиться въ Астрахань. Но мысль о торговыхъ сношеніяхъ съ востокомъ не оставляла царя не смотря на испытанныя неудачи, и она была главнѣйшимъ побужденіемъ къ предпринятымъ позднѣе походамъ въ Персію. Занявъ Дербентъ и значительную часть морского берега, Петръ имѣлъ въ виду завладѣть Баку, пройти къ р. Курѣ и тамъ основать городъ, который долженъ былъ сдѣлаться центральнымъ пунктомъ для

торговыхъ сношеній азіатскихъ и европейскихъ государствъ. Въ 1723 г. Баку былъ взятъ, а въ слѣдующемъ году уже начаты работы по постройкѣ крѣпости на р. Курѣ. Кончина Петра помѣшала дальнѣйшему выполнению его широкихъ замысловъ.

Военныя экспедиціи на Каспійскомъ морѣ не препятствовали торговому мореплаванію, которое было столь значительно, что 15 казенныхъ судовъ для перевозки товаровъ оказывалось недостаточно, и приходилось прибавить къ нимъ еще 5 или 6 тялокъ; въ одномъ только 1717 г. въ пользу казны за фрахтъ поступило 28,650 р. Въ числѣ мѣръ, принятыхъ Петромъ для развитія морской торговли съ Персіею, нельзя не упомянуть еще о назначеніи русскаго консула въ Рештѣ и объ улучшеніи судоходства въ Каспійскомъ морѣ. Послѣдняя мѣра стоитъ въ связи съ общими распоряженіями Петра относительно судостроенія.

Заботясь о созданіи русскаго торговаго флота, царь не могъ оставить безъ вниманія развитіе судостроительнаго дѣла. Строеніе судовъ требовалось, прежде всего, для военныхъ цѣлей, и къ нему привлечено было все населеніе. Когда 4 ноября 1696 г. боярская дума рѣшила, чтобы «морскимъ судамъ быть», всѣ владѣльцы крестьянъ раздѣлены были на кумпанства, обязанныя строить корабли; крупные владѣльцы должны были на свои средства строить, а мелкіе вносили полтинныя деньги, по полтинѣ со двора. Не освобождалось отъ повинности и купечество, но особенно тяжело было корабельное дѣло для крестьянства, которое составляло тысячи рабочихъ, стекавшихся изъ ближнихъ и дальнихъ мѣстъ въ Воронежъ, гдѣ производилось судостроеніе. Каждый обязанъ былъ имѣть при себѣ

топоръ или другой инструментъ, а часть требовалась и съ лошадьми. Всѣ работы дѣлались спѣшно, провіантъ, кладъ и служилые люди перевозились тѣми же крестьянами или сплавлялись водою «на спѣхъ, днемъ и ночью», все надо было дѣлать «безъ мотчанія (замедленія) и порухи», подъ угрозою разоренія и смертной казни. Когда окончилось строеніе кумпанскихъ судовъ, продолжались еще до конца царствованія Петра непрерывныя работы по сооруженію военныхъ кораблей, которыя производились русскими рабочими подъ руководствомъ иноземныхъ мастеровъ. Всего при Петрѣ выстроено было 895 разнаго рода военныхъ судовъ, причемъ судостроеніе происходило въ разное время въ двадцати пяти различныхъ мѣстахъ. Какъ ни тяжело было для народа это великое корабельное дѣло, оно дало ему возможность освоиться съ новою для него отраслью-кораблестроеніемъ и подготовило не мало русскихъ мастеровъ-судостроителей. Но вліяніе военного судостроенія само по себѣ еще было недостаточно. Поэтому необходимо было принять особыя мѣры для поощренія частной судостроительной дѣятельности и улучшенія судоходства. Русскія суда, рѣчныя и морскія, въ началѣ прошлаго столѣтія были весьма несовершенны; они строились очень непрочны, изъ сырого дерева, бока плохо пригонялись и не конопатились. Относительно Каспійскаго судоходства сохранилось показаніе современника, морского офицера Соймонова, который писалъ, что «астраханскіе татары и россійскіе люди въ мореплаваніи неискусны были, и за довольное искусство имъ казалось, что умѣли изъ брусевъ съ перерубами, какъ избу, бусу срубить, и съ ней по морю съ однимъ большимъ па-

русомъ по вѣтру ходить. А съ противными вѣтрами, сколько бы далеко не отошелъ, съ малымъ парусомъ, который у нихъ *гуляй парусъ* назывался, назадъ на якорныя мѣста, или въ какой нибудь заливъ возвращался».

Къ судостроенію относится цѣлый рядъ указовъ Петра. Въ 1711 г. именнымъ указомъ Архангельскому губернатору ¹⁾ велѣно было объявить «всѣмъ промышленникамъ, которые ходятъ на море для промысловъ своихъ на ладьяхъ и на кочахъ, дабы они вмѣсто тѣхъ судовъ дѣлали морскія суда: галіоты, гукоры, каты, флейты,—и для того дается имъ сроку на старыхъ ходить только два года, а по нуждѣ три года; а по прошествіи того сроку чтобы, конечно, старые всѣ перевести». Въ слѣдующемъ году такіе же указы посланы были губернаторамъ С.-Петербургскому, Московскому, Казанскому и Нижегородскому ²⁾; при этомъ велѣно было «впредь со скобками судовъ не дѣлать, а чтобы доска съ доскою плотно клали»; для указанія, какъ конопатить суда, въ распоряженіе мѣстнаго начальства посланы были изъ С.-Петербурга конопатчики; старыя суда приказано было заклеить, а за нарушеніе указа назначено было въ первый разъ штрафъ въ 200 руб., а во второй разъ отобраніе всѣхъ пожитковъ и каторга на 10 лѣтъ. Однако, измѣнить къ лучшему несовершенные, но установившіеся вѣками приемы постройки судовъ оказалось дѣломъ весьма труднымъ, и приведенные указы, не смотря на угрозы суровыми взысканіями, не сопровождались никакими существенными результатами. Поэтому потребовались новыя мѣры для поощренія промышлен-

¹⁾ П. С. З. 2873. — ²⁾ П. С. З. 2956.

никовъ къ заведенію лучшаго типа судовъ. Въ 1718 г. велѣно было со старыхъ судовъ, приходившихъ по рѣкамъ къ С.-Петербургу, взимать проѣздныя пошлины въ двойномъ размѣрѣ противъ судовъ новоманерныхъ, а въ слѣдующемъ году велѣно было брать втрое больше и т. д., прибавляя погодно ¹⁾. Въ томъ же году подпоручику гвардіи Румянцеву приказано было «ѣхать въ Ладогу и по рр. Волхову и Мстѣ до Вышняго Волочка и прочимъ рѣкамъ—на тѣ мѣста, гдѣ дѣлаютъ всякія суда, и публиковать, что всѣмъ вѣдомо есть, какой великій убытокъ чинится на Ладожскомъ озерѣ отъ худыхъ судовъ, и что однимъ симъ лѣтомъ съ тысячу судовъ пропало, а съ начала строенія сего мѣста (т. е. С.-Петербурга) болѣе 10,000». Далѣе, въ томъ же указѣ ²⁾ говорится, что «данъ былъ указъ и подтверждаемъ, но мало оному слѣдовали отъ глупости и упрямства, принимая въ пользу себѣ то, что старыя суда дешевле, а того не разсуждая, сколько пропадаетъ». За нарушеніе указа велѣно было виновнаго, «отписавъ все, что имѣетъ, сослать на галерную работу на 15 лѣтъ». Спустя два года, тотъ же Румянцевъ былъ вторично командированъ съ тѣмъ, чтобы старыя суда рубить, чьи бы оныя ни были, а хозяевамъ чинить наказаніе; указъ о томъ велѣно было объявить и прибить у церквей, «дабы всѣ вѣдали, и невѣдѣніемъ бы никто не отговаривался» ³⁾. Въ 1721 г. приказано было ломать всѣ староманерныя суда, находившіяся въ то время въ С.-Петербургѣ ⁴⁾. Въ слѣдующемъ году, для улучшенія Каспійскаго судоходства, состоялось распоряженіе, чтобы у Нижняго Новгорода строились суда, которыя не

¹⁾ П. С. З. 3229.—²⁾ П. С. З. 3238.—³⁾ П. С. З. 3663.—⁴⁾ П. С. З. 3866.

только годились бы для плаванія по Волгѣ, но могли бы ходить и по морю ¹⁾. Въ 1724 г., по прошенію иноземца, московскаго жителя Ивана Битнера, повелѣно было со вновь построенныхъ новоманерныхъ судовъ никакихъ пошлинъ не брать ²⁾.

Независимо отъ перечисленныхъ мѣръ въ С.-Петербургѣ учреждена была казною, такъ наз. партикулярная верфь, для постройки торговыхъ судовъ по заказамъ частныхъ лицъ; суда, принадлежавшія верфи, отдавались въ наемъ всѣмъ желающимъ, для чего установлены были подробныя правила ³⁾. Съ 1723 г. верфи подчинены были и всѣ частныя суда русскихъ промышленниковъ, находившіяся въ С.-Петербургскомъ портѣ ⁴⁾. Существовало предположеніе объ учрежденіи верфей и въ другихъ мѣстахъ, и въ 1720 г. указомъ велѣно было озаботиться пріисканіемъ для этого удобныхъ мѣстъ у Ладоги, на Пашѣ, Заонежьѣ, Мегрѣ и Свири, «поговоря о томъ съ ладожанами» ⁵⁾. Для обученія судовому строенію тогда же велѣно было послать съ Петербургской частной верфи учениковъ въ Новгородъ, Тверь и на Гжатскую пристань. Всѣ эти распоряженія, хотя и имѣли нѣкоторое значеніе, однако не сразу повели къ появленію судовъ болѣе совершенной постройки. Въ виду недостатка въ новыхъ судахъ, правительство само вынуждено было пойти на нѣкоторыя уступки. Уже въ 1718 г. дозволено было привозить въ С.-Петербургъ припасы на староманерныхъ судахъ ⁶⁾, затѣмъ разрѣшено было возить и строительные матеріалы; наконецъ, испол-

¹⁾ П. С. З. 3946.—²⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-колл., д. 19, св. 1, эксп. 1.—³⁾ П. С. З. 3615.—⁴⁾ Арх. Д. Т. Сб., Дѣла Коммерцъ-колл., д. 170, св. 5, эксп. 3.—⁵⁾ П. С. З. 3533.—⁶⁾ П. С. З. 3191.

неніе указовъ о постройкѣ новыхъ судовъ отсрочено было до 1724 г. ¹⁾. При преемникахъ Петра правительство еще менѣе настаивало на строгомъ примѣненіи упомянутыхъ указовъ, и изъ цѣлаго ряда распоряженій, изданныхъ въ царствованіе императрицъ Анны Іоанновны и Елисаветы Петровны, видно, что еще долгое время постройка судовъ производилась по старымъ приѣмамъ, а не по образцамъ, которые рекомендованы были въ многочисленныхъ указахъ Петра ²⁾.

Въ связи съ мѣрами, касающимися судостроенія, находятся распоряженія о регистраціи вновь построенныхъ въ Россіи судовъ. Въ 1724 г., въ инструкціи Коммерцъ-коллегіи указано было, чтобы каждое новое судно объявлялось въ ратушѣ, гдѣ должны были записываться «всѣ обстоятельства того корабля, а именно строеніе его, число ластовъ, глубина, ширина, длинность мачты, имя корабельнаго мастера» и т. п.; тогда же установлены были и корабельныя крѣпости, потому что съ записаннаго въ ратушѣ велѣно было выдавать владѣльцамъ судовъ засвидѣтельствованныя копіи «за подписаніемъ и печатью городскою, для того, когда такой корабль другому проданъ будетъ, то помянутому письму (т. е. выпискѣ), надлежитъ быть у купца при томъ кораблѣ». Правила эти, устанавливавшія при самомъ появленіи торговаго флота регистрацію судовъ, въ томъ же 1724 г. введены были въ дѣйствіе, какъ это видно, между прочимъ, изъ предписанія Коммерцъ-коллегіи Архангельскому магистрату ³⁾.

¹⁾ П. С. З. 4118. — ²⁾ П. С. З. 7259, 7787, 7852, 10667, 11484. — ³⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Комм. к., д. 26, св. 1, эксп. 3.

Наряду съ заботами о судостроеніи, Петръ не оставилъ безъ вниманія и вопросъ объ экипажѣ для купеческихъ судовъ. Еще въ 1696 году, при отправленіи изъ Архангельска за границу казеннаго корабля, онъ велѣлъ вмѣстѣ съ нимъ отправить за море нѣсколько русскихъ матросовъ для «спознанія морскаго ходу, корабельной оснастки и нѣмецкаго языка». Для улучшения экипажа военного флота и подготовленія опытныхъ шкиперовъ, правительство неоднократно посылало за границу молодыхъ людей для изученія морскихъ наукъ и для общаго образованія. Съ этою цѣлью Петръ предложилъ даже англійскому и голландскому правительствамъ принять къ себѣ на службу нѣсколько тысячъ русскихъ матросовъ; встрѣтивъ отказъ, царь вынужденъ былъ послать въ Голландію только 100 человекъ. Позднѣе командировки молодыхъ людей производились нѣсколько разъ, но ближайшимъ образомъ онѣ предназначались для подготовленія военныхъ моряковъ, въ которыхъ испытывалась въ то время особенная нужда. Интересами военного флота вызванъ былъ также указъ 1701 г. объ учрежденіи въ Москвѣ школы «математическихъ и навигацкихъ, т. е. мореходныхъ, хитрости искусствъ ученія». Школа должна была состоять въ вѣдѣніи Оружейной палаты у боярина Головина съ товарищи; въ ученье велѣно было набирать «добровольно хотящихъ, иныхъ же паче и со принужденіемъ». Въ качествѣ преподавателей приглашены были иноземцы Фарварсонъ, Гвынъ и Грейсъ; въ школѣ изучали ариѳметику, геометрію, тригонометрію плоскую и сферическую, навигацію, морскую астрономію и нѣкоторыя свѣдѣнія изъ географіи. Благодаря принятымъ правительствомъ при-

нудительнымъ мѣрамъ, число учащихся въ школахъ быстро возросло, и къ октябрю 1710 г. въ ней считалось 420 учениковъ, а въ слѣдующемъ году разрѣшено было принимать до 500 человѣкъ. Въ 1715 г. велѣно было перевести въ С.-Петербургъ всѣхъ учителей и учениковъ навигацкой школы, но въ виду представившихся при этомъ затрудненій рѣшено было перевести только низшіе классы, и въ томъ же 1715 г. состоялся указъ объ учрежденіи въ С.-Петербургѣ Морской Академіи на триста человѣкъ учащихся. Оба названныя учебныя заведенія имѣли немаловажное значеніе для успѣховъ нашего военнаго флота: первые русскіе моряки, гидрографы и топографы, инженеры и артиллеристы и вообще многіе сотрудники Петра были воспитанники навигацкой школы или Морской Академіи. Не ограничиваясь посылкою молодыхъ людей за границу и учрежденіемъ школъ, Петръ пожелалъ воспользоваться также зарождавшимся торговымъ мореплаваніемъ для пріученія неопытныхъ солдатъ къ обязанностямъ матросовъ. Съ этою цѣлью въ регламентѣ Адмиралтействъ коллегіи предписывалось на всѣхъ торговыхъ суда давать отъ адмиралтейства одну пятую часть матросовъ «для обученія»; судовозяева обязаны были содержать ихъ на своемъ иждивеніи, а морское вѣдомство, въ случаѣ нужды, могло ихъ потребовать обратно, замѣняя другими. Въ то же время велѣно было, чтобы иностранцевъ на торговые суда нанимали не болѣе одной четверти всего числа экипажа ¹⁾, но это послѣднее распоряженіе едва ли исполнялось, потому что впослѣдствіи неоднократно вновь издавались

¹⁾ П. С. З. 3937.

указы объ ограниченіи числа иностранныхъ матросовъ, причемъ, какъ указано будетъ ниже, правительство, для достиженія этой цѣли, устанавливало весьма существенныя льготы въ пользу промышленниковъ, нанимавшихъ на свои суда русскихъ матросовъ. Что касается распоряженія о доставленіи купцамъ служителей отъ адмиралтейства, то хотя ближайшею цѣлью этой мѣры было улучшение состава военного экипажа, она принесла не мало пользы и купеческому мореходству, обезпечивая для него, при отсутствіи свободныхъ рабочихъ рукъ, извѣстный контингентъ работниковъ. Распоряженіе это сохраняло силу и при преемникахъ императора Петра I, и купечество въ продолженіе цѣлаго столѣтія прибѣгало къ помощи адмиралтейства для пополненія экипажа торговыхъ судовъ. При этомъ, самая цѣль первоначальнаго распоряженія постепенно утрачивалась, и въ мирное время морское вѣдомство не отказывало въ командированіи на купеческія суда и болѣе опытныхъ матросовъ и морскихъ офицеровъ, которыхъ особенно требовало купечество.

Кромѣ матросовъ отъ адмиралтейства промышленникамъ разрѣшено было нанимать на суда служителей изъ вольныхъ людей и изъ дворцовыхъ, монастырскихъ и помѣщичьихъ крестьянъ. Относительно послѣднихъ договоры заключались съ подлежащими управленіями или помѣщиками, причемъ въ нихъ включалась оговорка, что за уѣзжающихъ за границу матросовъ подушная подать уплачивается ихъ владѣльцами, — дабы «люди отъ подати не избывали» ¹⁾.

¹⁾ П. С. З. 4774.

Отношенія между шкиперомъ и командою на торговыхъ судахъ еще не были подробно регулированы петровскимъ законодательствомъ, но въ 1722 г. состоялся знаменательный указъ, коимъ предписывалось Коммерцъ-коллегіи и всѣмъ судебнымъ мѣстамъ рѣшать всѣ дѣла по жалобамъ шкиперовъ внѣ очереди, «остави всѣ дѣла, дабы тѣмъ не удержать хода ихъ, и какъ чужихъ не отогнать, а своихъ не разорить» ¹⁾.

Въ заключеніе обзора мѣропріятій, принимавшихся правительствомъ при Петрѣ для развитія торговаго мореходства, нельзя не упомянуть еще о нѣкоторыхъ мѣрахъ, имѣвшихъ цѣлью упорядоченіе и расширеніе заграничной торговли. Къ этимъ мѣрамъ относится учрежденіе въ 1719 г. Коммерцъ-коллегіи, на которую возложено было составленіе таможенныхъ тарифовъ и уставовъ, попеченіе о купеческомъ судостроеніи, завѣдываніе пошлинными сборами, сношенія съ иностранными рынками, назначеніе туда консуловъ и факторовъ. Затѣмъ, благотворное вліяніе на привозную торговлю должно было оказать сокращеніе таможенныхъ формальностей, произведенное морскимъ регламентомъ 1724 года. При приходѣ торговаго корабля требовалось объявить въ таможеню имя шкипера и имя судна и передать товарную роспись, по которой производился въ присутствіи корабельщика досмотръ груза; изъ другихъ документовъ требовалось предъявленіе зундскаго паса, т. е. удостовѣренія о санитарной безопасности корабля, и свидѣтельства о мѣстѣ погрузки судна. Ранѣе очистки товара пошлиною, воспрещалось кому-либо изъ команды отлучаться

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб., дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 295, св. 16.

съ корабля подъ угрозою штрафа въ 20 ефимковъ. При отпускѣ товаровъ за границу изъ таможи выдавались на грузъ особые ярлыки, безъ которыхъ воспрещалось производить нагрузку, подъ опасеніемъ конфискаціи товаровъ и самаго судна. Существенное отличие этихъ правилъ отъ дѣйствовавшихъ ранѣе заключалось въ томъ, что они придали таможеннымъ формальностямъ необходимую опредѣленность и устойчивость, устраняя въ то же время контрабандную торговлю, которая широко практиковалась иноземцами въ русскихъ портахъ.

Наконецъ, въ сферѣ международныхъ отношеній, развитіе мореходства облегчалось заключеніемъ дружественныхъ трактатовъ съ иностранными государствами. Постановленія о купеческомъ мореплаваніи содержатся, между прочимъ, въ трактатѣ съ Англіею 1710 г., коимъ объявлялось, что правительство, для удобства морской торговли, признало за благо бueвыя, маячныя, вожевыя и якорныя деньги учредить въ равенствѣ съ великобританскимъ народомъ; поэтому велѣно было во всѣхъ пристаняхъ съ англійскихъ судовъ взимать сборовъ столько же, сколько берутъ въ Англіи съ русскихъ кораблей. Въ другомъ договорѣ, заключенномъ въ 1717 г. съ Персіею, выговорено было, чтобы персидское правительство давало русскимъ купцамъ провожатыхъ, когда тѣ поѣдутъ изъ Шемахи въ Низовую пристань, чтобы, въ случаѣ пропажи или крушенія судна, все найденное и спасенное возвращалось потерпѣвшему владѣльцу. Въ связи съ международными трактатами надлежитъ упомянуть о признаніи правъ нейтральной торговли, объявленномъ Петромъ въ 1719 г. Чтобы не препятствовать движенію судоход-

ства въ Балтійскомъ морѣ и приходу судовъ къ С.-Петербургу, правительство объявило, что не смотря на продолженіе военныхъ дѣйствій, торговое мореплаваніе остается свободнымъ; поэтому англійскія, голландскія и другія купеческія суда со всякимъ грузомъ, кромѣ военной контрабанды, могутъ безопасно проходить ко всѣмъ портамъ шведской короны.

Обозрѣвая многочисленныя и разнообразныя распоряженія правительства въ царствованіе Петра, имѣвшія цѣлью развитіе нашей морской торговли, нельзя не замѣтить, что мѣропріятія эти коснулись почти всѣхъ сторонъ мореходной промышленности. Дальнее и каботажное плаваніе, устройство купеческихъ верфей и улучшеніе постройки судовъ, поощреніе судоходства въ Балтійскомъ морѣ, оживленіе морской торговли на Каспій, улучшеніе таможенныхъ порядковъ, ограниченіе льготъ иноземцевъ и установленіе преимуществъ въ пользу русскаго флага, доставленіе купечеству матросовъ и шкиперовъ, заботы о развитіи морскихъ промысловъ—всѣ эти разнородныя отрасли, связанныя съ торговымъ мореходствомъ, были предметомъ многочисленныхъ указовъ Петра. Само собою разумѣется, что не сразу могли обнаружиться послѣдствія принятыхъ правительствомъ мѣръ. Многія распоряженія отличались еще неопредѣленностью и не получили подробнаго развитія и надлежащаго примѣненія къ дѣйствительнымъ условіямъ тогдашней заграничной торговли. Дальнѣйшее развитіе мѣропріятій, намѣченныхъ петровскимъ законодательствомъ, относится къ послѣдующей эпохѣ, обнимающей періодъ времени отъ кончины Петра до воцаренія императрицы Екатерины II.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Торговое мореходство при преемникахъ Петра. — Дѣятельность С.-Петербургскаго и Рижскаго портовъ. — Сокращеніе торговли въ прочихъ балтійскихъ портахъ. — Отмѣна ограничительныхъ мѣръ относительно Архангельска. — Упадокъ торговли на сѣверѣ при монопольной эксплуатаціи промысловъ. — Указъ 16 мая 1729 г. — Поощреніе судостроенія. — Оживленіе судостроительной дѣятельности на сѣверѣ. — Развитіе и упадокъ лѣсного торга. — Введеніе судовъ новой постройки. — Дѣятельность партикулярной верфи въ С.-Петербургѣ. — Морской пошлинный регламентъ 1731 г. — Попытки учрежденія активной морской торговли. — Мѣры къ развитію торговли въ Черномъ морѣ. — Россійская компанія въ Константинополь. — Обороты Темерниковскаго порта въ 1758—1765 гг. — Политическія затрудненія для развитія черноморской торговли. — Торговля съ Персіею. — Уменьшеніе русскихъ владѣній на Каспійскомъ морѣ. — Сокращеніе судоходства. — Стѣснительныя мѣры относительно купеческихъ судовъ Астраханскаго порта. — Оживленіе торговли и учрежденіе компаній. — Причины слабаго развитія русской морской торговли. — Пренимущества иностранныхъ торговцевъ. — Экипажъ на торговыхъ судахъ.

Дѣятельность балтійскихъ портовъ, благодаря установленнымъ правительствомъ поощрительнымъ мѣрамъ, при преемникахъ Петра продолжала быстро развиваться. Какъ упомянуто было выше, въ 1724 г. въ С.-Петербургѣ было въ приходѣ 180 кораблей, въ 1736 г. число ихъ упало до 100, въ 1744 г. вновь поднялось до 264; въ 1751 году пришло 298 судовъ, а въ среднемъ за трехлѣтіе 1761—1763 гг. въ приходѣ было ежегодно 332 корабля. Изъ свѣдѣній о вывозѣ товаровъ видно, что въ теченіе восьми лѣтъ отъ 1742 до 1749 г. ежегодный вывозъ простирался на сумму

5.535.000 руб., а въ слѣдующее восьмилѣтіе отъ 1750 до 1757 года эта сумма повысилась до 7.662.000 руб. Такое же значительное возрастаніе торговли при Петербургскомъ портѣ обнаруживается изъ разсмотрѣнія данныхъ о сборѣ таможенныхъ пошлинъ.

	ефимковъ.	руб.
Такъ въ 1730 г. пошлинъ поступило	202.103	18.916
» 1740 » » »	226.696	99.149
» 1750 » » »	445.367	188.971 ¹⁾

Независимо отъ особыхъ мѣръ, принятыхъ Петромъ для привлеченія отпускной торговли къ С.-Петербургу, немаловажное значеніе имѣло для развитія его торговой дѣятельности соединеніе каналами Невы съ Волгою. Вышневолоцкій каналъ открытъ былъ для судоходства еще въ царствованіе Петра, но окончательно устроенъ онъ былъ лишь при его преемникахъ. Другой каналъ Ладожскій, имѣвшій цѣлью отвратить убытки купечества отъ частой гибели судовъ, шедшихъ по Ладожскому озеру, также начатъ былъ постройкою при Петрѣ, но работы закончились, и каналъ открытъ былъ для судовъ только въ 1731 году. Само собою разумѣется, что непрерывное водяное сообщеніе съ центральными и восточными провинціями создавало въ пользу Петербурга неоцѣнимое преимущество по сравненію съ Архангельскомъ, значительно болѣе удаленнымъ отъ внутреннихъ рынковъ и не имѣвшимъ отъ нихъ удобныхъ путей сообщенія.

Другой важнѣйшій портъ на Балтійскомъ морѣ—Рижскій—также развивалъ все болѣе значительную торговую дѣятельность. Въ 1725 г. къ этому порту

¹⁾ *Storch*, V. стр. 183.

пришло 388 кораблей, въ 1730 г. число это возросло до 414; въ 1740 г. въ приходѣ было 597 судовъ, а въ 1750 г.—447. По этимъ даннымъ можно было бы подумать, что торговля Риги превышала обороты С.-Петербургскаго порта, но въ дѣйствительности она была гораздо менѣе значительна, что видно, между прочимъ, изъ цифръ, касающихся сбора таможенныхъ пошлинъ. Въ 1730 году у Риги собрано было пошлинъ на 227.043 ефимка, въ 1735 г. на 208.608 ефимковъ, въ 1740 г. на 204.127 ефимковъ. За исключеніемъ Риги и С.-Петербурга Россія имѣла при Петрѣ на Балтійскомъ морѣ еще пять портовъ: Ревель, Перновъ, Аренсбургъ, Нарву и Выборгъ. При преемникахъ Петра, въ теченіе разсматриваемаго періода, къ нимъ присоединились два новыхъ порта: Гапсаль и Фридрихсгамнъ. Дѣятельность всѣхъ этихъ портовъ, по мѣрѣ развитія отпускной торговли С.-Петербурга, постепенно сокращалась. За трехлѣтіе отъ 1761 г. до 1763 г. ежегодный приходъ судовъ ко всѣмъ упомянутымъ городамъ не превышалъ 490, составляя, въ частности: для Ревеля—145, Нарвы—115, Выборга—80, Пернова—72, Фридрихсгамна—37, Аренсбурга—34 и Гапсаля—7. Таможенныхъ пошлинъ, за исключеніемъ Фридрихсгамна, всего поступило въ 1740 году 85.342 ефимка. Сокращеніе торговли особенно замѣтно изъ слѣдующаго сопоставленія по Нарвскому порту: къ нему приходило ежегодно судовъ, въ среднемъ, за время:

отъ 1724 — 1738 года	— 216 судовъ.
1738 — 1748 »	— 204 »
1748 — 1758 »	— 185 »
1758 — 1768 »	— 121 ¹⁾ »

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о ком. д. 420, св. 25.

Второстепенные балтійскіе порты не мало страдали отъ стѣснительныхъ правилъ, установленныхъ въ пользу С.-Петербурга и ограничивавшихъ привозъ товаровъ къ названнымъ городамъ лишь небольшими ближайшими къ нимъ районами. Уже вскорѣ послѣ кончины Петра Ревель возбудилъ ходатайство о дарованіи ему права свободной отпускной торговли, но требованіе это не было уважено. Лишь въ 1728 г. допущено было нѣкоторое послабленіе и разрѣшенъ отпускъ товаровъ черезъ Нарву и Ревель изъ Великолуцкой и Псковской провинцій, а относительно прочихъ мѣстъ петровское запрещеніе оставалось въ силѣ, «дабы не оскуженъ былъ С.-Петербургскій портъ» ¹⁾. Другое обстоятельство, подрывавшее торговлю упомянутыхъ городовъ, это были ограниченія относительно вывоза за границу лѣса, составлявшаго главнѣйшую статью ихъ отпускного торга. Такъ, въ 1745 г. совершенно запрещенъ былъ отпускъ за море лѣсныхъ товаровъ. Спустя два года, правительство вынуждено было допустить изъятіе въ пользу Выборга, чтобы предотвратить окончательный упадокъ порта. Въ 1749 г. разрѣшено было вывозить нѣкоторое количество лѣса и Нарвскому порту, но въ 1754 г. разрѣшеніе было отмѣнено, и отпускъ прекратился до 1761 г. Впослѣдствіи возстановить упавшую торговлю, вслѣдствіе измѣнившагося уже положенія рынковъ, оказалось затруднительнымъ, и заготовлявшіяся промышленниками партіи лѣсныхъ товаровъ не находили покупателей. Впрочемъ, въ 1755 г. Нарвѣ разрѣшено было вывозить товаръ изъ другихъ мѣстъ, прежде

¹⁾ П. С. З. 5236.

запрещенныхъ, на сумму, равную прежнимъ оборотамъ порта по отпуску лѣса за границу.

Что касается Архангельска, то съ оживленіемъ торговли С.-Петербургскаго порта миновались уже тѣ обстоятельства, которыя вызывали необходимость въ привлеченіи къ нему грузовъ принудительными мѣрами. Поэтому въ 1727 году состоялся указъ, объявлявшій свободную торговлю въ Архангельскомъ портѣ, но при этомъ земская пошлина на привозные къ нему изъ внутреннихъ мѣстъ товары увеличена была отъ 5% до 7%, тогда какъ для С.-Петербурга пошлина эта еще ранѣе была понижена отъ 5% до 3% ¹⁾. Въ 1731 году допущено было для Архангельска еще облегченіе: велѣно было съ привозныхъ къ городу товаровъ взимать пошлину равную, какъ и въ С.-Петербургѣ, не накладывая прибавочной четвертой части, установленной тарифомъ 1724 г. ²⁾. Наконецъ, въ 1735 году Коммерцъ-коллегія нашла, что отъ великой внутренней пошлины торгъ въ Архангельскѣ уменьшился, и не только изъ дальнихъ, но и изъ ближнихъ къ Архангельску городовъ, изъ Вятки, Устюга, Вологды и др. мало привозятъ русскихъ товаровъ, которые и въ С.-Петербургѣ, за дальностью, изъ тѣхъ мѣстъ въ привозѣ не бывають. Поэтому накладная пошлина въ 2% для упомянутыхъ городовъ была сбавлена, а для остальныхъ все еще оставленъ прежній окладъ въ 7% ³⁾.—Хотя этими мѣрами далеко еще не уравнивались выгоды Архангельскаго порта съ С.-Петербургомъ, однако благотворное ихъ вліяніе не замедлило

¹⁾ П. С. З. 5000, 5200.

²⁾ П. С. З. 5821.

³⁾ П. С. З. 6810.

обнаружиться. Въ 1724 г. пошлинныхъ сборовъ поступило въ Архангельскѣ всего 21.717 ефимковъ и 967 руб., а къ 1730 г. сумма эта возросла до 45,865 ефимковъ и 5,769 р. Но оживить упавшую торговлю не удалось, тѣмъ болѣе, что этому не мало препятствовало монопольное хозяйство компаній, эксплуатировавшихъ морскіе промыслы на сѣверѣ.

Послѣ неудачи образовавшейся еще при Петрѣ китоловной компаніи рыбные и звѣриные промыслы на сѣверѣ перешли въ распоряженіе казны. Попытки составить новое товарищество изъ мѣстныхъ купцовъ не удались, и только ловъ семги отданъ былъ на четыре года (1727—1731) въ откупное содержаніе иноземца Швенгревеля и нѣкоторыхъ архангельскихъ торговцевъ. Послѣ этого морскими промыслами завѣдывали Евреиновъ, баронъ Шафировъ, генералъ бергъ-директоръ Шембергъ; съ 1742 до 1747 г. промыслы находились въ казенномъ содержаніи, а затѣмъ снова переданы были до 1762 года въ частную монополію графа Шувалова. Если не считать послѣдней компаніи, производившей довольно значительные обороты по отпуску промысловыхъ продуктовъ, всѣ прочія предпріятія мало способствовали развитію промысловъ и вывозной торговли и ограничивались преимущественно скупкою звѣриныхъ и рыбныхъ товаровъ у мѣстныхъ промышленниковъ, выѣзжавшихъ изъ разныхъ мѣстъ въ Сѣверное море и ходившихъ на карбасахъ, кочмарахъ и шнякахъ не только въ пребрежное плаваніе, но и къ Груманту (Шпицбергену) и Новой Землѣ. Независимо отъ морскихъ промысловъ, и другіе предметы отпуса, какъ, напримѣръ, хлѣбъ, соленое мясо, смола, пряжа и холстъ, то подвергались запреще-

нію, то отдавались въ частную монополію, что не могло не повлечь за собою неблагопріятныхъ послѣдствій для вывозной торговли Архангельскаго порта. Какъ видно изъ данныхъ о поступленіи таможенныхъ сборовъ, доходъ отъ пошлинъ въ 1740 г. противъ приведенной выше суммы за 1730 годъ вновь сократился до 37,332 ефимковъ и 4,040 р. Приходъ судовъ къ Архангельску за время отъ 1731 до 1764 г. былъ весьма незначителенъ: наибольшее число пришедшихъ кораблей—60 было въ 1735 г., наименьшее—24 въ 1748 году. Начиная съ 1760 до 1763 г. въ приходѣ было судовъ 37, 40, 42, 46. Исключеніе составляетъ 1741 г., когда пришло къ порту 100 кораблей, но это объясняется, вѣроятно, тѣмъ, что въ этомъ году былъ усиленный отпускъ хлѣба въ количествѣ до 143 тыс. четв. ¹⁾.

Обращаясь отъ дѣятельности отдѣльныхъ портовъ къ общимъ мѣрамъ правительства, имѣвшимъ цѣлью поощреніе торговаго мореходства, необходимо, прежде всего, отмѣтить указъ изъ Верховнаго Тайнаго Совѣта 16 Мая 1729 г. Еще въ инструкціи Коммерцъ-коллегіи указано было, что «россійскимъ купецкимъ людямъ какъ въ строеніи кораблей, такъ и въ продажѣ оныхъ иноземцамъ дозволено чинить безъ запрещенія»; затѣмъ по частному случаю, о которомъ упомянуто выше, разрѣшено было не взимать пошлинъ съ постройки судовъ. Въ 1729 г. эта мѣра петровскаго законодательства получила дальнѣйшее развитіе: названнымъ указомъ предписывалось, чтобы за прежде построенныя морскія суда, а равно и за тѣ, которыя впредь построены будутъ, «какъ съ по-

¹⁾ Огородниковъ, «Очеркъ», 203.

купки лѣсовъ, такъ и съ такелажа и за мастерство, при тѣхъ мѣстахъ, гдѣ они строены будутъ, также кому другимъ россійскимъ подданнымъ и чужестраннымъ купцамъ продадутъ или чужестраннымъ подрядомъ сдѣлаютъ и за море отпустятъ, никакихъ пошлинъ съ покупокъ, продажъ и за отпускъ не имать» ¹⁾. Приведенное распоряженіе, имѣвшее цѣлью поощрить частное судостроеніе, подтверждено было въ томъ же году вслѣдствіе ходатайства архангельскихъ судостроителей бр. Бажениныхъ. Затѣмъ въ 1732 г. дозволенъ былъ на постройку судовъ отпускъ казеннаго лѣса, за исключеніемъ дубоваго и указныхъ верстъ, отведенныхъ на постройку военныхъ кораблей ²⁾. Кромѣ Бажениныхъ, этою льготою воспользовался въ 1732 г. другой предприниматель Никита Крыловъ, построившій корабельную верфь въ пяти верстахъ выше Архангельска на урочищѣ *Быкъ*, гдѣ и приступилъ къ сооруженію трехъ судовъ для отпуска ихъ въ море съ лѣсными матеріалами. Тогда же Баженины строили на своей верфи въ Вавчугѣ четыре корабля, въ томъ числѣ три по заказу иноземцевъ. Позднѣе и другіе купцы изъ Архангельска завели свои верфи. Особенное оживленіе въ судостроительной дѣятельности на сѣверѣ обнаружилось въ пятидесятихъ годахъ прошлаго столѣтія, когда эксплуатація казенныхъ лѣсовъ передана была по привилегіи Шувалову (1752 г.); при этомъ предполагалось отпускать ежегодно за море 250,000 сосновыхъ и еловыхъ брусьевъ и бревенъ, не меньшее количество пильныхъ досокъ и шестовъ и

¹⁾ Матеріалы V, 693. Арх. Д. Т. Сб., дѣла Коммерцъ-кол., 3 эксп., д. 53, св. 1, дѣла Коммисіи о ком. д. 295, св. 16.

²⁾ П. С. З. 9961.

5,000 саж. березовыхъ дровъ. Англичанинъ Гомъ, которому Шуваловъ передалъ по контракту привилегію, израсходовалъ значительныя суммы на устройство порта въ Онегѣ, на постройку пильныхъ мельницъ и амбаровъ и предложилъ правительству построить большое число кораблей для отпуска казеннаго лѣса за границу. Получивъ ссуду въ 300,000 руб., Гомъ выстроилъ съ 1761 по 1768 г. 18 кораблей и 6 гальтовъ и отправлялъ на нихъ лѣсные матеріалы за море. Кромѣ того на верфи Фразера въ Архангельскѣ онъ строилъ ежегодно три-четыре корабля. Онежскій портъ, гдѣ производился отпускъ лѣса, въ короткое время сдѣлался крупнымъ центромъ лѣсной торговли. Съ 1762 по 1768 г. въ Онегѣ нагружено было лѣсомъ 251 корабль, а съ 1768 до 1774 г.—95 кораблей. Но вслѣдъ за кратковременнымъ процвѣтаніемъ наступилъ полнѣйшій упадокъ. Гомъ велъ свое предпріятіе неразсчетливо и не сообразуясь съ требованіями заграничныхъ рынковъ. Къ 1774 г. дѣла его настолько запутались, что онъ пересталъ пользоваться кредитомъ за границею; въ то же время долгъ его въ казну возросъ до полутора милліона рублей. Ему предоставлено было продолжать лѣсную операцію, но при этомъ онъ обязался строить ежегодно не болѣе четырехъ кораблей и отпускать за море не свыше 60 судовъ, въ томъ числѣ 20 собственныхъ; не смотря на эти ограниченія и на то, что Гомъ закрылъ нѣкоторыя другія изъ своихъ многочисленныхъ предпріятій, какъ ситцевую фабрику въ Царскомъ Селѣ, сахарный заводъ въ С.-Петербургѣ, пильныя мельницы на рѣкахъ Олонцѣ и Свири, ему уже не удалось поднять разстроенный лѣсной промыселъ, и спустя 9 лѣтъ, въ 1783 г.,

отпускъ лѣса изъ Онеги долженъ былъ прекратиться за полною его несостоятельностью. Послѣ этого дѣятельность Онежскаго порта опять заглохла, и лишь изрѣдка приходили къ нему суда изъ-за границы за лѣснымъ товаромъ. Хищническое истребленіе на сѣверѣ лѣсовъ, произведенное монопольною эксплоатаціею Гома, надолго разстроило мѣстное лѣсное хозяйство и уничтожило звѣриныя и птичьи промыслы. Съ другой стороны, пришли въ упадокъ прибрежное мореходство, рыбный и сальный промыслы, заброшенные мѣстными жителями, обратившимися къ менѣе рискованнымъ заработкамъ на верфяхъ и мельницахъ Гома.

Если исключить это кратковременное оживленіе судостроительной дѣятельности на сѣверѣ, сопровождавшееся скорѣе вредными, нежели благотворными послѣдствіями, то едва ли можно отмѣтить еще какіе либо успѣхи въ судостроеніи, имѣвшіе мѣсто при преемникахъ Петра. Мѣры, принятыя къ улучшенію типа староманерныхъ судовъ, по прежнему, оказывались малодѣйствительными. Запретительныя распоряженія относительно старыхъ судовъ, какъ упомянуто было выше, смѣнялись, въ силу необходимости, частными разрѣшеніями и установленіемъ льготныхъ сроковъ для заведенія судовъ новыхъ образцовъ. Такъ, въ 1736 г. запрещено было возить къ С.-Петербургу припасы на староманерныхъ судахъ ¹⁾, но въ слѣдующемъ году разрѣшено было пропускать такія суда въ столицу, а спустя два года послѣ этого допущена новая отсрочка для пользованія судами прежней по-

¹⁾ П. С. З. 6962.

стройки ¹⁾. Даже въ 1756 г., за недостаткомъ пилованнаго лѣса, разрѣшено было употреблять на судовое строеніе топорныя доски, причемъ велѣно было озаботиться «заведеніемъ и умноженіемъ пильныхъ водяныхъ и вѣтряныхъ мельницъ и ручныхъ пилъ» ²⁾.

Дѣятельность образцовой, такъ называемой партикулярной верфи, учрежденной Петромъ въ С.-Петербургѣ, также не оказывала значительнаго вліянія на успѣхи торговаго судостроенія. Вскорѣ послѣ кончины Петра въ управленіи верфью обнаружены были упущенія, причемъ при ревизіи, произведенной въ 1732 г., оказалось, что «контора показать не могла расхода и остатка каждаго года,—затѣмъ якобы многихъ счетовъ не окончено, а какія суда и матеріалы на лицо при той верфи обрѣтаются, и тѣ въ какомъ подлинномъ состояніи находятся, о томъ не объявлено, и порядочно-ль оныя содержатся, неизвѣстно» ³⁾. Какъ упоминалось ранѣе, суда, принадлежавшія партикулярной верфи, отдавались желающимъ въ пользованіе, но при этомъ не было установлено достаточнаго надзора за цѣлостью и исправностью этихъ судовъ. Поэтому въ 1733 г. состоялось распоряженіе, чтобы контора наблюдала за порядкомъ пользованія казенными судами. Затѣмъ въ томъ же году командированъ былъ въ Москву и прочія мѣста капитанъ Дмитрій Бестужевъ для понужденія владѣльцевъ къ исправному содержанію судовъ, отпущенныхъ изъ партикулярной верфи. Въ 1734 г. послѣдовалъ новый указъ о томъ, чтобы казенныя суда присыла-

¹⁾ П. С. З. 7259, 7787, 7789.

²⁾ П. С. З. 10667.

³⁾ Матеріалы, т. VII, стр. 308.

лись въ С.-Петербургъ «на экзерциціи», чтобы адмиралтейство за счетъ владѣльцевъ производило починку неисправныхъ судовъ, а взамѣнъ негодныхъ выдавало за деньги новыя суда ¹⁾. Не смотря, однако, на эти распоряженія, суда не представлялись въ партикулярную верфь для освидѣтельствованія. Относительно судовъ, находившихся при С.-Петербургской таможнѣ, въ 1748 г. состоялся указъ, чтобы они свидѣтельствовались на верфи, а затѣмъ записывались въ таможнѣ; въ 1752 г. велѣно было осматривать оснастку и такелажъ ежегодно, причемъ запрещалось выпускать въ море суда неосмотрѣнныя. Тѣмъ не менѣе контора партикулярной верфи доносила въ Коммерцъ-коллегію, что суда «свидѣтельствуются, за неявленіемъ отъ купцовъ, неповсягодно». Позднѣе, по прошенію держателей перевозныхъ судовъ, ежегодный осмотръ былъ отмѣненъ, причемъ отъ владѣльцевъ велѣно было отбирать подписки, что въ случаѣ потопленія судна они отвѣчаютъ за убытки предъ собственниками грузовъ ²⁾.

Наряду съ судостроеніемъ и другія мѣры петровскаго законодательства получили дальнѣйшее развитіе при преемникахъ Петра. Льготы, установленныя въ пользу русскихъ торговцевъ тарифомъ 1724 г., были значительно расширены морскимъ пошлиннымъ регламентомъ 1731 года. Съ отпуска на русскихъ судахъ изъ С.-Петербурга, Архангельска и Пустозерска «для прерогативъ Россійскаго флага и умноженія коммерціи» велѣно было взимать только одну четвертую

¹⁾ Матеріалы, т. VII, стр. 475, 613.

²⁾ Арх. Д. Т. Сб., дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 130, св. 3, эксп. 3; д. 154, св. 4, эксп. 3; д. 170, св. 5, эксп. 3.

часть пошлинь, а съ чужестранныхъ товаровъ на тѣхъ же судахъ полную пошлину, «дабы разности въ пошлинахъ и подлоговъ не было». Затѣмъ, ластовыя деньги съ русскихъ судовъ предписывалось брать «вполы» противъ иностранныхъ, а когда безъ груза, а также съ лихтеровъ, то вовсе не брать. Наконецъ, допущена была льгота въ пользу русскихъ купцовъ и въ случаѣ вывоза ими товаровъ на иноземныхъ судахъ: при этомъ взималось только $\frac{3}{4}$ пошлинь, а $\frac{1}{4}$ велѣно было оставить «въ награжденіе до тѣхъ мѣстъ, пока російскихъ кораблей умножится» ¹⁾.

Не смотря, однако, на эти поощрительныя мѣры, участіе русскихъ торговцевъ въ активной морской торговлѣ было весьма незначительно. Въ 1746 г. изъ Кронштадта отошло за границу всего четыре русскихъ судна—три въ Амстердамъ и одно въ Лондонъ; отъ Нарвы ушло два судна, тоже въ Амстердамъ; отъ Архангельска—четыре въ Амстердамъ и одно, съ грузомъ смолы, семги и парусныхъ полотень, въ Ливорно ²⁾. Въ Средиземное море суда посылались лишь въ видѣ исключенія, и попытки учрежденія морской торговли съ болѣе отдаленными государствами по прежнему оказывались неудачными. Еще въ тридцатыхъ годахъ прошлаго столѣтія происходила переписка съ уполномоченными отъ русскаго Правительства при Оттоманской портѣ о мѣрахъ къ развитію русской торговли въ Средиземномъ морѣ. Въ 1741 г. вопросъ объ этомъ возбужденъ былъ вице-президентомъ Коммерцъ-коллегіи Мелиссино, вслѣдствіе чего

¹⁾ П. С. З. 5820, Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 295, св. 16.

²⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 186, св. 8, эксп. 1.

коллегія приступила къ собиранію свѣдѣній объ условіяхъ мѣстной торговли ¹⁾. Резидентъ Неплюевъ доносилъ въ 1746 г., что необходимо устроить за границею хотя бы два русскихъ торговыхъ дома, «избравъ къ тому изъ дѣтей купеческихъ или по малой мѣрѣ изъ приказчиковъ, токмо бы были люди не подлые и не пьяные, которые бы нѣсколько лѣтъ здѣсь пожить и попринаучиться успѣли»; при этомъ Неплюевъ ссыдался на примѣръ черкасскаго купца Пирожникова, который сначала ѣздилъ за границу въ простыхъ работникахъ, а затѣмъ, разбогатѣвъ, научился по-гречески и по-итальянски и окончательно поселился за границею для веденія своего торговаго дѣла ²⁾. Но предложенія Неплюева успѣха не имѣли. Въ 1747 г. пришелъ въ Россію первый корабль изъ Венеціи; это обстоятельство не помогло, впрочемъ, установленію непосредственныхъ торговыхъ сношеній. Въ 1755 г. проживавшій въ С.-Петербургѣ венеціанецъ Сіати, по порученію своего правительства, обратился въ Коммерцъ-коллегію съ предложеніемъ объ отправкѣ изъ Россіи товаровъ въ Венецію; мысль эта, однако, не получила практическаго осуществленія; при этомъ обнаружилось, что со времени прихода перваго корабля венеціанскія суда уже болѣе не посѣщали русскихъ портовъ ³⁾. Въ 1751 г. возникло предположеніе о торговлѣ съ Португаліею; по собраннымъ свѣдѣніямъ оказалось, что вывозъ изъ Россіи въ эту страну довольно значителенъ. Такъ, изъ Риги въ 1747 г. ушло

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи, 1 эксп. д. 186, св. 8.

²⁾ Чулковъ, т. II, кн. 1, стр. 180 и сл.

³⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Комисіи о коммерціи, д. 914, св. 53; дѣла Коммерцъ-коллегіи 1 эксп., д. 439, св. 20; д. 71, св. 29.

съ товарами въ Португалію 14 кораблей, въ слѣдующемъ году два судна, а въ 1749 году восемь судовъ; забирались грузы для Португаліи также въ Перновъ, Аренсбургъ, Ревелъ, Нарвъ и Выборгъ, но фрахтовый заработокъ и торговые барыши доставались во всѣхъ этихъ случаяхъ иностраннымъ — голландскимъ и англійскимъ — торговымъ фирмамъ; русскіе же торговцы въ вывозъ своихъ товаровъ въ Португалію никакого участія не принимали ¹⁾. Столь же неуспѣшны были попытки учрежденія торговли съ Испаніею. Послѣ экспедиціи, отправленной въ Кадиксъ по распоряженію Петра, русскія суда уже болѣе почти не появлялись въ испанскихъ портахъ. Въ 1760 г. правительство предполагало вновь послать въ Испанію четыре казенныхъ корабля съ купеческими товарами, причемъ торговцамъ предложены были значительныя облегченія въ пошлинахъ и перевозка товаровъ за счетъ казны; однако, желающихъ воспользоваться этими льготами не оказалось ²⁾.

Немного болѣе плодотворными оказались мѣры, принятыя правительствомъ для развитія морской торговли съ южными государствами черезъ Черное море. Удачная война съ Турціею при императрицѣ Аннѣ Іоанновнѣ дала возможность Россіи утвердиться на черноморскомъ побережьѣ, но условія Бѣлградскаго мирнаго договора (1739 г.) далеко не соотвѣтствовали ожиданіямъ, возбужденнымъ неоднократными побѣдами Миниха надъ турецкими войсками. Согласно договору Россія не имѣла права заводить на Черномъ морѣ военный или коммерческій флотъ, и торговля, при

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи, счетн. эксп., д. 155, св. 6.

²⁾ *Storch*, V, 198.

отпускъ за границу русскихъ товаровъ, должна была производиться исключительно на турецкихъ судахъ ¹⁾. Разумѣется, это условіе весьма мало благопріятствовало успѣхамъ морской торговли въ Черномъ морѣ. Тѣмъ не менѣе правительство не оставляло мысли объ учрежденіи торговли въ Средиземномъ морѣ черезъ южныя наши границы. Съ этою цѣлью продолжались сношенія съ преемникомъ упомянутаго выше Неплюева, резидентомъ при Оттоманской портѣ Обрѣсковымъ; послѣдній представилъ въ 1752 г. планъ устройства торговой компаніи, въ которой выразили согласіе участвовать иностранные торговцы, если въ составъ компанейщиковъ войдутъ также русскіе купцы. По предложенію Коммерцъ-коллегіи представители московскаго купечества призывались въ мѣстный приказъ, но охотниковъ вступить въ компанію среди нихъ не нашлось ²⁾. Въ то же время, для защиты русскихъ торговцевъ въ южныхъ портахъ и ознакомленія съ мѣстными условіями, признано было полезнымъ назначить русскаго консула въ Крымъ, но мысль эта встрѣтила противодѣйствіе со стороны крымскаго хана и на время была оставлена ³⁾. Не смотря на эти неудачи, въ 1753 г. велѣно было отъ Сената публиковать во всеобщее свѣдѣніе, что всѣмъ желающимъ начать торговлю изъ Темерниковскаго порта съ Константинополемъ и въ Средиземномъ морѣ правительствомъ оказаны будутъ особыя льготы и поощренія. Спустя два года, публикаціи были повторены и вмѣ-

¹⁾ П. С. З. 7960.

²⁾ Чулковъ, т. II, кн. 1, стр. 197 и сл. Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи, 1 эксп., д. 186, св. 8.

³⁾ Арх. Д. Т. Сб. дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 112, св. 6.

стѣ съ тѣмъ объявленъ свободный отпускъ товаровъ изъ Темерника впредь до учрежденія компаніи для отпускной торговли ¹⁾. Лишь въ 1757 г. образовалась компанія изъ московскаго купца Хостатова и товарищей, которымъ и предоставлена была привилегія на исключительный отпускъ товаровъ изъ Темерниковскаго порта. Первоначальный капиталъ товарищества образовался изъ выпуска 100 акцій по 500 р. каждая ²⁾. Открывъ дѣйствія въ 1757 г., товарищество, которому присвоено было наименованіе «Россійская въ Константинополѣ торгующая коммерческая компанія», устроило торговыя конторы въ Москвѣ, Константинополѣ и Темерникѣ. Послѣдній пунктъ, находившійся при устьяхъ Дона, въ тридцати верстахъ къ западу отъ Азова, былъ избранъ для отпуска товаровъ, и туда перенесена была таможенная изба изъ Черкасска. Въ слѣдующемъ году изъ Темерниковскаго порта отпущено было русскихъ товаровъ на сумму 34,914 р., привозъ составлялъ 52,077 р. Затѣмъ дѣятельность порта постепенно развивалась, какъ это видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

Годы.	Привозъ.	Вывозъ.	Всего.
1759	61,603 р.	37,843 р.	99,446 р.
1760	85,085 »	42,283 »	127,368 »
1761	115,069 »	42,651 »	157,720 »
1762	128,906 »	41,315 »	170,221 »
1763	59,662 »	43,369 »	103,021 »
1764	44,020 »	59,097 »	103,117 »
1765	49,835 »	67,466 »	117,301 » ³⁾

¹⁾ П. С. З. 10368, 10394; Арх. Д. Т. Сб., Дѣла Коммерцъ-коллегіи, эксп. 1, д. 427, св. 20.

²⁾ П. С. З. 10694.

³⁾ *Storch, Supplem.*, 32; данныя Шторха вполне совпадаютъ со свѣдѣніями Арх. Д. Т. Сб., Дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 318, св. 18, листъ 81 и сл.

Въ 1762 г. исключительное право вывоза товаровъ, предоставленное компаніи, было отмѣнено ¹⁾, и это обстоятельство, на ряду съ общими неблагоприятными условіями торговли въ Черномъ морѣ, повлекло за собою нѣкоторое сокращеніе дѣятельности Темерниковскаго порта. При учрежденіи компаніи предполагалось, что впослѣдствіи удастся получить разрѣшеніе турецкаго правительства на плаваніе русскихъ судовъ въ Черномъ морѣ, но въ дѣйствительности, не смотря на неоднократныя представленія нашихъ резидентовъ, компаніи пришлось пользоваться наемными турецкими судами, неудовлетворительной притомъ постройки, что не мало стѣсняло ея торговую предпріимчивость. Наравнѣ съ русскими, коммерческія суда иностранныхъ государствъ также не пропускались Портою черезъ Дарданеллы, и это обстоятельство еще болѣе ограничивало успѣхъ русской морской торговли въ Черномъ и Средиземномъ моряхъ. Французское правительство нѣсколько разъ ходатайствовало предъ Портою о разрѣшеніи провозить товары къ русскимъ портамъ; при установленіи торговыхъ сношеній съ Темерникомъ, куда привозились также персидскіе товары, французскіе коммерсанты предполагали завести значительную торговлю, основанную на обмѣнѣ европейскихъ издѣлій на мѣстные сырые матеріалы; между прочимъ, и вывозъ табаку, который въ большомъ количествѣ экспортировался во Францію, по особой привилегіи, Шуваловымъ, имѣлось въ виду направить черезъ Черное море. Но всѣ эти предпо-

¹⁾ Ц. С. З. 11630.

ложенія не могли осуществиться вслѣдствіе противо-
дѣйствія турецкаго правительства.

Измѣнившіяся политическія обстоятельства ока-
зали также неблагопріятное вліяніе на успѣхи рус-
ской морской торговли съ Персіею. Вскорѣ послѣ
смерти Петра привилегія на торговлю персидскимъ
шелкомъ вновь передана была армянской компаніи;
ей же предоставленъ былъ вывозъ персидскихъ това-
ровъ черезъ Россію за границу съ уплатою 3%, а за-
тѣмъ (съ 1727 г.) 2% транзитной пошлины; кромѣ
того, компанія, уплативъ обычную пошлину, могла
продавать персидскіе товары и внутри Россіи; отпускъ
же русскихъ продуктовъ въ Персію разрѣшенъ былъ
безпошлинно. Всѣ эти преимущества затрудняли кон-
куренцію русскихъ торговцевъ, которые уплачивали
пошлину при ввозѣ и отпускѣ товаровъ по общему
тарифу; поэтому и самые обороты персидской тор-
говли, перешедшей въ монополію армянскихъ торгов-
цевъ, должны были сократиться. Упадокъ торговли
обусловливался и измѣнившимися отношеніями между
Россіею и Персіею. При Екатеринѣ I еще продолжа-
лись начатыя при Петрѣ работы гидрографовъ по
изслѣдованію и описанію Каспійскаго моря, на пер-
сидскихъ границахъ еще стояло значительное русское
войско, хотя проекты о постройкѣ крѣпости на рѣкѣ
Курѣ были уже забыты. Но при Петрѣ II прави-
тельство стало уже тяготиться необходимостью под-
держивать спокойствіе во вновь покоренныхъ обла-
стяхъ съ мятежнымъ и совершенно намъ чуждымъ
населеніемъ. Поэтому провинціи Мазандеранъ и Астра-
бадъ въ 1729 г. возвращены были Персіи. Затѣмъ
при Императрицѣ Аннѣ Іоанновнѣ по договору въ

Рештѣ (1732) Персія получила обратно и другія завоеванныя области, а за Россіею остались только Дагестанъ и Ширванъ, граничившіе на югѣ р. Курою. Взамѣнъ этихъ уступокъ шахъ обѣщалъ русскимъ право безошлинной торговли въ Персіи, свободный транзитъ въ Индію и покровительство въ случаѣ какихъ либо притѣсненій въ его владѣніяхъ или въ случаѣ крушеній на морѣ, но очевидно, что эти льготы, предоставленныя русскимъ торговцамъ, не имѣли серьезнаго практическаго значенія. Спустя еще четыре года (1736), по воцареніи шаха Надира, русскія войска отозваны были также и изъ упомянутыхъ областей, и пограничная черта отъ рѣки Куры передвинулась на сѣверъ къ р. Тереку. Уменьшеніе русскаго вліянія на Каспійскомъ морѣ не могло не отразиться невыгодными послѣдствіями на развитіи мѣстной морской торговли. Въ 1735 г. Астраханскій губернаторъ доносилъ, что «во время бытія во владѣніи нашемъ персидскихъ провинцій, наши подданные купцы какъ для коммерціи, такъ и для перевозки туда для войска нашего всякихъ запасовъ, умножили собственныя свои мореходныя суда, а нынѣ, по возвращеніи помянутыхъ провинцій Персіи, тѣмъ купцамъ, для воженія въ оныя товаровъ, потребно имѣть морскихъ судовъ уже малое число; и затѣмъ многія останутся праздны; и по той причинѣ не вознамѣрились бы оныя наши подданные купцы отпускать тѣ излишнія суда за море для продажи персіянамъ». Опасеніе это оказалось тѣмъ болѣе основательнымъ, что въ Персіи въ то время обнаружилось стремленіе къ заведенію собственнаго флота. Русскій посолъ въ Персіи, кн. Голицынъ, вскорѣ сообщилъ, что «отъ персидскаго Ве-

киля (правителя) Тахмасъ-хана, чрезъ его министровъ уже требованія чинены—не токмо о продажѣ имъ въ Астрахани готовыхъ морскихъ судовъ, но такожъ о дачѣ изъ нашихъ подданныхъ плотниковъ корабельныхъ». Опасаясь возникновенія въ Персіи военнаго флота, правительство предписало Голицыну «отъ тѣхъ требованій весьма уклоняться и отнюдь, какъ на продажу морскихъ судовъ, такъ и на отпускъ туда людей, которые такія суда дѣлаютъ, также на оныхъ искусство ходить имѣютъ, надежды и обѣщанія никакого не подавать, употребляя при томъ пристойныя оговорки». Астраханскому губернатору приказано было «возможно безъ озлобленія Векиля отъ тѣхъ замысловъ его успокоить», а купцовъ обязать подписками «подъ опасеніемъ штрафа и лишенія пожитка» не отпускать въ Персію матросовъ и не продавать судовъ. Сверхъ того, по предложенію Голицына, Астраханскому губернатору велѣно было въ 1737 г. озаботиться, чтобы иностранные купцы, грузины, армяне и др., «которые токмо по единому тамо житію называются подданными нашими», и отъ которыхъ наши купцы терпятъ совмѣстничество, а персіяне удобнѣе могутъ пріобрѣтать суда,—чтобы эти купцы не имѣли своихъ судовъ; при этомъ прибавлялось, что «не худо, хотя бы какимъ пристойнымъ образомъ и безъ обиды ихъ, и вовсе такія суда отъ нихъ по крайней мѣрѣ прежнимъ ихъ хозяевамъ возвратить, а впредь наикрѣпчайше продажу онымъ иностранцамъ,—которые безъ всякаго фундаменту, для своихъ токмо выгодъ, ищутъ причислиться къ російскимъ подданнымъ, пристойнымъ образомъ закрѣпить, наипаче при нынѣшнемъ случаѣ, когда у російскаго купечества судовъ

умножилось». Хотя опасенія относительно увеличенія морскихъ силъ Персіи оказались неосновательными, и даже попытки собственнаго судостроенія, начатаго персидскимъ правительствомъ, потерпѣли полную неудачу, тѣмъ не менѣе стѣснительныя мѣры, принятыя въ Астрахани относительно мореходнаго промысла, оставались въ силѣ еще болѣе десяти лѣтъ. Въ 1747 г., подѣ влияніемъ, вѣроятно, тѣхъ же опасеній, состоялся указъ, чтобы отобрать отъ купцовъ всѣ принадлежащія имъ суда, кромѣ рыболовныхъ, заплативъ хозяевамъ по оцѣнкѣ, а впредь товары и пассажировъ перевозить отъ казны, за опредѣленную плату. При этомъ оказалось, что при Астраханскомъ портѣ находилось 47 казенныхъ судовъ и 37 купеческихъ; послѣднія были слѣдующихъ видовъ: гекботовъ — 4, гукоровъ — 4, гальотовъ — 21, пликовъ — 3, ластовое судно — 1, кораблей два и строившихся судовъ — 2; сверхъ того оставлено было у хозяевъ 44 рыболовныхъ судна. Между тѣмъ послѣ смерти шаха, въ Персіи водворились смуты, и для стѣсненія торговли не представлялось уже никакихъ основаній. Поэтому въ 1750 г. возвращены были торговцамъ отобранныя у нихъ суда. Съ этого собственно времени и начинается дальнѣйшее мирное развитіе астраханской торговли. Впрочемъ и за предшествующее время заслуживаетъ упоминанія попытка англичанъ вновь открыть транзитную торговлю съ Персіею, на основаніи торговаго трактата, заключеннаго между Россіею и Великобританіею въ 1734 году. По дополнительной конвенціи 1738 г. англійской компаніи разрѣшено было учредить факторію въ Гиляни, привозить туда англійскіе товары и вывозить оттуда пер-

сидскіе для заграничнаго отпуска. Въ 1742 г. компанія открыла свои дѣйствія, и ея уполномоченный Эльтонъ повезъ первый грѹзь товаровъ въ Астрабадъ; возникшія затѣмъ разногласія между англичанами и мѣстными русскими властями и переходъ Эльтона на службу къ персидскому правительству, которое нуждалось въ немъ для постройки судовъ, пріостановили дальнѣйшій успѣхъ предпріятія. Поступокъ Эльтона возбудилъ гнѣвъ императрицы Елисаветы, и привилегія, данная англійской компаніи, отмѣнена была въ 1746 г. Въ слѣдующемъ году персы разграбили факторію англичанъ въ Гиляни, и торговля ихъ окончательно прекратилась.

Съ 1750 г., какъ упомянуто выше, началась болѣе оживленная дѣятельность Астраханскаго порта. Въ теченіе короткаго времени образовалось нѣсколько русскихъ компаній. Въ 1751 г. возникла судовая компанія, которой предоставлено было содержать двадцать пять купеческихъ судовъ для перевозки товаровъ по Каспійскому морю. Въ 1757 г. отпускъ соли изъ Астрахани отданъ былъ въ монополію компаніи гр. Воронцова. Затѣмъ въ 1758 г. утверждена привилегія «компаніи персидскаго торга». Проектъ учрежденія товарищества для торговли съ Персіею представленъ былъ еще въ 1755 г. русскими купцами Матвѣевымъ и другими, но армянскіе капиталисты предложили правительству болѣе выгодныя условія, примкнули къ задуманному предпріятію, и во главѣ его сталъ армянинъ Манвелъ Назаровъ Иссахановъ. За исключеніемъ правъ, принадлежавшихъ уже ранѣе возникшимъ компаніямъ, новому товариществу предоставлена была монополія по торговлѣ съ Персіею,

причемъ для перевозки своихъ товаровъ разрѣшалось строить въ Астрахани торговыя суда. Капиталъ компаніи опредѣленъ былъ въ 600,000 р., раздѣленныхъ на 4,000 акцій, по 150 р. каждая. Конторы товарищества открыты были въ Астрахани, Кизлярѣ, Москвѣ и С.-Петербургѣ. Въ 1760 г. учреждена была еще одна компанія гр. Воронцова для торговли по восточному берегу Каспійскаго моря и съ Хивою и Бухарою. Независимо отъ учрежденія компаній, оживленіе торговли на Каспійскомъ морѣ подтверждается также увеличеніемъ оборотовъ Астраханскаго порта: средній годовой привозъ и отпускъ за пятилѣтіе 1752—57 гг. простирался на сумму 721,535 руб.—цифра, которой не превысили обороты порта и въ самомъ концѣ прошлаго столѣтія ¹⁾).

Обозрѣвая приведенныя данныя о дѣятельности нашихъ портовъ на сѣверныхъ и южныхъ моряхъ при преемникахъ Петра, нельзя не прійти къ заключенію, что успѣхи русской морской торговли за это время, не смотря на поощрительныя мѣры правительства, весьма мало подвинулись впередъ. Причина малоуспѣшности мѣропріятій, принимавшихся для развитія торговаго мореходства, заключалась въ общихъ условіяхъ нашей тогдашней заграничной торговли. Въ сущности, причина эта была вполне точно указана петербургскими купцами, когда они въ 1746 г. на предложеніе завести торговлю въ Средиземномъ морѣ отвѣчали, что «они въ дальнемъ мореплаваніи еще необыкновенны». Болѣе опытные и предприимчивые въ морской торговлѣ народы, занимавшіеся

¹⁾ Ср. Морской Сборникъ за 1849 г. VII, стр. 468 сл.; Н. С. З. 10848, 11046, 12415.

уже въ теченіе столѣтій морскою перевозкою, захватили въ свои руки русскую вывозную торговлю, какъ только открылись правильныя торговыя сношенія между нашими портами и иностранными государствами. На сторонѣ иноземцевъ по сравненію съ русскими купцами были всѣ преимущества: готовый флотъ, приспособленный къ дальнему плаванію, опытный и обученный экипажъ, привыкшій къ морю и умѣвшій обращаться съ морской стихіею, знакомство съ иностранными рынками, которые ими постоянно посѣщались, предприимчивость и богатство торговымъ капиталомъ, позволявшія имъ безъ страха отдаваться сопряженной съ рискомъ морской торговлѣ. Въ то время какъ при отправленіи во Францію или Испанію русскихъ кораблей возникала продолжительная переписка и собирались въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ свѣдѣнія о цѣнахъ и сбытѣ товаровъ, причемъ результаты оказывались неопредѣленными и не могли служить основаніемъ для коммерческихъ расчетовъ, — англичане и голландцы сразу завели цѣлый рядъ агентствъ и конторъ въ С.-Петербургѣ, Ригѣ, Архангельскѣ и другихъ портахъ и могли фрахтовать суда и закупать партіи товаровъ, имѣя точныя данныя въ рукахъ. Въ то время какъ въ одномъ только С.-Петербургѣ въ 1743 г., напр., считалось 58 голландскихъ купцовъ и 32 англійскихъ ¹⁾, едва ли можно было насчитать хотя бы десять русскихъ фирмъ, имѣвшихъ за границею своихъ корреспондентовъ. Само собою разумѣется, что при такихъ обстоятельствахъ трудно было упрочиться и развиваться рускому торговому мореходству.

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи, 2 эксп. д. 420, св. 20.

На ряду съ общими неблагопріятными условіями, русской морской торговлѣ приходилось на каждомъ шагу испытывать многочисленныя частныя затрудненія. Едва ли несамое важное изъ нихъ заключалось въ отсутствіи моряковъ, сколько нибудь опытныхъ матросовъ и шкиперовъ, составляющихъ необходимую движущую силу торговаго мореходства. Вопросъ объ экипажѣ для купеческихъ судовъ не разъ обращалъ на себя вниманіе правительства при преемникахъ Петра. Въ 1729 г., въ приведенномъ выше указѣ предписано было смотрѣть, чтобы на торговыхъ судахъ «матросовъ російскихъ двѣ, а иноземныхъ не больше третьей части было», но мѣра эта при тогдашнихъ условіяхъ была неосуществима — поэтому въ томъ же указѣ оговаривалось, что «буде меньше того случится русскихъ матросовъ, однако же, затѣмъ кораблей не задерживать». Очевидно, что при такой оговоркѣ самое распоряженіе утрачивало практическое значеніе. О наймѣ матросовъ изъ крестьянъ велѣно было объявлять въ адмиралтейство, чтобы тѣмъ облегчить контроль за поступленіемъ причитавшихся за нихъ податей ¹⁾. Съ тою же фискальною цѣлью въ 1740 г. состоялся указъ, запрещающій подъ опасеніемъ штрафа оставлять за границею русскихъ матросовъ; при этомъ предписывалось въ случаѣ смерти матроса представлять о томъ въ адмиралтейскую коллегію свидѣтельство отъ русскихъ министровъ за границею ²⁾. Адмиралтейству по прежнему велѣно было отпускать служителей на купеческія суда, а въ 1728 г. послѣдовало даже распоряженіе о томъ, чтобы штра-

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-колл. д. 52, св. 1, эксп. 3.

²⁾ П. С. З. 8229.

фовать и задерживать тѣ суда, на которыхъ не окажется матросовъ отъ морского вѣдомства ¹⁾). Очевидно, что при этомъ имѣлись въ виду не интересы торговаго мореходства, а желаніе приучить солдатъ къ матросскимъ обязанностямъ и подготовить моряковъ для военнаго флота. Такимъ образомъ, для улучшенія экипажа на торговыхъ судахъ при преемникахъ Петра не принято было никакихъ мѣръ. Офицеры и нижніе чины, назначавшіеся отъ адмиралтейства, нерѣдко вызывали жалобы купечества вслѣдствіе ихъ своеволія и грубости. Такъ въ 1758 г. судовщики жаловались, что «шкипера и работники многіе отъ офицеровъ и штурмановъ биты безвинно, отчего и впредь опасаются найматься и цѣну при договорахъ въ наймы возвышаютъ» ²⁾). Въ Астрахани купцы вовсе отказывались принимать на свои суда состоявшихъ при портѣ штурмановъ и квартирмейстеровъ, ссылаясь на то, что они невѣжды въ морскомъ дѣлѣ, буяны и пьяницы, вслѣдствіе чего служители эти впоследствии переведены были въ мѣстную портовую команду. Не лучше были и частные шкипера-самоучки, впервые знакомившіеся съ моремъ и не получившіе никакой подготовки. Относительно судовъ при Петербургскомъ портѣ контора партикулярной верфи доносила въ 1752 г. Коммерцъ-коллегіи, что «шхипоры на тѣхъ судахъ имѣются изъ крестьянъ и не токмо чтобъ знали навигацію, но и грамотѣ незнающіе и дѣйствительно по компасу, въ морскомъ ходу силы не знаютъ, а только знаютъ восемь вѣтровъ и называютъ по своему званью, а не по морскому» ³⁾).

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб. дѣла Коммерцъ-колл. д. 46, св. 1, эксп. 3.

²⁾ П. С. З. 10836.

³⁾ Арх. Д. Т. Сб. дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 170, св. 5, эксп. 3.

При такомъ составѣ экипажа на торговыхъ судахъ развитіе торговаго мореходства едва ли могло пойти дальше прибрежнаго плаванія. Не даромъ купцы, которымъ предлагали въ 1746 г. вести торговлю съ южными государствами, просили о присылкѣ отъ тамошнихъ жителей шкиперовъ и матросовъ, чтобы они повели въ дальнее плаваніе ихъ суда и товары ¹⁾...

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 186, св. 8, эксп. 1.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Торговое мореходство въ царствованіе Екатерины II. — Записки и проекты о торговлѣ и мореплаваніи. — Отмѣна монополій и освобожденіе Архангельскаго торговаго. — Учрежденіе Коммисіи о коммерціи. — Тарифы 1766 г. и 1782 г. — Спеціальный тарифъ для Чернаго моря. — Тарифныя льготы для торговаго мореплаванія. — Изданіе устава купеческаго водоходства. — Мѣры для развитія судостроенія — Заботы объ экипажѣ для купеческихъ судовъ. — Первыя мореходныя школы. — Дѣятельность главнѣйшихъ портовъ: С.-Петербургскаго, Рижскаго и Архангельскаго. — Торговля на Черномъ морѣ. — Торговныя компаніи. — Срочныя сообщенія съ Константинополемъ. — Присоединеніе Крыма и открытіе Чернаго моря для иностранныхъ государствъ. — Обороты черноморской торговли въ концѣ прошлаго столѣтія. — Положеніе Каспійскаго судоходства. — Торговля на дальнемъ Востокѣ. — Предпріятіе Шелехова. — Учрежденіе Россійско-Американской компаніи. — Результаты правительственныхъ мѣропріятій. — Слабые успѣхи активной морской торговли. — Участіе иностранцевъ въ оборотахъ русской торговли. — Злоупотребленіе льготами, установленными въ пользу русскаго купечества. — Отмѣна этихъ льготъ. — Распоряженія о выдачѣ флаговъ въ Черноморскихъ портахъ. — Недостатокъ экипажа для торговыхъ судовъ. — Отсутствіе шкиперовъ. — Судьба первыхъ мореходныхъ школъ. — Неудовлетворительность постройки судовъ. — Затрудненія, возникавшія изъ практики административныхъ учрежденій.

Со вступленіемъ на престолъ императрицы Екатерины II обнаружилась широкая дѣятельность правительства, направленная къ всестороннему развитію производительныхъ силъ Россіи. Какъ свидѣтельствуя многочисленные записки и проекты, сохранившіеся отъ того времени, всѣ выдающіеся умы и государственные дѣятели эпохи принимали живое участіе въ обсужденіи экономическихъ вопросовъ и выработкѣ мѣро-

пріятій, относившихся къ развитію промышленности и торговли. Господствовавшими въ то время воззрѣніями на задачи народнаго хозяйства опредѣлялся въ извѣстной степени и самый характеръ правительственныхъ мѣропріятій. Въ этихъ воззрѣніяхъ не было единства, и они то приближались къ теоріи меркантилизма, требуя поощренія вывозной торговли и размноженія мануфактуръ, то проникались идеями фізіократовъ, выставляя важнѣйшею задачею мѣръ правительства развитіе земледѣлія. Но представители тѣхъ и другихъ взглядовъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ вполне сходились между собою: они одинаково высказывались въ пользу водворенія свободы въ сферѣ экономическихъ отношеній, за отмѣну монополій и уничтоженіе ограничительныхъ постановленій, стѣснявшихъ свободное развитіе торговли и промышленности. Разсужденія о внѣшней торговлѣ и мореходствѣ занимали видное мѣсто въ запискахъ и проектахъ того времени. При этомъ одни находили положеніе Россіи въ этомъ отношеніи крайне неудовлетворительнымъ. Такъ въ одной запискѣ, поданной императрицѣ, говорится, что при вступленіи на престолъ, она нашла «государственные доходы пребѣдные и въ крайнемъ безпорядкѣ, казну расхищенную и лишенную не малой части нужнѣйшихъ ея прибытковъ, разные доходы безъ всякой нужды отданные партикулярнымъ людямъ; слабое управленіе, никакой непосредственной коммерціи съ иностранными государствами; никакого учрежденія для развоза на россійскихъ судахъ товаровъ; внутреннюю коммерцію вездѣ связанную...» Другіе, напротивъ того, находили, что торговля Россіи съ иностранными государствами сдѣлала значительные

успѣхи, и съ недовѣріемъ относились къ предположеніямъ о вывозѣ товаровъ на собственныхъ судахъ, о разведеніи русской коммерціи за границую, объ учрежденіи купеческихъ конторъ и консуловъ и т. п. ¹⁾).

Воззрѣнія, высказывавшіяся въ проектахъ того времени, стали получать практическое осуществленіе уже съ самаго начала царствованія Екатерины II. Вскорѣ послѣ вступленія императрицы на престолъ состоялся указъ 31 Іюля 1762 г. ²⁾), отмѣнившій всѣ промышленныя и торговыя монополіи, установленныя при Елисаветѣ Петровнѣ. Такимъ образомъ уничтожены были ограниченія относительно торговли съ Персіею и на Черномъ морѣ, относительно вывоза персидскаго шелка, табаку и другихъ товаровъ, отданныхъ въ монополію; наряду съ компаніями и всѣ прочіе торговцы получили право свободно заниматься промыслами и отпускною торговлею въ Астрахани и Темерниковскомъ портѣ. Вмѣстѣ съ частными монополіями отмѣненъ былъ также казенный торгъ нѣкоторыми товарами, за исключеніями поташа и смольчуга, оставленныхъ, для сбереженія лѣсовъ, въ правительственной регаліи, но позднѣе и эти предметы разрѣшены были сначала для внутренней торговли, а съ 1780 г. и для заграничнаго отпуска. Тѣмъ же указомъ окончательно отмѣнены были ограниченія, сохранившіяся еще отъ времени Петра относительно Архангельскаго порта и не мало стѣснявшія развитіе его отпускной торговли. Указомъ повелѣвалось «портъ города Архангельска всѣми тѣми преимуществами и

¹⁾ Извлеченія изъ дѣлъ Коммисіи о коммерціи въ книгѣ Лодыженскаго, стр. 99 и сл.

²⁾ П. С. З. 11630

выгодностями снабдить, какими Санктпетербургской пользуется, и всякихъ товаровъ привозъ и отвозъ беспрепятственно позволяемъ съ равною противъ С.-Петербургскаго и прочихъ портовъ свободою и пош-линою».

Въ слѣдующемъ 1763 г. императрица, желая принять дальнѣйшія мѣры къ преобразованію торговли, учредила при дворѣ своемъ, подъ предсѣдательствомъ кн. Шаховскаго, Коммисію о коммерціи, въ которой подвергались подробному разсмотрѣнію всѣ важнѣйшія предположенія, касавшіяся торговли и промышленности. Главная цѣль, поставленная Коммисіи, заключалась въ изысканіи мѣръ, «дабы изъ государства больше произведеній россійскихъ сырыхъ и въ дѣлѣ было выпускаемо, и дабы купечество русское, какъ между собою внутри государства, такъ и вообще у чужестраннаго, имѣло надлежащее довѣріе и кредитъ». Одною изъ первыхъ работъ Коммисіи о коммерціи было составленіе новаго тарифа. Прежній тарифъ 1757 г. представлялъ значительныя неудобства, какъ вслѣдствіе излишней дробности и многочисленности статей, такъ и потому, что товары облагались въ немъ тремя разными пошлинами, изъ которыхъ одна взималась въ металлической валютѣ, а двѣ ходячею русскою монетою. Все это крайне затрудняло расчеты и порождало споры при очисткѣ товаровъ пошлиною. Изъ правилъ, принятыхъ въ основаніе новаго тарифа, видно, что Коммисія обратила особенное вниманіе на облегченіе русской заграничной торговли. Большинство привозныхъ и отпускныхъ товаровъ обложены были умѣренною пошлиною. Чтобы устранить контрабанду, даже на предметы роскоши назначенъ

былъ небольшой окладъ пошлины. Одновременно съ изданіемъ тарифа упразднена была практиковавшаяся до того времени откупная система таможенныхъ сборовъ, при которой обнаружались многочисленные злоупотребленія, и это обстоятельство имѣло послѣдствіемъ нѣкоторое улучшеніе таможенныхъ порядковъ. Въ отношеніи отпуска моремъ тарифъ 1766 г. отличался отъ прежнихъ тарифовъ тѣмъ, что не заключалъ постановленія о сбавкѣ пошлины для товаровъ, вывозимыхъ русскими торговцами на русскихъ судахъ. Льгота, предоставленная купечеству, ограничивалась только правомъ уплачивать пошлину русскими деньгами, причемъ ефимокъ считался въ 90 коп., если товары привозились или отпускались на русскихъ судахъ, и въ 125 коп. въ прочихъ случаяхъ; съ иностранцевъ же велѣно было взимать пошлину на половину полновѣсными ефимками. Это поощреніе оказалось недостаточнымъ, что и принято было во вниманіе Комисіею о коммерціи при разработкѣ дальнѣйшихъ мѣропріятій относилъио внѣшней торговли. Уже вскорѣ по изданіи новаго тарифа обнаружилось, что отпуская торговля испытываетъ затрудненія вслѣдствіе слишкомъ высокаго размѣра пошлинъ и запрещенія къ вывозу нѣкоторыхъ товаровъ; съ другой стороны, широкое распространеніе контрабанды вызывало необходимость въ пересмотрѣ тарифныхъ ставокъ на многіе привозные товары; наконецъ, колебанія и упадокъ курса требовали соотвѣтственныхъ мѣропріятій къ поощренію вывоза товаровъ для полученія благоприятнаго торговаго баланса. Въ предположеніяхъ, которыя составлялись по всѣмъ этимъ вопросамъ въ Комисіи о коммерціи, высказывалось, что для упро-

ченія довѣрія къ русскимъ торговцамъ за границею и для поощренія торговли необходимо пересмотрѣть законы о купечествѣ, выработать банкротскій и вексельный уставы, разрѣшить къ отпуску запрещенные товары, понизить пошлины на предметы вывоза. Часть этихъ мѣръ была осуществлена съ уничтоженіемъ казенныхъ монополій, но важнѣйшая изъ нихъ выполнена была при пересмотрѣ тарифа 1766 г. Новый тарифъ, изданный въ 1782 г., представлялъ значительное пониженіе отпускныхъ и привозныхъ пошлинъ, за исключеніемъ весьма немногихъ товаровъ, запрещенныхъ къ вывозу, пошлина на остальные не превышала 20⁰/₀, и на вывозные продукты составляла всего 2—4⁰/₀. Другая особенность тарифа заключалась въ томъ, что онъ распространенъ былъ на всѣ русскіе порты, включая остзейскіе, такъ что устранены были разницы въ тарифныхъ ставкахъ, существовавшія раньше въ разныхъ портахъ. Изъятіе было установлено относительно Риги, гдѣ пошлину велѣно было взимать, въ отличіе отъ другихъ мѣстъ, не русскими деньгами, а сполна полновѣсными ефимками; при этомъ, какъ на причину, въ тарифѣ указывалось на то обстоятельство, что въ Ригѣ обращалось исключительно иностранное серебро, а русскія монеты не имѣли хожденія. Затѣмъ, для поощренія торговли въ Черноморскихъ портахъ, велѣно было на 25⁰/₀ понизить пошлины на товары, привозимые туда русскими подданными, а равно подданными тѣхъ государствъ, съ которыми заключены будутъ соглашенія о взаимствѣ ¹⁾, кромѣ того освобожденіе судовъ отъ ласто-

¹⁾ П. С. З. 15519.

выхъ сборовъ, допущенное раньше только для Темерниковскаго порта, распространено было тарифомъ на всѣ порты Чернаго и Азовскаго морей ¹⁾. Впрочемъ, относительно южныхъ портовъ еще до составленія новаго тарифа, въ 1775 г. изданъ былъ спеціальный тарифъ, содержащій отчасти тѣ же льготы: именно, на товары турецкіе, левантскіе и греческіе, привозимые къ названнымъ портамъ, а равно и на вывозимые оттуда русскіе продукты пошлины были уменьшены на одну четверть. Кромѣ того, для поощренія русскихъ торговцевъ, имъ предоставлена была, въ случаѣ вывоза или привоза на своихъ судахъ, та же уступка въ пошлинахъ, какая установлена была пошлиннымъ регламентомъ 1731 г. ²⁾. Последняя мѣра перешла въ общій тарифъ 1782 г.; при этомъ въ виду объединенія таможенныхъ сборовъ и сліянія собственно отпускныхъ пошлинъ со внутренними, уступка $\frac{3}{4}$ оклада, въ случаѣ привоза или отпуска русскихъ товаровъ на русскихъ судахъ, допускалась только въ отношеніи одной половины зачисленной за товаръ пошлины; другая же часть уплачивалась полностью; при ввозѣ иностранныхъ товаровъ на русскихъ судахъ убавлялась только $\frac{1}{4}$ пошлины. При этомъ оговаривалось, что упомянутыми облегченіями могутъ пользоваться только тѣ торговцы, «кои отвозятъ и привозятъ по вышеписанному товары на свой счетъ на російскихъ корабляхъ, на коихъ не менѣе половины матросовъ изъ російскихъ подданныхъ находится» ³⁾.

¹⁾ П. С. З. 12466, 15519.

²⁾ П. С. З. 14355.

³⁾ П. С. З. 15520.

Дальнѣйшимъ важнымъ актомъ царствованія императрицы Екатерины II, направленнымъ къ развитію русской морской торговли, было изданіе въ 1781 г. устава купеческаго водоходства ¹⁾. Этотъ законодательный актъ, состоящій изъ 298 статей, заключалъ въ себѣ, какъ сводъ ранѣе изданныхъ законоположеній, такъ и цѣлый рядъ новыхъ постановленій, регулировавшихъ всѣ важнѣйшія стороны судоходнаго промысла по рѣчному и морскому плаванію. Первая глава устава подъ названіемъ «о водоходствѣ» содержала общія положенія о купеческихъ судахъ и судовыхъ служителяхъ. Такъ, повелѣвалось вновь строить суда изъ пиленнаго лѣса и по постройкѣ свидѣтельствовать на верфи, при чемъ судамъ неосвидѣтельствованнымъ запрещено было выдавать флагъ на плаваніе. Корабельщиковъ, кормчихъ, штурмановъ и лотцевъ велѣно было нанимать предпочтительно присяжныхъ; къ присягѣ же въ городахъ допускать изъ нихъ только тѣхъ, которые знаютъ ходъ водъ, глубины и мелкости, пороги явные и потаенные. Для лучшей организациіи сословія мореходцевъ указано было всѣхъ присяжныхъ корабельщиковъ и прочихъ служителей записывать въ маклерскую книгу въ особый реестръ съ тѣмъ, чтобы нуждающіеся въ корабельщикѣ могли обращаться къ маклеру «для скорѣйшаго сысканія». Кромѣ того корабельнымъ служителямъ предоставлено было образовывать изъ себя артели, выбирать изъ своей среды старость, которымъ поручалось «попеченіе, хожденіе и старательство о всѣхъ мореходцахъ, — дабы имъ плата отъ нанимателей была свое-

¹⁾ П. С. З. 15176, 15285.

временно». Слѣдующія главы содержали подробныя постановленія о должности корабельщика или судовщика (гл. 2), штурмана или кормчаго (гл. 3), плотника (гл. 4.), корабельныхъ или водяныхъ служителей и водоходцевъ (гл. 5); далѣе слѣдовалъ весьма подробно изложенный образецъ договора или контракта корабельщика съ корабельными служителями (гл. 6), правила о наймѣ корабля или судна (гл. 7), о хозяевахъ корабля или судна (гл. 8) и о должности маклера (гл. 9). Во второй части устава (ст. 181—298), изданной въ томъ же 1781 году, излагались постановленія о застрахованіи (гл. 10), о конвоѣ или защитѣ (гл. 11), объ аваріи или приключеніи (гл. 12) и о крушеніи или гибели, о наградѣ спасенія и о лотцахъ (гл. 13). Кромѣ названныхъ двухъ частей устава купеческаго водоходства предполагалось издать еще третью часть, въ которой должны были содержаться постановленія «о верфяхъ и лѣсахъ, на строеніе кораблей потребныхъ, и о водоплавательныхъ школахъ, для снабженія россійскаго водоходства людьми въ томъ искусными», но предположеніе это впослѣдствіи не осуществилось.

Отличительная особенность «устава купеческаго водоходства» заключалась въ теоретическомъ характерѣ большей части содержащихся въ немъ постановленій. Подробныя правила, въ коихъ съ излишнею обстоятельностью излагались обязанности корабельщика, штурмана и корабельныхъ служителей, были большею частью наставительнаго и поучительнаго характера и лишены были строго юридическаго содержанія. Этимъ же недостаткомъ проникнуты были и другія части устава, касающіяся взаимныхъ отношеній

корабельщика и служителей, общихъ хозяевъ корабля и т. д. Затѣмъ многія постановленія должны были оставаться безъ практическаго примѣненія въ виду несоотвѣтствія ихъ условіямъ тогдашняго положенія у насъ мореходнаго промысла. Такъ, при отсутствіи въ городахъ верфей, кромѣ С.-Петербурга, не могли соблюдаться правила о засвидѣтельствованіи судовъ; равнымъ образомъ предположенія объ испытаніи корабельщиковъ, за отсутствіемъ мореходныхъ школъ, также не могли осуществиться; водоходные маклера, которыхъ должны были выбирать горожане, на самомъ дѣлѣ не избирались, и мѣры, указанные въ уставѣ для организаціи сословія моряковъ, остались безъ исполненія. Хотя въ 1783 г. въ Ригѣ открылась компанія для морского страхованія, но она вскорѣ прекратила свои дѣйствія, и правила о застрахованіи, содержащіяся въ уставѣ, не получили примѣненія ранѣе царствованія императора Николая I, когда издано было новое положеніе о морскомъ страхованіи. Не смотря, однако, на эти недостатки, уставъ купеческаго водоходства не можетъ не считаться важнѣйшимъ законодательнымъ актомъ въ исторіи русскаго морского права. Важное его значеніе доказывается уже однимъ тѣмъ обстоятельствомъ, что значительная часть его постановленій сохранила силу до настоящаго времени, спустя цѣлое столѣтіе послѣ составленія устава ¹⁾. Нѣкоторыя части этого узаконенія подвергались въ послѣдствіи измѣненіямъ и дополненіямъ,

¹⁾ Ср. Уст. Торг. (Св. Зак. т. XI, ч. 2) ст. 110, 119, 120, 121, 171—182, 187, 188, 192, 208, 209—211, 216, 217, 218, 220—249, 251—254, 256—260, 264—311, 315—317, 319—346, 348—383, 386, 387—420, 450—465, 478—481, 483, 485, 495, 497, 498, 500, 501, 505—509, 517, 518, 522.

но общаго пересмотра законоположеній о торговомъ мореходствѣ не было произведено со времени изданія устава купеческаго водоходства.

На ряду съ общими мѣрами, направленными къ развитію морской торговли, заслуживаютъ вниманія нѣкоторыя частныя распоряженія правительства, относящіяся къ вопросамъ о судостроеніи и экипажѣ на торговыхъ судахъ. Какъ видно изъ нѣкоторыхъ указовъ, постройка судовъ въ царствованіе Екатерины II, по прежнему, производилась по старымъ допетровскимъ образцамъ. Такъ, въ 1762 г. состоялось запрещеніе строить топорныя барки ¹⁾, но въ концѣ того же года, «въ виду недостатка пильнаго лѣса и пильныхъ мельницъ, и чтобы не было задержки въ доставленіи матеріаловъ и товаровъ къ С.-Петербургу и прочимъ портамъ», разрѣшено было вновь пользоваться топорными судами до 1766 г. ²⁾. Въ 1781 г. для поощренія къ постройкѣ новаго типа судовъ и развитія внутренняго судоходства назначены были на пять лѣтъ преміи за приходъ барокъ и полубарокъ къ С.-Петербургу въ размѣрѣ отъ 10 до 50 руб., смотря по пройденному ими разстоянію; вмѣстѣ съ тѣмъ запрещено было строить барки длиннѣе 17 арш., какъ опасныя для плаванія. Тогда же отмѣненъ былъ сборъ футовыхъ денегъ, взимавшихся въ адмиралтейской олоонецкой верфи на Лодейномъ полѣ за закладку и свидѣтельство постройки мореходныхъ судовъ. Въ Лодейномъ полѣ и въ Вышегрѣ велѣно было содержать по одному мастеру, подмастерью и по три плотника, а

¹⁾ П. С. З. 11484.

²⁾ П. С. З. 11719.

для надзора за постройкою судовъ на Шекснѣ и Волгѣ назначены были два смотрителя и по три плотника. За изобрѣтеніе лучшихъ моделей для постройки судовъ объявлены были преміи: за плоскодонную лодку для пороговъ—120 руб., за большой и малый стругъ—300 руб., за барку простую—75 руб., за барку съ житницею—180 руб., за три разные водовика—300 руб., за три разные галіоты за каждый—по 300 р. ¹⁾. Въ 1784 г. учреждена была въ С.-Петербургѣ купеческая верфь для постройки судовъ по заказамъ частныхъ лицъ; верфь находилась въ вѣдѣніи городского магистрата, на нее возложено было свидѣтельство-ваніе судовъ, испытаніе корабельщиковъ, веденіе записи судовъ, состоящихъ при Петербургскомъ портѣ ²⁾; вмѣстѣ съ основаніемъ городской верфи прежняя партикулярная верфь, на которой лежали почти такія же обязанности, была уничтожена (1786 г.) ³⁾.

Что касается экипажа на торговыхъ судахъ, то затрудненія, которыя испытывались купечествомъ при отысканіи штурмановъ и нужнаго числа русскихъ матросовъ, не могли не обратить на себя вниманія Комиссіи о коммерціи. Вопросъ о купеческомъ экипажѣ обсуждался въ Коммисіи въ 1767 г., когда рижскимъ магистратомъ возбуждено было ходатайство о привлеченіи разными льготами въ русское подданство опытныхъ иностранныхъ шкиперовъ, но это предположеніе не получило практическаго осуществленія ⁴⁾. Въ слѣдующемъ 1768 г. Коммисія высказалась въ пользу

¹⁾ П. С. З. 15279.

²⁾ П. С. З. 15932.

³⁾ П. С. З. 16337.

⁴⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 407, св. 24.

⁵⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 422, св. 25.

учрежденія на счетъ купечества навигацкихъ школъ въ С.-Петербургѣ, Олонцѣ, Архангельскѣ, Астрахани и Иркутскѣ, но проектъ этотъ вызвалъ возраженія со стороны Сената, который нашелъ, что открытіе сразу школъ въ пяти мѣстахъ сопряжено было бы съ значительными расходами, обременительными для купечества, и что въ виду непредставленія Коммисіею подробныхъ данныхъ дѣло не могло бы быть рѣшено безъ тщательнаго разсмотрѣнія. Императрица присоединилась къ мнѣнію, выраженному Сенатомъ, и вопросъ разсматривался вторично, причемъ Коммисія отказалась отъ начальнаго предположенія и признала желательнымъ, чтобы на купеческія суда давались для обученія матросы, и тѣмъ изъ нихъ, которые получаютъ отъ хозяевъ одобрительныя свидѣтельства и выдержатъ испытаніе при адмиралтействѣ, выдавались бы аттестаты на званіе шкипера, штурмана и боцмана; при этомъ, если они продолжали заниматься мореплаваніемъ, то вмѣстѣ съ дѣтьми пріобрѣтали право на увольненіе изъ податнаго состоянія. Вмѣстѣ съ тѣмъ Коммисія полагала впредь до образованія достаточнаго числа русскихъ матросовъ разрѣшить купечеству нанимать корабельныхъ служителей изъ иностранцевъ. Правило о командированіи военныхъ моряковъ на торговые суда повторено было въ новомъ регламентѣ о управленіи адмиралтействъ ¹⁾. Въ дѣйствительности, въ то время, какъ обсуждался вопросъ объ училищахъ, въ Иркутскѣ, помимо вѣдома Коммисіи о коммерціи, существовала уже навигацкая школа. По особенному стеченію обстоятельствъ, эта

¹⁾ П. С. З. 12459.

школа, которая можетъ считаться первымъ учебнымъ заведеніемъ, выпускавшимъ штурмановъ для купческаго флота, возникла на далекой окраинѣ Имперіи, въ Иркутскѣ, въ 1753 г. Незадолго до того времени адмиралтействомъ присланы были въ Сибирь, по ходатайству губернатора Мятлева, «геодезисты» (топографы) для описанія рѣки Ингоды, Аргуна и Амура, а затѣмъ, по указу Сената, заведена была школа, въ которую назначены были адмиралтействомъ два учителя-геодезиста. Школа эта подготовляла топографовъ, но многіе изъ ея воспитанниковъ плавали въ качествѣ штурмановъ на озерѣ Байкалѣ и въ Охотскомъ морѣ ¹⁾. Другая водоходная школа, имѣвшая уже непосредственною задачею подготовленіе шкиперовъ для торговаго плаванія, учреждена была въ 1781 г. въ Холмогорахъ, но спустя пять лѣтъ школа эта переведена была въ Архангельскъ ²⁾. Затѣмъ въ 1783 г. указомъ Коммисіи о заведеніи народныхъ училищъ велѣно было «приложить стараніе о заведеніи по городамъ, откуда отправляется купеческое водоходство, водоходныхъ школъ» ³⁾, но указъ этотъ остался безъ исполненія. Лишь въ С.-Петербургѣ въ 1786 г. учреждено было водоходное училище съ весьма широкою программой преподаванія: въ немъ предполагалось изученіе слѣдующихъ предметовъ: географіи, морскихъ картъ, геометріи, тригонометріи плоской и сферической, навигаціи, астрономіи, краткихъ понятій о морскомъ правѣ, бухгалтеріи, нѣмецкаго и англійскаго языковъ. Изъ предметовъ этихъ велѣно было «препо-

¹⁾ Арх. Д. Т. и М., по описи 2 отдѣленія д. 752.

²⁾ П. С. З. 16372.

³⁾ П. С. З. 15834.

давать столько, сколько необходимо знать нужно человеку, которому повѣряется корабль вести по морю». Въ числѣ учащихся тридцать воспитанниковъ определено было содержать на казенный счетъ, съ тѣмъ, чтобы «завести со временемъ своихъ учителей въ училищѣ» ¹⁾.

Обращаясь отъ правительственныхъ мѣропріятій къ дѣйствительному положенію въ теченіе разсма-
траемаго періода мореходнаго промысла, надлежитъ, прежде всего, остановиться на нѣкоторыхъ данныхъ о дѣятельности важнѣйшихъ русскихъ портовъ. По балансовымъ вѣдомостямъ дѣятельность эта выра-
жается въ слѣдующихъ цифрахъ (въ тыс. руб.) ²⁾.

Года.		П о р т ы.		
		С.-Петербургъ.	Рига.	Архангельскъ
1773	привозъ	8,548	1,762	374
	вывозъ	8,868	3,739	2,059
1774	привозъ	8,829	1,483	335
	вывозъ	9,086	4,897	1,454
1775	привозъ	6,893	1,951	282
	вывозъ	8,300	4,620	1,368
1776	привозъ	7,007	1,685	318
	вывозъ	8,966	3,643	1,416
1777	привозъ	7,626	2,916	292
	вывозъ	11,117	4,434	1,261
1778	привозъ	6,592	3,167	341
	вывозъ	10,210	4,515	1,582
1779	привозъ	8,652	2,848	283
	вывозъ	11,175	4,648	1,129
1780	привозъ	8,656	2,251	296
	вывозъ	10,941	3,862	1,475

¹⁾ П. С. З. 16316.

²⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи, Балансовыя вѣдомости; *Storch. Supplem.*, стр. 10, 12.

Годы.		П С.-Петербургъ.	о Рига.	р Т Архангельскъ.	т ы.
1781	{ привозъ	9,582	1,970	333	
	{ вывозъ	12,954	3,697	1,314	
1784	{ привозъ	12,172	1,476	437	
	{ вывозъ	12,942	6,561	1,469	
1785	{ привозъ	10,065	1,624	401	
	{ вывозъ	13,498	5,407	1,554	
1786	{ привозъ	11,776	1,491	520	
	{ вывозъ	13,360	4,485	1,662	
1787	{ привозъ	15,564	1,490	429	
	{ вывозъ	16,087	4,334	1,671	
1793	{ привозъ	14,581	1,797	461	
	{ вывозъ	23,758	8,986	2,987	
1794	{ привозъ	21,741	1,698	676	
	{ вывозъ	25,566	9,889	2,412	

Относительно движенія судоходства въ названныхъ портахъ можно сопоставить слѣдующія данныя о приходѣ судовъ: ¹⁾).

Порты:	1774 г.	1777 г.	1784 г.	1793 г.	1794 г.	1795 г.
С.-Петербургъ . . .	727	737	890	848	962	923
Рига	782	676	1,085	778	786	617
Архангельскъ .	134	104	132	116	203	119

Какъ усматривается изъ приведенныхъ данныхъ, дѣятельность С.-Петербургскаго порта продолжала непрерывно развиваться; обороты его торговли въ теченіе двадцати лѣтъ (1773 — 1794) увеличились почти втрое, а къ концу царствованія Екатерины II онъ и по приходу судовъ занималъ первое мѣсто среди всѣхъ портовъ Имперіи. Напротивъ, обороты другого важнѣйшаго порта, гор. Риги, особенно по привозной торговлѣ, значительно сократились. Уменьшеніе

¹⁾ См. предшеств. выноску.

ввоза сдѣлалось особенно замѣтнымъ послѣ введенія новаго тарифа 1782 г. Какъ упомянуто было выше, тарифомъ установлена была для Риги обязательная уплата пошлинъ въ металлической валютѣ. Если принять во вниманіе, что ефимокъ при расчетѣ на русскія деньги принимался за 125 к., а по курсу составлялъ до 200 коп., нельзя не признать, что указанное требованіе должно было быть весьма стѣснительнымъ для рижской торговли, тѣмъ болѣе что пошлины, прежде существованія въ этомъ портѣ, были меньше установленныхъ по новому тарифу. Другое обстоятельство, оказывавшее вредное вліяніе на торговлю Риги, заключалось въ обременительности для судоходства мѣстныхъ корабельныхъ и портовыхъ сборовъ. По свѣдѣніямъ за 1788 г., корабль въ 66 ластовъ платилъ за приходъ и отходъ въ Мемелѣ или Либавѣ не болѣе 8 или 10 ефимковъ, въ С.-Петербургѣ тоже судно уплачивало 22 руб. 61 коп., а въ Ригѣ съ него взималось 180 руб. 67 коп., или на 158 руб. 6 коп. больше противъ С.-Петербургскаго порта. Само собою разумѣется, что высокій размѣръ мѣстныхъ сборовъ не могъ не отразиться на повышеніи фрахтовъ на суда, приходившія въ Ригу. Въ результатѣ часть оборотовъ Рижскаго порта перешла къ Прусскимъ портамъ, къ которымъ направился сплавъ лѣса и вывозъ льна и пеньки изъ Польши и Литвы, частью выиграли другіе балтійскіе порты, принадлежавшіе Россіи, напр., Ревель, Перновъ и др. Такъ обороты Ревеля по привозу товаровъ, составлявшіе за время отъ 1773 до 1777 г. въ среднемъ ежегодно 454,000 руб., послѣ введенія новаго тарифа поднялись до 759,000 руб.; обороты Перновскаго порта такимъ же образомъ по-

высились отъ 74,000 руб. (среднее за 1773—1777 г.) до 899,000 руб. (привозъ въ 1793 г.). Впрочемъ, съ изданіемъ тарифа 1797 г. наступили болѣе благопріятныя условія для дѣятельности рижскаго порта. Пошлины въ этомъ тарифѣ на большинство товаровъ оставлены были въ прежнемъ размѣрѣ, но взиманіе ихъ производилось одинаково во всѣхъ портахъ ефимками, считая ефимокъ за 1 р. 40 к. ¹⁾ Въ 1796 г. привозъ къ Рижскому порту составлялъ 2.167 тыс. руб., а въ 1800 и 1801 г. онъ простирался уже до 5,075 тыс. и 5,132 тыс. р. ²⁾

Что касается Архангельска, то въ оборотахъ его торговли произошло значительное расширеніе со времени изданія упомянутаго выше указа 1762 г. и уничтоженія монополій по морскимъ промысламъ. Стоимость отпуска товаровъ изъ Архангельска, составлявшая въ 1758 и 1759 г.г. не болѣе 400 тыс. р., сразу повысилась до 700 тыс., а въ слѣдующее десятилѣтіе обороты отпускной торговли простирались уже на сумму до 1,400 тыс. руб. Соотвѣтственно расширенію торговли увеличивался и сборъ таможенныхъ пошлинъ: такъ, при дѣйствіи еще стараго тарифа, въ 1756 г. собрано было у Архангельска ефимками и русскими деньгами, считая ефимокъ въ 125 к., 87,925 р., а позднѣе въ 1766 г. пошлинъ поступило уже 194,588 руб. Съ отдачею съ 1768 г. сальнаго и морского звѣринаго промысловъ «въ вольную и свободную куплю и продажу» увеличился и отпускъ сала за море; прежде, при монополіи, отпускалось ежегодно за границу, въ тече-

¹⁾ *Storch*, VI, 357—366, 381—388; *Лодыженскій*, 157.

²⁾ Арх. Д. Т. Сб., Балансовые вѣдомости.

ніе двадцати лѣтъ, отъ 1,700 до 8,700 бочекъ, а за послѣдующее двадцатилѣтіе отпускъ составлялъ уже отъ 5,680 до 14,080 бочекъ. Обороты смольнаго торго при казенной монополіи были ничтожны и за девять лѣтъ отъ 1751 до 1759 г. составили всего сумму 27,737 р., тогда какъ въ 1770 г. они расширились въ необычайной степени, такъ что въ теченіе также девятилѣтняго періода отъ 1770 до 1778 г. продано было смолы на 1.011,350 р. ¹⁾.

Торговая дѣятельность Черноморскихъ портовъ во время царствованія Екатерины II привлекала къ себѣ особенное вниманіе правительства. Послѣ отмѣны въ 1762 г. привилегіи темерниковской компаніи, обороты торговли нѣсколько сократились, что можно видѣть изъ слѣдующаго сопоставленія:

Годы.	Привозъ.	Вывозъ.
1761	115,069 р.	42,651 р.
1762	128,906 »	41,315 »
1763	59,652 »	43,369 »
1764	44,020 »	59,097 »

Спустя четыре года, въ 1768 г. вспыхнула война съ Турціею, и торговля окончательно должна была прекратиться. Война эта окончилась, какъ извѣстно, Кучукъ-Кайнарджійскимъ миромъ (1774 г.), по которому Россія получила право свободнаго плаванія на собственныхъ судахъ во всѣхъ турецкихъ водахъ какъ въ Черномъ морѣ, такъ и за Дарданеллами, и сверхъ того пріобрѣла Азовъ, Таганрогъ и крѣпости Кинбурнь, Керчь и Еникале. Открытіе Чернаго моря для свободнаго плаванія подавало надежду на быстрое раз-

¹⁾ Извл. изъ Арх. Д. Т. Сб. въ соч. Огородникова: „Очеркъ“ стр. 213.

витіе мѣстной морской торговли, но въ дѣйствительности обнаружались весьма существенныя препятствія, стѣснявшія дѣятельность черноморскихъ портовъ. Важнѣйшая причина медленнаго роста торговыхъ оборотовъ въ Черномъ морѣ заключалась въ слабой населенности южныхъ областей и отсутствіи удобныхъ путей сообщенія, которыя связывали бы тамошніе порты съ сѣверными болѣе населенными губерніями. Судоходство по Дону встрѣчало затрудненія вслѣдствіе обмелѣнія этой рѣки, а по Днѣпру движеніе торговыхъ каравановъ должно было происходить среди неспокойнаго населенія Запорожской Сѣчи и кочующихъ инородческихъ племенъ и поэтому не могло быть вполне безопаснымъ. При слабой населенности края не являлось достаточнаго числа предпринимателей, которые могли бы положить прочное основаніе мѣстной морской торговлѣ. Для привлеченія торговцевъ къ заведенію торговли въ Черномъ морѣ допущены были, какъ упомянуто выше, значительныя льготы при взиманіи пошлинъ по спеціальному тарифу 1775 г., правительствомъ издана была особая инструкція для купцовъ съ подробнымъ расчетомъ стоимости товаровъ при отпускѣ и продажныхъ цѣнъ въ Константинополѣ, опубликовано было описаніе южныхъ портовъ и морей, составленное академикомъ Гильденштедтомъ, затѣмъ оказывалось особенное покровительство компаніямъ, составлявшимся для производства торговли въ Черномъ и Средиземномъ моряхъ. Но всѣ эти мѣропріятія не сопровождались сколько нибудь значительными результатами. Еще въ 1763 г. купцы Володиміровъ, Лугининъ, Пастуховъ и Грибановъ образовали компанію для торговли въ Средиземномъ морѣ;

они собрали капиталъ въ 90,000 р., раздѣленныхъ на 180 акцій по 500 руб. каждая. Императрица, для поощренія предпринимателей, объявила, что беретъ компанію подъ свое покровительство и сама записалась на двадцать акцій; компаніи пожалованы были отъ казны для первой экспедиціи адмиралтейскій фрегатъ съ полнымъ составомъ экипажа, дарованы были льготы въ пошлинахъ; тѣмъ не менѣе предпріятіе это не получило развитія ¹⁾. Спустя три года послѣ перваго опыта, возникло предположеніе объ образованіи новой компаніи съ капиталомъ въ 500,000 р., раздробленныхъ на мелкія акціи по 10 р. каждая; для вывоза товаровъ предполагалось построить четыре пушечныхъ корабля вмѣстимостью отъ 150 до 200 ла-стовъ; при этомъ имѣлось въ виду завязать торговые сношенія съ Кадиксомъ, Лиссабономъ, Марселемъ и Ливорно, пріобрѣсти въ этихъ городахъ коммисіонеровъ и отдать туда въ лучшіе торговые дома для обученія нѣсколько русскихъ молодыхъ людей. Но эти предположенія, повидимому, не получили практическаго осуществленія ²⁾. Затѣмъ въ 1772 г. разрѣшено было учрежденіе Воронежской торговой компаніи; она предполагала хлѣбъ и прочіе товары возить по Дону на своихъ судахъ до Таганрогской пристани, а тамъ перегружать на мореходныя суда, которыя на первый годъ отпускались отъ казны, а затѣмъ должны были строиться на средства компаніи на воронежскихъ казенныхъ верфяхъ; отпускъ хлѣба разрѣшено было

¹⁾ П. С. З. 11938, Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи, 1 эксп. д. 558, Св. 25.

²⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 387, св. 22.

производить безъ взиманія пошлинъ ¹⁾. Наконецъ, въ 1776 г. образовалась болѣе значительная компанія подъ фирмою «Сидневъ, Джемсъ и К^о», получившая при учрежденіи также значительныя льготы отъ правительства. Изъ С.-Петербурга на счетъ казны отправлены были въ Константинополь четыре фрегата съ товарами, и сумма, вырученная отъ продажи послѣднихъ, передана была компаніи, ей же предоставлено было коммисіонное вознагражденіе въ 2% при полученіи отъ Порты контрибуціи въ суммѣ отъ трехъ до четырехъ милліоновъ піастровъ. Тотчасъ по открытіи предпріятія одинъ изъ участниковъ командированъ былъ въ важнѣйшіе города Европы для установленія торговыхъ связей и полученія заказовъ на поставку товаровъ. Поѣздка эта увѣнчалась большимъ успѣхомъ: въ Англіи, Франціи и Италіи крупнѣйшія фирмы предложили компаніи свои услуги по доставкѣ ей на коммисію различныхъ товаровъ и по закупкѣ чрезъ ея посредство персидскаго шелку, пеньки, табаку, юфти и другихъ продуктовъ. Все это обѣщало предпріятію самое блестящее развитіе, но уже на второй годъ его существованія начались пререканія между участниками, а къ нимъ присоединились вскорѣ затрудненія со стороны турецкаго правительства. Не безъ споровъ допущены были портою въ Дарданеллы первые четыре корабля, пришедшіе изъ С.-Петербурга въ Константинополь, а въ слѣдующемъ году (1777 г.), вслѣдствіе пререканій, возникшихъ между обоими правительствами, всѣ русскія суда въ турецкихъ портахъ были арестованы, и свобода плаванія была воз-

¹⁾ П. С. З. 13886.

становлена не ранѣе заключенія конвенціи (въ Мартѣ 1779 г.), которая опредѣлила отношенія Турціи къ Крымскому хану и устранила на время разногласія между Россіею и Портою. Не смотря на эти неблагопріятныя обстоятельства, компанія продолжала свои дѣйствія и въ 1779 г. имѣла въ своемъ распоряженіи три корабля, изъ которыхъ два шли съ товарами въ Смирну, а одинъ изъ-за границы въ Таганрогъ, но обороты предпріятія не могли расширяться вслѣдствіе постоянныхъ недоразумѣній съ турецкими властями. Центромъ торговли на Черномъ морѣ былъ въ то время Таганрогъ; изъ этого порта отошло въ 1779 г. въ Смирну первое русское торговое судно, прошедшее Дарданеллы, въ слѣдующемъ году изъ Херсона отправленъ былъ въ Тулонъ корабль съ грузомъ соленого мяса, а съ 1781 г. купцомъ Фалѣевымъ ежегодно посылалось нѣсколько судовъ во Францію съ пенькою и табакомъ. За исключеніемъ, однако, небольшого числа судовъ, торговое судоходство на Черномъ морѣ ограничивалось въ то время почти исключительно каботажнымъ плаваніемъ. Наибольшее число судовъ, заходившихъ въ Таганрогскій портъ, не превышало 29, причемъ въ большинствѣ случаевъ эти суда принадлежали турецкимъ или греческимъ подданнымъ. Обороты по привозу и отпуску товаровъ въ Черноморскихъ портахъ, вслѣдствіе указанныхъ выше неблагопріятныхъ условій, не были значительны, какъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

Годы.	Привозъ.	Вывозъ.
1776	87,143 р.	369,823 р.
1777	83,246 »	242,118 »
1779	90,645 »	161,690 »
1780	105,471 »	130,187 »

Хотя эти цифры для нѣсколькихъ портовъ, производившихъ торговлю въ Черномъ морѣ, нельзя не признать весьма скромными, тѣмъ не менѣе, по сравненію съ предшествовавшимъ десятилѣтіемъ, въ мѣстной торговой дѣятельности обнаружилось нѣкоторое оживленіе и расширеніе операцій. Вмѣстѣ съ тѣмъ явилась потребность въ устройствѣ правильныхъ сообщеній съ Константинополемъ и между отдѣльными черноморскими портами. Въ 1781 г. состоялось распоряженіе объ открытіи срочныхъ рейсовъ между Херсономъ и Константинополемъ и отъ Константинополя до Керчи и Таганрога. Плата установлена была по линіи отъ Керчи и Херсона до Константинополя— за перевозку товаровъ отъ 10 до 20 коп. съ пуда, а съ пассажировъ по 2 р. 50 к. съ каждаго; отъ Керчи до Таганрога взималось соотвѣтственно отъ 6 до 10 к. съ пуда и по 1 р. 20 к. съ человѣка, за доставку партикулярныхъ писемъ брали по первой линіи 3 к. и по второй 2 коп. съ золотника ¹⁾).

Присоединеніе Крыма къ русскимъ владѣніямъ (1783 г.) и заключеніе дружественнаго договора съ Турціею и цѣлаго ряда торговыхъ трактатовъ съ европейскими государствами оказали вліяніе на дальнѣйшее развитіе черноморской торговли. Приобрѣтеніе Крыма окончательно упрочило положеніе Россіи на Черномъ морѣ, доставило ей нѣсколько новыхъ портовъ, въ томъ числѣ Евпаторію, Феодосію и Севастополь, и освободило торговлю отъ стѣснительнаго вліянія турецкаго правительства. Вслѣдъ за подчиненіемъ Крыма, Черное море объявлено было открытымъ для

¹⁾ П. С. З. 15148.

торговыхъ судовъ всѣхъ дружественныхъ государствъ, а затѣмъ, для привлеченія торговцевъ, путемъ международныхъ соглашеній допущены были разныя льготы для ввоза иностранныхъ товаровъ. Заключение торговыхъ договоровъ на выгодныхъ для Россіи основаніяхъ облегчалось политическими обстоятельствами того времени. Объявленіемъ вооруженнаго нейтралитета русское правительство выступило противъ Англіи, которая вела тогда войну со своими американскими колоніями и подъ предлогомъ преслѣдованія военной контрабанды подвергала стѣснительному осмотру и захватывала нейтральныя торговыя суда, чѣмъ причиняла немалый ущербъ интересамъ сѣверныхъ государствъ, отпускавшихъ лѣсъ и другіе товары во Францію и Испанію. Вскорѣ послѣ обращенія Россіи къ державамъ между нею и Даніею заключена была конвенція о защитѣ нейтральнаго плаванія; къ этому союзу позднѣе примкнули большинство европейскихъ государствъ. Изъ нихъ наибольшія выгоды изъ восстановленія свободы на морѣ извлекли для своего торговаго мореходства Швеція и Данія. Что касается Россіи, то для нея важнѣйшимъ слѣдствіемъ объявленія вооруженнаго нейтралитета было заключеніе торговыхъ договоровъ съ Даніею, Австріею, Франціею, Неаполемъ и Португаліею. Независимо отъ обѣщаній дружбы и предоставленія Россіи правъ наиболѣе благопріятствуемой державы, упомянутыми договорами допущены были таможенныя облегченія для привоза русскихъ товаровъ, обѣщана защита русскимъ судопромышленникамъ и предоставлено свободное плаваніе во всѣхъ водахъ дружественныхъ государствъ. Съ своей стороны, Россія по черноморской торговлѣ усту-

пала четвертую часть пошлинъ на товары, привозимые изъ Австріи и Франціи. Затѣмъ заключены были особыя соглашенія съ Греціею и королевствомъ Сициліи. Но всѣ эти мѣры, направленные къ привлеченію въ Черное море иностранныхъ предпринимателей, не имѣли успѣха, потому что Порта не соглашалась на пропускъ европейскихъ судовъ черезъ Дарданеллы. Только для Австріи было допущено изъятіе, и этимъ воспользовались австрійскіе промышленники и въ 1785 и 86 гг. приходили съ судами въ Херсонъ. Обороты южныхъ портовъ въ эти годы составляли, считая вмѣстѣ привозъ и отпускъ товаровъ, 1,184 т. руб. въ первомъ изъ указанныхъ годовъ и 1,037 т. руб. во второмъ. Дальнѣйшее развитіе торговли пресѣклось войною, вновь вспыхнувшею между Россіею и Турціею. Война эта окончилась миромъ въ Яссахъ (1791 г.), по которому Россія пріобрѣла территорію между Днѣпромъ и Днѣстромъ, такъ называемую Очаковскую степь, такъ что все сѣверное побережье Чернаго моря отъ Днѣстра до Кубани принадлежало уже къ русскимъ владѣніямъ. Рядомъ со вновь завоеваннымъ портомъ Очаковомъ находился Хаджибейскій заливъ, въ которомъ суда охотно укрывались отъ непогоды; на берегу его основана была Одесса. Благодаря удобству своего положенія, этотъ новый портъ сталъ быстро развиваться: въ 1795 г. въ Одессу пришло 35 судовъ, а въ слѣдующемъ 87. Общее число судовъ, заходившихъ въ русскіе черноморскіе порты къ концу разсматриваемаго періода ¹⁾, простиралось до 471, изъ нихъ 164 плавали подъ русскимъ флагомъ,

¹⁾ Среднее за 1793—1797 гг.

276 подъ турецкимъ и 31 подъ австрійскимъ. Обороты торговли по привозу и отпуску составляли въ 1793 г. 1,961 т. руб., въ 1795 г. — 1,475 т. руб., въ 1797 г. — 2,008 т. руб. ¹⁾).

Каспійское судоходство въ теченіе царствованія Екатерины II сдѣлало весьма незначительные успѣхи. Безпрерывная смѣна правителей въ Персіи и постоянныя смуты въ областяхъ, прилегающихъ къ Каспійскому морю, дѣлали невозможнымъ правильное движеніе торговли въ Астрахани. Сокращеніе оборотовъ мѣстнаго торгова обнаружилось уже вскорѣ послѣ уничтоженія монополій, и таможня доносила, что «совершенно не уповаются», чтобы торговля возвысилась до прежняго уровня. Въ послѣдующее десятилѣтіе дѣятельность Астраханскаго порта еще болѣе сократилась, и въ 1771 г. Астраханскій губернаторъ Бекетовъ писалъ, что «коммерція приходитъ въ немалый упадокъ», и что «по худымъ въ Персіи обстоятельствамъ и за неимѣніемъ противъ прежняго торговъ и товаровъ какъ Россійскіе купцы, такъ и армяне и индѣйцы посылаютъ суда по малому числу, а прочіе и вовсе тотъ персидскій торгъ оставили и затѣмъ многія морскія суда стоятъ праздно, а которыя товары грузятся, и то въ половину грузъ менѣе, для котораго стоятъ при Астрахани почти черезъ цѣлое лѣто» ¹⁾. Въ 1773 г. для оживленія торговли на Каспійскомъ морѣ предполагалось учредить въ Астрахани Азіатскую торговую компанію; уставъ этой компаніи былъ опубликованъ, но среди купечества не нашлось желающихъ

¹⁾ *Storch* VI, стр. 93—190, Supplem. стр. 32.

²⁾ Морск. сб., 1849 г., стр. 473.

вступить въ предпріятіе ¹⁾. Дѣятельность астраханскаго порта до конца разсматриваемаго періода оставалась незначительною, какъ можно видѣть изъ приводимыхъ ниже данныхъ о привозѣ и вывозѣ товаровъ: ²⁾

Годы.	Привозъ.	Вывозъ.
1768	318,500 р.	438,500 р.
1773	245,576 »	456,207 »
1777	226,865 »	347,519 »
1793	428,508 »	291,037 »
1795	306,919 »	472,423 »
1797	396,759 »	368,178 »

Къ царствованію Екатерины II относится начало русской морской торговли на дальнемъ Востокѣ, въ Тихомъ океанѣ. Еще въ тридцатыхъ и сороковыхъ годахъ прошлаго столѣтія сибирскіе торговцы отправлялись на своихъ судахъ въ прибрежное плаваніе за морскими звѣриными промыслами. Емельянъ Басовъ, Неводчиковъ, Трапезниковъ, Готовъ, Толстыхъ и цѣлый рядъ другихъ предпринимателей ходили изъ Охотска къ ближайшимъ островамъ на промыслы и присоединяли вновь открываемыя земли къ русскимъ владѣніямъ. Правительство старалось поддерживать и поощрять возникающую промышленность. Мореходы, открывавшіе новыя земли, награждались медалями и разными льготами. Въ указахъ 1764 г. сибирскому губернатору и большерѣцкой канцеляріи предписывалось не только не дѣлать никакихъ препятствій отправляющимся въ море за промысломъ, но и снабжать ихъ возможными пособіями отъ казны, съ отсрочкою за нихъ платежей до возвращенія судовъ изъ вояжа. Особенное развитіе мѣстные морскіе промыслы

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 335. св. 19, листъ 291.

²⁾ *Storch*, Suppl. стр. 33.

получили, начиная съ 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія, когда рыльскій гражданинъ Шелеховъ съ курскимъ купцомъ Голиковымъ образовали компанію съ капиталомъ въ 70 тысячъ руб. и снарядили на трехъ судахъ экспедицію «на аляксинскую землю, называемую американскою, на знаемые и незнаемые острова для производства пушнаго промысла, и всякихъ поисковъ, и заведенія добровольнаго торгоу съ туземцами». Экспедиція эта имѣла послѣдствіемъ присоединеніе къ Россіи новыхъ земель на островахъ и американскомъ материкѣ и вызвала предположеніе объ отправленіи изъ Балтійскаго моря эскадры изъ четырехъ военныхъ судовъ для плаванія на дальній Востокъ. Эскадру предполагалось раздѣлить на двѣ экспедиціи, но одна изъ нихъ, по причинѣ начавшейся тогда войны со Швеціею, не состоялась, а другая, подъ начальствомъ капитана Биллингса, отправилась въ 1790 г. къ Алеутскимъ островамъ и посѣтила острова Уналашку, Кадьякъ и нѣкоторые другіе. По возвращеніи изъ перваго плаванія Шелеховъ и Голиковъ были награждены шпатами и золотыми медалями, но ходатайство о снабженіи ихъ деньгами отъ казны и военною командою было отклонено «по надобности и безъ того въ войскахъ въ Сибирскомъ краѣ, гдѣ ихъ едва ли для сущей надобности доставать можетъ». Спустя нѣсколько лѣтъ, въ 1793 г., велѣно было, впрочемъ, дать компаніи до 20 чел. мастеровыхъ изъ ссыльныхъ и до 10 хлѣбопашцевъ, а на верфь, которую она хотѣла устроить у мыса св. Іліи, послать мастеровъ, знающихъ кузнечное, слесарное и мѣдно-литейное мастерство ¹⁾. Въ

¹⁾ П. С. З. 17171.

1787 г. Шелеховъ снарядилъ вторую экспедицію и затѣмъ нѣсколько разъ посылалъ суда изъ Охотска на Кадьякъ и другіе острова; въ 1790 г. онъ основалъ для распространенія промысловъ и устройства поселеній на Алеутскихъ островахъ двѣ компаніи Сѣверо-восточную и Предтеченскую, а въ слѣдующемъ году третью подъ названіемъ Уналашкинской; затѣмъ онъ принялъ къ себѣ въ товарищи предприимчиваго и энергичнаго каргопольскаго купца Баранова, при участіи котораго снаряжены были новыя экспедиціи для изслѣдованія береговъ американскаго материка и прибрежныхъ острововъ, найдены новыя мѣста для пушных промысловъ, устроена новая удобная гавань, заложена верфь, на которой въ 1794 и 1795 гг. окончены были постройкою три парусныхъ судна, — изъ нихъ одно трехмачтовое, двухпалубное, вмѣстимостью въ 180 тоннъ. Неутомимая дѣятельность Шелехова не ограничивалась посылкою судовъ изъ Охотска на морскіе и пушные промыслы. Въ 1794 г. онъ просилъ губернатора о разрѣшеніи ему отправить экспедицію для отысканія удобнаго пути отъ Иркутска къ Охотску, по направленію рѣкъ Амура и Уды; вмѣстѣ съ тѣмъ онъ ходатайствовалъ о дозволеніи устроить верфь для сооруженія компанейскихъ судовъ по р. Уліѣ, въ 35 верстахъ отъ Охотска, и о разрѣшеніи завести торговлю съ Японіею, Китаемъ, Индіею и Филиппинскими островами, просилъ о назначеніи въ избранныхъ мѣстахъ консуловъ — «людей свѣдущихъ и важнаго духа», — но всѣ эти предположенія признаны были несвоевременными въ виду осложнившихся тогда политическихъ обстоятельствъ въ Европѣ. «Намѣреніе наше на Кантонъ — писалъ Шелеховъ Баранову, — пресѣклось, ибо

французы заставили весь свѣтъ противу себя воевать». Кромѣ Шелехова среди иркутскихъ купцовъ было еще нѣсколько предпринимателей, имѣвшихъ промыслы на Охотскомъ и Беринговомъ моряхъ. Послѣ смерти Шелехова (1795 г.) они пытались образовать самостоятельную компанію, но, не располагая достаточными средствами, предпочли соединиться съ богатымъ предпріятіемъ наслѣдниковъ Шелехова. Такимъ образомъ составилаcя общая компанія иркутскихъ купцовъ, которой принадлежало девять судовъ, разное имущество и наличный капиталъ, всего на сумму 1.100.000 руб. Въ 1798 г. утвержденъ былъ актъ соединенія прежнихъ компаній подъ именемъ «соединенной американской компаніи», а въ слѣдующемъ году опубликованы подробныя ея правила и привилегіи. Компанія взята была подъ Высочайшее покровительство и ей велѣно именоваться «подъ Высочайшимъ Его Императорскаго Величества покровительствомъ Россійско-Американская компанія». Для увеличенія средствъ предпріятія разрѣшено было паевой капиталъ въ 723.000 р. увеличить на 1.000 акцій, по тысячѣ руб. каждая и дозволено пріобрѣтать ихъ русскимъ подданнымъ всякаго чина и состоянія, а равно и иностранцамъ. Пребываніе главнаго правленія компаніи назначено было въ Иркутскѣ, и составъ его опредѣленъ изъ четырехъ директоровъ. Что касается дѣятельности предпріятія, то компаніи предоставлено было пользоваться всѣми промыслами и заведеніями, находящимися по сѣверо-западному берегу Америки отъ 50° сѣверной широты до Берингова пролива, а также на островахъ, лежащихъ по сѣверо-восточному океану, дѣлать открытія какъ выше 50° сѣверной широты, такъ и

далѣе къ югу и занимать открываемую землю въ россійское владѣніе, заводить, гдѣ компанія найдетъ за нужное, заселенія и укрѣпленія и, наконецъ, производить мореплаваніе по всѣмъ окрестнымъ народамъ и имѣть торговлю со всѣми около лежащими державами, по изъявленіи ими на то согласія и по высочайшемъ сего утвержденіи ¹⁾. Таковы были первоначальныя основанія для дѣятельности компаніи, занимающей видное мѣсто въ исторіи нашихъ морскихъ промысловъ и торговли на дальнемъ Востокѣ.

Обозрѣвая состояніе торговаго мореходства въ царствованіе Екатерины II, нельзя не остановиться, въ заключеніе, на вопросѣ о томъ, какіе результаты достигнуты были правительственными мѣропріятіями въ отношеніи активной морской торговли, въ какой мѣрѣ осуществились задачи, указанныя въ одной изъ записокъ, поданныхъ императрицѣ при вступленіи на престолъ, — «непосредственная коммерція съ иностранными государствами и развозъ товаровъ на русскихъ судахъ». Въ приводимой ниже таблицѣ сопоставлены данныя о приходѣ судовъ къ русскимъ портамъ, съ указаніемъ государствъ, участвовавшихъ въ русской морской торговлѣ ²⁾.

	Ч и с л о с у д о в ъ.			
	1784 г.	1785 г.	1786 г.	1787 г.
Англійскихъ . . .	697	640	705	767
Голландскихъ . .	343	335	366	409
Шведскихъ . . .	473	378	314	197
Датскихъ	365	292	276	170
Прочихъ	598	400	387	331
Россійскихъ . . .	156 = 6%	100 = 5%	107 = 5%	141 = 7%
Всѣхъ	2,632	2,145	2,155	2,015

¹⁾ П. С. З. 19030.

²⁾ Арх. Д. Т. Сб. Балансовыя вѣдомости.

Какъ усматривается изъ таблицы, участіе русскаго флота въ морской торговлѣ Россіи было еще крайне незначительно, тѣмъ болѣе что въ составъ русскихъ судовъ, показанныхъ въ таблицѣ, входило также нѣкоторое число судовъ каботажныхъ, несовершавшихъ заграничнаго плаванія. Такой же выводъ получается изъ разсмотрѣнія данныхъ о приходѣ судовъ къ важнѣйшему изъ русскихъ портовъ — С.-Петербургу. Данные эти представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Ч и с л о с у д о в ѣ.		
	1769 г.	1780 г.	1781 г.
Англійскихъ	326	284	464
Голландскихъ	100	47	3
Любскихъ	26	34	35
Датскихъ	33	43	67
Ростоцкихъ	36	39	53
Россійскихъ	27 = 4,5 %	18 = 3,3 %	29 = 3,7 %
Прочихъ	44	90	138
Всѣхъ	592	555	789

Къ концу минувшаго столѣтія, главнымъ образомъ, вслѣдствіе развитія Черноморской торговли, участіе русскаго флота въ приходѣ судовъ къ портамъ нѣсколько увеличилось, что можно видѣть изъ приводимой ниже таблицы ¹⁾:

	Ч и с л о с у д о в ѣ.				
	1793 г.	1794 г.	1795 г.	1796 г.	1797 г.
Англійскихъ	869	1011	859	1317	1014
Голландскихъ	270	340	4	—	—
Датскихъ	213	237	298	572	462
Шведскихъ	242	241	241	280	390
Пруссскихъ	24	33	92	391	529
Турецкихъ	239	293	208	238	398
Русскихъ	371	406	263	301	408
Всѣхъ	2538	2902	2217	3443	3517

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Д. Вн. Т. № описи 4287; *Scherer, Geschichte u. Gegenw. Zustand d. Russ. Handels.* Leipzig 1789, стр. 246.

²⁾ *Storch, Supplem.*, 31.

Но если исключить изъ показаннаго числа русскихъ судовъ тѣ, которыя совершали исключительно каботажное плаваніе, то навѣрное оказалось бы, что лишь немногіе изъ нихъ участвовали въ морскомъ сообщеніи съ иностранными портами. Такое заключеніе отчасти подтверждается свѣдѣніями объ участіи русскихъ судовъ въ вывозѣ за границу лѣсныхъ матеріаловъ, составлявшихъ въ то время важнѣйшую статью отпуски изъ русскихъ портовъ. Такъ вывезено было лѣса:

	Въ 1796 г.		Въ 1797 г.		Въ 1798 г.	
	Число судовъ.	Число ластовъ.	Число судовъ.	Число ластовъ.	Число судовъ.	Число ластовъ.
На русскихъ судахъ. .	16	864	11	277	24	1016
» иностран. » . .	864	105260	642	79593	697	78354 ¹⁾

Всѣ эти данныя свидѣтельствуютъ, что успѣхи русскаго торговаго мореходства къ концу разсма-триваемаго періода, не смотря на всѣ поощрительныя мѣры правительства, были еще весьма незначи-тельны. Дѣятельность нашего торговаго флота, насчи-тывавшаго лишь небольшое число судовъ, принадле-жавшихъ въ дѣйствительности русскимъ подданнымъ, ограничивалась, по преимуществу, перевозкою това-ровъ въ прибрежномъ плаваніи; сообщенія съ болѣе отдаленными южными государствами поддерживались лишь случайными экспедиціями наиболѣе предприим-чивыхъ русскихъ коммерсантовъ. Правительство само стало относиться съ недовѣріемъ къ проектамъ о не-посредственныхъ торговыхъ сношеніяхъ съ Испанією и другими странами. Въ 1766 г. купцу Попову раз-рѣшено было отпустить безпошлинно въ Испанію лѣсъ на принадлежавшемъ ему трехмачтовомъ флейтѣ, и при этомъ Сенатъ принялъ во вниманіе, что «тако-

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи. 1 эксп., д. 925, св. 41.

вымъ дозволеніемъ подастся, можетъ бѣть, російскимъ купцамъ поощреніе къ заведенію непосредственной торговли съ Гишпаніею» ¹⁾, но спустя два года послѣ этого, когда явилось новое предположеніе объ устройствѣ компаніи для торговли съ разными странами, Коммисія о коммерціи высказалась, что «по сіе время не видно еще, чтобы кто нибудь изъ российскихъ могъ отправлять столь полезную торговлю съ иностранцами» ²⁾. Этимъ какъ бы произнесенъ былъ приговоръ надъ тщетными усиліями, которыя употреблялись еще со времени Петра Великаго для учрежденія дальняго плаванія русскихъ торговыхъ судовъ. Причины слабаго развитія активной морской торговли, какъ упоминалось уже ранѣе, заключались въ общихъ неблагопріятныхъ условіяхъ для внѣшней торговли Россіи. Вопросъ о торговомъ мореплаваніи представлялся лишь частнымъ случаемъ общаго явленія, которое состояло въ преобладаніи иноземцевъ во всѣхъ сферахъ хозяйственной дѣятельности, въ которыхъ имъ приходилось сталкиваться съ русскими предпринимателями. Вся внѣшняя торговля Россіи носила пассивный характеръ и производилась черезъ иностранныхъ посредниковъ, и едва ли наиболѣе сложная ея отрасль — торговое мореплаваніе, требовавшее отъ торговцевъ свободныхъ капиталовъ, знаній, опытности и предприимчивости — могла составить изъятіе изъ общаго строя экономическихъ отношеній того времени. Преобладаніе иностранцевъ въ русской торговлѣ съ достаточною ясностью обнаруживается изъ приведенныхъ выше данныхъ о приходѣ судовъ. Но еще болѣе

¹⁾ П. С. З. 12644.

²⁾ Арх. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 424, св. 25.

убѣдительными, въ этомъ отношеніи, представляются свѣдѣнія о сравнительномъ участіи русскихъ и англійскихъ фирмъ въ оборотахъ С.-Петербургскаго порта. Въ нижеслѣдующей таблицѣ приводятся относящіяся сюда цифры за шесть лѣтъ отъ 1764 до 1769 г.

Года.	Ф и р		м	ы.
	Русскія.		Англійскія.	
1764	привозъ	1.727,653 р.	1.815,779 р.	
	вывозъ	580,248 »	3.429,626 »	
1765	привозъ	1.543,099 »	1.598,912 »	
	вывозъ	614,758 »	4.063,735 »	
1766	привозъ	1.461,697 »	2.918,908 »	
	вывозъ	354,913 »	3.423,705 »	
1767	привозъ	1.386,378 »	1.683,880 »	
	вывозъ	460,523 »	3.888,806 »	
1768	привозъ	1.906,772 »	1.696,030 »	
	вывозъ	429,234 »	3.927,050 »	
1769	привозъ	2.673.543 »	1.571,345 »	
	вывозъ	514,613 »	5.370,782 »	¹⁾

Конкуренція съ англичанами оказывалась для русскаго купечества тѣмъ болѣе затруднительною, что англійскіе торговцы, въ отличіе отъ прочихъ иностранцевъ, пользовались особыми преимуществами. По договору 1766 г. они имѣли право уплачивать пошлину русскими деньгами, а не въ металлической валютѣ, изъятые были отъ общихъ судовъ и по дѣламъ своимъ могли непосредственно обращаться въ Коммерцъ коллегію, освобождены были отъ военного постоя и т. п. Одинъ писатель начала нынѣшняго столѣтія, оцѣнивая значеніе этихъ льготъ, замѣчаетъ, что въ 1761 г. англійскія суда составляли одну треть су-

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 877, св. 48.

довъ, пришедшихъ къ С.-Петербургскому порту, тогда какъ 10 лѣтъ спустя они уже составляли треть всего числа судовъ, посѣщавшихъ русскіе порты ¹⁾. Объ участіи иностранцевъ въ оборотахъ русской торговли можно судить также по сравнительной численности русскихъ и иноземныхъ фирмъ: такъ въ С.-Петербургѣ въ 1790 г. считалось не болѣе 80 крупныхъ русскихъ домовъ, тогда какъ иностранныхъ насчитывалось свыше 140 ²⁾.

Мѣры, принимавшіяся правительствомъ съ цѣлью поощренія русской морской торговли и предоставленія русскимъ торговцамъ преимуществъ надъ иноземцами, оказывались нерѣдко недостигающими цѣли. Иностранные промышленники записывались въ русское купечество и такимъ путемъ пріобрѣтали льготы, дарованныя русскимъ подданнымъ; если они затруднялись въ отысканіи нужнаго числа русскихъ матросовъ, они записывали иностранныхъ моряковъ въ петербургскій или иной «посадъ», и формальныя затрудненія этимъ устранялись ³⁾. Вѣроятно, такого рода фиктивное принятіе подданства лицами, не имѣвшими въ Россіи никакой осѣдлости, практиковалось довольно часто, потому что вскорѣ это обстоятельство обратило на себя вниманіе правительства. Въ указѣ Коммерцъ-коллегіи, въ 1787 г., выражено было желаніе, чтобы принятіе иностранцами русскаго подданства «не однимъ именемъ, но самымъ дѣломъ происходило и не иной бы изъ иностранныхъ оными выгодами (т. е. пониженіемъ пошлинъ) пользовался, какъ только кто въ

¹⁾ *Hartwiss*, 50.

²⁾ *Storch*, VIII, стр. 33.

³⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 627, св. 37.

Россіи изъ нихъ прямо записался, промыселъ и торги имѣть и всѣ гражданскія тягости наравнѣ съ російскими совершенно исправляетъ» ¹⁾. Относительно черноморскихъ портовъ еще ранѣе, въ 1780 г., состоялось распоряженіе, чтобы право пользоваться льготами, установленными тарифомъ 1775 г., предоставлялось иностранцамъ «до тѣхъ только поръ, доколѣ они въ областяхъ нашихъ пребываніе имѣть будутъ, ибо иначе употребленіе російскаго торговаго флага имъ свойственно быть не можетъ» ²⁾. Но и эта мѣра оказалась недостаточною, и большинство судовъ, плававшихъ въ Черномъ морѣ подъ русскимъ флагомъ, въ дѣйствительности принадлежало иностранцамъ; изъ нѣсколькихъ десятковъ судовъ, приходившихъ въ Таганрогъ, дѣйствительно русскихъ насчитывалось не болѣе шести ³⁾. Въ 1792 г. выдача флаговъ на торговые суда въ Черномъ морѣ предоставлена была Черноморскому Адмиралтейскому Правленію, причемъ подтверждено было, чтобы «флаги даваны были не иначе, какъ людямъ извѣстнымъ, или же имѣющимъ отъ тѣхъ мѣстъ, гдѣ живутъ, надлежащія свидѣтельства или одобренія»; пользованіе флагомъ ограничено было 6-лѣтнимъ срокомъ ⁴⁾. Наконецъ, въ 1797 г. послѣвало новое распоряженіе относительно черноморской торговли, съ цѣлью поощренія русскихъ торговцевъ и ограниченія правъ иноземцевъ. Торговое мореплаваніе въ Черномъ морѣ раздѣлено было на большое и малое. Первое обнимало Архипелагъ и все Среди-

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Д. Вн. Т. д. 5536, св. 461, листъ 616.

²⁾ П. С. З. 15014.

³⁾ *Storch*, VIII, стр. 288.

⁴⁾ П. С. З. 17026.

земное море, второе же считалось только до Дарданелловъ. Большое плаваніе дозволено было единственно на купеческихъ корабляхъ, построенныхъ въ Россіи или купленныхъ у иностранцевъ русскими подданными, иностранцамъ же лишь въ томъ случаѣ, если они поселились въ Россіи и имѣютъ капиталъ соотвѣтствующій стоимости отправляемыхъ ими товаровъ; на судахъ большого плаванія шкиперъ и половина матросовъ должны были быть русскіе, если же шкиперъ былъ иностранецъ, то двѣ трети экипажа должны были принадлежать къ русскому подданству. Малое плаваніе предоставлено было какъ русскимъ, такъ и мѣстнымъ жителямъ изъ иноземцевъ безъ указанныхъ ограниченій относительно экипажа ¹⁾. Въ томъ же году, какъ состоялся приведенный указъ, въ виду неоправдавшихся ожиданій правительства, отмѣнено было пониженіе пошлинъ, установленное въ пользу русскихъ торговцевъ. Вызвана была эта мѣра тѣмъ обстоятельствомъ, что льготами пользовались въ дѣйствительности также иностранцы, и русская морская торговля отъ нихъ выигрывала весьма мало. «Долговременные опыты открыли, говорится въ указѣ о введеніи новаго тарифа, — что уступка въ пошлинахъ не произвела чаемаго отъ того торговли нашей и купеческаго водоходства приращенія, но напротивъ служила только для поползновенныхъ къ несправедливой корысти предлогомъ злоупотребленій вредныхъ интересамъ нашимъ и общей пользѣ» ²⁾. Спустя три года Коммерцъ коллегія высказалась по поводу этой мѣры, что «иностранныхъ кораблей подъ названіемъ россій-

¹⁾ П. С. З. 17939.

²⁾ П. С. З. 18202.

скихъ умножилось, — и все сіе дѣлалось, единственно, чтобы воспользоваться пошлинною уступкою, что доказывается тѣмъ, что когда она уничтожена, то и кораблей нашихъ примѣрнымъ образомъ уменьшилось» ¹⁾.

Недостатокъ экипажа для торговыхъ судовъ и отсутствіе подготовленныхъ шкиперовъ и штурмановъ по прежнему представляли немаловажное затрудненіе для торговаго мореходства. Распоряженіе о посылкѣ на торговые суда служителей отъ адмиралтейства, существовавшее еще со временъ Петра Великаго и вновь подтвержденное въ 1765 г., оказывалось недостаточнымъ, потому что морское вѣдомство не всегда располагало свободными людьми. Спустя три года послѣ изданія новаго адмиралтейскаго регламента, въ 1768 г., Коммисія о коммерціи признала желательнымъ, чтобы отъ адмиралтейства дѣйствительно давались купечеству судовые служители. О томъ же заявили ходатайство представители петербургскихъ торговцевъ, когда они приглашены были въ Коммисію для выслушанія и обсужденія устава купеческаго водоходства ²⁾. Очевидно, морское вѣдомство не всегда соображалось съ интересами торговли и отпускало матросовъ для купечества только тогда, когда они не были нужны для службы на военныхъ судахъ. Къ тому же полученіе служителей отъ адмиралтейства не обходилось безъ затрудненій для торговцевъ, такъ какъ судохозяева принимали на себя отвѣтственность за исправное возвращеніе ихъ на родину и въ случаѣ оставленія ихъ за границею, хотя бы не по винѣ шкипера,

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 211, св. 7.

²⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о комерціи, д. 554, св. 32.

подвергались значительному штрафу. Мѣры, принятыя правительствомъ для подготовленія командировъ для торговыхъ судовъ, сопровождались весьма незначительными результатами. Водоходная школа въ С.-Петербургѣ существовала не [болѣе десяти лѣтъ и затѣмъ была закрыта. Въ 1797 г. состоялось распоряженіе, чтобы въ школу учениковъ болѣе не принимать, а остальныхъ распредѣлить по способностямъ въ канцелярское званіе и учителя народныхъ школъ. Архангельское училище въ концѣ прошлаго столѣтія находилось въ печальномъ положеніи и едва ли могло служить для подготовки знающихъ судоводителей. По отзыву архангельскаго торговаго дома А. Попова и сыновей, относящемуся къ 1803 году, «изъ выпущенныхъ изъ архангельской школы большинство поступило въ приказные служители, а нынѣ (т. е. въ 1803 году) въ школѣ только 10 человѣкъ учится, и въ томъ числѣ семь самыхъ маленькихъ, а трое на выходѣ. Ежели особаго учрежденія и строгаго присмотра не будетъ, прибавлялось въ отзывѣ, — то сія школа весьма мало пользы приносить будетъ, и мы никогда природныхъ корабельщиковъ имѣть не будемъ, отъ коихъ много зависитъ заведеніе въ большемъ числѣ кораблей» ¹⁾. Въ томъ же 1803 г. архангельская школа перешла въ вѣдомство приказа общественнаго призрѣнія и тотчасъ послѣ этого была упразднена, учитель уволенъ, а ученики распущены. Такая же судьба постигла и иркутскую навигацкую школу: въ 1799 г., по неимѣнію учителя, она присоединена была къ народному училищу ²⁾. При отсутствіи школъ не

¹⁾ Арх. Д. Т. и М. Опись II отд., д. № 752.

²⁾ Арх. Д. Т. и М. то же дѣло.

могло получить примѣненія постановленіе устава купеческаго водоходства о томъ, чтобы судоводители подвергались испытаніямъ и снабжались аттестатами. Спустя тридцать лѣтъ послѣ изданія устава директоръ маяковъ Балтійскаго моря доносилъ департаменту мануфактуръ и внутренней торговли, что этихъ испытаній «никогда не существовало, да и быть не могло, потому что рѣдкіе изъ нихъ (судоводителей) знаютъ и грамотѣ» ¹⁾.

Наряду съ недостаткомъ экипажа и опытныхъ шкиперовъ столь же стѣснительною для торговаго мореходства оказывалась неудовлетворительность постройки и оснастки купеческихъ судовъ. Они строились изъ сосноваго лѣса, безъ надлежащихъ скрѣпленій, въ прочности уступали иноземнымъ судамъ, получали низкій фрахтъ и дорого платили за страхованіе ²⁾. Несмотря на неоднократныя распоряженія, качества судовъ улучшались весьма медленно. Еще въ 1784 г. Коммисіи о коммерціи пришлось обсуждать вопросъ объ улучшеніи перевозныхъ судовъ, плававшихъ отъ С.-Петербурга до Кронштадта; при этомъ обнаружилось, что суда эти не умѣли лавировать и, выйдя на взморье, стояли иногда тамъ недѣли по три. ³⁾.

Наконецъ, нельзя не упомянуть, что ко всѣмъ указаннымъ неблагопріятнымъ условіямъ присоединялись многочисленныя мелкія затрудненія, стѣснительныя формальности и проволочки въ практикѣ административныхъ учрежденій, совершенно подрывавшія нерѣдко льготы, установленныя въ законѣ для поощре-

¹⁾ Арх. Д. Т. и М. Опись II отд., д. № 121, 1812 г.

²⁾ *Storch. VIII*, стр. 269.

³⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Коммисіи о коммерціи, д. 609, св. 36.

нія судостроенія и торговаго мореплаванія. Эти затрудненія весьма ярко изображены въ наказѣ, данномъ Архангельскому купцу Свѣшникову, депутату отъ города Архангельска въ Коммисію для сочиненія проекта Новаго Уложенія. «Въ началѣ судовой промышленности, желающій построить новое судно,—говорится въ наказѣ—обязанъ исходатайствовать на чертежъ онаго отъ адмиралтейскихъ мастеровъ свидѣтельство, и достать отъ нихъ необходимо роспись: сколько строенію того судна лѣсовъ потребно, а потомъ достать изъ конторы надъ портомъ сообщеніе о требованіи отъ канцеляріи указа о позволеніи валдмейстерамъ тотъ лѣсъ вырубить, которымъ по ходатайству Губернская канцелярія и снабждаетъ. При семъ первомъ предпріятіи, приказный порядокъ неупустительно надлежитъ челобитчику исполнять слѣдующее: подачу чертежа для свидѣтельства въ контору надъ портомъ при доношеніи, оной опредѣленіе и указъ корабельному мастеру о свидѣтельствѣ и о росписи на лѣса, взносъ отъ него при рапортѣ росписи и чертежа обратно въ контору, оной опредѣленіе и сообщеніе о дачѣ позволенія просить о вырубкѣ лѣсовъ, и подача въ губернскую канцелярію доношенія съ нее на оное опредѣленіемъ и указомъ. Потомъ на построенное же судно обязанъ хозяинъ онаго неминуемо достать свидѣтельство отъ корабельныхъ вышеписанныхъ мастеровъ на корпусъ, что оный по чертежу и съ довольными укрѣпленіями построенъ, а отъ такелажмейстера, что оно оснащено исправно, соисканіе сихъ свидѣтельствъ не иначе бываетъ, какъ по вышеписанному жъ чрезъ контору надъ портомъ приказному обряду и слѣдовательно съ доношеніями и повлаченіями. Потомъ,

доставъ оное свидѣтельство, должно объявить въ Магистратѣ, для полученія свидѣтельствованнаго письма, что дается не безъ приказныхъ же, хотя и меньшихъ обрядовъ. Таковымъ порядкомъ постройка новаго судна по приказнымъ мѣстамъ повлаченіе имѣеть, а все дѣло производится на гербовой бумагѣ съ платежемъ пошлинъ за подачу доношеній, и совершается явкою магистратскаго засвидѣльствованнаго письма въ канцеляріи, въ таможи и въ Конторѣ надъ портомъ. Новопостроенное судно, когда вознамѣрено будетъ употребить въ дѣло, т. е. для перевозки купеческихъ тяжестей отъ здѣшняго въ Кольскій и Онежскій порты, или на взморье на догрузку отходящихъ за море кораблей, тогда первое дѣло, надлежитъ достать отъ Губернской Канцеляріи позволительный о пропускѣ мимо заставы указъ на одинъ путь, или на все лѣто, который потому каждый годъ достается; въ немъ прописывается, чтобъ судно и на немъ кормщика и работныхъ людей, по имѣющимся у нихъ паспортамъ, явленнымъ въ полиціи, мимо Новодвинскую крѣпость съ надлежащимъ освидѣтельствованіемъ пропускать въ одно Березовское устье, а въ прочія устья пропускать и хозяину входить и выходить воспрещается. Сверхъ того прописывается запрещеніе, чтобы работники никакихъ заповѣдныхъ товаровъ, корчемныхъ питей и невѣдомо какихъ французскихъ порошковъ называемыхъ діесъ-пудресъ не возили, и въ Финмаркскія воды и города отнюдь бы не ѣздили подъ штрафомъ. Оный указъ въ Конторѣ надъ портомъ и въ таможи надлежитъ явить, потомъ подать въ таможеню объявленіе, и отъ оной при опредѣленномъ цѣловальникѣ грузить, а по нагрузкѣ взять пропускъ. Нагрузя и

выступя въ путь, во первыхъ должно явиться въ Конторѣ надъ портомъ, подать доношеніе о пропускѣ мимо поставленной на пути брантвахты и потомъ исходатайствовать паспортъ. Оный по близости на первой брантвахтѣ, невынимая якоря, объявляется; и такъ оттуда судовой вояжъ свободенъ отъ остановки на десять верстъ, гдѣ лежитъ Новодвинская застава, у которой остановясь, должно объявить таможенный пропускъ. Окончивъ тутъ дѣло, надлежитъ подвинуться въ пути съ версту и остановиться противъ Новодвинской крѣпости и дожидаться, ежели ночью случится, утра, для объявленія канцелярскаго указа о свободѣ въ проѣздѣ, а затѣмъ, опять поднявъ якорь, слѣдовать къ адмиралтейской на выходѣ въ море лежащей брантвахты, при которой, брося якорь, объявить паспортъ, данный отъ Конторы надъ портомъ. По окончаніи сего и затѣмъ, что уже рѣка кончится, и не осталось болѣе заставы, свободный остается выходъ въ море...» ¹⁾

¹⁾ Извл. изъ Арх. бывш. II Отд. Канцеляріи Е. И. В. въ «Очеркѣ» Огородникова, стр. 220.

ГЛАВА ПЯТАЯ.

Торговое мореходство въ первой половинѣ текущаго столѣтія. — Ходатайства купечества и положеніе Коммерцъ-коллегіи 1800 г. — Дальнѣйшія мѣры относительно судостроенія. — Судостроительное училище при С.-Петербургской Городской верфи. — Недостатокъ экипажа. — Подготовка судоводителей. — Проектъ капитана Спафарьева. — Судьба навигаціонныхъ премій по Положенію 1800 г. — Учрежденіе Комитета 1827 г. для выработки мѣръ къ развитію мореходства. — Дополнительное постановленіе о торговомъ судостроеніи и мореплаваніи 1830 г. — Купеческая верфь въ Херсонѣ. — Ссуды на судостроеніе. — Положеніе судостроительнаго дѣла въ 40-хъ и 50-хъ годахъ. — Образованіе матросскихъ цеховъ и вопросъ объ организаціи экипажа. — Ограниченіе числа иностранныхъ матросовъ. — Училища торговаго мореплаванія въ С.-Петербургѣ и Херсонѣ. — Шкиперскіе курсы. — Рижская и Либавская навигаціонныя школы. — Недостатки этихъ учебныхъ заведеній. — Объявленіе каботажнаго плаванія привилегією русскаго флага. — Правила о выдачѣ патентовъ на поднятіе флага. — Проектъ В. А. Попова о поощрительныхъ мѣрахъ. — Позднѣйшія узаконенія о мореходствѣ. — Обороты морской торговли. — Приходъ судовъ въ важнѣйшіе порты. — Развитіе торговли Одессы и другихъ южныхъ портовъ. — Предпріятія по морскому страхованію. — Устройство срочныхъ сообщеній на Балтійскомъ, Черномъ и Каспійскомъ моряхъ. — Компаніи для морской торговли. — Россійско-Американская компанія — Участіе русскаго флага въ движеніи судоходства. — Слабые успѣхи активной морской торговли.

Описанное выше состояніе торговаго мореходства въ концѣ прошлаго столѣтія показывало, что мѣры, принятыя до того времени для развитія купеческаго мореплаванія, были недостаточны. Вопросъ о поощреніи русской морской торговли продолжалъ привлекать къ себѣ вниманіе правительства; конкуренція иностранныхъ предпринимателей и затрудненія, встрѣчав-

шіяся при непосредственныхъ торговыхъ сношеніяхъ съ иноземными государствами, по прежнему вызывали жалобы и ходатайства со стороны русскаго купечества.

Обращаясь къ обозрѣнію дальнѣйшихъ мѣропріятій правительства, относящихся къ первой половинѣ текущаго столѣтія, надлежитъ, прежде всего, остановиться на Высочайше утвержденномъ мнѣніи общаго собранія Коммерцъ-коллегіи, послѣдовавшемъ въ 1800 году вслѣдствіе ходатайства купечества ¹⁾.

Какъ упомянуто было въ предыдущей главѣ, указомъ 1797 г. отмѣнены были льготы въ пользу русскаго флага, заключавшіяся въ пониженіи пошлинъ на товары, отпускаемые и привозимые на русскихъ судахъ. Мѣра эта вызвана была злоупотребленіями иностранныхъ фирмъ, торговавшихъ въ Россіи, которыя записывались въ русское купечество и тѣмъ подрывали выгоды коренныхъ русскихъ торговцевъ. При такомъ положеніи интересы, собственно, русской морской торговли мало выигрывали отъ покровительства, установленнаго тарифомъ 1782 года. Тѣмъ не менѣе, съ изданіемъ упомянутаго указа, положеніе русскихъ торговцевъ, отправлявшихъ товары за море, не могло не ухудшиться, потому что и въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ они получали нѣкоторую выгоду отъ пониженія пошлинъ, они лишились возможности конкурировать съ иностранцами. Спустя три года послѣ отмѣны тарифныхъ льготъ купечество представило ходатайство объ огражденіи русской морской торговли отъ соперничества иноземныхъ торговыхъ фирмъ и о принятіи новыхъ мѣръ для поощренія отечественнаго

¹⁾ П. С. З. 19624 — «Мнѣніе общаго собранія Коммерцъ-коллегіи на положеніе купечества о распространеніи кораблестроенія и мореплаванія».

мореплаванія. Предположенія, заявленныя въ ходатайствѣ купечества, касались различныхъ вопросовъ, связанныхъ съ торговымъ мореходствомъ, и большая часть изъ нихъ признана была со стороны правительства заслуживающею уваженія.

Въ отношеніи судостроенія купечествомъ указано было на стѣснительность правилъ дѣйствовавшаго въ то время городского положенія, по которому постройка судовъ дозволена была только гильдейскому купечеству, причемъ установлены были различія между гильдіями и отдѣльными городами. Согласно ходатайству, Коммерцъ-коллегія признала возможнымъ право сооруженія судовъ распространить, безъ различія, на дворянъ, всѣхъ купцовъ и посадскихъ. При этомъ попенныя пошлины, взимавшіяся за отводъ казенныхъ лѣсныхъ участковъ, замѣнены были умѣренною пофутовою платою, смотря по длинѣ киля. За постройку изъ казеннаго лѣса судна длиною до 40 фута. назначена была плата по 50 к. съ фута; при длинѣ до 50 ф. взималось по 1 рублю, до 60 ф. по 2 руб., до 70 ф. по 3 руб., до 80 ф. по 4 руб., до 90 ф. по 6 руб., до 100 ф. по 10 руб., а свыше 100 ф. по 15 руб. за каждый футъ длины. Сборъ, установленный по такой таксѣ, былъ значительно ниже существовавшей ранѣе пошлины, и хотя онъ впослѣдствіи, въ 1806 г., былъ увеличенъ, тѣмъ не менѣе составлялъ только $\frac{2}{3}$ попенной платы¹⁾.

Въ виду затрудненій при постройкѣ судовъ купечество просило, чтобы «доколѣ изъ учреждаемыхъ школъ не произойдутъ знающіе кораблестроеніе мастера, снабдить таковыми отъ адмиралтейства въ тѣ

¹⁾ П. С. З. 21996. В. П. С. З. 2068.

мѣста, гдѣ наиболѣе мореходныя суда строятся». Коммерцъ-коллегія признала достаточнымъ на первый годъ послать одного мастера съ тѣмъ, чтобы ему оказывали содѣйствіе по надзору за судостроеніемъ имѣвшіеся въ нѣкоторыхъ уѣздахъ ранѣе опредѣленные туда мастера. Затѣмъ, такъ какъ конструкція судовъ того времени была неудовлетворительна, то купечествомъ выражено было пожеланіе, чтобы вопросъ этотъ подвергся немедленному разсмотрѣнію Коммерцъ-коллегіи, чтобы велѣно было строить суда «выгоднѣйшія, прочнѣйшія и удобнѣйшія по апробованнымъ ею чертежамъ, запрета, въ извѣстное время, строеніе нынѣ употребляемыхъ безпрочныхъ». При разсмотрѣніи этого вопроса обнаружилось, что утвержденіе чертежей для Коммерцъ-коллегіи было бы затруднительно, такъ какъ имѣвшійся при ней морской и судоходный департаментъ состоялъ только изъ одного члена и мастера. Поэтому положено было, чтобы чертежи доставлялись въ коллегію изъ адмиралтейства и затѣмъ выдавались въ пользованіе промышленникамъ, желающимъ строить корабли. Последнее ходатайство купечества, относящееся къ судостроенію, касалось отмѣны ежегоднаго свидѣтельствованія судовъ при Городской верфи; взамѣнъ того разрѣшено было свидѣтельствовать суда черезъ каждыя шесть лѣтъ.

Что касается экипажа на торговыхъ судахъ, то по ходатайству купечества отмѣнено было стѣснительное требованіе отъ судовладельца залога или поручительства въ исправномъ возвращеніи на родину шкиперовъ, штурмановъ и матросовъ, и разрѣшено было пропускать ихъ за границу, безъ задержанія, по выданнымъ отъ начальства паспортамъ. Затѣмъ вновь

подтверждено было прежнее распоряженіе о томъ, чтобы отъ адмиралтейства отпускались, по требованію купечества, матросы на торговые суда, а равно отставные офицеры и даже состоящіе во флотъ на должности штурмановъ и шкиперовъ.

Наиболѣе важное значеніе имѣли ходатайства, возбужденныя купечествомъ относительно поощренія дальняго плаванія русскихъ судовъ и активной морской торговли. Въ виду того, что лѣсъ составлялъ наиболѣе значительную статью отпускной торговли, купечество просило, чтобы вывозъ его разрѣшенъ былъ исключительно на русскихъ судахъ, но Коммерцъ-коллегія нашла, что такое разрѣшеніе противорѣчило бы заключеннымъ съ иностранными державами торговымъ трактатамъ и высказалась противъ положенія купечества. Въ другомъ ходатайствѣ выражено было требованіе, чтобы вновь понижены были пошлины въ размѣрѣ одной четверти для товаровъ, вывозимыхъ россійскими купцами на русскихъ судахъ, и на одну восьмую долю противъ тарифа на иностранные товары, привозимые въ Россію. Коммерцъ-коллегія по поводу этого ходатайства нашла, что уступка въ пошлинахъ представляла бы собою нарушеніе трактатовъ, въ силу которыхъ иностранныя державы могли требовать предоставленія имъ тѣхъ же льготъ, какія установлены были бы въ пользу россійскаго купечества. Но въ то же время коллегія признала возможнымъ, чтобы, вмѣсто пониженія пошлинъ, русскимъ судамъ, за плаваніе за границу и обратно, выдавались преміи. При этомъ по произведенному расчету оказалось, что за трехлѣтіе 1795—1797 гг. уступка въ пошлинахъ составляла сумму въ 313,330 р. 59 к., которая не была взыскана

съ русскихъ судовъ, имѣвшихъ общую вмѣстимость въ 19,746 ластовъ; такимъ образомъ уступка въ пользу промышленника составляла на каждый ластъ 15 р. 86 к. Соотвѣтственно такому расчету положено было установить преміи за приходъ и отходъ русскихъ судовъ съ товарами, причемъ для судовъ, плававшихъ въ предѣлахъ Балтійскаго моря, назначена была премія въ 7 р. съ ластва, для судовъ, ходившихъ далѣе Зунда—15 р., въ Средиземное море 20 р. и для плававшихъ въ Черномъ морѣ 15 р.; преміи были назначены на восьми-лѣтній срокъ для судовъ, построенныхъ въ теченіе ближайшихъ четырехъ лѣтъ по изданіи закона.

По поводу приведенныхъ постановленій нельзя не замѣтить, что они едва-ли могли оказать существенное вліяніе на успѣхи мореходнаго промысла. Одни изъ положеній купечества, утвержденныя Коммерцъ-коллегіею, представляли собою повтореніе ранѣе изданныхъ распоряженій, которыя на практикѣ мало исполнялись. Таковы были, напр., положенія о постройкѣ судовъ новой конструкціи по одобреннымъ чертежамъ и о командированіи на купеческія суда матросовъ отъ адмиралтейства. Другія же мѣры, предположенныя купечествомъ, хотя и заключали нѣкоторыя льготы для промышленниковъ, однако не устраняли существовавшихъ въ то время препятствій для развитія судостроенія и морской торговли. Уже вскорѣ послѣ изданія упомянутыхъ постановленій обнаружилось, что требованіе относительно постройки судовъ по чертежамъ сопряжено въ дѣйствительности съ немаловажными затрудненіями. Въ 1803 году Архангельскій губернаторъ доносилъ, между прочимъ, что

«постройка судовъ въ Архангельской губерніи производилась прежде безпрепятственно; нынѣ безъ чертежей, корабельнаго мастера, равно и безъ позволенія оберъ-форстмейстера запрещена; по чертежамъ же симъ строеніе судовъ неудобно, ибо чертежи несообразны съ мелководьемъ рѣкъ; да и полученіе чертежей, прошенія о свидѣтельствѣ судовъ и вырубкѣ лѣса весьма затруднительны и принуждаютъ терять много времени по-напрасну. Нѣтъ сомнѣнія, прибавлялъ губернаторъ, что повелѣніе о сочиненіи чертежей для прочнаго построенія судовъ имѣло весьма полезную цѣль; но когда они еще не введены, и когда крестьяне, хотя бы и получили оныя, не имѣютъ объ нихъ понятія и, не будучи научены, не могутъ разбирать ихъ, несправедливо бы было отнимать у нихъ волю строить суда по старому своему обыкновенію» ¹⁾.

Само собою разумѣется, что необходимость обращаться за чертежами въ центральное учрежденіе, при отдаленности многихъ мѣстъ отъ С.-Петербурга, не говоря уже о неудовлетворительности самыхъ чертежей, не могла не тормазить постройки судовъ. Для сокращенія переписки относительно одобренія чертежей вынуждены были въ 1803 году строеніе купеческихъ судовъ на Черномъ морѣ передать въ вѣдѣніе конторы командира Черноморскаго флота ²⁾. Самое составленіе чертежей въ адмиралтействѣ и Коммерцъ-коллегіи не обходилось безъ затрудненій. Позднѣе Таганрогскій градоначальникъ просилъ о присылкѣ чертежей и ему доставили изъ департамента мануфактуръ «одинъ экземпляръ, скопирован-

¹⁾ П. С. З. 20107.

²⁾ П. С. З. 20820.

ный съ голландскихъ судовъ, употребляемыхъ на Зюй-деръ-зее»; чертежи были переданы на разсмотрѣніе начальнику Черноморскаго флота и найдены имъ «фасона стариннаго»; поэтому потребовалась вновь продолжительная переписка съ департаментомъ о составленіи новыхъ, болѣе пригодныхъ чертежей ¹⁾).

Несмотря однако на указанные затрудненія, удешевленіе платы за отпускъ казеннаго лѣса вызвало нѣкоторое оживленіе въ судостроительной дѣятельности. Вскорѣ послѣ изданія правилъ 1800 года въ Коммерцъ-коллегію поступило до десяти прошеній объ устройствѣ частныхъ верфей и отводѣ для постройки судовъ лѣсныхъ участковъ, преимущественно въ Олонецкомъ уѣздѣ, Новгородской губерніи ²⁾). Но приведенная выше такса за отпускъ казеннаго вѣса вскорѣ признана была убыточною для казны, и въ 1806 году назначена была болѣе высокая плата, именно по 7 р. за каждый футъ для всякихъ судовъ, имѣющихъ длину до 80 футовъ, и по 18 р. 50 к. съ фута, если суда были больше означеннаго размѣра. Впрочемъ, въ послѣдствіи, въ 1810 году, вновь допущено было нѣкоторое уменьшеніе платы для Архангельской и Вологодской губерній, а въ 1820 году жителямъ Колы, Кемь и Сумскаго посада разрѣшено было строить суда для рыбной ловли и морскихъ промысловъ безъ уплаты футовой пошлины ³⁾). Изъ другихъ распоряженій, относящихся къ судостроенію и представлявшихъ дальнѣйшее развитіе положенія 1800 года, заслуживаетъ вниманія указъ 1806 года, по которому крестьянамъ,

¹⁾ Арх. Д. М. и Т. Опись 2 отд., д. № 439, 1820 г.

²⁾ Арх. Д. Т. Сб., дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 230, св. 6, эксп. 3.

³⁾ П. С. З. 28386, В. П. С. З. 2068.

наравнѣ съ дворянами, купцами и посадскими разрѣшено было производить постройку и продажу купеческихъ судовъ ¹⁾. Для поощренія судостроительной дѣятельности на Черномъ морѣ въ 1805 г. состоялось распоряженіе объ отпускѣ приказу общественнаго призрѣнія въ Херсонѣ 100,000 р. съ цѣлью выдачи ссудъ судостроителямъ подъ залогъ недвижимаго имущества или подъ поручительство ²⁾. Для Азовскаго моря назначенъ былъ въ 1809 г. съ тою же цѣлью особый вспомогательный капиталъ въ 30,000 р., причемъ разрѣшено было выдавать ссуды въ размѣрѣ до 1,000 р. срокомъ на 5 лѣтъ на постройку подвозныхъ лодокъ и мелкихъ каботажныхъ судовъ; впослѣдствіи размѣръ ссуды увеличенъ былъ до 4,000 р. ³⁾.

Несмотря на эти облегченія, судостроительная дѣятельность развивалась медленно, такъ какъ кромѣ капиталовъ для постройки судовъ требовалась техническая опытность, которою тогдашніе судостроители обладали лишь въ слабой степени. Немногіе мастера, умѣвшіе строить суда, находились на службѣ адмиралтейства, и когда въ 1800 г. купечество ходатайствовало объ отпускѣ ихъ для коммерческаго судостроенія, то адмиралъ графъ Кушелевъ заявилъ, что адмиралтейство «не можетъ ихъ удѣлить большое количество и со исключеніемъ изъ своего вѣдомства, поелику ихъ недостаточно для казенныхъ строеній». Но и эти мастера не всегда были удовлетворительны, и если принять во вниманіе отсутствіе надлежащихъ инструментовъ и отсталость техники, то неудивительно, что

¹⁾ П. С. З. 22315.

²⁾ П. С. З. 21908.

³⁾ В. П. С. З. 10423.

русскія верфи съ трудомъ могли конкурировать съ иностранными. Въ этомъ отношеніи заслуживаетъ вниманія слѣдующее сравненіе между Россіею и Англіею, сдѣланное комитетомъ объ устройствѣ кораблестроительной части, учрежденнымъ при адмиралтействѣ въ 1804 г. «За 40 лѣтъ съ 1762 г. — говорится въ положеніи комитета — построено при здѣшнемъ адмиралтействѣ восемь стопушечныхъ, 18 — 74-пушечныхъ, девять — 64-пушечныхъ и 51 меньшихъ парусныхъ судовъ, причемъ только за одну работу уплачено было 4.361,945 р. Въ Англіи, гдѣ трудъ дороже, постройка обошлась бы въ 3.294,547 р. или на 1.067,397 р. дешевле. Тамъ 74-пушечный корабль полтораста человѣкъ въ годъ выстроить, а у насъ его шестьсотъ человѣкъ въ два года не кончатъ, при томъ едва шесть лѣтъ безъ починокъ остаться можетъ» ¹⁾).

Для устраненія недостатка въ мастерахъ для постройки судовъ въ 1808 году учреждено было въ С.-Петербургѣ при Городской верфи судостроительное училище. Еще по первоначальному штату верфи 1784 г. при ней полагалось имѣть шесть корабельныхъ учениковъ, но обученіе ихъ не было прочно поставлено, и въ 1800 г. купечество указывало на необходимость устройства школъ, изъ коихъ могли бы выходить «знающіе кораблестроеніе мастера». Спустя восемь лѣтъ, благодаря участію члена Коммерцъ-коллегіи Д. А. Мосальскаго, который имѣлъ наблюденіе за дѣятельностью Городской верфи, учреждено было для упомянутыхъ учениковъ небольшое судостроительное училище, но съ тѣмъ, чтобы и купческія дѣти «могли почерпнуть

¹⁾ П. С. З. 21283.

въ немъ нужныя для себя науки». Кромѣ шести казенныхъ пансіонеровъ въ школѣ открыто было до 20 вакансій для пріема купеческихъ дѣтей, съ платою по 100 р. въ годъ. На содержаніе школы отпускалось первоначально 2,911 р. ежегодно. Программа преподаванія намѣчена была довольно обширная; въ курсъ училища входили слѣдующіе предметы: ариѳметика, геометрія, тригонометрія и «прочія науки, принадлежащія до строенія и мореплаванія военныхъ и коммерческихъ кораблей», затѣмъ языки французскій и англійскій, гражданская архитектура, рисованіе, право и чистописаніе ¹⁾. Очевидно, что средства, отпускавшіяся на содержаніе училища, далеко не соотвѣтствовали широкой постановкѣ преподаванія, какую предполагалось дать этому новому учебному заведенію. Въ дѣйствительности, дѣятельность школы была весьма ограниченою и, по недостатку средствъ, она постепенно приходила въ упадокъ. Впослѣдствіи, въ 1827 г., по свѣдѣніямъ, собраннымъ департаментомъ мануфактуръ, оказалось, что училище «не получило надлежащаго образованія, не имѣетъ опредѣлительнаго постановленія, штатныхъ учениковъ только шесть, которые, по давнему производству въ верфи судостроенія, остаются безъ практики» ²⁾.

Мѣры относительно экипажа для купеческихъ судовъ, утвержденныя Коммерцъ-коллегіею въ 1800 году, также не сопровождались сколько нибудь значительными практическими результатами. Въ 1802 г., спустя два года послѣ изданія упомянутыхъ постановленій, вновь состоялся указъ о томъ, чтобы на торговые

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб., дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 367, св. 14, эксп. 3.

²⁾ Арх. Д. Т. и М., опись 2 отд., д. 752.

суда, по требованію купечества, давались отъ адмиралтейства матросы и унтеръ офицеры, съ тѣмъ, чтобы хозяева платили имъ жалованье и выдавали довольствіе, а за носку казеннаго мундира вносили въ казну по два рубля въ мѣсяцъ съ каждаго человѣка; тогда же дозволено было увольнять на купеческія суда флотскихъ офицеровъ и штурмановъ, съ производствомъ имъ половиннаго содержанія отъ казны ¹⁾. Но въ дѣйствительности морское вѣдомство не располагало свободными людьми для командированія матросовъ на купеческія суда, а съ 1805 г., въ виду измѣнившихся политическихъ обстоятельствъ, вызывавшихъ необходимость въ комплектованіи флота и сооруженіи новыхъ судовъ, отпускъ военныхъ моряковъ на торговые суда вовсе былъ прекращенъ ²⁾. Впослѣдствіи адмиралтейство отказывало въ матросахъ даже для казенныхъ пакетботовъ, и въ 1813 г. Феодосійскому градоначальнику лишь съ трудомъ разрѣшили взять изъ Черноморскаго адмиралтейства нѣсколько человѣкъ экипажа для казенныхъ судовъ, поддерживавшихъ сообщенія между черноморскими портами ³⁾.

При отсутствіи достаточнаго числа русскихъ матросовъ судопромышленники вынуждены были нанимать на суда экипажъ изъ иностранцевъ, и ограниченія, существовавшія въ этомъ отношеніи, на практикѣ мало соблюдались. Въ 1809 г. разрѣшено было имѣть на судахъ больше половины матросовъ изъ иностранныхъ подданныхъ ⁴⁾. Въ 1813 г. Архангельскіе купцы вновь

¹⁾ П. С. З. 20225.

²⁾ Арх. Д. Т. Сб. Дѣла Д. Вн. Т., д. 385, по каталогу № 4542.

³⁾ Арх. Д. Т. и М., опись 2 отд., д. 130.

⁴⁾ П. С. З. 23976.

просили о разрѣшеніи нанимать экипажъ изъ иноземцевъ, указывая, что русскихъ охотниковъ наниматься весьма мало. Въ слѣдующемъ году о томъ же возбуждено было ходатайство С.-Петербургскимъ купечествомъ; что касается южныхъ портовъ, то еще ранѣе въ 1806 г. разрѣшено было судамъ, имѣющимъ патенты на малое плаваніе, нанимать иностранныхъ матросовъ безъ ограниченія числа. Съ другой стороны, шкиперскій цехъ, существовавшій въ С.-Петербургѣ, обратился въ 1814 г. къ министру финансовъ съ жалобою на конкуренцію иноземцевъ, которые нанимаются на суда предпочтительно передъ русскими матросами. Упомянутое ходатайство Петербургскаго купечества, представленное въ Комитетъ министровъ, не было уважено, а относительно Архангельска въ 1820 г. состоялось распоряженіе, чтобы въ мѣстномъ портѣ не задерживались суда, не имѣющія положеннаго числа русскихъ матросовъ ¹⁾.

Не меньше затрудненій для торговаго мореплаванія представляло отсутствіе знающихъ шкиперовъ и штурмановъ, которымъ можно было бы безъ риска довѣрить управленіе судами. Мѣры, принимавшіяся въ прошломъ столѣтіи для подготовленія образованныхъ судоводителей, не принесли ожидаемой пользы. Постановленія Коммерцъ-коллегіи, послѣдовавшія въ 1800 г. по ходатайству купечества, не заключали въ этомъ отношеніи ничего новаго. Распоряженіе объ отпускѣ штурмановъ отъ адмиралтейства на самомъ дѣлѣ не было исполнено, и вопросъ о судоводителяхъ для купеческихъ судовъ оставался неразрѣшеннымъ. Въ 1803 г. Астраханскій

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб. дѣла Д. Вн. Т. по каталогу №№ 4540, 4541, 4546 П. С. З. 28187.

военный губернаторъ доносилъ, что «частыя кораблекрушенія на Каспійскомъ морѣ происходятъ отъ незнанія лоцмановъ, на судахъ употребляемыхъ», и что «въ отвращеніе бѣдствій, для торговли разорительныхъ, необходимо, чтобы купеческія суда снабжались учеными штурманами изъ Астраханскаго порта, и чтобы въ морскомъ кадетскомъ корпусѣ содержалось нѣсколько штурманскихъ учениковъ—отчасти на средства Астраханскаго купечества» ¹⁾. Мысль о помѣщеніи пансіонеровъ въ существовавшія въ то время военныя штурманскія училища приведена была въ исполненіе въ слѣдующемъ году, когда состоялось распоряженіе о принятіи въ Кронштадтское училище двадцати воспитанниковъ всякаго званія, кромѣ помѣщичьихъ крестьянъ; они обучались на казенный счетъ съ обязательствомъ служить по окончаніи на торговыхъ судахъ, въ чемъ отбиралась подписка у ихъ родственниковъ ²⁾. Въ 1806 г. Таганрогскимъ градоначальникомъ возбуждено было ходатайство объ открытіи на югѣ лоцманскаго училища для подготовленія шкиперовъ, но вмѣсто училища разрѣшено было, по примѣру Кронштадта, опредѣлить до двѣнадцати пансіонеровъ въ Николаевскіе штурманскіе классы ³⁾. Въ дѣйствительности, пріемъ пансіонеровъ въ Николаевское училище произведенъ былъ только въ 1813 году ⁴⁾, ибо до того времени не являлось желающихъ.

Для подготовленія необходимаго числа судоводителей для купеческихъ кораблей, указанные мѣры были не-

¹⁾ П. С. З. 20615 а.

²⁾ П. С. З. 21532, 28004; Арх. Д. Т. Сб., дѣла Коммерцъ-коллегии, д. 300, св. 11, эксп. З.

³⁾ П. С. З. 22212.

⁴⁾ Арх. Д. Т. и М. опись 2 Отд., д. 731.

достаточны, тѣмъ болѣе, что водоходныя школы, учрежденныя въ нѣкоторыхъ городахъ, или были закрыты, или находились въ упадкѣ. Въ С.-Петербургской мореплавательной школѣ, открытой вновь въ 1808 году вмѣстѣ съ судостроительнымъ училищемъ, шкиперская и штурманская часть были поставлены такъ же мало удовлетворительно, какъ и занятія по корабельному строенію, и въ двадцатыхъ годахъ школа почти прекратила свое существованіе. Кромѣ С.-Петербурга навигаціонное училище существовало только въ Ригѣ, гдѣ оно преобразовано было въ 1805 г. изъ нормальной школы, открытой въ 1788 году, но дѣятельность этого училища была непродолжительна; спустя десять или пятнадцать лѣтъ оно было вновь обращено въ уѣздное училище, а въ 1828 году совсѣмъ закрылось ¹⁾. Такимъ образомъ, командиры купеческихъ судовъ преимущественно набирались изъ практиковъ, на опытѣ пріобрѣтавшихъ нѣкоторыя познанія по морской части. Вопросъ объ улучшеніи состава шкиперовъ возбужденъ былъ въ 1812 г. директоромъ маяковъ Балтійскаго моря, капитаномъ Спафарьевымъ. Въ запискѣ, представленной въ департаментъ мануфактуръ, онъ указывалъ, что частыя кораблекрушенія происходятъ отъ незнанія шкиперами морскихъ правилъ, что требованіе закона объ испытаніяхъ судоводителей въ умѣнїи править судами въ дѣйствительности не соблюдается, и что со стороны таможенъ не существуетъ никакого надзора за безопасностью плаванія на морѣ. Для увеличенія числа знающихъ судоводителей капитанъ Спафарьевъ предлагалъ установить болѣе строгое

¹⁾ Арх. Д. Т. и М. опись 2 Отд., д. 752.

наблюденіе за примѣненіемъ правилъ объ испытаніяхъ, даровать нѣкоторыя льготы лицамъ, удостоеннымъ званія шкипера или штурмана, между прочимъ, освободить ихъ отъ рекрутской повинности; вмѣстѣ съ тѣмъ авторъ записки высказалъ мысль, что для образованія сословія мореходцевъ было бы полезно выработать положеніе о матросскихъ цехахъ, которые могли бы быть заведены въ приморскихъ городахъ. Для надзора за безопасностью плаванія капитанъ Спарьевъ рекомендовалъ устройство особой инспекціи, независимой отъ таможенныхъ учрежденій.

Указанныя предположенія не встрѣтили сочувствія въ департаментѣ мануфактуръ и внутренней торговли. При разсмотрѣніи ихъ, департаментъ остановился на нѣкоторыхъ общихъ соображеніяхъ; онъ находилъ, что «всякое новое постановленіе требуетъ строжайшей осмотрительности, дабы въ способѣ исполненія его не могли случиться какія либо неудобства, могущія болѣе нанести вреда, нежели пользы; принявъ сіе главнѣйшимъ правиломъ, нельзя согласиться, по мнѣнію департамента, чтобы принужденіемъ можно было достигнуть цѣли усовершенствованія купеческаго мореплаванія, гдѣ отнятіе воли судовладельцевъ можетъ отвратить ихъ совершенно отъ сего полезнаго занятія». Обращаясь къ вопросу объ испытаніяхъ судоводителей, департаментъ полагалъ, что «если постановленіе закона доселѣ отчасти послаблено было, то сіе происходило во-первыхъ потому, дабы слишкомъ скорымъ исполненіемъ онаго не остановить и самаго плаванія, которое люди и съ однимъ навыкомъ столь же хорошо совершаютъ, какъ и ученые шкиперы, съ которыми также иногда несчастія случаются, во-вторыхъ потому,

что по упраздненіи водоходнаго училища не было мѣста для произведенія экзаменовъ». Предположенія капитана Спафарьева подверглись также обсужденію въ Совѣтѣ мануфактуръ и внутренней торговли, который призналъ ихъ заслуживающими вниманія, и затѣмъ въ 1817 году внесены были на разсмотрѣніе въ законодательномъ порядкѣ, но Государственный Совѣтъ нашель, что осуществленіе ихъ потребовало бы новыхъ отъ казны расходовъ, которыхъ, при тогдашнемъ состояніи государственнаго казначейства приходилось «всемѣрно избѣгать», а съ другой стороны, «льготы, предположенныя для судоводителей, также не могли быть одобрены, ибо онѣ дѣлали рекрутскую повинность тягостнѣе для людей того состоянія, изъ коего выходили бы шкипера и штурмана» ¹⁾. Такимъ образомъ, вопросъ объ улучшеніи состава судоводителей оставленъ былъ въ прежнемъ положеніи и вновь возбужденъ былъ только въ 1827 г. По собраннымъ тогда свѣдѣніямъ оказалось, что какъ въ сѣверныхъ, такъ и въ южныхъ портахъ купечествомъ испытывалась нужда въ знающихъ шкиперахъ. Одесскій градоначальникъ доносилъ, что «изъ штурманскаго училища въ Николаевѣ воспитанниковъ на торговые суда не берутъ, а больше все изъ иностранцевъ, въ мореплаваніи навѣвшихъ». Астраханскій губернаторъ также сообщалъ о затрудненіяхъ при наймѣ лоцмановъ: «нѣтъ другихъ, писалъ онъ, кромѣ безграмотныхъ мужиковъ, едва имѣющихъ понятіе о компасѣ и по самому поведенію своему не заслуживающихъ ни малѣйшаго довѣрія, коихъ достоинство состоитъ

¹⁾ Арх. Департ. Торг. и Мануфакт. Опись 2 Отд., д. 121.

только въ томъ, что они хаживали уже по морю и были въ персидскихъ портахъ. Матросы, въ матросскую должность нанимающіеся, по отзыву губернатора, того еще, хуже: это вообще самый распутный и негодный классъ людей, отъ пьянства промотавшійся и отъ долговъ ищущій убѣжища» ¹⁾).

Очевидно, что такое состояніе экипажа торговыхъ судовъ настоятельно требовало улучшенія и вызывало необходимость въ новыхъ мѣрахъ со стороны правительства. Предварительно разсмотрѣнія дальнѣйшихъ мѣропріятій по сему предмету надлежитъ упомянуть еще о судьбѣ поощрительныхъ премій, назначенныхъ въ 1800 году, по ходатайству купечества, за заграничное плаваніе русскихъ судовъ. Въ дополненіе къ первоначальному постановленію въ 1802 г. состоялось распоряженіе, чтобы преміи выдавались не только судамъ, приходившимъ съ товарами, но и за рейсы, совершаемые съ балластомъ ²⁾. Затѣмъ въ 1805 г. преміи велѣно было продолжить на четыре года, причемъ онѣ выдавались въ половинномъ противъ прежняго размѣрѣ судамъ, построеннымъ въ Россіи въ 1805, 1806 и 1807 гг.; лишь для Архангельска и другихъ сѣверныхъ портовъ, въ виду ихъ отдаленности, оставлены были преміи въ первоначальномъ размѣрѣ ³⁾. Въ дѣйствительности, преміи продолжали выдаваться до 1815 года, и за время ихъ существованія, начиная отъ 1802 г. правительствомъ израсходовано было на поощреніе дальнихъ плаваній русскихъ судовъ 353,611 р.

¹⁾ Арх. Д. Т. и М., опись 2 Отд., д. 729.

²⁾ Арх. Д. Т. Сб. дѣла Д. Вн. Т., по каталогу № 5525, Св. 458, д. 10.

³⁾ П. С. З. 21787. Арх. Д. Т. Сб., дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 310. Св. 11, эксп. 3.

89 к. Ближайшія свѣдѣнія о преміяхъ помѣщены въ нижеслѣдующей таблицѣ ¹⁾).

Годы.	Число рейсовъ.	Выдано премій на сумму.	
		Руб.	Коп.
1802.	1	3,750	—
1803.	4	10,077	50
1804.	13	38,685	—
1805.	24	69,437	50
1806.	26	68,036	53 ¹ / ₄
1807.	22	50,960	91 ³ / ₄
1808.	29	71,909	28
1809.	5	9,777	66
1810.	6	11,235	—
1811.	8	13,141	25
1812.	1	1,445	—
1814.	1	2,200	—
1815.	2	2,956	25
Всего		142	353,611 89

Какъ видно изъ приведенной таблицы, навигаціонныя преміи не оказали замѣтнаго вліянія на развитіе дальняго плаванія русскихъ купеческихъ судовъ. Незначительность числа рейсовъ, за которые выдавались преміи, отчасти объясняется, впрочемъ, войнами того времени, затруднявшими свободное движеніе морской торговли. Въ послѣдній разъ преміи были выданы въ 1815 г. Прекращеніе премій совпало съ изданіемъ тарифа 1816 года, представлявшаго переходъ отъ запретительной системы къ началамъ свободной торговли; спустя три года тарифъ былъ вновь пересмотрѣнъ, причемъ всѣ пошлины значительно понижены. Начала свободы въ хозяйственной дѣятельности и невмѣшательства со стороны государственной власти получили преобладаніе въ мѣропріятіяхъ правительства, и покровитель-

¹⁾ Арх. Д. Т. и М., опись 2 Отд., д. 9.

ство торговому мореплаванію путемъ выдачи навигаціонныхъ премій находилось въ противорѣчіи съ общимъ характеромъ экономической политики того времени.

Вопросъ о поощрительныхъ мѣрахъ для развитія русской морской торговли вновь возбужденъ былъ въ 1827 году, когда, по ходатайству купечества, образованъ былъ при департаментѣ мануфактуръ и внутренней торговли особый комитетъ для выработки мѣропріятій къ улучшенію мореходства и судостроенія. Недостаточность ранѣе изданныхъ распоряженій и слабые успѣхи купеческаго мореплаванія вызывали необходимость въ новомъ разсмотрѣніи вопроса, который уже неоднократно возбуждался, но до того времени не получалъ удовлетворительнаго разрѣшенія. Изъ данныхъ, собранныхъ комитетомъ, обнаружилось, что иностранные и въ особенности англійскіе судопромышленники имѣютъ многія преимущества передъ русскими торговцами, вслѣдствіе чего конкуренція для послѣднихъ дѣлалась чрезвычайно затруднительною. По свѣдѣніямъ комитета, товары, ввозимые въ Англію на русскихъ судахъ, облагались болѣе высокою пошлиною сравнительно съ тѣми же товарами на англійскихъ корабляхъ, между тѣмъ какъ въ Россіи такого различія въ пошлинахъ не существовало. Кромѣ того русскіе промышленники вынуждены были платить въ англійскихъ портахъ весьма высокіе корабельные, лоцманскіе и прочіе сборы, превышавшіе въ два или три раза сумму, взимающуюся съ англичанъ въ нашихъ портахъ; затѣмъ невыгодное вліяніе на успѣхи русской торговли оказывали постановленія навигаціоннаго акта, запрещающія ввозъ въ Англію

произведеній какой либо страны на чужеземныхъ судахъ, между тѣмъ какъ въ Россію допускались англійскія суда съ товарами разныхъ странъ. «Очевидно, заключалъ комитетъ, что при такой несоразмѣрности выгодъ едва возникшее руссійское мореплаваніе никакъ не можетъ существовать при мореплаваніи англійскомъ, которое полтора вѣка уже оными пользуется». Преимущества англійскихъ судопромышленниковъ дали имъ возможность захватить въ свои руки значительную часть морскихъ перевозокъ изъ русскихъ портовъ, тогда какъ русскія суда лишь въ самомъ небольшомъ числѣ посѣщали Великобританію.

Годы.	Въ Англіи было русскихъ судовъ	Въ Россіи англійскихъ.
1823	9	1,451
1824	24	1,586
1825	29	1,856 ¹⁾

Общая дѣятельность русскихъ портовъ по заграничному плаванію, не считая Каспійскаго моря, выражалась въ то время въ слѣдующихъ цифрахъ:

Годы.	Приходъ. русскихъ судовъ.	Отходъ. русскихъ судовъ.	Приходъ. всякихъ судовъ.	Отходъ. всякихъ судовъ.
1824.	304	329	3,305	3,337
1825.	360	428	3,993	4,046
1826.	413	457	3,594	3,616

Изъ этихъ данныхъ видно, что участіе русскаго флага въ движеніи судоходства составляло не болѣе 10% всего числа судовъ, посѣщавшихъ русскіе порты.

Мѣры, выработанныя упомянутымъ выше комитетомъ, обнимали собою различныя стороны мореходнаго промысла и, примыкая къ главнѣйшему, ра-

¹⁾ Арх. Деп. Торг. и Мануфакт. Опись 2 Отд., д. 9.

нѣе изданному, законодательному акту—уставу купеческаго водоходства, составили, такъ называемое, дополнительное постановленіе о торговомъ судостроеніи и мореходствѣ, Высочайше утвержденное 12 Февраля 1830 г. ¹⁾.

Общая отличительная черта вновь изданныхъ мѣропріятій заключалась въ устраненіи ранѣе дѣйствовавшихъ стѣснительныхъ правилъ и предоставленіи большей свободы частной предпріимчивости судопромышленниковъ. Особенно важное значеніе такому характеру новыхъ постановленій придавалось въ вопросѣ о развитіи судостроенія. Обязательное прежде утвержденіе чертежей для постройки судовъ было отмѣнено и разрѣшено было строить по произвольнымъ чертежамъ, причемъ желающимъ предоставлялось отдавать ихъ на предварительное разсмотрѣніе въ департаментъ мануфактуръ. Чтобы облегчить, однако, сооруженіе судовъ усовершенствованной конструкціи, на адмиралтейство вновь возложено было составить надлежащіе чертежи съ подробными смѣтами относительно количества потребнаго лѣса. Эти чертежи, равно какъ и всякіе другіе, вновь изобрѣтенные, должны были находиться въ распоряженіи министерства финансовъ, которое обязывалось ихъ печатать въ надлежащемъ количествѣ и продавать за дешевую цѣну. Кромѣ изложеннаго, постройку судовъ предполагалось облегчить еще другимъ постановленіемъ, сходнымъ съ ранѣе изданнымъ распоряженіемъ: желающимъ имѣть для постройки флотскаго корабельнаго инженера съ

¹⁾ В. П. С. З. 3485.

нѣкоторымъ числомъ морскаго рабочаго экипажа предоставлялось просить о томъ морское начальство, съ тѣмъ чтобы послѣднее удовлетворяло, по мѣрѣ возможности, означенныя ходатайства. При оснасткѣ судовъ также можно было пользоваться помощью отъ казны, для чего разрѣшалось обращаться въ казенныя купеческія верфи или къ морскому начальству, которыя должны были немедленно отряжать своихъ чиновниковъ или мастеровъ въ распоряженіе судовладельцевъ. Затѣмъ, въ правилахъ опредѣленъ былъ съ точностью порядокъ отвода для судостроенія казенныхъ лѣсныхъ участковъ, причемъ прежняя футовая пошлина была понижена и назначена въ размѣрѣ 3 руб. за футъ при длинѣ киле до 40 фут., по 5 руб. — при длинѣ отъ 40 до 80 фут. и по 10 руб. — свыше 80 фут. Къ дальнѣйшимъ льготнымъ постановленіямъ относилась отмена обязательнаго свидѣтельствующаго судовъ. Оно оставлено было на волю судовладельцевъ, которые въ случаѣ надобности могли просить подлежащее начальство о посылкѣ корабельнаго художника или мастера для осмотра судна. Частныя верфи разрѣшено было устраивать всѣмъ желающимъ, причемъ губернскимъ и мѣстнымъ начальникамъ вмѣнено было въ обязанность содѣйствовать ихъ благосостоянію; наконецъ, постройка судовъ дозволена была лицамъ всѣхъ состояній, равно какъ продажа и покупка, причемъ послѣднія освобождены были отъ взиманія крѣпостныхъ пошлинъ.

Изложенныя постановленія, изъ коихъ нѣкоторыя остались въ силѣ до сего времени ¹⁾, несо-

¹⁾ Уст. Торг. ст. 107, 109, 111, 116, 117, 118.

мнѣнно, устраняли многія затрудненія, служившія препятствіемъ для развитія судостроительныхъ предприятий, но въ то же время, при слабыхъ еще успѣхахъ этой отрасли промышленности и отсутствіи подготовленныхъ мастеровъ, они едва ли могли быть признаны достаточными. Морское вѣдомство, какъ обнаружилось уже изъ практики ранѣе изданныхъ распоряженій, не могло оказывать содѣйствія купеческому судостроенію, такъ какъ оно само нуждалось въ мастерахъ для казенныхъ построекъ; съ другой стороны, предоставленіе судовладѣльцамъ полной свободы относительно сооруженія судовъ по произвольнымъ чертежамъ и освидѣтельствованія ихъ благонадежности къ плаванію также не оправдывалось современнымъ состояніемъ судостроенія и едва ли могло способствовать усовершенствованію конструкціи судовъ и успѣшному развитію судостроительныхъ предприятий. Наконецъ, постановленія о купеческихъ верфяхъ не были опредѣлены съ достаточною точностью, и, въ частности, не указаны были обязанности мѣстныхъ начальниковъ, которые должны были содѣйствовать ихъ благосостоянію.

Болѣе положительными мѣрами явились дальнѣйшія распоряженія относительно судостроенія, послѣдовавшія вскорѣ послѣ изданія упомянутыхъ постановленій. По ходатайству Новороссійскаго генералъ-губернатора гр. Воронцова 4 Іюля 1830 г. состоялось Высочайшее повелѣніе объ учрежденіи въ Херсонѣ казенной купеческой верфи, съ отпускомъ на устройство ея единовременно 31,500 р. и ежегодно на содержаніе 4,750 руб. Для завѣдыванія верфью назначена была контора въ составѣ корабельнаго мастера въ качествѣ

предсѣдателя и двухъ членовъ отъ купечества ¹⁾). Въ томъ же году послѣдовало распоряженіе объ отпускѣ 150,000 руб. для выдачи ссудъ на кораблестроеніе. По правиламъ, выработаннымъ министерствомъ финансовъ, по соглашенію съ Новороссійскимъ генералъ-губернаторомъ, ссуды предполагалось выдавать подъ залогъ крестьянъ съ землею или одной земли, каменныхъ домовъ, билетовъ банковыхъ и другихъ кредитныхъ установленій на срокъ до четырехъ и не болѣе шести лѣтъ, причемъ заемщикъ освобождался отъ платежа процентовъ въ теченіе первыхъ двухъ лѣтъ пользованія ссудою. Размѣръ ссудъ назначенъ былъ въ 25—50 руб. на каждый ластъ вмѣстимости судна, смотря по роду употребляемаго на постройку дерева ²⁾). Спустя нѣсколько лѣтъ обнаружилось, что купеческая верфь не принесла ожидаемой пользы; непрерывныя разногласія, возникавшія между предсѣдателемъ верфи и представителями отъ купечества, затрудняли ея дѣятельность, вслѣдствіе чего въ 1834 г. управленіе верфью было преобразовано, и она передана была въ вѣдѣніе Херсонской городской думы ³⁾).

Что касается до ссудъ на постройку судовъ, то въ первые годы ими никто не пользовался, и въ концѣ 1834 г. гр. Воронцовъ сообщалъ, что несмотря на нужду въ средствахъ на судостроеніе, никто не обращается къ помощи правительства; причины этого обстоятельства заключались, по мнѣнію генералъ-губернатора, въ стѣснительности правилъ, установленныхъ для выдачи ссудъ; требованія относительно

¹⁾ В. П. С. З. 3776.

²⁾ Арх. Д. Т. II М. Опись 2 Отд., д. 722.

³⁾ В. П. С. З. 7672.

обезпеченія ссудъ залогами, оказались для судовладельцевъ слишкомъ обременительными, ибо, во-первыхъ, «для представленія крестьянъ и земли потребно заслужить довѣріе владѣльцевъ оныхъ, съ коими судохозяева, по роду своихъ занятій, не имѣютъ коммерческихъ сношеній, а поелику правительство открыло ссуды помѣщикамъ подъ залогъ имѣній, то всякій найдетъ выгоднѣйшимъ взять самому деньги, для улучшенія своего хозяйства, нежели ввѣрить имѣніе другому; обезпеченіе домами не менѣе затруднительно, потому что имѣющихъ дома немного, а тѣ, которые имѣютъ, не нуждаются; въ третьихъ, обезпеченіе билетами кредитныхъ установленій также вовсе не возможно, потому что положивъ въ Банкъ деньги, брать по 4⁰/₁₀₀ и платить проценты за взятую на постройку судна сумму, значило бы обезпечивать деньги деньгами» ¹⁾. Согласно съ предложеніями гр. Воронцова правила о ссудахъ были измѣнены, причемъ разрѣшено было выдавать ссуды въ двойномъ размѣрѣ противъ прежняго не только подъ залоги, но и подъ обезпеченіе поручительствомъ: требовалось представить двухъ поручителей, благонадежность которыхъ удостовѣрялась уѣзднымъ предводителемъ дворянства или городовымъ магистратомъ ²⁾.

Новыми правилами въ значительной степени облегчалось полученіе ссудъ на постройку судовъ, но въ то же время ими не обезпечивалось въ достаточной мѣрѣ употребленіе выданныхъ отъ казны суммъ, согласно назначенію и исправное возвращеніе ссуды по истеченіи срока. Впослѣдствіи оказалось, что ссудами

¹⁾ В. П. С. З. 8424.

²⁾ Арх. Департ. Торг. и Мануфакт. Опись 2 Отд., д. 722.

воспользовались многія лица, не занимавшіяся вовсе судостроеніемъ и расходовавшія занятыя средства на постороннія свои надобности, не имѣвшія ничего общаго съ цѣлью, для которой предназначенъ былъ капиталъ, ассигнованный въ 1830 г. Съ другой стороны, возвращеніе накопившихся за заемщиками недоимокъ все болѣе затруднялось; притомъ, такъ какъ суммы поступавшія обратно отъ судовладѣльцевъ, присоединялись къ общимъ ресурсамъ казны, то средства, первоначально отпущенныя, были израсходованы въ сравнительно короткое время, и общее вліяніе ссудъ на развитіе судостроенія не могло быть значительно. Въ 1846 г. отъ ассигнованнаго на выдачу ссудъ капитала оставалось въ наличности 4,291 р. 78 к. По положенію Комитета министровъ въ томъ же году постановлено было изъ упомянутой суммы и недоимокъ въ 14,244 р. 87 к. и изъ имѣющихъ поступить процентовъ по ссудамъ образовать вновь капиталъ до 43,000 р., съ предоставленіемъ его въ распоряженіе Новороссійскаго генералъ-губернатора. По израсходованіи означеннаго капитала въ 1872 г. вновь отпущено было на выдачу ссудъ для постройки судовъ изъ государственнаго казначейства 24,000 р., каковая сумма издержана была въ теченіе послѣдующаго десятилѣтія. Къ началу 1881 г. изъ капитала на выдачу ссудъ оставалось 2,650 р. 89¹/₄ к.; изъ этой суммы вновь выдана была ссуда въ 2,310 р. и засимъ остатокъ къ началу 1882 г. составлялъ 340 р. 89¹/₄ к. Съ тѣхъ поръ ссуды уже болѣе не выдавались, хотя постановленіе о нихъ не отмѣнено до сего времени ¹⁾).

¹⁾ Уст. Торг., ст. 109 примѣч.

Какъ усматривается изъ отзывовъ, относящихся къ первой половинѣ текущаго столѣтія, расходы, понесенные казною на выдачу ссудъ для постройки судовъ, равно какъ облегчительныя постановленія, изданныя въ 1830 г., оказали весьма слабое вліяніе на успѣхи судостроительной дѣятельности.

Такъ, корабельный мастеръ Бухтѣевъ, объѣзжавшій въ 1839 г. южные порты для изслѣдованія состоянія мореходства и судостроенія, писалъ въ то время, что «суда на югѣ строятся простыми крестьянами, приходящими на Донъ изъ Калужской, Орловской и Курской губерній, — безъ всякаго пособія науки, по одной, такъ сказать, наглядности, почти безъ инструмента, съ однимъ топоромъ. Въ Англіи, прибавляетъ авторъ, не повѣрятъ, чтобы въ Россіи большую часть купеческихъ кораблей производили брадатые мастера, взятые вчера отъ сохи и незнающіе даже, что прямой уголъ содержитъ 90⁰». По словамъ Бухтѣева, многіе судовладельцы держались еще въ то время «предразсудка, что судно, построенное безъ правилъ архитектуры, т. е. безъ чертежей, что говорится на глазъ, будетъ лучше правильнаго. Изъ всего числа строяемыхъ на Черноморскихъ и Азовскихъ верфяхъ кораблей едва пятая часть строится по чертежамъ и съ достаточнымъ скрѣпленіемъ, а прочія производятся какъ нибудь, и говоря исключительно о сихъ послѣднихъ, должно сознаться, что многія изъ нихъ дѣлаются такими слабыми и уродливыми, что, увидѣвши ихъ, не знаешь, чему болѣе удивляться: невѣжеству ли строителей, безпечности ли судовладельцевъ, бросающихъ капиталы, или риску тѣхъ, которые добровольно осуждаютъ себя на мученія и опасности,

сопряженные съ плаваніемъ на такихъ судахъ. По смыслу закона 1830 г. верфь вправѣ запрещать постройку судовъ безъ чертежей, но, зная мысль главнаго мѣстнаго начальства, что всякія запретительныя мѣры вредны для промышленности, ограничивается одними убѣжденіями судовладельцевъ, — есть внимающіе, но ихъ немного» ¹⁾).

Другой отзывъ, относящійся къ 1845 г., свидѣтельствуешь, что судостроеніе на Азовскомъ морѣ находилось въ столь же неудовлетворительномъ состояніи. Сенаторъ Жемчужниковъ, Высочайше командированный въ упомянутомъ году на ревизію Таганрогскаго градоначальства, сообщалъ въ своемъ рапортѣ Сенату, что «верфей на Азовскомъ морѣ нѣтъ, также судостроителей съ теоретическими познаніями, лѣсъ не имѣетъ нужныхъ качествъ, большею частью строятъ изъ сыраго лѣса, и вообще должно замѣтить, что на сей предметъ не обращено со стороны мѣстнаго начальства вниманія. Большая часть русскихъ судовъ не имѣетъ достаточной прочности—ни въ корпусѣ, ни въ рангоутѣ и, главное, не снабжены надежными канатами, отчего при свѣжемъ вѣтрѣ ихъ дрейфитъ и наноситъ на другія суда или выбрасываетъ на берегъ. Лучшія плавающія по Азовскому морю суда пріобрѣтены за границею. На постройку каботажныхъ судовъ Таганрогскимъ и Азовскимъ жителямъ выдано было въ ссуду съ 1828 по 1844 гг. 14,869 р. 14½ к., а взыскано обратно 6,851 р. 14½ к. Ссуды приносили мало пользы по недостатку купеческихъ верфей, опытныхъ судостроителей и хоро-

¹⁾ Арх. Д. Т. и М. Опись 2 отд., д. 541.

шихъ лѣсныхъ матеріаловъ. По удостовѣренію Керчь-Еникальскаго градоначальника, просящіе ссуду не имѣютъ даже намѣренія строить суда и, получивъ деньги, употребляютъ оныя совсѣмъ на другой предметъ. Когда же срокъ къ выполненію обязательствъ приближается, то или покупаютъ старыя суда, или выписываютъ изъ-за границы готовыя. Очевидно, заключалъ сенаторъ Жемчужниковъ, требованія закона, чтобы суда за ссуды строились по чертежамъ, вовсе не исполнялось» ¹⁾).

Еще въ худшемъ состояніи находилось судостроеніе на сѣверѣ, въ Бѣломорскихъ портахъ. Въ 1845 г. Архангельскій военный губернаторъ сообщалъ, что несмотря на законъ о постройкѣ судовъ изъ казеннаго лѣса, съ уплатою лишь небольшой пошлины, судостроеніе «нисколько не улучшилось, но находится въ томъ же видѣ, въ какомъ существовало за полтора ста передъ симъ лѣтъ. Постройка купеческихъ кораблей при портахъ совершенно прекратилась, и изъ четырехъ прежде бывшихъ въ Архангельскѣ купеческихъ верфей болѣе уже десяти лѣтъ ни на одной никакого производства нѣтъ». Одною изъ причинъ слабаго развитія судостроенія являлась, по мнѣнію губернатора, бѣдность жителей, не располагавшихъ наличными средствами для постройки судовъ. Поэтому онъ ходатайствовалъ объ отпускѣ 50,000 руб. на выдачу ссудъ для поощренія судопромышленниковъ. Но министерство финансовъ къ тому времени уже убѣдилось въ томъ, что ссуды не достигали желательной цѣли, и представленіе военнаго гу-

¹⁾ Арх. Д. Т. и М. Опись 2 отд., д. 731.

бернатора не было уважено: ему предложили возобновить ходатайство впоследствии, при болѣе благопріятномъ положеніи государственнаго казначейства, но съ тѣмъ, чтобы онъ «изыскалъ возможность ограничиться гораздо меньшимъ капиталомъ, опредѣлить кратчайшіе сроки для возврата ссудъ и установить условія, гарантирующія ихъ употребленіе на судостроеніе». Мотивъ, по которому ходатайство было отклонено, указанъ былъ въ самомъ отзывѣ министерства финансовъ: «опытъ показалъ, говорится въ отвѣтѣ губернатору, что таковыя ссуды неблагонадежны къ возврату и нѣкоторыя даже употребляются на другіе предметы»¹⁾.

Изъ дальнѣйшихъ мѣропріятій правительства, относящихся къ судостроенію, можно упомянуть лишь о нѣкоторыхъ частныхъ распоряженіяхъ, которыя едва ли могли измѣнить къ лучшему состояніе этой отрасли промышленности. Въ 1849 г. разрѣшено было привозить въ Ригу и Либаву канатныя издѣлія для снаряженія судовъ—въ виду стѣснительности для кораблехозяевъ привилегіи мѣстнаго цеха канатныхъ мастеровъ на исключительное производство канатовъ²⁾. Затѣмъ въ 1853 г. дозволено было русскимъ подданнымъ, строившимъ на свой счетъ морскія суда на русскихъ верфяхъ, получать въ продолженіе пяти лѣтъ беспошлинно изъ-за границы нужные для снаряженія кораблей якоря, цѣпи и другія металлическія принадлежности³⁾. Эти льготы не принесли существенной пользы судостроенію, и позднѣйшія свидѣтельства

¹⁾ Арх. Д. Т. и М. Опись 2 отд., д. 772.

²⁾ В. П. С. З. 23295.

³⁾ В. П. С. З. 27119.

показываютъ, что постройка судовъ производилась столь же неудовлетворительно, какъ и въ тридцатыхъ и сороковыхъ годахъ, къ которымъ относятся приведенные выше отзывы. Такъ, въ 1857 г. о судостроеніи въ бѣломорскихъ портахъ писали, что «рядомъ съ немногими судами новой конструкціи, нѣсколько подходящими къ торговымъ судамъ западно-европейскихъ державъ, тамъ встрѣчается множество судовъ неуклюжей старой конструкціи, которыя при малой вмѣстительности своей требуютъ большаго числа рукъ для своего управленія и притомъ не представляютъ никакихъ гарантій для безопасности плаванія. Суда эти строятся безъ чертежей, или судостроитель дѣлаетъ чертежъ на песку, на снѣгу и по немъ сбиваетъ лекала. Части судна скрѣпляются вичью—древесными вѣтвями, и только въ рѣдкихъ случаяхъ употребляется желѣзо. Форма судовъ, ихъ оснастка и вооруженіе напоминаютъ времена варяжскія. Суда эти такъ тяжелы и неповоротливы, что совершенно неспособны лавировать; при переменѣ вѣтра случается иногда, что судно на всѣхъ парусахъ подается назадъ». Относительно Чернаго моря тотъ же авторъ сообщаетъ, что тамъ «судостроеніе немного лучше, въ особенности недостаточны каботажныя суда, которыя строятся на мѣстѣ, мѣстными средствами, безъ всякаго пособія науки»¹⁾.

Вопросу о шкиперахъ и штурманахъ и объ экипажѣ для купеческихъ судовъ всегда придавалось важное значеніе въ мѣропріятіяхъ правительства, направленныхъ къ развитію торговаго мореплаванія.

¹⁾ *Эртель*. Опытъ статистическаго обзора русскаго коммерческаго флота въ 1857 г., стр. 21.

Вопросъ этотъ не могъ быть также оставленъ безъ вниманія комитетомъ, учрежденнымъ въ 1827 г. для разсмотрѣнія новыхъ мѣръ къ поощренію мореходной промышленности. Въ дополнительномъ постановленіи 1830 г. опредѣлены были нѣкоторыя облегчительныя правила относительно экипажа купеческихъ судовъ. Въ виду недостатка въ русскихъ матросахъ разрѣшено было нанимать экипажъ изъ иностранцевъ, но при этомъ установлены были нѣкоторыя ограниченія, имѣвшія цѣлью подготовить для купеческаго судоходства достаточное число матросовъ изъ русскихъ подданныхъ. Съ этою цѣлью до 1840 г. дозволялось имѣть на судахъ иностранцевъ не болѣе трехъ частей всего числа матросовъ, съ 1840 г. въ теченіе десяти лѣтъ, не болѣе половины, а съ 1850 г. не выше одной четвертой части, за исключеніемъ случаевъ, предусмотрѣнныхъ особыми трактатами. Кромѣ того, вновь подтверждено было прежнее распоряженіе объ отпускѣ на купеческія суда нижнихъ чиновъ и офицеровъ отъ морскаго вѣдомства. Затѣмъ, для образованія сословія опытныхъ мореходцевъ рѣшено было въ портахъ Азовскаго и Чернаго морей учредить цехи вольныхъ матросовъ изъ мѣщанъ, казенныхъ крестьянъ и вольноотпущенныхъ; вступавшіе въ цехи освобождались отъ подушныхъ податей на три года, а отъ прочихъ податей навсегда; наравнѣ съ русскими подданными въ сословія вольныхъ матросовъ допускались иностранцы. Устройство цеховъ въ другихъ мѣстахъ, кромѣ Новороссійскаго края, предоставлено было главнымъ мѣстнымъ начальникамъ по соглашенію съ министерствами внутреннихъ дѣлъ и финансовъ. Для привлеченія на службу на русскихъ

торговыхъ судахъ опытныхъ командировъ, предоставлено было иностраннымъ шкиперамъ, хорошо аттестованнымъ дипломатическими агентами, записываться въ портовыхъ городахъ, не принимая подданства, при условіи пріобрѣтенія ими недвижимаго имущества. Вмѣстѣ съ тѣмъ разрѣшено было до 1840 г. нанимать въ шкипера и штурмана иностранцевъ наравнѣ съ русскими подданными. Отпускъ экипажа за границу облегченъ былъ разрѣшеніемъ отъѣзда по плакатнымъ паспортамъ. Затѣмъ опредѣлены были подробныя правила на случай увольненія матросовъ въ иностранные портахъ, чѣмъ устранялись недоразумѣнія, возникавшія между экипажемъ, шкиперомъ и судовладельцемъ.

Существенное отличіе изложенныхъ постановленій, вошедшихъ въ дѣйствующій Уставъ Торговый ¹⁾, отъ ранѣе изданныхъ узаконеній составляли предположенія о цехахъ или обществахъ вольныхъ матросовъ, предназначенныхъ для образованія сословія опытныхъ мореходцевъ. Впервые мысль о цехахъ, какъ упомянуто выше, высказана была еще въ 1812 г. въ запискѣ директора маяковъ Балтійскаго моря, капитана Спафарьева. Мѣры, предложенныя въ указанной запискѣ, не были осуществлены, но въ послѣдствіи въ 1826 г., когда возбужденъ былъ вопросъ объ экипажѣ для купеческихъ судовъ, вновь обратили вниманіе на проектъ учрежденія матросскихъ цеховъ въ приморскихъ городахъ. По собраннымъ тогда свѣдѣніямъ оказалось, что матросскихъ обществъ нигдѣ не существовало; только въ С.-Петербургѣ имѣлся такъ назы-

¹⁾ Ст. 190, 206, 207, 212, 214, 215, 312, 313, 314.

ваемый шкиперскій цехъ, который образовался еще въ 1788 г. на основаніи общаго положенія о ремесленныхъ цехахъ и состоялъ въ вѣдѣніи ремесленной управы. Въ 1814 г. въ шкиперскомъ цехѣ было записано 128 мореходцевъ, а въ 1826 г. число это значительно возросло, и въ цехѣ считалось 253 шкипера и 725 матросовъ; изъ нихъ въ заграничномъ плаваніи находилось въ то время не болѣе пяти шкиперовъ и 50 матросовъ. Купечество, отъ котораго собирались отзывы мѣстнымъ начальствомъ, отнеслось въ большинствѣ случаевъ къ мысли объ образованіи цеховъ недовѣрчиво; въ виду новизны дѣла и непривычки населенія къ цеховымъ порядкамъ предполагалось, что общества вольныхъ матросовъ не принесутъ особенной пользы отечественному мореходству. Предположеніе о цехахъ встрѣтило въ то время особенное сочувствіе со стороны Новороссійскаго генераль-губернатора, и поэтому впервые приступили къ образованію матросскихъ обществъ въ нашихъ южныхъ портахъ ¹⁾.

Соотвѣтственно цѣли, которая имѣлась въ виду при учрежденіи цеховъ, предполагалось первоначально устроить матросскія общества въ приморскихъ городахъ, служившихъ центрами торговаго мореходства, но это предположеніе не удалось осуществить, такъ какъ желающихъ записаться въ цехи явилось не болѣе 60 человѣкъ. Первые общества вынуждены были образовать (въ 1834 г.) въ приднѣпровскихъ пунктахъ Алешкахъ и Никополю, отстоящихъ на разстояніи двухсотъ верстъ отъ моря. Всту-

¹⁾ Арх. Д. Т. и М. Опись 2 отд. д. 181, 729.

павшимъ въ общества вольныхъ матросовъ дарованы были значительныя льготы. Они освобождались отъ платежа податей, повинностей, земскихъ, денежныхъ и личныхъ, смотря по сословію, къ которому принадлежали; крестьянамъ, мѣщанамъ и разночинцамъ дозволено было поступать въ цехи, хотя бы за ними числились недоимки; затѣмъ они освобождались отъ рекрутской повинности даже въ томъ случаѣ, если вступали въ цехъ при самыхъ наборахъ и при состояніи на очередяхъ. Вольные матросы обязывались находиться въ цехѣ въ теченіе десяти лѣтъ; для пріобрѣтенія практическихъ знаній по мореходству они должны были пробыть на службѣ въ Черноморскомъ флотѣ пять лѣтъ, послѣ чего получали отъ флотскаго начальства патентъ на званіе опытнаго матроса. Для поступленія на службу во флотъ установлена была очередь, такъ что изъ каждыхъ двадцати душъ мужескаго пола, въ возрастѣ отъ пятнадцати до двадцати лѣтъ, ежегодно поступалъ во флотъ одинъ человѣкъ. Для подготовленія къ той же морской службѣ мальчиковъ, принадлежащихъ къ семействамъ вольныхъ матросовъ, велѣно было обучать ихъ не менѣе двухъ лѣтъ русской грамотѣ, ариѳметикѣ и Закону Божію въ мѣстныхъ приходскихъ училищахъ ¹⁾. Благодаря указаннымъ выше льготамъ, число вольныхъ матросовъ быстро увеличивалось, и первое общество, образованное въ Алешкахъ, вскорѣ насчитывало въ своемъ составѣ болѣе 1,500 ревизскихъ душъ.

Изложенныя правила послужили основаніемъ для устройства матросскихъ обществъ въ городахъ Ново-

¹⁾ В. П. С. З. 6745, 11037, 12680, 18866, 19870, 20100, 20533, 20761.

россійскаго края, а равно и въ казенныхъ селеніяхъ государственныхъ крестьянъ Херсонской и Екатеринославской губерній. Въ 1845 г. въ первой изъ названныхъ губерній существовали уже матросскіе цехи въ Херсонѣ, Николаевѣ, Очаковѣ, Овидіополѣ, Тирасполѣ, Дубоссарахъ и въ нѣсколькихъ казенныхъ селеніяхъ; въ нихъ числилось 2,676 вольныхъ матросовъ, изъ которыхъ на службѣ во флотъ находилось 581; въ Екатеринославской губ., въ Никополѣ, Таганрогѣ, Верхнеднѣпровскѣ и въ разныхъ селеніяхъ состояло матросовъ 3,702, изъ нихъ отправлено было во флотъ 265; кромѣ того, въ Таврической губ. имѣлись матросскія общества въ Алешкахъ, Бердянскѣ, Феодосіи и Евпаторіи, въ которыхъ насчитывалось вольныхъ матросовъ 374 ¹⁾. Впослѣдствіи число цеховъ еще болѣе увеличилось, такъ что къ пятидесятымъ годамъ, когда возбужденъ былъ вопросъ объ ихъ преобразованіи, въ Новороссійскомъ краѣ считалось не менѣе 17 городскихъ и 65 сельскихъ матросскихъ обществъ. Въ другихъ мѣстностяхъ Имперіи цехи образованы были въ Кронштадтѣ и въ Прибалтійскомъ краѣ, въ Ригѣ и Либавѣ ²⁾.

За исключеніемъ двухъ послѣднихъ цеховъ, прочія общества вольныхъ матросовъ, возникшія на Черноморскомъ побережьи, не получили надлежащаго развитія. Одни изъ этихъ обществъ, подобно тѣмъ, которыя находились въ Алешкахъ и Никополѣ, учреждены были въ селеніяхъ, отстоявшихъ далеко отъ моря, и это обстоятельство являлось уже само по себѣ существеннымъ препятствіемъ къ пріученію жителей,

¹⁾ Арх. Д. Т. и М. Опись 2 Отд. д. 731.

²⁾ В. П. С. З. 16668, 27441, 27742.

искони занимавшихся рыболовствомъ и рѣчнымъ судоходствомъ, къ купеческому мореплаванію. Другія общества, преимущественно въ городахъ, составлявшіяся изъ разнороднаго населенія, привлекаемаго льготами матросскихъ цеховъ, въ зародышѣ своемъ не имѣли залога прочнаго преуспѣянія. Такъ относительно общества въ Таганрогѣ мѣстный градоначальникъ сообщалъ въ 1845 г. департаменту мануфактуръ, что въ матросскій цехъ первоначально записалось «до 130 человекъ изъ греческой націи, но они, получа паспорта для плаванія на судахъ россійскими вольными матросами, послѣ того болѣе къ перемѣнѣ паспортовъ не явились, и мѣстопробываніе ихъ доселѣ неизвѣстно». За исключеніемъ небольшого числа мореходцевъ, находившихся на службѣ въ черноморскомъ флотѣ и на торговыхъ судахъ, большинство матросовъ, принадлежавшихъ къ цехамъ, записывались въ общества съ цѣлью воспользоваться льготами и занимались земледѣльствомъ или другими промыслами. Въ 1848 году вольныхъ матросовъ считалось 10,141; изъ нихъ въ военномъ флотѣ служило 1,229, а на купеческихъ судахъ не болѣе 600. Впослѣдствіи, въ 1863 г., въ 37 обществахъ Екатеринославской губерніи числилось 7,862 души мужескаго пола, изъ которыхъ на обязательной службѣ въ черноморскомъ экипажѣ состояло 425, а на частныхъ судахъ находилось всего 296 человекъ. Указанное число вольныхъ матросовъ не могло быть достаточно для купеческаго судоходства и промышленники вынуждены были нанимать экипажъ изъ иностранцевъ. По донесенію упомянутаго выше сенатора Жемчужникова, ревизовавшаго въ 1845 г. Таганрогское градоначальство, на мѣстныхъ каботажныхъ

судахъ иностранцевъ служило больше, нежели русскихъ подданныхъ, причемъ положеніе русскаго экипажа въ продолженіи послѣднихъ десяти лѣтъ, протекшихъ со времени образованія Таганрогскаго цеха, нисколько не измѣнилось къ лучшему. Число мѣстныхъ жителей среди матросовъ, служившихъ на купеческихъ судахъ, было весьма незначительно: такъ, въ 1840 г. изъ 383 матросовъ мѣстныхъ было всего 8, въ слѣдующемъ году изъ 392 — 15. Остальные русскіе мореходцы были большею частью пришлые крестьяне изъ Екатеринославской, Полтавской, Харьковской, Кіевской, Курской и Черниговской губерній; послѣдніе по замѣчанію сенатора Жемчужникова, «не могутъ быть названы матросами, потому что, по окончаніи навигаціи и срока паспортовъ, уходятъ на родину» ¹⁾.

Въ виду незначительныхъ результатовъ, достигнутыхъ учрежденіемъ въ Новороссійскомъ краѣ обществъ вольныхъ матросовъ, еще въ 1854 г. возбужденъ былъ вопросъ объ ихъ преобразованіи, а въ 1856 г. приостановленъ былъ дальнѣйшій пріемъ матросовъ въ цехи. При этомъ предполагалось большинство матросскихъ обществъ упразднить, что мотивировалось тѣмъ обстоятельствомъ, что «матросскія поселенія, удаленныя отъ моря, какъ доказано опытомъ, уклоняются отъ занятія мореходствомъ, пользуясь, между тѣмъ, дарованными отъ правительства льготами». Изъ 82 цеховъ, существовавшихъ въ южныхъ губерніяхъ, имѣлось въ виду сохранить только пятнадцать въ главнѣйшихъ портовыхъ городахъ и прилегающихъ къ нимъ посадахъ. Проектъ указаннаго преобразованія выработанъ

¹⁾ Арх. Д. Т. и М. Опись 2 отд., д. 731.

былъ въ 1859 г. Новороссійскимъ генераль-губернаторомъ, но не получилъ дальнѣйшаго движенія въ законодательномъ порядкѣ, вслѣдствіе чего вопросъ объ организаціи экипажа для купеческихъ судовъ до сего времени остался неразрѣшеннымъ.

Независимо отъ учрежденія матросскихъ обществъ увеличенія числа русскихъ матросовъ, какъ упомянуто выше, предполагалось достигнуть установленіемъ ограничительныхъ правилъ относительно найма на купеческія суда экипажа изъ иностранцевъ. Но практическое осуществленіе указанной мѣры встрѣтилось съ весьма существенными затрудненіями. Постановление, изданное въ 1830 г. о томъ, чтобы на судахъ четвертая часть матросовъ была изъ русскихъ подданныхъ, должно было вступить въ силу лишь спустя четыре года, а до того времени велѣно было не задерживать судовъ, хотя бы на нихъ не имѣлось законнаго числа русскихъ матросовъ. Когда ранѣе означеннаго срока въ 1832 г. пытались примѣнять въ южныхъ портахъ ограничительныя правила, то сразу обнаружались многочисленныя злоупотребленія. Согласно сообщенію гр. Воронцова, «матросовъ иностранныхъ сажали на суда вмѣсто пассажировъ, а подъ видомъ матросовъ, только для выхода изъ порта, нанимали русскихъ каменщиковъ и плотниковъ». Таганрогскій градоначальникъ доносилъ тогда же, что онъ «убѣдился, что ни за какую цѣну невозможно отыскать въ мѣстномъ портѣ руссійскихъ матросовъ». Въ 1834 г. примѣненіе упомянутыхъ правилъ отсрочено было для Новороссійскаго края, а затѣмъ и въ другихъ портахъ, въ виду недостатка русскихъ матросовъ, разрѣшено было отпускать суда, имѣвшія экипажъ изъ иностран-

цевъ¹⁾. Лишь въ 1846 г. оказалось возможнымъ установить требованіе, чтобы на судахъ, отходящихъ отъ сѣверныхъ портовъ, четвертая часть матросовъ была изъ русскихъ подданныхъ, а съ 1849 года рѣшено было то же требованіе примѣнить къ черноморскимъ судамъ; шкипера же и штурмана по прежнему допускались изъ иностранцевъ. Попытки примѣненія болѣе строгихъ правилъ вызывали затрудненія для торговаго мореходства и жалобы со стороны купечества. Въ 1845 г. на судахъ, отошедшихъ отъ С.-Петербургскаго порта въ заграничное плаваніе, въ числѣ экипажа имѣлось иностранцевъ 663 человѣка, а русскихъ не болѣе 218; въ то-же время на всѣхъ пароходахъ, поддерживавшихъ сообщенія между портами Балтійскаго моря, въ качествѣ шкиперовъ служили иностранцы²⁾. Въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ на каботажныхъ судахъ, на которыхъ шкиперами должны были быть русскіе подданные, оказывались въ этихъ должностяхъ матросы, люди неграмотные, а судами управляли иностранцы, находившіеся на нихъ подъ видомъ пассажировъ или повѣренныхъ со стороны судовладельцевъ. Въ виду указанныхъ затрудненій, установленіе болѣе строгихъ требованій относительно экипажа купеческихъ судовъ, которыя предполагалось ввести съ 1851 г., вновь отсрочено было сначала до 1856 г., а затѣмъ до 1862 г. и вторично до 1866 г. Наконецъ, въ 1868 г. разрѣшено было на русскихъ судахъ, впредь до усмотрѣнія, какъ шкиперовъ и штурмановъ, такъ и матросовъ, безъ ограниченія числа, имѣть изъ иностранцевъ, причемъ съ судовладельцевъ, имѣющихъ иностран-

¹⁾ В. П. С. З. 7425, 12050, 13161.

²⁾ Арх. Д. Т. и М. опись 2 отд., д. 799.

ныхъ матросовъ болѣе $\frac{3}{4}$ всего экипажа, взимать, для усиленія средствъ къ образованію русскихъ мореходцевъ, въ пользу мореходныхъ классовъ, по 25 р. ежегодно за каждаго излишняго иностраннаго матроса ¹⁾. Изложенное постановленіе въ послѣдствіи не подвергалось болѣе измѣненіямъ и вошло въ дѣйствующія правила о морской торговлѣ. Такимъ образомъ, первоначальныя предположенія комитета, учрежденнаго въ 1827 г. для выработки мѣропріятій къ развитію русскаго торговаго мореходства, о постепенномъ устраненіи иностранцевъ изъ состава экипажа на русскихъ купеческихъ судахъ и объ образованіи сословія русскихъ мореходцевъ остались невыполненными до настоящаго времени.

Вопросъ о доставленіи купеческому судоходству опытныхъ шкиперовъ и штурмановъ также разсматривался въ упомянутомъ комитетѣ 1827 г., но мѣры, предложенныя въ этомъ отношеніи и вошедшія въ дополнительное постановленіе 1830 г., были недостаточны; онѣ ограничивались дозволеніемъ иностраннымъ шкиперамъ записываться въ приморскихъ городахъ безъ принятія подданства и подтвержденіемъ стараго распоряженія о томъ, чтобы морское вѣдомство, по ходатайству судопромышленниковъ, отпускало на ихъ суда въ качествѣ командировъ флотскихъ офицеровъ. Кромѣ того русскіе шкипера и штурманы, экзаменованные и одобренные, освобождались отъ выбора въ городскія службы, а прослужившіе не менѣе 12 лѣтъ на судахъ и совершившіе шесть рейсовъ въ отдаленные иностранные порты имѣли право на пред-

¹⁾ В. П. С. З. 45462.

ставленіе къ почетнымъ наградамъ медалями. Болѣе существенное значеніе имѣли дальнѣйшія мѣры относительно подготовленія судоводителей, имѣвшія цѣлью положить прочное основаніе спеціальнымъ учебнымъ заведеніямъ для изученія наукъ необходимыхъ для купеческаго мореплаванія.

Еще въ 1829 г., до изданія дополнительнаго постановленія о мореходствѣ, вмѣсто прежней судостроительной школы, пришедшей въ упадокъ, учреждено было въ С.-Петербургѣ училище торговаго мореплаванія. Въ немъ предполагалось содержать 32 казенныхъ воспитанника изъ мѣщанъ, преимущественно изъ главнѣйшихъ портовыхъ городовъ, причемъ дозволенъ былъ пріемъ и вольноприходящихъ. Курсъ ученія установленъ былъ 4-лѣтній; программа преподаванія обнимала слѣдующіе предметы: Законъ Божій, ариѳметику, алгебру, геометрію, корабельную архитектуру, тригонометрію плоскую и сферическую, навигацію, астрономію, лоцію, лѣсководство, языки: русскій, англійскій, нѣмецкій, французскій, чистописаніе, рисованіе, географію и исторію ¹⁾. Для практическаго обученія мореплаванію лучшихъ воспитанниковъ назначено было отправлять по окончаніи курса на флотскихъ корабляхъ въ дальніе вояжи, на два года, а прочихъ воспитанниковъ на купеческихъ судахъ. На содержаніе училища отпускалось ежегодно по 40,000 руб., причемъ впослѣдствіи, когда открытъ былъ старшій четвертый классъ, сумма эта увеличена была еще на 8,000 руб. Въ 1831 г. училищу разрѣшено было, для практиче-

¹⁾ Арх. Д. Т. и М. опись 2 отд., д. 210.

скихъ занятій воспитанниковъ, построить модель двухъ-мачтоваго судна, съ полнымъ вооруженіемъ и парусами, а въ слѣдующемъ году выстроено было для упражненія учащихся въ плаваніи судно въ 70 ластовъ, названное «Графъ Канкринъ». Въ томъ же году училище получило дальнѣйшее развитіе: при немъ устроена была мастерская для приготовленія корабельныхъ моделей; затѣмъ въ 1836 г., на зимніе мѣсяцы, открыты были классы для вольно-практикующихъ судовщиковъ, съ цѣлью дать возможность шкиперамъ - практикамъ ознакомиться съ теоретическими началами навигаціи ¹⁾. Съ 1848 г. училище передано было изъ министерства финансовъ въ вѣдѣніе морскаго министерства и преобразовано въ роту торговаго мореплаванія при первомъ учебномъ морскомъ экипажѣ. Прѣжнее положеніе объ училищѣ осталось въ силѣ, причемъ сверхъ 32 казенныхъ воспитанниковъ допущено было принятіе еще до 20 частныхъ пансіонеровъ; затѣмъ точнѣе опредѣлены были программы спеціально морскихъ наукъ и практическихъ занятій. Въ частности, по кораблестроенію подготавливались изъ каждаго выпуска одинъ или два воспитанника; съ этою цѣлью они по окончаніи курса оставлялись еще на годъ при верфяхъ морскаго вѣдомства. Прошедшіе полный курсъ наукъ въ училищѣ получали по окончаніи званіе штурмановъ или штурманскихъ помощниковъ; для полученія званія шкипера требовалось прослужить на купеческихъ судахъ не менѣе 24 мѣсяцевъ въ теченіе четырехъ лѣтъ и затѣмъ подвергнуться новому испытанію въ знаніи морскихъ наукъ.

¹⁾ Арх. Д. Т. и М. Опись 2 отд., д. 226.

На одинаковыхъ основаніяхъ съ названнымъ учебнымъ заведеніемъ учреждено было въ 1834 г. Херсонское училище торговаго мореплаванія. Еще ранѣе этого времени предполагалось открыть навигаціонные классы при херсонской губернской гимназій, для чего отпускалось съ 1816 г. ежегодно 2,400 руб. съ цѣлью образованія капитала на устройство особаго отдѣленія мореходныхъ наукъ. Новое училище рассчитано было на 24 казенныхъ воспитанника; въ программу преподаванія, кромѣ общихъ предметовъ, турецкаго, греческаго и итальянскаго языковъ, включались навигацкія науки, кораблестроеніе и практическія занятія; къ послѣднимъ относились астрономическія наблюденія, осмотръ судовъ съ объясненіями, упражненія по черченію и строенію судовъ въ самомъ училищѣ, плаваніе на парусныхъ судахъ, обученіе плаванію и стрѣльбѣ изъ пушекъ и пріемамъ ружья «по уваженію, что и коммерческія суда въ нѣкоторыхъ случаяхъ должны защищаться». Окончившіе курсъ, подобно воспитанникамъ петербургскаго училища, освобождались отъ взятія въ рекруты и отъ тѣлеснаго наказанія и исключались изъ подушнаго оклада ¹⁾.

Спустя нѣкоторое время послѣ открытія названныхъ училищъ Архангельскимъ гражданскимъ губернаторомъ возбуждено было въ 1839 г. ходатайство объ учрежденіи навигаціонныхъ классовъ при уѣздныхъ училищахъ въ Архангельскѣ и Кеми, такъ какъ жители этихъ городовъ «почти исключительно занимающіеся морскими промыслами, имѣютъ надобность и охоту къ изученію самонужнѣйшихъ для мореплава-

¹⁾ В. П. С. З. 6788.

нія свѣдѣній». При ближайшемъ разсмотрѣніи дѣла присоединеніе къ мѣстнымъ училищамъ мореходныхъ школъ признано было неудобнымъ, и въ 1842 г. открыты были въ Архангельскѣ и Кеми самостоятельныя шкиперскіе курсы, съ отпускомъ на первоначальное обзаведеніе по 500 руб. на каждый, а на содержаніе обоихъ 3,800 руб. ежегодно. Къ посѣщенію курсовъ допускались бесплатно вольноприходящіе всѣхъ званій и всякаго возраста. Кромѣ общей грамоты, слушателей знакомили съ постройкою и оснащеніемъ судовъ, для чего они посѣщали въ Архангельскѣ тамошнее адмиралтейство, а въ Кеми частныя суда; на лѣтнее время, для практическихъ занятій въ мореплаваніи, ежегодно нанималось парусное судно, а впослѣдствіи разрѣшено было курсамъ построить для этой цѣли собственное судно. Первоначально шкиперскіе курсы учреждены были временно на 6 лѣтъ, но затѣмъ они были продолжены на тотъ же срокъ, а въ 1853 г. существованіе курсовъ продлено было еще на десять лѣтъ, причемъ воспитанники, окончившіе ученіе и занимавшіеся торговымъ мореходствомъ, освобождены были отъ рекрутской повинности. Наконецъ въ 1863 г. постановлено было оставить шкиперскіе курсы на прежнемъ основаніи; при этомъ слушателямъ, кончившимъ курсъ и сдѣлавшимъ четыре морскія кампаніи къ берегамъ Норвегіи и обратно, предоставлено было подвергаться испытанію на званіе штурманскаго помощника, а спустя четыре года службы на купеческихъ судахъ въ означенной должности они допускались къ экзамену на званіе штурмана; выдержавшіе указанныя испытанія освобождались отъ подушнаго оклада и снабжались безсрочными паспортами.

На ряду съ указанными выше училищами надлежитъ упомянуть о мореходныхъ школахъ Прибалтійскаго края, возникновеніе которыхъ также относится къ разсматриваемому періоду исторіи нашего купеческаго мореплаванія. Важнѣйшая изъ нихъ Рижская навигаціонная школа основана была въ 1839 г., первоначально въ видѣ частнаго матросскаго училища, шкиперомъ Фоссомъ и спустя пять лѣтъ взята было въ управленіе Рижскаго биржеваго комитета, желавшаго расширить училище для подготовленія въ немъ штурмановъ и шкиперовъ. Въ 1849 г. школа перешла въ вѣдомство министерства народнаго просвѣщенія, и тогда же утвержденъ былъ уставъ для управленія школою и программа преподаванія; послѣдняя, кромѣ общихъ и нѣкоторыхъ морскихъ наукъ, обнимала также правила о веденіи журналовъ и другихъ корабельныхъ книгъ, объ употребленіи математическихъ инструментовъ, о судовыхъ документахъ, вексельныхъ и фрахтовыхъ вычисленіяхъ и т. п. Къ приему въ школу допускались только такіе молодые люди, въ возрастѣ отъ 14 до 30 лѣтъ, которые при склонности къ мореплаванію, находились уже въ морѣ не менѣе пяти мѣсяцевъ и достигли въ практической морской службѣ званія матроса. Ученіе производилось только въ зимніе мѣсяцы по закрытіи навигаціи, а въ навигаціонное время воспитанники обязаны были приискивать себѣ мѣста на купеческихъ судахъ и по возвращеніи изъ плаванія представлять свидѣтельства о практикѣ на морѣ. Испытаніе учениковъ, по окончаніи ими курса, производилось въ особой комисіи, учрежденной при Рижскомъ магистратѣ, которымъ назначался и предсѣдатель комисіи, а членами были

флотскій офицеръ, старшій учитель математическихъ наукъ въ мѣстной гимназіи, учитель навигаціонныхъ наукъ въ училищѣ, начальникъ лоцмановъ, два шкипера, два судовладѣльца и нѣсколько представителей отъ биржеваго комитета. Для полученія званія штурмана требовалось прослужить на купеческихъ судахъ не менѣе трехъ навигацій и выдержать испытаніе въ коммисіи, причемъ аттестатъ на указанное званіе выдавался лишь послѣ практическаго плаванія еще въ теченіе двухъ навигацій. Въ 1853 г., по представленію Лифляндскаго, Эстляндскаго и Курляндскаго генераль-губернатора, воспитанникамъ, окончившимъ курсъ Рижской навигаціонной школы, по освобожденію отъ рекрутской повинности и подушнаго оклада, дарованы были тѣ-же права, которыя присвоены были воспитанникамъ училищъ торговаго мореплаванія.

Учрежденіе другой мореходной школы въ Прибалтійскомъ краѣ относится къ значительно болѣе позднему времени; она открыта была въ 1861 г., вслѣдствіе ходатайства Либавскаго торговаго комитета, въ видѣ спеціальнаго навигаціоннаго курса при мѣстномъ уѣздномъ училищѣ. Согласно подробнымъ правиламъ, утвержденнымъ для названнаго курса, онъ состоялъ изъ трехъ отдѣленій, причемъ первыя два низшія отдѣленія устроены были въ видѣ добавочныхъ классовъ къ старшимъ классамъ училища, и воспитанники, желавшіе посвятить себя мореплаванію, сверхъ общихъ предметовъ, обязаны были изучать нѣкоторыя спеціальныя науки, какъ морскую географію, подробное описаніе морей и проливовъ, знаніе и употребленіе морскихъ картъ, исторію замѣчательнѣйшихъ морскихъ плаваній и открытій, купеческое сче-

товодство и корреспонденцію по торговымъ дѣламъ, англійскій языкъ. Въ высшемъ отдѣленіи программа преподаванія обнимала плоскую и сферическую тригонометрію въ примѣненіи къ мореплаванію, стереометрію, морскую астрономію и географію, знаніе и употребленіе морскихъ инструментовъ, механику и оптику, теорію корабельной службы и корабельныхъ маневровъ, основныя начала кораблестроенія, веденіе корабельныхъ книгъ, знаніе законовъ торговаго мореплаванія, относящихся къ зафрахтованіямъ, застрахованіямъ, аваріямъ, бодмереямъ и т. п. Курсъ ученія въ высшемъ отдѣленіи полагался полугодичный, отъ 15 сентября до 15 марта, причемъ къ слушанію его не допускались такіе воспитанники, которые не совершили, по крайней мѣрѣ, одной кампаніи или навигаціи. По окончаніи ученія слушатели подвергались особому испытанію въ учрежденномъ высшимъ начальствомъ испытательномъ для шкиперовъ и штурмановъ комитетѣ и сообразно обнаруженнымъ познаніямъ, получали аттестаты на званіе штурманскихъ кандидатовъ 1-го или 2-го класса; въ званіи штурмановъ они могли быть утверждены не иначе, какъ по совершеніи въ теченіе трехъ лѣтъ дальнихъ морскихъ кампаній и по надлежащемъ усвоеніи на практикѣ порядка корабельной службы.

Перечисленные учебныя заведенія значительно превосходили существовавшія ранѣе водоходныя школы; нѣкоторыя изъ нихъ по объему преподаванія и надлежащей постановкѣ дѣла обученія представляли для того времени весьма совершенный типъ спеціальныхъ учебныхъ заведеній. Тѣмъ не менѣе они не могли въ достаточной мѣрѣ удовлетворить потребности ку-

печескаго мореплаванія въ опытныхъ судоводителяхъ. Въ этомъ отношеніи нельзя не замѣтить, что число училищъ, изъ которыхъ одни основаны были въ началѣ тридцатыхъ годовъ, а другія значительно позднѣе, было еще весьма незначительно; при самомъ основаніи ихъ не имѣлось въ виду опредѣленнаго плана, и они учреждались въ отдѣльныхъ мѣстностяхъ Имперіи случайно, вслѣдствіе ходатайствъ мѣстнаго начальства или купечества, при чемъ программы обученія не были между собою согласованы и обнимали во всѣхъ училищахъ, за исключеніемъ шкиперскихъ курсовъ, весьма значительное число какъ общихъ, такъ и спеціальныхъ предметовъ. При этомъ практическія занятія по мореплаванію, хотя и предполагались въ правилахъ обученія училищахъ, не были однако, организованы надлежащимъ образомъ, и свѣдѣнія, которыя пріобрѣтались окончивающими воспитанниками, носили по преимуществу теоретическій характеръ. Еще въ 1837 г. Новороссійскій и Бессарабскій генералъ-губернаторъ во всеподданнѣйшей запискѣ представлялъ, что хотя для образованія хорошихъ мореходцевъ учреждены въ С.-Петербургѣ и Херсонѣ училища торговаго мореплаванія, изъ коихъ и выходятъ молодые люди съ надлежащимъ образованіемъ, но судохозяева, видя въ нихъ одни теоретическія свѣдѣнія, безъ достаточной практики, не всегда рѣшаются довѣрять имъ свои корабли, отчего воспитанники эти затрудняются въ средствахъ къ своему существованію и остаются для общества бесполезными. Губернаторъ ходатайствовалъ о разрѣшеніи воспитанникамъ поступать, по желанію, на казенныя суда, съ содержаніемъ отъ флотскаго вѣдомства, впредь пока они пріищутъ себѣ мѣста на частныхъ

судахъ. Эта мѣра обезпечивала до нѣкоторой степени быть самихъ учениковъ мореходныхъ школъ, но она не могла доставить имъ тѣхъ практическихъ знаній которыя могли быть пріобрѣтены только при плаваніи на купеческихъ судахъ. Поэтому въ 1839 г., для облегченія воспитанникамъ училищъ торговаго мореплаванія поступленія на коммерческія суда, постановлено было въ видѣ опыта, впредь до усмотрѣнія, вмѣнить въ законную обязанность россійскимъ судовладельцамъ требовать изъ училищъ торговаго мореплаванія по одному выпущенному изъ нихъ воспитаннику съ производствомъ имъ отъ себя приличнаго содержанія. Вмѣстѣ съ тѣмъ, было объявлено, чтобы съ 1840 г. не иначе признавать шкиперовъ и штурмановъ, какъ имѣющихъ свидѣтельства объ окончаніи курса въ названныхъ училищахъ или выдержавшихъ испытаніе при портахъ по распоряженію мѣстныхъ начальствъ. Это распоряженіе вѣрнѣе достигало указанной выше цѣли—доставить воспитанникамъ практическое морское образованіе, но въ то же время оно породило немаловажныя затрудненія для торговаго мореходства и вызывало жалобы со стороны купечества; по установленному тогда порядку, судно, готовившееся къ отходу, задерживалось въ портѣ до полученія судовладельцемъ воспитанника или свидѣтельства отъ училища о неимѣніи такового для командированія въ плаваніе. При этомъ предъявленіе свидѣтельства требовалось безразлично отъ всѣхъ судовладельцевъ и въ продолженіи всего времени навигаціи, хотя бы по имѣющимся свѣдѣніямъ уже не оставалось сомнѣнія, что въ училищахъ не имѣется свободныхъ воспитанниковъ¹⁾).

¹⁾ Арх. Д. Т. и М., Опись 2 отд., д. 820.

Само собою разумѣется, что означенный порядокъ, при отдаленности многихъ портовъ отъ училищъ торговаго мореплаванія, вызывалъ весьма продолжительную переписку и порождалъ многочисленныя задержки и проволочки для судопромышленниковъ. Требованіе объ обязательномъ приѣмѣ на суда воспитанниковъ признавалось купечествомъ тѣмъ болѣе стѣснительнымъ, что окончившіе казенныя училища, или кадеты, какъ они назывались, не приносили корабельщикамъ существенной пользы; какъ указывало купечество, они, по нѣжному своему воспитанію, не могли переносить лишеній и трудностей, которымъ необходимо подвергаются моряки, и предъявляли къ судохозяевамъ болѣе широкія требованія, нежели иностранные штурманы и шкиперы. Число опытныхъ судоводителей, вышедшихъ изъ С.-Петербургскаго и Херсонскаго училищъ торговаго мореплаванія, было весьма незначительно; въ послѣднемъ изъ названныхъ учебныхъ заведеній, за время отъ перваго выпуска въ 1838 г. до 1857 г. только два воспитанника искали и получили званіе шкипера, а между тѣмъ правительство на содержаніе этого училища пожертвовало въ указанный 19-лѣтній періодъ до 150 т. руб. Вообще нельзя не заключить, что мореходныя школы, учрежденныя въ первой половинѣ настоящаго столѣтія, главнымъ образомъ, по причинѣ ихъ малочисленности и отсутствія общаго плана въ ихъ устройствѣ, не оказали замѣтнаго вліянія на улучшеніе состава судоводителей на купеческихъ судахъ. Упомянутый выше корабельный мастеръ Бухтѣевъ сообщалъ въ 1839 г., что шкиперы въ южныхъ портахъ «люди безъ всякаго образованія, многіе безграмотные; познанія въ

навигациі ограничиваются знаніемъ компаса, а многіе не знаютъ даже этого и плаваютъ по какой-то безотчетной наметанности, въ родѣ инстинкта» ¹⁾. Сенаторъ Жемчужниковъ, въ рапортѣ своемъ о ревизіи Таганрогскаго градоначальства въ 1845 г., доносилъ, что «по удостовѣренію всѣхъ негоціантовъ нѣтъ образованныхъ и опытныхъ русскихъ шкиперовъ. Въ Херсонскомъ училищѣ торговаго мореплаванія воспитывается всего шесть дѣтей мѣстныхъ жителей городовъ Азовскаго моря—весьма недостаточное число для снабженія сего моря опытными русскими матросами». Изъ свѣдѣній мѣстныхъ таможенъ видно, что въ 1840 г. русскихъ шкиперовъ на купеческихъ судахъ было 26, иностранныхъ 138; въ 1841 г. русскихъ 24, а иностранцевъ 151; въ 1842 г. русскихъ 29, а иностранныхъ 140; такимъ образомъ русскіе подданные въ числѣ судоводителей составляли не болѣе одной шестой части ²⁾.

Обращаясь отъ мѣропріятій относительно судостроенія и экипажа на купеческихъ судахъ къ вопросу о поощреніи торговаго мореплаванія и усиленіи активной морской торговли русскаго купечества, надлежитъ замѣтить, что относящіяся сюда предположенія Комитета 1827 г. вошедшія въ дополнителныя правила, изданныя въ 1830 г., а затѣмъ и въ сводъ законовъ ³⁾, имѣли цѣлью устранить существовавшія затрудненія для развитія мореходнаго промысла и установить нѣкоторыя покровительственныя мѣры въ пользу русскихъ судопромышленниковъ. Право заниматься мореплаваніемъ на построенныхъ въ Россіи судахъ

¹⁾ Арх. Д. Т. и М., опись 2 отд., д. 541.

²⁾ Арх. Д. Т. и М., опись 2 отд., д. 731.

³⁾ Уст. Торг., ст. 183, 184, 186; Св. Уст. Тамож., ст. 831, 833.

предоставлено было всѣмъ состояніямъ російскихъ подданныхъ безъ записки въ торговые разряды. Затѣмъ російскимъ мореходнымъ судамъ дарована была въ теченіе десяти лѣтъ льгота отъ футовой и крѣпостной пошлыны; мелкія суда вмѣстимостью не болѣе 10 ластовъ, освобождены были отъ якорныхъ, ластовыхъ и другихъ подобныхъ сборовъ, а прочимъ судамъ дозволено пользоваться этою льготою въ теченіе трехъ навигацій со времени изданія закона. Далѣе, объявлено было, что спустя два года послѣ обнародованія постановленія 12 февраля 1830 г., каботажное плаваніе разрѣшается однимъ російскимъ подданнымъ, исключая портовъ Чернаго и Азовскаго морей, гдѣ оно дозволено было иностраннымъ судамъ на десять лѣтъ. Наконецъ, устранены были излишнія формальности относительно полученія патентовъ на поднятіе русскаго флага, причемъ выдача ихъ, по требованію судовладельцевъ, возложена была на портовые начальства или гдѣ таковыхъ нѣтъ, на приморскія таможенные учрежденія.

Наиболѣе существенное изъ изложенныхъ постановленій, объявлявшее каботажное плаваніе исключительно привилегією русскихъ подданныхъ, распространено было первоначально только на сѣверные наши порты; что касается Чернаго и Азовскаго морей, то разрѣшеніе заниматься тамъ каботажемъ, предоставленное иностранцамъ до 1840 г., продолжено было еще на пять лѣтъ. Мѣра эта вызвана была опасеніями, что при незначительности числа русскихъ судовъ въ мѣстныхъ портахъ, устраненіе иностранныхъ судопромышленниковъ могло бы повлечь за собою немаловажныя затрудненія для торговли и ли-

шило бы жителей прибрежныхъ мѣстъ удобныхъ сообщеній по морю. Отсутствие достаточнаго числа русскихъ судовладѣльцевъ вызывало и впослѣдствіи необходимость въ дальнѣйшей отсрочкѣ упомянутаго постановленія. Въ 1845 г., когда истекалъ срокъ, допущенный для иностраннаго каботажа въ южныхъ портахъ, начальникъ черноморской береговой линіи доносилъ, что запрещеніе иностранцамъ прибрежнаго плаванія не можетъ быть примѣнено къ портамъ восточнаго берега Чернаго моря «безъ большихъ неудобствъ и безъ явнаго вреда для торговли, едва только зараждающейся въ семъ краѣ; товары, привозимые на турецкихъ кочермахъ въ Редуть и Сухумъ, не предназначаются, собственно, для мѣстнаго потребленія, они подвергаются тамъ только карантинному очищенію и потомъ развозятся по всему протяженію восточнаго берега Чернаго моря. На пространствѣ отъ Кубани до Ингура, въ занятыхъ нами пунктахъ, почти нѣтъ торговаго населенія, и мѣстнаго каботажнаго судоходства тамъ вовсе не существуетъ; немногіе только изъ закубанскихъ поселянъ, торгующихъ въ Анапѣ, имѣютъ свои мореходныя лодки, всѣ же прочіе торговцы на береговой линіи перевозятъ товары на турецкихъ чектырмахъ». Въ виду описаннаго положенія мѣстнаго судоходства право заниматься каботажнымъ плаваніемъ по восточному берегу Чернаго моря предоставлено было иностраннымъ судопромышленникамъ сначала до 1849 г., затѣмъ до 1853 г. и впослѣдствіи постепенно было ограничиваемо, пока окончательно не было отмѣнено въ шестидесятихъ годахъ текущаго столѣтія¹⁾.

¹⁾ Дѣло Д. Вн. Т. I Отд. отъ 27 Марта 1857 г.

На ряду съ постановленіемъ о каботажномъ плаваніи, вліяніе котораго могло обнаружиться лишь впослѣдствіи, немаловажное значеніе имѣли и другія льготы, предоставленные судопромышленникамъ дополнительными правилами 1830 года. Въ частности, нельзя не упомянуть объ устраненіи формальностей, существовавшихъ относительно выдачи корабельныхъ документовъ. Какою сложностью отличались эти формальности, можно видѣть изъ того, что ходатайство о полученіи патента на плаваніе подъ русскимъ флагомъ проходило до окончательнаго разрѣшенія не менѣе шестнадцати инстанцій. Прежде всего, судопромышленникъ долженъ былъ испросить отъ мѣстной верфи или отъ корабельнаго мастера свидѣтельство о благонадежности судна. Это свидѣтельство вмѣстѣ съ копіею съ корабельной крѣпости представлялось въ департаментъ внутренней торговли при прошеніи о выдачѣ свидѣтельства на полученіе патента изъ государственной адмиралтействъ - коллегіи. Второе свидѣтельство представлялось опять при просьбѣ въ адмиралтействъ - коллегію, которая передавала дѣло въ иностранную экспедицію. Послѣдняя докладывала ходатайство, снова черезъ коллегію, начальнику морского штаба, который входилъ съ представленіемъ въ Комитетъ министровъ. Комитетъ, съ Высочайшаго соизволенія, разрѣшалъ выдачу патента, и начальникъ штаба, получивъ о томъ увѣдомленіе, сообщалъ въ адмиралтействъ-коллегію. Послѣдняя давала указъ исполнительной экспедиціи, которая, получивъ указъ, испрашивала новаго указа на закупку ковчега и кистей, а затѣмъ предписывала казначею произвести покупку и сообщала ученому департаменту о напе-

чатаніи патента. Ученый департаментъ давалъ отъ себя предписаніе морской типографіи, которая по напечатаніи патента отсылала его въ исполнительную экспедицію, а изъ послѣдней патентъ отсылался въ иностранную коллегію, которая прикладывала къ нему государственную печать, за что взималась 50-рублевая пошлина. Ковчегъ и кисти, купленные казначеемъ, сдавались въ магазинъ, изъ котораго комиссаръ отпускалъ ихъ не иначе, какъ по особому указу ¹⁾.

Само собою разумѣется, что переписка о выдачѣ патента, которая проходила такое множество инстанцій, требовала продолжительнаго времени, и по свидѣтельству современнаго писателя, «самый короткій срокъ для соблюденія всѣхъ сихъ обрядовъ можно положить три мѣсяца, а иногда сія переписка продолжалась полгода и болѣе». Неудивительно поэтому, что судовладельцы, если представлялась возможность, предпочитали вовсе не получать патентовъ на поднятіе русскаго флага и отправляли свои суда въ заграничное плаваніе безъ корабельныхъ документовъ. Въ 1829 г. обнаружено было, что купеческое судно «Св. Николай» отпущено было изъ Архангельскаго порта за границу, не имѣя патента на плаваніе подъ русскимъ флагомъ. На запросъ департамента внутренней торговли по этому случаю, мѣстная таможня отвѣчала, что «на всѣ понынѣ отходящіе отъ порта Россійскіе корабли таковыхъ патентовъ купечествомъ представлено не было, и имѣются ли таковыя у онаго, таможниѣ неизвѣстно». При дальнѣйшемъ разсмотрѣніи дѣла обнаружилось, что порядокъ выдачи патентовъ

¹⁾ *Неболинъ*, Статистическія записки, ч. II, стр. 114.

былъ болѣе или менѣе опредѣленно установленъ въ законѣ только для черноморскихъ портовъ, и это обстоятельство облегчало уклоненіе отъ выборки документовъ; но независимо отъ этой существовала и болѣе важная причина: по произведенному расчету оказалось, что за патентъ на большое плаваніе для судна въ 256 ластовъ взимались слѣдующіе сборы: за патентъ 18 руб., за ковчегъ и кисти 110 руб., на содержаніе магазинъ по 10 коп. съ рубля—12 р. 80 к., за приложеніе печати 50 руб., ластовыхъ по 1 руб. съ ластва—256 руб., всего 446 р. 80 к. Архангельскій купецъ А. Поповъ въ прошеніи, поданномъ тогда министру финансовъ, справедливо указывалъ, что уплата 400 р. за патентъ крайне обременительна, ибо она составляетъ 10% стоимости судна. Департаментъ внутренней торговли, желая установить для выдачи патентовъ нѣкоторыя облегченія, обратился въ морское министерство съ запросомъ, «когда именно, по какимъ морскимъ случаямъ и для какой цѣли учреждены оныя патенты,—необходимы ли они, и если не обходимы, то для облегченія поощренія и распространенія нашего торговаго мореплаванія не можно ли допустить полученіе однихъ патентовъ безъ ковчеха, серебряныхъ кистей и шнуровъ, или нельзя ли замѣнить ихъ другими актами»¹⁾. Вопросъ этотъ былъ разрѣшенъ дополнительными правилами 1830 г., которыя установили болѣе простой порядокъ выдачи патентовъ непосредственно таможенными учрежденіями или портовыми начальствами; вмѣстѣ съ тѣмъ отмѣнены были упомянутыя выше обременительныя пошлины.

¹⁾ Арх. Д. Т. и М., Опись 2 Отд., д. 116.

Указанныя льготы, несомнѣнно, облегчали занятіе мореходнымъ промысломъ, но едва-ли онѣ могли оказать рѣшительное вліяніе на конкуренцію русскаго купечества съ иностранными судопромышленниками. Въ этомъ отношеніи нельзя не признать, что покровительство, которое предполагалось установить въ пользу русской морской торговли, было не достаточно и не могло достигнуть желательной цѣли. Упомянутыя облегчительныя правила устраняли только существовавшія ранѣе неудобства для развитія купеческаго мореплаванія, но не представляли для промышленниковъ непосредственныхъ выгодъ, болѣе или менѣе значительныхъ, подобно навигаціоннымъ преміямъ, выдача которыхъ прекращена была въ 1816 г. Указанныя мѣры и со стороны купечества признавались недостаточными, и оно ходатайствовало или о восстановленіи премій, или о дарованіи торговому мореходству тарифныхъ льготъ, въ видѣ пониженія пошлинъ на товары, отпускаемые или привозимые на руссійскихъ судахъ. Но эти ходатайства не были приняты во вниманіе при разработкѣ предположеній, вошедшихъ въ дополнителныя правила 1830 г. Какъ сообщалось въ то время въ издаваемой при министерствѣ финансовъ Коммерческой Газетѣ, «не согласно было бы ни съ духомъ времени, ни со сдѣланными опытами, ниже съ отношеніемъ и положеніемъ Россіи, обращаясь къ обветшавшей системѣ, приносить безполезныя пожертвованія такой отрасли промышленности, которая по устраненіи препятствій и съ дарованіемъ нынѣшнихъ облегченій должна сама собою возвыситься до свойственной ей степени усовершенствованія».

Вопросъ о навигаціонныхъ преміяхъ и вообще объ оказаніи болѣе дѣйствительнаго покровительства русскимъ судопромышленникамъ вновь возбужденъ былъ въ 1845 г., по инициативѣ извѣстнаго коммерческаго дѣятеля В. А. Попова ¹⁾. Въ запискѣ о мѣрахъ къ развитію внѣшней торговли, поданной на Высочайшее имя, Поповъ подробно останавливался на причинахъ слабыхъ успѣховъ русскаго мореходства. Онъ указывалъ, между прочимъ, что въ 1827 г. «въ числѣ 109 отпущавшихъ отъ С.-Петербургскаго порта домовъ, россійскихъ коренныхъ негоціантовъ, кромѣ тайнаго совѣтника Демидова, было только четыре дома; отъ Архангельскаго порта въ 1780 г., въ числѣ 48 торговавшихъ за море купцовъ, природныхъ россіянъ было 40 домовъ, а въ 1827 и 1828 гг. не было уже тамъ ни одного отпущателя, да и на биржу

¹⁾ Дѣятельность свою онъ началъ 17-лѣтнимъ юношею въ 1784 году, когда вступилъ въ управленіе дѣлами отца своего А. И. Попова по хлѣбной торговлѣ. Основательно образованный и лично знакомый съ торговыми центрами Англіи и Голландіи, онъ умѣлъ поддержать добрую славу фирмы, основанной отцомъ. Съ 1804 г. по 1819 г. онъ состоялъ въ Архангельскѣ представителемъ 34 гамбургскихъ страховыхъ обществъ. Въ 1804 г. по его проекту учрежденъ былъ въ Архангельскѣ общественный запасный хлѣбный магазинъ, затѣмъ онъ принималъ дѣятельное участіе въ казенныхъ поставкахъ во время наступившей войны. Особенно обширна была его судостроительная дѣятельность. Въ 1809 году имъ построено было съ подряда 134 военныхъ корабля, а въ слѣдующемъ году въ Архангельскѣ 25 торговыхъ судовъ. Въ то же время онъ имѣлъ своихъ 26 судовъ, на которыхъ отпращивалъ хлѣбъ и другіе товары за границу. Кромѣ того, ему принадлежали и сахарные заводы въ Архангельскѣ. Неудачи и потери, понесенные имъ во время войны, заставили его сократить обороты, а затѣмъ въ 1818 г. торговый домъ Попова окончательно закрылся. Не ограничиваясь практической дѣятельностью, онъ написалъ нѣсколько брошюръ о внѣшней торговлѣ и вексельномъ курсѣ, напечатанныхъ въ 1830 и 1833 гг. Послѣднимъ актомъ дѣятельности Попова было учрежденіе въ 1847 г., по его проекту, въ Архангельскѣ общественнаго банка. Въ томъ же году онъ скончался въ С.-Петербургѣ, 80 лѣтъ отъ роду. Ср. *Огородниковъ*, „Очеркъ“, стр. 267.

купечество не собирается, потому что биржи нѣтъ, все пришло въ совершенное обладаніе иностранцевъ». Причины упадка русской морской торговли заключались, по мнѣнію В. А. Попова, въ отсутствіи покровительственныхъ законовъ, тѣмъ болѣе необходимыхъ, что иностранные судопромышленники имѣютъ предъ русскими многія преимущества. Особенное значеніе имѣла въ этомъ отношеніи разница въ корабельныхъ сборахъ. Въ запискѣ Попова указывается, что россійскій корабль въ 300 тоннъ платилъ въ то время въ Лондонѣ сборовъ 56 ф. ст., кромѣ другихъ расходовъ, что составляло около 1,500 руб. ассигнаціями, тогда какъ англійское судно въ С.-Петербургѣ уплачивало только 5 руб. лоцманскихъ и ластовыхъ по 10 коп. съ ластва, за маяки же и безопасную стоянку въ гавани не платило ничего. Такая же разница существовала и въ отношеніи другихъ націй: такъ, по разсчету Попова, русскіе платили во Франціи съ корабля въ 200 тоннъ 1,272 фр., въ Соединенныхъ Штатахъ Америки по доллару съ тонны и т. д.

Мѣры, предложенныя въ запискѣ для оживленія активной морской торговли, заключались въ слѣдующемъ. Поповъ предлагалъ, прежде всего, повысить ластовый сборъ и вмѣсто 10 к. взимать съ ластва со всѣхъ судовъ, за исключеніемъ русскихъ каботажныхъ, 1 р. 50 к., каковой сборъ долженъ былъ доставить ежегодный доходъ въ 1.500,000 руб. Сумма эта, по разсчету Попова, могла быть вполне достаточна для выдачи навигаціонныхъ премій за заграничное плаваніе русскихъ судовъ, въ размѣрѣ отъ 3 до 15 руб. съ тонны, смотря по отдаленности плаванія. Для за-вѣдыванія указанными доходами, поступающими отъ

ластоваго сбора, и выдачею премій, предлагалось учредить при департаментѣ внутренней торговли, подъ предсѣдательствомъ директора, навигаціонный совѣтъ изъ четырехъ членовъ, избираемыхъ черезъ каждые четыре года изъ кореннаго русскаго купечества. Совѣту предоставлялось расходовать упомянутыя суммы, кромѣ премій, на удовлетвореніе разныхъ нуждъ торговаго мореходства, между прочимъ на устройство навигаціонныхъ классовъ при училищахъ въ приморскихъ городахъ, на поощреніе рыбныхъ и другихъ морскихъ промысловъ и т. п.

Предположенія В. А. Попова подверглись разсмотрѣнію въ особомъ комитетѣ, учрежденномъ по Высочайшему повелѣнію подъ предсѣдательствомъ графа Орлова, но не получили практическаго осуществленія. Повышеніе ластовыхъ сборовъ признавалось комитетомъ неудобнымъ, такъ какъ оно повело бы къ увеличенію фрахтовъ, что отразилось бы на цѣнѣ отпущенныхъ товаровъ и вызвало бы затрудненія для торговли. Что касается навигаціонныхъ премій, то комитетъ нашелъ, что установленіе такого покровительства въ пользу русскаго купечества противорѣчило бы торговымъ трактатамъ, которыми исключались преимущества, прямыя или косвенныя, въ отношеніи сбыта товаровъ на національныхъ судахъ. Лишь относительно тѣхъ государствъ, съ которыми не заключено было трактатовъ, могло быть допущено повышеніе корабельныхъ и прочихъ сборовъ. Подобная мѣра не имѣла серьезнаго практическаго значенія, такъ какъ соглашеніе о равенствѣ сборовъ существовало уже въ то время между Россіею и важнѣйшими морскими державами; она осуществлена была указомъ 19 Іюня 1845 г.

«Принимая во вниманіе, говорится въ этомъ указѣ, что суда, плавающія подъ россійскимъ флагомъ, равно и товары, въ нихъ погруженные, обложены во многихъ иностранныхъ портахъ болѣе или менѣе значительными надбавочными пошлинами, между тѣмъ какъ въ портахъ Имперіи не дѣлается никакого различія въ количествѣ таможенныхъ пошлинъ между россійскими и иностранными кораблями, и даже въ отношеніи къ корабельнымъ сборамъ иностранный флагъ въ весьма немногихъ только случаяхъ обложенъ болѣе, чѣмъ россійскій, — повелѣваемъ: 1) каботажное судоходство впредь предоставить исключительно, какъ то было и донынѣ, въ пользу россійскихъ подданныхъ и судовъ, плавающихъ подъ россійскимъ флагомъ; 2) съ товаровъ, привозимыхъ подъ иностраннымъ флагомъ, какого бы они происхожденія ни были, взыскивать надбавочную пошлину въ 50 процентовъ сверхъ пошлины, тарифными постановленіями на сіи товары положенной; 3) съ иностранныхъ судовъ взыскивать въ нашихъ портахъ ластовый сборъ по 1 р. с. съ ластва за приходъ тѣхъ судовъ, и столько же за отходъ». Далѣе, однако, оговаривалось, что «изъ постановленій §§ 2 и 3 исключаются суда тѣхъ націй, у коихъ, по особымъ трактатамъ или другимъ распоряженіямъ, россійскій флагъ пользуется уже равенствомъ съ національнымъ флагомъ или съ флагомъ націй, наиболѣе благопріятствуемыхъ, такъ какъ суда сихъ націй должны имѣть въ портахъ Имперіи и Великаго Княжества Финляндскаго совершенное равенство съ судами россійскими, въ отношеніи къ платежу таможенныхъ и корабельныхъ пошлинъ». Слѣдующими параграфами закона постано-

влялось, что различіе относительно сборовъ, отмѣнено будетъ въ пользу каждой націи, которой правительство предоставитъ російскому флагу совершенное взаимство» ¹⁾. Упомянутыя дополнительныя постановленія, заключающіяся въ двухъ послѣднихъ пунктахъ, отнимали у закона его серьезное практическое значеніе, тѣмъ болѣе, что равенство между русскими судопромышленниками и иностранцами, имѣвшими на своей сторонѣ многія преимущества, не могло быть достигнуто установленіемъ взаимства относительно взиманія корабельныхъ сборовъ. Для достиженія указанной цѣли представлялось необходимымъ оказаніе русскимъ промышленникамъ болѣе дѣйствительнаго покровительства и вмѣстѣ съ тѣмъ принятіе мѣръ, которыя могли бы обезпечить прочное развитіе судостроительнаго дѣла, подготовить опытный экипажъ для купеческихъ судовъ и направить на надлежащій путь дальнѣйшее развитіе мореходной промышленности.

Въ заключеніе обзора правительственныхъ мѣропріятій по торговому мореплаванію въ разсматриваемомъ періодѣ надлежитъ упомянуть еще о нѣкоторыхъ узаконеніяхъ, имѣвшихъ цѣлью улучшить положеніе морской торговли болѣе точнымъ регулированіемъ нѣкоторыхъ вопросовъ, остававшихся неразработанными въ предшествовавшемъ законодательствѣ. Сюда относится изданіе тарифа 1819 г., въ которомъ изложены были подробныя правила о привозѣ товаровъ моремъ, вошедшія впослѣдствіи въ нынѣ дѣйствующій уставъ таможенный ²⁾

¹⁾ В. П. С. З. 19, 112.

²⁾ Уст. Там., ст. 358—363, 365—370, 372—376, 398—423 и др.

Въ слѣдующемъ году опубликованъ былъ уставъ для консуловъ, въ которомъ подробно указаны были обязанности консульскихъ агентовъ относительно судохозяевъ и экипажа, въ случаяхъ крушенія или продажи за границу русскихъ купеческихъ судовъ ¹⁾. Въ 1836 году изданы были правила о спасеніи кораблей и судовъ, претерпѣвающихъ крушеніе или гибель на морѣ, оставшіяся въ силѣ до сего времени ²⁾. Въ 1843 г. введены были правила о предупрежденіи столкновеній при встрѣчахъ судовъ на морѣ ³⁾, а въ 1853 г. въ дополненіе къ нимъ обнародованы были постановленія объ употребленіи разноцвѣтныхъ огней на военныхъ и другихъ судахъ. Указанныя правила въ послѣдствіи, въ 1867 г., замѣнены были новыми, которыя сохраняли силу до 1880 г., когда введены были нынѣ дѣйствующія постановленія, выработанныя по международному соглашенію ⁴⁾. Наконецъ, въ 1846 г. опубликовано было взамѣнъ устарѣвшихъ правилъ устава о купеческомъ судоходствѣ новое положеніе о морскомъ страхованіи, дѣйствующее безъ измѣненій до настоящаго времени ⁵⁾.

Обращаясь отъ мѣропріятій правительства къ дѣйствительному положенію русской морской торговли въ первой половинѣ настоящаго столѣтія, необходимо, прежде всего, привести нѣкоторыя общія свѣдѣнія о привозѣ и отпускѣ товаровъ, изъ коихъ выяснится значеніе, принадлежавшее морской перевозкѣ въ торговомъ обмѣнѣ Россіи съ иностранными государ-

¹⁾ П. С. З. 28444.

²⁾ В. П. С. З. 9200, Уст. Торг. 478—535.

³⁾ В. П. С. З. 17327.

⁴⁾ Уст. Торг., ст. 422—446.

⁵⁾ Уст. Торг., ст. 538—588.

ствами. Въ приводимой ниже таблицѣ сопоставлены данныя объ отпускѣ и привозѣ по Европейской торговлѣ за пятилѣтіе отъ 1830 г. до 1834 г. отдѣльно по морямъ и по сухопутной границѣ.

О т п у с к ѣ в ѣ р у б л я х ѣ .					
	1830 г.	1831 г.	1832 г.	1833 г.	1834 г.
По Бѣлому морю . . .	12.845,063	14.751,446	10.381,717	8.665,955	8.542,489
» Балтійск. » . . .	155.964,545	164.023,130	157.741,879	158.803,032	145.902,102
» Черному » . . .	50.812,617	36.299,702	40.474,274	30.934,514	28.528,188
» сухопутн. границѣ .	15.746.947	12.190,841	19.700,549	20.391,207	16.853,159
П р и в о з ѣ в ѣ р у б л я х ѣ .					
По Бѣлому морю . . .	1.719,579	1.155.872	521,024	685,403	659,555
» Балтійск. » . . .	131.603,178	125.800,994	129.956,329	127.723,184	149.423,450
» Черному » . . .	13.925,078	15.457,550	17.864,493	19.226,157	23.012,891
» сухопутн. границѣ .	15.510,196	12.635,219	21.645,442	18.522,626	19.395,578

Изъ приведенныхъ цифръ нельзя не заключить, что морская перевозка имѣла преобладающее значеніе во внѣшней торговлѣ Россіи; ихъ товаровъ, входившихъ въ торговый обмѣнъ по европейскимъ границамъ и составлявшихъ до $\frac{9}{10}$ всѣхъ оборотовъ Имперіи по внѣшней торговлѣ, не болѣе десятой части отпускалось извнутри страны и привозилось изъ-за границы по сухопутнымъ сообщеніямъ, весь же остальной оборотъ сосредоточивался въ морской торговлѣ. Обстоятельство это находитъ себѣ достаточное объясненіе въ удобствахъ морского пути, представлявшаго при отсутствіи желѣзныхъ дорогъ наиболѣе дешевый и скорый способъ сообщенія. Указанное значеніе морскихъ перевозокъ не сокращалось и въ послѣдующее время, какъ видно изъ данныхъ о привозѣ и отпускѣ въ сороковыхъ годахъ текущаго столѣтія,—и тогда обороты торговли по сухопутной европейской границѣ составляли не болѣе 10—12% всей стоимости товарнаго обмѣна между Россіею и ино-

странными государствами ¹⁾). Лишь впоследствии, съ проведеніемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, измѣнилось вліяніе на торговлю морскихъ сообщеній, и значительно возросли обороты по привозу и отпуску чрезъ западную сухопутную границу. Что касается отдѣльныхъ морей, то первенствующее значеніе въ оборотахъ морской торговли принадлежало Балтійскому морю, на которое приходилось до $\frac{3}{4}$ всей суммы привоза по Европейской границѣ; Черное море занимало видное мѣсто только въ отношеніи отпускной торговли, вывозъ изъ южныхъ портовъ составлялъ въ указанное выше время до $\frac{1}{6}$ или $\frac{1}{5}$ части всего отпуски; напротивъ, привозъ товаровъ черезъ тѣ же порты простирался всего на одну десятую всей суммы оборотовъ привозной торговли. Наконецъ на долю сѣверныхъ нашихъ портовъ Бѣлаго моря приходилось не болѣе 4—7% отпуски и 0,5—1% привоза.

Въ зависимости отъ различій въ оборотахъ торговли по отдѣльнымъ морямъ, торговое судоходство сосредоточивалось въ рассматриваемомъ періодѣ преимущественно въ Балтійскомъ морѣ, тогда какъ прочіе порты южныхъ морей по своей торговой дѣятельности не достигли еще того положенія, какое они заняли впоследствии. Въ нижеслѣдующей таблицѣ приведены данныя о приходѣ судовъ заграничнаго плаванія въ главнѣйшіе русскіе порты:

	Ч и с л о с у д о в ъ.					
	1825 г.	1830 г.	1835 г.	1840 г.	1846 г.	1850 г.
Архангельскъ	228	565	346	393	549	511
Кроншт.—С.-Петерб. .	1263	1423	1289	1396	1395	1594
Ревель	75	88	107	76	51	116
Рига	1002	1241	914	1047	1188	1229

¹⁾ Неболинъ, Статистическое обозрѣніе, ч. 2, стр. 441 сл.

	Ч и с л о с у д о в ъ.					
	1825 г.	1830 г.	1835 г.	1840 г.	1846 г.	1850 г.
Перновъ	97	102	57	84	56	67
Либавъ	182	234	121	166	90	190
Одесса	489	844	437	659	1235	801
Таганрогъ.	212	412	246	294	294	447
Керчь	21	116	53	180	202	89
Астрахань	41	59	76	48	44	67
Баку	150	145	192	70	77	153

Таблица показываетъ, что первенствующее мѣсто по движенію купеческаго судоходства принадлежало Балтійскимъ портамъ, именно С.-Петербургу и Ригѣ, черезъ которые и направлялась внѣшняя наша торговля съ Европою и Америкою. Изъ привоза товаровъ за пятилѣтіе отъ 1842 г. до 1846 г. до $\frac{3}{5}$ частей приходилось на долю С.-Петербурга, а изъ всей суммы вывоза за то же время отпущено было изъ названнаго порта 39%, чрезъ Ригу 16%, а изъ прочихъ Балтійскихъ портовъ не болѣе 3%.

Между портами Чернаго моря наибольшее значеніе получила торговля Одессы, — за указанное пятилѣтіе обороты этого порта составляли по отпуску до $\frac{3}{5}$, а по привозу до $\frac{3}{4}$ всей Черноморской торговли. Наряду съ Одессою и другіе южные порты стали принимать болѣе дѣятельное участіе въ оборотахъ внѣшней торговли. Развитіе торговыхъ сношеній Черноморскихъ портовъ съ иноземными странами еще съ конца прошлаго столѣтія привлекало особенное вниманіе правительства. При самомъ возникновеніи города Одессы, въ 1795 г., для привлеченія къ нему жителей, поселенцамъ дарованы были значительныя льготы въ видѣ пособій отъ казны и освобожденія

отъ службъ и податей ¹⁾). Затѣмъ, въ 1802 г. разрѣшено было отчислять $\frac{1}{10}$ изъ мѣстныхъ таможенныхъ сборовъ на устройство Одесскаго порта, а въ слѣдующемъ году отчисленіе это увеличено до $\frac{1}{5}$ поступающихъ доходовъ отъ таможенныхъ пошлинъ. Въ то же время для спеціальнаго изслѣдованія торговли въ южныхъ портахъ командированъ былъ министромъ финансовъ гр. Румянцевымъ камергеръ Васильчиковъ ²⁾. Въ 1803 г. пошлины съ привозныхъ и отпускныхъ товаровъ въ портахъ Чернаго и Азовскаго морей уменьшены были на 25% противъ общаго тарифа ³⁾, а въ слѣдующемъ году городу Одессѣ даровано было право складки товаровъ, состоявшее въ томъ, что иностранные товары, привозимые въ портъ, могли быть складываемы на время въ магазинахъ безъ платежа таможенныхъ пошлинъ ⁴⁾. Возможность храненія товаровъ въ складахъ безъ платежа пошлинъ, которыя взимались только при выпускѣ товаровъ во внутреннія мѣста Имперіи, представлялась весьма удобною для иностранныхъ торговцевъ. Льгота эта, опредѣленная сначала на пятилѣтній срокъ, затѣмъ продолжена была нѣсколько разъ, до 1817 г., когда въ Одессѣ учреждено было портофранко, просуществовавшее до 1857 г. ⁵⁾. Въ Одессу дозволенъ былъ свободный и беспошлинный привозъ всѣхъ иностранныхъ товаровъ; вмѣстѣ съ тѣмъ допущена была безсрочная ихъ складка съ правомъ вы-

¹⁾ П. С. З. 17320.

²⁾ Арх. Д. Т. Сб., дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 3023, св. 75, эксп. 4. П. С. З. 20121, 20319.

³⁾ П. С. З. 20738.

⁴⁾ П. С. З. 21197.

⁵⁾ П. С. З. 26792, 27866; В. П. С. З. 28408.

воза обратно за границу безъ платежа таможенныхъ пошлинъ. Для пропуска товаровъ изъ Одессы въ другія мѣста внутри Имперіи устроена была кругомъ города таможенная черта.

Благодаря удобному географическому положенію и поощрительнымъ мѣрамъ правительства, торговая дѣятельность Одессы быстро развивалась. Лишь въ 1801 году Порта открыла доступъ въ Черное море черезъ Босфоръ для англійскихъ, голландскихъ, прусскихъ и французскихъ кораблей, а спустя два года послѣ этого къ Одесскому порту, насчитывавшему въ то время только 8,000 жит., приходило уже до 530 иностранныхъ судовъ. Привозъ товаровъ за десять лѣтъ отъ 1795 г. до 1805 г. возросъ отъ 129,492 руб. до 2.156,844 руб.; за то же время отпускъ увеличился съ 77,091 р. до 3.399,291 р. Главною статьею вывозной торговли сдѣлался хлѣбъ, и уже въ началѣ столѣтія отпускъ его простирался до 600,000 — 700,000 четвертей ежегодно. Обороты по вывозу хлѣба достигли небывалыхъ размѣровъ въ 1816—1817 гг., когда въ Европѣ былъ полный неурожай, и цѣна четверти пшеницы на Одесскомъ рынкѣ повысилась до 45 руб. Отпускъ порта въ 1816 г. составлялъ 37.717,655 руб., а въ слѣдующемъ году поднялся до 41.936,580 руб. Позднѣе, когда чрезвычайныя обстоятельства миновали, торговые обороты сократились и составляли въ двадцатыхъ и тридцатыхъ годахъ по отпуску отъ 15 до 20 милл. руб. и по привозу отъ 7 до 14 милл. руб. ежегодно. Вмѣстѣ съ развитіемъ торговли увеличивались доходы города отъ предоставленнаго ему участія въ таможенныхъ сборахъ. Изъ поступающихъ въ пользу города пошлинъ

израсходовано было за время отъ 1794 г. до 1828 г. на устройство гавани и порта 979,382 руб. Учрежденіе порто-франко еще болѣе способствовало привлеченію къ Одессѣ новыхъ капиталовъ и направленію къ ней торговыхъ путей. Не оказывая особеннаго вліянія на общее развитіе торговли въ Черноморскихъ портахъ, порто-франко представляло для купечества города Одессы значительныя выгоды и съ теченіемъ времени преимущества, созданныя для названнаго порта, стали причинять ущербъ торговому развитію другихъ приморскихъ городовъ южной окраины. Предъ закрытіемъ порто-франко министръ финансовъ представилъ Комитету министровъ, что дарованная Одессѣ льгота достигла уже своей цѣли, и дальнѣйшее ея существованіе не соотвѣтствовало бы общимъ интересамъ Имперіи; съ другой стороны, въ виду быстраго роста города, не было уже болѣе надобности въ отчисленіи въ пользу Одессы $\frac{1}{5}$ части таможенныхъ сборовъ, доставлявшей городу ежегодный доходъ отъ 600 до 700 тыс. руб. Поэтому признано было возможнымъ отмѣнить льготы, установленныя для Одессы, и въ 1857 г. на нее распространено было дѣйствіе общаго таможеннаго тарифа ¹⁾.

Мѣры для развитія купеческаго мореплаванія, на ряду съ Одессою, принимались и въ другихъ портахъ Чернаго и Азовскаго морей. Въ 1804 г. право складки иностранныхъ товаровъ безъ платежа таможенныхъ пошлинъ распространено было на Феодосію и Таганрогъ ²⁾. Для усовершенствованія каботажныхъ судовъ и прибрежнаго судоходства въ Азовскомъ морѣ въ

¹⁾ В. П. С. З. 28408.

²⁾ П. С. З. 22018.

1806 г. приглашены были изъ заграницы свѣдущіе голландскіе шкиперы, обязанности которыхъ опредѣлялись особою инструкціею министра коммерцій; въ 1808 г. контрактъ съ названными шкиперами былъ возобновленъ ¹⁾. Затѣмъ, для развитія купеческаго мореплаванія и поощренія судостроенія на Азовскомъ морѣ назначенъ былъ въ 1808 г. попечитель мѣстнаго судоходства, которому ввѣрены были заботы о всѣхъ сторонахъ мореходнаго промысла: ему подчинены были маяки и купеческія верфи; на его обязанности лежало собирать подробныя свѣдѣнія о положеніи купеческаго мореплаванія и принимать мѣры къ устраненію встрѣчающихся для него затрудненій; ежегодно попечитель долженъ былъ представлять отчетъ Государю Императору ²⁾. Въ 1810 г. должность главнаго попечителя Азовскаго судоходства соединена была со званіемъ Таганрогскаго градоначальника ³⁾.

При учрежденіи упомянутой должности имѣлось въ виду сосредоточить въ рукахъ одного лица заведываніе дѣлами, относящимися къ морской торговлѣ и обезпечить такимъ путемъ надлежащее направленіе правительственныхъ мѣропріятій, имѣвшихъ цѣлью развитіе мѣстнаго судоходства и судостроенія. Последнее предположеніе въ дѣйствительности, однако, не оправдалось. Дѣятельность попечителя Азовскаго моря была весьма незначительною и еще болѣе сократилась съ 1821 г., когда учреждено было Керчен-

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб.; дѣла Коммерцъ-коллегіи, эксп. 3, д. 330, св. 13, д. 382, св. 15.

²⁾ П. С. З. 23008.

³⁾ П. С. З. 24283.

ское градоначальство, къ которому отошло завѣдываніе Керченскимъ и Бердянскимъ портами. Этимъ обстоятельствомъ какъ бы упразднялась самая должность попечителя, и въ послѣдствіи сенаторъ Жемчужниковъ, ревизовавшій Таганрогское градоначальство въ 1845 г., сообщалъ въ своемъ рапортѣ, что «указъ 1808 г. остается безъ всякаго примѣненія, и власть главнаго попечителя купеческаго судоходства по Азовскому морю существуетъ лишь по названію». Между прочимъ, въ рапортѣ указывалось, что упомянутые выше ежегодные отчеты о состояніи мореплаванія ни разу не представлялись на Высочайшее усмотрѣніе, а вмѣсто нихъ сообщались въ департаментъ внутренней торговли краткія вѣдомости о движеніи судоходства, причемъ свѣдѣнія эти не отличались надлежащею достовѣрностью. Въ сороковыхъ годахъ существованіе званія попечителя, согласно отзыву сенатора Жемчужникова, было «замѣтно лишь по расходамъ, употребляемымъ на содержаніе особаго чиновника и на наемъ судна для разъѣздовъ попечителя» ¹⁾.

Изъ дальнѣйшихъ мѣропріятій правительства, направленныхъ къ оживленію торговли въ южныхъ портахъ заслуживаетъ вниманія распоряженіе 1850 г., которымъ дозволенъ былъ безошленный привозъ соли изъ Чернаго и Азовскаго морей въ С.-Петербургъ, Ревель, Ригу и Либаву ²⁾. Вопросъ о предоставленіи купечеству нѣкоторыхъ облегченій по сообщеніямъ между портами разныхъ морей возбужденъ былъ еще въ 1836 г., но тогда не полу-

¹⁾ Арх. Д. Т. и М. Опись 2 Огд., д. 731.

²⁾ П. С. З. 24407.

чилъ разрѣшенія, хотя въ видѣ изъятія дозволялось отдѣльнымъ предпринимателямъ привозить въ С.-Петербургъ товары изъ Крыма на морскихъ судахъ ¹⁾. Вслѣдъ за упомянутымъ распоряженіемъ относительно соли допущена была перевозка моремъ изъ Черноморскихъ портовъ въ Балтійскіе также другихъ товаровъ, причемъ установлены были нѣкоторыя таможенныя формальности, имѣвшія цѣлью обезпечить тождество перевозимыхъ товаровъ и устранить контрабанду.

По мѣрѣ развитія морскихъ торговыхъ сношеній и купеческаго судоходства, обнаружилась потребность въ образованіи учрежденій для морскаго страхованія и устройствѣ правильныхъ морскихъ сообщеній между важнѣйшими приморскими центрами. Въ Одессѣ еще въ концѣ прошлаго или въ началѣ нынѣшняго столѣтія образовалась контора, принимавшая на страхъ морскіе транспорты и послужившая образцомъ для позднѣйшихъ страховыхъ предпріятій. Въ указѣ 19 Января 1812 г. учрежденіе страхованія объявлялось необходимымъ для успѣховъ Черноморской торговли. «Торговля по морямъ Азовскому и Черному, говорилось въ указѣ, при всѣхъ встрѣчаемыхъ неудобствахъ, распространила сношенія съ берегами Анатоліи болѣе прежняго, и мореплаваніе усилилось свѣше всякаго чаянія. Но дальнѣйшіе успѣхи останавливаемы были тѣмъ, что не было еще учреждено застрахованія». Согласно представленію градоначальника Феодосіи, утверждены были правила для образовавшагося въ то время акціонернаго об-

¹⁾ Арх. Д. Т. Сб., дѣло по каталогу 3958.

щества подъ фирмою «Θеодосійская Страховая Контора». Капиталъ ея опредѣленъ былъ въ 100,000 р., раздѣленныхъ на 10,000 акцій; компаніи предоставлено было принимать на страхъ суда и товары, плавающие по Черному и Азовскому морямъ, но съ тѣмъ, чтобы сумма одного риска не превышала 8% ея складочнаго капитала, т. е. 12,000 руб. Последнее правило перешло затѣмъ во всѣ другіе уставы акціонерныхъ обществъ по морскому страхованію. Споры, возникавшіе съ застрахователями, должны были разрѣшаться третейскими судами на основаніи обычаевъ, существовавшихъ въ то время у Одесскаго купечества ¹⁾. Въ 1826 г. Новороссійскій Генералъ-Губернаторъ представилъ объ учрежденіи въ Одессѣ конторы для страхованія судовъ и товаровъ отправляемыхъ отъ Одесскаго порта. Капиталъ этого новаго предпріятія назначенъ былъ въ 250,000 руб., раздѣленныхъ на 250 акцій ²⁾. Затѣмъ, въ 1830 г. въ Одессѣ возникли еще двѣ страховыя компаніи, съ акціонернымъ капиталомъ, въ сложности, на 700,000 руб. ³⁾. Вслѣдъ за названными предпріятіями въ тридцатыхъ и сороковыхъ годахъ образовался въ Одессѣ и другихъ южныхъ портахъ цѣлый рядъ страховыхъ учрежденій ⁴⁾. Таковы компаніи подъ фирмами «Страховая контора друзей торговцевъ», «Камера морскаго обезпеченія въ Азовскомъ морѣ», «Новороссійская морская страховая компанія», «Компанія соединенныхъ страховщиковъ», «Одесская морская страховая компанія друзей торгов-

¹⁾ П. С. З. 24956.

²⁾ В. П. С. З. 259.

³⁾ В. П. С. З. 3742, 3743.

⁴⁾ В. П. С. З. 5162, 8582, 8726, 8592, 8646, 17079, 17895, 20177, 21225, 22950, 23023.

цевъ или Новая Филемборика», компанія «Надежда», компанія «Черное море», страховое общество «Минерва» и другія. Нѣкоторыя изъ перечисленныхъ учрежденій производили значительные обороты по страхованію морскихъ судовъ и грузовъ. Такъ, Новороссійская компанія въ 1838 г. имѣла 354 риска на парусныхъ судахъ на сумму 3.800,722 руб., на пароходахъ 1.129,501 руб. и кромѣ того на иностранныхъ корабляхъ 1.931,072 руб., всего 6.861,295 руб.¹⁾ Но большинство страховыхъ обществъ существовало лишь непродолжительное время, и въ самомъ началѣ пятидесятихъ годовъ упомянутая Новороссійская компанія, общества «Минерва», «Черное море», «Надежда», «Друзей торговцевъ» и «Соединенныхъ страховщиковъ» ликвидировали свои дѣла и закрылись²⁾. Несмотря на одновременное существованіе нѣсколькихъ страховыхъ предпріятій, преміи за страхованіе, въ виду непрочности морскихъ судовъ, были весьма значительны, и ежегодные платежи достигали нерѣдко 18% съ суммы риска.

Въ сѣверныхъ портахъ возникновеніе страховыхъ учрежденій относится къ болѣе позднему времени. Иностранное купечество, преобладавшее въ морской торговлѣ балтійскихъ портовъ, страховало морскіе транспорты исключительно заграницею, въ Гамбургѣ или Лондонѣ, гдѣ издавна существовали обширныя страховыя предпріятія. Въ тридцатыхъ годахъ настоящаго столѣтія, въ С.-Петербургѣ и другихъ сѣверныхъ портахъ не имѣлось учрежденій для морскаго страхованія³⁾, и первое значительное предпріятіе та-

¹⁾ Арх. Д. Т. и М. Опись 2 Отд., д. 541.

²⁾ В. П. С. З. 24453, 24521, 25968, 25985а, 26392.

³⁾ *Неболсинъ*, Статистическія записки, ч. I, стр. 46.

кого рода образовалось въ 1847 г., когда утвержденъ былъ уставъ страховой компаніи «Надежда» для морскаго, рѣчнаго и сухопутнаго страхованія съ основнымъ капиталомъ въ 2,000,000 р., раздѣленнымъ на 20,000 акцій ¹⁾. Затѣмъ въ 1856 г. опубликованъ былъ уставъ перваго рижскаго морскаго страховаго общества со складочнымъ капиталомъ въ 1 милл. руб. ²⁾. Еще ранѣе возникновенія названныхъ предпріятій, въ 1846 г. консуломъ нашимъ въ Норвегіи возбужденъ былъ вопросъ объ образованіи въ Архангельскѣ общества для взаимнаго страхованія морскихъ промысловыхъ судовъ, нерѣдко терпѣвшихъ крушенія въ Бѣломъ морѣ во время плаваній въ Норвегію, но предположеніе это тогда не осуществилось ³⁾. Въмѣсто общества, основаннаго на началахъ взаимности, въ 1848 г. утвержденъ былъ уставъ Архангельской морской и рѣчной компаніи, имѣвшей основной капиталъ въ 150,000 руб., но дѣятельность этого учрежденія не имѣла успѣха, и спустя семь лѣтъ оно вынуждено было ликвидировать свои дѣла ⁴⁾.

Устройство срочныхъ морскихъ сообщеній въ первой половинѣ текущаго столѣтія получило сравнительно широкое развитіе; появленіе пароваго двигателя на торговыхъ судахъ ускорило морскую перевозку, сдѣлало доставку товаровъ болѣе безопасною и устойчивою и не замедлило отразиться на развитіи постоянныхъ сообщеній между важнѣйшими центрами морской торговли. Раньше другихъ мѣстъ появились

¹⁾ В. П. С. З. 21009.

²⁾ В. П. С. З. 30327.

³⁾ Арх. Д. Т. Сб., дѣло по каталогу 3971.

⁴⁾ В. П. С. З. 21987, 29204.

у насъ пароходы въ С.-Петербургскомъ портѣ; первый русскій пароходъ, подъ названіемъ «Фультонъ», открылъ плаваніе по р. Невѣ въ 1815 г., а съ слѣдующаго года началось правильное пароходно-пассажирское сообщеніе между С.-Петербургомъ и Кронштадтомъ, которое долгое время содержалось предпріимчивымъ англичаниномъ Бердомъ, основателемъ перваго у насъ судостроительнаго завода въ С.-Петербургѣ. Первые пассажирскіе пароходы, колесные, строившіеся изъ дерева и похожіе на нынѣшнія барки, съ котломъ по срединѣ, вдѣланнымъ въ огромную кирпичную печь, были весьма неудобны, но въ отношеніи скорости и исправнаго совершенія рейсовъ имѣли несравненныя преимущества предъ прежними парусными судами. Спустя годъ послѣ открытія пассажирскаго сообщенія Бердомъ заведены были два парохода для буксированія парусныхъ торговыхъ судовъ и лихтеровъ, перевозившихъ грузы между Кронштадтомъ и С.-Петербургомъ; буксированіе производилось только въ тихую и умѣренную погоду, причемъ плата назначена была слѣдующая: за выводъ судна изъ р. Невы за баканы Невскаго бара 100 руб., а до Кронштадта 200 руб. ассигнаціями.

Изъ-за границы первый пароходъ пришелъ къ С.-Петербургскому порту въ 1824 г.; затѣмъ въ теченіе трехъ лѣтъ пароходовъ съ моря въ приходъ не было, а въ 1827 г. англичанину Жолиффу, пришедшему съ англійскимъ пароходомъ, разрѣшено было содержать правильныя сообщенія между С.-Петербургомъ и Лондономъ, причемъ для поощренія новаго предпріятія допущены были нѣкоторыя облегченія въ таможенныхъ правилахъ относительно досмотра и выпуска вещей и пас-

сажировъ ¹⁾). Ранѣе этого времени между балтійскими и иностранными портами существовало лишь парусное пакетботное сообщеніе, которое часто прерывалось и не было прочно поставлено. Такъ, еще въ 1802 г. открыто было сообщеніе между Кронштадтомъ и Травермюнде, принадлежавшее герцогу Гольштейнъ-Ольденбургскому, епископу Любскому и наслѣдному принцу Мекленбургъ-Шверинскому, но спустя нѣсколько навигацій оно закрылось ²⁾). Первые пароходныя предпріятія также не отличались устойчивостью. Пароходъ «Георгъ IV», открывшій упомянутыя сообщенія между С.-Петербургомъ и Лондономъ, совершалъ рейсы только до 1830 г. Въ этомъ же году двумя другими иностранными пароходами открыто было сообщеніе между С.-Петербургомъ и Любекомъ; тогда же иностранцу Шредеру разрѣшено было совершать рейсы изъ Риги въ Любекъ, причемъ дозволено было уплачивать корабельные сборы лишь одинъ разъ въ продолженіе навигаціи ³⁾). Затѣмъ французскому гражданину, актеру Женьесу, дарована была привилегія на устройство пароходнаго сообщенія между С.-Петербургомъ и Гавромъ; при этомъ впервые возникъ вопросъ о подданствѣ предпринимателя, и актеръ Женьесь, проживавшій въ С.-Петербургѣ, изъ опасенія, что ему, какъ иностранцу, не разрѣшатъ сообщенія съ русскими портами, предлагалъ «вмѣсто присяги на подданство Россіи заключеніе ангажемента на службу при здѣшнихъ театрахъ на все время просимой имъ привилегіи», но въ такой гарантіи не

¹⁾ В. П. С. З. 1148.

²⁾ Арх. Д. Т. Сб., дѣла Коммерцъ-коллегіи, д. 243, св. 7, эксп. 3.

³⁾ В. П. С. З. 3524.

усматривалось надобности, такъ какъ до того времени сообщенія съ заграничными портами поддерживались также иностранными пароходами ¹⁾. Въ дѣйствительности, привилегія, полученная Женъесомъ, была имъ передана Гаве, а затѣмъ перешла къ третьему предпринимателю, и въ концѣ концовъ предпріятіе это разстроилось ²⁾.

Въ 1830 г. разрѣшена была акціонерная компанія для содержанія пароходныхъ сообщеній между С.-Петербургомъ и Любекомъ; капиталъ компаніи опредѣленъ былъ въ 120,000 руб., раздѣленныхъ на 4,000 акцій, по 30 руб. каждая, причемъ половина всего количества должна была находиться въ рукахъ русскихъ подданныхъ ³⁾. Новое общество построило два парохода: «Николай I» въ 532 тонны и «Александръ» въ 534 тонны, которые совершали указанные рейсы подъ россійскимъ флагомъ, сначала одни, безъ всякой конкуренціи, а съ 1835 г. къ нимъ присоединился третій пароходъ той же компаніи подъ названіемъ «Наслѣдникъ», вмѣстимостью въ 280 тоннъ. Въ 1831 г. обществу дарована была льгота относительно ластовыхъ сборовъ, и велѣно было взимать ихъ только одинъ разъ въ навигацію за приходъ и отходъ cadaго парохода ⁴⁾. По окончаніи срока первоначальной привилегіи дѣятельность компаніи была продолжена, и затѣмъ въ 1849 г. утвержденъ былъ уставъ, содержащій подробныя правила для веденія пароходнаго предпріятія, причемъ обществу разрѣ-

¹⁾ В. П. С. З. 3611.

²⁾ Арх. Д. Т. и М. Опись 2 отд., д. 428.

³⁾ В. П. С. З. 3837.

⁴⁾ В. П. С. З. 4612, 27371.

шено было содержать сообщенія изъ С.-Петербурга и Риги не только съ Любекомъ, но и съ другими иностранными портами, но предпріятіе это не получило болѣе широкаго развитія; подъ вліяніемъ конкуренціи иностранныхъ пароходовъ и другихъ срочныхъ сообщеній оно постепенно пришло въ упадокъ и въ 1854 г. совершенно закрылось ¹⁾).

Вскорѣ послѣ учрежденія упомянутой компаніи въ 1832 г. предоставлена была пятилѣтняя привилегія Рижскому обществу акціонеровъ на содержаніе пароходства между Ригою и Любекомъ, а по прекращеніи въ Ригѣ навигаціи между Либавою и названнымъ нѣмецкимъ портомъ ²⁾). Въ 1835 г. опубликованъ былъ уставъ акціонерной компаніи съ капиталомъ въ 150,000 руб. для пароходныхъ сообщеній между російскими портами Балтійскаго моря ³⁾). Спустя два года французская компанія получила привилегію на плаваніе между С.-Петербургомъ и Гавромъ и поставила на эту линію два парохода «Таге» и «Парижъ», совершавшіе неоднократно рейсы въ 1838 и 1839 гг. ⁴⁾). Въ томъ же 1837 г. разрѣшено было купцамъ Верману и Мильну и барону Унгернъ-Штернбергу образовать акціонерное общество для устройства пароходнаго сообщенія между Ригою, Любекомъ и Свинемюнде, но предпріятіе это не состоялось, и указанные сообщенія позднѣе эксплоатировались французскимъ торговымъ домомъ Карпантье ⁵⁾). Въ 1844 г. правительство вступило въ со-

¹⁾ В. П. С. З. 27980.

²⁾ В. П. С. З. 5564.

³⁾ В. П. С. З. 8062.

⁴⁾ Арх. Д. Т. Сб., дѣло по каталогу 5567, св. 468.

⁵⁾ В. П. С. З. 10694, 13778.

глашеніе съ Пруссіею относительно содержанія почтоваго пароходства между С.-Петербургомъ и Штеттиномъ, причемъ обѣ договаривавшіяся стороны обязались содержать для упомянутой цѣли по одному пароходу ¹⁾. Позднѣе установились сообщенія также между С.-Петербургомъ, Ригою и Ростокъ, содержавшіяся Ростокскою компаніею ²⁾.

Такимъ образомъ, въ сороковыхъ годахъ настоящаго столѣтія срочныя пароходства, совершавшія регулярныя рейсы, связывали важнѣйшіе балтійскіе порты между собою и съ ближайшими съ ними нѣмецкими и другими европейскими центрами морской торговли. Къ сожалѣнію, отсутствіе опытности въ веденіи этихъ новыхъ предпріятій, недостатокъ капиталовъ и соперничество частныхъ пароходовъ и парусныхъ судовъ, забиравшихъ изъ портовъ грузы для обратныхъ рейсовъ по болѣе дешевымъ фрахтамъ, создавали для срочнаго пароходства немаловажныя затрудненія. Упомянутыя выше сообщенія существовали большею частью лишь непродолжительное время; наиболѣе крупное изъ этихъ предпріятій — любекское пароходство дѣйствовало около 24 лѣтъ; другое, возникшее для сообщеній между балтійскими портами, вынуждено было ликвидировать дѣла спустя 12 лѣтъ послѣ открытія ³⁾; прочія компаніи существовали еще болѣе короткое время.

Въ черноморскихъ портахъ первый русскій пароходъ, построенный въ Николаевѣ, появился въ 1828 г., а спустя два года казеннымъ пароходомъ открыто было

¹⁾ В. П. С. З. 17596.

²⁾ В. П. С. З. 27816.

³⁾ В. П. С. З. 21195.

почтовое сообщеніе между Одессою и Константинополемъ ¹⁾. Въ 1833 г. для содержанія правильныхъ рейсовъ по той же самой линіи учреждено было черноморское пароходное общество, со складочнымъ капиталомъ въ 500,000 руб. Казною къ тому времени выстроены были три парохода, стоившіе 997,115 руб., изъ нихъ два переданы были упомянутой компаніи тотчасъ по ея открытіи, а третій предоставленъ ей съ 1836 г. ²⁾. Не смотря на такую поддержку, дѣла общества были весьма не удовлетворительны, и оно въ теченіе первыхъ четырехъ лѣтъ дѣятельности понесло до 300,000 руб. убытковъ. Чтобы спасти предпріятіе отъ ликвидаціи, ему назначена была ежегодная субсидія въ 75,000 руб., а въ 1841 и 1842 гг. выдавалось по 110,000 руб.; кромѣ того правительство отказалось отъ участія въ доходахъ, которое ему принадлежало за уступленные обществу казенные пароходы. Тѣмъ не менѣе дѣятельность компаніи не получила прочнаго развитія, и признано было необходимымъ возвратиться къ устройству сообщеній за счетъ казны, тѣмъ болѣе, что и другія частныя предпріятія, возникавшія въ то время, не имѣли успѣха. Такъ въ 1839 г. разрѣшена была акціонерная компанія для пароходства и торговли на Черномъ морѣ и съ Востокомъ; складочный капиталъ ея опредѣленъ былъ въ 12 милліоновъ руб., причемъ половина акцій должна была принадлежать русскимъ подданнымъ; компаніи дарованы были разныя льготы: главная ея контора освобождена была отъ торговыхъ сборовъ, ей предоставлено было пріобрѣтать недвижимыя имущества

¹⁾ В. П. С. З. 4680.

²⁾ В. П. С. З. 6216.

и заводить суда подъ русскимъ флагомъ; учредители предпріятія были иностранцы, — получивъ привилегію, они не успѣли собрать акціонернаго капитала, и компанія не состоялась ¹⁾. Въ 1840 г. французскимъ торговымъ домомъ Гаве и К^о возбуждено было ходатайство о привилегіи на устройство пароходнаго сообщенія между Одессою и Марселемъ, но ему было отказано. Въ 1842 г. указанное сообщеніе предоставлено другой французской фирмѣ изъ Руана, но затѣмъ открытіе рейсовъ отсрочено было на три года, а впослѣдствіи предпріятіе разстроилось ²⁾.

Съ 1843 г. учреждена была правительствомъ на счетъ казны «экспедиція постоянныхъ пароходныхъ сообщеній», для которой выстроены были въ Англіи четыре парохода въ 260 силъ. Экспедиція находилась въ заведываніи Новороссійскаго генераль-губернатора, и для управленія пароходствомъ устроена была особая контора при Одесской портовой таможнѣ ³⁾. Первые пароходы экспедиціи совершали рейсы въ Константинополь и находились въ связи съ пароходами Астрійскаго Ллойда и казенными французскими. Въ 1845 г. открылись правильныя сообщенія съ Галацомъ и по внутренней линіи съ крымскими портами. Ранѣе этого времени поддержка морскихъ сношеній между Одессою и другими Черноморскими и Азовскими портами предоставлена была попеченію Новороссійскаго генераль-губернатора, въ распоряженіе котораго отпускалось ежегодно для этой цѣли 55,000 руб., начиная съ 1837 г. ⁴⁾. Въ началѣ пятидесятихъ годовъ операціи

¹⁾ В. П. С. З. 12095.

²⁾ В. П. С. З. 19012, 20461.

³⁾ В. П. С. З. 16560.

⁴⁾ В. П. С. З. 9124.

Черноморской казенной пароходной экспедиціи достигли уже весьма широкаго развитія; она имѣла 12 пароходовъ въ 1900 силъ, которые перевозили въ навигацію отъ 17 до 22 тысячъ пассажировъ и до 1.100,000 пуд. груза. Однако, доходы экспедиціи, составлявшіе ежегодно отъ 120 до 170 тыс. руб., не окупали издержекъ правительства. Сообщенія по константинопольской линіи поддерживались четырьмя пароходами, по крымско-кавказской также четырьмя; по дунайской, азовской, херсонской линіяхъ и на Днѣпровскомъ лиманѣ поставлено было по одному пароходу. Крымская война губительно отразилась на казенной экспедиціи. Большая часть ея пароходовъ была уничтожена, а оставшіеся неповрежденными были переданы учредившемуся по заключеніи мира «Русскому Обществу пароходства и торговли» ¹⁾.

Устройство пароходныхъ сообщеній на Каспійскомъ морѣ вызвано было потребностью въ перевозкахъ казеннаго провіанта и военныхъ снарядовъ изъ Астрахани въ Каспійскіе порты для закавказскихъ войскъ. Для привлеченія частныхъ предпринимателей къ содержанію указанныхъ сообщеній въ 1830 г. произведены были публикаціи съ вызовомъ желающихъ, но послѣднихъ не оказалось. Поэтому вынуждены были завести при Астраханскомъ портѣ казенный пароходъ въ 100 силъ, подъ названіемъ «Предпріятіе», совершившій въ 1833 г. пробное плаваніе до Баку и обратно въ Астрахань. Въ то же время въ Астрахани находилось два рѣчныхъ парохода въ 60 и 30 силъ, предназначавшіеся для буксированія судовъ

¹⁾ К. Скалковскій, Русскій торговый флотъ, стр. 28.

до Нижняго-Новгорода и обратно; они брали на буксиръ вверхъ по Волгѣ одинъ отъ 7 до 10 тыс., а другой отъ 4 до 5 тыс. пуд. груза; путь до Нижняго продолжался 35—40 дней, и провозная плата взималась отъ 1 р. 50 к. до 1 р. 75 коп. съ пуда. Кромѣ этихъ пароходовъ въ Астраханскомъ портѣ дѣйствовали еще два буксирныхъ парохода, подъ названіями «Араксъ» и «Кура», выстроенные въ 1828 г., для буксированія военныхъ судовъ изъ моря и въ море. Одинъ изъ этихъ пароходовъ дозволено было употреблять также для буксированія купеческихъ судовъ, причемъ съ судопромышленниковъ взималась, по отзыву современнаго писателя «самая умѣренная плата, отъ 150 до 550 р., соображаясь съ разстояніемъ мѣста и количествомъ груза» ¹⁾. Упомянутый выше пароходъ «Предпріятіе» переданъ былъ впослѣдствіи въ частную эксплуатацію Астраханскаго купца Углева, и это первое пароходное предпріятіе, созданное казною, долгое время оставалось единственнымъ. Въ 1841 г. возбуждено было нѣкимъ Шопеномъ ходатайство объ образованіи акціонерной компаніи для устройства пароходныхъ сообщеній на Каспійскомъ морѣ, но предположеніе это не осуществилось. Въ слѣдующемъ году, въ виду недостаточности одного парохода для мѣстныхъ казенныхъ надобностей и для перевозки купеческихъ грузовъ, учрежденъ былъ при министерствѣ финансовъ особый комитетъ для изысканія мѣръ къ расширенію пароходства на Каспійскомъ морѣ. Комитетъ предлагалъ завести четыре парохода и восемь баржъ, для чего требовался отъ казны расходъ въ 300,000 руб., не считая издержекъ

¹⁾ Неболсинъ, Статистическія записки, ч. I, стр. 153.

на запасы угля. Въ виду значительности указанной суммы построены были только два парохода, начавшіе съ 1846 г. правильные рейсы между Астраханью и другими русскими и персидскими портами. По росписанію на 1848 г. пароходы заходили на Бирючую косу, въ Петровское укрѣпленіе, Дербентъ, Баку, на островъ Сару, въ Ензили и Астрабадъ¹⁾).

Въ связи съ развитіемъ морскихъ сообщеній и морской торговли надлежитъ упомянуть о дѣятельности нѣкоторыхъ торговыхъ компаній, возникавшихъ съ цѣлью эксплуатаціи морскихъ промысловъ и для сношеній съ иностранными рынками. Важнѣйшія изъ предпріятій этого рода возникли въ теченіе разсматриваемаго періода въ сѣверныхъ нашихъ портахъ. Въ самомъ началѣ текущаго столѣтія, въ 1803 г. утвержденъ былъ уставъ бѣломорской компаніи, учрежденной архангельскими купцами Дорбекеромъ, Анфиловымъ и Поповымъ. Съ цѣлью усовершенствованія и распространенія на сѣверѣ сельдяныхъ и китоловныхъ промысловъ, новому предпріятію дарованы были на 25 лѣтъ весьма значительныя привилегіи. Такъ, компанейскіе корабли освобождены были отъ реквизиціи во время войны и отъ платежа ластовыхъ денегъ въ русскихъ портахъ; кромѣ того за рейсы имъ назначена была премія, по положенію 1800 г. Для обезпеченія судовъ компаніи экипажемъ морское вѣдомство обязывалось давать на ея корабли матросовъ и офицеровъ. Затѣмъ, компаніи дозволено было привозить беспошлинно изъ Испаніи и Португаліи соль, для посола рыбы, въ количествѣ до 50 тыс. пудовъ,

¹⁾ Арх. Д. Т. М., опись 2 отд., дѣла 560 и 648; В. П. С. З. 22208.

а изъ Норвегіи разрѣшалось привозить рыбу также безъ платежа пошлины. Наконецъ, районъ дѣйствій компаніи обнималъ не только Бѣлое море, но и острова Шпицбергенъ, Новую землю, Колгуевъ, вообще все Сѣверное море ¹⁾. Несмотря на всѣ указанные преимущества, дѣла компаніи съ самаго начала пошли неудачно; учредителямъ удалось собрать лишь весьма небольшой акціонерный капиталъ въ 139,000 руб., и правительство, для поддержки предпріятія, тогда же выдало ему въ ссуду 305,000 руб.; дальнѣйшее пособіе отъ казны заключалось въ уступкѣ компаніи Екатерининской гавани, при Кольской губѣ, гдѣ устроена была пристань для компанейскихъ судовъ.

Дѣятельность компаніи, начатая въ 1803 г., продолжалась не болѣе десяти лѣтъ, и въ 1813 г. она вынуждена была ликвидировать свои дѣла ²⁾. Причины неудачи компаніи, какъ обнаружилось изъ правительственной ревизіи, заключались въ неумѣломъ веденіи дѣла со стороны учредителей, а отчасти въ политическихъ обстоятельствахъ того времени. Директоръ Дорбекеръ, какъ значится въ отчетѣ по ревизіи, «по открытіи компаніи, тотчасъ распорядясь, накупилъ морскихъ судовъ, неводовъ, и тогда же выписалъ изъ Голландіи немалое количество фишеровъ, за дорогую плату и на готовое содержаніе, дабы приступить въ первый же годъ въ надлежащее дѣйствіе; но, на опытѣ, и суда, и невода оказались неудобными, ибо они приготовлены были на голландскій манеръ, чтобы ловить такъ, какъ въ Голландіи ловятъ, на банкахъ; въ Бѣломъ же морѣ таковыхъ мелкихъ мѣстъ вовсе нѣтъ, а ловятъ

¹⁾ П. С. З. 20893.

²⁾ П. С. З. 25456.

сельдей при берегахъ. И такъ, на покупку судовъ и неводовъ, и на дорогое содержаніе фишеровъ, конторъ, прикащиковъ и служителей большую часть капитала, въ теченіе двухъ лѣтъ безвозвратно израсходовали». Нанятые компанією иностранные мастера, по отзыву комисіи, производившей ревизію, «не только не радѣли о пользѣ Россіи, но и съ намѣреніемъ препятствовали успѣхамъ промысла; они имѣли тайныя инструкціи отъ голландскихъ китоловныхъ компанейщиковъ и получали плату, чтобы китоловные промыслы въ Россіи не токмо не размножать, но всѣми силами стараться вредить онымъ, до самаго истребленія». Къ недобросовѣстнымъ дѣйствіямъ мастеровъ присоединились злоупотребленія управителей, которые, по словамъ отчета о ревизіи, «присвоили право себѣ на частную торговлю; такія же суда, подъ тѣми же наименованіями, каковыя принадлежали компаніи, имѣли и они; хорошій уловъ и хорошая продажа принадлежала всегда имъ; крушеніе же судовъ и худая продажа обращаемы были на счетъ компаніи». Военныя обстоятельства также причинили предпріятію большіе убытки. Въ 1806 г. французскимъ военнымъ судномъ сожженъ былъ принадлежавшій компаніи китоловный трехмачтовый корабль, стоившій съ принадлежностями для лова до 70,000 руб. Затѣмъ въ 1809 г. англичане разграбили въ Екатерининской гавани компанейское имущество и захватили находившіяся тамъ суда. Въ результатѣ, по окончаніи ликвидаціи, компанія могла уплатить, въ удовлетвореніе долговъ казны и частныхъ кредиторовъ, не болѣе восьми копѣекъ за рубль.

Неудачи, постигшія Бѣломорскую компанію на долго отвратили архангельское купечество отъ обра-

зованія акціонерныхъ предпріятій для експлуатаціи промысловъ и морской торговли. Лишь въ 1844 г. встрѣчается новая попытка къ учрежденію компаніи, подъ названіемъ «Полярная», въ которую вошли извѣстный капиталистъ Илья Грибановъ и нѣкоторые архангельскіе и вятскіе промышленники. Компанія испрашивала отъ казны исключительную привилегію на производство клея изъ оленьихъ роговъ въ сѣверныхъ уѣздахъ, на изготовленіе поташу, смолы и лѣсныхъ издѣлій изъ травъ и лѣсовъ лапландскихъ по озеру Имандрѣ и Нотъ—озеру съ притоками, и на беспошлинный привозъ заграничной соли для устройства солеваренныхъ заводовъ и для рыбныхъ промысловъ. Вслѣдствіе представленія архангельскаго военнаго губернатора, указывавшаго, что привилегіи компаніи отразились бы вредно на интересахъ мѣстнаго населенія, ходатайство учредителей было отклонено, и предпріятіе не состоялось.

Наконецъ, третья попытка образованія на сѣверѣ торговаго и промышленнаго акціонернаго общества также не увѣнчалась успѣхомъ. Въ 1858 г. основалась вторая Бѣломорская компанія со складочнымъ капиталомъ въ 1.500,000 рублей, къ ней перешли принадлежавшіе одному изъ учредителей, купцу Брандту, корабельная верфь, канатная фабрика и паровая лѣсопильня; къ этимъ предпріятіямъ вскорѣ присоединились солеваренный заводъ, мукомольныя и маслобойныя заведенія и отпускъ льда за границу. Компанія завела свои агентства въ Лондонѣ, Парижѣ, Бременѣ, Ригѣ и Ревелѣ и къ началу 60-хъ годовъ имѣла уже флотилію изъ десяти кораблей въ 5,580 тоннъ, изъ нихъ восемь собственной постройки; суда

эти ходили съ компанейскими, а также съ чужими товарами въ европейскіе и американскіе порты; нѣкоторыя же спеціально были приспособлены для рыбныхъ и звѣриныхъ морскихъ промысловъ. Къ сожалѣнію, слишкомъ широкая и разнородная дѣятельность компаніи, сопряженная со значительными расходами, и потери отъ крушеній на морѣ, повлекли за собою убытки, и въ 1871 г. компанія вынуждена была прекратить судостроеніе и продать оставшіеся корабли; вмѣстѣ съ тѣмъ закрылись и другія предпріятія, за исключеніемъ лѣснаго торга, который продолжалъ существовать до 1883 г., когда общество окончательно ликвидировало свои дѣла ¹⁾.

Еще менѣе удачны, чѣмъ на сѣверѣ, были опыты устройства торговыхъ компаній въ Черноморскихъ портахъ. Въ 1827 г. разрѣшено было нидерландскимъ подданнымъ Лессену и Делеге учредить въ Одессѣ черноморскую компанію для торговли съ востокомъ, азіатскими странами и съ голландскими колоніями. Компаніи дозволено было открывать конторы въ разныхъ городахъ Новороссійскаго края и Бессарабіи пріобрѣтать земли и заводить корабли подъ россійскимъ флагомъ. Предприниматели предполагали начать дѣло съ капиталомъ въ 2 милліона гульденовъ, но не могли собрать акціонеровъ, и компанія не состоялась ²⁾. Другое акціонерное общество образовалось въ Керченскомъ портѣ въ 1834 г.; оно имѣло цѣлью коммисіонныя операціи по продажѣ иностранному купечеству отпускныхъ товаровъ; складочный капиталъ компаніи назначенъ былъ въ 400,000 руб.,

¹⁾ Огородниковъ, «Очеркъ», стр. 311.

²⁾ Арх. Д. Т. Сб., дѣло по каталогу 3931, св. 343.

но акціи не были разобраны, и общество не образовалось.

Изъ торговыхъ компаній, учрежденныхъ въ прошломъ столѣтіи, только одна Россійско-Американская компанія продолжала свою дѣятельность по развитію морскихъ промысловъ и торговли на дальнемъ Востокѣ. Въ 1803 году компанія имѣла въ своихъ владѣніяхъ цѣлый рядъ укрѣпленій: такъ, одно на островѣ Кадьякѣ учреждено было еще Шелеховымъ въ гавани Трехъ Святителей, другое на этомъ же островѣ въ Павловской гавани; затѣмъ на островѣ Аѳогнакѣ Александровское на Кенайскомъ мысу; три укрѣпленія находились въ Кенайскомъ заливѣ, два въ Чугачкомъ заливѣ, два въ заливѣ Якутатъ, Симеоновское у мыса Св. Іліи и, наконецъ, Новоархангельское на островѣ Ситхѣ. При укрѣпленіяхъ расположены были промысловыя артели и кромѣ того во многихъ мѣстахъ находились временныя партіи для производства промысла и торговли съ туземцами. При селеніяхъ въ Уналашкѣ и Кадьякѣ имѣлись конторы для завѣдыванія всѣми дѣлами колоній, подъ начальствомъ главнаго ихъ правителя; всѣхъ служащихъ въ колоніяхъ въ 1805 г. считалось 470 человѣкъ. Для снабженія колоній продовольстіемъ, компанія снарядила въ 1803 г. первую кругосвѣтную экспедицію; купленные въ Англіи суда «Надежда» и «Нева» вышли изъ Кронштадта 26 Іюля 1803 г. и спустя годъ прибыли на дальній Востокъ. Правительство воспользовалось этою экспедицею для отправленія посольства въ Японію, съ цѣлью установленія съ этимъ государствомъ дружественныхъ торговыхъ сношеній, но Резановъ, бывшій во главѣ посольства, принятъ былъ японцами

недружелюбно и, не достигнувъ цѣли, возвратился обратно въ Камчатку. Столь же неудачны были и позднѣйшія попытки открыть японскіе рынки для русской торговли, и не ранѣе какъ въ 1855 г. заключенъ былъ договоръ, которымъ открывались для Россіи двѣ гавани, установлена была точная граница между обѣими имперіями, и русское правительство получило право назначать консула въ одинъ изъ японскихъ портовъ.

Послѣ первой кругосвѣтной экспедиціи Россійско-Американская компанія еще неоднократно отправляла суда изъ Балтійскаго моря съ продовольствіемъ для колоній; на обратномъ пути суда забирали для китайскихъ и европейскихъ портовъ грузы чая и пушныхъ товаровъ. Въ виду незначительности въ колоніяхъ земель годныхъ для земледѣльской культуры, доставка продовольствія возможна была только изъ другихъ мѣстъ, находившихся въ болѣе благопріятныхъ климатическихъ условіяхъ. Затрудненія эти были отчасти устранены послѣ того, какъ компаніи удалось установить торговые сношенія съ Калифорніею. Первая экспедиція туда предпринята была упомянутымъ выше Резановымъ въ 1806 г., а спустя шесть лѣтъ партія промышленниковъ, посланная главнымъ правителемъ колоній, утвердилась на берегу Новаго Альбіона и основала тамъ селеніе Россъ, но мѣстность, выбранная поселенцами, оказалась неудобною, и предположенія о развитіи тамъ земледѣлія и скотоводства не оправдались. Расходы на управленіе новою колоніею не вознаграждались, и уже въ двадцатыхъ годахъ возбужденъ былъ вопросъ объ ея оставленіи; окончательное ея упраздненіе состоялось въ 1841 г., когда

имѣвшійся въ Россѣ инвентарь и земля проданы были швейцарцу Суттеру, тому самому, на мельницѣ котораго открыто было въ 1848 г. калифорнское золото. Еще при существованіи селенія Россъ, колоніальнымъ управленіемъ снаряжались суда для покупки продовольствія, кромѣ Калифорніи, въ болѣе отдаленныя плаванія—въ Чили и на Сандвичевы острова. Въ 1819 г. въ колоніяхъ считалось около 9,000 жителей, изъ нихъ русскихъ не болѣе 400.

Кромѣ управленія колоніями дѣятельность компаніи заключалась въ производствѣ пушныхъ и морскихъ промысловъ; обороты ея за время отъ основанія до истеченія срока первыхъ привилегій, т. е. отъ 1797 г. до 1821 г. были весьма удачны. Акціонерный капиталъ компаніи къ концу указаннаго періода составлялъ 1.239,000 руб. и сверхъ того къ нему же было причислено изъ прибыли 3.331,000 руб. Доходъ отъ продажи мѣховъ за то же время простирался на сумму 19.947,000 руб., и изъ чистой прибыли выдано было акціонерамъ въ видѣ дивиденда 4.257,000 руб. Флотилія, принадлежавшая компаніи, состояла къ 1821 году изъ десяти судовъ съ общемою вмѣстимостью въ 1,376 тоннъ. Кромѣ вывоза мѣховъ управленіемъ колоній сдѣланы были попытки изготовленія нѣкоторыхъ издѣлій ихъ продуктовъ лова, какъ то выдѣлки чулковъ, перчатокъ, шляпъ изъ пуха морскихъ котовъ, но опыты эти не имѣли успѣха и были оставлены. Въ слѣдующій періодъ дѣятельности компаніи, по возобновленіи ея привилегій, обороты ея не увеличились и за двадцатилѣтіе отъ 1821 до 1841 г. составили 15.350,000 руб.; изъ этой суммы оказалось возможнымъ присоединить къ складочному капиталу

не болѣе 235,000 руб., а такъ какъ изъ него за это время сдѣланы были заимствованія для покрытія расходовъ и убытковъ, то весь капиталъ компаніи составлялъ 1.558,000 руб., въ дивидендъ акціонерамъ выдано было за указанный періодъ 2.126,000 р. Главная причина уменьшенія доходовъ компаніи заключалась въ истощеніи промысловъ и истребленіи пушныхъ звѣрей вслѣдствіе безпорядочной ихъ эксплуатаціи. Добыча морскихъ бобровъ по сравненію съ первымъ періодомъ дѣятельности компаніи за второе двадцатилѣтіе упала отъ 72,894 до 25,416; число вывезенныхъ котовъ уменьшилось отъ 1.232,374 до 458,502. Въ виду уменьшенія добычи пришлось завести во многихъ мѣстахъ новыя промысловыя станціи, что повлекло за собою увеличеніе ежегодныхъ расходовъ компаніи болѣе чѣмъ на 100,000 руб.

Въ 1842 году прежнія привилегіи компаніи были продолжены, а спустя два года опубликованъ былъ новый уставъ, содержащій подробныя правила для центральнаго управленія и мѣстной администраціи колоній. Съ этого времени начинается третій и послѣдній періодъ дѣятельности Россійско - Американской компаніи. Предпріятія ея расширились учрежденіемъ китоловства въ Восточномъ океанѣ. Китоловные промыслы на дальнемъ востокѣ въ сороковыхъ годахъ настоящаго столѣтія получили уже широкое развитіе, но эксплуатировались исключительно иностранцами, которые посылали туда ежегодно до 200 кораблей. Въ виду трудности конкуренціи съ иностранными предпринимателями, компанія не рѣшалась приниматься за промыслы безъ особой поддержки отъ казны, и только въ 1850 г. она

вступила въ товарищество съ китоловнымъ финляндскимъ обществомъ, учрежденнымъ въ то время нѣсколькими судохозяевами. Правительство выдало новому предпріятію денежное пособіе въ 30,000 руб. и предоставило беспошлинный провозъ изъ заграницы матеріаловъ для постройки первыхъ двѣнадцати промысловыхъ судовъ и принадлежностей китоловства. Не смотря на эти льготы, дѣятельность Россійско-Финляндской китоловной компаніи была неудачна; въ первые два года промыселъ далъ чистую прибыль въ 13,600 руб., но затѣмъ, когда началась Крымская война, и союзныя державы объявили призами всѣ русскія суда, доставка продуктовъ лова въ Европу сдѣлалась невозможною, и первое промысловое судно компаніи пришлось продать съ убыткомъ въ 50,000 р. Продолженіе военныхъ дѣйствій препятствовало развитію предпріятія; одно изъ судовъ компаніи было сожжено непріателемъ, и хотя казною возмѣщены были понесенные компаніею убытки, тѣмъ не менѣе успѣхи промысловъ были весьма незначительны: къ началу 1861 г. добыча со всѣхъ трехъ судовъ компаніи простиралась до 2,200 баррелей китоваго жира и 9,000 фун. уса; такіе результаты не покрывали расходовъ на покупку судовъ и содержаніе экипажа, и со слѣдующаго года приступлено было къ ликвидаціи китоловнаго общества.

Торговая дѣятельность Россійско - Американской компаніи заключалась попрежнему въ промѣнѣ мѣховъ на чай, въ доставкѣ чая и пушнаго товара въ европейскіе порты, въ сношеніяхъ колоній съ Калифорніею и закупкѣ разныхъ товаровъ при слѣдованіи компанейскихъ кораблей изъ Кронштадта въ Ново-

архангельскъ. Изъ морскихъ экспедицій компаніи за это время заслуживаютъ вниманія неоднократные рейсы на Сандвичевы острова, установившіе съ ними правильныя торговыя сношенія, весьма выгодныя для компаніи, но, къ сожалѣнію, прекратившіяся по объявленіи Крымской войны; затѣмъ съ 1850 г. компаніи разрѣшена была перевозка чая моремъ изъ Шанхая въ количествѣ сначала 2,000, а затѣмъ 4,000 ящиковъ ежегодно. Доходы отъ всѣхъ операцій компаніи за время отъ 1841 г. по 1862 г. составляли 20.206,000 р.; изъ этой суммы выдано было акціонерамъ 2.723,000 р., и отчислено въ запасный капиталъ 254,000 р. Компанейская флотилія къ концу указаннаго періода заключала четыре парохода въ 235 силъ и 14 парусныхъ судовъ, и оцѣнивалась по балансу въ 568,000 р.; кромѣ того компаніи принадлежали въ Россіи и въ колоніяхъ недвижимыя имущества на сумму 835,000 р. и товары и запасы на 2.223,000 р.; долги лежавшіе на предпріятіи, составляли свыше 2.068,000 р. Приведенныя данныя показываютъ, что дѣятельность компаніи постепенно клонилась къ упадку; истощеніе промысловъ и ухудшеніе породъ звѣрей вслѣдствіе неправильной и небрежной эксплуатаціи были ближайшею причиною сокращенія оборотовъ компаніи, которая ограничивалась почти исключительно добычею пушнаго товара, не заботилась о развитіи другихъ отраслей торговли и не принимала надлежащихъ мѣръ къ прочному устройству поселеній въ колоніяхъ; число жителей послѣднихъ отъ 1819 г. до 1863 г. не только не возрасло, но даже нѣсколько уменьшилось. Операціи Россійско-Американской компаніи продолжались еще до 1867 г., когда дѣла ея были ликвидированы,

а владѣнія проданы Соединеннымъ Штатамъ Сѣверной Америки.

Въ предъидущемъ изложеніи представленъ краткій очеркъ правительственныхъ мѣропріятій, направленныхъ къ поощренію торговаго мореходства, и приведены важнѣйшія свѣдѣнія о состояніи морской торговли, развитіи срочныхъ морскихъ сообщеній и дѣятельности торговыхъ компаній въ первой половинѣ текущаго столѣтія. Въ заключеніе этого обзора умѣстно будетъ остановиться на нѣкоторыхъ данныхъ относительно участія русскаго купечества въ оборотахъ морской торговли. Въ приводимой ниже таблицѣ сопоставлены свѣдѣнія о приходѣ судовъ въ русскіе порты, съ указаніемъ государствъ, участвовавшихъ въ морской перевозкѣ нашихъ отпускныхъ и привозныхъ товаровъ.

	Ч и с л о с у д о в ъ.							
	1815 г.	1820 г.	1825 г.	1830 г.	1835 г.	1840 г.	1845 г.	1850 г.
Англійскихъ	1,262	1,536	1,856	1,908	1,350	1,633	1,904	1,866
Шведскихъ	351	294	211	343	303	327	271	261
Пруссскихъ	195	209	158	258	228	191	116	245
Датскихъ	220	233	184	250	204	193	174	149
Голландскихъ	204	195	179	300	185	218	296	439
Французскихъ	29	80	40	118	73	83	132	123
Австрійскихъ	13	188	267	404	137	237	360	233
Итальянскихъ	3	137	100	381	100	316	430	296
Турецкихъ	222	187	33	267	84	151	174	882
Русскіихъ	628	586	502	748	631	748	861	1,028
Всѣхъ	3,984	4,433	3,903	5,894	4,194	5,113	5,926	6,780

Изъ таблицы видно, что число русскихъ судовъ заграничнаго плаванія, хотя и увеличилось по сравненію со временемъ царствованія Екатерины II, все же было еще весьма незначительно и составляло не болѣе 12—15% всего движенія судоходства въ нашихъ портахъ. Въ дѣйствительности, число судовъ, принадлежащихъ коренному русскому купечеству, было еще

меньше, потому что подъ російскимъ флагомъ плавало не мало судовъ финляндскихъ и греческихъ. По отзыву современнаго писателя, относящемуся къ тридцатымъ годамъ, «россійскіе купцы, не имѣя собственной торговли, или производя оную въ весьма маломъ видѣ, имѣютъ незначительное число кораблей, посѣщающихъ иностранные порты. Изъ 1,500 кораблей приходящихъ въ Кронштадтъ, не болѣе 200 находятся подъ російскимъ флагомъ, въ томъ числѣ три части финляндскихъ и одна часть російскихъ. Число приходящихъ къ Одесскому порту кораблей простирается отъ 500 до 600. Главнѣйшіе флаги суть: Россійскій, Австрійскій, Англійскій и Итальянскій; но Россійскій принадлежитъ греческимъ судамъ, которымъ даровано право употреблять оный. Корабли, принадлежащіе Одесскому порту и употребляемые для перевозки товаровъ въ иностранныя государства и обратно, за исключеніемъ нѣсколькихъ построенныхъ въ Херсонѣ, покупаются въ портахъ Архипелага, Адриатическаго и Средиземнаго морей. Купцы одесскіе, равно какъ и другихъ сосѣдственныхъ портовъ, имѣютъ весьма незначительное количество собственныхъ кораблей, ибо утвердительно можно сказать, что большая часть плавающихъ по Черному морю подъ Россійскимъ флагомъ и показываемыхъ принадлежащими одесскимъ 1 и 2 гильдіи купцамъ, имѣютъ настоящихъ хозяевъ въ портахъ Архипелага и Адриатическаго моря,—что же касается до Россійскихъ кораблей, построенныхъ въ Херсонѣ, и отправляемыхъ въ иностранные порты, то число оныхъ не превышаетъ десяти» ¹⁾).

¹⁾ *Неболсинъ*. Статистическія записки, ч. I, стр. 46, 81.

Какъ показываетъ приведенная выше таблица, активная морская торговля русскаго купечества за первую половину текущаго столѣтія сдѣлала весьма незначительные успѣхи. Выгоды отъ перевозки товаровъ въ нашей торговлѣ не только съ заатлантическими странами, но и съ Европою по прежнему обращались въ пользу иностранныхъ предпринимателей. О состояніи нашей морской торговли въ концѣ разсматриваемаго періода лучше всего можно судить по слѣдующимъ даннымъ, приводимымъ упомянутымъ выше изслѣдователемъ въ трудѣ, посвященномъ обзорѣнію внѣшней торговли Россіи. «Въ 1847 г., говоритъ авторъ, когда необыкновенное оживленіе хлѣбной торговли усилило дѣятельность купеческаго судоходства, было въ приходѣ и въ отходѣ съ грузомъ, въ нашихъ сѣверныхъ и южныхъ портахъ, до 14,000 кораблей, на коихъ перевезено товаровъ на 191.142,670 р. сер., но въ томъ числѣ подъ русскимъ флагомъ было съ грузомъ по приходу и отходу 1,786, а иностранныхъ 12,245 кораблей: слѣдовательно, участіе русскаго флага въ перевозкѣ товаровъ составляло только 12%. Примѣняя этотъ выводъ къ цѣнности перевезенныхъ грузовъ, находимъ, что въ нашей внѣшней торговлѣ въ 1847 г. перевезено иностранными кораблями на 168 милл. руб., а подъ русскимъ флагомъ только на 23 мил. руб. Если положить за фрахтъ, по самому умѣренному счету, круглымъ числомъ не болѣе 10% съ цѣны товара, то сумма фрахтовыхъ денегъ, пріобрѣтенныхъ иностранными кораблями, составитъ не менѣе 16 милл. руб. сер.».

«Маловажность нашего купеческаго флота—оказывается еще очевиднѣе, при ближайшемъ разсмотрѣніи

его состава и мореходной его дѣятельности. Въ числѣ 1,173 судовъ, подъ русскимъ флагомъ, прибывшихъ съ грузомъ (626) и балластомъ изъ иностранныхъ портовъ въ наши порты Бѣлаго, Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей, было: а) около 100 ладей, употребляемыхъ только въ торговлѣ между бѣломорскими портами и Норвегіею; б) 357 пришедшихъ изъ Турціи, которые могутъ почитаться русскими только по флагу, ибо извѣстно, что экипажи всѣхъ русскихъ судовъ, употребляемыхъ въ заграничномъ мореплаваніи въ нашихъ южныхъ портахъ, состоятъ большею частью изъ грековъ; и в) почти всѣ остальные 716 судовъ подъ русскимъ флагомъ принадлежать Финляндіи и употреблялись для перевозки грузовъ между Россіею и европейскими портами. Изъ Америки было въ приходѣ только два русскихъ корабля, а иностранныхъ 48; отправились туда 34 корабля, и въ томъ числѣ только одинъ былъ подъ русскимъ флагомъ».

Слабое развитіе русской морской торговли въ первой половинѣ текущаго столѣтія вызывалось тѣми же причинами, которыя уже отмѣчены были ранѣе, при обзорѣ исторіи мореходства въ предшествующихъ періодахъ. Причины эти заключались въ общихъ неблагоприятныхъ условіяхъ нашей внѣшней торговли, въ которой русское купечество принимало лишь самое ограниченное участіе, и въ недостаточности правительственныхъ мѣропріятій, направленныхъ къ развитію мореходнаго промысла; коренные русскіе купцы по прежнему вели свои коммерческія дѣла съ портовыми коммисіонными конторами и не производили заграничнаго торга на собственный счетъ. Они продавали свои товары на эти конторы и чрезъ ихъ по-

средство выписывали иностранные произведения, весьма немногія имѣли прямыя сношенія съ заграничными торговыми домами. Портовое купечество, состоявшее болѣею частью изъ иностранцевъ, записавшихся въ число русскихъ подданныхъ, и иностранныхъ гостей, ограничивалось преимущественно коммисіонными дѣлами, исполненіемъ приказовъ заграничныхъ домовъ на покупку русскихъ товаровъ и выпискою иностранныхъ произведеній для нашего купечества. Въ 1847 г., отличавшемся необыкновеннымъ вывозомъ хлѣба, отправлено было коренными русскими купцами товаровъ за границу только на три милліона руб., тогда какъ весь отпускъ по европейской торговлѣ простирался на 134 милл. руб.; изъ иностранныхъ товаровъ, которыхъ привезено было на 72 милл. руб., только девятая доля выписана была коренными русскими купцами. Въ списокъ купцовъ, производившихъ при С.-Петербургскомъ портѣ обороты свыше 50,000 руб., считалось не болѣе двадцати русскихъ фирмъ, и ими отпущено и привезено было въ 1847 г. товаровъ на восемь милліоновъ руб., тогда какъ англійскія, нѣмецкія и другія иностранныя фирмы имѣли въ томъ же году оборотъ въ 94 милл. руб. Въ Ригѣ и другихъ остзейскихъ портахъ мѣстное купечество принимало болѣе дѣятельное участіе во внѣшней торговлѣ. Напротивъ того, въ Одессѣ, Таганрогѣ и другихъ южныхъ портахъ, гдѣ купечество состояло болѣею частью изъ грековъ и итальянцевъ, не было ни одного кореннаго русскаго торговаго дома, который имѣлъ бы прямыя сношенія съ заграничными рынками ¹⁾.

¹⁾ *Неболсинъ*, Статистическое обозрѣніе, ч. II, стр. 462 сл.

ГЛАВА ШЕСТАЯ.

Правительственныя мѣропріятія во второй половинѣ текущаго столѣтія.— Проведеніе желѣзныхъ дорогъ къ портамъ.— Работы по устройству коммерческихъ портовъ.— Правила о патентахъ на поднятіе русскаго флага.— Мореходные классы.— Коммисія для пересмотра постановленій о торговомъ судоходствѣ.— Преобразование управленія портами.— Поощреніе судостроительныхъ предпріятій.— Мѣры къ развитію морскихъ сношеній съ Индіею и Китаемъ.— Учрежденіе Русскаго Общества Пароходства и Торговли.— Первоначальный планъ обязательныхъ морскихъ сообщеній.— Отступленія отъ него.— Помильная плата.— Дѣятельность Русскаго Общества до 1876 г.— Пересмотръ устава.— Операции Общества въ 80-хъ годахъ.— Послѣдній уставъ Русскаго Общества.— Общество Черноморско-Дунайскаго пароходства.— Срочныя сообщенія на Каспійскомъ морѣ.— Общество «Кавказъ и Меркурій».— Пароходныя предпріятія на сѣверныхъ моряхъ.— Товарищество Архангельско-Мурманскаго пароходства.— Морскія сообщенія съ дальнимъ Востокомъ.— Добровольный флотъ.— Пароходство на дальнемъ Востоку.

Значительныя перемѣны, происшедшія въ хозяйственной жизни Россіи во второй половинѣ текущаго столѣтія, не могли не отразиться на успѣхахъ купеческаго мореплаванія. Чрезвычайное оживленіе во всѣхъ сферахъ экономической дѣятельности, обнаружившееся въ концѣ пятидесятихъ и началѣ шестидесятихъ годовъ, выразилось, прежде всего, быстрымъ возрастаніемъ оборотовъ нашей внѣшней торговли. Стоимость привоза и отпуска товаровъ по европейскимъ границамъ за одно десятилѣтіе отъ 1863 г. до 1873 г. увеличилась отъ 262,4 милл. руб. до 758,3 милл. руб. Въ числѣ мѣръ, оказавшихъ въ то время рѣшительное вліяніе на развитіе торговли, первенствующее

значение принадлежало желѣзнымъ дорогамъ. Необходимость усовершенствованныхъ путей сообщенія для экономической и культурной жизни страны обнаружилась съ особенною ясностью по окончаніи Крымской войны, и съ этого времени начинается оживленная строительная дѣятельность, направленная къ установленію быстрыхъ и дешевыхъ внутреннихъ и внѣшнихъ сношеній. Предварительно разсмотрѣнія дальнѣйшихъ мѣропріятій правительства, непосредственно связанныхъ съ купеческимъ мореплаваніемъ, необходимо упомянуть вкратцѣ о проведеніи желѣзныхъ дорогъ къ важнѣйшимъ центрамъ нашей отпускной торговли.

Еще въ самомъ началѣ пятидесятихъ годовъ возникло предположеніе о продолженіи Николаевской желѣзной дороги на югъ для соединенія ея съ южными портами на Азовскомъ и Черномъ моряхъ; но впослѣдствіи осуществленіе этого предположенія замедлилось. Линія, соединившая Москву съ Севастополемъ, сооружалась по частямъ и съ уклоненіями отъ прямого пути, и на всемъ протяженіи могла быть открыта только въ 1875 г. Значительно раньше этого времени достигнуто было соединеніе Балтійскаго моря съ внутреннею Россіею. Еще въ 1858 г., по ходатайству Рижскаго Биржеваго Комитета, утвержденъ былъ уставъ Общества Риги-Динабургской желѣзной дороги. Работы по линіи начались въ томъ же году, и спустя три года дорога была открыта. Обстоятельство это не могло не отразиться на дѣятельности Рижскаго порта, какъ усматривается изъ нѣкоторыхъ цифръ о движеніи судоходства:

Пришло изъ заграницы.	1859 г.	1860 г.	1862 г.	1864 г.	1866 г.
Судовъ	1,785	2,030	1,627	1,867	2,215
Ластовъ	146,942	159,880	163,234	165,606	207,257

Значеніе проведенной линіи отъ Риги до Двинска вполнѣ могло обнаружиться, впрочемъ, лишь впоследствии, въ началѣ семидесятыхъ годовъ, когда, съ окончаніемъ постройки Орловско-Витебской дороги и Витебско-Динабургской, образованъ былъ непрерывный рельсовый путь отъ центральныхъ губерній къ Рижскому порту. Тоннажъ судовъ, приходившихъ изъ заграницы въ Ригу, составлялъ въ 1870 г. 247,029 ластовъ, въ 1871 г. 286,134 ластва, а начиная съ 1873 г. возрасталъ слѣдующимъ образомъ:

	1873 г.	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.
Число ластовъ	446,368	453,830	354,158	446,754	622,790

Вопросъ о проведеніи желѣзной дороги къ другому порту на Балтійскомъ морѣ — Либавѣ или Виндавѣ, возбужденъ былъ одновременно съ учрежденіемъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, но практическое разрѣшеніе онъ получилъ позднѣе, лишь въ 1869 г., когда образовалось общество Либавской желѣзной дороги для постройки линіи отъ Либавы до станціи С.-Петербурго-Варшавской дороги близъ Ковно; спустя два года линія эта, на протяженіи 294 верстъ, была открыта для движенія. Вліяніе новаго пути на оживленіе мѣстной торговли не замедлило обнаружиться уже въ самомъ началѣ семидесятыхъ годовъ. Ниже приводятся данныя объ оборотахъ Либавскаго порта за періодъ времени отъ 1856 г. до 1875 г., по пятилѣтіямъ (въ тыс. руб.).

Пятилѣтія.	Средняя годовая сумма:		
	ввоза.	вывоза.	всѣхъ оборотовъ.
1856—1860. . . .	259,0	1,359,8	1,618,8
1861—1865. . . .	214,6	1,287,0	1,471,6
1866—1870. . . .	477,0	697,3	1,174,3
1871—1875. . . .	1,094,5	3,636,2	4,730,7

Изъ этихъ данныхъ видно, что торговля Либавы, клонившаяся къ упадку до конца шестидесятыхъ годовъ, сразу оживилась съ проведеніемъ желѣзной дороги и въ короткое время сдѣлала огромные успѣхи. Средній оборотъ торговли въ пятилѣтіе отъ 1871 г. до 1875 г. достигъ 4,730 тыс. руб. и превзошелъ въ четыре раза цифру предшествующаго пятилѣтія. Столь же замѣтно отразилось вліяніе желѣзной дороги на движеніи судоходства въ Либавскомъ портѣ:

Пришло изъ заграницы.	1868 г.	1869 г.	1871 г.	1873 г.	1875 г.
Судовъ	144	166	220	458	452
Ластовъ	9,040	11,300	18,783	36,059	43,529

Что касается южныхъ портовъ, то относительно желѣзной дороги до Одессы возникали предположенія еще въ 1857 г., когда обрзовалась компанія изъ иностранныхъ и русскихъ капиталистовъ, ходатайствовавшая о предоставленіи ей концессіи на сооруженіе линіи отъ Одессы черезъ Балту, Брацлавъ, Кіевъ, Нѣжинъ и Кролевецъ до встрѣчи съ проектированными дорогами Θεодосійскою или Либавскою; но эти предположенія не осуществились. Спустя четыре года по ходатайству Новороссійскаго Генераль-Губернатора, начаты были работы, на счетъ казны, по сооруженію линіи отъ Одессы до колоніи Парканы на Днѣстрѣ, которая затѣмъ продолжена была до Балты. Дальнѣйшее сближеніе Одесскаго порта со внутренними рынками, путемъ постройки желѣзныхъ дорогъ, осуществилось лишь позднѣе, съ окончаніемъ сооруженія линій до Кіева и далѣе до Курска, по которымъ движеніе было открыто въ 1869 году. Въ концѣ того же года открыта была другая главная линія, соединявшая центральныя губерніи съ южными портами и шедшая

въ направленіи отъ Курска на Харьковъ до Таган-рога, съ вѣтвью на Ростовъ. Сооруженіемъ этой ли-ніи закончена была первоначальная общая сѣть же-лѣзныхъ дорогъ, связывавшая внутреннія хлѣбород-ныя области съ приморскими отпускными рынками. Подобно Прибалтійскимъ портамъ, и на югѣ, подъ вліяніемъ постройки рельсовыхъ путей, обнаружилось значительное оживленіе торговаго судоходства, какъ видно изъ данныхъ о приходѣ судовъ къ Одесскому порту:

Пришло изъ заграницы.	1868 г.	1869 г.	1870 г.	1871 г.	1872 г.	1873 г.
Судовъ . . .	919	944	1,632	1,602	1,252	1,320
Ластовъ . . .	244,409	237,252	423,452	461,023	298,755	421,601

Въ непосредственной связи съ проведеніемъ же-лѣзныхъ дорогъ къ морскимъ границамъ находились обширныя строительныя работы, предпринятыя для устройства коммерческихъ портовъ. Нѣкоторыя мѣры для улучшенія условій судоходства въ портахъ при-нимались еще въ прошломъ столѣтіи, но сооруженія того времени были весьма немногочисленны и не могли быть признаны удовлетворительными; во второй по-ловинѣ текущаго столѣтія предпринять былъ цѣлый рядъ капитальныхъ работъ по устройству портовъ, выполненіе которыхъ продолжается еще до настоящаго времени.

Необходимость въ портовыхъ сооруженіяхъ вы-яснилась одновременно съ возбужденіемъ вопроса о проведеніи новыхъ путей сообщенія. При учреж-деніи Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ оно принимало на себя постройку линіи къ какому-либо изъ Балтійскихъ портовъ только при усло-

віи устройства избраннаго порта сообразно требованіямъ торговаго судоходства. Тогда же, въ 1856 г., произведены были изысканія относительно улучшенія Либавскаго порта. Выработанный при этомъ первоначальный планъ работъ выполненъ былъ въ теченіе послѣдующаго десятилѣтія, причемъ сооруженія обошлись казнѣ приблизительно въ 2.140,000 руб. Въ семидесятихъ годахъ предприняты были дальнѣйшія улучшения въ устройствѣ порта, потребовавшія расходовъ на сумму 2.665,000 руб. Вмѣстѣ съ тѣмъ возбужденъ былъ вопросъ о расширеніи портовыхъ работъ на новыхъ основаніяхъ, съ цѣлью увеличенія водной площади гавани и углубленія фарватера. Изъ различныхъ проектовъ, составлявшихся начиная съ 1880 г., окончательно утвержденъ былъ планъ сооруженій, выработанный особою коммисіею изъ представителей министерствъ путей сообщенія, финансовъ, общества Либаво-Роменской желѣзной дороги, Либавскаго городского общества и мѣстнаго биржеваго комитета. Стоимость новыхъ сооруженій, предпринятыхъ въ последнее время, была исчислена въ 5.242,000 руб.

Вслѣдъ за устройствомъ Либавскаго порта предприняты были работы по улучшенію другихъ портовъ на Балтійскомъ морѣ. На устройство Рижскаго порта, за исключеніемъ 2.300,000 руб. затраченныхъ мѣстнымъ купечествомъ, изъ средствъ государственнаго казначейства было израсходовано до 3.500,000 р. Одновременно съ Ригею улучшение условій судоходства въ Ревельскомъ портѣ потребовало ассигнованія отъ казны около 1.500,000 руб.

Важное значеніе С.-Петербурга для морской торговли сѣверной и восточной Россіи вызывало необхо-

димось въ надлежащемъ устройствѣ его портовыхъ сооружений. Съ этою цѣлью предпринято было открытіе Морскаго канала и устройство Гутуевскаго порта. Означенными сооружениями, начатыми въ 1872 г., согласно положенію особаго совѣщанія, состоявшагося подъ предсѣдательствомъ генералъ-адмирала Великаго Князя Константина Николаевича, имѣлось въ виду открыть морскимъ судамъ доступъ къ С.-Петербургскому порту и устранить стѣснительную для торговли доставку грузовъ изъ Кронштадта въ С.-Петербургъ на подвозныхъ судахъ. При этомъ предполагалось, съ открытіемъ Морскаго канала, освободить Кронштадтскую гавань отъ коммерческихъ судовъ и предоставить ее исключительно для надобностей военнаго флота. Цѣль эта, однако, не была достигнута, такъ какъ въ первоначальный планъ сооружений не вошли необходимыя приспособленія для нагрузки отпускныхъ товаровъ и выгрузки значительнаго количества привознаго каменнаго угля. Поэтому сверхъ ассигнованій, отпущенныхъ изъ государственнаго казначейства на устройство канала— 10.265,400 руб.—и привознаго порта— 2.618,580 руб.—потребовалось въ послѣднее время назначеніе новыхъ кредитовъ на сумму около 3 милл. руб. на устройство отпускной части С.-Петербургскаго порта.

Изъ южныхъ портовъ особенное вниманіе правительства привлекалъ къ себѣ наиболѣе важный для торговли Одесскій портъ. Работы по приведенію его въ состояніе, удобное для судоходства, начаты были еще въ 1794 году, когда положено было основаніе Карантиннаго мола, самой старой части Одесскаго порта. На сооруженіе этого мола израсходовано было до 1874 г., когда постройка его была закончена, въ общей

сложности, не менѣе 3.900,000 руб. На ряду съ Карантиннымъ моломъ къ срединѣ текущаго столѣтія относится выполненіе цѣлаго ряда другихъ сооруженій, образовавшихъ теперешнюю Практическую гавань. Стоимость этихъ сооруженій, съ дополнительными работами, произведенными впослѣдствіи, составила 1.129,000 руб. Слѣдующій періодъ работъ въ Одесскомъ портѣ обнимаетъ сооруженіе Бакалейной набережной въ Карантинной гавани и постройку Новой набережной и Новаго мола, образовавшихъ вмѣстѣ съ Платоновскимъ молемъ такъ называемую Новую гавань. Наконецъ, въ послѣднее время закончена постройка Одесскаго волнолома и сооруженіе нефтянаго мола, предназначеннаго къ образованію особой нефтяной гавани. Общій расходъ на производство упомянутыхъ работъ по улучшенію Одесскаго порта, превысилъ 10 милл. р. Благодаря имъ достигнуты были значительныя облегченія и удобства для торговаго судоходства, но возрастающее съ каждымъ годомъ движеніе судовъ въ портъ, несомнѣнно, вызоветъ необходимость въ расширеніи существующихъ сооруженій, и въ настоящее время уже разработаны проекты постройки новаго волнолома, моловъ для новыхъ спеціальныхъ гаваней и оборудованія порта соотвѣтственно требованіямъ современной морской торговли.

Работы по улучшенію другихъ южныхъ портовъ относятся, преимущественно, къ послѣднему десятилѣтію, когда, съ образованіемъ при министерствѣ путей сообщенія особой комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ, значительно оживилась строительная дѣятельность, направленная къ улучшенію условій судоходства въ нашихъ главнѣйшихъ при-

морскихъ центрахъ. На портовые работы въ теченіе упомянутаго десятилѣтія отъ 1885 г. до 1895 г. отпущено было всего около 50 милл. руб.; результаты строительной дѣятельности этого періода выразились въ сооруженіи новыхъ портовъ въ Маріуполѣ, Батумѣ и Феодосіи, въ постройкѣ новой набережной и каботажной гавани въ Николаевѣ, въ расширеніи портовыхъ устройствъ въ С.-Петербургѣ, Ревелѣ, Одессѣ; затѣмъ значительныя улучшенія произведены въ Таганрогѣ и въ Архангельскомъ портѣ; въ Днѣпровско-Бугскомъ лиманѣ устроенъ Очаковскій каналъ и углубленъ и расширенъ Керчь-Еникальскій каналъ; наконецъ, произведены работы по устройству гаваней въ Новороссійскѣ, Бердянскѣ, Ростовѣ на Дону и въ другихъ портахъ.

Обращаясь къ обзорѣнію мѣропріятій, направленныхъ къ поощренію торговаго мореплаванія, надлежитъ замѣтить, что дѣятельность правительства въ этомъ отношеніи выразилась, главнымъ образомъ, въ развитіи срочныхъ морскихъ сообщеній, поддерживаемыхъ крупными пароходными предпріятіями, которыя могли создаться только благодаря значительнымъ пожертвованіямъ со стороны государства. Что же касается общихъ мѣръ, представлявшихъ дальнѣйшее развитіе ранѣе изданныхъ законоположеній и имѣвшихъ вліяніе на успѣхи торговаго флота, то заслуживаютъ вниманія лишь немногіе законодательные акты, относящіеся ко второй половинѣ текущаго столѣтія.

Въ 1856 г., подъ предсѣдательствомъ адмирала барона Врангеля, учреждена была особая коммиссія для выработки мѣръ съ цѣлью поощренія мореход-

ства. Изъ нѣкоторыхъ ходатайствъ поступившихъ въ комиссію, видно, что купечествомъ, для поднятія морской торговли, признавались желательными поощрительныя мѣры въ видѣ выдачи премій за заграничное плаваніе русскихъ судовъ и оказанія пособій и ссудъ изъ казны на постройку судовъ; равнымъ образомъ, купечество высказывалось въ пользу облегченія кредита для судопромышленниковъ и за необходимость пересмотра нашего законодательства о торговомъ мореплаваніи. Труды упомянутой комиссіи не получили систематическаго развитія, и въ связи съ вопросами ею возбужденными, находились нѣкоторыя отдѣльныя распоряженія, послѣдовавшія въ пятидесятихъ и шестидесятихъ годахъ. Въ 1857 г. отменены были пошлины, взимавшіяся при покупкѣ и продажѣ судовъ; затѣмъ, въ 1863 г., при пересмотрѣ торговыхъ сборовъ, учрежденіе частныхъ верфей, строеніе, починка и содержаніе морскихъ судовъ, кромѣ пароходовъ, освобождены были отъ платежа пошлинъ. Въ слѣдующемъ году изъяты были отъ корабельныхъ сборовъ всѣ суда, заходящія въ какой-либо портъ не для торговыхъ дѣйствій, а по необходимости. Къ 1865 г. относится изданіе новыхъ правилъ о поднятіи русскаго флага.

Необходимость пересмотра указанныхъ постановленій вызвана была крайнею неопредѣленностью прежнихъ узаконеній, не содержавшихъ точныхъ указаній относительно права на поднятіе русскаго флага. Между прочимъ, плаваніе подъ русскимъ флагомъ разрѣшалось иностранцамъ, записавшимся въ русское купечество, и нерѣдко случалось, что на судахъ, принадлежавшихъ иностраннымъ подданнымъ,

и въ составѣ экипажа не было ни одного русскаго мореходца. Подобное положеніе облегчало обманное поднятіе русскаго флага, и вызывало жалобы какъ со стороны коренного купечества, такъ и со стороны иностранныхъ правительствъ, отказывавшихся признавать за русскія тѣ суда, на коихъ весь экипажъ и самъ владѣлецъ принадлежатъ не къ русскимъ подданнымъ. Такого рода заявленіе сдѣлано было, между прочимъ, французскимъ правительствомъ, которое обязывалось, по торговому договору, оказывать нѣкоторыя льготы россійскимъ судамъ въ отношеніи взиманія корабельныхъ сборовъ. Представленія французскаго посла послужили ближайшею причиною изданія новыхъ правилъ о поднятіи флага. Коммисія, образованная въ министерствѣ финансовъ для разсмотрѣнія указаннаго вопроса, пришла къ заключенію, что изданіе точныхъ правилъ о припискѣ судовъ къ портамъ, имѣетъ важное значеніе не только для устраненія злоупотребленій при выдачѣ патентовъ на поднятіе флага, но и для прочной постановки статистики торговаго флота. Коммисія нашла, что «у насъ не только не существуетъ подобно какъ въ другихъ европейскихъ державахъ постановленій о регистратурѣ судовъ, но и самая выдача патентовъ предоставлена тремъ различнымъ вѣдомствамъ, вслѣдствіе чего происходитъ крайняя запутанность и неопредѣлительность въ свѣдѣніяхъ о нашемъ торговомъ мореходствѣ и невозможность услѣдить за точнымъ исполненіемъ правилъ, законами для торговаго мореплаванія установленныхъ. У насъ нѣтъ ни общаго списка судовъ, составляющихъ нашъ торговый флотъ, ни вѣрныхъ свѣдѣній, до судоходства въ нашихъ портахъ относя-

щихся. Намъ извѣстны названія и даже качества судовъ почти всякаго порта иностранныхъ державъ, но точныхъ данныхъ о нашихъ судахъ мы не имѣемъ».

Правила о поднятіи флага, выработанныя коммисіею, изданы были въ 1865 г. и сохраняютъ силу до сего времени¹⁾. Право поднятія русскаго флага предоставлено было исключительно русскимъ подданнымъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ оно распространено было на акціонерныя компаніи, коихъ правленія находятся въ Россіи, и на торговые дома, если одинъ изъ главныхъ распорядителей, имѣющихъ подпись, состоитъ въ русскомъ подданствѣ. Чтобы устранить участіе иностранцевъ въ акціонерныхъ пароходныхъ предпріятіяхъ, въ нѣкоторые уставы вводились въ послѣдствіи постановленія о томъ, что акціи должны быть только именныя и владѣльцами ихъ могутъ быть только русскіе подданные. Въ правилахъ выработанныхъ коммисіею относительно регистраціи морскихъ судовъ, въ послѣдствіи оказались нѣкоторые пробѣлы; ими установлены были необходимыя для каждаго судна документы, но юридическое значеніе послѣднихъ не было опредѣлено съ точностью, составленіе корабельной крѣпости по прежнему принадлежало частному лицу — строителю корабля; освидѣтельствованіе судовъ въ благонадежности оставлено на волю судовладельцевъ, и удостовѣреніе объ освидѣтельствovanіи не было признано обязательнымъ документомъ. Равнымъ образомъ, предписавъ опредѣленный порядокъ веденія корабельныхъ книгъ, коммисія не воспользовалась регистраціею съ цѣлью установленія морской ипотеки и не выяснила

¹⁾ В. П. С. З. 42,238; Уст. Торг. ст. 138 и сл.

юридическаго значенія записей, внесенныхъ въ книги. Для достиженія только административныхъ цѣлей—лучшей постановки статистики торговаго флота, правила о регистраціи также были недостаточны. Въ нихъ не содержалось точнаго опредѣленія мореходнаго судна; поэтому впослѣдствіи обнаружались разногласія въ практикѣ таможенныхъ учрежденій: въ то время какъ одни изъ нихъ требовали выборки патентовъ и внесенія въ корабельныя книги для буксирныхъ баржъ, другія таможи освобождали такія суда отъ обязательной регистраціи; вмѣстѣ съ тѣмъ не указано было въ правилахъ, какое плаваніе должно почитаться морскимъ, и это обстоятельство не могло не породить недоразумѣній относительно учета судовъ, совершающихъ плаваніе въ устьяхъ рѣкъ и въ ближайшія прибрежныя мѣста и производящихъ операціи въ предѣлахъ рейдовъ. Наконецъ, въ правилахъ не предусмтрѣнъ былъ порядокъ исключенія изъ корабельныхъ книгъ судовъ, погибшихъ или пришедшихъ въ ветхость, и не установлено взысканіе за незаявленіе о такихъ случаяхъ таможеннымъ учрежденіямъ, вслѣдствіе чего въ корабельныхъ спискахъ впослѣдствіи должно было оказаться не мало записей о судахъ несуществующихъ. Если принять во вниманіе указанные недостатки правилъ о регистраціи 1865 г., нельзя не заключить, что цѣль которая ими преслѣдовалась—поставить на прочныхъ основаніяхъ морскую статистику—едва ли была достигнута.

Къ болѣе важнымъ законодательнымъ актамъ о торговомъ мореплаваніи, послѣдовавшимъ во второй половинѣ текущаго столѣтія, относится преобразование мореходныхъ учебныхъ заведеній, назначенныхъ для

подготовленія судоводителей. Коммисія, образованная въ 1866 г. для выработки новаго положенія объ упомянутыхъ учебныхъ заведеніяхъ, находила, что число ихъ весьма незначительно, и притомъ главнѣйшія изъ нихъ мало приспособлены для подготовленія шкиперовъ и штурмановъ. «Ученики поступаютъ въ нихъ, по словамъ коммисіи, въ такомъ возрастѣ, когда еще нельзя вовсе судить объ ихъ способностяхъ къ мореходному промыслу, да притомъ не могла никакъ высказаться и самая ихъ склонность къ морской жизни, составляющая необходимое условіе успѣшнаго образованія моряка». Что касается преподаванія въ мореходныхъ училищахъ, то по мнѣнію коммисіи, оно «хотя и содержало нѣкоторые спеціальные предметы, имѣло, однако, слишкомъ много значенія общеобразовательнаго». Чтобы устранить указанные недостатки, признано было необходимымъ установить такой типъ навигаціонной школы, которая давала бы необходимыя для мореплаванія преимущественно практическія свѣдѣнія людямъ взрослымъ, уже посвятившимъ себя мореходному промыслу. Школы эти, по мнѣнію коммисіи, должны учреждаться въ мѣстностяхъ, гдѣ населеніе занимается мореходствомъ; «онѣ должны предлагать свое преподаваніе именно тѣмъ ученикамъ, которые сознаютъ въ немъ потребность и отнюдь не служатъ прибѣжищемъ для бѣдныхъ дѣтей, отдаваемыхъ въ обученіе ихъ родителями безъ всякаго соображенія объ ожидающей ихъ участи въ будущемъ. Преподаваніе въ навигаціонныхъ классахъ должно быть такъ распредѣлено, чтобы посѣщающіе ихъ ученики, посвящая зиму слушанію лекцій, лѣтомъ могли бы изучать на корабляхъ и въ открытомъ морѣ настоящую практику»,

Обученіе въ классахъ должно быть возможно простымъ и «знакомить слушателя съ предметомъ, его интересующимъ, не столько путемъ научно теоретическимъ, сколько посредствомъ нагляднаго объясненія». Последнее представлялось тѣмъ болѣе необходимымъ, что имѣлись въ виду слушатели, «не получившіе почти никакого подготовительнаго образованія, часто совершенно неграмотные и знакомые только съ мореходною жизнью на дѣлѣ».

При учрежденіи въ разныхъ мѣстностяхъ новыхъ мореходныхъ школъ имѣлось въ виду постепенное ихъ развитіе въ соотвѣтствіи съ составомъ учащихся и степенью ихъ подготовки. Поэтому признано было полезнымъ установить три вида навигаціонныхъ классовъ, причемъ программы преподаванія въ нихъ опредѣлены были сообразно требованіямъ, установленнымъ при испытаніяхъ на судоводительскія званія. Низшій видъ мореходныхъ школъ предназначался для подготовленія штурмановъ каботажнаго плаванія; курсъ наукъ въ этихъ классахъ перваго разряда обнималъ основныя правила ариѳметики, важнѣйшія свѣдѣнія по географіи, навигаціи и по морской практикѣ. Болѣе обширныя программы имѣлись въ виду для классовъ втораго и третьяго разрядовъ, назначенныхъ для подготовленія слушателей къ испытаніямъ на званіе шкипера каботажнаго или дальняго плаванія. Практическое значеніе имѣли такъ называемыя навигацкія науки: изъ навигаціи слушателямъ должны были сообщаться свѣдѣнія объ употребленіи путеводныхъ инструментовъ, о счисленіи и прокладываніи по картѣ, опредѣленіи широты и долготы мѣста, времени прилива и отлива и т. п.; изъ морской практики—

объ оснащеніи и разснащеніи парусныхъ судовъ, о способахъ нагрузки судовъ, о главныхъ основаніяхъ судостроенія и, кромѣ того, краткія начала писмоводства, счетоводства и законовѣдѣнія, необходимыя при управленіи судномъ. Что касается учрежденія новыхъ мореходныхъ классовъ, то по мысли комисіи оно должно было быть предоставлено иниціативѣ мѣстныхъ обществъ, къ которымъ правительство могло бы приходить на помощь, выдавая изъ казны пособія на содержаніе классовъ. Ближайшее завѣдываніе классами возлагалось на старшаго учителя и на мѣстныя общества, какъ ближайшимъ образомъ заинтересованныя въ ихъ преуспѣяніи. Общее же наблюденіе за содержаніемъ классовъ и развитіемъ мореходнаго образованія отнесено было къ вѣдѣнію министерства финансовъ, въ кругъ дѣятельности котораго входятъ вообще всѣ дѣла по торговому мореплаванію. Одновременно съ новыми мореходными классами учреждались по образцу ранѣе существовавшихъ въ Ригѣ и Либавѣ особые испытательные комитеты, въ коихъ должны были подвергаться испытаніямъ какъ ученики классовъ, такъ и другія лица, желавшія получить званіе штурмана или шкипера. Выдержавшимъ испытаніе предоставлено было право на полученіе безсрочныхъ паспортовъ и освобожденіе отъ подушнаго оклада и рекрутской повинности.

На вышеизложенныхъ основаніяхъ выработаны были изданныя въ 1867 г. «Положеніе о мореходныхъ классахъ» и «Правила для производства испытаній на званіе шкипера и штурмана». Вмѣстѣ съ открытіемъ новыхъ классовъ закрыто было Херсонское училище торговаго мореплаванія, а навигаціонная

школа въ Либавѣ и шкиперскіе курсы въ Архангельскѣ и Кеми оставлены безъ измѣненія. При этомъ, такъ какъ предполагалось, что воспитанники новыхъ учебныхъ заведеній составятъ достаточное число судоводителей, то повелѣно было впредь нанимать на торговые суда командировъ только изъ лицъ выдержавшихъ установленныя испытанія. Однако, осуществленіе послѣдняго требованія оказалось невыполнимымъ, такъ какъ открытіе мореходныхъ классовъ происходило лишь постепенно. На побережьи Чернаго и Азовскаго морей новыя учебныя заведенія стали выпускать воспитанниковъ только въ серединѣ семидесятыхъ годовъ, причемъ и тогда число ихъ было весьма недостаточно. Какъ доносилъ Таганрогскій градоначальникъ, въ мѣстномъ портѣ классъ былъ открытъ въ 1874 г. и спустя два года доставилъ судоходству двухъ штурмановъ дальняго и двухъ штурмановъ каботажнаго плаванія. Само собою разумѣется, что судовладѣльцы вынуждены были нанимать на свои суда командировъ-практиковъ, и мѣстное начальство не имѣло возможности настаивать на строгомъ примѣненіи закона 1867 г. Въ теченіе шести лѣтъ изъ Таганрогскаго мореходнаго класса вышло всего 15 шкиперовъ и 10 штурмановъ каботажнаго плаванія, число, далеко несоотвѣтствующее, по словамъ градоначальника, потребностямъ порта. Столь же незначительно было первое время число воспитанниковъ, выдержавшихъ испытанія и въ другихъ южныхъ портахъ. Впослѣдствіи, когда численность ихъ увеличилась, они—какъ видно изъ свѣдѣній, поступавшихъ въ разное время въ министерство финансовъ,—все же не могли успѣшно конкурировать со старыми командирами, къ

которымъ судовозяева относились съ большимъ довѣріемъ, нежели къ молодымъ людямъ, бывавшимъ на морѣ лишь въ немногихъ плаваніяхъ, обязательныхъ по программѣ испытаній, и обладающимъ преимущественно только теоретическими познаніями. Недовѣріемъ со стороны судопромышленниковъ объясняется то обстоятельство, что даже въ тѣхъ случаяхъ, когда число шкиперовъ съ дипломами было достаточно, они не могли вытѣснить изъ торговаго флота командировъ-практиковъ. Къ тому же воспитанниками мореходныхъ классовъ предъявлялись къ судовозяевамъ болѣе высокія требованія относительно вознагражденія и прохожденія службы. Наконецъ, во многихъ случаяхъ, особенно на судахъ каботажныхъ и прибрежнаго плаванія, поднимающихъ лишь небольшое количество груза, командирами являлись сами судовладѣльцы, довѣрявшіе своей опытности болѣе, нежели наемному капитану и часто лишенные возможности удѣлять изъ своего заработка часть на уплату жалованья экзаменованному штурману. Всѣ эти причины привели къ тому, что требованіе закона 1867 г. о томъ, чтобы къ командованію судами допускались только лица, выдержавшія установленныя испытанія, далеко не повсемѣстно получило практическое примѣненіе. На Черномъ и Азовскомъ моряхъ, а въ особенности на Каспійскомъ морѣ, весьма часто управляютъ судами люди совершенно неграмотные, лишь на практикѣ усвоившіе нѣкоторыя познанія о судовожденіи.

Съ другой стороны, новыя мореходныя школы, по постановкѣ въ нихъ учебной части и степени подготовки, получаемой воспитанниками, также не вполне оправдали возлагавшіяся на нихъ надежды. Какъ

было выше упомянуто, преподаваніе въ классахъ имѣлось въ виду поставить на практическую почву, пользуясь системою нагляднаго обученія въ виду неграмотности и слабой подготовленности слушателей. Между тѣмъ курсъ наукъ даже въ штурманскихъ классахъ перваго разряда былъ установленъ весьма обширный, сознательное усвоеніе котораго для малограмотнаго слушателя представлялось крайне затруднительнымъ. Практическія упражненія учащихся, по недостатку средствъ на пріобрѣтеніе необходимыхъ пособій и матеріаловъ, могли быть введены лишь постепенно и не во всѣхъ классахъ обставлены удовлетворительно. Существеннымъ дополненіемъ къ обученію въ классахъ должно было служить плаваніе на купеческихъ судахъ и, дѣйствительно, наибольшую пользу отъ новыхъ мореходныхъ школъ получило прибрежное населеніе тѣхъ мѣстностей, гдѣ привычка къ морской стихіи и долгое время занятіе мореходствомъ распространили среди жителей нѣкоторыя практическія знанія, нуждавшіяся въ дальнѣйшемъ развитіи. Но первоначальная мысль о томъ, чтобы воспитанники мореходныхъ классовъ набирались изъ лицъ, посвятившихъ себя мореплаванію, не была проведена съ надлежащею послѣдовательностью. Въ новыя школы устремились уже въ самомъ началѣ дѣти мѣщанъ и ремесленниковъ, привлекаемые бесплатностью обученія и льготами по отбыванію воинской повинности. Эта часть учащихся, какъ чуждая мореходному промыслу, оказалась наименѣе удовлетворительною, и судоводители, вышедшіе изъ ея состава, главнымъ образомъ, и явились причиною недовѣрія судопромышленниковъ къ мореходнымъ классамъ. Преподаваніе въ

новыхъ училищахъ, по мысли законодателя, приноровлено было къ потребностямъ моряковъ, оно обнимало тѣ «знанія, въ которыхъ наиболѣе и спеціально нуждаются моряки»; поэтому неудивительно, что мореходные классы оказались несостоятельными, когда имъ пришлось готовить къ управленію купеческими судами не мореходовъ, а лицъ, впервые знакомившихся съ морскою стихіею. Успѣхъ новой системы навигаціонныхъ училищъ всецѣло обуславливался уровнемъ пріобрѣтенныхъ населеніемъ практическихъ познаній, и этимъ объясняется разница въ результатахъ, достигнутыхъ мореходными классами на Балтійскомъ морѣ, съ одной стороны, и на Черномъ и Азовскомъ, съ другой.

Независимо отъ сказаннаго, съ теченіемъ времени обнаружили еще другіе недостатки въ системѣ мореходнаго образованія, установленной закономъ 1867 г. Прежде всего, закономъ этимъ оставлены были безъ вниманія возрастающія требованія пароваго флота. Познанія, пріобрѣтаемыя воспитанниками мореходныхъ классовъ, не могли быть признаны достаточными для управленія большими океанскими пароходами, и въ послѣдствіи пароходныя общества вынуждены были искать командировъ для своихъ судовъ среди военныхъ моряковъ, получившихъ спеціальную подготовку. Затѣмъ, при изданіи упомянутаго закона, не принято было никакихъ мѣръ въ образованію машинистовъ и кочегаровъ, въ коихъ уже въ то время ощущалась несомнѣнная потребность. Наконецъ, мысль положенія 1867 г. о судостроительныхъ отдѣленіяхъ при мореходныхъ классахъ почти нигдѣ не получила пракческаго осуществленія, главнымъ образомъ, по не-

достатку средствъ на пріобрѣтеніе необходимыхъ ору-
дій и матеріаловъ; между тѣмъ во многихъ мѣстно-
стяхъ Россіи существуетъ деревянное рѣчное и морское
судостроеніе, которое едва-ли можетъ дѣлать успѣхи
при отсутствіи учебныхъ мастерскихъ и верфей для
подготовки свѣдущихъ строителей. Нѣкоторые изъ
упомянутыхъ пробѣловъ имѣлось въ виду устранить
при составленіи проекта новаго положенія объ учи-
лищахъ судоходства выработаннаго въ 1886 г. ми-
нистерствомъ народнаго просвѣщенія, къ которому
съ 1881 г. перешло завѣдываніе мореходными клас-
сами, но проектъ этотъ до сего времени не получилъ
движенія въ законодательномъ порядкѣ.

Не смотря на указанные выше недостатки море-
ходныхъ классовъ, нельзя отрицать, что въ теченіе
послѣднихъ десятилѣтій они успѣли оказать весьма
замѣтное вліяніе на улучшеніе состава судоводителей
нашего торговаго флота. По статистическимъ даннымъ,
относящимся къ 1890—91 учебному году, въ 42 мо-
реходныхъ классахъ обучалось всего 1,480 воспитан-
никовъ, которые по отдѣльнымъ морямъ распредѣля-
лись слѣдующимъ образомъ:

Моря.	Число классовъ.	Число воспитанниковъ.
Бѣлое	6	165
Балтійское	16	582
Каспійское (и Волга) . .	4	200
Азовское	5	250
Черное	9	269
Восточный океанъ . . .	1	14

Въ теченіе пятнадцати лѣтъ отъ 1875 г. въ море-
ходныхъ классахъ обучалось всего 15,386 учениковъ,
изъ которыхъ около 20%, а именно 3,303 выдержали

испытанія на судоводительскія званія, изъ нихъ 406 получили дипломы шкипера дальняго плаванія, 1,142 шкипера каботажнаго и штурмана дальнаго плаванія и 1,757 штурмана каботажнаго плаванія. По отдѣльнымъ морямъ указанныя числа распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

Моря.	Число учащихся.	Выдержало экзаменъ на званіе			% выдер- жавшихъ экзаменъ.
		шкипера дальняго плаванія.	шкипера каботажн. плаванія.	штурмана каботажн. плаванія.	
Бѣлое.	1,753	2	25	195	13
Балтійское. . . .	6,012	401	729	696	30
Волга и Каспійск.	1,624	—	34	218	15
Азовское.	2,560	3	134	342	19
Черное	3,423	—	218	306	15

Изъ этихъ данныхъ усматривается, что наиболѣе значительные успѣхи достигнуты были мореходными классами на Балтійскомъ побережьи, гдѣ ими подготовлено было большое число свѣдущихъ командировъ изъ шкиперовъ дальняго плаванія. На другихъ моряхъ воспитанники классовъ усваиваютъ, повидимому, меньше познаній и преимущественно готовятъ къ службѣ на каботажныхъ судахъ. Въ общемъ, результаты дѣятельности мореходныхъ классовъ нельзя не признать имѣющими серьезное значеніе, особенно, если принять во вниманіе, что на содержаніе классовъ изъ казны и изъ мѣстныхъ источниковъ отпускаются весьма скромныя средства: ежегодная сумма пособій отъ правительства составляетъ около 55,000 руб., а всего на мореходные классы расходуется ежегодно не болѣе 95,000 руб.

Одновременно съ преобразованіемъ мореходныхъ учебныхъ заведеній возбуждены были нѣкоторые другіе вопросы, связанные съ успѣхами купеческаго мо-

реплаванія. Важнѣйшіе изъ этихъ вопросовъ подверглись ближайшему разсмотрѣнію въ началѣ семидесятихъ годовъ. Въ 1872 г. при морскомъ министерствѣ образована была коммисія для пересмотра дѣйствующихъ узаконеній объ аваріяхъ и вообще происшествіяхъ по торговому мореплаванію и внутреннему судоходству, въ видахъ установленія точныхъ и опредѣлительныхъ правилъ какъ о производствѣ дознанія, изслѣдованія и суда по такимъ происшествіямъ, такъ и объ отвѣтственности лицъ, оказывающихся притомъ виновными. Вслѣдъ за образованіемъ упомянутой коммисіи при томъ же министерствѣ учреждена была другая, на которую возложено было изысканіе мѣръ къ предупрежденію несчастій съ судами. Уже при самомъ началѣ занятій обнаружилось, что задачи обѣихъ коммисій имѣютъ между собою весьма много сходнаго. Послѣдняя изъ нихъ во всѣхъ своихъ разсужденіяхъ неизбѣжно должна была встрѣтиться съ вопросомъ объ устройствѣ управленія коммерческими портами; она пришла къ заключенію, что безъ означеннаго устройства большинство изъ предлагаемыхъ ею мѣръ по предмету предупрежденія несчастій съ судами окажутся на практикѣ недѣйствительными, такъ какъ эти несчастія именно и происходятъ отъ отсутствія портовой полиціи и надзора за судоходствомъ. Съ другой стороны, капитаномъ Семечкинымъ, командированнымъ Генераль-Адмираломъ съ цѣлью собранія для коммисіи объ аваріяхъ подробныхъ данныхъ о современномъ положеніи нашихъ коммерческихъ портовъ, обнаружено было, что управленіе портами поставлено совершенно неудовлетворительно, вслѣдствіе отсутствія сколько-нибудь точныхъ правилъ объ об-

щемъ и однообразномъ надзорѣ за судоходствомъ въ нихъ. Въ отчетѣ Семечкина, между прочимъ, указывалось, «что капитаны надъ торговыми портами, находясь въ подчиненіи разныхъ вѣдомствъ, руководствуются въ своей дѣятельности или случайно установившеюся рутиною, или личнымъ усмотрѣніемъ; что средства полицейскаго надзора за порядкомъ и безопасностью судоходства въ портахъ оказываются вполнѣ несоотвѣтствующими дѣйствительнымъ потребностямъ, и что эти недостатки существующей портовой организаціи ведутъ къ частымъ несчастнымъ происшествіямъ съ судами въ портовыхъ водахъ, чему доказательствомъ можетъ служить то весьма существенное обстоятельство, что изъ числа всѣхъ крушеній, которымъ подвергаются южно-русскія каботажныя суда, около $\frac{3}{4}$ совершаются въ портахъ».

Въ виду особой важности вопроса объ устройствѣ портоваго управленія, разработка его сосредоточена была въ комисіи объ аваріяхъ. вмѣстѣ съ тѣмъ самая комисія, съ расширеніемъ ея задачъ, была переименована въ «комисію для пересмотра постановленій о торговомъ судоходствѣ». Дальнѣйшія ея занятія не привели, впрочемъ, къ реформѣ нашего устарѣвшаго законодательства о купеческомъ мореплаваніи. Вниманіе комисіи сосредоточилось ближайшимъ образомъ на вопросѣ объ управленіи торговыми портами, и выработанныя ею по этому предмету предположенія были впослѣдствіи утверждены въ законодательномъ порядкѣ. Комисіи предстояло выработать новое положеніе объ административномъ завѣдываніи торговымъ мореходствомъ, такъ какъ разрозненныя въ различныхъ томахъ свода за-

коновъ и неточныя постановленія признаны были крайне неудовлетворительными. Что касается органовъ, призванныхъ заботиться о развитіи мореходнаго промысла, то, по отзыву комисіи, «завѣдываніе портами и вообще дѣлами торговаго мореплаванія распредѣлено между такими административными мѣстами и лицами, большая часть которыхъ, имѣя особыя спеціальныя занятія, не можетъ вполне успѣшно завѣдывать дѣлами судоходства, какъ вслѣдствіе неопредѣленности обязанностей по сему предмету, такъ и потому, что въ законахъ не объяснены ни взаимныя отношенія сихъ учрежденій между собою, — что ведетъ къ столкновеніямъ ихъ дѣйствій, — ни отношенія между ними и личнымъ составомъ купеческихъ кораблей, — что, въ свою очередь, имѣетъ послѣдствіемъ, съ одной стороны, бездѣйствіе власти, а съ другой, неповиновеніе ей».

Первоначальный проектъ комисіи былъ выработанъ къ 1879 г., но не получилъ тогда дальнѣйшаго движенія, такъ какъ со стороны министерства финансовъ не послѣдовало согласія на предположенія комисіи относительно вѣдомства, въ которомъ должно быть сосредоточено общее административное завѣдываніе торговымъ мореплаваніемъ. Въ виду важнаго значенія указаннаго вопроса, онъ подвергся подробному обсужденію въ комисіи, для чего ею собраны были различныя свѣдѣнія объ устройствѣ портоваго управленія въ иностранныхъ государствахъ. Созданіе общаго центральнаго вѣдомства по дѣламъ торговаго мореплаванія признавалось комисіею существенно необходимымъ. Обозрѣвая дѣйствующее законодательство, комисія находила, что въ немъ не

содержится никакого прямого указанія на вѣдомство или центральное учрежденіе, на которое было бы возложено общее завѣдываніе торговымъ мореходствомъ. На основаніи же постановленій объ учрежденіяхъ для мѣстнаго завѣдыванія отдѣльными предметами, относящимися къ мореходству, общее завѣдываніе имъ распределяется между министерствами финансовъ, морскимъ, путей сообщенія и внутреннихъ дѣлъ. «Такое отсутствіе общаго центрального мѣста управленія всѣми предметами благоустройства и полиціи мореходства составляетъ, по мнѣнію комисіи, одну изъ главнѣйшихъ причинъ современнаго неудовлетворительнаго состоянія означенной отрасли государственнаго управленія».

При обсужденіи упомянутаго вопроса комисія остановилась на мысли о сосредоточеніи административнаго завѣдыванія мореходствомъ въ министерствѣ внутреннихъ дѣлъ, которому должны быть подчинены проектированныя ею мѣстныя учрежденія — портовые управленія и особые по портовымъ дѣламъ присутствія. При этомъ комисія руководствовалась соображеніями о значеніи и цѣли учрежденія названнаго министерства, въ которомъ сосредоточиваются дѣла внутренней политики, благоустройства и полиціи въ Имперіи, а равно и свойствами отдѣльныхъ предметовъ, относящихся къ административному управленію торговымъ мореходствомъ. Ближайшее завѣдываніе портами, по проекту комисіи, возлагалось на портовые управленія, которымъ передавались общія обязанности по морской портовой полиціи и надзору за судоходствомъ, ранѣе принадлежавшія капитанамъ надъ портами, таможеннымъ, карантиннымъ учрежде-

ніямъ, вѣдомствамъ морскому, путей сообщенія и мѣстнымъ полицейскимъ властямъ. Кромѣ общаго надзора за судоходствомъ въ предѣлахъ порта, портовымъ управленіямъ предоставлялось, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, производство измѣренія и освидѣтельствованія судовъ, разсмотрѣніе маловажныхъ дѣлъ о нарушеніи правилъ торговаго мореходства, наложеніе взысканій по жалобамъ судохозяевъ и шкиперовъ на лицъ судовой команды, разбирательство незначительныхъ гражданскихъ споровъ между судовладѣльцами и командою и, наконецъ, веденіе списка судовъ, приписанныхъ къ порту, и регистрація лицъ, занимающихся въ портѣ мореходствомъ и морскими промыслами. Въ составъ портовыхъ управленій предполагалось включить капитана надъ портомъ, въ качествѣ непосредственнаго начальника портовой полиціи, его помощниковъ, портовыхъ техниковъ и другихъ должностныхъ лицъ и нижнихъ чиновъ. Независимо отъ образованія упомянутыхъ учрежденій по исполнительной полиціи торговаго мореходства, коммисія признавала необходимымъ организовать на новыхъ началахъ и общее завѣдываніе благоустройствомъ въ портахъ, выдѣливъ съ этою цѣлью мѣстности, занимаемыя портами, изъ вѣдѣнія городского общественнаго управленія, и предоставивъ разрѣшеніе вопросовъ, касающихся благоустройства и хозяйства въ портовыхъ мѣстностяхъ, особымъ по портовымъ дѣламъ присутствіямъ. Необходимость указаннаго выдѣленія портовъ въ самостоятельныя административныя единицы вызывалась, по мнѣнію коммисіи, важнымъ значеніемъ портоваго благоустройства для интересовъ болѣе обширныхъ районовъ и всего государства, съ

коими не всегда согласуется дѣятельность органовъ городского общественнаго управленія. На особыя по портовымъ дѣламъ присутствія возлагалось изданіе обязательныхъ постановленій относительно пользованія гаванью и портовыми сооруженіями, производства въ портѣ промысловъ, предупрежденія пожаровъ и проч., разсмотрѣніе ходатайствъ и вопросовъ, касающихся эксплуатаціи порта и его благоустройства, а равно и нуждъ мѣстнаго судоходства, и разборъ жалобъ на неправильныя дѣйствія капитана надъ портомъ. Согласно цѣли, которая имѣлась въ виду при учрежденіи портовыхъ присутствій, коммисія признавала желательнымъ поставить эти присутствія подъ вліяніе общегубернскаго начальства, назначивъ предсѣдателями ихъ мѣстныхъ губернаторовъ или градоначальниковъ и предоставивъ послѣднимъ право останавливать приведеніе въ исполненіе постановленій присутствія, въ случаѣ несогласія съ нимъ, для разрѣшенія пререканій министромъ внутреннихъ дѣлъ. Въ число постоянныхъ членовъ присутствій, кромѣ предсѣдателя, коммисія включила представителей мѣстныхъ правительственныхъ учрежденій, города и торговаго сословія, а именно: капитана надъ портомъ, старшаго его помощника, начальниковъ морского, таможеннаго и карантиннаго учрежденій, инженера вѣдомства путей сообщенія, представителя мѣстнаго судебнаго вѣдомства, полиціймейстера, городского голову, предсѣдателя биржевого комитета и двухъ членовъ отъ купечества, избираемыхъ изъ лицъ, владѣющихъ мореходными судами или ведущихъ отпускную морскую торговлю. Согласно съ приведенными основными началами коммисіею составленъ былъ окончательный проектъ

управленія портами, который въ 1891 г. утвержденъ былъ въ законодательномъ порядкѣ. По первоначальному предположенію комисіи, выработанное его положеніе объ административномъ завѣдываніи торговымъ мореходствомъ и о портовой полиціи должно было послужить лишь общимъ основаніемъ для организаціи соотвѣтственныхъ учрежденій въ отдѣльныхъ приморскихъ торговыхъ портахъ, причемъ оно могло бы подлежать измѣненіямъ и дополненіямъ сообразно съ мѣстными условіями. Въ настоящее время означенное положеніе еще не получило общаго примѣненія и постепенно вводится въ дѣйствіе въ главнѣйшихъ портахъ. Поэтому представляется затруднительнымъ судить о практическомъ вліяніи новаго устройства портоваго управленія на успѣхи купеческаго мореплаванія. Нельзя, однако, не замѣтить, что противъ одного изъ основныхъ положеній комисіи, о подчиненіи портовыхъ учрежденій министерству внутреннихъ дѣлъ, высказывались возраженія какъ при разработкѣ проекта, такъ и при дальнѣйшемъ его разсмотрѣніи въ государственномъ совѣтѣ; при этомъ выражалось опасеніе, что, съ осуществленіемъ новаго порядка, портовое дѣло можетъ остаться въ прежнемъ неудовлетворительномъ положеніи, ибо «министерство внутреннихъ дѣлъ, не завѣдывая торговлею и не зная ея нуждъ, не можетъ относиться къ насущнымъ нуждамъ портовъ и принимать то живое участіе въ достиженіи развитія портовъ, съ которыми отнеслось бы вѣдомство компетентное въ дѣлѣ торговли, т. е. министерство финансовъ, завѣдывающее у насъ, за неимѣніемъ особаго министерства торговли, всѣми дѣлами, касающимися торговли и торговаго

судоходства». Съ другой стороны, нельзя не обратить вниманія также на то обстоятельство, что преобразованиемъ портоваго управленія на выработанныхъ комисіею основаніяхъ, въ сущности, не устранялись затрудненія для торговаго мореходства, вызываемыя отсутствіемъ центрального вѣдомства, спеціально для него созданнаго, которое пеклось бы о немъ, знало бы его нужды и старалось бы удовлетворять его потребностямъ. Какъ упоминалось выше, созданіе такого центрального учрежденія признавалось комисіею весьма желательнымъ, но при дальнѣйшей разработкѣ вопроса ею достигнуто было объединеніе лишь мѣстныхъ органовъ администраціи, соприкасавшихся съ предметами портоваго управленія и судоходства, а подчиненіемъ ихъ министерству внутреннихъ дѣлъ указанная задача едва ли разрѣшалась по существу, и достигалось лишь внѣшнее единство, такъ какъ упомянутое министерство не вѣдаетъ дѣлъ купческаго мореплаванія, не можетъ ихъ разрѣшать самостоятельно, вслѣдствіе чего осуществленіе какой-либо мѣры или разрѣшеніе какого-либо вопроса, по прежнему, остается въ зависимости отъ разнородныхъ вѣдомствъ, между которыми распределены заботы о развитіи торговаго флота.

При обзорѣ мѣропріятій послѣдняго времени относительно торговаго мореплаванія, надлежитъ далѣе остановиться на распоряженіяхъ, имѣвшихъ цѣлью оказать покровительство отечественному судостроенію и обезпечить для судопромышленниковъ непосредственныя сношенія съ отдаленными приморскими рынками.

Мѣропріятія перваго рода заключались въ повышеніи таможенныхъ пошлинъ на привозимыя изъ-за

границы суда. До 1881 г. привозныя суда, морскія и рѣчныя, какъ въ цѣломъ, такъ и въ разобранномъ видѣ, пропускались беспошлинно, но съ 1 января упомянутаго года, вмѣстѣ съ отмѣною беспошлиннаго привоза изъ-за границы чугуна и желѣза для машиностроительныхъ заводовъ, постановлено было разрѣшать привозъ судовъ безъ уплаты пошлинъ только въ цѣломъ видѣ, съ разобранныхъ же взимать пошлины за отдѣльныя части по соотвѣтствующимъ статьямъ тарифа. При пересмотрѣ тарифа въ 1882 г. обнаружилось, однако, что при указанномъ порядкѣ свободного пропуска цѣлыхъ судовъ и значительнаго обложенія отдѣльныхъ частей и судостроительныхъ матеріаловъ едва ли можетъ получить у насъ развитіе постройка желѣзныхъ судовъ, такъ какъ покупка готоваго судна за границею обходилась значительно дешевле, нежели въ Россіи. Поэтому, признано было необходимымъ установить пошлины также на суда, привозимыя въ цѣломъ видѣ, съ тѣмъ, однако, чтобы размѣръ пошлинъ былъ ниже обложенія отдѣльныхъ частей судна и не лишалъ судопромышленниковъ возможности пріобрѣтать суда за границею впредь до развитія въ Россіи собственныхъ судостроительныхъ предпріятій. Согласно съ приведенными соображеніями съ 1 Іюля 1882 г. введены были пошлины на суда рѣчныя и морскія, въ цѣломъ видѣ, въ слѣдующихъ размѣрахъ: съ желѣзныхъ судовъ, менѣе 200 ластовъ водоизмѣщенія, въ 20 руб. съ ластва; съ такихъ же судовъ, имѣющихъ болѣе 200 ластовъ водоизмѣщенія, въ 10 руб. съ ластва; наконецъ, съ деревянныхъ судовъ—въ 5 руб. съ ластва. Назначеніемъ болѣе высокой пошлины на первую изъ упомянутыхъ категорій

судовъ имѣлось въ виду оказать покровительство постройкѣ небольшихъ желѣзныхъ пароходовъ и баржъ, водвореніе которой признавалось вполне возможнымъ по состоянію нашей желѣзодѣлательной и машиностроительной промышленности.

Дальнѣйшее измѣненіе приведенныхъ тарифныхъ ставокъ заключалось въ повышеніи пошлинъ на 20% при пересмотрѣ тарифа въ 1885 г. Затѣмъ въ 1887 г. вновь возбужденъ былъ вопросъ о мѣрахъ для поощренія судостроительныхъ предпріятій. Тарифная коммисія, учрежденная при министерствѣ финансовъ, находила, что существовавшія пошлины на суда, будучи ниже, нежели пошлины съ матеріаловъ, не могутъ быть достаточны для огражденія русскихъ судостроителей отъ иностранной конкуренціи. По разсчету, произведенному коммисіею, оказалось, что пошлина съ судна въ 43 лада водоизмѣщенія составляла 1,032 руб., тогда какъ съ матеріала, потребнаго для его постройки, пришлось бы уплатить 3,168 руб. Признавъ, поѣтому, необходимымъ значительно повѣсить обложеніе привозныхъ судовъ, коммисія вмѣстѣ съ тѣмъ высказалась въ пользу взиманія пошлинъ съ валовой вмѣстимости судовъ, показанной въ мѣрительныхъ свидѣтельствахъ, такъ какъ опредѣленіе водоизмѣщенія или кубическаго содержанія погруженной части судна, служившаго основаніемъ для исчисленія пошлинъ, встрѣчало на практикѣ существенныя затрудненія. Согласно заключенію тарифной коммисіи, въ 1887 г. послѣдовало дальнѣйшее повышеніе пошлинъ на суда, причемъ установлены были слѣдующія тарифныя нормы, сохраняющія силу до настоящаго времени: съ желѣзныхъ судовъ менѣе

100 тоннъ за каждую тонну полной вмѣстимости 38 руб. зол.; отъ 100 до 1,500 тоннъ полной вмѣстимости съ тонны 20 руб. зол., а свыше 1,500 тоннъ 10 руб. зол.; съ деревянныхъ судовъ менѣе 100 тоннъ за каждую тонну 12 руб., а болѣе 100 тоннъ — 6 руб.

Указанное измѣненіе пошлинъ, съ принятіемъ новаго порядка ихъ исчисленія, представляло собою увеличеніе обложенія для судовъ небольшихъ размѣровъ почти вдвое, тогда какъ для судовъ значительной вмѣстимости, т. е. свыше 1,500 тоннъ, сохранены были прежнія пошлины, установленныя въ 1882 г., такъ какъ предполагалось, что постройка большихъ судовъ, требующая обширныхъ приспособленій и затраты крупныхъ капиталовъ, даже при усиленномъ таможенномъ покровительствѣ, не скоро еще можетъ у насъ водвориться; съ другой стороны, возникало опасеніе, что значительное повышеніе пошлинъ, вызывая затрудненія при пріобрѣтеніи судовъ за границею, можетъ неблагопріятно отразиться на успѣхахъ торговаго мореплаванія. Последнее обстоятельство заслуживало особеннаго вниманія. Уже вскорѣ послѣ введенія въ дѣйствіе новыхъ пошлинъ обнаружилось, что единовременная ихъ уплата, нерѣдко въ значительной суммѣ, представляется для судопромышленниковъ обременительною, и въ министерство финансовъ стали поступать ходатайства о допущеніи какихъ-либо облегченій относительно пропуска привозимыхъ изъ-за границы судовъ. Высочайше утвержденнымъ 25 іюля 1889 года положеніемъ Комитета министровъ предоставлено было министру финансовъ, по взысканіи причитающейся съ судна пошлины по тарифу 1885 г., разсрочивать уплату разницы между взысканною по-

шлиною и слѣдующею по новому тарифу, срокомъ на 10 лѣтъ, съ начетомъ интереса изъ пяти процентовъ годовыхъ. По истеченіи трехъ лѣтъ указанная льгота, въ виду заявленій и ходатайствъ, поступавшихъ отъ судовладѣльцевъ, признана была недостаточною, и министерство финансовъ вновь вошло съ представленіемъ въ Комитетъ министровъ о томъ, чтобы допускалась разсрочка всей суммы пошлинъ, притомъ безъ начисленія процентовъ. Необходимость облегченія для судовладельцевъ пріобрѣтенія судовъ за границею мотивировалась при этомъ тѣмъ обстоятельствомъ, что «оказанное въ 1887 г. нашему судостроенію покровительство не привело къ желаемымъ послѣдствіямъ, въ смыслѣ созданія у насъ новыхъ верфей, вслѣдствіе чего названная отрасль отечественной промышленности не въ состояніи удовлетворять потребности въ перевозочныхъ средствахъ. При такихъ условіяхъ пріобрѣтеніе судовъ за границею представляется еще неизбѣжнымъ, между тѣмъ какъ высокій размѣръ существующей таможенной пошлины на суда затрудняетъ пріобрѣтеніе новыхъ судовъ, послѣдствіемъ чего является продолжающееся значительное преобладаніе въ нашихъ моряхъ иностраннаго флага, равно какъ и весьма нежелательное плаваніе подъ симъ флагомъ судовъ, принадлежащихъ русскимъ предпринимателямъ».

Приведенный отзывъ министерства финансовъ свидѣтельствуешь, что предположеніе относительно поощренія отечественнаго судостроенія путемъ усиленнаго таможеннаго покровительства въ дѣйствительности не оправдалось, и въ то же время общее вліяніе повышения пошлинъ на успѣхи торговаго мореходства едва ли могло быть признано благопріятнымъ. Такое

же заключеніе высказано было комисією, образованною при министерствѣ финансовъ въ 1891 г. для общаго пересмотра таможеннаго тарифа. Комисія признала единогласно, что существующія пошлины не достигаютъ цѣли, что со времени ихъ установленія въ 1882 г. и дальнѣйшаго увеличенія въ 1885 и 1887 годахъ отечественное судостроеніе не сдѣлало успѣховъ. Новыхъ верфей для постройки большемерныхъ коммерческихъ судовъ за означенное время не возникало, и кромѣ большихъ военныхъ судовъ у насъ морскія суда не строятся вовсе, за исключеніемъ лишь небольшихъ шкунъ, и то въ весьма ограниченномъ количествѣ. При этихъ условіяхъ приходится пріобрѣтать суда за границею, уплачивая за нихъ высокую пошлину, удорожающую ихъ стоимость, что въ свою очередь, затрудняетъ для русскихъ судовладельцевъ конкуренцію въ дальнемъ плаваніи съ иностранцами, которые, пріобрѣтая болѣе дешевыя суда и затрачивая въ дѣло меньшій капиталъ, могутъ держать болѣе низкіе фрахты. Какъ подробно объяснялось въ представленной въ тарифную комисію запискѣ директора балтійскаго судостроительнаго завода, установленныя, начиная съ 1882 года, пошлины на суда, не исключая и значительно повышенныхъ въ 1887 году, совершенно недостаточны были для того, чтобы покровительствовать водворенію у насъ желѣзнаго судостроенія. Самый размѣръ пошлинъ оказывался далеко не соотвѣтствующимъ разницѣ въ стоимости судовъ у насъ и за границею. Кромѣ того, пошлины взимались съ тонны вмѣстимости въ одинаковомъ размѣрѣ съ парусныхъ и паровыхъ судовъ, вслѣдствіе чего паровой механизмъ, составляющій

значительную часть стоимости парового судна, пропущался фактически беспошлинно, подрывая тѣмъ отечественное машиностроеніе. На основаніи подробныхъ расчетовъ сравнительной стоимости въ то время постройки пароходовъ въ Англіи и у насъ въ упомянутой запискѣ предлагалось установить пошлины въ размѣрѣ 108 руб. кред. за тонну и въ 66 руб. кред. за индикаторную силу двигательныхъ механизмовъ.

Въ такомъ размѣрѣ пошлины не были, однако, приняты комиссіею, такъ какъ онѣ еще болѣе затруднили бы развитіе торговаго флота впредь до водворенія у насъ судостроительной промышленности. Съ другой стороны, не смотря на отзывы нѣкоторыхъ биржевыхъ комитетовъ о желательности отмѣны или значительнаго пониженія пошлинъ, тарифная комиссія не нашла возможнымъ немедленно разрѣшить вопросъ о покровительствѣ судостроенію и признала необходимымъ сохранить безъ измѣненія существующія пошлины впредь до разработки общихъ предположеній о мѣрахъ къ развитію торговаго мореплаванія.

Въ нижеслѣдующихъ таблицахъ приводятся нѣкоторыя данныя о развитіи нашего парового флота за послѣднее десятилѣтіе, причемъ за каждый годъ отъ 1884 до 1893 г. показано отдѣльно, сколько судовъ построенныхъ въ Россіи и за границею было въ составѣ флота къ началу года и сколько въ теченіе года вновь приписано къ портамъ или исключено изъ корабельныхъ списковъ. Данныя эти показываютъ, что пароходы, плавающие подъ русскимъ флагомъ, преимущественно иностранной постройки; дѣятельность нашихъ судостроительныхъ предпріятій, за исключеніемъ незначительнаго числа пароходовъ для

Каспійскаго моря, ограничивается изготовленіемъ судовъ небольшой вмѣстимости, предназначенныхъ для буксированія или прибрежнаго плаванія ¹⁾).

І. Пароходы внѣшнихъ морей.

Число и чистая вмѣстимость (въ рег. тоннахъ).

Судовъ, построенныхъ въ Россіи.				Судовъ, построенныхъ за границею.		
Годы.	Было къ началу года.	Прибыло.	Убыло.	Было къ началу года.	Прибыло.	Убыло.
1884	22 ²⁾ 3,041,50	1 ³⁾ 24,88	1 285,0	262 69,480,34	19 6,899,41	8 1,409,19
1885	22 2,781,38	3 ⁴⁾ 459,42	1 57,78	273 74,970,56	9 3,828,17	1 54,63
1886	24 3,183,02	1 29,53	4 493,84	281 78,744,10	11 2,464,86	7 1,501,50
1887	21 2,718,71	5 ⁵⁾ 450,39	1 24,88	285 79,707,46	15 5,312,52	18 5,462,11
1888	25 3,145,22	2 190,74	—	282 79,557,87	13 7,495,04	8 3,324,42
1889	27 3,335,96	11 ⁶⁾ 1,356,96	—	287 83,728,49	18 3,753,76	8 1,043,38
1890	38 4,692,92	6 ⁷⁾ 863,48	—	297 86,438,87	25 11,198,69	9 1,753,31
1891	44 5,556,40	5 ⁸⁾ 202,30	2 318,69	313 95,884,25	19 10,371,60	5 3,624,72
1892	47 5,440,01	2 33,54	—	327 102,531,13	11 12,806,04	1 130,04
1893	49 5,473,55			337 115,307,13		

ІІ. Пароходы Каспійскаго моря.

1884	7 1,626,06	7 ⁹⁾ 2,216,25	—	58 19,843,98	2 1,009,17	1 419,66
1885	14 3,842,31	6 ¹⁰⁾ 2,414,62	—	59 20,425,49	—	1 177,65
1886	20 6,256,93	2 1,117,57	—	58 20,247,74	4 782,21	1 287,80

¹⁾ Таблицы составлены по изданію Деп. Там. Сборовъ «Пароходы російскаго торговаго флота 1 Января 1893 г.».

²⁾ Въ томъ числѣ въ Финляндіи: 3 ³⁾ 1 ⁴⁾ 1 ⁵⁾ 2
608,19 24,88 26,88 90,81

⁶⁾ 3 ⁷⁾ 1 ⁸⁾ 1 ⁹⁾ 4 ¹⁰⁾ 5
491,27 38,00 21,93. 1,352,52 2,402,78

Судовъ, построенныхъ въ Россіи.				Судовъ, построенныхъ за границею.		
Годы.	Было къ на- чалу года.	При- было.	Убыло.	Было къ на- чалу года.	При- было.	Убыло.
1887	22 7,374,50	2 563,86	—	61 20,742,15	5 1,397,30	1 440,00
1888	24 7,938,36	9 ¹⁾ 5,208,00	—	65 21,692,45	4 1,439,10	1 92,50
1889	33 1,314,36	3 1,434,97	—	68 23,039,05	3 844,18	1 276,46
1890	36 14,581,33	7 ²⁾ 3,407,31	—	70 23,606,77	6 2,265,22	1 220,08
1891	43 17,988,64	5 3,199,40	1 696,16	75 25,651,91	5 1,191,66	—
1892	47 20,491,88	4 450,82	1 264,48	80 26,843,57	1 116,75	1 264,48
1893	50 20,678,22			80 26,495,84		

Вопросъ о предоставленіи русскому купечеству нѣкоторыхъ облегченій при сношеніяхъ съ отдаленными заморскими рынками возбужденъ былъ въ 1875 году, при разсмотрѣніи ходатайства Русскаго Общества пароходства и торговли о назначеніи ему помильной платы за предполагавшіеся рейсы въ Китайскіе и Индійскіе порты. Общество имѣло въ виду установить до четырнадцати отправленій въ годъ, въ томъ числѣ четыре въ Китай и десять въ Остъ-Индію, и испрашивало отъ правительства субсидію, въ видѣ помильной платы, по приблизительному расчету 469,000 руб., считая по 3 руб. за милю. Рейсы, однако, предполагались несрочные и должны были совершаться въ то или иное время, въ зависимости отъ требованій торговли и количества грузовъ, предлагаемыхъ къ перевозкѣ. Последнее обстоятельство, въ сущности, не согласовалось съ принципомъ, положеннымъ въ основаніе помильной платы, которая обыкновенно назначается лишь за срочные почтовые рейсы и является вознагражденіемъ за убытки, свя-

¹⁾ Въ томъ числѣ въ Финляндіи:

2
193,81

²⁾ 2
46,45.

занные съ содержаніемъ сообщеній, не доставляющихъ достаточнаго дохода отъ перевозки пассажировъ и грузовъ. Поэтому предложеніе Русскаго Общества въ указанной выше формѣ не могло быть принято, а учрежденіе срочнаго почтоваго пароходства на Остъ-Индской линіи, въ виду слабаго еще развитія торговыхъ сношеній между нашими и азіатскими рынками, признавалось преждевременнымъ.

Назначеніе упомянутой субсидіи могло разсматриваться лишь какъ мѣра, содѣйствующая прямой доставкѣ въ Россію, чрезъ южные порты, нѣкоторыхъ восточныхъ товаровъ, главнѣйшимъ образомъ, чая и хлопка, но въ этомъ отношеніи имѣвшіяся свѣдѣнія о привозѣ въ Одессу изъ-за границы колоніальныхъ товаровъ и результаты нѣкоторыхъ рейсовъ, совершенныхъ пароходами Русскаго Общества въ Китай и Остъ-Индію, показывали, что поддержаніе несрочныхъ отправленій изъ Русскихъ портовъ въ туземные можетъ быть, съ коммерческой точки зрѣнія, дѣломъ небезвыгоднымъ для хорошо организовавшаго пароходнаго предпріятія. Съ другой стороны, принято было во вниманіе, что оживленіе торговыхъ сношеній между Россією и восточными рынками, съ принятіемъ предложенія Русскаго Общества, едва ли было бы достигнуто, такъ какъ съ оказаніемъ поощренія только одной пароходной компаніи установилась бы монополія по содержанію сообщеній, которая впослѣдствіи должна была бы повести къ устраненію конкуренціи со стороны другихъ предпріятій и къ возвышенію фрахтовъ. Болѣе цѣлесообразнымъ и желательнымъ представлялось дарованіе торговому мореходству такой льготы, которою могли бы воспользоваться одинаково

всѣ судопромышленники, и которая вознаграждала бы ихъ за значительные расходы, сопряженные съ труднымъ и далекимъ плаваніемъ въ Индію или Китай.

Изыскивая наиболее удобный способъ поддержки, со стороны государства, морскихъ сообщеній съ Востокомъ, Коммисія, учрежденная при Министерствѣ Финансовъ для разсмотрѣнія этого вопроса, остановилась на мысли, что самою подходящею въ этомъ отношеніи мѣрою явилось бы освобожденіе русскихъ судовъ, безъ различія компаній и судовладельцевъ, отъ уплаты пошлинъ, взимаемыхъ при проходѣ черезъ Суэзскій каналъ, что могло бы быть достигнуто принятіемъ на счетъ казны, на болѣе или менѣе продолжительный срокъ, уплаты или возмѣщенія пошлинъ за каждый рейсъ черезъ каналъ. Наряду съ этою мѣрою Коммисія проектировала установленіе особыхъ премій для пароходовъ, которые въ кратчайшій срокъ прибудутъ въ южные порты изъ Китая съ первыми грузами чая, причемъ премію предполагалось назначить въ размѣрѣ полной суммы или какой-либо части подлежащихъ возврату пошлинъ. Согласно заключеніямъ упомянутой Коммисіи, разрѣшено было, Высочайше утвержденнымъ 2 Апрѣля 1876 г. положеніемъ Комитета Министровъ, всѣмъ русскимъ паровымъ судамъ, совершающимъ рейсы въ какой-либо индійскій и китайскій портъ или обратно черезъ Суэзскій каналъ, возвращать изъ Государственнаго Казначейства пошлины, уплаченныя за проходъ черезъ каналъ; при этомъ право на возвратъ пошлинъ предоставлено было и въ случаѣ захода для торговыхъ операцій въ лежащія на пути европейскіе и азіатскіе порты. Дѣй-

ствіе указанной льготы ограничено было срокомъ до 1889 г., причемъ она распространена была только на пароходы, такъ какъ имѣла въ виду поощреніе парового флота и не могла имѣть существеннаго значенія для парусныхъ судовъ, ибо послѣднія, по отсутствію въ каналѣ и Красномъ морѣ вѣтровъ, весьма мало пользуются искусственнымъ путемъ для сообщенія съ Индією и Китаемъ. Что касается упомянутыхъ выше премій за болѣе раннюю доставку въ Россію чайныхъ грузовъ, то предположеніе объ этомъ не было одобрено Комитетомъ Министровъ, который находилъ, что назначеніе подобныхъ премій могло бы послужить къ чрезмѣрному ускоренію плаванія въ ущербъ безопасности.

По истеченіи въ 1889 г. срока, на который предоставлено было русскимъ паровымъ судамъ получать изъ казны обратно пошлины, уплаченныя за проходъ черезъ Суэзскій каналъ, означенная льгота продолжена была еще на десять лѣтъ, впредь до 1 Января 1900 года. При этомъ принято было во вниманіе, что въ теченіе перваго періода дѣйствія упомянутаго облегченія для русскихъ судопромышленниковъ вліяніе его на развитіе сношеній съ восточными рынками не успѣло достаточно обнаружиться, и что по прежнему остаются въ силѣ неблагопріятныя условія, затрудняющія для русскихъ судовъ, безъ особаго поощренія отъ правительства, дальнія морскія плаванія въ Индію и Китай. Изъ данныхъ о движеніи русскихъ паровыхъ судовъ черезъ Суэзскій каналъ усматривается, что число рейсовъ было весьма незначительно. Подробныя свѣдѣнія представлены въ слѣдующей таблицѣ:

Г о д ы.	Число рейсовъ.	Вмѣстимость судовъ..	Сумма уплачен- ныхъ пошлинъ.
1879.	2	3,499,26 тоннъ.	13,904 р. 15 к.
1880.	11	17,926,16 »	71,227 » 43 »
1881.	11	17,589,27 »	68,033 » 06 »
1882.	9	15,177,92 »	60,246 » 33 »
1883.	13	22,553,32 »	92,614 » 93 »
1884.	15	28,872,45 »	116,868 » 80 »
1885.	19	36,009,43 »	139,201 » 23 »
1886.	21	35,057,58 »	138,707 » 57 »
1887.	16	29,593,60 »	129,609 » 91 »
1888.	13	25,102,07 »	105,657 » 20 »

Изъ показанныхъ въ таблицѣ рейсовъ три совершены были судами Петербургскаго Пароходнаго Общества (1—въ 1882 г. и 2—въ 1883 г.) и десять судами Русскаго Общества пароходства и торговли (два въ 1884 г. и по четыре въ 1885 и 1886 г.г.); остальные рейсы принадлежатъ пароходамъ Добровольнаго флота, получающаго особую помилъную плату за содержаніе срочныхъ сообщеній съ дальнимъ Востокомъ. Что касается позднѣйшаго времени, то, начиная съ 1889 г., льготою по возврату пошлинъ за проходъ черезъ Суэзскій каналъ также пользовались исключительно суда Добровольнаго флота. Такимъ образомъ, нельзя не признать, что цѣль, которая имѣлась въ виду при первоначальномъ установленіи указанной льготы, именно содѣйствовать развитію сношеній съ китайскими и индійскими портами привлеченіемъ къ дальнему плаванію всѣхъ судопромышленниковъ безъ различія компаній и отдѣльныхъ предпріятій, представляется еще не достигнутою до настоящаго времени.

Обращаясь отъ обзора отдѣльныхъ мѣропріятій, относящихся къ торговому мореплаванію, къ исторіи важнѣйшихъ пароходныхъ компаній, возникшихъ

во второй половинѣ текущаго столѣтія, надлежитъ прежде всего, остановиться на дѣятельности Русскаго Общества пароходства и торговли.

Государь Императоръ Александръ II, обративъ въ 1856 г. вниманіе на огромныя выгоды, которыя въ продолженіе восточной войны западныя морскія державы извлекли изъ частныхъ пароходныхъ обществъ для скорой перевозки, на большія разстоянія, цѣлыхъ армій и неисчислимаго количества разнаго рода снарядовъ и припасовъ, изволилъ признать учрежденіе подобнаго общества въ самыхъ большихъ размѣрахъ въ Черномъ морѣ въ высшей степени полезнымъ, такъ какъ такое общество могло бы замѣнить прежній нашъ Черноморскій флотъ и представило бы даже для перевозки войскъ, при меньшихъ издержкахъ, несравненно большія средства, а съ другой стороны, оно оказало бы благотворное вліяніе на развитіе нашей морской торговли, занимаясь перевозкою товаровъ на русскихъ судахъ. Составленіе подробныхъ предположеній объ учрежденіи упомянутаго общества Государю Императору благоугодно было возложить на флигель-адъютанта капитана 1 ранга Аркаса и коллежскаго совѣтника Новосельскаго, которые выработали сначала главныя основанія для учрежденія новаго пароходнаго предпріятія, а затѣмъ, когда основанія эти удостоились Высочайшаго одобренія, представили, въ качествѣ учредителей, на утвержденіе правительства въ установленномъ порядкѣ, уставъ «Русскаго Общества пароходства и торговли». Послѣ двукратнаго, весьма тщательнаго разсмотрѣнія въ Комитетѣ Министровъ, уставъ былъ Высочайше утвержденъ 3 Августа 1856 г.

Согласно съ основною цѣлью, которая имѣлась въ виду при образованіи новаго пароходнаго предпріятія, въ первоначальномъ уставѣ проектирована была весьма широкая сѣть морскихъ сообщеній, которыя должны были поддерживаться судами Общества въ южныхъ нашихъ моряхъ, а равно съ заграничными портами Архипелага, Средиземнаго и Адриатическаго морей. На Общество возложена была обязанность совершать постоянные рейсы по тремъ заграничнымъ линіямъ. Первая срочная линія, съ тремя отправленіями въ мѣсяцъ, установлена была между Одессою и Александрією, причемъ суда Общества должны были заходить въ промежуточные порты Константинополь, Афонъ, Смирну, Родосъ, Александретту, Бейрутъ и Яффу. Другая линія отъ Одессы до Марсея должна была поддерживаться несрочными рейсами, считая приблизительно восемнадцать отправокъ ежегодно, съ заходомъ въ Константинополь, островъ Сиру, Пирей, Мессину, Неаполь, Ливорно и Геную. Наконецъ, по третьей заграничной линіи, между Одессою и Триестомъ, также назначено было восемнадцать несрочныхъ рейсовъ и установлены заходы въ Константинополь, острова Сиру, Зантъ, Кефалонію и Корфу, Бару и Анкону.

Что касается внутреннихъ линій, то главнѣйшіе рейсы назначены были для сообщенія съ Кавказскими портами, считая отъ Одессы, съ заходомъ въ Ялту, Керчь, Редутъ-Кале и другіе порты по Кавказскому берегу, гдѣ признано будетъ нужнымъ; линія эта сдѣлана была срочною съ тремя отправленіями въ мѣсяцъ. Другая линія, съ еженедѣльными рейсами, предназначалась для Крымскихъ портовъ и,

имѣя исходнымъ пунктомъ Одессу, должна была служить для сообщеній съ Евпаторією, Севастополемъ, Ялтою, Феодосією и Керчью; наконецъ, третья линия — Дунайская — заключала еженедѣльные рейсы между Одессою и Галацомъ, съ заходомъ въ Сулинъ, Измаилъ, Рени и другіе порты по Дунаю. Кромѣ того установлены были мѣстныя сообщенія, съ еженедѣльными рейсами, между Одессою и Николаевомъ, между Керчью и Таганрогомъ и между Одессою и Херсономъ, а равно постоянныя переправы, по нѣскольку разъ въ день, между Керчью и Таманью и между Овидіополемъ и Аккерманомъ.

Само собою разумѣется, что при слабости инициативы среди русскаго купечества и отсутствіи свободныхъ капиталовъ, новое пароходное предпріятіе на указанныхъ выше весьма широкихъ основаніяхъ едва ли могло бы возникнуть, еслибы правительство не оказало ему при самомъ возникновеніи и въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ внослѣдствіи весьма значительной поддержки. Избранные, по волѣ Государя Императора, учредители новаго акціонернаго Общества могли осуществить возложенную на нихъ задачу, лишь благодаря чрезвычайнымъ льготамъ и привилегіямъ, дарованнымъ Обществу со стороны государства. Чтобы облегчить Обществу собраніе акціонернаго капитала, который опредѣленъ былъ въ 6 милл. руб., правительствомъ оставлено было за собою 6,670 акцій, по 300 руб., каждая, всего на сумму 2.001,000 руб., причемъ въ теченіе первыхъ пяти лѣтъ отъ основанія Общества въ его пользу уступался весь дивидендъ, причитающійся на означенныя акціи. Затѣмъ для поддержанія предпріятія и умень-

шенія расходовъ по содержанію постоянныхъ морскихъ сообщеній ему назначена была помилная плата, размѣръ коей на первыя 10 лѣтъ, со дня открытія дѣйствій Общества, составлялъ, за каждую милю, пройденную пораходами:

По Александрійской линіи	5 р. 22 к.
» Марсельской »	3 » 49 ³ / ₄ »
» Триестской »	4 » 7 ¹ / ₄ »
» Крымско-Кавказской »	4 » 56 »
» Крымской »	3 » 25 »
» Дунайской »	4 » 84 »
» Николаевской »	3 » 63 ¹ / ₂ »
» Херсонской »	3 » 12 ¹ / ₂ »
» Керчь-Таганрогской »	2 » 50 ¹ / ₂ »

Въ теченіе второго десятилѣтія существованія Общества помилная плата должна была уменьшаться ежегодно на 5%, такъ что въ двадцатый годъ она составляла бы только 50% первоначальной суммы. Двадцатилѣтнимъ срокомъ ограничивалось дѣйствіе первоначальнаго устава Общества, послѣ чего ему предоставлено было просить о продолженіи правительственной субсидіи на тѣхъ же или иныхъ основаніяхъ. Чтобы облегчить Обществу обзаведеніе перевозочными средствами, пристанями и мастерскими, ему переданы были пароходы бывшей Новороссійской экспедиціи, съ разсрочкою на пять лѣтъ причитающейся за нихъ по оцѣнкѣ суммы; затѣмъ Обществу предоставлены были на все время его существованія пристани, магазины для складки товаровъ и другія мѣста въ Одессѣ и прочихъ портахъ, коими пользовались пароходы Новороссійской экспедиціи, а равно дозволено было устраивать на казенныхъ пустопорожныхъ земляхъ бесплатно механическія заведенія, конторы, ма-

газины и проч. Независимо отъ назначенія помилъ-ной платы, Обществу положено было выдавать ежегодно на ремонтныя исправленія пароходовъ по 64 т. руб. въ теченіе 20 лѣтъ со времени открытія дѣйствій предпріятія. Затѣмъ, для облегченія Обществу полученія дешеваго топлива, ему отведенъ былъ участокъ земли въ Области Войска Донскаго, близъ Грушевскихъ антрацитовыхъ копей, содержащій залежи антрацита. Общество принято было подъ Высочайшее Его Императорскаго Величества покровительство, и всѣмъ военнымъ и гражданскимъ властямъ, а равно россійскимъ консуламъ за границею предписывалось оказывать Обществу помощь и содѣйствіе.

Дѣйствія Русскаго Общества пароходства и торговли на Черномъ морѣ начались 21 Мая 1857 г. Такъ какъ, для единовременнаго открытія всѣхъ линій, Общество не располагало необходимыми перевозочными средствами, ему разрѣшено было открывать движеніе постепенно съ тѣмъ, чтобы всѣ указанная въ Уставѣ сообщенія установлены были въ теченіе пяти лѣтъ со времени образованія предпріятія. Изъ заграничныхъ линій въ первый годъ открыты были Александрійская до Константинополя и Марсельская. Въ слѣдующемъ году по Тріестской линіи установлено движеніе между Одессою и Смирною, но дальнѣйшаго развитія эта линія не получила, такъ какъ въ 1858 г. произошло измѣненіе въ первоначальномъ планѣ заграничныхъ сообщеній. Общество заключило конвенцію съ греческимъ правительствомъ, согласно коей обязывалось совершать рейсы одинъ разъ въ двѣ недѣли между Одессою, Константинополемъ и Сирою и

одинъ разъ въ мѣсяцъ между Одессою, Константинополемъ и Пиреемъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ Обществомъ возбуждено было ходатайство объ измѣненіи числовой системы распредѣленія заграничныхъ рейсовъ въ недѣльную съ тѣмъ, чтобы отправленія совершались по Александрійской линіи отъ Одессы до Константинополя еженедѣльно, а отъ Константинополя до Александріи разъ въ двѣ недѣли. При этомъ въ число портовъ, куда обязательно должны заходить пароходы Общества, включенъ былъ Салоники, въ виду коммерческаго его значенія. Съ другой стороны, Марсельская и Триестская линіи, по ходатайству Общества, были объединены, и постановленія о нихъ изложены въ томъ смыслѣ, что Обществомъ содержатся сообщенія между Одессою, Константинополемъ и Триестомъ или Марселемъ или же другими портами Средиземнаго и Адриатическаго морей, а также портами Испаніи, Франціи, Англіи и Бельгіи, — столько разъ въ годъ, сколько признано будетъ нужнымъ. Такимъ образомъ сѣтъ заграничныхъ сообщеній, возложенныхъ на Русское Общество, уже съ самаго начала потерѣла нѣкоторое уменьшеніе; дальнѣйшее ея ограниченіе произошло въ 1861 г., когда отмѣнены были рейсы въ Смирну и Пирей, и затѣмъ въ 1863 г., когда, вслѣдствіе неоправдавшихся ожиданій на большое количество грузовъ и пассажировъ, исключены были изъ обязательныхъ пунктовъ захода Аѳонъ и Салоники.

Что касается внутреннихъ линій, то при утвержденіи первоначальнаго устава имѣлось въ виду Кавказскую линію впослѣдствіи продолжить по Анатолийскому берегу до Константинополя, а съ другой

стороны установить срочное сообщеніе между Одессою, Галацомъ и далѣе по Румелійскому берегу до Константинополя, гдѣ пароходы обѣихъ линій могли бы встрѣчаться и размѣниваться пассажирами и грузами. Въ дѣйствительности, однако, это предположеніе не было осуществлено. Уже вскорѣ послѣ открытія Кавказской линіи Общество замѣтило неполноту сообщеній между Одессою и Кавказскимъ побережьемъ, и въ концѣ 1857 г. положеніемъ Комитета Министровъ разрѣшено было продолжить линію отъ Редутъ-Кале до Требизонда, съ обязательствомъ содержать ее съ 1 апрѣля по 1 сентября три раза, а въ остальное время года два раза въ мѣсяцъ. Въ слѣдующемъ году, впрочемъ, число лѣтнихъ рейсовъ отъ Редутъ-Кале до Требизонда увеличено до 4 разъ въ мѣсяцъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ, сообщеніе отъ Керчи до Редутъ-Кале дозволено было содержать вмѣсто трехъ разъ въ мѣсяцъ лишь два раза, и исходнымъ пунктомъ для Кавказской линіи постановлено было считать не Одессу, какъ положено было первоначально, а Керчь. Въ томъ же году Общество предложило, во время лѣтнихъ рейсовъ, распространить Кавказскую линію отъ Батума до Константинополя, но потребовало за эти сообщенія назначенія особой помильной платы. Министерство Финансовъ не могло признать это требованіе уважительнымъ въ виду выгоды предлагавшихся сообщеній въ коммерческомъ отношеніи и находило возможнымъ допустить взаимнъ новыхъ рейсовъ нѣкоторое сокращеніе въ несрочныхъ отправленіяхъ по Средиземному морю и Атлантическому океану съ тѣмъ, чтобы помильная плата за послѣдніе рейсы обращена была на поддер-

жаніе новой линіи. Но Общество, извлекавшее въ то время значительныя выгоды изъ заграничныхъ сообщеній, не согласилось на означенныя условія, и Кавказская линія осталась въ прежнемъ видѣ. Вмѣстѣ съ тѣмъ не представлялось необходимости въ продолженіи Галацкой линіи по Румелійскому берегу, а развитіе срочнаго движенія вверхъ по Дунаю встрѣчало затрудненія въ конкуренціи австрійскаго пароходства и невыясненности вопроса о свободѣ плаванія по названной рѣкѣ. Короткіе же рейсы между Одессою и Галацомъ доставляли мало выгодъ. Поэтому, по ходатайству Общества, ему разрѣшено было обратиться Галацкую линію изъ срочной въ несрочную, съ устраненіемъ обязательнаго захода въ промежуточные дунайскіе порты, а взамѣнъ того линія отъ Редуть-Кале до Требизонда продолжена была до Константинополя. Такимъ образомъ Анатолійская линія была доведена до конца, а имѣвшаяся въ виду ей соотвѣтствующая Румелійская линія была оставлена, и изъ устава исключено было постановленіе объ обязательномъ ея открытіи совмѣстно съ сообщеніями по Анатолійскому берегу.

Одновременно съ открытіемъ сообщеній отъ Редуть-Кале до Требизонда Общество обратило вниманіе на р. Ріонъ, по которой ему разрѣшено было въ 1858 г. учредить пароходство; тогда же Общество приняло на себя сухопутную доставку грузовъ отъ Ріона до Тифлиса и содержаніе между этими городами почтовыхъ станцій. Введеніемъ указанныхъ операцій оно имѣло въ виду перенести снова на Кавказъ часть малоазійской транзитной торговли съ Персіею и другими странами, которая въ 30-хъ годахъ въ

широкихъ размѣрахъ производилась въ Кавказскихъ портахъ, а затѣмъ, вслѣдствіе повышенія таможеннаго тарифа, перешла въ Эрзерумъ и Требизондъ.

Прочія линіи внутренняго плаванія оставались до истеченія срока дѣйствія первоначальнаго устава безъ измѣненія, за исключеніемъ лишь линіи отъ Таганрога до Константинополя, вновь учрежденной въ 1858 г. въ расчетъ на перевозку грузовъ изъ-за границы для предполагавшейся къ постройкѣ Феодосійской желѣзной дороги; такъ какъ послѣднее предположеніе не оправдалось и сооруженіе указанной дороги, съ образованіемъ Главнаго Общества, отложено было на неопредѣленное время, то и вновь открытая пароходная линія не могла получить желательнаго развитія, и спустя четыре года по ней дозволено было совершать лишь несрочные рейсы, столько разъ въ годъ, сколько признано будетъ нужнымъ. Независимо отъ содержанія собственно морскихъ сообщеній Обществу по первоначальному уставу разрѣшено было учредить буксирное пароходство по рѣкамъ Днѣпру, Бугу и Дону; затѣмъ въ 1858 г. ему дозволено устроить пароходство по Днѣстру, а въ 1871 г. ему предоставлена шестилѣтняя привилегія на пароходное плаваніе по р. Кубани.

По мѣрѣ того какъ измѣнялся первоначальный планъ обязательныхъ сообщеній, содержаніе которыхъ возложено было на Русское Общество, должна была подвергнуться измѣненію упомянутая выше помильная плата, назначенная Обществу за совершеніе рейсовъ. За вновь открытое сообщеніе между Редутъ-Кале и Требизондомъ Обществу назначена была въ 1857 г. порейсовая плата въ 5 р. 22 к. за милю, и

съ того времени наибольшая сумма поимильной платы, причитавшейся Обществу по числу пройденныхъ его пароходами миль, исчислялась въ 1.883,932 р. 72 к.

При дальнѣйшихъ измѣненіяхъ въ первоначальномъ росписаніи рейсовъ, расчетъ этотъ былъ пересмотрѣнъ, и взамѣнъ спеціальныхъ нормъ поимильной платы по отдѣльнымъ линіямъ, по ходатайству Общества, установлены были въ 1858 г. лишь двѣ общія нормы, одна для линій внутренняго плаванія въ 4 р. 7 к. за милю и другая для линій внѣшнихъ по 4 р. 53 к. за милю. Спустя четыре года, расчетъ этотъ подвергся новому измѣненію, и поимильная плата назначена въ единообразномъ размѣрѣ 4 р. 30¹/₄ к. за милю. Благодаря указанному измѣненію, утратилась въ отношеніи пособія, получаемого отъ правительства, разница между сообщеніями заграничными и внутренними, срочными и несрочными, и для Общества представлялось выгоднымъ усиливать движеніе въ каботажномъ плаваніи, требовавшемъ меньшихъ расходовъ по сравненію съ заграничными линіями, гдѣ оно встрѣчало конкуренцію иностранныхъ пароходныхъ компаній. Вообще, нельзя не замѣтить, что въ результатѣ допущенныхъ вскорѣ послѣ утвержденія устава отступленій отъ первоначальнаго плана морскихъ сообщеній и порядка производства поимильной платы, интересы Русскаго Общества пароходства и торговли существенно выиграли, но вмѣстѣ съ тѣмъ не вполнѣ оправдались предположенія относительно развитія широкой сѣти сообщеній не только каботажныхъ, но и заграничнаго плаванія. По расчету комисіи, образованной впослѣдствіи при министерствѣ финансовъ для пересмотра устава Общества,

по первоначальнымъ условіямъ оно обязывалось изъ всего числа 436,526 миль, обнимавшихъ всѣ проектированныя линіи, проходить срочными рейсами 302,318 миль, и только по двумъ линіямъ Триестской и Марсельской помильная плата производилась за несрочные рейсы, приблизительно за 134,208 миль. Съ введеніемъ же въ уставъ упомянутыхъ выше измѣненій протяженіе срочныхъ рейсовъ уменьшилось на 73,976 миль, а помильная плата оставлена въ томъ же размѣрѣ за всѣ 436,526 миль, такъ что она уплачивалась не только за первоначально предполагавшіяся 134,208 миль, но за 208,184 несрочныхъ мили. При этомъ порейсовая плата, согласно отзыву той же комисіи, совершенно утратила первоначальное значеніе, въ силу котораго, въ зависимости отъ доходности отдѣльныхъ линій, она должна была служить вознагражденіемъ за недостаточное пассажирское и грузовое движеніе, которое могло развиться лишь въ послѣдствіи. Съ назначеніемъ помильной платы въ однообразномъ размѣрѣ и съ уменьшеніемъ числа срочныхъ рейсовъ, она получила характеръ валового ежегоднаго пособія Общества отъ казны и выбиралась по линіямъ совершенно случайно, смотря по тому, по какимъ сообщеніямъ сдѣлано наибольшее число рейсовъ.

Учрежденіе Русскаго Общества пароходства и торговли совпало со временемъ значительнаго оживленія въ отпускной торговлѣ южныхъ портовъ. Располагая большимъ количествомъ перевозочныхъ средствъ, Общество могло пойти на встрѣчу народившейся потребности въ массовой перевозкѣ грузовъ изъ однихъ портовъ въ другіе и на заграничныя приморскіе рынки.

Начиная съ середины шестидесятыхъ годовъ, когда Общество имѣло уже всѣ средства для полного развитія своихъ операцій, дѣятельность его съ каждымъ годомъ расширялась, чему особенно способствовало проведеніе желѣзныхъ дорогъ, усилившее отпускную торговлю черноморскихъ портовъ. Въ нижеслѣдующей таблицѣ приводятся нѣкоторыя статистическія данныя объ операціяхъ Общества въ теченіе перваго періода его дѣятельности, т. е. до 1876 г., когда истекалъ срокъ дѣйствія первоначальнаго устава.

Годы.	П е р е в е з е н о:		П о л у ч е н о д о х о д а (р у б.):			
	грузовъ пуд.	пассажи- ровъ.	фрахты за грузы.	съ пасса- жировъ.	пособія отъ казны.	отъ проч. статей.
1857 . . .	920,032	28,887	177,900	144,766	389,415	114,281
1858 . . .	4.069,661	123,593	428,918	327,228	1.144,573	44,379
1859 . . .	6.117,307	202,467	1.066,566	563,559	1.947,225	42,463
1860 . . .	6.878,652	218,834	1.236,903	708,889	1.947,406	43,878
1861 . . .	6.990,381	208,332	1.211,370	613,719	1.917,406	65,644
1862 . . .	5.261,693	195,371	1.141,599	653,666	1.942,188	115,456
1863 . . .	8.015,571	211,464	1.383,128	720,035	1.947,003	175,678
1864 . . .	11.616,465	283,283	2.248,743	896,343	1.945,527	370,857
1865 . . .	13.770,509	285,748	2.376,487	759,651	1.946,903	389,320
1866 . . .	13.891,473	272,146	2.528,590	758,042	1.946,966	330,665
1867 . . .	19.043,685	316,397	2.935,628	951,808	1.890,216	403,685
1868 . . .	17.093,739	351,480	2.904,960	997,859	1.798,762	323,789
1869 . . .	21.227,249	430,229	3.064,013	1.155,027	1.705,481	416,419
1870 . . .	32.282,025	432,103	3.875,468	1.072,337	1.610,998	407,174
1871 . . .	30.448,963	490,070	3.973,383	1.227,407	1.518,850	516,711
1872 . . .	30.588,706	518,706	3.894,795	1.469,605	1.424,046	524,403
1873 . . .	29.832,922	549,454	3.907,704	1.482,587	1.335,174	609,485
1874 . . .	35.117,722	560,538	4.220,694	1.439,235	1.243,686	412,696
1875 . . .	32.567,319	486,831	3.882,993	1.293,118	1.142,086	402,518
1876 . . .	32.044,696	494,311	3.599,729	1.143,678	1.046,183	534,237

Приведенныя данныя показываютъ, что дѣятельность Русскаго Общества въ теченіе шестидесятихъ и первой половины семидесятихъ годовъ получила весьма широкое развитіе. Количество грузовъ, перевезенныхъ на судахъ Общества, за десять лѣтъ отъ 1866 г. до 1876 г. увеличилось болѣе чѣмъ въ два раза; соотвѣтственно возрасло число пассажировъ и сумма вырученныхъ Обществомъ фрахтовъ. Располагая значительными перевозочными средствами и пользуясь пособіемъ отъ казны, составлявшимъ, какъ видно изъ таблицы, отъ 20 до 25% ежегоднаго валового дохода, Общество являлось въ южныхъ нашихъ моряхъ единственнымъ крупнымъ пароходнымъ предпріятіемъ, къ которому и тяготѣла большая часть перевозокъ въ виду отсутствія конкуренціи со стороны другихъ предпринимателей. Не считая Обществъ Азовскаго пароходства и Пароходства по Дону и Азовскому морю, занимавшихся преимущественно буксированіемъ судовъ или перевозками на короткихъ разстояніяхъ въ прибрежномъ плаваніи, единственнымъ конкурентомъ Русскаго Общества выступило въ 1871 г. Товарищество Новороссійскаго пароходства, но и оно, имѣя лишь небольшія оборотныя средства, не могло держать низкихъ фрахтовъ, вызванныхъ соперничествомъ, и спустя три года, вынуждено было ликвидировать предпріятіе и передать свой флотъ Русскому Обществу.

Въ дополненіе къ приведеннымъ выше свѣдѣніямъ объ операціяхъ Общества, необходимо остановиться на разсмотрѣніи отдѣльныхъ линій, предусмотрѣнныхъ первоначальнымъ уставомъ. Ниже приводятся данныя о развитіи дѣятельности Общества по заграничнымъ и внутреннимъ линіямъ.

Годы.	Выручено руб. по линіямъ:		Годы.	Вычурено руб. по линіямъ:	
	внутреннимъ.	заграничн.		внутреннимъ.	заграничн.
1857 . .	135,909	145,897	1866 . .	767,244	2.106,224
1858 . .	325,763	396,711	1867 . .	1.047,803	2.163,773
1859 . .	407,831	1.071,110	1868 . .	1.181,762	2.124,667
1860 . .	488,459	1.189,356	1869 . .	1.438,478	2.181,810
1861 . .	476,009	1.040,213	1870 . .	1.554,661	2.634,619
1862 . .	456,971	1.151,028	1871 . .	1.687,776	2.693,885
1863 . .	530,971	1.382,680	1872 . .	1.985,764	2.733,125
1864 . .	723,454	2.032,405	1873 . .	2 079,172	2 820,361
1865 . .	740,792	1.997,664			

Изъ этой таблицы видно, что движеніе по внутреннимъ линіямъ развивалось значительно быстрее, чѣмъ по заграничнымъ линіямъ. Изъ предполагавшихся первоначально внѣшнихъ рейсовъ нѣкоторые, какъ упомянуто выше, вовсе не осуществились, другіе были закрыты, спустя непродолжительное время. Триестская линія была отмѣнена вскорѣ послѣ утвержденія устава, и пароходы Общества не ходили вовсе въ Адриатическое море. Отъ сообщеній съ Марселемъ рейсами отъ Поти и Константинополя Общество также отказалось въ 1867 г. вслѣдствіе соглашенія съ компаніею «Messageries Maritimes», которая, въ свою очередь, обязалась не совершать заходовъ въ Потійскій портъ. Другія заграничныя линіи: Таганрого-Константинопольская, Галацкая, Салоникская, Пирейская также закрылись или поддерживались небольшимъ числомъ несрочныхъ рейсовъ. Вновь установлены были Русскимъ Обществомъ непредусмотрѣнныя уставомъ сообщенія съ Индіею и Китаемъ, но они прерваны были въ 1876 г., такъ какъ при отсутствіи помилной платы не представляли для Общества достаточныхъ выгодъ. Изъ другихъ заграничныхъ линій немаловажное значеніе имѣла Англійская линія, прекратившаяся въ 1879

году. Безъ измѣненій сохранились до истеченія срока перваго устава и впослѣдствіи получили дальнѣйшее развитіе рейсы по Константинопольской линіи, Анатолійской и Александрійской.

Обращаясь къ финансовымъ результатамъ дѣятельности Русскаго Общества пароходства и торговли за разсматриваемый періодъ времени, необходимо привести данныя о доходахъ и расходахъ Общества и отчисленіяхъ въ пользу акціонеровъ и въ запасный капиталъ. Свѣдѣнія эти сопоставлены въ слѣдующей таблицѣ:

Годы.	Валовой доходъ.	Расходъ.	Выдано въ дивидендъ.		Состояніе запаснаго капитала.
	Р	у б	л	и.	
1857 . . .	797,719	539,439	180,000	—	—
1858 . . .	1.935,258	1.532,304	222,716	—	—
1859 . . .	3.618,063	2.677,178	477,837	106,212	106,212
1860 . . .	3.905,312	3.090,826	319,590	106,289	106,289
1861 . . .	3.825,121	2.707,752	461,225	118,175	118,175
1862 . . .	3.846,648	2.565,928	601,623	118,175	118,175
1863 . . .	4.209,767	2.437,578	773,516	281,049	281,049
1864 . . .	5.417,297	2.708,722	859,463	1.435,122	1.435,122
1865 . . .	5.378,634	2.782,695	859,468	2.861,900	2.861,900
1866 . . .	5.492,994	3.047,225	900,000	3.856,434	3.856,434
1867 . . .	6.082,595	3.223,530	1.260,563	6.096,964	6.096,964
1868 . . .	5.973,938	3.318,799	1.130,875	7.011,096	7.011,096
1869 . . .	6.280,636	3.558,806	1 224,250	8.017,194	8.017,194
1870 . . .	6.912,423	3.984,899	1.290,650	9.084,144	9.084,144
1871 . . .	7.166,120	4.317,734	1.269,900	10.140,096	10.140,096
1872 . . .	7.268,885	4.761,486	1.099,750	11.017,804	11.017,804
1873 . . .	7.334,952	5.289,962	1.141,250	11.630,160	11.630,160
1874 . . .	7.316,451	5.156,897	1.141,250	11.707,043	11.707,043
1875 . . .	6.720,715	5.030,335	1.141,250	11.389,628	11.389,628
1876 . . .	6.323,727	4.541,949	1.141,250	11.715,046	11.715,046

Результаты дѣятельности Общества въ финансовомъ отношеніи нельзя не признать блестящими. За покрытіемъ всѣхъ расходовъ по эксплуатаціи пред-

пріятія прибыль по отношенію къ валовому доходу составляла ежегодно отъ 30 до 40%, а въ нѣкоторые годы даже превышала эту цифру. Уже въ самомъ началѣ дѣятельности Общества доходы его давали излишекъ надъ расходами, который поступалъ въ пользу акціонеровъ. Съ теченіемъ времени доходность предпріятія все болѣе возрастала, и въ концѣ шестидесятихъ годовъ ежегодно отчислялось въ дивидендъ на акціи свыше милліона рублей и столько же причислялось къ запасному капиталу. При сопоставленіи правительственнаго пособія съ прибылью Общества оказывается, что только въ первое десятилѣтіе существованія предпріятія помилъная плата представлялась необходимою для поддержанія сообщеній безъ убытка для акціонеровъ. Во второе же десятилѣтіе Общество, даже не получая пособія, располагало бы довольно значительнымъ доходомъ, достаточнымъ для выдачи акціонерамъ умѣреннаго дивиденда. Въ дѣйствительности, начиная съ 1866 г., когда обороты Общества получили значительное приращеніе, дивидендъ въ продолженіе семи лѣтъ составлялъ до 58 руб. на акцію или почти 40% на основной капиталъ, не смотря при этомъ на ежегодныя крупныя отчисленія въ запасный капиталъ. Очевидно, что столь высокій размѣръ дивиденда допускалъ нѣкоторое сокращеніе правительственнаго пособія безъ ущерба для акціонеровъ. Дѣйствительно, по расчету коммисіи, образованной при министерствѣ финансовъ въ 1875 г. для пересмотра устава, оказывалось, что Общество, не пользуясь пособіемъ отъ казны, въ состояніи было бы въ началѣ семидесятихъ годовъ выдавать акціонерамъ дивидендъ въ 17 руб. на акцію или болѣе 10% на капиталъ.

Не ограничиваясь естественнымъ возрастаніемъ доходности предпріятія, Правленіе Общества, съ самаго начала его дѣятельности, изыскивало различные способы къ увеличенію прибыли на акціонерный капиталъ. Въ счетъ основнаго капитала предпріятія по 1 Января 1859 г. по первоначально выпущеннымъ 20 тысячамъ акцій внесено было 5.855,550 руб. Кромѣ того, на основаніи постановленія общаго собранія акціонеровъ 14 декабря 1857 г. выпущено было еще 10,000 акцій, и основной капиталъ Общества къ 1 Января 1863 г. увеличенъ до 8.594,625 руб. Между тѣмъ съ 1862 г. Общество приступило къ погашенію капитала, пріобрѣтая по биржѣ собственныя акціи. За время отъ 1862 г. до 1865 г. Обществомъ куплено было 9,250 собственныхъ акцій, въ томъ числѣ 5,470 акцій, принадлежавшихъ правительству и уступленныхъ Обществу за 799,344 руб., что составляло по сравненію съ первоначально вложеннымъ казною капиталомъ разницу въ пользу Общества на 1.201,656 р. Выкупивъ акціи, находившіяся въ рукахъ казны, Общество освобождалось отъ зависимости со стороны правительства, за исключеніемъ обязательствъ, предусмотрѣнныхъ уставомъ, и пріобрѣтало характеръ вполнѣ частнаго коммерческаго предпріятія. Порядокъ погашенія капитала Общества не былъ указанъ въ первоначальномъ уставѣ. Поэтому Правленіе въ 1865 г. вошло съ ходатайствомъ къ правительству относительно дополненія устава нѣкоторыми новыми постановленіями. Положеніемъ Комитета министровъ 28 Мая 1865 г. Обществу разрѣшено было образовать изъ наличныхъ суммъ особый страховой капиталъ въ одинъ милліонъ рублей, изъять изъ обращенія и уни-

чтожить приобрѣтенныя имъ собственныя акціи и ввести постепенно погашеніе складочнаго капитала чрезъ возвратъ на каждую акцію части капитала, не превышающей, однако, 150 руб.; при этомъ до приведенія акцій Общества чрезъ постепенное погашеніе капитала до половины ихъ первоначальной стоимости дивидендъ былъ ограниченъ 30 руб. на акцію. Согласно приведеннымъ правиламъ, погашеніе капитала произведено было возвратомъ на каждую акцію въ 1865 г. — 75 руб., въ 1866 г. — 50 руб. и въ 1867 г. — 25 руб. всего 150 руб. Такимъ образомъ изъ первоначально опредѣленнаго капитала въ 9 мил. руб., составленнаго изъ 30 т. акцій по 300 руб., уничтожено было 9,250 акцій на нарицательный капиталъ въ 2.775,000 руб., а изъ остального капитала — 6.225,000 руб. половина возвращена акціонерамъ, такъ что основной капиталъ затѣмъ составлялъ 3.112,500 руб., раздѣленныхъ на 20,750 акцій по 150 р. каждая.

Указанная сумма 3.112,500 руб. представляла собою капиталъ, дѣйствительно вложенный акціонерами въ предпріятіе. По сравненію со всѣмъ дѣйствующимъ капиталомъ Общества сумма эта, по расчету упомятой выше комисіи, составляла въ 1874 г. не болѣе 19,53%, такъ какъ весь капиталъ по балансу составлялъ въ то время до 16,500 тыс. руб. Изъ нихъ свыше 13 мил. руб. образовалось изъ накопленныхъ прибылей предпріятія. Перевозочныя средства Общества представляли къ 1874 г., за вычетомъ погашенія, стоимость въ 6.449,147 руб. и состояли изъ 89 пароходовъ, имѣвшихъ въ сложности 8,091 паровую силу и 90,158 тоннъ водоизмѣщенія. Механическія заведенія и мортоновъ элингъ въ Константинополѣ, литейный заводъ

въ Одессѣ, пристани, магазины и другія недвижимыя имущества Общества оцѣнивались въ 2.119,650 руб. Кромѣ того, принадлежавшій Обществу рудникъ, эксплуатація котораго производилась съ 1870 г., также представлялъ стоимость свыше 1 мил. руб. Всѣ эти данныя показываютъ, что ко времени истеченія срока первоначальнаго устава Русское Общество пароходства и торговли не только совершенно упрочилось въ финансовомъ отношеніи, но успѣло сдѣлаться богатымъ и весьма доходнымъ коммерческимъ предпріятіемъ, представлявшимъ для акціонеровъ значительныя выгоды по сравненію съ другими транспортными учрежденіями, возникавшими въ то время или впослѣдствіи. Выдающійся успѣхъ Русскаго Общества объясняется быстрымъ развитіемъ экономическихъ силъ южной Россіи и послѣдовательнымъ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ, примыкающихъ къ Черному и Азовскому морямъ и оказавшихъ рѣшительное вліяніе на усиленіе отпускной дѣятельности южныхъ портовъ.

Не менѣе важное значеніе для успѣшнаго развитія Русскаго Общества пароходства и торговли имѣла поддержка со стороны правительства, даровавшего Обществу при самомъ учрежденіи весьма существенныя льготы и производившаго ему въ теченіе двадцати лѣтъ значительныя пособія. Общая сумма выданныхъ Обществу пособій за время дѣйствія первоначальнаго устава превысила 34 милл. руб. Въ томъ числѣ въ видѣ поименованной платы отпущено было 30.540,004 руб., уступлено при выкупѣ принадлежавшихъ правительству акцій 1.201,656 руб., предоставленъ въ пользу Общества дивидендъ по означеннымъ

акціямъ на сумму 1.435,200 руб. и выдано на ремонтныя исправленія пароходовъ 1.280,000 руб. Независимо отъ сего, немаловажныя сбереженія достигнуты были Обществомъ вслѣдствіе предоставленія ему права пользоваться бесплатно казенными землями для устройства пристаней, магазиновъ и мастерскихъ.

Съ истеченіемъ въ 1877 г. срока первоначальнаго устава Русскаго Общества пароходства и торговли, дальнѣйшая его дѣятельность по содержанію обязательныхъ морскихъ сообщеній должна была подвергнуться измѣненіямъ, въ зависимости отъ измѣнившихся условій торговли и товаро-пассажирскаго движенія въ Черномъ и Средиземномъ моряхъ. При разсмотрѣніи основаній, предложенныхъ Обществомъ для дальнѣйшаго содержанія срочныхъ рейсовъ, признано было возможнымъ ограничиться лишь небольшими измѣненіями въ линіяхъ обязательныхъ сообщеній. Такъ, рейсы отъ Одессы до Константинополя, производившіеся съ 1873 г. по два раза въ недѣлю, постановлено сохранить безъ измѣненія. Равнымъ образомъ сохранены были въ прежнемъ видѣ двухнедѣльные рейсы по Александрійской линіи. Сообщение отъ Батума до Константинополя по Анатолійскому берегу содержалось Русскимъ Обществомъ еженедѣльно, и, сверхъ того, въ виду значительнаго грузового движенія, осенью дѣлались экстренные рейсы большими грузовыми пароходами. Въ виду доходности этой линіи, побуждавшей Общество къ установленію болѣе частыхъ рейсовъ, признано было возможнымъ ограничить обязательные рейсы, съ назначеніемъ помилъной платы, лишь двумя отправленіями въ мѣсяцъ,

какъ предусмотрѣно было первоначальнымъ уставомъ. Далѣе, изъ ранѣе существовавшихъ заграничныхъ линій Галацкая и Пирейская исключены были, въ виду слабаго ихъ коммерческаго значенія, изъ сѣти обязательныхъ сообщеній, причемъ относительно первой линіи было оговорено, что въ случаѣ, если правительство признаетъ нужнымъ, Общество обязывается содержать линію между Одессою, Галацомъ и Рушукъ за ту же помилную плату, которая будетъ ему производиться по другимъ линіямъ. Вновь установлено было, при пересмотрѣ устава Общества, обязательное сообщеніе, еженедѣльными рейсами, отъ Одессы, черезъ Константинополь, въ Александрію и Портъ-Саидъ, составившее такъ-наз. Александрійскую прямую линію. Предлагая введеніе этого новаго сообщенія, Общество имѣло въ виду воспользоваться имъ, путемъ соглашенія съ иностранными компаніями о взаимной передачѣ грузовъ и пассажировъ, для перевозки изъ Александріи и Портъ-Саида товаровъ, слѣдующихъ въ Россію изъ Китайскихъ и Индійскихъ портовъ черезъ Суэзскій каналъ. Независимо отъ сего, Общество предполагало еще отъ себя совершать несрочные рейсы въ Индію и Китай. Но основанія, на коихъ оно принимало на себя содержаніе этихъ сообщеній, какъ упоминалось ранѣе, признаны были для правительства невыгодными, и сѣть обязательныхъ для Общества внѣшнихъ рейсовъ ограничена была по новому уставу только перечисленными линіями. При этомъ число внѣшнихъ миль, проходимыхъ пароходами Общества въ Мраморномъ морѣ, Архипелагѣ и Средиземномъ морѣ, съ прекращеніемъ болѣе отдаленныхъ рейсовъ въ Сѣверное море и Атлантическій

океанъ, по обязательнымъ линіямъ, уменьшалось до 169,728 миль противъ 232,056 миль, исчислявшихся по первоначальному уставу. Такимъ образомъ, съ пересмотромъ устава Русскаго Общества пароходства и торговли, сѣтъ заграничныхъ сообщеній съ разными пунктами Архипелага и морей Средиземнаго и Адриатическаго, которымъ придавалось особенное значеніе при самомъ учрежденіи Общества, потерпѣла существенное умаленіе.

Что касается внутреннихъ линій, то въ виду значительнаго развитія по нимъ пассажирскаго и грузового движенія, назначеніе помильной платы признано было возможнымъ ограничить лишь Кавказскою линіею между Керчью и Поти, съ установленіемъ обязательныхъ по этому направленію еженедѣльныхъ рейсовъ и съ заходомъ, по требованію правительства, въ тѣ или другіе прибрежные пункты. Такъ какъ при этомъ возникали опасенія относительно исправнаго содержанія другихъ срочныхъ линій между русскими портами, то въ уставъ введено было постановленіе, что въ случаѣ желанія Общества прекратить сообщенія по Крымской линіи между Одессою и Керчью, оно обязывается предварить о томъ министра финансовъ за два года, а до того времени по этой линіи должны совершаться срочные рейсы, не менѣе одного раза въ недѣлю, съ заходомъ въ промежуточные порты.

Въ общей сложности число миль по обязательнымъ рейсамъ, за которыя назначалась помильная плата, опредѣлено было въ 346,112, тогда какъ по первоначальному уставу оно исчислялось въ 436,526, слѣдовательно уменьшеніе составило 90,114 миль. При

распредѣленіи всего количества миль на внутреннія и внѣшнія получались слѣдующія разницы:

	Ч и с л о м и л ь:	
	внутреннихъ.	внѣшнихъ.
По первоначальному уставу . .	204,470	232,056
» уставу 1876 г.	176,384	169,728
Менѣе	28,086	62,328

По вопросу о размѣрѣ помилной платы, причитавшейся Обществу за содержаніе предположенныхъ срочныхъ рейсовъ, комиссія, образованная при министерствѣ финансовъ для пересмотра устава, признала возможнымъ удовлетворить ходатайство Общества о сохраненіи платы въ томъ же размѣрѣ, въ какомъ она производилась въ послѣдній годъ дѣйствія первоначальнаго устава, т. е. въ 2 р. 15 к. за милю, безъ дальнѣйшаго ея уменьшенія, соотвѣтственно чему вся сумма пособія отъ правительства опредѣлена была въ 744,140 руб. 80 коп.

При окончательномъ разсмотрѣніи новаго соглашенія съ Русскимъ Обществомъ пароходства и торговли относительно содержанія срочныхъ сообщеній, въ Комитетѣ министровъ обращено было вниманіе на неудобства, проистекавшія для Черноморскихъ портовъ, вслѣдствіе того, что единственнымъ отходнымъ пунктомъ для срочныхъ рейсовъ Общества избрана была Одесса, въ ущербъ другимъ мѣстностямъ, имѣвшимъ также немаловажное значеніе въ отпускной торговлѣ Южной Россіи. Указанныя неудобства усиливались еще тѣмъ обстоятельствомъ, что съ 1870 г. Русскому Обществу передана была эксплуатація Одесской желѣзной дороги, благодаря чему Общество получило возможность, путемъ пониженія тарифовъ, привлекать грузы преимущественно къ

Одессѣ, въ ущербъ другимъ портамъ. Отъ передачи желѣзной дороги въ руки частной компаніи ожидалась выгода, какъ для казны, такъ и для общаго хода торговли, но въ дѣйствительности ожиданія эти не оправдались, и интересы, связанные съ развитіемъ желѣзнодорожнаго предпріятія, принесены были въ жертву ради извлеченія болѣе значительнаго дохода изъ эксплуатаціи пароходныхъ сообщеній. Поэтому уже въ 1873 г. признано было желательнымъ возможно скорѣйшее разъединеніе обоихъ предпріятій, а спустя три года, при обсужденіи новаго устава Общества, Комитетъ министровъ нашелъ необходимымъ потребовать окончательнаго отдѣленія желѣзной дороги отъ пароходства. При этомъ указывалось на невыгодныя послѣдствія передачи Русскому Обществу Одесской дороги, какъ для казны, такъ и для частныхъ лицъ. Съ одной стороны, государственное казначейство не получало причитавшихся ему платежей по гарантіи облигаціоннаго капитала; съ другой стороны, грузоотправители постоянно жаловались на застой въ движеніи и на несоотвѣтствіе его требованіямъ торговли; наконецъ, и владѣльцы акцій Одесской дороги, въ теченіе шести лѣтъ эксплуатаціи ея Русскимъ Обществомъ, лишь одинъ разъ воспользовались дивидендомъ на свои бумаги и въ биржевой ихъ стоимости потеряли болѣе половины внесеннаго по нимъ капитала, не говоря уже объ акціяхъ, на сумму около 15 милл. руб., принадлежавшихъ правительству, по коимъ казна не получала никакого дохода. Независимо отъ отдѣленія Одесской желѣзной дороги отъ пароходнаго предпріятія Русскаго Общества, Комитетъ министровъ призналъ необходимымъ установить

по круговой Александрійской линіи одно отправленіе въ недѣлю вмѣсто Одессы отъ Севастополя. Затѣмъ прочія предположенія коммисіи относительно дальнѣйшей дѣятельности Общества были одобрены, причемъ помянутая плата установлена была съ нѣкоторымъ уменьшеніемъ противъ предполагавшагося размѣра въ количествѣ двухъ рублей за милю.

Новый уставъ Русскаго Общества пароходства и торговли долженъ былъ вступить въ силу съ 21 Мая 1877 г., но происходившія въ то время военныя дѣйствія на Черномъ морѣ дѣлали невозможнымъ содержаніе предусмотрѣнныхъ уставомъ срочныхъ сообщеній. Затѣмъ, въ виду отдѣленія отъ Общества Одесской дороги представилась необходимость въ новой редакціи устава. Представивъ въ 1878 г. на утвержденіе правительства проектъ устава по пароходному предпріятію, Общество вмѣстѣ съ тѣмъ возбудило ходатайство относительно измѣненія постановленій, касавшихся размѣра капитала Общества. Складочный капиталъ предпріятія Общество предполагало установить въ 10 милл. руб., причемъ имѣлось въ виду изъ всего дѣйствующаго капитала Общества, составлявшаго по балансу на 1 Января 1878 г. 18.856,515 р., списать въ счетъ суммъ, ранѣе возвращенныхъ акціонерамъ и израсходованныхъ на покупку уничтоженныхъ акцій 5.887,500 р., и сверхъ того 300,000 руб. назначить на погашеніе имѣвшихся въ рукахъ правленія 750 акцій; изъ остающихся за симъ 12.669,015 р. признавалось достаточнымъ удержать въ запасномъ капиталѣ 2.669,015 р., а 10.000,000 руб. опредѣлить въ качествѣ основного капитала предпріятія, взаимѣнъ 9 милл. руб., принятыхъ въ первоначальномъ

уставѣ. Стоимость каждой изъ 20,000 акцій, остававшихся въ обращеніи, опредѣлилась бы согласно расчету въ 500 р., а при раздробленіи ихъ на 40,000, какъ предполагало правленіе, нарицательная цѣна составляла бы 250 руб. На ряду съ приведенными предположеніями Общество, по примѣру произведенной уже однажды операціи погашенія капитала, вновь ходатайствовало о разрѣшеніи ему возвратить акціонерамъ по 125 р. на акцію, съ ограниченіемъ дивиденда 25 рублями впредь до погашенія нарицательнаго капитала Общества до половины.

Изложенныя ходатайства Общества сводились къ увеличенію складочнаго капитала путемъ перечисленія изъ запаснаго капитала въ основной 6.887,500 руб. и затѣмъ къ предположенію о выдачѣ акціонерамъ на руки на каждую акцію въ 500 руб. по 250 р., всего до 5 милл. руб. При разсмотрѣніи этихъ ходатайствъ, въ особенности послѣдняго изъ нихъ, Комитетъ министровъ остановился на нѣкоторыхъ соображеніяхъ, представляющихъ существенный интересъ для оцѣнки дѣятельности Русскаго Общества пароходства и торговли. Комитетъ находилъ, что быстрое возрастаніе запасныхъ средствъ Общества, которымъ придавалось въ уставѣ опредѣленное назначеніе, обусловливалось, главнымъ образомъ, тѣми чрезвычайными пожертвованіями, которыя приняты были на себя правительствомъ съ цѣлью утвержденія Общества на прочныхъ началахъ. Какъ извѣстно, при учрежденіи Общества преслѣдовались весьма важныя въ государственномъ отношеніи политическія и экономическія цѣли. Съ одной стороны, имѣлось въ виду, что суда Общества въ состояніи будутъ замѣнить прежній Черноморскій

флотъ, и ими возможно будетъ воспользоваться во время войны въ качествѣ военныхъ крейсеровъ; съ другой стороны, новое предпріятіе должно было способствовать развитію торговли южнаго края Россіи и пароходныхъ его сообщеній съ русскими и иностранными портами. Признавая предполагавшееся Обществомъ погашеніе половины акціонернаго капитала весьма значительною льготою, Комитетъ министровъ находилъ возможнымъ удовлетворить ходатайство объ этомъ правленія только въ томъ случаѣ, еслибы цѣли, имѣвшіяся въ виду при образованіи Общества, можно было считать уже вполне достигнутыми. Обращаясь къ разсмотрѣнію этого послѣдняго вопроса, Комитетъ министровъ, на основаніи выслушанныхъ въ засѣданіи отзывовъ министра финансовъ, управляющаго морскимъ министерствомъ и начальника главнаго штаба, нашелъ, что назначеніе Общества осталось далеко не выполненнымъ. «При неосуществленіи многихъ изъ первоначально проектированныхъ линій пароходныхъ сообщеній, нѣкоторыя линіи, послѣ отмѣны по нимъ помильной платы, совершенно были оставлены; учрежденная въ 1876 году, по соглашенію съ Обществомъ, Севастопольско-Константинопольская линія не была осуществлена; по поддерживаемымъ Обществомъ линіямъ сообщеній пароходы не заходили во многіе населенные и богатые по производительности пункты, крайне нуждавшіеся въ развитіи торговыхъ сношеній; большинство принадлежавшихъ Обществу судовъ, по размѣрамъ и вмѣстимости своей, вовсе не соответствовали требованіямъ современнаго судостроенія; многія изъ судовъ пришли въ ветхость и обладали весьма слабыми машинами. Съ другой

стороны, во время послѣдней войны Общество пароходства и торговли не только не оказало патріотическаго содѣйствія правительству, но нерѣдко или вовсе отказывало въ исполненіи тѣхъ или другихъ требованій, или замедляло ихъ удовлетвореніе, или же устанавливало весьма тяжелыя для казны условія. При этомъ и судовыя средства Общества оказались настолько недостаточными, что оно для исполненія принятой на себя перевозки войскъ нанимало иностранные (англійскіе) пароходы».

Въ виду изложеннаго Комитетъ министровъ, не встрѣтивъ препятствій къ предположенному Обществомъ увеличенію основнаго капитала, путемъ перечисленія въ него части запасныхъ средствъ, не нашелъ вмѣстѣ съ тѣмъ никакихъ уважительныхъ основаній къ предоставленію новыхъ льготъ акціонерамъ Общества и постановилъ, чтобы въ уставѣ было положительно оговорено объ употребленіи запаснаго капитала исключительно на предметъ его прямого назначенія, т. е. на распространеніе предпріятія и возобновленіе утраченныхъ Обществомъ пароходовъ.

Срокъ дѣйствія новаго устава Русскаго Общества пароходства и торговли не былъ опредѣленъ заранѣе, и за правительствомъ сохранено было право прекратить Обществу производство помильной платы во всякое время, предваривъ о томъ Общество за два года впередъ съ тѣмъ, чтобы первое предвареніе не могло послѣдовать ранѣе истеченія десяти лѣтъ со дня утвержденія устава. Такимъ образомъ наименьшій срокъ производства помильной платы опредѣленъ былъ въ двѣнадцать лѣтъ, по истеченіи коихъ уставъ Общества подвергся новому пересмотру, причемъ обя-

зательныя отношенія Общества къ правительству установлены на тѣхъ основаніяхъ, которыя сохраняютъ силу до настоящаго времени.

Дѣятельность Русскаго Общества пароходства и торговли за указанное время отъ 1877 г. до 1889 г. представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	П о л у ч е н о д о х о д а (р у б л е й):			
	фрахта за грузы.	отъ пассажи- ровъ.	пособія отъ правительства.	прочія статьи.
1877	1.813,243	323,599	396,391	579,978
1878	6.415,201	2.255,186	165,850	778,981
1879	4.836,954	1.590,289	364,175	808,871
1880	3.270,445	1.503,843	765,635	748,149
1881	3.106,012	1.472,514	766,745	760,660
1882	3.640,853	1.711,122	768,828	839,079
1883	3.521,268	1.546,488	645,463	704,124
1884	3.743,744	1.695,061	741,414	763,356
1885	4.447,705	1.764,949	775,219	575,706
1886	4.900,512	1.780,871	756,692	584,312
1887	4.928,907	1,720,806	684,014	525,774
1888	5.133,074	1.732,088	675,547	588,699
1889	4.892,072	1.785,790	546,083	688,116

Изъ данныхъ этихъ усматривается, что особенно выгодными для Русскаго Общества были годы, непосредственно слѣдовавшіе за Турецкою войною, когда пароходами были выручены значительные фрахты за перевозку войскъ и казенныхъ грузовъ. Начало восьмидесятыхъ годовъ, совпавшихъ съ неурожаями и сокращеніемъ экспортной дѣятельности южныхъ портовъ представляетъ замѣтное уменьшеніе въ оборотахъ Общества, но начиная съ 1885 г. операціи его вновь оживляются, и выручка отъ перевозки грузовъ возрастаетъ до 5 милл. руб.

Что касается отдѣльныхъ линій, по которымъ Обществомъ поддерживались срочныя сообщенія, то, не

останавливаясь на нихъ въ подробности, необходимо замѣтить, что заграничныя линіи, какъ упоминалось уже ранѣе, съ теченіемъ времени все болѣе утрачиваютъ значеніе въ дѣятельности Общества по сравненію съ внутренними линіями въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ между русскими портами. Сравнительное значеніе тѣхъ и другихъ линій обнаруживается изъ слѣдующаго сопоставленія:

Годы.	Выручено руб. по линіямъ:		Годы.	Выручено руб. по линіямъ:	
	внутреннимъ.	заграничн.		внутреннимъ.	заграничн.
1880. .	3.194,688	1.579,600	1885. .	4.458,310	1.754,344
1881. .	2.979,198	1.599,328	1886. .	4.931,561	1.749,822
1882. .	3.491,350	1.860,625	1887. .	5.126,756	1.522,957
1883. .	3.631,221	1.436,535	1888. .	5,257.405	1.607,757
1884. .	3.852,829	1.585,976			

Какъ видно изъ таблицы, дѣятельность Общества на внутреннихъ линіяхъ непрерывно развивалась, что и отразилось на замѣтномъ увеличеніи фрахтовъ, между тѣмъ какъ доходность заграничныхъ сообщеній оставалась безъ измѣненія, а въ концѣ разсматриваемаго періода даже уменьшилась, вслѣдствіе закрытія въ 1887 г. Румелійской линіи, между Одессою и Константинополемъ. Линія эта съ заходомъ въ Варну и Бургасъ учреждена была вскорѣ послѣ пересмотра устава Общества въ 1879 г., по волѣ Государя Императора Александра II, для поддержанія срочныхъ сообщеній между Одессою и Болгарскими портами. Прекращеніе Румелійской линіи вызвано было политическими событіями, происходившими въ Болгаріи въ 1886 г.

За исключеніемъ обязательныхъ сообщеній, Русскимъ Обществомъ пароходства и торговли совершенно было нѣсколько рейсовъ въ Индійскіе и Китайскіе

порты, но съ 1887 г., въ виду паденія фрахтовъ, отправленія эти болѣе не продолжались. Кромѣ того, въ 1885 г. Общество предлагало установить срочныя сообщенія съ Испаніей за ту же помилную плату, какою оно пользовалось по другимъ линіямъ, но эксплоатацію этой линіи отъ Одессы до Барселоны рѣшено было предоставить Добровольному Флоту, а затѣмъ въ виду стѣсненнаго состоянія государственнаго казначейства осуществленіе указанныхъ рейсовъ оставлено было до болѣе благопріятнаго времени.

Въ финансовомъ отношеніи результаты дѣятельности Русскаго Общества пароходства и торговли за разсматриваемый періодъ времени представляются въ слѣдующемъ видѣ.

Годы.	Валовой доходъ.	Расходъ.	Выдано въ дивидендъ.	Отчислено въ запасный капиталъ.
1877. . .	3.171,336	2.554,745	108,258	—
1878. . .	9.935,881	4.848,842	2.372,655	2.154,780
1879. . .	7.657,013	4.553,680	1.666,241	966,241
1880. . .	6.679,807	4.514,356	1.202,536	502,536
1881. . .	6.210,095	4.427,032	1.001,642	301,642
1882. . .	6.990,582	4.837,644	1.088,671	388,671
1883. . .	6.431,862	4.527,592	1.013,334	313,334
1884. . .	6.916,647	4.984,539	1.004,697	304,697
1885. . .	7.645,985	5.483,769	1.101,519	401,519
1886. . .	8.022,388	5.628,751	1.207,062	507,063
1887. . .	7.859,501	5.653,713	1.117,424	417,424
1888. . .	8.029,409	5.789,249	1.118,181	418,181
1889. . .	7.912,031	5.975,151	1.007,880	307,880

По балансу на 1 Января 1890 г. дѣйствующій капиталъ Русскаго Общества составлялъ 20.068,660 р., изъ каковой суммы въ основномъ капиталѣ считалось 10.000,000 р., въ страховомъ 1.000,000 р. и въ запасномъ 9.068,660 р. Перевозочныя средства Обще-

ства представляли, за вычетомъ погашенія, стоимость въ 6.124,459 р. и состояли, не считая баржъ и мелкихъ судовъ, изъ 82 пароходовъ, имѣвшихъ 8048 паровыхъ силъ и 86,136 тоннъ водоизмѣщенія. Кромѣ того, Обществу принадлежали недвижимыя имущества и антрацитовый рудникъ, коихъ стоимость оцѣнивалась въ 5.177,907 руб. При сравненіи этихъ данныхъ съ состояніемъ средствъ Общества въ серединѣ семидесятыхъ годовъ нельзя не замѣтить, что операциіи его въ теченіе второго періода его дѣятельности развивались сравнительно медленно и въ финансовомъ отношеніи представлялись гораздо менѣе успѣшными, что вполне обнаруживается изъ слѣдующаго сопоставленія:

Годъ.	Основной капиталъ.	Запасный капиталъ.	Число судовъ.	Число силъ.	Число тоннъ водоизмѣщенія.	Стоимость судовъ по балансамъ.	Стоимость недвижим. имущества.
1874. .	9.000,000	11.630,159	89	8,091	90,158	6.449,147	3.127,902
1890. .	10.000,000	9.068,660	82	8,048	86,136	6.124,459	5.177,907

Таблица показываетъ, что перевозочныя средства Русскаго Общества пароходства и торговли въ теченіе пятнадцати лѣтъ не только не увеличились, какъ можно было ожидать по естественному развитію предпріятія, но даже нѣсколько уменьшились. Изъ всего числа пароходовъ за указанный періодъ времени вновь построено Обществомъ не болѣе 35 судовъ; прочіе же пароходы насчитывали свыше пятнадцати, а нѣкоторые и болѣе двадцати лѣтъ службы.

По окончаніи двѣнадцатилѣтняго срока, которымъ ограничивалось дѣйствіе устава 1876 г., Правительствомъ заключено было съ Русскимъ Обществомъ временное соглашеніе относительно содержанія срочныхъ сообщеній, которое дѣйствовало до 1 Января 1891 г. При этомъ Обществу предоставлено было совершать

рейсы въ заграничномъ плаваніи по Александрійской линіи и Севастополь-Константинопольской, по одному отправленію еженедѣльно, и по Анатолійской по одному рейсу каждыя двѣ недѣли. Изъ внутреннихъ линій сдѣланы были обязательными для Общества Крымско-Кавказская круговая между Одессою и Поти, съ заходомъ въ Кавказскіе порты, и Крымско-Кавказская прямая, между Одессою и Батумомъ, съ заходами въ Крымскіе порты, Керчь и Новороссійскъ. Помильная плата назначена была исключительно за заграничныя сообщенія въ размѣрѣ 1 р. 75 к. за милю. Въ отличіе отъ ранѣе дѣйствовавшихъ постановленій упомянутымъ соглашеніемъ существовавшія прежде двѣ Александрійскія линіи соединены были въ одну, причемъ пароходы Общества, отправляясь еженедѣльно изъ Одессы въ Александрію, на обратномъ пути посѣщали Сирійскіе порты; кромѣ того изъ обязательныхъ рейсовъ исключена была линія Одессо-Константинопольская, и прекращено было субсидированіе Кавказской линіи. Самый размѣръ помильной платы по прочимъ сообщеніямъ уменьшенъ былъ отъ 2 р. до 1 р. 75 к. за милю.

Приведенныя основанія, обусловленные временнымъ соглашеніемъ съ Русскимъ Обществомъ, подверглись дальнѣйшимъ измѣненіямъ при пересмотрѣ устава Общества, съ цѣлью выработки, на болѣе продолжительное время, условій содержанія срочныхъ паровыхъ сообщеній въ нашихъ южныхъ моряхъ. Организція указанныхъ сообщеній, какъ видно изъ отзывовъ, собранныхъ комисіею при министерствѣ финансовъ, не могла быть признана вполне удовлетворяющею интересамъ торговли и промышлен-

ности южной Россіи. Какъ указывалось нѣкоторыми учрежденіями, Русское Общество на внутреннихъ каботажныхъ линіяхъ занимало исключительное, монопольное положеніе и не давало возможности небольшимъ Обществамъ, или частнымъ лицамъ участвовать, на началахъ свободной конкуренціи, въ развитіи русскаго каботажа въ южныхъ моряхъ. При отсутствіи какого-либо контроля относительно грузовыхъ тарифовъ, примѣнявшихся Обществомъ, оно устанавливало ихъ произвольно и въ случаѣ конкуренціи держало настолько низкіе фрахты, что вынуждало къ ликвидаціи вновь появлявшіяся предпріятія, а затѣмъ вновь вводило высокій и обременительный для торговли тарифъ. Такого приѣма придерживалось Русское Общество, согласно сообщенію мѣстныхъ таможенныхъ учреждений, относительно Кавказскаго пароходства Родоконаки, которое, подобно Новороссійскому Товариществу въ 70-хъ годахъ, въ короткое время доведено было до ликвидаціи и перешло къ Русскому Обществу. Въ виду вредныхъ послѣдствій, проистекавшихъ отъ исключительнаго преобладанія на внутреннихъ линіяхъ Русскаго Общества пароходства и торговли, въ нѣкоторыхъ отзывахъ указывалось на желательность передачи отдѣльныхъ линій между русскими портами въ эксплуатацію другимъ пароходнымъ предпріятіямъ, дѣйствовавшимъ на Черномъ и Азовскомъ моряхъ. Что касается заграничныхъ сообщеній, то они признавались недостаточными, въ отзывахъ выражены были желанія относительно установленія новыхъ срочныхъ рейсовъ отъ Таганрога или Новороссійска до Константинополя, съ цѣлью устройства прямого грузового и пассажирскаго сообщенія

юго-восточной полосы Россіи съ заграничными портами, такъ какъ существовавшія сообщенія кружнымъ путемъ по Анатолійской линіи представлялись недостаточными и малоудобными. Въ связи съ указанными сообщеніями предлагалось введеніе вновь срочныхъ рейсовъ къ портамъ Греціи и Архипелага и, сверхъ того, установленіе нѣкотораго числа срочныхъ отправокъ въ южно-европейскіе порты Австріи, Италіи, Франціи и Испаніи, а также изъ черноморскихъ и азовскихъ портовъ въ порты Балтійскаго моря. По поводу другихъ условій дѣятельности Русскаго Общества указывалось, что флотъ Общества, включающій значительную часть судовъ старой конструкции, не удовлетворяетъ современнымъ требованіямъ пассажирской и грузовой службы, что желательно установить обязательное освидѣтельствованіе судовъ Общества и постоянный надзоръ за исполненіемъ возлагаемыхъ на Общество обязанностей. Относительно тарифовъ за перевозку грузовъ и пассажировъ выражено было требованіе, чтобы они подверглись предварительному разсмотрѣнію и утвержденію правительства, или чтобы установлены были минимальныя и максимальныя нормы, въ предѣлахъ коихъ Общество могло бы опредѣлять тарифы по своему усмотрѣнію. Наконецъ, скорость пароходовъ Русскаго Общества признавалась недостаточною, такъ какъ, по состоянію судостроительной техники, при возобновленіи флота общества, скорость легко могла быть доведена, вмѣсто десяти миль, до одиннадцати и двѣнадцати миль въ часъ.

При ближайшемъ разсмотрѣніи приведенныхъ предположеній, выраженныхъ въ отзывахъ о дѣятель-

ности Русскаго Общества, лишь нѣкоторыя изъ нихъ признаны были заслуживающими уваженія и получили практическое осуществленіе. По вопросу объ установленіи новыхъ линій сообщеній коммисія, образованная при министерствѣ финансовъ для пересмотра устава Общества, находила, что учрежденіе срочныхъ рейсовъ въ западно-европейскіе порты и въ Балтійское море сопряжено было бы съ значительными расходами для казны по производству помильной платы, вслѣдствіе чего разрѣшеніе этого вопроса признавалось необходимымъ отложить до болѣе благопріятнаго времени. Болѣе настоятельною представлялась потребность въ срочныхъ сообщеніяхъ съ греческими портами, связанными съ пріазовскимъ райономъ довольно значительною торговлею; такъ какъ, однако, устройство для этихъ сообщеній новой линіи, согласно предварительному разсчету, потребовало бы ежегоднаго ассигнованія до 210 тыс. руб., то признано было цѣлесообразнымъ воспользоваться ранѣе существовавшею Александрійскою круговою линіею для заходовъ въ Аѳонъ, Салоники и Пирей, съ устраненіемъ обязательныхъ ранѣе посѣщеній малозначущихъ портовъ: Александретты, Мерсины и Латакіи. Вмѣстѣ съ тѣмъ возстановлена была прямая Александрійская линія отъ Одессы чрезъ Константинополь. Прочіе рейсы по линіямъ Севастополь-Константинопольской, Анатолійской и двумъ Крымско-кавказскимъ оставлены были въ прежнемъ видѣ, какъ они установлены были по временному соглашенію съ Обществомъ.

Что касается неудовлетворительнаго состоянія судовъ Русскаго Общества, то правительственная коммисія не могла не признать справедливости заявлен-

ныхъ въ этомъ отношеніи требованій, такъ какъ въ числѣ пароходовъ Общества насчитывалось болѣе двадцати, построенныхъ ранѣе 1868 года, и лишь одна треть флота Общества состояла изъ судовъ, вновь построенныхъ въ послѣднее десятилѣтіе; при этомъ пароходы, ни по размѣру, ни по силѣ двигателей не могли считаться удовлетворительными для современныхъ требованій морской перевозки. Поэтому признано было необходимымъ въ новый уставъ Общества включить требованіе, чтобы въ теченіе послѣдующихъ пятнадцати лѣтъ, коими ограниченъ былъ срокъ обязательныхъ его отношеній къ правительству, оно поставило на линіи до 10 новыхъ пароходовъ, водоизмѣщеніемъ въ 4000, 2500 и 2000 тоннъ, со скоростью на пробныхъ миляхъ въ 14 узловъ въ часъ. Далѣе, освидѣтельствованіе судовъ Общества въ благонадежности къ плаванію, по поводу котораго въ прежнемъ уставѣ не содержалось опредѣленныхъ постановленій, возложено было на таможни и портовые управленія, но ограничивалось лишь пароходами, совершающими рейсы на обязательныхъ линіяхъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ скорость судовъ Общества, въ виду заявленія Правленія объ обременительности навигаціонныхъ расходовъ, сопряженныхъ съ увеличеніемъ средней скорости, оставлена была безъ измѣненія. Предположеніе объ урегулированіи грузовыхъ тарифовъ Русскаго Общества пароходства и торговли также не получило пракческаго осуществленія. Правленіе Общества, не соглашаясь на включеніе въ уставъ правила объ установленіи обязательныхъ максимальныхъ и минимальныхъ тарифныхъ нормъ, указывало, что по заграничнымъ линіямъ подобное стѣсненіе Общества, при силь-

номъ соперничествѣ иностранныхъ компаній, отразилось бы губительно на его интересахъ, а на внутреннихъ линіяхъ, съ прекращеніемъ по нимъ помильной платы, ограниченіе свободы дѣйствій Общества представлялось бы несправедливымъ и ставило бы его въ невыгодное положеніе по сравненію со всѣми другими пароходными предпріятіями. Признавая эти объясненія заслуживающими вниманія, министерство финансовъ не встрѣтило препятствій къ сохраненію въ новомъ уставѣ Общества ранѣе дѣйствовавшихъ постановленій, въ силу коихъ обязательному утвержденію Правительства подлежатъ только тарифы на перевозку пассажировъ и багажа. Наконецъ, что касается помильной платы за содержаніе обязательныхъ срочныхъ рейсовъ, то первоначально, при пересмотрѣ устава, предполагалось сохранить размѣръ пособія, обусловленнаго временнымъ соглашеніемъ, т. е. 1 р. 75 к. за милю, для линій со скоростью въ 10 миль, а для линій со скоростью въ 9 миль въ часъ признавалось достаточнымъ назначить плату въ 1 р. 50 к. за милю; кромѣ того, чтобы поощрить Общество къ ускоренію почтово-пассажирскаго движенія, имѣлось въ виду для линій со скоростью въ 12 миль въ часъ опредѣлить размѣръ пособія въ 2 руб. за милю. Последнее предположеніе, въ виду сохраненія прежнихъ постановленій о средней скорости судовъ Общества, было оставлено. Затѣмъ, въ виду ходатайства Общества, испытывавшаго на заграничныхъ линіяхъ сильную конкуренцію, признано было возможнымъ размѣръ помильной платы увеличить по линіямъ Севастополь-Константинопольской и Александрійской прямой, при скорости въ 10 миль въ часъ, до 2 р. за милю, и по линіямъ

Анатолийской и Александрийской круговой, при скорости въ 9 миль въ часъ, до 1 р. 75 к. за милю. Общая сумма ежегоднаго пособія исчислена была въ 616,000 руб. Срокъ производства помильной платы, по примѣру прежняго устава, не назначался заранѣе. Правительству предоставлено было прекратить пособіе съ предвареніемъ Общества за два года; первое предвареніе не могло быть, однако, сдѣлано ранѣе 13 лѣтъ, такъ что наименьшій срокъ выдачи помильной платы опредѣленъ былъ въ 15 лѣтъ.

Выработанный на изъясненныхъ основаніяхъ новый уставъ Русскаго Общества пароходства и торговли былъ Высочайше утвержденъ 22 Января 1891 г.; вмѣстѣ съ симъ утверждены были выработанныя одновременно съ пересмотромъ устава подробныя правила относительно пользованія судами Русскаго Общества для казенныхъ надобностей. Со времени утвержденія Устава до настоящаго времени въ немъ послѣдовало лишь одно незначительное измѣненіе въ направленіи Александрийскихъ линій. Именно, въ минувшемъ 1894 г., въ виду ходатайства Общества, указывавшаго на затруднительность при движеніи судовъ по круговой Александрийской линіи заходовъ въ Пирей, сопряженныхъ съ значительною потерей времени, ему разрѣшено было отмѣнить посѣщеніе этого порта и ввести взамѣнъ того заходы въ Мерсину, Александретту и Кипрскіе порты Лимассоль и Ларнаки; вмѣстѣ съ тѣмъ по прямой Александрийской линіи установлены были, вмѣсто двухнедѣльныхъ, еженедѣльные заходы въ Пирей и Смирну.

За послѣдніе годы операціи Русскаго Общества пароходства и торговли выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ (въ рубляхъ):

Г о д ы.	Валовой доходъ.	Въ томъ числѣ:		Расходъ.	Выдано въ дивидендъ.	Въ запас- ный ка- питаль.
		фрахта за грузы.	за пасса- жировъ.			
1890 . . .	6.935,231	4.221,629	1.680,257	5.617,592	705,467	5,467
1891 . . .	7.104,988	4.264,277	1.693,457	5.716,126	645,029	—
1892 . . .	7.107,352	4.123,680	1.633,231	5.794,928	617,591	—
1893 . . .	7.859,182	4.553,183	1.971,057	6.075,225	826,915	126,914
1894 . . .	8.097,550	4.707,976	2.029,725	6.344,868	808,178	108.178

Флотъ Общества, по списку на 1 Января 1895 г. состоитъ изъ 80 паровыхъ судовъ, имѣющихъ 130,204 тонны водоизмѣщенія и 10,584 номинальныхъ паровыхъ силы; стоимость судовъ, причисляя къ нимъ баржи, по балансу опредѣлена, за вычетомъ погашенія, въ 9.810,207 р. Недвижимое имущество Общества представляетъ стоимость въ 4.379,221 р., не считая антрацитоваго рудника, составляющаго по балансу 911,108 руб. Основной капиталъ Общества сохранился безъ измѣненія и составляетъ 10 мил. руб., раздѣленныхъ на 20,000 акцій, по 500 руб. каждая; страховой капиталъ, по балансу на 1 Января 1895 г., достигалъ 935,334 р., а запасный капиталъ 9.309,219 р.

Русское Общество пароходства и торговли явилось первымъ пароходнымъ предпріятіемъ, возникшимъ въ концѣ пятидесятихъ годовъ по инициативѣ и при содѣйствіи правительства и получившимъ впослѣдствіи весьма широкое развитіе. Другимъ значительнымъ предпріятіемъ для содержанія срочныхъ морскихъ сообщений, учрежденіе котораго относится къ тому же времени, было Общество «Кавказъ и Меркурій». Предварительно, однако, обозрѣнія срочнаго пароходства на Каспійскомъ морѣ, поддерживаемаго упомянутымъ Обществомъ, надлежитъ упомянуть вкратцѣ о другомъ субсидируемомъ пароходномъ предпріятіи, которое

образовалось на Черномъ морѣ для совершенія срочныхъ рейсовъ.

Какъ упомянуто было выше, при учрежденіи Русскаго Общества пароходства и торговли въ число обязательныхъ для Общества линій включены были срочныя сообщенія отъ Одессы до Галаца, съ заходомъ въ промежуточные Дунайскіе порты. При этомъ предполагалось, что съ развитіемъ дѣятельности Общества, при дальнѣйшемъ продолженіи этой линіи вверхъ по Дунаю, указанныя сообщенія, поддерживая постоянныя связи между нашими портами и славянскими землями, могли бы съ теченіемъ времени пріобрѣсти серьезное значеніе не только въ торговомъ, но и въ политическомъ отношеніи. Но уже вскорѣ послѣ утвержденія устава Русскаго Общества, въ 1860 г. ему разрѣшено было, въ виду убытковъ понесенныхъ въ первые годы, обратить Одессо-Галацкую линію изъ срочной въ несрочную, съ устраненіемъ заходовъ въ промежуточные порты. Вмѣстѣ съ тѣмъ оставлена была мысль о развитіи упомянутой линіи для сообщеній съ другими дунайскими портами. Мысль эта получила осуществленіе лишь впослѣдствіи, когда на Черномъ морѣ появилось пароходное предпріятіе со спеціальною цѣлью совершенія рейсовъ отъ Одессы къ устью Дуная и для плаванія между Дунайскими портами. Такъ какъ, въ виду соперничества со стороны австрійскихъ компаній, упроченіе новаго пароходства на указанной линіи не могло быть достигнуто частными средствами на коммерческихъ основаніяхъ, то для поддержанія этихъ сообщеній уже съ самаго начала представилось необходимымъ назначеніе предпринимателю нѣкотораго пособія отъ правительства.

Согласно положенію Комитета министровъ, въ 1881 г. предоставлено было кн. Гагарину, въ теченіе пяти лѣтъ, содержать срочные рейсы между Одессою и Измаиломъ, съ заходомъ въ Килию и Рени, причемъ за эти рейсы назначалась помилная плата въ размѣрѣ 1 р. 50 к. въ первую навигацію, съ уменьшеніемъ этой нормы на 10 коп. въ каждый слѣдующій годъ. Спустя два года, помилная плата за указанные срочные рейсы продолжена была на десять лѣтъ, считая по 1 р. за милю, и сверхъ того назначено было пособіе за вновь открытыя сообщенія отъ Одессы до Систова, съ заходомъ въ промежуточные пункты, въ размѣрѣ 1 р. 95 к. за каждую пройденную милю,—въ сложности по обѣимъ линіямъ 58,270 р. въ годъ.

Въ 1886 г. предпріятіе кн. Гагарина преобразовано было въ акціонерное общество подъ наименованіемъ «Общество Черноморско-Дунайскаго Пароходства», со складочнымъ капиталомъ въ 655 т. руб., а въ 1888 г. подверглось значительному расширенію, причемъ установлены были новыя линіи обязательныхъ рейсовъ. Общество обязывалось содержать сверхъ прежнихъ линій срочныя товаро-пассажирскія сообщенія отъ Систова до Кладова и по р. Пруту между Рени и Нѣмценами и буксирную линію, для перевозки керосина, изъ Рени въ Систово. Общая сумма пособія отъ казны увеличивалась при этомъ до 121,351 р. 60 к., а основной капиталъ предпріятія, въ виду расходовъ на пріобрѣтеніе перевозочныхъ средствъ, доведенъ былъ до 1.200 т. руб. Пароходство по р. Пруту не оправдало ожиданій Общества и въ 1891 г. было прекращено; вмѣстѣ съ тѣмъ линіи по Дунаю Систово-Кладовская и Рени-Систовская соединены въ одну

линію Рени-Кладовскую съ еженедѣльными отпра-
вками; размѣръ помильной платы опредѣленъ былъ въ
112.951 р. 60 к. Не смотря на отмѣну Прутской линіи,
перевозочныя средства Общества, въ виду увеличенія
числа рейсовъ отъ Одессы до Измаила, требовали
расширенія; поэтому капиталъ его вновь былъ уве-
личенъ до 2.200 тыс. руб.

Финансовыя результаты указанныхъ мѣръ не оправ-
дали, однако, ожиданій правительства, и, не смотря на
жертвы, принесенныя казною, русское пароходство на
Дунай нельзя было считать упрочившимся. Дѣятель-
ность Общества Черноморско-Дунайскаго пароходства
за первыя шесть лѣтъ его существованія предста-
вляется въ слѣдующемъ видѣ:

Г о д ы.	Число пройденныхъ миль.	Количество грузовъ пуд.	Доходъ.	Расходъ.	Прибыль или убытокъ.
			Р	у б	л и.
1886. . .	38,664	930,510	196,182	147,672	+ 48,510
1887. . .	66,130	1.160,854	227,771	201,863	+ 25,908
1888. . .	48,348	1.244,134	222,210	261,423	— 39,213
1889. . .	68,627	2.022,931	332,583	383,586	— 41,003
1890. . .	86,840	2.829,318	432,594	482,500	— 59,906
1891. . .	88,272	3.372,862	445,222	490,769	— 45,547

Таблица показываетъ, что въ торговомъ собственно
отношеніи дѣятельность Общества была вообще ус-
пѣшна; какъ число пройденныхъ пароходами миль,
такъ и количество перевезенныхъ грузовъ возросло въ
значительной степени. Въ частности товарное движе-
ніе по заграничнымъ сообщеніямъ за пять лѣтъ уве-
личилось съ 586.000 пуд. до 2.843.000 пуд., т. е.
почти въ пять разъ. Финансовыя результаты не со-
отвѣтствовали, однако, указанному развитію операцій
Общества. Расширеніе его перевозочныхъ средствъ и

введеніе новыхъ линій имѣли цѣлью поставить Общество въ независимое положеніе на Дунаѣ по отношенію къ Австрійскому пароходству, которое, назначая чрезмѣрно высокіе фрахты въ мѣстномъ сообщеніи отъ Систова вверхъ по рѣкѣ, вынуждало грузы слѣдовать въ прямомъ сообщеніи на его судахъ отъ устьевъ Дуная и отнимало такимъ путемъ перевозки у Черноморско-Дунайскаго Общества. Цѣль эта, однако, не была достигнута, такъ какъ вызванное соперничествомъ паденіе фрахтовъ не было уравновѣшено общимъ количествомъ перевозокъ, и наше пароходство терпѣло значительные убытки. Послѣднее обстоятельство не могло, однако, служить основаніемъ къ полному его прекращенію, такъ какъ достигнутые предпріятіемъ результаты представлялись вообще немаловажными. Поэтому, въ 1893 г. послѣ тщательнаго изслѣдованія положенія дѣлъ Черноморско-Дунайскаго Общества, признано было необходимымъ увеличить размѣръ ежегодно выдаваемого пособія, въ видѣ помилной платы, до 225.820 р. 35 к.; вмѣстѣ съ тѣмъ, въ видахъ приведенія актива Общества въ соотвѣтствіе съ его пассивомъ, по исключеніи изъ баланса счетовъ, не представлявшихъ дѣйствительной цѣнности, основной капиталъ предпріятія былъ уменьшенъ до 1.295.550 руб.; такъ какъ затѣмъ для упроченія Общества необходимо было предоставить ему средства на погашеніе долговъ и улучшеніе состава пароходовъ и баржъ, то указанную сумму основного капитала разрѣшено было увеличить новымъ выпускомъ акцій на 342.000 руб., такъ что весь складочный капиталъ Общества составилъ 1.637.550 р. Въ 1894 г. капиталъ Общества былъ вновь увеличенъ на

155.550 р. съ цѣлью пріобрѣтенія наливныхъ баржъ для перевозки керосина, который въ послѣдніе годы получилъ значительный сбытъ въ Австрію и Сербію. Операціи Черноморско-Дунайскаго пароходства за 1892 — 1894 годы представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Доходъ.	Расходъ.			Прибыль или убытокъ.
	Р	у	б	л	
1892	405,749	557,898	—	152,150	
1893	642,384	559,796	+	82,588	
1894	694,866	653,338	+	41,529	

Обращаясь къ обзорѣнію срочныхъ сообщеній на Каспійскомъ морѣ, необходимо вспомнить, что еще въ 30-хъ годахъ правительствомъ учреждено было казенное пароходство для перевозки войска и провіанта въ закавказскія земли; попытки образованія для той же цѣли частныхъ предпріятій не приводили къ практическимъ результатамъ, такъ какъ при слабомъ развитіи мѣстной торговли среди промышленниковъ и капиталистовъ не являлось желающихъ принять на себя эксплуатацію пароходства на Каспійскомъ морѣ. Между тѣмъ казенная эксплуатація во многихъ отношеніяхъ представляла неудобства и для содержанія правильныхъ почтово-пассажирскихъ сообщеній между важнѣйшими портами была недостаточна. Поэтому правительство охотно пришло на помощь появившемуся въ 1858 г. частному пароходному предпріятію, когда по вызову морскаго вѣдомства и намѣстника Кавказскаго образовалось акціонерное общество «Кавказъ», съ капиталомъ въ 3.000,000 р. для пароходства на Каспійскомъ морѣ. Въ томъ же году новое Общество соединилось съ пароходною компаніею на

Волгѣ подѣ названіемъ «Меркурій» и образовало соединенное Общество пароходства и торговли по Каспійскому морю, рѣкамъ Волгѣ, Окѣ, Камѣ и ихъ притокамъ, подѣ фирмою «Кавказъ и Меркурій».

По первоначальному уставу Общества, оно обязывалось устроить на Каспійскомъ морѣ пароходство, достаточное для перевозки въ теченіе года 600,000 четвертей провіанта, и перевозить провіантъ и другіе военные грузы по цѣнамъ, условленнымъ съ военнымъ вѣдомствомъ; послѣднее же обезпечивало перевозку на судахъ Общества ежегодно не менѣе 350,000 четвертей, обязываясь выплачивать Обществу за недоданное количество четвертей вознагражденіе въ опредѣленныхъ процентахъ съ перевозочной платы. Кромѣ того, Обществу назначалось отъ казны ежегодное пособіе въ 34,000 р. за содержаніе почтовыхъ сообщеній между Астраханью, Гурьевымъ городкомъ и Новопетровскимъ укрѣпленіемъ, а также по линиямъ отъ Астрахани до Баку и Астрабада, одинъ или два раза въ мѣсяцъ, смотря по времени года. Условія эти и въ частности неопредѣленный размѣръ вознагражденія, причитавшагося Обществу за перевозку военныхъ грузовъ, оказались вскорѣ для предпріятія убыточными, особенно когда съ умиротвореніемъ Кавказа измѣнена была система снабженія Кавказской арміи провіантомъ. По новому уставу, Высочайше утвержденному 4 Февраля 1863 г., Обществу «Кавказъ и Меркурій» назначено было выдавать ежегодно отъ военнаго вѣдомства 190,000 р. въ видѣ вознагражденія за содержаніе перевозочныхъ средствъ, причемъ Общество обязалось имѣть не менѣе 15 пароходовъ вполне благонадежныхъ къ морскому пла-

ванію. Независимо отъ сего, Обществу предоставлена была ежегодная субсидія въ 93,915 р. за содержаніе срочныхъ рейсовъ по почтово-пассажирскимъ сообщеніямъ между Астраханью и Астрабадомъ—13 рейсовъ, между Баку и Астрабадомъ—5 рейсовъ и между Астраханью, Гурьевомъ и Александровскомъ—4 рейса. Дальнѣйшія измѣненія въ обязательныхъ отношеніяхъ Общества къ правительству по содержанію срочныхъ линій послѣдовали при новомъ пересмотрѣ устава въ 1868 году, когда возникло предположеніе о прекращеніи Обществу «Кавказъ и Меркурій» упомяну- таго выше пособія въ 190,000 руб. Такъ какъ, въ случаѣ осуществленія указанной мѣры, Общество отказывалось отъ содержанія на Каспійскомъ морѣ 15 паровыхъ судовъ и предполагало оставить изъ всего числа только три парохода, а прочіе обратить къ плаванію по Волгѣ, то представилась необходи- мость въ назначеніи Обществу субсидіи въ болѣе значительномъ размѣрѣ и выработкѣ новыхъ осно- ваній для эксплоатаціи пароходства на Каспійскомъ морѣ.

Коммисія, образованная для составленія новаго устава Общества, признала, что дальнѣйшее разви- тіе пароходныхъ сообщеній между мѣстными порта- ми необходимо въ видахъ политическихъ и экономи- ческихъ; сообщенія эти, независимо отъ обезпеченія перевозочныхъ средствъ для перевозки войска и воен- ныхъ грузовъ, представляли, по мнѣнію коммисіи, ре- зервную флотилію на случай военныхъ дѣйствій. Въ отношеніи торговомъ существованіи срочнаго пароход- ства, поддерживавшаго постоянныя сообщенія между портами Каспійскаго моря, также не могло не отра-

зится на развитіи нашихъ коммерческихъ сношеній съ Персіею и азіатскими странами. Какъ видно изъ нижеслѣдующихъ данныхъ, въ теченіе первыхъ лѣтъ дѣятельности новаго пароходнаго предпріятія произошло замѣтное возрастаніе привоза и отпуска товаровъ изъ русскихъ и персидскихъ портовъ.

Годы.	Вывозъ.	Привозъ.	Привозъ сырыхъ	Вывозъ изъ
			продуктовъ изъ Персіи.	Россіи издѣлій.
	в	п	у	д а х
1859 . . .	871,984	993,455	205,376	104,719
1861 . . .	700,215	1.102,158	161,827	139,419
1863 . . .	759,851	1.474,525	334,508	204,318
1865 . . .	2.163,828	1.540,980	577,668	300,431
1866 . . .	2.455,817	1.871,581	710,037	367,821

Что касается условій дальнѣйшаго содержанія срочныхъ сообщеній, то упомянутая выше коммисія признавала необходимымъ установить опредѣленный срокъ обязательныхъ отношеній Общества къ правительству и вмѣстѣ съ тѣмъ точнѣе указать какъ кругъ обязанностей Общества, такъ и права, ему предоставленныя по полученію помильной платы за срочныя линіи. По новому уставу, выработанному коммисіею и утвержденному 24 Мая 1868 г., Обществу «Кавказъ и Меркурій» назначалась на пятнадцатилѣтній срокъ, начиная отъ 1869 г., взамѣнъ существовавшей ранѣе двойкой субсидіи, опредѣленная помильная плата за срочное почтово-пассажирское пароходство. Общество обязывалось содержать на Каспійскомъ морѣ 15 паровыхъ судовъ, изъ коихъ 5 винтовыхъ пароходовъ и 1 буксирный должно было имѣть въ готовности для перевозки войска и военныхъ грузовъ; въ случаѣ требованія, и прочія девять судовъ обращаются подъ военную перевозку съ тѣмъ

чтобы на нихъ могло быть перевезено единовременно 10,000 человѣкъ пѣхоты и во всю навигацію два милліона пудовъ груза. Почтово-пассажирскія сообщенія, возложенныя на Общество, опредѣлены были на первое пятилѣтіе отъ 1869 г. до 1874 г. въ количествѣ 81 отправленія ежегодно, составляющихъ 74,820 миль, въ томъ числѣ: 30 срочныхъ рейсовъ, т. е. не менѣе одного рейса въ недѣлю отъ открытія навигаціи до 1 Ноября, между Астраханью, Петровскомъ, Дербентомъ и Баку, а также между Баку, Ленкоранью, Астарою, Энзели и Астрабадомъ; 11 рейсовъ добавочныхъ, съ половины Августа до 1 Ноября, между Астраханью, Петровскомъ, Дербентомъ, и Баку; затѣмъ въ теченіе всей навигаціи еженедѣльные рейсы изъ Астрахани въ Александровскій портъ и Гурьевъ и въ теченіе зимнихъ мѣсяцевъ отъ ноября до марта не менѣе 7 отправленій между Баку и Астрабадомъ съ заходомъ въ указанные выше порты. На второе пятилѣтіе дѣйствія устава отъ 1874 г. до 1879 года число обязательныхъ для Общества рейсовъ увеличилось до 101, съ протяженіемъ въ 93,380 миль, причемъ вводилось дополнительное движеніе по одному отправленію въ недѣлю между Астраханью и Баку. Наконецъ, въ теченіе послѣдняго пятилѣтія опредѣлено было содержаніе до 134 рейсовъ, составляющихъ 124,400 миль, въ томъ числѣ 60 отправленій между Астраханью и Баку, 70 между Баку и Астрабадомъ и 4 рейса между Астраханью, Александровскомъ и Гурьевомъ. Помильная плата за содержаніе указанныхъ сообщеній также назначалась различная по пятилѣтіямъ. Въ первое пятилѣтіе плата опредѣлена была въ 3 р. 50 к. за милю по линіи между Астраханью,

Баку и Астрабадомъ и по 6 р. по линіи между Астраханью и Гурьевомъ, а всего не болѣе 276,360 р.; во второе пятилѣтіе назначено было 2 р. 70 к. по первой линіи и 5 р. по второй, всего до 258,842 р.; въ третье пятилѣтіе соотвѣтственно 1 р. 80 к. и 4 р., а всего до 230,344 р.

Исчисленные срочныя сообщенія получили дальнѣйшее развитіе въ 1872 г., когда по требованію намѣстника Кавказскаго установлены были добавочныя рейсы между Астраханью, Александровскомъ и Петровскомъ и между Астраханскимъ взморьемъ, Петровскомъ, Дербентомъ, Баку и Красноводскомъ, всего 46 отправленій ежегодно; добавочная помильная плата, по вышеприведеннымъ нормамъ, исчислялась до 1874 г. въ 100,080 р., а въ слѣдующія пятилѣтія въ 76,764 р. и 58,128 р. ежегодно.

Затѣмъ въ 1879 г. открыта была новая линія военныхъ сообщеній между Астрабадомъ и Чикишляромъ, а въ 1880 г. она продолжена была до Красноводска, причемъ помильная плата, причитавшаяся Обществу, увеличилась на 42,033 р.

За указанный періодъ времени отъ 1869 г. до 1884 г., которымъ ограничено было дѣйствіе новаго устава Общества «Кавказъ и Меркурій», дѣятельность его постепенно все болѣе развивалась. Нѣкоторыя данныя объ операціяхъ Общества сопоставлены въ слѣдующей таблицѣ:

Годы.	Перевезено груза пудовъ.	Выручено фрахта (рублей)		
		за грузы.	за перевозку войска.	пассажировъ.
1869	2.208,029	478,357	44,110	111,391
1870	2.299,979	492,173	56,999	135,626
1871	2.804,811	534,706	44,597	174,642
1872	3.105,957	547,845	51,067	166,298

Годы.	Перевезено груза пудовъ.	Выручено фрахта (рублей)		
		за грузы.	за перевозку войскъ.	пассажировъ.
1873	2.815,673	564,262	238,669	181,436
1874	3.027,375	627,474	53,803	121,672
1875	3,273,501	582,176	47,391	126,042
1876	3.547,398	644,029	36,552	148,723
1877	4.743,640	683,043	76,646	133,139
1878	5.196,005	702,626	246,345	199,305
1879	4.534,311	758,828	289,564	200,659
1880	5.997,839	902,877	289,119	203,645
1881	5.983,282	1.119,734	332,750	264,509
1882	3.922,037	717,221	164,026	243,895
1883	3.807,995	500,305	72,969	224,966
1884	6.711,169	585,769	62,611	177,907

Въ 1884 г., когда истекалъ срокъ обязательныхъ отношеній Общества къ правительству по содержанію срочныхъ морскихъ сообщеній, надлежало вновь войти въ разсмотрѣніе вопроса объ условіяхъ дальнѣйшаго существованія пароходства на Каспійскомъ морѣ. То или другое разрѣшеніе указаннаго вопроса находилось въ зависимости отъ того, въ какой мѣрѣ могли быть признаны достигнутыми задачи, имѣвшіяся въ виду при учрежденіи Общества «Кавказъ и Меркурій». Въ этомъ отношеніи заслуживаютъ вниманія соображенія, представленныя въ министерство финансовъ въ 1884 г. комитетомъ Общества для содѣйствія русской промышленности и торговли, на предварительное обсужденіе котораго переданъ былъ вопросъ объ условіяхъ содержанія срочныхъ сообщеній на Каспійскомъ морѣ.

Упомянутый комитетъ находилъ, что въ теченіе пятнадцати лѣтъ положеніе Кавказа, съ окончательнымъ замиреніемъ края, кореннымъ образомъ измѣнилось къ лучшему, торговое и промышленное его развитіе сдѣлало значительные успѣхи, и вмѣстѣ съ

тѣмъ создались условія, вполне благопріятныя для содержанія, на коммерческихъ основаніяхъ, пароходныхъ сообщеній на Каспійскомъ морѣ. Проведеніе желѣзныхъ дорогъ отъ Поти до Тифлиса и отъ Ростова до Владикавказа, быстрый ростъ мѣстной промышленности и эксплуатація нефтяныхъ богатствъ не могли не отразиться на оживленіи судоходства. Наряду съ Обществомъ «Кавказъ и Меркурій», появилось много другихъ пароходныхъ предпріятій, принадлежащихъ какъ товариществамъ, такъ и частнымъ лицамъ. При существованіи между ними значительной конкуренціи, ведущей къ удешевленію фрахтовъ, оказаніе исключительной поддержки со стороны правительства одному Обществу, располагающему при томъ болѣе богатыми средствами, представлялось, по мнѣнію вышеозначеннаго Комитета, мѣрою нежелательною. Что касается потребностей военнаго и морского вѣдомствъ, то для перевозки войска и военныхъ грузовъ вѣдомства эти могли бы воспользоваться частными пароходами, имѣющимися на Каспійскомъ морѣ, причемъ, въ виду конкуренціи между судопромышленниками, могли бы быть достигнуты немаловажныя сбереженія по сравненію съ расходами казны по выдачѣ помильной платы Обществу «Кавказъ и Меркурій». Затѣмъ относительно содержанія немногихъ линій, по которымъ въ виду незначительнаго товаро-поссажирскаго движенія выручка отъ фрахтовъ не могла бы окупить расходовъ по содержанію срочныхъ сообщеній, Общество для содѣйствія русской промышленности и торговли предлагало войти въ соглашеніе съ тѣмъ изъ пароходныхъ предпріятій, которое предложило бы наивыгоднѣйшія для казны условія.

При разсмотрѣніи въ министерствѣ финансовъ приведенныхъ предположеній принято было во вниманіе, что для надобностей военного вѣдомства представляется необходимымъ имѣть въ распоряженіи правительства перевозочныя средства для одновременной перевозки не менѣе 10 тыс. человѣкъ пѣхоты и соотвѣтствующаго количества военного груза. Изъ дѣйствовавшихъ на Каспійскомъ морѣ пароходныхъ предпріятій только Общество «Кавказъ и Меркурій» располагало достаточными средствами для указанной цѣли; поэтому, въ случаѣ прекращенія обязательныхъ его отношеній къ правительству, необходимо было бы вновь содержать на Каспійскомъ морѣ казенную флотилію, что сопряжено съ весьма значительными расходами. Независимо отъ указанныхъ потребностей, содержаніе срочныхъ почтовыхъ сообщеній вызывалось необходимостью въ постоянномъ обновленіи состава войскъ, находившихся на восточномъ побережьи Каспійскаго моря, и въ доставкѣ туда провіанта и другихъ грузовъ. Не менѣе важное значеніе содержанію срочнаго пароходнаго сообщенія между Астраханью и другими портами придавалось въ интересахъ оживленія мѣстной торговли, каковая цѣль едва ли могла бы быть вполне достигнута при существованіи однихъ лишь транспортныхъ сообщеній, которыя связывали бы только наиболее богатые и оживленные въ торговомъ отношеніи порты. Въ виду указанныхъ обстоятельствъ министерство финансовъ признало необходимымъ вновь войти въ соглашеніе съ Обществомъ «Кавказъ и Меркурій» относительно дальнѣйшаго содержанія срочныхъ линій на Каспійскомъ морѣ.

Согласно пересмотрѣнному уставу Общества, Высочайше утвержденному 24 Апрѣля 1884 г., сѣтъ обязательныхъ для Общества срочныхъ сообщеній была значительно расширена введеніемъ учащенныхъ рейсовъ по прежнимъ линіямъ и установленіемъ нѣкоторыхъ новыхъ сообщеній между восточными и южными портами. Общее число обязательныхъ рейсовъ опредѣлено было въ 345 съ протяженіемъ, въ сложности, въ 208,662 мили; между отдѣльными линіями указанные рейсы распредѣлялись слѣдующимъ образомъ: по линіи Энзелійской, между Астраханью, Петровскомъ, Дербентомъ и Баку, а также между Баку, Ленкоранью, Астарою и Энзели установлено было въ теченіе навигаціи 124 рейса и сверхъ того въ зимніе мѣсяцы одиннадцать отправленій; по линіи Красноводской, между Астраханью, Петровскомъ, Дербентомъ и Баку и между Баку, Красноводскомъ, Чикишляромъ, Астрабадомъ и Мешедессеромъ—во время навигаціи 62 рейса и въ зимніе мѣсяцы десять рейсовъ; далѣе, по линіи Бакинской, между Астраханью, Петровскомъ, Дербентомъ и Баку — 31 рейсъ; затѣмъ по линіи Александровской, между Астраханью, Александровскимъ фортомъ и Петровскомъ—назначалось двѣнадцать отправленій, по одному разу въ мѣсяцъ; наконецъ, по Михайловской линіи, между Красноводскомъ и Михайловскимъ заливомъ (Узунъ-Ада) вновь установлено было 62 рейса во время навигаціи и 22 добавочныхъ отправленія въ зимніе мѣсяцы. Помильная плата за содержаніе исчисленныхъ сообщеній опредѣлена была за каждую милю по линіи между Астраханью и Баку, въ 90 коп., между Баку и Энзели и между Баку, Красноводскомъ и Мешедессеромъ

по 1 руб. 65 коп., между Красноводскомъ и Михайловскимъ заливомъ въ 2 руб. и между Астраханью, Петровскомъ и Александровскомъ—въ 4 руб.,—всего же не болѣе 275,400 руб.

На изложенныхъ основаніяхъ содержаніе пароходныхъ сообщеній на Каспійскомъ морѣ предоставлено было обществу «Кавказъ и Меркурій» на пятнадцать лѣтъ, считая отъ 1 Января 1884 г.; при этомъ, въ виду могущихъ послѣдовать измѣненій въ условіяхъ мѣстнаго судоходства, при которыхъ помильная плата въ приведенномъ выше размѣрѣ не соотвѣтствовала бы услугамъ, оказываемымъ Обществомъ, предполагалось сохранить за правительствомъ право по истеченіи первыхъ трехъ лѣтъ со дня утвержденія устава прекратить производство помильной платы, предваривъ о томъ Общество за два года; но затѣмъ предположеніе это было оставлено. Установленные въ 1884 году основанія срочнаго пароходства на Каспійскомъ морѣ, въ отношеніи субсидіи, выдаваемой за почтовые рейсы, остались безъ измѣненія до настоящаго времени. Что касается росписанія срочныхъ отправленій, то въ послѣдствіи введены были дополнительные рейсы по Красноводской линіи, въ числѣ 52-хъ, и по Михайловской линіи — двадцать отправленій ежегодно, съ исключеніемъ взамѣнъ того второго недѣльнаго рейса между Баку и Энзели; добавочная помильная плата за эти рейсы опредѣлена была въ 17,570 р. 90 коп. Затѣмъ дальнѣйшее измѣненіе въ росписаніи рейсовъ Общества «Кавказъ и Меркурій», послѣдовавшее по всеподданнѣйшему докладу военнаго министра въ 1889 г., вызвано было установленіемъ третьяго от-

правления въ недѣлю изъ Астрахани въ Узунъ-Ада въ виду усилившагося движенія товаровъ и пассажировъ по этой линіи, съ окончаніемъ постройки Закаспійской желѣзной дороги. Чтобы сохранить при этомъ безъ измѣненія общую сумму помильной платы, назначенной Обществу за содержаніе срочныхъ сообщеній, представилась необходимость въ отмѣнѣ одного отправленія въ недѣлю между Астраханью и Баку по Бакинской линіи, исключеніи лѣтнихъ рейсовъ по Александровской линіи и уменьшеніи числа отправленій по Михайловской линіи отъ 125 до 82, т. е. до двухъ отправленій въ недѣлю лѣтомъ и одного зимою. Соотвѣтственно этимъ измѣненіямъ образовались слѣдующія линіи срочныхъ пароходныхъ сообщеній на Каспійскомъ морѣ: 1) Мешедессерская: лѣтомъ между Астраханью, Александровскомъ, Узунъ-Ада, Чикишляромъ, Астрабадомъ и Мешедессеромъ—одно отправленіе въ недѣлю, и зимою между Узунъ-Ада, Чикишляромъ, Астрабадомъ и Мешедессеромъ—одно отправленіе въ двѣ недѣли; 2) Красноводская: лѣтомъ между Астраханью, Петровскомъ, Дербентомъ, Баку и Узунъ-Ада, а зимою между Баку и Узунъ-Ада по два отправленія каждую недѣлю; 3) Энзелійская: лѣтомъ между Астраханью, Петровскомъ, Дербентомъ, Баку, Ленкоранью, Астарою и Энзели одно отправленіе каждую недѣлю, а зимою между Баку, Ленкоранью, Астарою и Энзели по одному рейсу въ двѣ недѣли; 4) Александровская: зимою между Петровскомъ и Александровскомъ по одному разу въ мѣсяцъ; наконецъ, 5) Михайловская: отъ Красноводска до Узунъ-Ада два отправленія въ недѣлю лѣтомъ и одно зимою.

Операціи Общества «Кавказъ и Меркурій» по Каспійскому пароходству за послѣднія десять лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Перевезено грузовъ пу- довъ.	Валовой до- ходъ.	Выручено фрахта. Р у	Помильная плата. б л	Расходъ. и.	Прибыль.
1885. . .	9.322,794	1.818,041	1.505,737	271,963	1.280,254	537,786
1886 . . .	8.223,933	1.818,260	1.502,805	276,696	1.377,027	441,232
1887. . .	9.283,579	1.676,915	1.341,550	291,883	1.220,147	456,768
1888. . .	9.476,491	1.580,296	1.258,615	292,778	1.156,549	423,746
1889. . .	9.364,637	1.900,983	1.568,462	292,542	1.300,089	600,893
1890. . .	9.458,328	1.899,083	1.585,017	293,333	1.365,565	543,518
1891. . .	11.140,592	1.869,839	1.556,887	292,970	1.461,671	408,168
1892 . . .	11.244,249	1.792,702	1.483,793	292,324	1.562,136	230,566
1893. . .	12.853,906	2.074,024	1.773,198	292,970	1.618,986	455,038
1894. . .	15.400,646	2.313,093	2.011,456	292,970	1.761,178	551,915

По списку на 1 Ноября 1894 г. перевозочныя средства Общества на Каспійскомъ морѣ состояли изъ 28 паровыхъ и 13 парусныхъ судовъ и буксирныхъ баржъ, коихъ стоимость по балансу, за вычетомъ погашенія, составляла 2.245,478 руб.

Къ тому же времени, когда учреждены были Русское Общество пароходства и торговли и Общество «Кавказъ и Меркурій», относится возникновеніе нѣкоторыхъ пароходныхъ предпріятій на Балтійскомъ морѣ, имѣвшихъ цѣлью поддерживать правильныя сообщенія между нашими сѣверными портами и западно-европейскими приморскими рынками. Въ 1858 г. утвержденъ былъ уставъ Россійской Балтійской Компаніи для содержанія пароходныхъ сообщеній изъ главныхъ русскихъ портовъ Балтійскаго моря въ порты Европы до Средиземнаго моря включительно. Капиталъ Компаніи опредѣленъ былъ въ 1.200,000 р., а затѣмъ уменьшенъ до 600,000 р., съ раздѣленіемъ на

10,000 акцій по 60 руб. каждая. Новому предприятию назначено было денежное пособие отъ казны въ видѣ поимильной платы въ размѣрѣ 50 коп. за каждую пройденную милю, а всего до 50,000 р. въ годъ; затѣмъ оно освобождено было отъ уплаты пошлинъ за пріобрѣтаемыя суда и бесплатно пользовалось казенною землею для причала судовъ и нагрузки и выгрузки товаровъ. Въ теченіе первыхъ трехъ навигацій пароходы компаніи содержали постоянное сообщеніе между Кронштадтомъ и Антверпеномъ черезъ каждые 15 дней и между Кронштадтомъ и Гавромъ черезъ каждые 10 дней, и кромѣ того ходили изъ Ревеля, Балтійскаго порта и Либавы въ Англію и обратно, но рейсы эти оказались невыгодными, и компанія въ 1862 г. возбудила ходатайство о назначеніи ему пособия отъ правительства въ большемъ размѣрѣ. Ходатайство это не было удовлетворено, и компанія, просуществовавъ еще нѣсколько лѣтъ, въ 1867 г. ликвидировала свои операціи.

Въ томъ же году, какъ упомянутая акціонерная Компанія, образовались пароходныя Общества Рижское и «Дельфинъ», со складочнымъ капиталомъ первое въ 500,000 р. и второе въ 600,000 р., для перевозки товаровъ и пассажировъ въ русскіе и заграничные порты; въ дѣйствительности, операціи этихъ обществъ не получили значительнаго развитія и ограничивались каботажными рейсами по Балтійскому морю. Вслѣдъ за ними учреждено было акціонерное общество подъ фирмою «Тритонъ» для сообщеній между С.-Петербургомъ и Любекомъ, «С.-Петербургская компанія пароходства и торговаго коммисіонерства» для совершенія рейсовъ между балтійскими и

нидерландскими портами и «Россійская компанія пароходства между Гуллемъ и С.-Петербургомъ», но всѣ эти предпріятія не осуществились за несобраніемъ акціонернаго капитала.

Въ 1873 г. утвержденъ былъ уставъ «С.-Петербургскаго пароходнаго Общества» для перевозки товаровъ и грузовъ изъ русскихъ портовъ за границу и обратно. Основной капиталъ Общества назначенъ былъ въ 500,000 р., раздѣленныхъ на 5,000 акцій, по 100 р. каждая. Не располагая значительными оборотными средствами и имѣя всего три парохода, Общество ограничивало свою дѣятельность совершеніемъ небольшого числа рейсовъ въ европейскіе порты и въ Черное море и съ трудомъ выдерживало конкуренцію съ иностранными предпріятіями, эксплоатировавшими тѣ же сообщенія. Въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ Общество посылало нѣсколько разъ свои пароходы въ Китайскія воды и на дальній Востокъ, гдѣ они плавали на довольно выгодныхъ условіяхъ по мѣсячнымъ чартерпартіямъ, но расходы по ремонту судовъ, не вполне приспособленныхъ къ океанскому плаванію, уменьшали выгоду этихъ рейсовъ. Въ 1884 г. правленіе общества возбудило ходатайство объ установленіи обязательныхъ рейсовъ, черезъ каждая четыре недѣли, изъ нашихъ балтійскихъ портовъ въ порты Испаніи и Португаліи, съ назначеніемъ Обществу за эти рейсы помилнаго пособія въ размѣрѣ 2 руб. за милю, а всего въ годъ 180,000 руб. Ходатайство это не было удовлетворено, такъ какъ въ то время существовало предположеніе объ установленіи пароходами Добровольнаго Флота рейсовъ изъ Одессы въ Ріо-Жанейро, съ заходами по пути

въ испанскіе, португальскіе и французскіе порты. Въ 1887 г. С.-Петербургское пароходное общество вновь просило объ оказаніи ему отъ правительства пособія въ размѣрѣ 75,000 руб. ежегодно, за совершеніе рейсовъ между портами Балтійскаго и Чернаго морей, но и это ходатайство не встрѣтило сочувствія, такъ какъ имѣлось въ виду, что упомянутые рейсы могутъ быть установлены безъ помилной платы. Неоднократныя обращенія Общества къ правительству вызывались неудовлетворительнымъ положеніемъ предпріятія, не представлявшаго для акціонеровъ никакихъ выгодъ, ибо прибыль, остававшаяся въ нѣкоторые годы, должна была списываться въ погашеніе стоимости пароходовъ и убытковъ за прежніе годы. По отчетамъ Общества операціи его представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Выручено фрахтовъ.	Прибыль или убытокъ рубли.	Годы.	Выручено фрахтовъ.	Прибыль или убытокъ рубли.
1875 ..	221,013	— 6,490	1884 .	176,703	—57,067
1876 .	244,070	— 5,562	1885 ..	183,884	+12,616
1877 ..	266,312	+12,540	1886 ..	204,807	+18,683
1878 ..	244,933	+27,262	1887 ..	280,200	+51,106
1879 .	266,638	+25,478	1888 ..	232,838	+23,901
1880 ..	242,964	+20,653	1889 ..	304,055	+25,198
1881 .	208,338	+ 1,377	1890 .	323,816	+15,946
1882 .	209,324	+ 961	1891 ..	295,401	—10,173
1883 ..	257,480	+ 318	1892 ..	256,228	— 6,767

Въ настоящее время С.-Петербургское Пароходное Общество ликвидировало свои дѣла, и пароходы его перешли къ Русскому Обществу пароходства и торговли, открывшему въ 1894 г. постоянные рейсы между балтійскими и черноморскими портами.

Къ началу семидесятыхъ годовъ относится еще одна болѣе замѣчательная попытка образованія на

сѣверныхъ нашихъ моряхъ значительнаго пароходнаго предпріятія. Нѣкоторые выдающіеся московскіе капиталисты ¹⁾ представили въ 1872 г. въ министерство финансовъ проектъ образованія акціонернаго Общества Русскаго Сѣвернаго пароходства и торговли. Основной капиталъ новаго Общества назначался въ 8 мил. металлическихъ рублей, и операціи его предполагалось съ самаго начала поставить на весьма широкихъ основаніяхъ. Пароходы Общества, согласно проекту, должны были совершать рейсы по слѣдующимъ линіямъ: 1) по линіи Американской не менѣе 24 рейсовъ изъ Балтійскихъ портовъ въ Нью-Йоркъ, Новый Орлеанъ, Саванну, Пернамбуко и другіе порты восточнаго берега Америки; 2) по Бѣломорской линіи не менѣе 12 рейсовъ изъ Бѣломорскихъ портовъ въ Англійскіе и другіе Европейскіе; 3) по Голландско-Бельгійско-Французской линіи не менѣе 16 рейсовъ изъ Балтійскихъ портовъ въ порты соотвѣствующихъ государствъ, и 4) по линіи Балтійско-Великобританской не менѣе 40 рейсовъ изъ Балтійскаго моря въ различные порты Англіи. Для содержанія сообщеній по названнымъ линіямъ предполагалось, съ образованіемъ Общества, поставить 19 пароходовъ вмѣстимостью въ 38,000 тоннъ. Такъ какъ выручка за перевозку грузовъ не могла бы въ теченіе перваго времени существованія Общества покрывать навигаціонные расходы, то учредители ходатайствовали о назначеніи новому предпріятію субсидіи, въ видѣ помилъной платы, причемъ Бѣломорскую линію

¹⁾ Ляминъ, Морозовъ, Хлудовъ, Якунчиковъ, бр. Крестовниковы, Трапезниковъ, бр. К. и С. Поповы, А. Найденовъ и сыновья, Чижевъ и др.

обязывались содержать безъ пособія; по прочимъ линиямъ испрашивалось на двадцать лѣтъ со дня утвержденія устава вознагражденіе за каждую пройденную пароходами милю въ размѣрѣ 3 руб. 26 коп. метал., а всего до 1 мил. руб. ежегодно. Министерство финансовъ не нашло возможнымъ согласиться на ассигнованіе изъ государственнаго казначейства столь значительной суммы пособія ежегодно, и проектъ образованія «Общества Русскаго Сѣвернаго пароходства и торговли» не получилъ дальнѣйшаго движенія.

Неудачею окончилась также послѣдняя по времени попытка образованія на Балтійскомъ морѣ субсидированнаго срочнаго пароходства, имѣвшая мѣсто въ 1889 г. Въ этомъ году капитаномъ 1-го ранга Сиденснеромъ возбуждено было ходатайство о разрѣшеніи ему учредить акціонерное Общество для содержанія сообщеній между нашими Балтійскими портами и портами Германіи, Швеціи, Голландіи, Англіи и Франціи. При этомъ учредителемъ предполагалось установить еженедѣльные рейсы, въ теченіе шести мѣсяцевъ навигаціи, изъ С.-Петербурга въ Стокгольмъ, Штеттинъ и Либаву, ежемѣсячные, въ теченіе цѣлаго года, изъ Либавы въ Роттердамъ, съ заходомъ въ Стокгольмъ и Штеттинъ, и по два раза въ мѣсяцъ изъ Либавы въ Гавръ и Лондонъ. Помильная плата, которая испрашивалась за совершеніе указанныхъ рейсовъ, въ размѣрѣ 3 руб. за милю, составляла въ сложности до 600,000 руб. въ годъ. Въ виду столь значительнаго размѣра испрашиваемаго пособія Министерство Финансовъ не нашло возможнымъ дать дальнѣйшее движеніе вопросу объ учрежденіи упомянутой акціонерной компаніи. Поэтому капитанъ Си-

денснеръ вошелъ съ новымъ ходатайствомъ объ образованіи пароходнаго предпріятія на иныхъ основаніяхъ, причемъ ограничивался предположеніемъ объ установленіи срочнаго сообщенія лишь между Либавою и Гавромъ. Срочные рейсы между этими пунктами имѣлось въ виду совершать въ количествѣ двухъ отправленій въ мѣсяцъ, посредствомъ трехъ пароходовъ вмѣстимостью въ 2,500 и 2,000 тоннъ; пособіе же со стороны правительства уменьшалось до 144 т. руб. въ годъ. При дальнѣйшей разработкѣ устава новаго общества число срочныхъ рейсовъ предположено было увеличить введеніемъ отправленій отъ С.-Петербурга и Ревеля, причемъ помильная плата, въ размѣрѣ 2 р. 65 к а милю, опредѣлена была въ 180,000 р. ежегодно.

Выработанный въ министерствѣ финансовъ проектъ устава Русскаго Общества Балтійскаго пароходства не получилъ, однако, практическаго осуществленія, въ виду возраженій, послѣдовавшихъ по существу предположенной мѣры со стороны морского вѣдомства. Въ объясненіяхъ, представленныхъ Государственному Совѣту управляющимъ морскимъ министерствомъ, указывалось, что учрежденіемъ субсидированнаго пароходства на Балтійскомъ морѣ въ отношеніи развитія русскаго мореходства и торговли достигались бы весьма незначительные результаты, что оказаніе правительственнаго пособія пароходному предпріятію вообще могло бы быть признано цѣлесообразнымъ лишь въ случаѣ содержанія имъ сообщеній съ болѣе отдаленными мѣстностями, къ которымъ водный путь представляется единственно удобнымъ; во всякомъ случаѣ, по мнѣнію морского вѣ-

домства, устройство субсидированных грузовых сообщений, въ видахъ развитія отечественнаго мореходства, надлежало признать мѣрою весьма дорогою и могущею дать ощутительные результаты лишь при громадныхъ жертвахъ со стороны правительства; поэтому вопросъ объ учрежденіи того или иного акціонернаго общества для эксплуатаціи морскихъ сообщений съ назначеніемъ ему пособій отъ казны могъ бы быть правильно разрѣшенъ лишь въ связи съ разсмотрѣніемъ общаго вопроса о мѣрахъ поощренія заграничнаго плаванія русскихъ купеческихъ судовъ. Государственный Совѣтъ, при разсмотрѣніи проекта срочнаго пароходства на Балтійскомъ морѣ, призналъ, что наиболѣе правильное разрѣшеніе этотъ частный вопросъ могъ бы получить при совмѣстномъ его обсужденіи и согласованіи его съ тѣми общими мѣрами, держаться коихъ признано будетъ необходимымъ въ важномъ дѣлѣ покровительства торговому нашему флоту, и поэтому постановилъ отложить разсмотрѣніе указаннаго вопроса впредь до представленія министерствомъ финансовъ предположеній о главныхъ основаніяхъ упомянутыхъ общихъ мѣропріятій.

При отсутствіи на Балтійскомъ морѣ значительныхъ русскихъ предпріятій по содержанію срочнаго пароходства, потребность въ сообщеніяхъ между мѣстными портами и съ заграничными рынками удовлетворялась отчасти нѣкоторыми небольшими компаніями, возникшими въ концѣ пятидесятихъ годовъ, а преимущественно иностранными пароходами, посѣщающими наши балтійскіе порты. Болѣе настоятельная потребность въ устройствѣ срочныхъ сообщений

существовала на другомъ сѣверномъ морѣ, гдѣ разбросанныя и мало населенныя прибрежныя мѣста могли достигнуть нѣкотораго развитія въ торговомъ отношеніи лишь при обезпеченіи скорой и правильной доставки къ рынкамъ сбыта продуктовъ мѣстной промышленности. Прибрежное населеніе Бѣломорскаго края, живущее почти исключительно морскими промыслами, крайне нуждалось въ постоянныхъ сообщеніяхъ между различными сѣверными портами и береговыми становищами какъ для своевременнаго прибытія къ мѣстамъ производства промысловъ, такъ и для провоза продуктовъ лова на ближайшіе мѣстные рынки. Поэтому еще въ 1858 году возбужденъ былъ вопросъ объ устройствѣ на Бѣломъ морѣ срочныхъ пароходныхъ сообщеній. Существовавшее въ Архангельской губерніи товарищество Сѣверо-Двинскаго пароходства, занимавшееся перевозкою товаровъ и пассажировъ отъ Соловецкаго монастыря по Бѣлому морю и по рѣкамъ Сѣверной Двинѣ, Сухонѣ и Вологдѣ, предлагало въ то время совершать ежегодно девять рейсовъ между Архангельскомъ и Мурманскимъ берегомъ до г. Варде въ Норвегіи съ тѣмъ, чтобы Правительство уплачивало товариществу субсидію въ 25,000 руб. каждый годъ. Условія эти однако не были приняты. Въ 1866 г. Архангельскій губернаторъ вновь ходатайствовалъ объ устройствѣ на Бѣломъ морѣ срочнаго пароходства, но осуществленіе этой мѣры задруднялось отсутствіемъ на сѣверѣ предпріятій, которыя могли бы съ надлежащею исправностью содержать упомянутыя сообщенія.

Съ учрежденіемъ въ 1870 году Общества Бѣломорско - Мурманскаго срочнаго пароходства Прави-

тельство вошло съ нимъ въ соглашеніе, по которому Общество обязывалось совершать ежегодно за порейсовую плату въ 30 тыс. руб. двѣнадцать рейсовъ изъ Архангельска на Мурманскій берегъ. Незначительность оборотныхъ средствъ Общества, складочный капиталъ котораго составлялъ всего 150 тыс. руб., и несчастные случаи съ пароходами, сопровождавшіеся значительными убытками, затрудняли развитіе его дѣятельности, и оно просуществовало только до 1875 г., когда его замѣнило Товарищество Архангельско-Мурманскаго пароходства.

Согласно уставу, Высочайше утвержденному 6-го Мая 1875 года, названное Товарищество образовано было для срочнаго пароходнаго сообщенія между Архангельскомъ, рыбопромышленными становищами на Мурманскомъ берегу и норвежскими портами. Капиталъ новаго предпріятія назначенъ былъ въ 400,000 руб., раздѣленныхъ на 800 паевъ по 500 руб. каждый. Дѣйствія свои Товарищество должно было начать тремя пароходами, которые предназначались для совершенія слѣдующихъ рейсовъ: одно паровое судно, товаро-пассажирское океанскаго плаванія, неменѣе какъ въ 350 индикаторныхъ силъ, должно было поддерживать сообщеніе между Архангельскомъ и Вардэ или Вадзе въ Норвегіи, совершая весною рейсы отъ Семи Острововъ до Вардэ и по вскрытіи Бѣлаго моря отъ Архангельска до того же порта, въ сложности до 12 отправленій въ теченіе навигаціи, и заходя по пути въ главнѣйшія становища на Мурманскомъ берегу; другой пароходъ, такихъ же размѣровъ, назначался для сообщеній между Архангельскомъ и портами Бѣлаго моря, съ заходомъ

въ Кемь, Кузомень, Кандалакшу и другіе пункты, причѣмъ имѣлось въ виду совершать ежегодно также до 12 рейсовъ; третій пароходъ, меньшихъ размѣровъ, долженъ былъ служить для срочнаго плаванія между Онегою и Кемью и лежащими на пути наиболѣе населенными прибрежными мѣстами Бѣлаго моря. За содержаніе указанныхъ сообщеній Товариществу опредѣлено было выдавать, въ теченіе десяти лѣтъ, со дня утвержденія устава, порейсовую плату въ количествѣ 125 р. за каждое отправленіе до норвежской границы и обратно или круговое плаваніе по Бѣлому морю, а всего до 50,000 р. ежегодно. Вмѣстѣ съ тѣмъ, для облегченія Товариществу первоначальныхъ расходовъ по пріобрѣтенію перевозочныхъ средствъ, правительство оставило за собою 100 паевъ, съ уплатою за нихъ по номинальной цѣнѣ 50,000 р., причѣмъ уплата казнѣ дивиденда по этимъ паямъ должна была производиться лишь въ тѣ годы, когда прибыль будетъ превышать 6% на складочный капиталъ.

На изложенныхъ основаніяхъ Товарищество открыло свои дѣйствія въ 1875 г. и въ теченіе обусловленнаго уставомъ десятилѣтняго срока содержало срочныя сообщенія на Бѣломъ морѣ, причѣмъ, начиная съ 1877 г., придерживалось нѣсколько измѣненнаго распредѣленія рейсовъ. Согласно положенію Комитета министровъ отъ 20 Мая 1877 г., по Мурманской линіи отъ Архангельска до Вардэ или Вадзэ установлено было четыре обязательныхъ рейса весною и не менѣе семи рейсовъ по вскрытіи Бѣлаго моря; по двумъ прочимъ изъ упомянутыхъ выше линій назначалось по 10 отправленій въ теченіе навигаціи. При этомъ

порейсовая плата по первой линіи назначена была въ размѣрѣ 2,500 р. за каждый срочный рейсъ, а по остальнымъ линіямъ въ 1,500 р. и 750 р., всего не болѣе 50,000 р. ежегодно, считая въ сложности за 31 рейсъ. Независимо отъ перечисленныхъ сообщеній, Товариществу въ 1880 г. предоставлено было совершать еще по два рейса въ теченіе навигаціи на Новую Землю, съ уплатою за нихъ дополнительной отъ казны субсидіи въ 5,000 р. За указанный періодъ времени дѣятельность Товарищества Архангельско-Мурманскаго пароходства выразилась въ слѣдующемъ:

Годы.	Перевезено грузовъ пу- довъ.	Пассажи- ровъ.	Валовой до- ходъ.		Расходъ.	Прибыль или убытокъ.	
			Р	у	б	л	и.
1876. . .	36,135	1.160	45,092		73,530	—	28,439
1877. . .	83,088	2,449	77,292		85,317	—	8,025
1878. . .	119,682	2,975	82,127		71,349	+	10,778
1879. . .	201,394	4,170	88,980		66,325	+	22,655
1880. . .	219,875	4,066	93,258		64,610	+	28,649
1881. . .	233,904	5,389	112,157		88,186	+	23,971
1882. . .	390,053	5,855	119,759		99,899	+	19,860
1883 . . .	358,678	7,367	117,055		87,261	+	29,793
1884. . .	345,149	6,886	119,510		89,755	+	29,755

Данныя эти показываютъ, что Товариществу, не смотря на незначительность его средствъ, удалось преодолѣть трудности, сопряженныя съ устройствомъ постоянныхъ сообщеній между малонаселенными и бѣдными портами Сѣвернаго моря; количество грузовъ и пассажировъ, перевезенныхъ на пароходахъ Тоба-

рищества, хотя медленно, возросло съ каждымъ годомъ и вмѣстѣ съ тѣмъ постепенно упрочивалось и финансовое положеніе Товарищества.

Съ истеченіемъ въ 1884 г. срока обязательныхъ отношеній Товарищества къ правительству, уставъ его подвергся пересмотру, причемъ сохранены были въ общемъ существовавшія до этого времени условія содержанія на Бѣломъ морѣ срочныхъ сообщеній. Согласно Высочайше утвержденному 7 Мая 1885 года миѣнію Государственнаго Совѣта, соглашеніе съ Товариществомъ было возобновлено на десятилѣтній срокъ. При этомъ число весеннихъ рейсовъ по Мурманской линіи увеличено было отъ 4 до 7 и точнѣе указаны обязательные для Товарищества пункты захода по Мурманскому берегу; по Бѣломорскимъ линіямъ число рейсовъ оставлено было прежнее, но круговая линія Архангельскъ - Кемь - Кандалакша - Кузомень - Архангельскъ замѣнена была линіею Архангельскъ - Онега - Кемь и обратно съ заходомъ въ промежуточные пункты, а вмѣсто малой Бѣломорской линіи отъ Онеги до Кеми установлены были сообщенія отъ Кеми по Кандалакшскому заливу до Кузомени и обратно. Рейсы на Новую Землю оставлены были безъ измѣненія, равно какъ ежегодная порейсовая плата сохранена была въ прежней суммѣ 55,000 руб. На такихъ основаніяхъ дѣятельность Товарищества продолжалась до 1894 г., съ тою лишь разницею, что съ 1888 г. ему разрѣшено было уменьшить до шести число весеннихъ рейсовъ по Мурманской линіи. Нѣкоторыя данныя объ операціяхъ Товарищества за указанный періодъ времени приводятся въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Годы.	Перевезено грузовъ пу- довъ.	Пассажи- ровъ.	Валовой до- ходъ. Р у б л и.	Расходъ.	Остатокъ.
1885 . . .	335,997	8,275	134,276	98,257	36,019
1886 . . .	291,399	7,028	115,713	93,620	22,092
1887 . . .	273,909	6,802	143,232	104,821	38,411
1888 . . .	358,967	7,301	166,132	112,076	54,056
1889 . . .	336,219	8,757	170,552	125,759	44,793
1890 . . .	312,489	7,590	165,492	115,312	50,180
1891 . . .	359,097	8,955	166,362	116,705	49,657
1892 . . .	420,635	10,727	182,728	118,707	64,022
1893 . . .	571,307	11,582	198,825	117,889	70,935
1894 . . .	483,516	13,012	193,681	129,279	64,401

Указанныя выше срочныя сообщенія имѣли, не-
сомнѣнно, весьма важное значеніе для экономической
жизни края и оказали благотворное вліяніе на успѣхи
мѣстныхъ промысловъ и благосостояніе населенія.
Однако, уже въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ обна-
ружилось, что обязательное по уставу число сроч-
ныхъ рейсовъ недостаточно и не соотвѣтствуетъ усло-
віямъ производства морскихъ промысловъ. Поэтому
бывшая въ Архангельскѣ въ 1881 г. коммисія по
вопросу о нуждахъ края признавала необходимымъ
увеличить сѣть срочныхъ сообщеній при соотвѣт-
ственномъ усиленіи перевозочныхъ средствъ Товари-
щества; въ томъ же смыслѣ высказывалось, при пере-
смотрѣ въ 1885 г. устава Товарищества, Министер-
ство Иностранныхъ Дѣлъ, основываясь на донесеніяхъ
нашихъ консульскихъ агентовъ въ Финмаркенѣ. Пред-
положеніе это не получило въ то время осуществле-
нія вслѣдствіе того, что сопряженные съ учащеніемъ
рейсовъ расходы, при тогдашнемъ состояніи государ-
ственнаго казначейства, признавались для прави-
тельства обременительными. Лишь спустя десять лѣтъ,
въ 1894 г., когда вновь истекалъ срокъ принятыхъ

Товариществомъ обязательствъ, оказалось возможнымъ установить срочныя пароходныя сообщенія на Бѣломъ морѣ на болѣе широкихъ основаніяхъ. При этомъ принято было во вниманіе, что число рейсовъ по существующимъ срочнымъ линіямъ слишкомъ незначительно, вслѣдствіе чего между отдѣльными отправленіями образуются продолжительные промежутки времени, препятствующіе правильному и безостановочному сбыту продуктовъ морскихъ промысловъ; кромѣ того, рейсы по Мурманской и Бѣломорскимъ линіямъ не были между собою согласованы, вслѣдствіе чего перѣзды изъ Бѣломорскаго побережья на Мурманъ сопряжены были съ постоянными замедленіями; наконецъ, сообщенія по Мурманской линіи не приноровлены были къ отправленіямъ норвежскихъ пароходовъ, содержащихъ еженедѣльные рейсы изъ Вардэ.

Для устраненія указанныхъ неудобствъ признано было необходимымъ значительно усилить движеніе по всѣмъ тремъ линіямъ, которыя эксплуатировались Товариществомъ, съ тѣмъ, чтобы по каждой линіи совершалось по одному отправленію въ недѣлю. Соответственно съ этимъ, новымъ уставомъ Товарищества Архангельско-Мурманскаго пароходства, Высочайше утвержденнымъ 15 Мая 1895 г., число весеннихъ рейсовъ по Мурманской линіи увеличено до 9 и число лѣтнихъ до 18, причемъ въ число обязательно посѣщаемыхъ пароходами пунктовъ включено устье рѣки Пазы, на границѣ съ Норвегіею, а также норвежское промысловое становище Кибергъ, въ коемъ намъ предоставлено по трактатамъ производство рыбныхъ промысловъ. По круговой Бѣломорской или Онежской линіи порядокъ движенія сохраненъ былъ прежній,

но число рейсовъ увеличено до 20; въ такомъ же числѣ отправленій установлены сообщенія по Канда-лакшской линіи отъ Кеми до Кузомени, причемъ отходнымъ пунктомъ, вмѣсто Кеми, назначенъ былъ Архангельскъ, изъ котораго и раньше отправлялись пароходы Товарищества въ виду большихъ удобствъ для пассажирскаго и грузового движенія. Рейсы на Новую Землю оставлены въ прежнемъ видѣ; по поводу нихъ возникало предположеніе относительно соединенія отправленій на Новую Землю съ рейсами, которые имѣлось въ виду установить съ 1895 г. изъ Архангельска къ устью р. Печоры, но при дальнѣйшемъ разсмотрѣніи дѣла признано было болѣе удобнымъ временно передать указанные сообщенія другому предпринимателю, а впослѣдствіи поручить ихъ эксплуатацію Товариществу Архангельско - Мурманскаго пароходства.

Для исправнаго выполненія обязательствъ по содержанію перечисленныхъ выше сообщеній имѣвшіяся у Товарищества перевозочныя средства, состоявшія изъ четырехъ пароходовъ, представлялись совершенно недостаточными. Поэтому въ новый уставъ включено требованіе, обязывающее Товарищество пріобрѣсти къ открытію навигаціи 1896 г. пять новыхъ пароходовъ, изъ коихъ одинъ съ грузоподъемностью до 60,000 пуд. и машиною отъ 600 до 800 индикаторныхъ силъ, два парохода, поднимающіе около 24,000 пуд. съ машинами до 500 индикаторныхъ силъ, четвертый пароходъ меньшихъ размѣровъ и пятый — буксирный съ баржою. На ряду съ пріобрѣтеніемъ новыхъ судовъ признавалось необходимымъ устройство для Товарищества въ Архангельскѣ или на Мурманскомъ берегу

дока или эллинга съ ремонтными мастерскими, ибо, при отсутствіи на сѣверѣ судостроительныхъ заводовъ, исправленія париходовъ производились ранѣе въ Кронштадтѣ или С.-Петербургѣ, что вызывало каждый разъ значительныя затрудненія. Единовременная затрата на расширение предпріятія Товарищества исчислена была въ 890 тыс. руб., каковая сумма лишь отчасти могла быть покрыта изъ наличныхъ средствъ Товарищества. Основной капиталъ предпріятія, первоначально назначенный въ 400,000 р., въ 1892 г. былъ уменьшенъ, соотвѣтственно количеству реализованныхъ паевъ, до 308,000 руб. Имущество Товарищества, по балансу, состояло изъ судовъ, стоимость коихъ ко времени введенія въ дѣйствіе новаго устава, т. е. 1 Января 1896 г. исчислялась въ 213,422 руб. и изъ наличныхъ денегъ, процентныхъ бумагъ и матеріаловъ на сумму 315,800 руб.,—всего 529,222 руб. По раздѣленіи этого имущества на 616 паевъ Товарищества, стоимость каждаго пая опредѣлялась приблизительно въ 860 руб.; такъ какъ эта цифра могла считаться только приблизительною, въ виду неизвѣстности еще въ то время результатовъ эксплуатаціи париходства въ 1894 и 1895 гг., то признано было возможнымъ увеличить стоимость пая, сообразно дѣйствительному состоянію средствъ Товарищества, до 800 руб., а основной капиталъ считать въ 492,800 руб. Эта послѣдняя сумма должна была, однако, увеличиться, такъ какъ для покрытія предстоящихъ расходовъ по расширенію предпріятія предстояло произвести новый выпускъ паевъ. Изъ свободныхъ средствъ Товарищества правленіе находило возможнымъ назначить къ израсходованію не болѣе 270,000 руб.; по-

этому дополнительный выпускъ паявъ опредѣленъ былъ на сумму 620 тыс. руб., а складочный капиталъ Товарищества въ новомъ его уставѣ назначенъ въ 1.112,800 руб. Чтобы обезпечить осуществленіе приведенныхъ предположеній о расширеніи срочнаго пароходства на сѣверѣ въ скорѣйшемъ времени, такъ чтобы съ навигаціи 1896 г. Товарищество могло открыть свои дѣйствія на новыхъ основаніяхъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ сохранить за правительствомъ возможность руководства надъ дѣлами предпріятія и направленія его дальнѣйшей дѣятельности, признано было возможнымъ оставить вновь выпускаемые пай за казною, съ уплатою за нихъ Товариществу на пріобрѣтеніе новыхъ перевозочныхъ средствъ 620 т. руб.

Съ расширеніемъ сѣти срочныхъ сообщеній должны были измѣниться и навигаціонные расходы по содержанію пароходства; поэтому при разработкѣ новаго устава Товарищества подлежали пересмотру также нормы порейсовой платы, опредѣленной за совершеніе срочныхъ рейсовъ. Означенная плата, въ суммѣ 55,000 р. ежегодно, и прежде признавалась недостаточною для вознагражденія Товарищества, которое, лишь благодаря постороннимъ заработкамъ отъ необязательныхъ по уставу рейсовъ и чрезвычайно бережливому веденію дѣла, имѣло возможность поддерживать предпріятіе безъ убытка для пайщиковъ. На 1895 г., при продленіи договорныхъ отношеній Товарищества къ правительству, признано было справедливымъ увеличить размѣръ пособія отъ казны до 80,000 руб., съ сохраненіемъ прежняго числа рейсовъ. Съ введеніемъ цѣлаго ряда новыхъ сообщеній указанная сумма должна была значительно возрасти. На основаніи

подробнаго исчисленія предстоящихъ предпріятію, начиная съ 1896 г., навигаціонныхъ и другихъ расходовъ, наименьшій размѣръ правительственнаго пособія, при которомъ Товарищество могло бы выдавать своимъ частнымъ пайщикамъ дивидендъ въ 5% на ихъ капиталъ, опредѣленъ былъ въ 227,464 р., каковая сумма и назначена была въ новомъ уставѣ къ выдачѣ Товариществу за содержаніе срочныхъ рейсовъ. При этомъ вмѣсто порейсовой платы, оставленной безъ измѣненія за новоземельскіе рейсы, по прочимъ линіямъ признано было болѣе удобнымъ производить Товариществу пособіе въ видѣ помильной платы, съ опредѣленіемъ ея въ размѣрѣ 3 р. 33 к. за каждую пройденную его пароходами милю. Въ дѣйствительности, означенное выше пособіе отъ казны, исчисленное примѣнительно къ выручкѣ Товарищества по обязательнымъ линіямъ сообщеній за послѣдніе годы, съ теченіемъ времени должно уменьшиться, въ виду предусмотрѣннаго уставомъ порядка распредѣленія чистой прибыли предпріятія: за вычетомъ изъ послѣдней 5% дивиденда на частные пай и 5% на казенные пай, частнымъ пайщикамъ назначается по уставу къ выдачѣ въ дополнительный дивидендъ еще 1%, а изъ получающагося за симъ остатка 25% поступаетъ на вознагражденіе администраціи и въ фондъ служащихъ, 37½% въ запасный капиталъ и 37½% обращается на уменьшеніе правительственной субсидіи. Такимъ образомъ, съ ограниченіемъ дивиденда частныхъ пайщиковъ Товарищества, расходы казны по выдачѣ помильной платы, по мѣрѣ развитія дѣятельности предпріятія, должны уменьшаться, причемъ правительство, являясь крупнымъ участникомъ ТОВА-

рищества, получить соотвѣтственные выгоды также отъ увеличенія его запаснаго капитала. Срокъ дѣйствія новаго устава Товарищества и обязательныхъ его отношеній по содержанію срочнаго пароходства опредѣленъ на двадцать лѣтъ—до 1915 г.

Какъ усматривается изъ предыдущаго, правительство не остановилось передъ нѣкоторыми значительными затратами, связанными съ надлежащимъ устройствомъ срочныхъ пароходныхъ сообщеній на Бѣломъ морѣ и Ледовитомъ Океанѣ. При сравненіи указанныхъ выше расходовъ съ суммами, затраченными на субсидированіе пароходныхъ предпріятій на другихъ нашихъ моряхъ, нельзя, однако, не признать, что пожертвованія со стороны государственнаго казначейства по содержанію упомянутыхъ сообщеній представляются весьма умѣренными. Нельзя сомнѣваться, что правильно поставленная широкая сѣть морскихъ пароходныхъ сообщеній, на ряду съ проведеніемъ на сѣверѣ рельсовыхъ путей и другими мѣрами, принимаемыми въ послѣднее время правительствомъ, окажетъ существенное вліяніе на развитіе и оживленіе нашей сѣверной окраины.

Въ заключеніе обзора морскихъ транспортных предпріятій, учредившихся въ послѣднія десятилѣтія при содѣйствіи правительства, надлежитъ остановиться на устройствѣ пароходныхъ сообщеній Россіи съ принадлежащими ей владѣніями на дальнемъ Востокѣ. Не считая отдѣльных попытокъ плаванія въ Индійскіе и Китайскіе порты, прочные результаты въ дѣлѣ эксплоатаціи указанныхъ сообщеній достигнуты были, лишь благодаря дѣятельности Добровольнаго Флота. Возникновеніе этого предпріятія отно-

сится, какъ извѣстно, къ 1878 г., когда ожидалась война между Россіею и могущественною морскою державою. Патріотическое движеніе, вызванное угрожавшею войною и зародившееся въ Москвѣ по инициативѣ Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству, распространилось по всей Имперіи, и въ короткое время собраны были значительныя пожертвованія на пріобрѣтеніе судовъ для Добровольнаго Флота; суда эти должны были во время войны исполнять крейсерскую службу, а въ мирное время служить цѣлямъ торговымъ.

11 Апрѣля 1878 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе на образованіе подъ Предсѣдательствомъ Государя Наслѣдника Цесаревича особаго комитета, на который возлагалось принимать пожертвованія на устройство Добровольнаго Флота и обращать ихъ на покупку судовъ, соотвѣтствующихъ требованіямъ торговаго мореплаванія и возможной крейсерской службѣ. Въ теченіе ближайшихъ нѣсколькихъ мѣсяцевъ по открытіи дѣятельности комитета въ распоряженіе его поступило пожертвованій до трехъ съ половиною милліоновъ рублей, на каковую сумму приступлено было къ покупкѣ пароходовъ; въ продолженіе 1878 г. пріобрѣтено было и вооружено четыре транспорта, съ водоизмѣщеніемъ до 3,200 тоннъ и скоростью хода отъ 13 до 14½ узловъ. Съ устраненіемъ необходимости въ военныхъ приготовленіяхъ, въ виду мирнаго исхода Берлинскаго конгресса, суда Добровольнаго Флота исключены были изъ списковъ военныхъ судовъ и обращены были на перевозку войскъ между портами Чернаго моря, причемъ, въ виду недостатка въ перевозочныхъ средствахъ, оказали военному вѣ-

домству немаловажныя услуги. По приведеніи арміи на мирное положеніе, суда Добровольнаго Флота направлены были къ преслѣдованію торговыхъ цѣлей, начавъ въ то же время рейсы въ Восточный океанъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ временный комитетъ по сбору пожертвованій, съ выполненіемъ возложенной на него задачи, былъ закрытъ, и взамѣнъ его образовано было Общество Добровольнаго Флота. Согласно Высочайше утвержденному 9 Мая 1879 г. уставу Общества, непремѣнными его членами признавались с.-петербургскіе и московскіе губернскіе и уѣздные предводители дворянства, предсѣдатели губернскихъ и уѣздныхъ земскихъ управъ, предсѣдатели столичныхъ биржевыхъ комитетовъ и столичные городскіе головы и старшины купеческаго, мѣщанскаго и ремесленнаго обществъ. Независимо отъ сего, въ составъ Общества входили члены учредители, постоянные и обыкновенные, вносившіе опредѣленные членскіе взносы. Для управленія дѣлами Добровольнаго Флота при Обществѣ состояло Главное Управленіе, въ которомъ сосредоточилась вся дѣятельность по хозяйственному завѣдыванію предпріятіемъ. Съ упраздненіемъ въ 1883 г. Общества Добровольнаго Флота, Управленіе его дѣлами временно возложено было на управляющаго морскимъ министерствомъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ при названномъ министерствѣ образована была коммисія для разработки предположеній о мѣрахъ, коими обезпечивалось бы правильное сообщеніе съ портами Восточнаго океана при помощи судовъ Добровольнаго Флота.

При разсмотрѣніи упомянутаго вопроса коммисія, прежде всего, остановилась на результатахъ предше-

ствующей дѣятельности Добровольнаго Флота по пароходству на Черномъ морѣ и содержанію морскихъ сообщеній съ дальнимъ Востокомъ. При сопоставленіи суммы, вырученной судами Флота, съ расходами по эксплуатаціи пароходства, оказывалось, что за время отъ 1878 г. до 1883 г. выручено въ сложности за перевозку пассажировъ и грузовъ 5.552,686 руб., а израсходовано было 6.306,657 р., такъ что дефицитъ составлялъ 743,971 руб. По отдѣльнымъ годамъ дѣятельность Добровольнаго Флота представлялась въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Доходъ.	Расходъ.	П е р е в е з е н о:			Между портами: грузовъ.
			Войскъ въ Черномъ морѣ.	На д. Востокъ и обратно: грузовъ пудовъ.	чаю въ тоннахъ.	
1878—79.	1.210,127	1.053,675				
1880 . .	1.211,011	1.353,868	35,137	271,820	7,985	385,098
1881 . .	1.077,147	1.068,307	26,441	181,862	5,471	320,572
1882 . .	875,380	1.553,157	26,442	72,043	7,850	672,827
1883 . .	1.179,021	1.277,650	16,722	276,648	9,959	507,825
Всего .	5.552,686	6.306,657	104,742	802,373	31,265	1.886,322

Результаты первыхъ лѣтъ дѣятельности Добровольнаго Флота въ финансовомъ отношеніи представлялись неудовлетворительными, но, съ другой стороны, устройство прямыхъ сообщеній Европейской Россіи съ портами Восточнаго океана имѣло столь важное значеніе для дальнѣйшаго экономическаго развитія нашей отдаленной окраины, что нѣкоторыя жертвы со стороны правительства для поддержанія предпріятія, начавшаго съ успѣхомъ рейсы на дальній Востокъ, нельзя было не признать вполне умѣстными. Остановливаясь на вопросѣ о наиболѣе цѣлесообразной организаціи пароходныхъ сообщеній, возложен-

ныхъ на Добровольный Флотъ, упомянутая комиссія разсмотрѣла, между прочимъ, предположеніе о передачѣ всѣхъ денежныхъ и матеріальныхъ средствъ Общества Добровольнаго Флота въ руки частной коммерческой компаніи, но не могла признать это предположеніе отвѣчающимъ цѣли, такъ какъ образованіе частнаго общества, рассчитаннаго на извлеченіе изъ предпріятія возможно большей выгоды, едва ли было бы осуществимо безъ значительной поддержки со стороны правительства; съ другой стороны, при такой организаціи естественно возникало опасеніе, что перевозочныя средства общества, направленные на коммерческія цѣли, не будутъ имѣть качествъ, необходимыхъ для крейсерской службы, и окажутся поѣтому непригодными для той цѣли, которая имѣлась въ виду первоначальными жертвователями при учрежденіи Добровольнаго Флота. Другое предположеніе о зачисленіи судовъ Флота въ списокъ судовъ военныхъ также не могло быть принято, ибо въ такомъ случаѣ пароходы Добровольнаго Флота должны были бы обязательно носить военный флагъ, что создавало бы крайнія затрудненія при проходѣ проливами и было бы несовмѣстимо съ совершеніемъ торговыхъ операцій, дающихъ Добровольному Флоту значительный заработокъ и составляющихъ въ мирное время его непосредственную задачу. Въ виду указанныхъ соображеній признано было необходимымъ организовать завѣдываніе дѣлами Добровольнаго Флота въ видѣ спеціального управленія или комитета, состоящаго при морскомъ министерствѣ, изъ представителей отъ сего послѣдняго, министерства финансовъ и государственнаго контроля.

Что касается размѣра правительственнаго пособія, необходимаго для упроченія морскихъ сообщеній съ дальнимъ Востокомъ, то коммисія приняла во вниманіе, что для надлежащаго выполненія обязательствъ, принятыхъ Добровольнымъ Флотомъ, по соглашенію съ министерствами военнымъ и внутреннихъ дѣлъ, относительно перевозки нижнихъ чиновъ, ссыльно-каторжныхъ и переселенцевъ, и для своевременнаго полученія обратныхъ грузовъ изъ Китая, представляется необходимымъ совершать ежегодно не менѣе семи рейсовъ; въ томъ числѣ четыре рейса между Одессою и Владивостокомъ и обратно черезъ Ханькоу, съ заходомъ въ Константинополь, Портъ-Саидъ, Аденъ, Сингапуръ и Нагасаки; два рейса между Одессою и постомъ Дуэ на островѣ Сахалинѣ и обратно, съ заходомъ въ тѣ же порты и кромѣ того въ Корсаковскій постъ, и одинъ рейсъ между Одессою и Владивостокомъ и обратно черезъ Гонгъ-Конгъ, съ заходомъ въ тѣ же упомянутые порты. Въ общей сложности, протяженіе всѣхъ семи рейсовъ опредѣлено было въ 141,000 миль. При расчетѣ на каждую пройденную пароходами милю доходовъ и расходовъ Флота за предшествующіе годы оказывался, въ среднемъ, ежегодный дефицитъ въ 2 р. 20 к. на милю, соотвѣтственно съ чѣмъ ежегодная субсидія отъ правительства опредѣлялась въ размѣрѣ 310,200 р.; но такое незначительное пособіе не могло быть признано достаточнымъ, такъ какъ имъ покрывались лишь убытки по навигаціоннымъ расходамъ, но не обезпечивалось для Добровольнаго Флота образованіе запасныхъ средствъ и суммъ, необходимыхъ для отчисленія въ страховой капиталъ и фондъ погашенія пароходовъ. Поэтому,

на основаніи приблизительнаго разсчета предстоящихъ расходовъ по указаннымъ статьямъ, признано было необходимымъ пособіе отъ правительства въ вышеуказанномъ размѣрѣ увеличить до 4 р. 25 к. за милю, а въ общей сложности за семь рейсовъ до 599,250 р. Означенная субсидія назначалась на непродолжительный срокъ, не болѣе шести лѣтъ, съ тѣмъ, чтобы по истеченіи этого времени вопросъ о продленіи ея былъ вновь разсмотрѣнъ, согласно измѣнившимся условіямъ. При этомъ имѣлось въ виду, что, пользуясь значительнымъ пособіемъ отъ казны, Добровольный Флотъ упрочить свое положеніе, расширить операціи и увеличить принадлежащія ему перевозочныя средства по крайней мѣрѣ однимъ быстроходнымъ транспортомъ.

Выработанное на приведенныхъ основаніяхъ временное положеніе о Добровольномъ Флотѣ, опредѣлявшее въ подробности порядокъ веденія его дѣлъ, было Высочайше утверждено 24 февраля 1886 г. До истеченія упомянутаго шестилѣтняго срока, коимъ ограничивалось дѣйствіе временнаго положенія, дѣятельность Добровольнаго Флота развивалась слѣдующимъ образомъ:

Годы.	Перевезено грузовъ на д. Востокъ пудовъ.	Доходъ. Р у б	Расходъ. л и.	Прибыль или убытокъ.
1884	366,080	1.485,441	1.387,006	+ 98,435
1885	333,903	1.773,419	1.399,210	+ 374,208
1886	372,425	2.017,053	1.801,447	+ 215,605
1887	639,642	2.133,461	2.558,934 ¹⁾	— 425,473
1888	382,251	2.211,392	1.774,821	+ 436,570
1889	529,942	2.362,343	1.697,661	+ 664,682
1890	407,198	2.423,322	2.111,944	+ 331,378
1891	733,074	2.889,441	2.230,729	+ 658,712

¹⁾ Въ томъ числѣ убытокъ отъ потери парохода «Кострома» — 573,205 руб.

Данные эти показывают, что дѣятельность Добровольнаго Флота съ теченіемъ времени все болѣе развивалась и вмѣстѣ съ тѣмъ упрочивалось его финансовое положеніе. Благодаря успѣшному ходу операцій Флота, получилась возможность улучшить и расширить составъ его судовъ и образовать запасный капиталъ. Въ 1886 году комитетомъ Добровольнаго Флота принято было въ свое вѣдѣніе семь пароходовъ, стоимостью всего въ 4.029,172 руб.; изъ этихъ судовъ одно — «Кострома» — погибло въ 1887 году у острова Сахалина, пароходъ «Нижній-Новгородъ» за ветхостью проданъ и пароходъ «Ярославль» по Высочайшему повелѣнію, переданъ Черногорскому Князю, взаменъ этихъ судовъ приобрѣтено три новыхъ парохода, въ томъ числѣ быстроходный транспортъ «Орель», кромѣ того заказанъ другой пароходъ такого же типа, какъ этотъ послѣдній, стоимостью до 1.400,000 р. Балансовая стоимость судовъ Добровольнаго Флота къ 1 января 1892 г. составляла 5.090,000 р., т. е. увеличилась за шесть лѣтъ на 1 милл. руб., не смотря на ежегодное отчисленіе въ погашеніе 6% первоначальной стоимости и значительные убытки, простиравшіеся до 1 милл. руб., понесенные вслѣдствіе гибели «Костромы» и уступки по весьма пониженной оцѣнкѣ двухъ другихъ пароходовъ.

Не смотря на усиленное развитіе дѣятельности Добровольнаго Флота, при которомъ постепенно упрочивалось и финансовое его положеніе, правительство, при пересмотрѣ въ 1892 г. временнаго положенія о немъ, не нашло возможнымъ уменьшить размѣръ выдаваемой ему субсидіи. Морское министерство, ходатайствуя вновь о назначеніи Флоту пособія въ 600 т. р.

ежегодно, срокомъ на десять лѣтъ, указывало, что при постепенномъ пополненіи состава судовъ Добровольнаго Флота быстроходными пароходами, приспособленными къ требованіямъ крейсерской службы въ военное время, Флотъ этотъ явится значительнымъ подспорьемъ военному флоту, вслѣдствіе чего и дальнѣйшее его развитіе въ этомъ направленіи представляется уже вопросомъ государственной важности. Съ одной стороны, суда Добровольнаго Флота, хотя и не обладающія полною боевою способностью, но поднимающія громадныя запасы угля и передвигающія ихъ съ одинаковою, какъ и военныя суда, скоростью, существенно пополняютъ потребности военнаго флота. Съ другой стороны, Добровольный Флотъ, освобождая казну отъ постройки быстроходныхъ транспортовъ для военнаго флота и оплачивая эксплуатацію въ мирное время пароходныхъ сообщеній свое содержаніе, оказываетъ еще немаловажное вліяніе на развитіе нашей морской торговли и оживленіе промышленной и торговой дѣятельности нашихъ отдаленныхъ окраинъ. Съ изложенной точки зрѣнія, увеличеніе состава судовъ Добровольнаго Флота новыми быстроходными пароходами не могло не быть признано весьма желательнымъ, и оказаніе ему для этой цѣли пособія отъ казны едва ли могло встрѣтить возраженіе, тѣмъ болѣе что эксплуатация судовъ указаннаго типа на коммерческихъ основаніяхъ, въ виду весьма значительныхъ навигаціонныхъ расходовъ, представлялась весьма затруднительною. Подробные расчеты, основанные на результатахъ дѣятельности Добровольнаго Флота въ предыдущіе годы, показывали, что для обезпеченія его дальнѣйшаго развитія,

при условіи пополненія быстроходными транспортами, необходимо сохранить за нимъ ежегодную субсидію въ прежнемъ размѣрѣ до 600,000 р. или 4 р. 25 к. за милю. Число обязательныхъ рейсовъ ограничено было также семью, какъ въ положеніи 1886 г.; при этомъ, однако, число отправленій изъ Одессы во Владивостокъ увеличено отъ 4 до 5 и устраненъ рейсъ съ обратнымъ заходомъ въ Гонгъ-Конгъ. За исключеніемъ нѣкоторыхъ другихъ измѣненій, касающихся подробностей управленія дѣлами Добровольнаго Флота, прежнее положеніе о немъ, согласно Высочайше утвержденному 6 Января 1892 года мнѣнію Государственнаго Совѣта, оставлено было въ силѣ еще на 10 лѣтъ, до 1902 г. На тотъ же срокъ ему назначено пособіе отъ казны въ 600,000 руб. ежегодно, съ тѣмъ чтобы судовой составъ Флота въ продолженіе этого десятилѣтія былъ пополненъ четырьмя быстроходными пароходами, водоизмѣщеніемъ не менѣе 8,000 тоннъ каждый, и двумя приспособленными для торговой дѣятельности паровыми транспортами меньшихъ размѣровъ.

Операціи Добровольнаго Флота за послѣдніе годы представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Перевезено грузовъ на д. Востокъ пудовъ.	Доходъ. Р	Расходъ. у б л	Прибыль. и.
1892	791,466	3.028,995	2.522,271	506,724
1893	1.144,073	3.208,369	2.674,850	633,518
1894	1.997,973	3.562,523	3.065,559	555,964

Независимо отъ обязательныхъ рейсовъ на дальній Востокъ суда Добровольнаго Флота въ свободное отъ этого плаванія время занимались перевозкою грузовъ и военныхъ командъ по Черному морю, а съ 1890 г.

совершали рейсы также къ Балтійскимъ портамъ. Въ виду предложенія массы грузовъ для перевозки изъ Чернаго моря въ Балтійское и изъ С.-Петербурга на дальній Востокъ, начиная съ 1891 г. установлены были нѣкоторыя отправленія отъ С.-Петербурга. Затѣмъ, по мѣрѣ развитія перевозочныхъ средствъ Добровольнаго Флота, увеличено было также число рейсовъ на дальній Востокъ. Такъ, въ 1892 г., независимо отъ обязательныхъ отправленій, совершено было два дополнительныхъ рейса, въ 1893 году три, въ 1894 году общее число рейсовъ доведено было до тринадцати, а по росписанію 1895 г. предположено 16 отправленій на дальній Востокъ. Въ настоящее время Добровольный Флотъ располагаетъ десятию пароходами съ общимъ водоизмѣщеніемъ въ 78,670 тоннъ и грузоподъемностью въ 2.120,000 пуд. Въ ближайшемъ году судовой составъ флота имѣется въ виду увеличить четырьмя новыми транспортами, въ томъ числѣ однимъ быстроходнымъ судномъ съ котлами Бельвиля и всѣми новѣйшими усовершенствованіями судостроительной техники; общая грузоподъемность этихъ пароходовъ составитъ свыше 1.230,000 пуд. Съ увеличеніемъ состава Флота представится возможность въ 1896 г. довести число рейсовъ на дальній Востокъ до 21, причемъ общее количество перевозимыхъ грузовъ достигнетъ 6 милл. пуд. Впослѣдствіи, по мѣрѣ дальнѣйшаго развитія средствъ Добровольнаго Флота, число отправленій будетъ еще увеличено и количество грузовъ доведено до 10 милл. пуд. Очевидно, что съ осуществленіемъ этихъ условій, суда Добровольнаго флота въ состояніи будутъ вполне удовлетворять потребностямъ торговыхъ сно-

шеній съ дальнимъ Востокомъ и вытѣснятъ иностранные пароходы, эксплуатирующіе въ настоящее время сообщенія съ Уссурійскимъ и Пріамурскимъ краемъ.

Наряду съ устройствомъ морскихъ сообщеній между портами Европейской Россіи и дальнимъ Востокомъ, пробужденію экономической жизни на отдаленной окраинѣ нашей не мало способствовало возникновеніе въ Приморской области предпріятій для эксплуатаціи мѣстныхъ водяныхъ сообщеній содержаніемъ срочнаго пароходства по рѣкамъ Амурскаго бассейна, между Владивостокомъ и портами Охотскаго моря и между нашими портами и портами Японіи и Китая. Не останавливаясь подробно на рѣчномъ пароходствѣ по Амуру и его притокамъ, надлежитъ замѣтить, что для содержанія срочныхъ рейсовъ по названной рѣкѣ еще въ 1871 г. образовалась акціонерная компанія подъ фирмою «Товарищество Амурскаго пароходства» со складочнымъ капиталомъ въ 700 тыс. руб. За бесплатную перевозку почты и за перевозку воинскихъ чиновъ и казенныхъ грузовъ по пониженному тарифу, а равно для поддержки новаго предпріятія, долженствовавшего оказать благотворное вліяніе на экономическое развитіе края, ему назначено было отъ казны пособіе на двадцать лѣтъ, въ видѣ поверстной платы, въ размѣрѣ до 245,000 р. ежегодно. Товарищество обязывалось содержать срочныя отправленія отъ Срѣтенска до Николаевска, отъ Хабаровки до озера Ханка и по этому послѣднему озеру. Уже вскорѣ послѣ открытія пароходства обнаружилось, что финансовыя его результаты неблагопріятны для Товарищества, и въ теченіе 70-хъ годовъ оно неоднократно вынуждено было обращаться къ правительству съ

ходатайствами объ оказаніи ему пособія. По ссудамъ, выданнымъ изъ казны, Товарищество имѣло долгъ къ 1 Января 1884 г. въ 584,430 р., который былъ затѣмъ разсроченъ къ уплатѣ на восемь лѣтъ. Кромѣ того предпріятіе его обременено было значительнымъ долгомъ по выпущеннымъ за границею облигаціямъ на сумму 210 тыс. ф. ст. Флотъ, принадлежавшій Товариществу, обновлялся медленно, и ко времени истечения обязательныхъ его отношеній къ правительству суда, совершавшія срочные рейсы, совершенно обветшали. Всѣ эти обстоятельства побудили правительство, по окончаніи упомянутаго 20-лѣтняго срока, отдать предпочтеніе предъ Товариществомъ другимъ предпринимателямъ, принимавшимъ притомъ на себя пароходство по обязательнымъ линіямъ на болѣе выгодныхъ для казны условіяхъ. Согласно Высочайше утвержденному 28 Апрѣля 1892 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта, содержаніе срочныхъ пароходныхъ сообщеній передано было на 15 лѣтъ, начиная съ 1894 г., потомственному почетному гражданину Сибирякову и коммерціи совѣтнику Шевелеву, причемъ размѣръ поверстнаго пособія за срочные рейсы опредѣленъ былъ въ первыя десять лѣтъ дѣйствія соглашенія въ 183,532 р. 50 к. въ годъ, а въ остальные пять лѣтъ съ уменьшеніемъ означенной суммы ежегодно на 5%. Въ 1893 г. содержаніе пароходства, согласно заключенному съ правительствомъ контракту, передано было названными предпринимателями образовавшемуся для этой цѣли акціонерному Обществу подъ фирмою «Амурское Общество пароходства и торговли» со складочнымъ капиталомъ въ 1 мил. рублей.

Устройство пароходнаго сообщенія между Владивостокомъ и портами Камчатки и Охотскаго моря вызывалось потребностью въ доставленіи продовольствія жителямъ побережья Восточной Сибири. При отсутствіи сухопутнаго сообщенія между названными портами и мѣстными административными и торговыми центрами правительствомъ издавна принимались мѣры къ поддержанію единственно возможнаго морскаго пути, для чего учреждена была такъ называемая Сибирская военная флотилія, перевозившая грузы и команду между прибрежными пунктами Восточной Сибири до конца шестидесятыхъ годовъ. Въ 1871 г. операція по перевозкѣ продовольствія въ порты Охотскаго моря передана была частному предпринимателю Филиппеусу, которому предоставлена была также заготовка жизненныхъ припасовъ для мѣстнаго населенія; въ 1875 г. контрактъ съ нимъ былъ возобновленъ на десятилѣтній срокъ, причемъ ежегодная субсидія назначена была въ 30,000 руб. Съ истеченіемъ указаннаго срока и за отказомъ Филиппеуса отъ дальнѣйшаго содержанія пароходства, послѣднее передано было Добровольному Флоту; согласно Высочайше утвержденному 7 Августа 1877 г. положенію Комитета министровъ съ комитетомъ Добровольнаго Флота заключенъ былъ договоръ, по которому однимъ изъ пароходовъ Флота ежегодно должно быть совершаемо не менѣе двухъ рейсовъ между Владивостокомъ, Корсаковскимъ постомъ, Тарайкою и портами Камчатскаго и Охотскаго морей для перевозки продовольственныхъ припасовъ и казенныхъ грузовъ. За содержаніе упомянутыхъ сообщеній Добровольному Флоту ежегодно уплачивается изъ казны 15,000 р.

Въ 1892 г. договоръ этотъ былъ возобновленъ еще на пять лѣтъ на прежнихъ основаніяхъ. При этомъ предполагалось установить дополнительные рейсы къ устьямъ р. Анадыри и на Командорскіе острова, но затѣмъ въ виду затрудненій, представляющихся при плаваніи къ этимъ отдаленнымъ пунктамъ, которое потребовало бы при томъ отъ правительства новаго расхода на сумму 36,000 р. ежегодно, предположеніе о дальнѣйшемъ развитіи морскихъ сообщеній въ Охотскомъ морѣ оставлено было до болѣе удобнаго времени.

Возникновеніе русскаго срочнаго пароходства въ Приморской области для сообщеній какъ съ русскими близъ-лежащими портами, такъ и съ портами Китая и Японіи относится къ 1876 г., когда правительствомъ заключенъ былъ контрактъ съ надворнымъ совѣтникомъ Бутковскимъ относительно содержанія слѣдующихъ обязательныхъ рейсовъ: по линіи Татарскаго пролива между Владивостокомъ и Николаевскомъ, съ заходомъ въ промежуточные пункты туда и обратно, по три рейса; между Владивостокомъ и Ханькоу, съ заходомъ въ Нагасаки и Шанхай, по два рейса въ теченіе навигаціи и по линіи Амурскаго залива, до гавани Посъеть, по два рейса въ мѣсяцъ. Помильная плата за названные рейсы, въ сложности, исчислена была на первыя десять лѣтъ въ 65,040 р. ежегодно, а на слѣдующія пять лѣтъ дѣйствія контракта съ ежегоднымъ уменьшеніемъ на 5%. Изложенный контрактъ переданъ былъ Бутковскимъ образованному имъ акціонерному обществу для разработки мѣстныхъ минеральныхъ богатствъ подъ фирмою «Сахалинъ», которое, однако, къ установленному въ договорѣ сроку, не приступило къ эксплоатаціи предусмотрѣнныхъ

соглашеніемъ пороходныхъ сообщеній. Поэтому, въ 1879 г., содержаніе срочнаго пароходства передано было другому предпринимателю, коммерціи совѣтнику Шевелеву, съ помилною платою въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ въ размѣрѣ трехъ рублей за милю и далѣе, до истеченія срока контракта, съ ежегоднымъ уменьшеніемъ на 10%; въ продолженіе навигаціи Шевелевъ обязывался по линіямъ заграничной и Татарскаго пролива совершать туда и обратно по пяти рейсовъ, съ заходомъ въ Ханькоу, Шанхай, Нагасаки, Владивостокъ, заливъ Св. Ольги, Корсаковскій постъ, Императорскую гавань, постъ Дуэ, заливъ де Кастри и Николаевскъ, всего 18,664 мили.

Означенныя пароходныя сообщенія открыты были Шевелевымъ 16 Апрѣля 1882 г. По прошествіи первыхъ лѣтъ дѣятельности новаго пароходства обнаружилось, что для удовлетворенія потребностей развивавшихся на дальнемъ Востокѣ торговыхъ сношеній и товаропассажирскаго движенія представляется необходимымъ его дальнѣйшее расширеніе. Изъ сношеній по этому вопросу въ 1886 г. между министерствомъ финансовъ и Пріамурскимъ Генералъ-Губернаторомъ выяснилось, что для надлежащей постановки срочнаго пароходства въ Приморской области, по мнѣнію главнаго начальника края, слѣдовало на линіяхъ Татарскаго пролива, залива Петра Великаго и заграничной поставить не менѣе 4 пароходовъ съ общимъ протяженіемъ ежегодныхъ рейсовъ до 82,000 миль. Въ виду значительныхъ расходовъ, связанныхъ съ осуществленіемъ указаннаго расширенія пароходныхъ сообщеній, признано было возможнымъ, при дальнѣйшемъ разсмотрѣніи дѣла, въ нѣкоторой степени умень-

шить требованія, заявленныя Пріамурскимъ Генералъ-Губернаторомъ. На основаніи Высочайше утвержденнаго 25 Мая 1888 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, съ Шевелевымъ заключенъ былъ новый контрактъ на 15 лѣтъ, до 1903 г., по которому онъ, на прежнихъ условіяхъ производства помильной платы, обязался, начиная съ 1891 года, поставить на линіи морскихъ сообщеній не менѣе трехъ пароходовъ и увеличить число срочныхъ рейсовъ до общаго протяженія въ 50,000 миль ежегодно.

Какъ усматривается изъ предыдущаго, правительствомъ въ послѣднее время принять былъ цѣлый рядъ мѣръ для улучшенія условій морскихъ и рѣчныхъ сообщеній на дальнемъ Востокѣ, соотвѣтственно постепенно возрастающему экономическому развитію края. Несомнѣнно, однако, что въ ближайшемъ будущемъ указанныя сообщенія получатъ дальнѣйшее и притомъ весьма значительное развитіе. Проведеніе великой Сибирской желѣзной дороги, измѣнившіяся въ послѣднее время политическія условія Японіи и Китая и быстро развивающіяся торговыя сношенія наши съ сосѣдними странами естественно вызовутъ необходимость дальнѣйшихъ мѣропріятій къ расширенію пароходныхъ сообщеній какъ на рѣкахъ Амурскаго бассейна, такъ и съ портами Кореи, Японіи и Китая.

ПРИЛОЖЕНИЕ.



Материалы для статистики русского
торгового мореходства.

Въ нижеслѣдующихъ таблицахъ приводятся важнѣйшія статистическія данныя о движеніи русскаго торговаго мореходства за время отъ 1850 г. до 1893 г., заимствованныя изъ отчетовъ о внѣшней торговлѣ Россіи, издаваемыхъ таможеннымъ вѣдомствомъ.

Первая таблица заключаетъ сводъ данныхъ о движеніи торговыхъ судовъ въ заграничномъ плаваніи, причемъ для каждаго моря и для главныхъ портовъ показаны число и вмѣстимость какъ всѣхъ вообще судовъ, посѣщавшихъ наши порты, такъ и судовъ, приходившую изъ заграницы подъ русскимъ флагомъ. На основаніи данныхъ объ общей вмѣстимости судовъ заграничнаго плаванія представляется возможнымъ прослѣдить развитіе морскихъ сношеній съ нашими портами во второй половинѣ текущаго столѣтія и участіе въ нихъ судовъ подъ русскимъ флагомъ. Среднія данныя о ежегодномъ приходѣ судовъ по вмѣстимости приводятся въ слѣдующей таблицѣ:

Годы.	Бѣлое море.			Балтійское море.			Черное и Азовское моря.		
	Всѣхъ судовъ.	Русскихъ.	% по слѣдн.	Всѣхъ судовъ.	Русскихъ.	% по слѣдн.	Всѣхъ судовъ.	Русскихъ.	% по слѣдн.
1850—54 . .	53,572	3,794	7,1	260,513	31,551	12,1	321,057	27,547	8,6
1855—59 . .	50,455	2,902	5,1	356,963	18,164	5,1	358,956	18,879	5,3
1860—64 . .	66,586	5,525	9,7	446,893	37,254	8,3	467,051	82,444	17,7
1865—69 . .	74,807	8,907	12,0	599,384	46,059	7,7	700,406	132,108	19,0
1870—74 . .	86,318	10,215	11,8	906,251	73,167	8,0	898,581	163,339	18,1
1875—79 . .	104,874	13,723	13,1	1.358,017	104,252	7,7	1.142,441	204,924	18,0
1880—84 . .	91,286	12,251	13,4	1.348,454	96,062	7,1	1.214,067	150,010	12,4
1885—89 . .	90,784	13,517	14,9	1.417.721	123,466	8,7	1.901,340	163,696	8,6
1890—93 . .	103,120	10,167	9,9	1.378,275	114,204	8,2	1.939,202	150,198	8,0

Какъ показываютъ приведенныя данныя, общій оборотъ движенія судовъ въ нашихъ портахъ во второй половинѣ текущаго столѣтія значительно увеличился; по сравненію перваго пятилѣтія отъ 1850 г. до 1854 г. съ послѣднимъ

періодомъ 1890—1893 г., средній ежегодный приходъ судовъ, по вмѣстимости, увеличился на Бѣломъ морѣ вдвое (53,572 ластва и 103,120 ластво), въ портахъ Балтійскаго моря въ пять разъ (260,513 и 1.378,275), а въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ въ шесть разъ (321,057 и 1.939,202). Что касается участія русскаго флага въ движеніе торговаго мореходства, то нельзя не признать, что успѣхи его оказались весьма незначительными. За исключеніемъ Бѣлаго моря, гдѣ во второй половинѣ разсматриваемаго періода замѣтно нѣкоторое возрастаніе въ числѣ русскихъ судовъ, на прочихъ моряхъ русское судоходство въ заграничномъ плаваніи не подвинулось впередъ, или даже сократилось. Въ балтійскихъ портахъ участіе русскаго флага въ движеніи судовъ за все время отъ 1850 г. до 1893 г. оставалось безъ измѣненія, составляя не болѣе 7—8%. Въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ замѣтно нѣкоторое оживленіе въ русскомъ судоходствѣ въ шестидесятыхъ и семидесятыхъ годахъ, но затѣмъ участіе русскаго флага снова падаетъ: общая вмѣстимость русскихъ судовъ замѣтно сокращается, и значеніе ихъ въ торговомъ движеніи уменьшается; въ послѣдніе годы на долю русскаго флага приходится не болѣе 8% морскихъ перевозокъ. Такимъ образомъ на всѣхъ внѣшнихъ моряхъ заграничное плаваніе подъ русскимъ флагомъ не достигаетъ въ настоящее время и 10% общаго движенія торговыхъ судовъ.

Вторая таблица, помѣщенная въ приложеніи, заключаетъ свѣдѣнія о заграничномъ плаваніи паровыхъ и парусныхъ судовъ подъ русскимъ флагомъ и даетъ возможность выяснитъ значеніе пароваго флота въ движеніи нашихъ торговыхъ судовъ. По образцу приведеннаго выше сопоставленія можно сдѣлать слѣдующее сравненіе общихъ итоговъ второй таблицы.

	Бѣлое море.			Балтійское море.			Черное и Азовское моря.		
	Средняя вмѣстимость судовъ (въ ластвахъ).								
Г о д ы.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	% паров.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	% паров.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	% паров.
1875—78 . . .	2,029	12,129	14,5	37,457	64,542	36,7	146,914	17,784	89,2
1879—82 . . .	2,041	11,077	17,6	37,452	67,598	35,7	180,607	10,947	94,3
1883—86 . . .	2,264	10,044	18,4	33,858	54,034	38,5	142,891	4,926	96,7
1887—90 . . .	1,793	10,903	14,2	57,392	54,082	51,5	166,642	3,784	97,8
1891—93 . . .	2,731	7,232	27,4	66,755	50,093	57,1	173,600	1,779	99,0

На Бѣломъ морѣ въ заграничномъ плаваніи преобладаютъ до сего времени парусныя суда, хотя значеніе пароваго флота постепенно возрастаетъ. На Балтійскомъ морѣ паровыя суда въ послѣдніе годы начинаютъ вытѣснять парусное судоходство, но участіе паруснаго флота въ заграничномъ плаваніи довольно значительно: оно составляетъ отъ 40 до 50% всего движенія нашихъ торговыхъ судовъ въ балтійскихъ портахъ. Наконецъ, на Черномъ и Азовскомъ моряхъ парусное судоходство въ заграничномъ плаваніи совершенно исчезаетъ: и абсолютная вмѣстимость судовъ, и относительное ихъ участіе въ торговомъ движеніи, начиная съ 1875 года, все болѣе падали, и въ настоящее время парусныя суда составляютъ не болѣе 1% всего прихода судовъ изъ заграницы къ южнымъ портамъ.

Послѣднія двѣ таблицы приложенія относятся къ каботажному судоходству, причемъ первая заключаетъ данныя о числѣ каботажныхъ судовъ, посѣщавшихъ главные порты, за время отъ 1850 г. до 1893 г., а другая содержитъ болѣе подробныя свѣдѣнія о движеніи паровыхъ и парусныхъ судовъ въ каботажномъ плаваніи. На основаніи второй изъ названныхъ таблицъ можно сдѣлать слѣдующее сопоставленіе, изъ котораго уясняется развитіе каботажнаго судоходства за послѣднія десятилѣтія и участіе въ немъ паровыхъ и парусныхъ судовъ.

Годы.	Бѣлое море.			Балтійское море.		
	Средняя вмѣстимость судовъ (въ ластахъ).					
	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	% паров.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	% паров.
1876—79.	11,377	28,604	28,5	174,662	106,830	62,1
1880—83.	18,215	22,495	44,7	211,355	121,237	63,5
1884—87.	25,932	19,374	57,2	237,816	112,353	67,9
1888—91.	26,791	15,437	63,6	205,006	95,689	68,2
1892—93.	27,631	13,996	66,4	218,488	56,646	79,5
	Черное и Азовское моря.			Каспійское море.		
1876—79.	1.494,677	283,252	75,3	264,597	254,591	50,9
1880—83.	2.012,498	371,519	84,4	484,720	456,065	51,3
1884—87.	2.235,232	258,699	89,6	609,082	578,577	51,4
1888—91.	3.313,827	251,298	93,2	1.008,245	637,659 ¹⁾	61,3
1892—93.	4.350,634	260,997	94,3	3.622,330	1.344,914 ²⁾	72,9

¹⁾ Средняя вмѣстимость за два года 1888 и 1889.

²⁾ Средняя вмѣстимость за четыре года 1890—93, съ присоединеніемъ судовъ заграничнаго плаванія, о которыхъ отдѣльныхъ свѣдѣній неимѣется.

Общіе обороты каботажнаго судоходства, какъ показываетъ таблица, значительно увеличились на южныхъ моряхъ. Въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ движеніе каботажныхъ судовъ за послѣдніе годы, выражается, въ среднемъ, въ количествѣ 4,5 милл. ластовъ, тогда какъ во второй половинѣ семидесятыхъ годовъ оно составляло не болѣе 1,7 милл. ластовъ; еще большее возрастаніе замѣчается на Каспійскомъ морѣ: отъ 0,5 милл. ластовъ за первое изъ приведенныхъ въ таблицѣ четырехлѣтій до 1,6 милл. ластовъ въ 1888 и 1889 гг. Напротивъ, на сѣверныхъ моряхъ каботажное судоходство въ послѣднія десятилѣтія не сдѣлало почти никакихъ успѣховъ: движеніе судовъ на Бѣломъ морѣ въ каботажномъ плаваніи за весь рассматриваемый періодъ времени оставалось въ томъ же размѣрѣ, составляя отъ 40 до 44 тыс. ластовъ; данныя о каботажномъ судоходствѣ на Балтійскомъ морѣ также не представляютъ значительныхъ колебаній: въ 80-хъ годахъ оборотъ движенія судовъ выражался въ количествѣ 330—350 тыс. ластовъ, а въ послѣдніе годы сократился до 300 тыс. ластовъ. Что касается участія пароваго флота въ развитіи каботажнаго, то, какъ видно изъ таблицы, паровыя суда на всѣхъ моряхъ постепенно вытѣсняютъ парусное каботажное судоходство; вмѣстимость парусныхъ судовъ въ сѣверныхъ моряхъ постепенно сокращается и относительное ихъ участіе въ каботажномъ плаваніи падаетъ. На Черномъ и Азовскомъ моряхъ въ движеніи парусныхъ судовъ не произошло существенныхъ измѣненій, тогда какъ движеніе паровыхъ судовъ развивается весьма быстро. Наконецъ, на Каспійскомъ морѣ парусное судоходство продолжаетъ увеличиваться, но успѣхи пароваго флота и тамъ оказались болѣе значительными.

I. Движеніе торговыхъ судовъ въ заграничномъ плаваніи.

Порты.	1850 г.		1851 г.		1852 г.		1853 г.		1854 г.		1855 г.		1856 г.		1857 г.		1858 г.		1859 г.		1860 г.		Порты.																								
	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. росіейскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. росіейскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. росіейскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. росіейскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. росіейскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. росіейскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. росіейскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. росіейскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. росіейскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. росіейскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. росіейскихъ.																									
Б ъ л о е																								м о р е.																							
Приходъ по всѣмъ портамъ { судовъ ластовъ.	547 56.052	143 5.129	721 41.104	158 3.923	827 64.454	103 5.175	811 62.486	86 3.744	685 43.766	46 998	70 5.270	7 302	843 71.532	92 2.643	779 63.864	115 3.740	536 47.358	112 3.876	806 64.251	3 92	697 54.432	3 202	суд. } Приходъ по ласт. } всѣмъ порт.																								
въ томъ числѣ:																								въ томъ числѣ:																							
Архангельскъ.	511 52.221	139 4.739	682 36.390	147 3.302	787 59.146	100 4.931	775 57.000	83 3.617	662 40.411	45 984	70 5.270	7 302	790 63.498	88 2.557	725 58.740	86 2.839	473 40.883	83 2.705	747 57.968	— —	631 48.507	— —	Архангельскъ.																								
Онега	36 3.831	4 390	39 4.714	11 621	40 4.973	3 244	36 5.486	3 127	23 3.355	1 14	— —	— —	53 8.034	4 86	34 4.386	9 163	41 5.533	7 229	45 5.787	3 92	44 5.101	3 202	Онега.																								
Сумы.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	8 226	8 226	8 332	8 332	3 76	— —	9 308	— —	Сумы.																								
Кемь.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	9 394	9 394	13 549	13 549	10 379	— —	12 475	— —	Кемь.																								
Б а л т і й с																								к о е м о р е.																							
Приходъ по всѣмъ портамъ { судовъ ластовъ.	3.423 317.001	498 42.324	3.790 304.025	361 37.271	3.627 310.478	373 35.505	4.556 345.976	426 37.213	473 25.287	75 5.443	92 5.331	11 577	5.881 438.033	271 21.821	4.680 395.257	260 23.321	4.325 388.602	227 22.521	4.988 457.391	247 22.582	5.188 457.625	137 12.750	суд. } Приходъ по ласт. } всѣмъ порт.																								
въ томъ числѣ:																								въ томъ числѣ:																							
Петербургъ-Кронштадтъ	1.594 149.794	176 18.192	1.645 158.970	127 18.711	1.623 159.416	121 17.842	1.921 178.774	105 12.748	17 1.786	3 344	— —	— —	3.376 260.002	97 9.618	2.320 228.374	81 9.201	2.129 226.981	62 9.120	2.387 257.235	6 965	2.124 227.741	5 476	Петерб.-Кроншт.																								
Нарва	125 12.495	3 147	132 11.500	3 291	123 8.991	3 228	108 7.326	4 207	3 208	3 208	— —	— —	101 10.630	3 153	154 14.217	1 49	205 19.414	2 144	175 16.113	37 4.040	222 17.966	29 3.558	Нарва.																								
Ревель	116 7.311	55 3.564	77 4.074	26 1.425	111 6.317	40 2.097	95 5.323	29 1.699	84 5.066	13 838	49 3.332	2 64	120 8.097	20 957	125 6.614	17 1.008	99 6.529	24 1.940	125 7.935	9 713	117 8.093	8 644	Ревель.																								
Гапсаль	4 317	1 65	2 137	— —	4 190	1 54	4 264	1 42	3 38	3 38	1 29	— —	5 167	2 77	8 467	— —	5 226	1 12	13 863	— —	16 1.218	3 192	Гапсаль.																								
Перновъ	67 4.926	12 704	70 5.399	11 812	72 6.731	16 1.129	83 6.777	16 1.136	18 1.042	— —	— —	— —	92 6.832	8 565	84 6.297	12 946	81 5.833	4 396	103 7.403	11 706	143 10.701	4 403	Перновъ.																								
Рига	1.229 125.817	146 12.576	1.551 109.379	149 13.019	1.414 116.635	138 11.242	1.962 127.443	185 15.904	158 8.091	12 1.173	11 627	1 134	1.925 140.212	78 7.350	1.709 123.621	70 6.969	1.483 111.562	70 7.164	1.785 146.942	159 14.740	2.030 159.880	76 6.521	Рига.																								
Виндава	78 3.987	13 1.060	78 3.683	11 664	90 4.022	13 673	115 5.975	23 1.331	41 1.798	4 218	5 266	1 80	93 4.174	5 279	106 5.739	14 986	97 5.783	11 657	134 8.021	8 530	206 12.884	4 330	Виндава.																								
Либавъ	190 11.157	87 5.780	212 9.820	31 2.283	165 6.880	36 2.056	234 11.824	60 3.992	127 6.349	34 2.504	22 952	6 249	124 5.999	43 2.376	133 7.612	57 3.839	193 10.044	50 2.837	228 10.622	12 622	288 15.761	3 79	Либавъ.																								

Порты.	1861 г.		1862 г.		1863 г.		1864 г.		1865 г.		1866 г.		1867 г.		1868 г.		1869 г.		1870 г.		1871 г.		Порты.	
	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.		
Б ъ л о е м о р е.																								
Приходъ по всѣмъ портамъ	судовъ. ластовъ.	811 58.904	262 6.828	807 61.225	235 5.727	636 49.155	259 7.380	808 69.215	292 7.489	906 68.238	459 11.609	868 73.186	326 10.388	841 70.069	331 7.291	930 79.809	314 8.039	938 82.732	304 7.210	851 79.642	331 9.107	914 93.319	328 10.036	суд. ласт. } Приходъ по всѣмъ порт.
Въ томъ числѣ:																								въ томъ числѣ:
Архангельскъ.		729 51.929	209 5.325	740 54.136	198 4.654	537 41.074	193 5.737	702 59.332	230 6.055	805 57.574	407 10.606	754 60.904	255 8.686	723 60.396	254 5.805	802 66.427	242 6.550	825 69.667	241 5.532	742 67.826	269 7.440	790 76.112	262 8.231	Архангельскъ.
Онега		50 5.789	21 317	47 6.391	17 375	62 7.041	29 603	76 9.054	32 605	72 9.536	34 605	93 11.525	50 945	71 8.774	30 587	90 12.631	34 738	88 12.221	39 898	75 10.345	31 749	84 13.945	36 886	Онега.
Сумы.		19 566	19 566	8 263	8 263	25 793	25 793	11 379	11 379	10 298	8 223	13 546	13 546	15 574	15 574	6 335	6 335	10 457	10 457	9 329	9 329	14 426	14 426	Сумы.
Кемь.		9 431	9 431	7 309	7 309	5 151	5 151	9 230	9 230	10 775	9 655	7 201	7 201	7 164	7 164	5 202	5 202	6 223	6 223	4 185	4 185	4 169	4 169	Кемь.
Б а л т і й с к о е м о р е.																								
Приходъ по всѣмъ портамъ	судовъ. ластовъ.	4.807 438.161	444 45.295	4.504 433.926	399 39.044	4.830 433.162	371 38.302	4.709 471.589	517 50.881	5.119 538.705	390 40.154	5.838 616.782	408 42.655	5.768 607.609	434 46.116	5.462 571.112	427 44.404	5.946 662.714	545 56.966	6.015 727.284	514 63.146	6.225 824.384	660 72.675	суд. ласт. } Приходъ по всѣмъ порт.
Въ томъ числѣ:																								въ томъ числѣ:
Петербургъ-Кронштадтъ		2.146 236.304	139 16.721	1.973 204.139	111 11.628	2.264 230.000	88 11.090	1.912 235.884	86 8.386	1.936 255.917	75 8.377	2.702 333.281	99 11.616	2.841 345.529	130 15.793	2.747 337.660	124 13.350	2.912 372.483	180 20.928	2.661 382.603	193 22.490	2.618 402.673	218 25.888	Петерб.-Кроншт.
Нарва		234 21.102	4 665	209 18.981	6 333	199 13.800	3 273	125 10.490	5 377	180 17.346	4 323	157 16.599	3 448	173 16.121	2 235	179 16.872	3 222	156 16.473	1 76	189 19.963	4 351	129 15.427	6 1.014	Нарва.
Ревель		94 6.058	28 2.404	98 6.643	26 2.364	111 926	32 2.779	95 7.594	40 3.081	65 5.664	24 2.031	68 5.215	6 1.963	107 11.815	22 2.127	110 11.999	21 2.290	125 13.896	37 3.992	188 19.751	53 5.440	274 45.474	87 9.727	Ревель.
Гапсаль		14 864	5 343	5 323	2 177	12 652	3 194	17 1.178	6 467	3 257	1 176	3 132	1 62	8 413	1 35	5 329	2 56	21 1.328	7 117	30 853	22 322	14 891	4 256	Гапсаль.
Перновъ		134 9.064	15 1.657	95 7.252	10 881	105 8.312	9 779	96 7.798	16 1.734	99 8.830	10 1.068	120 8.983	13 860	138 10.422	14 865	123 8.854	14 931	91 6.123	11 733	168 13.127	15 962	173 15.505	17 1.303	Перновъ.
Рига		1.721 135.035	138 14.515	1.627 163.234	116 13.959	1.638 140.209	133 15.295	1.867 165.606	206 24.380	2.186 195.524	84 10.803	2.215 207.257	143 17.450	1.937 177.840	122 14.319	1.801 156.861	135 16.079	2.097 205.457	157 18.708	2.277 247.029	187 21.139	2.401 286.134	172 21.142	Рига.
Виндава		178 11.779	29 2.483	253 18.102	28 2.287	279 20.696	37 3.135	323 24.623	65 4.527	471 43.294	25 1.483	400 33.175	48 7.997	358 30.294	49 3.957	337 28.209	63 5.247	347 32.979	67 5.153	275 24.012	58 4.582	338 30.589	65 4.729	Виндава.
Либавъ		239 14.547	80 5.896	215 13.185	93 6.848	182 9.417	60 4.334	220 14.128	81 6.787	146 9.705	50 4.282	146 10.161	67 6.142	164 12.459	81 8.128	144 9.040	56 5.617	166 11.300	69 6.715	202 17.821	75 7.305	220 18.783	79 7.855	Либавъ.

Порты.	1872 г.		1873 г.		1874 г.		1875 г.		1876 г.		1877 г.		1878 г.		1879 г.		1880 г.		1881 г.		1882 г.		Порты.
	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	
Б ъ л о е м о р е.																							
Приходъ по судовъ всѣмъ портамъ ластовъ.	701	307	818	354	947	333	888	336	933	400	927	310	781	282	840	315	882	335	763	307	757	315	суд. } Приходъ по лист. } всѣмъ порт.
	75.190	10.937	79.958	11.070	103.481	10.125	103.461	12.157	103.126	17.788	118.125	13.641	97.445	12.046	102.315	12.982	106.038	15.777	87.465	11.164	90.163	12.510	
въ томъ числѣ:																							
Архангельскъ.	595	262	696	289	797	268	750	272	773	286	896	268	632	220	730	269	757	281	649	270	627	267	Архангельскъ.
	58.758	9.765	66.426	8.570	83.547	7.454	84.805	9.127	87.783	12.709	97.235	11.980	74.761	8.303	85.922	11.365	87.730	12.532	70.119	9.663	68.571	10.278	
Онега	78	24	56	26	67	23	72	26	52	23	71	19	71	30	67	26	63	25	53	20	63	29	Онега.
	12.985	599	7.350	1.148	11.476	588	11.368	1.120	8.433	1.068	12.570	751	10.909	1.265	11.080	671	8.853	858	8.376	573	8.834	722	
Сумы.	7	7	10	10	4	4	7	7	7	7	3	3	5	5	4	4	6	6	3	3	—	—	Сумы.
	293	293	356	356	213	213	369	369	333	333	149	149	302	302	193	193	189	189	86	86	—	—	
Кемь.	3	3	1	1	3	3	5	5	5	5	4	4	7	7	2	2	3	3	2	2	2	2	Кемь.
	170	170	67	67	194	194	356	356	173	173	197	197	377	377	180	180	199	199	148	148	160	160	
Б а л т і й с к о е м о р е.																							
Приходъ по судовъ всѣмъ портамъ ластовъ.	5.710	662	7.282	689	7.974	645	6.262	562	7.379	811	9.009	966	8.133	845	8.378	836	8.240	826	6.209	728	7.014	732	суд. } Приходъ по лист. } всѣмъ порт.
	729.346	74.614	1046391	79.627	1199849	75.772	1046425	73.649	1263253	99.869	1606202	125438	1380536	109038	1493668	113268	1421798	115641	1143570	93.894	1346762	97.412	
въ томъ числѣ:																							
Петербургъ-Кронштадтъ	2.276	169	2.267	141	2.857	152	2.394	145	2.803	169	3.158	187	2.638	153	2.738	217	2.860	208	1.904	180	2.195	227	Петербургъ-Кронштадтъ.
	327.788	22.079	454.266	20.732	501.780	22.717	448.620	23.824	557.098	24.879	666.180	35.196	476.088	25.425	587.429	29.403	572.041	30.814	420.855	25.248	503.275	30.692	
Нарва	196	7	169	14	230	6	197	5	174	7	143	7	144	4	107	6	116	7	126	7	112	4	Нарва.
	23.652	1.488	17.584	1.551	26.661	892	21.176	868	20.574	1.100	16.660	562	15.809	534	12.235	616	26.925	2.196	13.197	830	11.717	607	
Ревель	330	98	321	60	513	70	434	61	556	80	643	99	724	93	857	74	706	61	579	49	589	60	Ревель.
	54.879	11.049	66.046	6.847	119.736	10.656	119.929	8.266	114.668	9.361	140.112	11.365	192.794	11.908	209.414	11.693	175.129	9.860	141.870	8.957	145.722	9.905	
Гапсаль	12	11	22	9	29	23	12	8	8	3	14	5	14	4	5	—	10	1	4	—	3	2	Гапсаль.
	489	438	994	276	951	635	709	322	743	311	615	123	972	285	506	—	629	9	496	—	330	262	
Перновъ	216	15	243	22	290	15	227	17	217	15	271	18	216	15	189	13	171	12	152	11	139	11	Перновъ.
	17.046	1.170	20.233	1.958	24.342	1.286	22.101	1.978	22.202	1.442	27.717	1.942	22.420	1.306	21.380	1.273	18.421	1.277	15.279	1.133	15.040	1.224	
Рига	2.048	189	2.987	257	3.126	215	2.187	152	2.643	296	3.468	373	2.936	382	2.681	342	2.806	372	2.247	313	2.347	249	Рига.
	251.219	22.730	416.368	32.444	453.830	25.901	354.158	21.239	446.754	39.201	622.790	48.669	511.743	49.929	467.136	48.668	458.351	52.849	403.407	39.522	453.103	38.240	
Виндава	276	72	338	72	308	70	239	67	283	64	322	88	208	51	186	66	220	66	161	71	151	62	Виндава.
	24.721	5.312	27.144	5.565	22.894	4.835	19.648	4.928	21.975	4.736	27.881	7.055	18.726	4.402	14.643	5.942	20.172	7.109	13.972	7.004	14.566	6.381	
Либавъ	310	83	458	88	536	70	452	70	522	117	867	149	1.174	122	1.531	89	1.261	75	974	76	1.409	95	Либавъ.
	24.011	8.372	36.059	8.478	39.888	6.818	43.529	8.295	57.149	13.307	87.635	16.712	129.918	12.842	167.921	11.845	136.779	9.240	125.813	9.004	194.281	8.638	

Приходъ судовъ по

Порты.	1883 г.		1884 г.		1885 г.		1886 г.		1887 г.	
	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.
Б ъ л о е										
Приходъ по всѣмъ портамъ { судовъ ластовъ.	712 84.536	292 11.024	638 88.227	252 10.788	627 84.400	287 13.237	647 82.175	315 14.328	655 85.102	321 16.858
Въ томъ числѣ:										
Архангельскъ	561 66.238	222 8.466	509 66.831	214 8.742	500 64.132	246 11.333	513 60.720	270 11.845	554 67.536	285 14.222
Онега	68 9.304	28 983	53 7.431	19 566	57 7.665	22 597	69 9.348	30 1.391	57 8.430	24 1.389
Сумы	32 1.127	32 1.127	5 202	5 202	3 147	3 147	1 20	1 20	2 80	2 80
Кемь	1 34	1 34	2 40	2 40	— —	— —	— —	— —	— —	— —

Б а л т і й с

Приходъ по всѣмъ портамъ { судовъ ластовъ.	6.984 1467657	690 86.064	6.532 1362483	649 87.302	5.833 1260353	614 85.397	5.379 1196853	641 92.803	6.424 1464688	722 105.845
Въ томъ числѣ:										
Петербургъ-Кронштадтъ	1.955 525.983	103 14.365	1.930 506.419	93 15.991	1.747 472.364	112 19.321	1.892 507.798	188 31.464	2.001 536.484	207 33.425
Нарва	127 14.125	8 760	116 14.202	13 1.707	92 12.856	5 486	86 11.970	6 566	94 14.849	9 1.526
Ревель	585 182.170	41 6.734	591 161.669	46 8.129	429 118.192	29 5.652	484 125.246	50 9.507	626 182.013	58 11.343
Гаспаль	3 412	— —	4 489	1 158	— —	— —	4 157	— —	5 193	— —
Перновъ	146 16.228	17 1.680	131 16.795	17 1.845	101 15.460	11 1.006	63 10.667	9 805	93 14.410	14 1.290
Рига	2.340 454.898	327 41.393	2.122 405.243	334 45.609	1.947 403.192	315 44.652	1.696 354.297	245 35.616	2.080 462.157	289 44.766
Виндава	158 18.211	— —	137 13.613	58 6.180	136 14.987	73 7.522	138 16.761	68 7.366	154 16.739	61 5.074
Либавъ	1.573 264.287	96 9.692	1.416 236.993	46 4.817	1.292 208.850	30 3.060	938 161.687	37 4.023	1.235 229.109	55 6.590

сѣвернымъ портамъ.

Порты.	1888 г.		1889 г.		1890 г.		1891 г.		1892 г.		1893 г.	
	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-скихъ.
М о р е.												
Приходъ по всѣмъ портамъ { судовъ ластовъ.	688 98.846	302 12.950	631 103.399	284 10.214	596 83.029	300 10.779	642 112.545	253 10.135	594 105.970	231 9.549	609 111.135	228 10.206
Въ томъ числѣ:												
Архангельскъ.	586 79.746	272 11.801	521 78.066	250 9.007	497 61.893	274 9.797	552 90.573	227 9.076	484 80.285	212 8.680	507 86.835	213 9.647
Онега.	54 8.920	18 540	53 12.344	15 643	42 6.999	12 362	27 3.699	14 313	25 3.978	11 475	18 3.232	9 225
Сумы.	2 129	2 129	6 170	6 170	3 59	3 59	2 65	2 65	2 70	2 70	— —	— —
Кемь.	— —	— —	7 2.512	— —	13 3.672	— —	14 5.835	— —	26 7.218	— —	30 8.795	— —

о е м о р е.

Приходъ по всѣмъ портамъ { судовъ ластовъ.	6.965 1633087	821 117024	6.331 1533624	773 116259	5.638 1397113	642 106174	5.650 1442654	728 112684	4.564 1275664	720 121750	4.823 1397658	646 116207
Въ томъ числѣ:												
Петербургъ-Кронштадтъ.	1.806 525.913	94 3.128	1.755 527.904	204 36.029	1.565 487.892	217 40.865	1.568 496.952	200 39.643	1.490 511.964	217 45.783	1.744 593.357	207 43.840
Нарва.	92 16.251	11 1.782	107 18.092	14 1.706	101 18.659	13 2.264	103 21.456	17 2.597	101 21.661	15 2.630	102 24.182	12 1.483
Ревель	499 146.079	62 9.780	429 128.275	45 6.915	451 132.114	43 7.624	396 120.992	46 7.307	321 88.593	80 13.762	277 89.056	60 12.471
Гапсаль.	1 15	— —	2 138	— —	4 188	1 10	7 174	2 20	3 44	1 12	3 42	1 12
Перновъ.	99 16.341	9 836	99 18.419	11 1.094	98 20.587	10 1.125	66 15.340	7 541	72 16.915	6 359	59 13.840	9 653
Рига.	2.247 520.085	317 46.239	2.054 495.511	300 42.508	1.764 436.250	225 34.815	1.849 462.652	255 37.695	1.421 404.481	241 37.653	1.380 397.153	236 39.365
Виндава.	209 24.048	98 8.589	206 25.629	85 7.802	190 26.816	59 6.111	233 29.342	83 7.900	214 32.873	63 6.283	169 29.329	47 4.740
Либавъ.	1.896 361.931	104 15.904	1.604 306.990	96 18.286	1.400 266.033	57 10.778	1.332 281.421	90 14.142	840 183.997	72 12.525	1.007 240.893	48 10.518

Порты.	1850 г.		1851 г.		1852 г.		1853 г.		1854 г.	
	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.

Черное и Азов

Приходъ по всѣмъ портамъ { судовъ ластовъ.	2.590 243.622	624 27.775	2.585 224.824	298 28.486	3.929 405.877	392 43.288	5.384 579.483	394 47.280	1.183 151.478	12 908
въ томъ числѣ:										
Рени.	61 3.947	11 993	63 3.685	27 682	115 7.530	25 766	168 12.206	29 1.236	20 2.045	—
Измаилъ	212 17.277	21 1.689	356 30.879	37 3.340	359 30.655	21 2.079	480 35.369	31 2.876	68 5.549	6 356
Одесса	801 115.103	100 15.617	754 96.426	125 11.520	1.312 170.497	158 16.044	2.169 263.968	161 20.558	552 71.676	5 529
Николаевъ	117 1.668	2 296	120 1.346	—	154 1.540	3 30	107 1.070	—	—	—
Евпаторія	26 2.163	4 499	21 1.208	11 1.002	24 3.499	5 700	81 10.429	8 1.051	23 2.772	—
Севастополь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оеодосія	91 10.924	15 2.276	52 6.127	7 861	94 11.845	8 1.410	100 13.450	13 2.137	20 3.039	—
Керчь	89 11.073	28 2.824	48 6.892	5 722	137 18.420	28 4.034	219 30.867	36 4.060	283 39.281	—
Бердянскъ	86 11.183	16 2.707	104 13.688	11 1.790	305 40.945	27 4.601	516 59.402	14 2.054	59 7.310	—
Мариуполь	60 8.078	6 797	59 7.506	7 757	145 19.471	17 2.450	309 42.214	12 1.654	47 6.502	—
Таганрогъ	447 52.086	75 9.430	416 48.501	50 6.665	780 93.388	77 10.004	926 106.438	86 10.347	104 12.626	—
Ростовъ на Дону.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Анапа	5 119	—	17 180	4 38	16 300	1 10	6 60	1 10	—	—
Новороссійскъ	54 1.957	7 499	64 1.374	—	71 1.341	11 206	29 290	—	—	—
Сухумъ-Кале	237 2.748	1 10	235 2.410	4 100	186 2.676	1 15	68 680	—	5 406	2 23
Поти.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Батумъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

К а с п і й с

Приходъ по всѣмъ портамъ { судовъ ластовъ.	220 9.698	220 9.698	227 9.443	202 8.982	272 9.826	257 9.630	169 5.737	151 5.395	181 6.243	164 5.993
въ томъ числѣ:										
Астара	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ленкорань	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Баку.	153 4.920	153 4.920	169 5.128	144 4.667	230 6.561	215 6.365	128 3.238	110 2.896	132 3.613	115 3.363
Астрахань	67 4.778	67 4.778	58 4.315	58 4.315	42 3.265	42 3.265	41 2.499	41 2.499	49 2.630	49 2.630

Порты.	1855 г.		1856 г.		1857 г.		1858 г.		1859 г.		1860 г.		Порты.
	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россійскихъ.	

ское моря.

489 37.026	—	3.683 402.053	114 3.785	3.039 395.326	128 11.579	3.649 436.936	230 29.867	4.426 520.381	592 49.164	4.595 526.166	519 59.768	суд. } Приходъ по ласт. } всѣмъ порт.
въ томъ числѣ:												
140	—	44	1	4	—	—	—	—	—	—	—	Рени.
11.114	—	4.037	72	527	—	—	—	—	—	—	—	
346	—	572	77	37	8	—	—	—	—	—	—	Измаилъ.
25.742	—	13.353	770	1.006	112	—	—	—	—	—	—	
3	—	1.017	13	1.228	49	1.247	90	1.477	34	1.191	3	Одесса.
170	—	156.503	1.559	210.766	8.034	218.013	17.917	243.898	5.124	196.070	570	
—	—	11	—	1	1	1	—	—	19	—	—	Николаевъ.
—	—	2.624	—	81	81	248	—	—	190	—	—	
—	—	34	1	31	5	44	4	38	8	396	47	Евпаторія.
—	—	3.541	150	5.314	731	3.300	461	3.801	625	38.564	4.840	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	161	20	Севастополь.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16.378	2.503	
—	—	60	2	38	3	75	9	104	10	212	53	Оеодосія.
—	—	4.358	108	2.020	64	5.836	737	10.023	178	19.502	7.852	
—	—	70	2	113	8	129	24	233	72	255	69	Керчь.
—	—	5.809	44	11.270	257	11.209	1.026	27.324	8.554	29.964	8.117	
—	—	305	3	276	2	403	9	372	55	342	39	Бердянскъ.
—	—	37.939	91	33.677	59	50.158	1.149	42.163	4.955	43.482	4.831	
—	—	183	1	90	4	126	2	176	36	170	30	Мариуполь.
—	—	27.959	82	11.517	335	20.381	328	25.495	4.683	27.113	4.640	
—	—	1.130	10	869	14	843	26	1.148	113	989	81	Таганрогъ.
—	—	139.637	869	118.551	1.070	107.246	1.717	137.042	15.192	116.724	10.806	
—	—	2	—	7	6	31	3	79	28	56	31	Ростовъ на Дону.
—	—	24	—	100	87	547	229	817	305	527	287	
—	—	—	—	—	—	38	6	33	2	14	—	Анапа.
—	—	—	—	—	—	406	68	359	30	145	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Новороссійскъ.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	220	25	164	63	193	27	Сухумъ-Кале.
—	—	—	—	—	—	6.836	3.242	5.271	640	13.518	8.301	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Поти.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Батумъ

к о е м о р е.

302	294	569	480	340	277	431	391	493	138	559	205	суд. } Приходъ по ласт. } всѣмъ порт.
11.175	11.055	25.786	20.891	12.966	10.358	15.196	14.646	19.533	4.640	25.279	8.422	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	въ томъ числѣ:
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Астара.
—	—	58	46	28	7	52	39	27	2	74	42	Ленкорань.
—	—	1.685	1.514	291	77	674	544	327	20	2.646	1.812	
233	225	323	307	214	210	163	160	288	94	313	89	Баку.
7.369	7.249	12.224	11.969	6.990	6.915	5.639	5.409	11.306	4.158	13.942	3.777	
69	69	126	77	75	47	122	122	77	—	76	14	Астрахань.
3.806	3.806	9.293	5.038	4.780	2.598	6.487	6.487	4.160	—	4.215	661	

Порты.	1861 г.		1862 г.		1863 г.		1864 г.		1865 г.		1866 г.		1867 г.		1868 г.		1869 г.		1870 г.		1871 г.		Порты.
	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій- скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій- скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій- скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій- скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій- скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій- скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій- скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій- скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій- скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій- скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій- скихъ.	
Черное и Азовское моря.																							
Приходъ по всѣмъ портамъ	4.398 499.466	541 87.719	4.160 429.297	589 78.764	3.747 371.731	654 81.113	4.607 508.593	861 104.856	4.970 554.459	808 116.702	5.487 610.530	807 118.094	5.864 752.361	741 128.840	5.175 730.752	775 138.707	5.073 854.338	898 158.197	6.625 987.093	783 147.986	6.573 1.032.659	842 169.166	суд. } Приходъ по ласт. } всѣмъ порт.
въ томъ числѣ:																							въ томъ числѣ:
Рени.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Рени.
Измаилъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Измаилъ.
Одесса	1.290 217.675	222 47.645	1.066 177.709	208 43.625	992 166.370	215 44.113	1.432 266.307	225 58.580	1.362 291.605	253 72.548	1.366 291.963	257 71.938	1.380 329.333	280 81.381	919 244.409	235 75.549	944 237.252	251 77.602	1.632 423.452	250 87.027	1.602 461.023	261 94.427	Одесса.
Николаевъ	—	—	9 1.055	—	21 2.822	2 150	89 14.587	12 1.886	219 38.543	13 2.909	192 35.498	18 3.028	268 55.623	18 3.783	135 28.092	7 1.468	113 21.398	8 1.216	165 32.020	9 2.195	226 47.220	20 4.032	Николаевъ.
Евпаторія	155 19.208	12 1.709	66 5.489	12 1.258	33 2.588	10 1.231	36 3.557	16 776	63 3.409	15 1.042	276 6.777	20 1.011	323 7.722	10 623	96 4.052	12 1.298	58 3.620	17 1.373	57 3.206	16 625	62 3.774	13 727	Евпаторія.
Севастополь	69 8.569	5 1.307	49 6.199	12 2.499	16 2.672	4 1.094	30 5.197	14 3.243	37 4.061	5 1.993	26 2.184	5 668	39 3.695	8 2.215	27 4.323	7 1.820	41 5.370	9 2.680	41 7.656	14 4.899	26 3.639	12 1.602	Севастополь.
Феодосія	80 6.853	6 507	37 2.109	8 707	29 969	6 95	55 1.592	6 472	63 2.475	2 313	68 5.162	4 148	63 4.998	3 73	54 5.531	3 52	27 2.651	4 245	35 4.211	6 631	50 5.168	5 576	Феодосія.
Керчь	200 18.942	58 5.652	149 12.961	71 5.790	138 10.509	69 5.789	340 17.682	106 6.213	383 11.367	60 2.554	468 17.357	41 6.943	346 11.334	27 2.547	245 21.879	38 6.680	221 21.162	38 5.308	234 17.516	41 2.819	264 20.203	45 3.846	Керчь.
Бердянскъ	334 43.568	7 757	233 27.355	9 817	195 21.107	17 1.470	178 19.894	13 1.339	235 30.355	13 1.777	321 43.374	11 1.260	540 80.032	18 2.357	602 96.907	17 2.751	392 53.419	21 2.343	777 116.080	12 1.392	718 113.965	14 1.552	Бердянскъ.
Маріуполь	213 32.971	16 3.065	179 25.690	17 2.436	104 14.697	20 3.365	189 25.659	24 2.744	171 25.220	26 4.609	142 20.812	24 3.903	218 38.699	26 5.550	331 60.273	36 6.089	268 48.344	45 9.178	348 64.021	41 9.100	273 52.555	42 8.995	Маріуполь.
Таганрогъ	887 115.036	76 8.680	1.067 133.556	104 10.102	898 110.315	87 8.027	832 102.940	99 9.395	775 96.901	63 6.556	1.054 134.034	91 9.401	1.095 158.069	67 8.077	1.367 205.335	89 13.273	1.256 181.085	119 17.775	1.781 250.157	102 12.578	1.604 245.640	82 11.183	Таганрогъ.
Ростовъ на Дону	23 230	—	29 394	1 83	20 216	—	22 380	9 180	14 297	7 210	46 888	26 616	25 355	2 73	52 629	1 20	56 799	10 250	87 1.662	7 152	98 1.657	6 283	Ростовъ на Дону.
Анапа	32 348	5 65	90 917	12 119	98 985	17 165	145 3.218	50 1.737	80 2.253	25 687	49 997	4 122	43 462	4 33	28 294	1 9	109 1.287	20 389	95 1.505	18 386	57 773	8 94	Анапа.
Новороссійскъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 453	3 60	17 180	7 77	37 426	5 53	25 312	2 34	26 311	4 88	Новороссійскъ.
Сухумъ-Кале	251 11.069	31 6.649	225 5.897	17 2.816	163 4.555	14 2.307	218 8.881	44 4.894	292 8.252	30 5.076	216 3.233	26 4.789	217 9.519	32 6.721	136 8.030	42 7.184	182 9.360	36 7.015	159 6.943	20 5.287	177 12.988	40 11.498	Сухумъ-Кале.
Поти	467 15.598	86 10.150	443 15.911	95 7.153	517 20.215	156 12.390	451 18.447	199 12.178	627 29.297	245 14.156	717 26.761	248 11.995	585 25.626	218 13.371	543 26.398	258 20.270	708 46.758	281 31.289	497 28.659	208 18.652	652 34.780	265 28.881	Поти.
Батумъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Батумъ.

К а с п і й с

К о е м о р е.

Приходъ по вѣсьмъ портамъ { ластовъ. судовъ	618 27.672	587 27.313	620 30.216	588 29.949	680 32.149	606 31.535	625 32.678	586 32.283	653 36.784	615 36.550	848 50.772	787 50.347	829 68.502	776 68.071	794 58.224	723 57.671	824 68.910	765 68.426	659 44.882	590 44.324	752 46.505	622 45.422	суд. { Приходъ по ласт. вѣсьмъ порт.
въ томъ числѣ:																							въ томъ числѣ:
Астара	54 4.138	54 4.138	57 4.496	57 4.496	47 4.490	47 4.490	55 5.046	55 5.046	51 5.043	51 5.043	82 8.246	81 8.241	83 12.191	81 12.181	80 11.035	79 11.029	75 8.136	70 8.105	89 9.801	87 9.789	78 9.235	74 9.208	Астара.
Ленкоранъ	95 4.446	87 4.382	72 3.909	62 3.856	87 4.522	69 4.427	77 4.194	68 4.048	105 4.559	94 4.502	125 7.195	118 7.161	92 9.271	89 9.255	55 5.291	54 5.285	82 13.305	91 13.246	105 9.195	93 9.107	135 8.005	105 7.832	Ленкоранъ.
Баку	314 12.987	312 12.946	336 16.436	331 16.341	351 16.833	345 16.754	305 16.575	297 16.480	293 15.135	292 15.129	346 21.091	341 21.046	386 28.959	386 28.959	348 24.371	348 24.371	374 28.501	366 28.424	198 11.194	196 11.169	238 14.950	224 14.816	Баку.
Астрахань	68 4.141	68 4.141	93 4.399	93 4.399	99 4.749	99 4.749	102 5.072	102 5.072	130 10.500	130 10.500	179 12.805	179 12.805	171 16.434	171 16.434	172 15.617	172 15.617	186 17.424	186 17.424	177 13.408	177 13.408	148 12.057	148 12.057	Астрахань.

Порты.	1872 г.		1873 г.		1874 г.		1875 г.		1876 г.	
	Число судовъ и ластовъ	Въ т. ч. россий-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россий-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россий-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россий-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россий-скихъ.
Черное и Азовское моря.										
Приходъ по всѣмъ портамъ { судовъ ластовъ.	4.955 828.737	713 137.346	4.376 757.489	896 196.981	4.926 888.928	810 165.217	5.604 1006.430	878 199.129	5.398 949.005	758 173.689
въ томъ числѣ:										
Рени	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Измаиль	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Одесса	1.252 398.755	189 72.018	1.320 421.601	272 106.664	1.177 415.822	229 96.554	985 392.221	210 88.203	1.166 476.309	156 69.975
Николаевъ	170 51.775	7 1.404	115 32.437	5 1.665	178 69.331	4 2.317	156 153.336	4 1.636	222 80.047	1 29
Евпаторія	46 3.152	5 261	62 2.437	5 297	65 3.634	11 590	70 4.114	11 677	67 2.590	7 371
Севастополь	—	—	—	—	—	—	—	—	61 14.821	14 1.859
Одессія	46 3.921	1 16	43 4.681	5 1.557	56 4.600	3 117	65 10.016	6 1.564	35 6.305	5 1.728
Керчь	262 23.913	37 3.120	256 19.800	45 5.812	241 23.986	43 4.877	290 30.661	35 2.735	200 25.951	23 1.175
Бердянскъ	556 91.441	35 4.637	323 51.580	33 3.496	441 75.780	19 2.336	506 87.232	22 2.576	387 64.804	19 2.297
Маріуполь	225 46.898	38 7.465	165 33.269	51 9.884	164 35.490	38 8.102	275 61.344	41 9.117	106 21.377	25 5.101
Таганрогъ	886 131.185	81 8.536	771 116.495	152 17.749	961 175.544	107 13.203	1.139 214.140	88 8.579	735 136.609	63 5.197
Ростовъ на Дону	43 6.585	13 545	32 1.016	15 712	40 1.481	15 1.008	53 1.140	12 463	25 743	9 511
Анапа	39 632	12 238	27 357	7 124	36 507	11 213	47 824	7 148	44 1.201	10 222
Новороссійскъ	21 240	2 48	16 396	5 309	15 179	4 64	39 403	4 99	46 984	10 638
Сухумъ-Кале	188 17.221	51 15.001	205 13.587	39 11.548	230 14.425	46 11.975	278 22.831	63 20.896	266 20.844	53 18.927
Поти	514 27.325	198 16.796	581 34.705	205 19.340	653 40.563	229 20.061	831 67.809	326 47.139	994 67.210	318 50.467
Батумъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

К а с п і й с

Приходъ по всѣмъ портамъ { судовъ ластовъ.	598 37.851	598 37.851	548 35.505	548 35.505	735 47.260	659 46.625	773 50.263	699 49.669	740 57.870	663 57.243
въ томъ числѣ:										
Астара	65 5.659	65 5.659	26 2.231	26 2.231	82 9.328	82 9.328	157 13.138	120 12.863	154 16.668	122 16.425
Ленкоранъ	112 7.314	111 7.314	71 5.532	79 5.532	73 4.137	58 4.013	32 2.282	29 2.257	5 927	5 927
Баку	221 14.362	221 14.362	279 16.200	279 16.200	362 19.499	338 19.285	377 18.096	350 17.877	372 22.769	327 22.385
Астрахань	83 9.271	83 9.271	145 10.887	145 10.887	147 13.238	147 13.238	197 16.653	197 16.653	209 17.506	209 17.506

1877 г.		1878 г.		1879 г.		1880 г.		1881 г.		1882 г.		Порты.	
Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россий-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россий-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россий-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россий-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россий-скихъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россий-скихъ.		
с к о е м о р я.													
1.163 263.259	160 52.312	6.994 1848.304	571 291.610	6.673 1.647.206	687 307880	5.265 1097.892	680 186.520	4.973 1.023.101	495 141.989	4.835 1.287.841	410 144.009	суд. { Приходъ по ласт. { вѣтъмъ порт.	
—	—	21	—	260	17	403	3	496	10	578	1	Рени.	
—	—	2.235	—	17.751	289	36.427	166	49.052	484	53.886	94		
—	—	109	3	477	21	444	24	362	23	374	1	Измаилъ.	
—	—	12.949	296	41.597	311	45.352	426	37.315	1.158	41.109	149		
253 107.608	35 17.998	1.739 871.681	316 202.031	1.471 813.736	291 226.512	1.093 500.670	188 122.593	1.084 461.585	183 93.845	1.218 561.246	182 94.014	Одесса.	
90 37.618	1 789	630 266.044	67 30.401	516 218.725	9 1.406	264 94.748	1 90	251 94.128	3 500	205 81.726	2 116	Николаевъ.	
1 120	1 120	45 4.586	21 1.197	55 3.619	13 795	80 6.441	6 689	29 2.854	7 292	45 4.791	5 381	Евпаторія.	
42 9.865	4 2.045	273 131.907	70 55.861	218 112.369	71 59.029	147 61.595	55 25.474	163 50.855	54 17.382	165 55.504	57 18.962	Севастополь.	
—	—	43	2	33	—	17	1	17	—	16	4	Ододосія.	
—	—	14.928	596	8.552	—	3.058	282	4.489	—	4.757	92		
39 3.737	3 155	206 33.622	16 744	139 18.161	11 444	138 14.214	18 834	127 14.754	24 1.196	163 20.794	17 1.686	Керчь.	
87 14.420	3 384	560 113.753	2 546	313 57.759	—	257 38.937	1 49	206 30.085	2 192	298 48.869	4 410	Бердянскъ.	
15 2.981	2 168	141 38.844	8 2.116	78 20.810	10 2.626	40 9.733	3 634	53 12.674	2 180	88 21.401	1 140	Маріуполь.	
272 51.427	32 2.413	1.275 280.028	18 2.718	950 212.366	53 3.059	743 147.975	60 4.348	606 124.428	51 3.962	1.049 250.439	58 4.821	Таганрогъ.	
5 237	2 39	26 549	1 110	33 1.342	6 882	50 1.395	5 692	32 447	3 58	41 854	3 205	Ростовъ на Дону.	
2 18	1 9	71 869	6 98	24 281	—	18 339	2 118	21 295	2 39	36 672	1 17	Анапа.	
2 25	2 25	3 31	—	7 66	—	4 46	1 16	7 939	—	12 1.364	6 182	Новороссійскъ.	
49 7.251	16 6.954	39 351	—	130 1.170	1 9	98 149	5 24	157 529	5 95	55 1.337	3 257	Сухумъ-Кале.	
145 20.220	47 16.566	1.431 36.501	35 3.911	624 23.899	4 152	346 33.053	7 1.192	399 35.442	3 1.410	102 31.702	2 756	Поти.	
—	—	113	2	919	167	773	276	607	107	194	56	Батумъ.	
—	—	5.255	25	65.108	11.598	81.657	28.370	74.426	20.402	72.975	21.199		

К о е м о р е.

Приходъ по всѣмъ портамъ { судовъ ластовъ.	659 34.908	600 54.430	597 51.141	540 50.696	795 77.304	719 76.634	971 84.176	913 83.714	856 77.477	792 76.968	1.032 98.923	1.032 98.923	суд. { Приходъ по ласт. { всѣмъ порт. въ томъ числѣ:
Астара	140 15.632	125 15.513	79 8.701	76 8.679	188 18.967	176 18.873	218 16.540	206 16.447	188 16.135	186 16.125	123 16.277	123 16.277	Астара.
Ленкоранъ	—	—	2 355	2 355	9 2.130	9 2.130	—	—	—	—	4 660	4 660	Ленкоранъ.
Баку	380 27.479	336 27.120	336 25.435	282 25.012	416 32.036	352 31.460	578 45.058	532 44.689	476 36.154	414 35.655	657 51.922	657 51.922	Баку.
Астрахань	139 11.797	139 11.797	180 16.650	180 16.650	182 24.171	182 24.171	175 22.578	175 22.578	192 25.188	192 25.188	248 30.064	248 30.064	Астрахань.

Порты.	1883 г.		1884 г.		1885 г.		1886 г.		1887 г.		1888 г.		1889 г.		1890 г.		1891 г.		1892 г.		1893 г.		Порты.
	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-сакхъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-сакхъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-сакхъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-сакхъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-сакхъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-сакхъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-сакхъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-сакхъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-сакхъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-сакхъ.	Число судовъ и ластовъ.	Въ т. ч. россій-сакхъ.	
Черное и Азовское моря.																							
Приходъ по вѣсьмъ портамъ { судовъ ластовъ.	4.502	377	4.624	416	5.016	468	4.483	442	5.434	461	6.278	460	5.628	426	5.375	427	5.015	438	3.730	507	5.173	462	суд. { Приходъ по вѣсьмъ порт. ласт.
в томъ числѣ:	1.296.075	127.451	1.366.429	150.080	1.594.708	157.958	1.505.440	161.179	1.886.601	162.870	2.344.826	170.233	2.175.127	156.237	2.222.811	182.419	1.990.787	185.230	1.540.349	183.650	2.002.761	200.191	в томъ числѣ:
Рени	540	4	419	1	320	9	250	—	266	2	241	—	287	19	258	22	267	29	246	119	334	111	Рени.
	67.961	205	58.061	44	30.940	396	44.261	—	45.862	49	41.406	—	42.309	610	37.744	796	32.657	1.893	30.748	12.798	62.108	21.371	
Измаилъ	333	5	254	2	305	19	239	—	297	2	248	—	312	—	272	—	227	3	121	32	150	—	Измаилъ.
	45.158	425	36.673	76	32.680	868	39.869	—	45.032	109	38.757	—	43.647	—	33.858	—	23.092	220	16.103	1.024	23.968	—	
Одесса	1.089	166	1.129	203	1.262	196	1.126	225	1.385	196	1.382	174	1.249	173	1.193	188	1.113	194	684	191	1.003	178	Одесса.
	524.337	79.099	542.698	98.966	655.954	102.266	566.693	107.889	739.177	99.983	795.793	92.685	718.986	90.174	706.999	98.842	648.841	103.702	390.926	108.147	679.860	118.403	
Николаевъ	201	—	229	—	210	2	199	2	348	6	413	2	300	4	306	6	285	5	157	3	365	1	Николаевъ.
	90.726	—	105.527	—	101.588	270	99.929	700	183.436	1.223	228.536	652	173.675	1.184	190.845	2.152	164.654	1.682	99.929	2.112	244.865	84	
Евпаторія	39	5	62	8	73	15	104	22	93	13	62	11	168	8	115	12	92	9	108	12	128	5	Евпаторія.
	6.136	352	11.048	299	16.159	691	20.541	870	17.812	618	17.226	549	36.002	768	21.538	465	19.025	1.305	28.517	542	48.106	277	
Севастополь	153	45	163	46	188	59	271	57	280	60	381	64	328	64	226	65	227	71	187	46	282	50	Севастополь.
	61.732	16.178	68.432	16.772	81.452	22.716	119.499	21.851	135.408	22.133	202.755	25.829	173.533	27.835	116.467	28.011	108.623	29.193	94.915	21.245	166.318	22.641	
Оеодосія	20	3	24	1	31	1	26	—	26	1	29	2	44	3	30	4	23	5	31	4	54	1	Оеодосія.
	6.577	95	10.497	12	12.819	31	13.254	—	13.082	15	11.799	62	16.524	129	15.144	565	10.187	1.184	18.477	1.388	26.235	48	
Керчь	138	20	139	22	128	13	139	8	128	26	168	19	116	15	114	10	111	4	95	9	117	11	Керчь.
	24.506	1.578	20.801	2.615	31.178	1.219	38.472	683	35.579	3.008	44.035	2.334	28.231	1.753	28.885	905	30.002	122	35.748	787	45.277	355	
Бердянскъ	225	2	281	2	269	2	275	5	269	2	293	6	248	2	242	9	212	6	123	3	191	6	Бердянскъ.
	38.054	370	53.570	272	57.283	122	62.274	286	61.253	84	64.855	251	63.356	74	64.959	553	57.192	264	33.629	237	57.531	373	
Маріуполь	77	—	83	1	76	—	74	2	100	1	158	—	113	—	124	7	112	4	83	2	159	6	Маріуполь.
	21.345	—	24.566	115	26.484	—	24.030	245	28.911	55	55.461	—	44.135	—	50.263	1.637	42.688	1.060	35.230	487	77.021	1.411	
Таганрогъ	955	50	850	37	989	49	585	32	868	30	1.254	32	896	27	879	17	723	10	524	14	798	8	Таганрогъ.
	256.031	5.345	215.433	3.035	262.463	5.368	157.667	2.785	241.677	2.951	406.683	3.634	308.719	3.237	317.301	14.056	252.310	813	179.811	1.039	302.975	318	
Ростовъ на Дону. . .	44	7	35	6	43	4	19	3	35	5	60	7	33	5	17	2	21	10	13	4	20	1	Ростовъ на Дону.
	1.168	458	1.110	663	1.392	740	824	571	1.305	721	1.720	534	636	223	422	199	1.837	1.635	492	351	372	48	
Анапа	27	3	16	—	16	1	21	1	28	2	50	5	30	4	16	2	14	—	12	—	26	2	Анапа.
	2.082	85	284	—	690	16	1.525	11	1.388	29	2.270	120	2.956	679	2.807	691	1.694	—	2.079	—	5.827	1.514	
Новороссійскъ	4	—	7	1	7	1	10	3	32	20	72	38	196	29	263	4	205	4	158	5	247	3	Новороссійскъ.
	1.313	—	2.671	93	1.601	125	1.414	524	5.627	3.002	22.770	10.313	90.653	7.001	143.510	4.120	111.484	2.323	94.173	4.152	149.283	1.238	
Сухумъ-Кале	28	—	36	—	65	—	78	6	111	9	122	16	67	3	95	4	116	4	116	3	194	8	Сухумъ-Кале.
	1.226	—	627	—	4.206	—	2.931	86	6.194	159	5.736	368	4.945	36	4.819	56	2.877	46	2.930	46	5.306	1.596	
Поти.	115	2	117	3	86	1	130	3	131	2	115	—	75	—	105	—	81	1	99	—	107	2	Поти.
	25.714	988	41.073	339	36.660	356	52.591	984	46.077	90	34.689	—	38.669	—	56.277	—	42.318	95	57.649	—	55.135	5.086	
Батумъ.	284	62	419	80	523	76	615	71	683	81	867	79	855	67	861	75	934	79	778	51	738	67	Батумъ.
	84.940	21.964	133.561	26.889	184.100	21.914	214.564	23.541	218.638	28.323	298.858	32.766	318.398	31.576	373.336	41.971	401.180	39.693	370.627	28.659	392.667	32.581	

К а с п і й с

к о е м о р е.

Приходъ по *) { судовъ ластовъ.	—	962	—	1.431	—	1.468	—	1.087	—	1.146	—	1.040	—	931	—	11.778	—	12.556	—	12.729	—	14.977	суд. { Приходъ по вѣсьмъ порт. ласт.
в томъ числѣ:	—	98.415	—	187.258	—	196.409	—	122.756	—	137.960	—	128.421	—	105.306	—	205.7967	—	235.4486	—	253.6845	—	298.5089	в томъ числѣ:
Астара	—	146	—	146	—	260	—	214	—	204	—	186	—	187	—	310	—	304	—	300	—	393	Астара.
Ленкоранъ	—	18.902	—	19.632	—	31.818	—	26.058	—	25.662	—	22.922	—	21.425	—	33.295	—	32.707	—	45.458	—	51.160	Ленкоранъ.
Баку	—	16	—	283	—	229	—	230	—	207	—	154	—	130	—	287	—	325	—	252	—	311	Баку.
Астрахань	—	2.574	—	42.546	—	31.674	—	29.667	—	26.749	—	21.811	—	19.280	—	30.794	—	32.757	—	37.815	—	38.577	Астрахань.
Астрахань	—	581	—	779	—	793	—	460	—	548	—	526	—	449	—	5.359	—	5.588	—	5.692	—	6.681	Астрахань.
Астрахань	—	47.099	—	94.496	—	105.786	—	42.368	—	58.927	—	58.267	—	42.785	—	963.676	—	1.082.003	—	1.184.476	—	1.385.414	Астрахань.
Астрахань	—	219	—	223	—	186	—	183	—	187	—	174	—	165	—	4.458	—	4.516	—	4.760	—	5.805	Астрахань.
Астрахань	—	29.840	—	30.589	—	27.131	—	24.663	—	26.622	—	25.421	—	21.816	—	870.737	—	992.391	—	1.060.219	—	1.269.161	Астрахань.

*) За 1883—1893 г. общее число судовъ совпадаетъ съ числомъ судовъ подъ россійскимъ флагомъ и въ таблицѣ отдѣльно показано.

**) Данные о движеніи судовъ въ заграничномъ плаваніи по Каспійскому морю показаны слитно съ данными о движеніи каботажныхъ судовъ съ 1890 г.

II. Паровыя и парусныя суда подъ россійскимъ флагомъ въ заграничномъ плаваніи.

Порты.	1875 г.		1876 г.		1877 г.		1878 г.		1879 г.		1880 г.		1881 г.		1882 г.		1883 г.		1884 г.		Порты.
	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.			
Б ѣ л о е м о р е.																					
Приходъ по судовъ. всѣмъ портамъ { ласт. . .	6 1.257	330 10.900	16 2.457	384 15.331	8 2.136	302 11.505	8 2.267	274 9.779	10 2.330	305 10.652	8 1.845	327 13.932	9 1.821	298 9.343	10 2.169	305 10.341	13 2.365	279 8.659	12 2.589	240 8.199	суд. { Приходъ по ласт. { всѣмъ порт.
въ томъ числѣ:																					
Архангельскъ.	6 1.257	266 7.870	9 2.208	277 10.501	8 2.136	260 9.844	8 2.267	212 6.036	10 2.330	261 9.035	8 1.845	273 10.687	9 1.821	261 7.842	10 2.169	257 8.109	11 2.123	211 6.343	11 2.289	203 6.453	Архангельскъ.
Онега	— —	26 1.120	— —	23 1.068	— —	19 751	— —	30 1,265	— —	26 671	— —	25 858	— —	20 573	— —	29 722	— —	28 983	— —	19 566	Онега.
Сумы.	— —	7 369	— —	7 333	— —	3 149	— —	5 302	— —	4 193	— —	6 189	— —	3 86	— —	— —	2 242	30 885	— —	5 202	Сумы
Кемь.	— —	5 356	— —	5 173	— —	4 197	— —	7 377	— —	2 180	— —	3 199	— —	2 148	2 160	— —	— —	1 34	— —	2 40	Кемь.

Б а л т і й с к о е м о р е.																					
Приходъ по судовъ. всѣмъ портамъ { ласт. . .	130 21.767	432 51.882	251 35.340	560 64.529	303 53.130	663 72.308	265 39.590	580 69.448	280 48.766	556 64.502	223 38.548	603 77.093	201 29.897	527 63.997	178 32.600	554 64.802	182 28.772	508 57.292	170 32.578	479 54.724	суд. { Приходъ по ласт. { всѣмъ порт.
въ томъ числѣ:																					въ томъ числѣ:
Петербургъ-Кронштадтъ.	39 8.232	106 15.592	38 7.772	131 17.107	49 19.329	138 15.867	20 5.173	133 20.352	66 10.592	151 17.811	34 6.932	174 23.880	28 5.976	152 19.272	48 7.524	179 23.168	13 2.885	90 11.480	25 6.673	68 9.318	Петерб.-Кроншт.
Нарва	2 532	6 336	3 798	4 302	—	7 562	2 345	2 189	—	6 616	—	7 2.196	7 830	—	—	4 607	—	8 760	3 684	10 1.021	Нарва.
Ревель	39 5.552	22 2.714	50 5.869	30 3.492	81 8.753	18 2.612	72 9.139	21 2.769	52 8.672	22 3.121	42 1.767	19 3.093	26 5.290	23 3.667	35 6.116	25 2.979	22 3.450	19 3.284	33 6.335	13 1.784	Ревель.
Гапсаль	1 17	7 305	—	3 311	—	5 123	—	4 285	—	—	—	1 9	—	—	—	—	—	—	—	1 158	Гапсаль.
Перновъ	—	16 1.651	—	15 1.442	2 326	16 1.616	—	15 1.306	—	13 1.273	—	12 1.277	—	11 1.133	—	11 1.224	—	17 1.680	—	17 1.845	Перновъ.
Рига	24 3.231	124 17.149	102 15.550	194 23.651	130 19.801	243 28.868	133 2.405	249 29.524	131 22.511	211 26.157	120 19.928	252 32.921	114 13.690	199 25.932	56 13.637	193 24.603	85 13.226	142 27.467	71 13.916	263 31.693	Рига.
Виндава	—	66 4.850	—	64 4.736	4 308	84 6.747	2 215	49 4.187	7 936	59 5.006	12 1.806	54 5.303	17 2.135	54 4.869	17 2.408	45 3.973	—	—	16 2.439	42 3.761	Виндава.
Либавъ	11 1.297	58 6.900	33 2.946	84 10.361	34 4.019	115 12.693	32 3.266	90 9.576	15 3.847	74 7.998	12 2.321	63 6.919	14 2.511	62 6.493	17 2.135	78 6.503	37 4.448	59 5.244	20 2.285	26 2.532	Либавъ.

Порты.	1885 г.		1886 г.		1887 г.		1888 г.		1889 г.		1890 г.		1891 г.		1892 г.		1893 г.		Порты.
	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.			
Б ѣ л о е м о р е.																			
Приходъ по { судовъ всѣмъ портамъ { ластовъ	10 2.032	277 11.205	11 2.070	304 12.258	13 2.284	308 14.574	10 2.163	292 10.787	11 1.558	273 8.656	11 1.183	289 9.596	12 2.754	241 7.381	11 2.723	220 6.826	13 2.716	215 7.490	суд. { Приходъ по ласт. { всѣмъ порт.
вѣ томъ числѣ:																			
Архангельскъ	10 2.032	236 9.301	10 1.888	260 9.957	13 2.284	270 11.938	10 2.163	262 9.638	11 1.558	239 7.449	11 1.183	263 8.614	12 2.754	215 6.322	11 2.723	201 5.957	13 2.716	200 6.931	Архангельскъ.
Онега	—	22 297	1 182	29 1.209	—	24 1.389	—	18 540	—	15 643	—	12 362	—	14 313	—	11 475	—	9 225	Онега.
Сумы	—	3 147	—	1 20	—	2 80	—	2 129	—	6 170	—	3 59	—	2 65	—	2 70	—	—	Сумы.
Кемь.	—	—	—	1 23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Кемь.
Б а л т і й с к о е м о р е.																			
Приходъ по { судовъ всѣмъ портамъ { ластовъ	173 33.682	441 51.715	207 40.400	434 52.403	242 46.873	480 58.972	330 58.169	491 58.855	314 61.023	459 55.236	301 63.504	341 42.666	290 59.657	438 53.027	319 71.665	401 50.085	264 68.947	191 47.260	суд. { Приходъ по ласт. { всѣмъ порт.
вѣ томъ числѣ:																			
Петербургъ-Кронштадтъ	48 10.530	64 7.791	110 21.361	78 10.103	111 20.995	96 12.430	126 22.768	68 8.360	137 28.402	67 7.627	152 32.527	65 8.338	134 31.831	66 7.812	135 35.640	82 10.143	133 35.115	74 8.725	Петерб.-Кроншт.
Нарва	—	5 486	—	6 566	5 1.140	4 386	6 1.368	5 414	3 684	11 1.022	7 1.596	6 668	7 1.596	10 1.001	9 2.052	6 578	—	12 1.483	Нарва.
Ревель	28 5.530	1 122	44 8.338	6 1.169	54 10.466	4 877	57 9.396	5 384	39 6.208	6 707	41 7.427	2 195	40 6.500	6 807	77 13.556	3 206	56 11.955	4 516	Ревель.
Гапсаль	—	—	—	14 993	—	—	—	—	—	—	—	1 10	—	2 20	—	1 12	—	1 12	Гапсаль.
Перновъ	—	11 1.006	—	9 805	—	14 1.290	—	9 836	1 126	10 968	—	10 1.125	—	7 541	—	6 359	—	9 653	Перновъ.
Рига	60 11.879	255 32.773	17 5.504	228 30.112	35 10.507	254 34.259	31 8.437	286 37.802	21 6.166	279 36.342	27 8.181	198 26.634	17 5.905	238 31.790	18 7.246	223 30.407	29 11.161	207 28.202	Рига.
Виндава	27 3.434	46 4.088	27 3.640	41 3.726	21 1.633	40 3.441	54 4.837	44 3.752	47 4.462	38 3.340	22 1.788	37 3.323	28 2.537	55 5.363	26 2.768	37 3.515	15 1.720	22 3.020	Виндава.
Либавъ.	5 671	25 2.389	7 1.180	30 2.843	15 2.104	40 4.486	54 10.907	50 4.997	62 14.404	34 3.882	47 9.653	10 1.095	58 10.590	32 3.552	51 10.226	21 2.299	30 8.914	18 1.604	Либавъ.

Порты.	1875 г.		1876 г.		1877 г.		1878 г.		1879 г.		1880 г.		1881 г.		1882 г.		1883 г.		1884 г.		Порты.
	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	
Черное и Азовское моря.																					
Приходъ по вѣсьмъ портамъ { судовъ ластовъ	577 172.971	301 43.158	147 71.590	178 17.154	106 48.734	54 3.578	476 294.363	95 7.247	380 196.188	307 11.792	298 176.463	374 10.057	292 132.918	213 9.071	471 216.857	275 12.988	289 121.383	88 6.068	321 146.055	95 4.025	суд. ласт.
вѣсьмъ числѣ:																					Приходъ по вѣсьмъ порт.
Рени.	—	—	—	—	—	—	—	—	1 158	16 131	1 80	2 86	10 484	—	1 94	—	3 132	1 73	1 44	—	Рени.
Измаилъ	—	—	—	—	—	—	1 148	2 148	1 34	20 277	—	24 426	23 1.158	—	—	1 149	3 115	2 310	—	2 76	Измаилъ.
Одесса	199 87.036	11 1.167	129 67.289	27 2.686	28 17.767	7 2.310	312 201.897	4 131	280 325.578	11 934	169 121.027	19 1.566	167 92.504	16 1.341	174 93.376	8 638	154 77.943	12 1.156	187 98.185	16 781	Одесса.
Николаевъ	2 1.431	2 205	—	1 29	1 789	—	67 30.401	—	7 1.074	2 332	1 90	—	2 444	1 56	—	2 116	—	—	—	—	Николаевъ.
Евпаторія	—	11 677	—	7 271	—	1 120	—	21 1.197	—	13 795	—	6 689	—	7 292	—	5 381	—	5 352	—	8 299	Евпаторія.
Севастополь	9 3.859	3 152	—	8 225	4 2.045	—	63 55.785	2 76	65 58.681	6 348	55 25.474	—	53 17.368	1 14	57 18.962	—	41 15.729	4 449	45 16.753	1 19	Севастополь.
Одессія	3 1.253	3 311	4 1.634	—	—	—	1 578	1 18	—	—	—	1 182	—	—	1 11	—	—	3 95	—	1 12	Одессія.
Керчь	6 737	29 1.998	3 440	20 735	—	3 155	1 262	15 482	1 108	10 336	3 289	15 547	1 220	23 976	11 1.513	—	6 969	14 609	12 1.274	10 341	Керчь.
Бердянскъ	—	22 2.576	—	12 2.297	—	3 384	—	2 546	—	—	—	1 49	—	2 192	—	4 410	2 370	—	1 220	3 173	Бердянскъ.
Маріуполь	—	41 9.117	—	25 5.101	—	2 168	—	8 2.116	—	10 2.626	3 634	—	1 99	1 81	1 140	—	—	—	—	1 115	Маріуполь.
Таганрогъ	18 3.054	70 5.525	1 176	62 5.017	—	32 2.313	3 1.595	15 1.123	3 170	50 2.889	9 1.688	51 2.660	4 1.013	47 2.949	16 2.783	42 2.038	18 3.113	32 2.232	11 1.796	26 1.239	Таганрогъ.
Ростовъ на Дону	3 234	9 229	1 122	7 222	—	2 39	1 110	—	2 234	4 648	3 658	—	—	3 58	2 188	1 17	5 427	2 31	6 663	—	Ростовъ на Дону.
Анапа	—	7 148	—	10 222	—	1 9	—	6 98	—	—	—	2 118	—	2 39	—	1 17	—	3 85	—	—	Анапа.
Новороссійскъ	—	4 99	2 444	8 194	—	2 25	—	—	—	—	—	1 16	—	—	—	6 182	—	—	—	1 93	Новороссійскъ.
Сухумъ-Кале	—	4 103	45 18.756	8 171	16 6.954	—	—	—	—	1 9	—	5 24	—	5 95	—	3 255	—	3 112	—	—	Сухумъ-Кале.
Поти	259 44.195	67 2.944	302 49.590	16 877	47 16.566	—	22 3.587	13 324	—	4 152	4 1.150	3 42	2 1.400	1 10	2 756	—	1 194	—	—	—	Поти.
Батумъ	—	—	—	—	—	—	—	2 25	20 10.151	147 1.447	52 26.000	224 2.370	52 19.870	55 532	52 21.073	4 126	55 21.597	7 367	58 26.120	22 769	Батумъ.

К а с п і й с к о е м о р е.

Приходъ по вѣсьмъ портамъ { судовъ ластовъ	228 32.401	476 17.268	193 40.309	470 16.934	202 37.471	398 16.959	174 32.726	366 17.970	282 56.041	437 20.593	401 57.046	512 26.668	302 53.630	490 23.338	569 73.397	463 25.526	563 76.269	399 22.146	1.000 163.925	431 23.333	суд. ласт.
вѣсьмъ числѣ:																					Приходъ по вѣсьмъ порт.
Астара.	63 10.598	57 2.265	67 14.278	55 2.247	75 13.523	50 1.990	38 7.534	38 1.145	81 17.123	95 1.750	92 14.071	114 2.376	89 14.417	97 1.708	113 15.782	10 495	146 18.902	—	117 18.076	29 1.556	Астара.
Пенкораль	11 2.072	18 185	5 927	—	—	—	2 355	—	9 2.130	—	—	—	—	—	—	—	12 2.574	—	283 42.541	—	Ленкораль.
Баку.	99 10.663	251 7.114	79 16.222	248 6.163	102 18.239	234 8.881	103 17.586	179 7.426	132 22.440	220 9.020	241 28.793	291 15.996	147 23.461	267 11.194	361 37.737	296 14.185	279 32.256	302 14.843	473 79.755	306 14.741	Баку.
Астрахань	50 8.968	147 7.685	42 8.982	167 8.524	25 5.709	114 6.088	31 7.251	149 9.399	60 14.348	122 9.823	68 14.282	107 8.296	66 14.752	126 10.436	91 19.218	157 10.846	122 22.537	97 7.303	127 23.553	93 6.469	Астрахань.

Порты.	1885 г.		1886 г.		1887 г.		1888 г.		1889 г.		1890 г.		1891 г.		1892 г.		1893 г.		Порты.
	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	
Черное и Азовское моря.																			
Приходъ по вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	376	92	341	101	357	104	353	107	365	61	336	69	352	54	274	44	285	65	суд. { Приходъ по ласт. { вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4.486	156.054	5.125	158.168	4.702	166.351	3.882	163.517	2.720	178.532	3.091	180.679	2.438	161.630	1.677	178.492	3.001	вѣмъ порт.
вѣмъ портамъ { судовъ . . . { ластовъ . . .	153.472	4																	

Каспійское море.																			
Приходъ по вѣмъ портамъ судовъ ластовъ . . .	961	507	752	335	853	293	761	279	631	300	5.939	5.839	7.280	5.276	7.705	5.024	9.230	5.747	суд. { Приходъ по ласт. { вѣмъ порт.
въ томъ числѣ:	163.690	32.719	105.460	17.296	122.625	15.335	114.427	13.994	90.972	14.334	1.370.061	687.906	1.746.304	608.182	1.909.481	627.364	2.218.814	766.275	въ томъ числѣ:
Астара	212	48	191	23	188	16	152	34	144	43	186	124	190	114	198	102	311	82	Астара.
Ленкораль	29.368	2.450	24.931	1.127	24.910	752	21.557	1.365	19.991	1.434	25.545	8.380	25.123	7.584	37.142	8.316	44.977	6.183	Ленкораль.
Баку	229	—	226	4	205	2	147	2	129	1	157	130	161	164	146	106	187	124	Баку.
Астрахань	3.167	—	29.513	154	26.633	116	20.938	53	19.225	55	22.685	8.109	21.624	11.133	31.127	6.688	29.291	9.286	Астрахань.
вѣмъ портамъ	405	388	214	246	317	231	323	204	238	211	2.708	2.651	3.264	2.324	3.525	2.167	4.060	2.621	вѣмъ портамъ
въ томъ числѣ:	80.107	25.679	30.280	12.078	47.373	11.554	48.335	9.932	32.422	10.363	629.069	334.607	794.599	287.404	890.206	294.290	1.013.658	371.706	въ томъ числѣ:
Астара	115	71	121	62	143	44	135	39	120	45	2.201	2.257	2.589	1.927	2.843	1.917	3.363	2.442	Астара.
Ленкораль	22.541	4.590	20.726	3.937	23.709	2.913	22.777	2.644	19.334	2.482	559.555	311.182	719.609	272.782	780.790	279.429	912.015	356.646	Ленкораль.
Баку	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Баку.
Астрахань	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Астрахань.

*) Начиная съ 1890 г. данныя о заграничномъ плаваніи показаны слитно съ данными о каботажномъ плаваніи.

1899 г.		1900 г.		1901 г.		1902 г.		1903 г.		1904 г.	
Число	Процент	Число	Процент	Число	Процент	Число	Процент	Число	Процент	Число	Процент
10	10.0	11	11.1	12	12.2	13	13.3	14	14.4	15	15.5
20	20.0	22	22.2	24	24.4	26	26.6	28	28.8	30	30.3
30	30.0	33	33.3	36	36.4	39	39.6	42	42.4	45	45.5
40	40.0	44	44.4	48	48.8	52	52.6	56	56.6	60	60.6
50	50.0	55	55.6	60	60.6	66	66.7	72	72.7	78	78.8
60	60.0	66	66.7	72	72.7	78	78.8	84	84.8	90	90.9
70	70.0	77	77.8	84	84.8	92	92.3	100	100.0	108	108.0
80	80.0	88	88.9	96	96.0	104	104.0	112	112.0	120	120.0
90	90.0	99	99.0	108	108.0	118	118.2	128	128.0	138	138.0
100	100.0	110	110.0	120	120.0	130	130.0	140	140.0	150	150.0
110	110.0	122	122.2	132	132.0	144	144.0	156	156.0	168	168.0
120	120.0	134	134.4	144	144.0	156	156.0	168	168.0	180	180.0
130	130.0	146	146.2	156	156.0	168	168.0	180	180.0	192	192.0
140	140.0	158	158.3	168	168.0	180	180.0	192	192.0	204	204.0
150	150.0	170	170.0	180	180.0	192	192.0	204	204.0	216	216.0
160	160.0	182	182.2	192	192.0	204	204.0	216	216.0	228	228.0
170	170.0	194	194.1	204	204.0	216	216.0	228	228.0	240	240.0
180	180.0	206	206.1	216	216.0	228	228.0	240	240.0	252	252.0
190	190.0	218	218.4	228	228.0	240	240.0	252	252.0	264	264.0
200	200.0	230	230.3	240	240.0	252	252.0	264	264.0	276	276.0
210	210.0	242	242.4	252	252.0	264	264.0	276	276.0	288	288.0
220	220.0	254	254.5	264	264.0	276	276.0	288	288.0	300	300.0
230	230.0	266	266.7	276	276.0	288	288.0	300	300.0	312	312.0
240	240.0	278	278.3	288	288.0	300	300.0	312	312.0	324	324.0
250	250.0	290	290.3	300	300.0	312	312.0	324	324.0	336	336.0
260	260.0	302	302.3	312	312.0	324	324.0	336	336.0	348	348.0
270	270.0	314	314.3	324	324.0	336	336.0	348	348.0	360	360.0
280	280.0	326	326.3	336	336.0	348	348.0	360	360.0	372	372.0
290	290.0	338	338.3	348	348.0	360	360.0	372	372.0	384	384.0
300	300.0	350	350.0	360	360.0	372	372.0	384	384.0	396	396.0
310	310.0	362	362.3	372	372.0	384	384.0	396	396.0	408	408.0
320	320.0	374	374.1	384	384.0	396	396.0	408	408.0	420	420.0
330	330.0	386	386.4	396	396.0	408	408.0	420	420.0	432	432.0
340	340.0	398	398.3	408	408.0	420	420.0	432	432.0	444	444.0
350	350.0	410	410.3	420	420.0	432	432.0	444	444.0	456	456.0
360	360.0	422	422.2	432	432.0	444	444.0	456	456.0	468	468.0
370	370.0	434	434.3	444	444.0	456	456.0	468	468.0	480	480.0
380	380.0	446	446.3	456	456.0	468	468.0	480	480.0	492	492.0
390	390.0	458	458.3	468	468.0	480	480.0	492	492.0	504	504.0
400	400.0	470	470.0	480	480.0	492	492.0	504	504.0	516	516.0
410	410.0	482	482.4	492	492.0	504	504.0	516	516.0	528	528.0
420	420.0	494	494.1	504	504.0	516	516.0	528	528.0	540	540.0
430	430.0	506	506.1	516	516.0	528	528.0	540	540.0	552	552.0
440	440.0	518	518.2	528	528.0	540	540.0	552	552.0	564	564.0
450	450.0	530	530.3	540	540.0	552	552.0	564	564.0	576	576.0
460	460.0	542	542.3	552	552.0	564	564.0	576	576.0	588	588.0
470	470.0	554	554.3	564	564.0	576	576.0	588	588.0	600	600.0
480	480.0	566	566.3	576	576.0	588	588.0	600	600.0	612	612.0
490	490.0	578	578.3	588	588.0	600	600.0	612	612.0	624	624.0
500	500.0	590	590.0	600	600.0	612	612.0	624	624.0	636	636.0
510	510.0	602	602.3	612	612.0	624	624.0	636	636.0	648	648.0
520	520.0	614	614.3	624	624.0	636	636.0	648	648.0	660	660.0
530	530.0	626	626.3	636	636.0	648	648.0	660	660.0	672	672.0
540	540.0	638	638.3	648	648.0	660	660.0	672	672.0	684	684.0
550	550.0	650	650.0	660	660.0	672	672.0	684	684.0	696	696.0
560	560.0	662	662.3	672	672.0	684	684.0	696	696.0	708	708.0
570	570.0	674	674.1	684	684.0	696	696.0	708	708.0	720	720.0
580	580.0	686	686.4	696	696.0	708	708.0	720	720.0	732	732.0
590	590.0	698	698.3	708	708.0	720	720.0	732	732.0	744	744.0
600	600.0	710	710.3	720	720.0	732	732.0	744	744.0	756	756.0
610	610.0	722	722.3	732	732.0	744	744.0	756	756.0	768	768.0
620	620.0	734	734.3	744	744.0	756	756.0	768	768.0	780	780.0
630	630.0	746	746.3	756	756.0	768	768.0	780	780.0	792	792.0
640	640.0	758	758.3	768	768.0	780	780.0	792	792.0	804	804.0
650	650.0	770	770.0	780	780.0	792	792.0	804	804.0	816	816.0
660	660.0	782	782.4	792	792.0	804	804.0	816	816.0	828	828.0
670	670.0	794	794.1	804	804.0	816	816.0	828	828.0	840	840.0
680	680.0	806	806.1	816	816.0	828	828.0	840	840.0	852	852.0
690	690.0	818	818.2	828	828.0	840	840.0	852	852.0	864	864.0
700	700.0	830	830.3	840	840.0	852	852.0	864	864.0	876	876.0
710	710.0	842	842.3	852	852.0	864	864.0	876	876.0	888	888.0
720	720.0	854	854.3	864	864.0	876	876.0	888	888.0	900	900.0
730	730.0	866	866.3	876	876.0	888	888.0	900	900.0	912	912.0
740	740.0	878	878.3	888	888.0	900	900.0	912	912.0	924	924.0
750	750.0	890	890.0	900	900.0	912	912.0	924	924.0	936	936.0
760	760.0	902	902.3	912	912.0	924	924.0	936	936.0	948	948.0
770	770.0	914	914.3	924	924.0	936	936.0	948	948.0	960	960.0
780	780.0	926	926.3	936	936.0	948	948.0	960	960.0	972	972.0
790	790.0	938	938.3	948	948.0	960	960.0	972	972.0	984	984.0
800	800.0	950	950.0	960	960.0	972	972.0	984	984.0	996	996.0
810	810.0	962	962.3	972	972.0	984	984.0	996	996.0	1008	1008.0
820	820.0	974	974.1	984	984.0	996	996.0	1008	1008.0	1020	1020.0
830	830.0	986	986.4	996	996.0	1008	1008.0	1020	1020.0	1032	1032.0
840	840.0	998	998.3	1008	1008.0	1020	1020.0	1032	1032.0	1044	1044.0
850	850.0	1010	1010.3	1020	1020.0	1032	1032.0	1044	1044.0	1056	1056.0
860	860.0	1022	1022.3	1032	1032.0	1044	1044.0	1056	1056.0	1068	1068.0
870	870.0	1034	1034.3	1044	1044.0	1056	1056.0	1068	1068.0	1080	1080.0
880	880.0	1046	1046.3	1056	1056.0	1068	1068.0	1080	1080.0	1092	1092.0
890	890.0	1058	1058.3	1068	1068.0	1080	1080.0	1092	1092.0	1104	1104.0
900	900.0	1070	1070.0	1080	1080.0	1092	1092.0	1104	1104.0	1116	1116.0
910	910.0	1082	1082.4	1092	1092.0	1104	1104.0	1116	1116.0	1128	1128.0
920	920.0	1094	1094.1	1104	1104.0	1116	1116.0	1128	1128.0	1140	1140.0
930	930.0	1106	1106.1	1116	1116.0	1128	1128.0	1140	1140.0	1152	1152.0
940	940.0	1118	1118.2	1128	1128.0	1140	1140.0	1152	1152.0	1164	1164.0
950	950.0	1130	1130.3	1140	1140.0	1152	1152.0	1164	1164.0	1176	1176.0
960	960.0	1142	1142.3	1152	1152.0	1164	1164.0	1176	1176.0	1188	1188.0
970	970.0	1154	1154.3	1164	1164.0	1176	1176.0	1188	1188.0	1200	1200.0
980	980.0	1166	1166.3	1176	1176.0	1188	1188.0	1200	1200.0	1212	1212.0
990	990.0	1178	1178.3	1188	1188.0	1200	1200.0	1212	1212.0	1224	1224.0
1000	1000.0	1190	1190.0	1200	1200.0	1212	1212.0	1224	1224.0	1236	1236.0
1010	1010.0	1202	1202.3	1212	1212.0	1224	1224.0	1236	1236.0	1248	1248.0
1020	1020.0	1214	1214.3	1224	1224.0	1236	1236.0	1248	1248.0	1260	1260.0
1030	1030.0	1226	1226.3	1236	1236.0	1248	1248.0	1260	1260.0	1272	1272.0
1040	1040.0	1238	1238.3	1248	1248.0	1260	1260.0	1272	1272.0	1284	1284.0
1050	1050.0	1250	1250.0	1260	1260.0	1272	1272.0	1284	1284.0	1296	1296.0
1060	1060.0	1262	1262.3	1272	1272.0	1284	1284.0	1296	1296.0		

III. Движеніе торговыхъ судовъ въ каботажномъ плаваніи.

Видъ плаванія	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1883 г.	1884 г.	1885 г.	1886 г.	1887 г.	1888 г.	1889 г.	1890 г.
Приходъ по каботажу	1,802	1,812	1,838	2,004	2,222	2,302	2,412	2,502	2,602	2,702	2,802
Откуда по каботажу	300	287	308	341	44	10	200	202	202	202	202
Въ каботажу	100	85	107	27	80	1	61	100	100	100	100
Куда по каботажу	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Въ каботажу	141	147	180	202	202	1	201	202	202	202	202
Откуда по каботажу	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Въ каботажу	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Куда по каботажу	28	31	20	21	2	—	27	22	22	22	22
Въ каботажу	22	22	22	22	22	11	21	22	22	22	22
Откуда по каботажу	170	182	180	202	202	2	202	212	212	212	212
Въ каботажу	19	17	18	20	2	1	12	12	12	12	12
Куда по каботажу	21	22	22	22	18	2	42	42	42	42	42

Порты.	1850 г.	1851 г.	1852 г.	1853 г.	1854 г.	1855 г.	1856 г.	1857 г.	1858 г.	1859 г.	1860 г.	1861 г.	1862 г.	1863 г.	1864 г.	1865 г.	1866 г.	1867 г.	1868 г.	1869 г.	1870 г.	1871 г.	Порты.
	Ч и с л о											с у д о в ъ.											
Б ѣ л о е м о р е.																							
Приходъ по вѣмъ портамъ	250	224	217	215	235	89	169	*) 208	272	465	526	670	3.070	2.039	1.824	1.483	1.692	1.752	1.143	957	945	867	Приходъ по вѣмъ портамъ.
въ томъ числѣ:																							въ томъ числѣ:
Архангельскъ	—	—	—	—	—	—	—	—	94	248	280	344	1.685	1.738	1.591	1.261	1.447	1.428	780	657	707	632	Архангельскъ.
Онега	—	—	—	—	—	—	—	—	5	7	4	4	58	74	38	25	40	73	77	37	43	77	Онега.
Сумы	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	42	47	42	39	50	45	49	36	49	45	47	41	Сумы.
Сороки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51	50	50	Сороки.
Кемь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80	88	84	76	104	73	93	64	71	90	77	79	67	Кемь.
Кола	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90	112	191	209	84	72	59	92	144	147	90	—	—	Кола.
Б а л т і й с к о е м о р е.																							
Приходъ по вѣмъ портамъ	1.802	1.912	1.888	2.094	922	368	1.713	2.030	2.653	2.767	2.579	2.941	2.058	3.560	2.965	1.983	3.332	2.123	2.840	2.470	2.476	2.388	Приходъ по вѣмъ портамъ.
въ томъ числѣ:																							въ томъ числѣ:
Петерб.-Кроншт.	300	287	308	344	44	19	269	292	625	572	583	540	510	602	468	506	513	585	781	651	577	472	Петерб.-Кроншт.
Нарва	100	85	107	97	55	1	64	100	154	155	162	127	108	136	95	83	68	90	113	122	117	106	Нарва.
Кунда	—	—	—	—	—	—	—	—	4	5	3	7	15	16	18	7	3	5	—	11	11	7	Кунда.
Ревель	194	147	180	252	38	1	201	156	465	550	508	695	597	719	682	692	675	697	689	644	745	786	Ревель.
Балтійскій портъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	8	Балтійскій портъ.
Гапсаль	—	—	—	—	—	—	—	—	39	65	54	37	87	78	68	91	108	150	234	188	120	165	Гапсаль.
Даго	—	—	—	—	—	—	—	—	45	57	43	42	36	52	38	82	38	73	156	91	79	87	Даго.
Аренсбургъ	26	31	20	21	3	—	37	22	58	49	52	61	64	50	52	61	72	53	111	70	90	71	Аренсбургъ.
Перновъ	52	52	63	42	7	11	81	48	81	76	66	101	78	106	65	77	90	111	173	154	149	144	Перновъ.
Рига	179	195	190	228	36	5	238	219	213	237	254	300	253	309	222	289	274	276	428	394	379	356	Рига.
Виндава	19	17	18	29	8	1	18	12	14	10	15	23	20	38	29	28	56	40	80	78	113	128	Виндава.
Либава	34	42	33	93	18	2	42	47	83	38	57	79	88	94	36	55	44	30	49	51	82	58	Либава.

*) До 1857 г. о приходѣ судовъ по отдѣльнымъ портамъ нѣтъ данныхъ.

Порты.	1872 г.	1873 г.	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1883 г.	1884 г.	1885 г.	1886 г.	1887 г.	1888 г.	1889 г.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	Порты.	
	Ч и с л о .											с у д о в ъ .												
Б ѣ л о е м о р е .																								
Приходъ по вѣмъ портамъ	—	—	—	*)	1.744	1.835	1.621	1.747	1.692	1.717	1.125	791	1.119	1.080	1.090	695	724	748	754	648	738	773	Приходъ по вѣмъ портамъ	
въ томъ числѣ:																							въ томъ числѣ:	
Мезень	2	31	24	17	18	33	27	27	25	26	18	20	22	22	20	19	18	12	14	11	15	19	Мезень	
Архангельскъ	690	597	701	699	728	757	681	725	682	669	689	436	412	398	418	414	415	447	433	365	406	437	Архангельскъ	
Онега	66	50	54	38	68	61	49	54	49	70	94	55	63	54	49	48	60	51	53	45	47	56	Онега	
Сумы	71	63	69	60	64	71	65	62	64	59	56	47	62	74	63	73	68	65	86	66	76	74	Сумы	
Сороки	54	56	46	57	47	66	70	76	75	136	73	67	108	75	80	68	83	76	91	82	87	82	Сороки	
Кемь	61	68	80	69	72	56	68	65	65	57	67	67	79	85	87	73	80	97	77	79	83	73	Кемь	
Б а л т і й с к о е м о р е .																								
Приходъ по вѣмъ портамъ	—	—	—	*)	4.887	4.714	6.120	6.373	6.546	6.336	4.430	5.569	5.340	5.912	5.994	4.013	3.976	3.917	4.056	4.265	4.869	4.834	Приходъ по вѣмъ портамъ	
въ томъ числѣ:																							въ томъ числѣ:	
Петерб.-Кроншт.	528	458	497	548	584	569	745	611	584	616	702	621	677	720	679	837	704	658	676	595	638	762	Петерб.-Кроншт.	
Нарва	118	80	136	139	130	146	137	121	138	159	184	157	164	101	70	83	127	99	106	127	129	121	Нарва	
Кунда	27	36	25	20	40	—	43	62	67	58	81	57	74	100	135	103	124	97	88	131	125	133	Кунда	
Ревель	740	792	953	945	946	570	634	1.066	1.129	1.098	802	1.224	866	1.067	1.003	1.100	1.123	1.045	1.000	1.036	1.236	1.365	Ревель	
Балтійскій портъ	7	35	21	33	45	40	55	38	89	51	59	82	78	82	82	75	69	85	89	91	130	143	Балтійскій портъ	
Гапсаль	218	219	262	333	460	505	494	713	509	501	195	204	237	221	227	223	218	219	206	200	215	172	Гапсаль	
Даго	190	194	180	156	149	184	215	218	205	184	66	106	60	73	81	71	60	39	37	40	34	67	Даго	
Аренсбургъ	66	54	73	104	114	119	161	176	325	193	196	164	166	172	164	162	156	162	178	164	187	168	Аренсбургъ	
Перновъ	161	178	146	157	185	267	311	293	262	292	275	215	233	165	187	210	302	343	346	210	218	218	Перновъ	
Рига	360	354	358	390	258	273	301	292	309	270	461	337	390	400	413	434	408	435	494	413	496	431	Рига	
Виндава	108	100	82	59	75	66	192	303	204	227	257	210	282	318	351	335	318	280	267	249	334	295	Виндава	
Либавъ	68	83	69	64	63	34	150	445	409	336	261	239	353	404	330	283	268	365	475	601	662	571	Либавъ	

*) Итоги движенія работажныхъ судовъ по отдѣльнымъ морямъ за 1872—1875 г.г. въ «Обзорахъ внешней торговли» не показаны.

Порты.	1850 г.	1851 г.	1852 г.	1853 г.	1854 г.	1855 г.	1856 г.	1857 г.	1858 г.	1859 г.	1860 г.	1861 г.	1862 г.	1863 г.	1864 г.	1865 г.	1866 г.	1867 г.	1868 г.	1869 г.	1870 г.	1871 г.	Порты.	
	Ч и с л о											с у д о в ъ												
Ч е р н о е и А з о в с к о е м о р я .																								
Приходъ по вѣмъ портамъ *)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Приходъ по вѣмъ портамъ.
Въ томъ числѣ:																								Въ томъ числѣ:
Аккерманъ	60	27	8	6	—	—	2	17	25	16	13	3	17	56	114	191	86	60	62	66	84	121		Аккерманъ.
Одесса	924	1.036	1.209	1.699	95	—	591	1.321	1.825	2.029	1.858	2.228	1.365	1.056	1.491	1.851	1.982	2.158	1.802	1.963	2.601	2.597		Одесса.
Очаковъ	13	7	4	2	18	5	30	80	24	1.485	1.544	—	—	—	—	—	137	212	180	207	473	318		Очаковъ.
Николаевъ	336	253	321	264	184	199	174	307	327	134	75	345	625	225	321	356	362	288	340	401	475	410		Николаевъ.
Херсонъ	684	786	872	1.167	345	161	506	954	1.337	137	—	1.469	1.082	594	691	1.122	1.034	1.380	1.134	1.130	1.407	1.395		Херсонъ.
Евпаторія	137	137	141	190	37	—	66	140	150	211	239	361	337	320	360	400	547	397	508	505	593	569		Евпаторія.
Севастополь . . .	474	478	367	363	35	—	50	179	144	219	195	271	292	283	247	305	274	295	325	375	407	451		Севастополь.
Ялта	129	149	122	91	—	—	28	83	130	155	158	181	210	251	194	206	216	208	233	238	266	327		Ялта.
Θеодосія	114	147	120	140	1	—	93	114	192	165	179	199	281	257	201	194	249	243	280	349	343	366		Θеодосія.
Керчь	707	815	902	1.473	864	393	373	531	750	1.124	1.223	1.046	1.069	1.087	1.047	1.075	1.043	1.088	1.205	1.647	1.654	1.694		Керчь.
Геническъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		Геническъ.
Бердянскъ	108	146	278	337	279	24	160	182	247	437	453	494	507	476	406	401	469	560	795	620	679	686		Бердянскъ.
Мариуполь	146	183	295	285	217	26	227	203	267	440	587	668	457	564	595	579	626	590	740	761	929	818		Мариуполь.
Таганрогъ	1.551	1.326	2.332	2.478	1.155	62	2.434	3.320	2.992	3.843	3.403	1.234	943	775	688	891	1.068	1.215	1.593	1.913	1.917	1.367		Таганрогъ.
Ростовъ	2.462	2.302	3.771	3.655	3.219	239	2.649	3.716	3.410	3.861	3.271	1.260	928	895	815	1.127	1.128	1.213	1.756	1.939	1.772	1.747		Ростовъ.
Ейскъ	77	103	121	103	101	17	95	178	218	244	262	288	233	230	196	254	315	305	435	545	725	576		Ейскъ.
Темрюкъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	272	303	197	193	167	168	96	146	177	170		Темрюкъ.
Тамань	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		Тамань.
Анапа	62	69	55	63	36	—	26	2	26	32	23	10	48	46	43	40	23	36	24	36	57	64		Анапа.
Новороссійскъ . .	—	—	91	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86	40	108	131	129		Новороссійскъ.	
Сухумъ-Кале . . .	—	—	46	44	—	—	32	167	150	120	245	222	420	434	471	384	389	628	456	566	547	571		Сухумъ-Кале.
Гудава	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	142	151	168	143	—	130	152	273	280	246		Гудава.
Поти	—	—	—	—	—	—	—	—	—	116	164	61	300	302	301	394	430	489	762	603	508	385		Поти.
Батумъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		Батумъ.

К а с п і й с												к о е м о р е												
Приходъ по вѣмъ портамъ *)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Приходъ по вѣмъ портамъ.	
Въ томъ числѣ:																							Въ томъ числѣ:	
Астара	—	—	—	—	—	—	—	—	51	44	28	30	35	52	42	37	56	80	92	85	50	77	Астара.	
Ленкоранъ	—	—	—	—	—	—	—	—	189	266	138	152	133	271	219	250	242	283	292	355	359	369	Ленкоранъ.	
Кизиль-Агачъ. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Кизиль-Агачъ.	
Усть-Кура	—	—	—	—	—	—	—	—	—	230	110	111	67	85	199	153	—	110	132	106	119	97	Усть-Кура.	
Сальянъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76	38	144	86	166	94	74	85	116	162	115	Сальянъ.	
Баку	—	—	—	—	—	—	—	—	261	292	200	221	231	286	268	307	433	442	406	490	642	754	Баку.	
Дербентъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	306	270	279	260	207	208	Дербентъ.	
Петровскъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	422	407	—	—	—	—	343	368	456	334	304	368	367	Петровскъ.	
Астраханъ	—	—	—	—	—	—	—	—	817	1.248	1.144	1.283	765	1.103	792	1.224	1.043	891	798	843	887	814	Астраханъ.	
									1318	2302	2024	2422	1210	941	1105	430	142	06	2418	150	2494	01		

*) Итоги движенія каботажныхъ судовъ отдѣльно по Черному и Азовскому морямъ и Каспійскому морю за 1850—1875 г.г. въ «Обзорахъ вѣшной торговли» не показаны.

Порты.	1872 г.	1873 г.	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1883 г.	1884 г.	1885 г.	1886 г.	1887 г.	1888 г.	1889 г.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	Порты.
Ч е р н о е и А з о в с к о е м о р я.																							
Приходъ по вѣмъ портамъ.	—	—	—	—	21.834	11.821	24.727	26.137	29.419	28.488	20.899	19.879	21.418	23.117	21.181	20.341	21.172	23.035	23.717	23.794	23.292	26.529	Приходъ по вѣмъ портамъ.
въ томъ числѣ:																							въ томъ числѣ:
Аккерманъ	195	136	132	139	200	30	256	215	200	403	280	235	243	392	557	331	298	398	361	311	276	278	Аккерманъ.
Одесса	2.777	2.600	2.601	2.620	2.372	1.050	3.008	2.792	2.507	2.841	2.693	2.755	2.907	3.038	3.213	2.644	2.737	3.311	3.085	3.007	3.401	3.553	Одесса.
Очаковъ	247	244	297	307	314	339	682	581	417	651	136	150	201	344	325	283	264	268	390	302	444	516	Очаковъ.
Николаевъ	435	534	650	355	559	232	503	502	586	643	559	590	610	579	629	578	449	458	467	530	669	657	Николаевъ.
Херсонъ	775	1.355	1.288	1.338	1.187	513	1.610	1.351	1.131	1.054	1.320	1.264	1.194	1.060	1.342	995	1.045	1.435	1.161	1.026	1.312	1.387	Херсонъ.
Евпаторія	643	685	796	720	597	180	669	578	516	517	490	577	532	648	502	536	495	613	612	725	608	578	Евпаторія.
Севастополь	600	750	654	508	526	142	445	535	655	663	597	602	695	751	856	866	916	855	909	879	840	904	Севастополь.
Ялта.	523	569	491	408	399	50	266	308	428	118	400	417	465	461	602	568	566	624	673	651	679	677	Ялта.
Оеодосія.	475	568	482	447	434	193	353	410	558	569	529	458	512	513	591	565	605	672	722	721	733	747	Оеодосія.
Керчь	1.937	2.247	2.111	1.803	1.622	1.182	1.540	1.758	1.809	1.868	2.090	1.925	2.170	2.631	2.177	2.225	2.139	2.158	2.287	2.349	2.260	2.394	Керчь.
Геническъ	216	150	101	99	94	308	135	189	233	232	227	152	116	110	98	93	70	77	96	78	51	89	Геническъ.
Бердянскъ	930	1.033	814	886	915	628	710	828	869	918	899	851	963	1.006	1.038	974	927	963	974	1.063	852	1.096	Бердянскъ.
Маріуполь.	182	1.091	969	1.347	873	668	584	829	963	943	888	859	912	935	1.045	1.142	1.151	1.109	1.431	1.433	1.372	1.607	Маріуполь.
Таганрогъ.	1.943	1.929	1.749	1.801	1.378	1.189	1.888	1.908	1.650	1.636	1.502	1.377	1.345	1.321	1.320	1.465	1.396	1.412	1.653	1.587	1.657	1.882	Таганрогъ.
Ростовъ	1.801	3.045	3.241	3.338	3.095	1.819	4.213	2.828	2.558	2.132	3.196	2.870	2.497	2.702	2.090	2.779	3.221	2.855	2.938	2.830	2.176	3.103	Ростовъ.
Ейскъ	922	769	650	697	713	666	684	602	754	769	784	627	614	596	697	711	777	1.018	1.123	950	797	969	Ейскъ.
Темрюкъ	154	218	284	239	245	287	341	443	327	328	371	406	438	51	449	396	338	306	262	315	312	314	Темрюкъ.
Таманъ.	112	100	129	123	133	300	356	315	301	456	493	410	434	349	350	321	346	359	340	341	361	346	Таманъ.
Анапа	71	145	142	147	194	31	161	216	210	257	231	227	216	193	226	225	244	280	264	285	290	352	Анапа.
Новороссійскъ	158	195	202	163	198	33	119	150	194	228	237	269	333	397	420	493	620	677	679	795	692	729	Новороссійскъ.
Сухумъ-Кале	435	587	573	324	263	77	60	182	304	387	184	182	247	242	252	253	375	431	450	482	444	446	Сухумъ-Кале.
Гудава	176	277	324	227	239	43	26	161	315	327	98	105	130	126	118	121	162	214	310	304	308	369	Гудава.
Поти.	266	347	311	107	169	115	523	1.242	1.469	1.189	470	321	255	296	295	314	419	428	434	436	332	483	Поти.
Батумъ.	—	—	—	—	—	—	—	1.316	2.041	2.112	465	477	479	509	473	578	606	613	600	697	510	592	Батумъ.
К а с п і й с к о е м о р е.																							
Приходъ по вѣмъ портамъ.	—	—	—	—	5.514	6.371	8.651	10.102	10.596	10.063	8.629	7.062	8.006	8.977	9.391	10.325	9.859	10.361	*)	—	—	—	Приходъ по вѣмъ портамъ.
въ томъ числѣ:																							въ томъ числѣ:
Астара.	79	143	109	139	172	169	244	261	276	300	204	50	40	57	94	102	55	90	—	—	—	—	Астара.
Ленкоранъ	333	348	430	527	594	383	673	647	882	802	496	449	214	196	204	191	170	210	—	—	—	—	Ленкоранъ.
Кизиль-Агачъ	225	400	361	378	456	315	402	600	503	390	131	86	146	129	106	105	66	90	—	—	—	—	Кизиль-Агачъ.
Усть-Куринскъ	118	104	178	111	82	123	59	106	75	83	152	24	131	131	140	135	152	151	—	—	—	—	Усть-Куринскъ.
Сальянъ	91	335	276	303	343	360	503	725	597	607	275	241	196	285	271	255	192	157	—	—	—	—	Сальянъ.
Баку.	717	954	1.056	1.146	1.227	1.726	2.723	2.290	2.140	3.041	3.363	2.353	2.951	3.048	3.724	4.067	4.377	4.626	—	—	—	—	Баку.
Дербентъ.	245	246	246	269	205	204	213	209	169	214	212	265	279	301	267	312	292	257	—	—	—	—	Дербентъ.
Петровскъ	331	466	416	396	392	462	569	495	418	479	402	440	442	438	176	445	412	389	—	—	—	—	Петровскъ.
Астрахань	760	1.041	1.150	1.125	1.214	1.245	1.889	2.269	2.167	2.435	2.621	2.254	2.960	3.310	3.198	3.693	4.041	4.319	—	—	—	—	Астрахань.

IV. Паровыя и парусныя суда подъ россійскимъ флагомъ въ каботажномъ плаваніи.

Порты.	1875 г.		1876 г.		1877 г.		1878 г.		1879 г.	
	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.
Б ѣ л о										
Приходъ по (судовъ*) всѣмъ портамъ (ластовъ)	—	—	93	1.641	133	1.702	139	1.482	160	1.587
	—	—	7.768	27.156	11.386	32.164	16.748	27.357	18.606	27.738
въ томъ числѣ:										
Мезень	—	17	1	17	1	32	1	26	—	27
	—	331	20	399	20	765	40	587	—	656
Архангельскъ	20	679	34	694	39	718	43	638	47	678
	2.542	12.242	3.388	12.241	4.588	13.866	4.823	12.082	4.901	12.647
Овега	12	44	7	61	10	51	12	37	13	41
	195	1.856	263	997	355	948	1.578	966	1.612	721
Сумы	2	58	7	57	19	52	21	44	20	42
	160	951	248	1.168	674	1.067	2.736	890	2.804	1.008
Сороки	6	19	7	40	22	44	21	49	22	54
	215	81	249	942	683	960	2.628	887	2.840	1.099
Кемь	—	69	2	70	2	54	2	66	2	68
	—	1.391	175	1.509	176	1.386	175	1.596	176	1.788

Б а л т і й с к

Приходъ по (судовъ*) всѣмъ портамъ (ластовъ)	—	—	1.572	3.315	1.684	3.036	1.954	4.166	2.234	4.139
	—	—	173.423	100.454	157.838	82.147	180.425	118.430	190.960	126.299
въ томъ числѣ:										
Петербургъ-Кронштадтъ	286	262	342	242	332	237	389	356	301	310
	2.865	17.276	32.392	9.191	30.279	13.850	33.295	23.852	26.691	26.678
Нарва	1	138	—	220	—	111	2	135	1	120
	16	6.181	—	8.468	—	3.880	31	4.777	10	3.717
Кунда	—	20	—	40	—	35	—	43	1	61
	—	681	—	1.323	—	1.032	—	1.275	78	1.918
Ревель	200	844	168	778	117	453	179	455	246	820
	24.268	19.146	21.904	21.699	18.748	13.511	24.300	12.477	28.119	21.498
Балтійскій портъ . . .	19	16	34	11	28	12	38	17	29	9
	2.594	279	5.078	371	4.200	416	4.735	501	4.218	222
Гапсаль	161	172	199	261	187	318	207	287	229	284
	12.331	1.955	18.395	2.298	16.588	2.572	17.539	3.149	19.626	2.409
Даго	81	75	94	55	113	71	124	91	102	110
	2.934	1.878	4.201	1.535	791	1.663	2.868	2.248	704	2.644
Аренсбургъ	47	57	78	36	84	35	109	52	101	75
	8.370	972	13.020	617	13.808	846	16.922	1.185	15.789	1.288
Перновъ	88	69	92	93	144	123	131	180	95	203
	4.640	2.744	4.732	3.074	6.854	4.109	7.654	6.566	9.022	6.022
Рига	192	198	150	103	192	81	169	132	135	157
	19.407	11.829	14.002	5.093	16.620	3.560	18.086	5.779	18.122	7.339
Винлава	49	10	44	31	46	20	72	120	57	240
	3.739	270	3.365	745	3.445	586	5.010	4.610	3.506	9.239
Либава	27	37	1	63	2	32	5	145	28	417
	2.165	1.932	33	2.234	40	808	190	7.332	1.701	18.571

*) Итоги движенія каботажныхъ судовъ по отдѣльнымъ морямъ за 1875 г. не показаны.

Порты.	1880 г.		1881 г.		1882 г.		1883 г.		1884 г.	
	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.
м о р е.										
	172	1.520	174	1.543	153	972	156	635	264	855
	21.943	27.213	18.211	27.552	15.938	19.378	16.769	15.827	25.669	22.138
въ томъ числѣ:										
Мезень	2	23	3	23	2	16	—	20	3	19
	323	549	284	572	70	724	—	210	350	489
Архангельскъ	47	535	51	618	65	624	66	370	67	345
	5.451	11.305	4.825	11.778	6.175	11.808	6.243	9.234	6.248	8.775
Онега	11	38	10	60	12	82	12	43	22	41
	1.428	648	1.297	796	1.663	1.174	1.449	1.005	2.597	1.352
Сумы	20	44	22	37	20	36	22	25	37	25
	2.800	839	3.000	962	2.590	1.060	2.842	708	4.378	661
Сороки	21	54	25	111	23	50	23	44	26	82
	3.760	939	2.670	2.018	2.630	1.312	2.750	1.073	2.790	2.037
Кемь	3	62	2	55	24	43	30	37	44	35
	311	1.643	166	1.188	2.190	1.081	2.910	1.101	3.762	902

к о е м о р е.

Приходъ по (судовъ*) всѣмъ портамъ (ластовъ)	1.980	4.586	1.842	4.494	1.745	2.685	1.518	4.051	1.718	3.622
	217.147	138.719	214.306	129.774	215.545	101.113	198.423	115.342	316.042	114.302
въ томъ числѣ:										
Петерб.-Кроншт.	276	308	316	300	388	314	360	261	408	269
	34.661	16.904	37.682	16.926	45.507	17.644	48.202	10.523	49.447	14.621
Нарва	1	137	5	154	4	180	1	156	—	164
	18	12.094	56	7.375	69	7.342	17	6.777	—	6.920
Кунда	13	54	—	58	1	80	1	56	1	73
	389	1.889	—	2.069	139	2.509	13	1.613	84	2.354
Ревель	196	933	201	897	223	579	172	1.052	191	675
	25.578	22.548	31.009	23.298	34.920	16.998	27.463	28.960	31.312	18.564
Балтійскій портъ . . .	61	28	32	19	47	12	58	24	48	30
	9.512	266	5.672	321	4.760	166	5.064	676	5.313	679
Гапсаль	250	259	203	298	124	71	125	79	129	108
	24.965	2.267	20.503	2.594	21.350	1.452	21.181	1.345	21.531	1.933
Даго	100	105	80	104	2	64	15	91	7	53
	793	2.058	1.112	4.018	150	1.626	408	2.389	263	1.041
Аренсбургъ	141	82	108	85	123	73	115	49	122	44
	21.395	1.581	16.732	1.632	18.130	1.714	16.468	1.174	20.432	1.039
Перновъ	103	159	102	180	99	176	69	146	73	160
	9.516	4.331	9.195	5.308	11.379	5.455	8.012	4.754	8.610	9.624
Рига	153	156	136	234	237	224	177	160	209	181
	21.273	7.225	20.577	5.462	32.241	12.754	24.159	7.794	27.852	7.992
Виндава	50	154	82	145	109	128	102	138	111	171
	3.352	5.651	5.579	4.531	9.339	3.643	8.462	3.778	9.600	5.000
Либава	33	376	40	296	63	198	56	183	75	278
	2.323	12.128	2.802	1.094	5.290	6.662	4.697	5.220	7.364	9.181

Порты.	1885 г.		1886 г.		1887 г.		1888 г.	
	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.
Б ѣ л о е								
Приходъ по { судовъ всѣмъ портамъ { ластовъ	279 27.581	801 20.348	257 28.151	843 21.596	185 22.328	510 13.416	280 34.889	841 22.247
Въ томъ числѣ:								
Мезень	1 18	21 746	2 239	18 656	1 14	18 620	2 125	16 607
Архангельскъ	66 6.066	332 8.652	63 5.318	355 9.356	53 6.563	361 9.301	57 7.483	358 9.532
Онега	18 2.305	36 985	22 2.767	27 756	28 3.344	20 644	32 3.859	28 691
Сумы	49 4.692	25 780	38 4.115	25 811	48 4.706	25 683	34 4.018	34 945
Сороки	35 2.898	40 974	25 2.778	55 1.412	22 2.702	46 1.113	37 3.040	46 1.090
Кемь	43 3.586	42 962	39 5.054	48 1.193	33 4.999	40 1.055	37 5.857	43 1.182

Б а л т і й с

Приходъ по { судовъ всѣмъ портамъ { ластовъ	1.847 216,103	4.065 121.486	1.902 222.196	4.092 127.743	1.448 196.925	2.465 85.882	1.987 228.435	4.207 127.402
Въ томъ числѣ:								
Петербургъ-Кронштадтъ	427 49.851	293 14.397	385 41.274	294 15.251	431 46.880	406 19.169	387 41.172	317 14.561
Нарва	2 329	99 4.279	1 15	69 2.586	1 32	82 4.067	1 85	126 5.549
Кунда	7 447	93 2.854	5 434	130 3.854	7 751	96 3.067	2 177	122 4.102
Ревель	207 29.800	860 21.379	221 31.792	882 21.780	214 31.137	886 23.761	171 30.028	952 25.129
Балтійскій портъ	60 6.296	22 492	51 6.250	31 582	46 5.878	29 713	38 5.225	31 671
Гапсаль	140 23.429	81 1.414	142 23.618	85 1.430	140 23.448	88 1.509	138 23.204	80 1.386
Даго	7 196	66 1.929	11 383	70 2.088	3 122	68 1.855	3 141	57 1.468
Аренсбургъ	129 21.826	43 954	129 21.758	35 747	127 21.518	35 823	127 21.354	29 592
Перновъ	67 7.819	98 3.606	68 8.376	119 4.135	73 8.741	137 4.302	122 9.326	180 5.743
Рига	219 28.466	181 7.924	229 32.155	184 9.727	243 36.305	191 10.402	282 35.138	126 6.019
Виндава	103 8.622	210 6.489	132 10.519	189 6.284	143 11.429	192 6.173	133 10.546	185 6.232
Либавъ	76 8.421	328 10.596	75 6.914	255 9.276	86 9.086	197 7.006	78 7.565	190 6.693

Порты.	1889 г.		1890 г.		1891 г.		1892 г.		1893 г.	
	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.
м о р е.										
Приходъ по { судовъ } всѣмъ портамъ { ластовъ } Приходъ по	202 23.003	546 14.606	214 23.646	540 13.970	212 25.726	436 11.326	241 28.028	497 13.020	224 27.233	549 14.972
Въ томъ числѣ:										
Мезень	— —	12 461	1 28	13 456	1 182	10 383	— —	15 473	1 111	18 626
Архангельскъ	56 6.657	391 10.466	56 6.747	377 9.590	62 7.919	303 7.740	64 8.017	342 8.697	70 8.638	367 9.881
Онега	29 3.986	22 559	30 4.019	23 599	32 4.304	13 295	29 3.986	18 490	29 3.874	27 712
Сумы	34 4.798	31 907	51 5.365	35 927	35 4.780	31 805	47 5.272	29 746	40 4.463	34 894
Сороки	33 2.520	43 1.019	43 2.994	48 1.232	37 3.067	45 1.163	44 3.006	43 1.081	37 2.786	45 1.111
Кемь	50 5.042	47 1.194	33 4.493	44 1.166	45 5.474	34 940	45 5.634	38 1.108	36 5.084	37 1.112

к о е м о р е.

Приходъ по { судовъ } всѣмъ портамъ { ластовъ } Приходъ по	1.444 180.933	2.373 81.053	1.586 203.015	2.370 84.109	1.749 207.641	2.566 90.882	1.799 220.900	3.070 113.777	1.674 216.076	3.160 112.808
Въ томъ числѣ:										
Петерб.-Кронштд.	375 39.419	283 14.844	400 44.441	276 14.177	361 42.861	234 12.531	419 46.661	269 14.245	430 47.129	332 16.424
Нарва	— —	99 4.199	5 67	101 4.741	2 25	125 7.215	1 32	128 7.114	— —	121 6.175
Кунда	— —	97 3.373	9 1.053	79 3.351	10 2.054	121 4.701	13 3.033	112 4.827	7 1.509	126 5.232
Ревель	166 25.260	879 23.623	176 28.692	824 22.183	175 30.587	861 25.162	233 35.492	1.003 28.463	231 37.386	1.134 31.621
Балтійскій портъ	38 5.225	47 1.601	39 5.008	50 1.412	51 5.409	40 1.008	45 5.279	85 2.264	57 5.578	86 2.303
Гапсаль	132 21.216	87 1.501	132 22.292	74 1.434	131 22.941	69 1.263	137 24.306	78 1.400	124 21.830	48 880
Даго	1 28	38 770	3 120	34 563	2 200	38 761	1 82	33 775	4 195	63 2.039
Аренсбургъ	124 19.944	38 831	136 22.958	42 951	127 21.790	37 807	128 22.426	59 1.335	119 20.863	49 1.279
Перново	127 10.401	216 6.686	131 10.216	215 6.662	71 7.868	139 3.186	71 8.268	147 4.983	68 7.535	150 4.645
Рига	262 31.835	173 8.217	290 36.779	214 10.219	233 36.947	180 9.813	35 1.165	89 3.693	227 31.502	204 9.756
Виндава	144 13.350	136 5.423	134 13.477	133 5.263	108 9.480	141 4.963	117 10.834	217 9.320	123 11.803	167 6.224
Либавъ	144 12.798	221 7.409	200 15.455	275 10.057	286 19.638	315 10.386	262 21.842	400 15.261	200 17.747	371 13.521

Порты.	1875 г.		1876 г.		1877 г.		1878 г.		1879 г.		1880 г.		1881 г.		1882 г.		1883 г.		1884 г.		Порты.
	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.	Паро- выхъ.	Парус- ныхъ.			
Черное и Азовское моря.																					
Приходъ по (судовъ *) всѣмъ портамъ (ластовъ въ томъ числѣ:	—	—	9.188	12.646	5.167	6.654	9.255	15.472	10.403	15.734	12.886	16.533	13.702	14.786	12.374	8.525	12.365	7.514	13.305	8.013	суд. .) Приходъ по ласт. .) всѣмъ порт. въ томъ числѣ:
Одесса	846	1.774	850	1.522	444	706	943	2.063	1.021	1.771	1.012	1.495	1.085	1.756	1.110	1.583	1.229	1.526	1.277	1.630	Одесса.
	122.829	54.287	137.051	43.186	74.930	19.661	281.487	60.219	149.268	53.788	173.727	47.984	165.488	51.462	151.535	52.125	165.071	51.035	194.509	54.297	
Николаевъ	164	291	217	342	150	82	204	309	265	237	359	327	238	305	257	302	269	321	334	276	Николаевъ.
	28.838	11.785	37.709	12.922	35.187	2.920	39.658	12.655	47.199	9.902	10.642	13.501	40.359	11.242	29.599	10.807	33.057	11.572	36.581	10.469	
Херсонъ	393	945	396	791	210	203	334	1.276	354	997	313	818	365	689	408	912	360	904	376	818	Херсонъ.
	34.198	31.297	41.191	29.057	30.191	8.087	34.114	44.671	47.806	34.131	37.116	28.350	34.432	24.375	34.138	29.330	33.807	30.327	33.097	27.351	
Евпаторія	220	500	194	403	37	143	168	501	208	387	218	298	195	322	194	296	199	378	192	340	Евпаторія.
	69.196	24.234	65.341	18.079	13.683	6.051	57.215	24.118	74.654	19.199	81.102	13.893	66.296	14.911	58.379	13.863	58.498	16.994	58.267	15.585	
Севастополь	406	102	376	150	90	52	359	86	388	147	502	153	529	134	507	90	513	89	563	132	Севастополь.
	119.400	5.095	119.060	6.877	27.272	1.060	130.115	3.010	124.550	7.293	154.434	7.223	163.414	6.188	146.529	4.048	124.547	4.375	168.489	5.858	
Ялта	283	125	251	148	40	10	221	45	251	59	330	98	380	62	347	53	359	58	361	104	Ялта.
	90.818	3.448	85.789	4.542	15.364	189	74.186	1.143	88.060	1.758	113.557	3.180	119.054	1.752	103.053	1.881	109.073	1.780	109.583	3.019	
Оеодосія	342	105	335	99	53	140	273	80	322	88	421	137	462	107	381	148	369	89	391	121	Оеодосія.
	10.345	3.391	97.075	3.287	17.993	965	82.928	2.158	104.317	2.638	125.187	4.260	134.413	3.136	109.196	4.541	112.620	2.740	118.116	3.681	
Керчь	552	1.251	603	1.019	497	685	651	886	712	1.046	803	1.006	1.110	758	1.109	981	1.065	860	1.169	901	Керчь.
	105.232	40.202	101.981	35.416	58.095	22.366	106.384	30.080	126.711	33.134	135.671	33.314	178.119	20.252	166.242	29.490	171.539	21.833	207.002	25.596	
Бердянскъ	342	544	447	468	304	324	316	394	383	445	434	435	513	405	543	356	519	332	576	387	Бердянскъ.
	50.010	16.856	58.493	16.138	32.922	9.989	43.388	10.536	50.936	12.412	57.406	6.960	57.099	11.930	59.035	10.089	59.007	9.602	68.987	11.261	
Маріуполь	370	977	426	448	316	352	227	357	361	468	417	446	647	298	688	200	679	180	688	224	Маріуполь.
	39.419	29.378	45.704	11.931	30.719	6.814	24.540	7.118	36.909	8.061	42.469	6.489	51.378	5.295	63.424	5.221	65.342	5.446	72.064	4.624	
Таганрогъ	720	1.081	794	584	532	557	731	1.157	963	945	935	615	1.153	483	1.003	499	972	405	1.045	300	Таганрогъ.
	75.084	31.739	84.187	18.463	55.068	17.806	80.376	29.756	93.508	28.752	110.513	20.277	94.182	12.016	93.100	15.833	92.762	12.346	104.424	10.629	
Ростовъ	924	2.414	1.232	1.863	839	930	1.372	2.741	1.133	1.695	1.103	1.450	1.231	901	2.015	1.181	2.114	756	1.858	639	Ростовъ.
	83.555	82.546	123.475	100.266	81.332	32.593	125.223	112.771	108.740	57.563	106.927	49.408	97.726	28.356	143.429	36.453	194.538	22.997	177.917	19.089	
Ейскъ	377	320	407	306	401	265	288	396	339	413	445	307	517	256	453	331	383	244	407	207	Ейскъ.
	34.313	7.656	31.110	7.868	29.074	5.676	26.166	10.058	23.497	11.191	24.206	8.855	53.782	6.748	25.944	3.442	21.168	7.568	21.036	6.476	
Анапа	76	71	100	94	23	8	90	71	104	112	105	105	163	94	115	116	146	81	143	73	Анапа.
	22.372	2.001	35.384	2.642	10.877	151	27.681	2.014	35.878	3.137	39.847	2.751	45.822	2.698	32.430	3.155	43.285	3.174	41.538	1.587	
Новороссійскъ	111	52	109	89	26	7	101	18	114	36	131	63	171	57	169	68	206	63	275	58	Новороссійскъ.
	38.273	942	42.097	1.429	11.805	139	32.541	483	38.260	666	47.904	944	48.939	1.043	43.863	2.096	61.456	2.012	87.945	2.401	
Поти	7	100	11	158	2	113	248	175	293	919	554	915	443	746	404	66	284	37	209	46	Поти.
	1.369	2.253	1.506	2.847	524	1.393	81.713	7.701	56.860	13.862	115.851	13.710	72.243	8.410	80.987	2.741	52.139	1.518	31.003	2.016	
Батумъ	—	—	—	—	—	—	50	242	349	1.167	582	1.459	526	1.586	439	26	399	78	325	151	Батумъ.
	—	—	—	—	—	—	14.163	2.160	77.378	10.300	115.671	15.722	111.086	12.193	90.842	814	95.610	3.419	78.532	8.575	

К а с п и й с к о е м о р е .

Приходъ по (судовъ *) всѣмъ портамъ (ластовъ)	—	—	956	4.558	1.311	5.060	1.685	6.966	1.494	8.393	2.695	7.901	2.236	7.827	2.206	6.423	3.029	4.033	2.173	5.833	суд. . .) Приходъ по ласт. . .) всѣмъ порт.
въ томъ числѣ:			182.019	169.439	247.407	202.640	321.258	270.822	307.704	374.473	419.504	462.269	399.575	454.429	375.357	467.270	545.444	446.272	486.255	533.483	въ томъ числѣ:
Астара	16	123	5	169	16	153	58	186	61	200	63	213	73	227	102	102	27	23	17	23	Астара.
Ленкорань	2.705	2.180	865	2.462	3.321	3.204	13.301	3.947	5.969	8.900	10.257	5.909	13.760	4.969	17.099	3.927	4.572	1.382	2.346	1.062	Ленкорань.
Баку	51	474	75	475	64	519	98	575	267	580	151	731	112	690	203	293	303	146	15	199	Баку.
Дербентъ	9.902	14.302	17.656	14.503	4.323	9.031	7.469	6.361	28.224	26.660	31.403	45.200	24.202	22.310	33.240	14.953	43.167	7.766	2.230	9.203	Дербентъ.
Астрахань	168	978	251	882	376	1.350	595	2.128	469	1.821	532	1.608	658	2.383	890	2.473	1.481	872	622	2.329	Астрахань.
Астрахань	34.885	35.574	51.022	44.468	71.230	76.415	113.117	94.714	90.072	41.738	87.274	128.112	108.299	188.399	118.903	185.455	256.141	100.805	182.777	238.686	Астрахань.
Астрахань	88	181	91	112	99	105	102	101	98	111	82	87	112	102	110	102	212	51	236	43	Астрахань.
Астрахань	16.869	4.988	19.221	3.651	22.798	4.501	24.460	4.192	20.680	6.251	1.818	3.881	121.221	3.882	25.080	5.004	46.216	2.560	56.384	2.146	Астрахань.
Астрахань	158	967	193	1.109	253	1.245	330	1.559	232	2.037	315	1.852	414	2.021	544	2.077	615	1.639	865	2.095	Астрахань.
Астрахань	23.953	69.231	31.591	58.016	39.939	69.017	56.353	88.246	32.851	124.980	53.430	124.445	65.580	156.989	92.450	180.358	128.950	178.413	177.079	243.754	Астрахань.

*) Итоги движенія каботажныхъ судовъ по отдѣльнымъ морямъ за 1875 г. не показаны.

[illegible]

Замѣченныя опечатки.

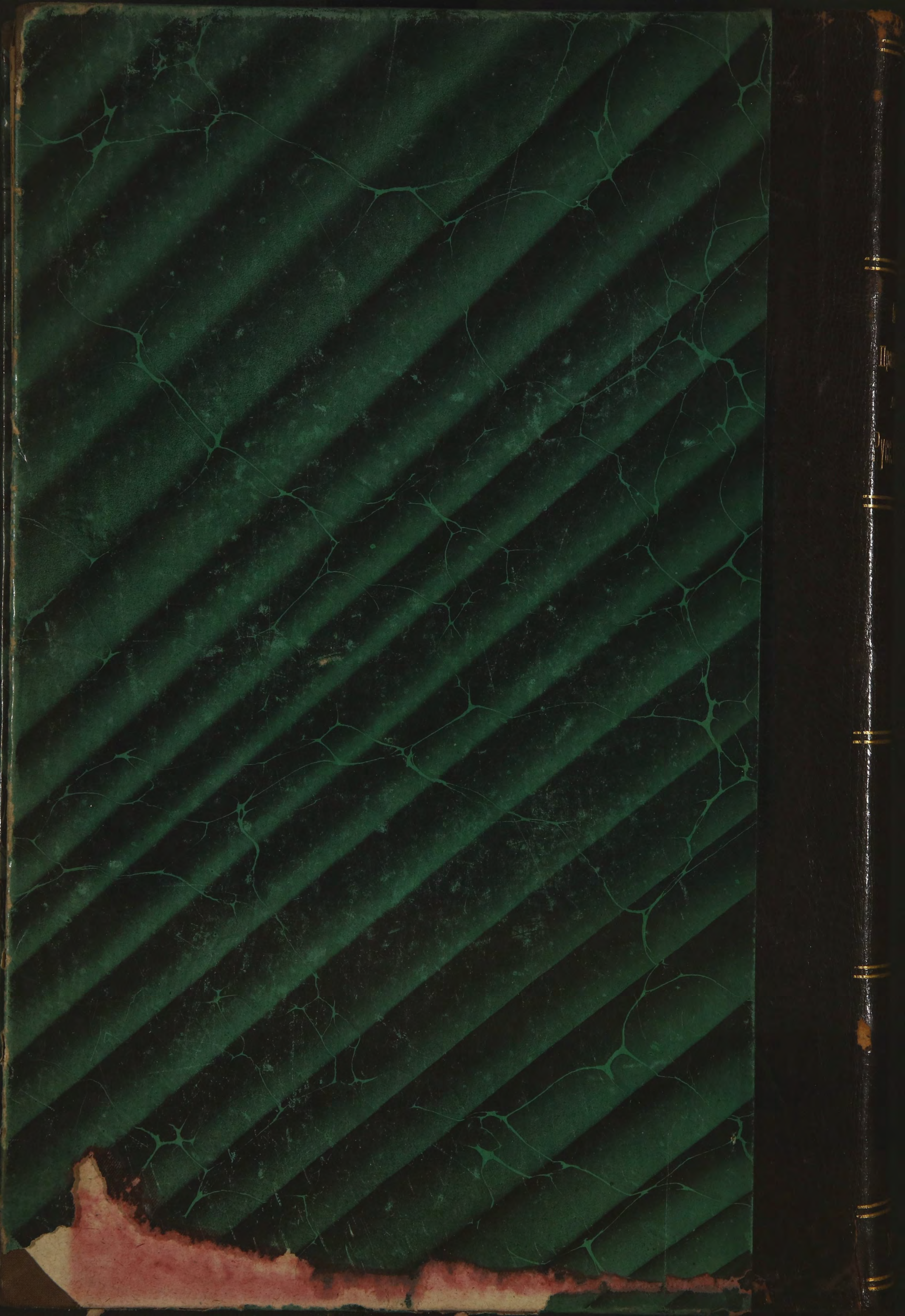
Страница.	Строка.	Напечатано.	Слѣдуетъ читать.
36	3 св.	въ Архангельскѣ	въ Архангельскѣ
93	11 сн.	затруденія	затрудненія
100	1 »	1768 г.	1768 г. ⁵⁾
105	3 »	ежегодно	ежегодно
121	9 св.	видѣ:	видѣ: ¹⁾
121	9 сн.	таблицы:	таблицы: ²⁾
199	17 »	ихъ	изъ
264	3 св.	его	ею
281	5 »	пораходами	пароходами
288	11 сн.	Общества	Обществу
295	6 св.	первоначальной	первоначальной

Самые дешевые

Сорт	Вид	Вид	Сорт
3	3	3	3
11	11	11	11
1	1	1	1
3	3	3	3
9	9	9	9
9	9	9	9
17	17	17	17
3	3	3	3
5	5	5	5
11	11	11	11
8	8	8	8

84, 123, 209, 216, 218, 221,
233, 244, 245, 247.

ФАБРИКА
Н.В.ТАЕВСКАГО
Б.ДВОРЯНСКАЯ 24
МАГАЗИНЪ ВЛАДИМ. 4



Истор. Обзоръ

Правит. Мѣропріятій

для развитія

русс. Торг. Мореходн.

М. Ф.