

Ю. В. Руммельъ.

24987.

Историческій очеркъ
развитія торговыхъ флотовъ

главнѣйшихъ государствъ

въ XIX вѣкѣ.

Цѣна 20 коп.

~~28838~~



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

„Сѣверная Печатня“. Милліонная 12.

1907.

Сочиненія того же автора.

1) „Чѣмъ грозитъ Россіи отсутствіе флота“.

Вышеупомянутая брошюра, представляющая собою докладъ, читанный въ „Лигѣ Обновленія Флота“ и въ Императорскомъ Техническомъ Обществѣ въ концѣ 1906 г., является попыткой изложить въ краткой популярной формѣ вліяніе морской силы на исторію Россіи и выяснить ея значеніе для современнаго государства.

Въ заключеніе приведены соображенія относительно реформъ, которыя могли бы поднять нашъ военный флотъ на должную высоту.

Цѣна 10 коп.

2) Торговый флотъ въ экономической жизни страны и виды на его развитіе въ Россіи.

Этотъ трудъ представляетъ собою докладъ, читанный авторомъ въ „Лигѣ Обновленія Флота“ и въ Императорскомъ Техническомъ Обществѣ.

Приведя теоретическія соображенія о значеніи торговаго флота въ экономической жизни страны, авторъ обрисовываетъ современное положеніе нашего торговаго флота, останавливается на обстоятельствахъ, тормозящихъ его развитіе, выясняетъ характеръ внѣшней торговли Россіи и, въ связи съ этимъ, приводитъ соображенія относительно мѣръ, могущихъ способствовать упорядоченію и развитію одной изъ важнѣйшихъ отраслей народнаго хозяйства—отечественнаго торговаго мореплаванія.

Цѣна 20 коп.

3) „Отечественный флотъ какъ средство обороны и международной политики“.

СОДЕРЖАНІЕ: Политическое положеніе Россіи въ ближайшемъ будущемъ и задачи ея внѣшней политики. Значеніе военнаго флота для цѣлей внѣшней политики. Военный флотъ во время войны. Военный флотъ въ исторіи. Вліяніе морской силы на исторію Россіи. Значеніе моря и морской торговли. Значеніе сообщеній. Внѣшняя торговля какъ стимулъ увеличенія спроса на услуги торговаго флота и отечественный флотъ какъ одинъ изъ факторовъ развитія внѣшней торговли. Торговый флотъ въ народномъ хозяйствѣ. Условія, способствующія развитію торговаго флота. Торговый флотъ какъ резервъ военнаго. Торговый флотъ въ международной политикѣ. Заключение. Какой флотъ нуженъ Россіи.

Этотъ трудъ удостоенъ **БОЛЬШОЙ ПРЕМИИ** „Лиги Обновленія Флота“.

Продаются во всѣхъ книжныхъ магазинахъ.

Ю. В. Руммельъ.

24981.

Историческій очеркъ
развитія торговыхъ флотовъ
главнѣйшихъ государствъ

~~28838~~

въ XIX вѣкѣ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

„Сѣверная Печатня“. Милліонная, 12.

1907.



Библиотека ИИФ СССР

K

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

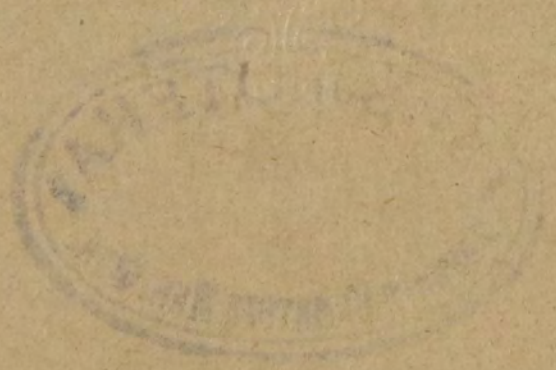
PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS DEPARTMENT

81206



19



ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ

развитія торговыхъ флотовъ главнѣйшихъ государствъ въ XIX вѣкѣ.

Исторія развитія морскихъ сообщеній главнѣйшихъ культурныхъ странъ, начиная съ середины XIX столѣтія, представляетъ для насъ глубокой интересъ.

Изученіе этой исторіи даетъ возможность опредѣлить причины успѣховъ однихъ государствъ въ дѣлѣ торговаго мореплаванія и сравнительной отсталости другихъ, а также выяснитъ результаты примѣненія тѣхъ или иныхъ методовъ содѣйствія торговому флоту.

Въ данномъ случаѣ насъ интересуеетъ главнымъ образомъ дѣятельность въ этомъ отношеніи Германіи ¹⁾, достигшей въ сравнительно короткое время гигантскихъ успѣховъ въ дѣлѣ развитія своего торговаго флота и внѣшней торговли; Франціи, въ которой, несмотря на всѣ усилія и громадныя денежныя жертвы, ростъ торговаго флота, повидимому, остановился; Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки, имѣвшихъ когда-то громадный морской флотъ, потерявшихъ его и опять стремящихся къ его созданію, и, наконецъ, Англии, уже вступившей въ борьбу съ все растущимъ коммерческимъ вліяніемъ Германіи.

¹⁾ Также Норвегіи и Италіи. Ограниченность рамокъ доклада не даетъ, однако, возможности остановиться на развитіи ихъ флотовъ болѣе подробно.

Германія.

Приступая въ серединѣ XIX вѣка къ развитію своего торгового флота, не имѣя при томъ сколько-нибудь значительной судостроительной и механической промышленности, Германія, понявъ уже тогда все растущее значеніе морскихъ сообщеній, издала въ 1853 году законъ объ освобожденіи отъ таможенныхъ пошлинъ всѣхъ ввозныхъ металлическихъ продуктовъ, предназначенныхъ для постройки судовъ.

Тарифъ 7 іюля 1873 г. установилъ льготныя условія ввоза котловъ и машинъ, а также и построенныхъ за границей судовъ.

Тарифъ 15 іюля 1879 г. освободилъ отъ пошлины матеріалы, предназначенные для постройки или вооруженія морскихъ судовъ, съ тѣмъ, чтобы эти матеріалы имѣли опредѣленное, извѣстное Bundes-Rath'у, назначеніе.

Постановленія 1889 г. дѣйствовали въ томъ же направленіи.

Съ этого времени ввозъ главнѣйшихъ металлическихъ продуктовъ возросъ съ 1889/90 по 1898 г. на 141,4%. Ввозъ же судовыхъ котловъ и машинъ за этотъ періодъ увеличился на 59,8%.

Стоимость матеріаловъ, ввезенныхъ въ Германію въ 1898 г., на основаніи льготныхъ тарифовъ, считаютъ въ 15.525,000 мар.

Кромѣ этихъ мѣръ, способствовавшихъ въ значительной степени развитію германскаго флота, въ 1895 г. были установлены льготныя желѣзнодорожныя тарифы для перевозки сырыхъ продуктовъ и нѣкоторыхъ матеріаловъ, необходимыхъ для постройки судовъ, изъ центровъ германской промышленности къ центрамъ ея судостроенія.

Льготныя ставки тарифа 1895 года въ среднемъ на 52% меньше обыкновенныхъ ставокъ (1 тонна - километръ—1,7 пфенниговъ; по обыкновенному—3,5—4,5 пф.). Въ нѣкоторыхъ же случаяхъ уменьшеніе ставокъ достигаетъ 57,92% (Дортмундъ—Гамбургъ).

Всѣ эти мѣры имѣли въ виду, главнымъ образомъ, созданіе собственнаго флота и вмѣстѣ съ нимъ собственнаго судостроенія. Какъ мы видимъ, результаты превзошли всѣ ожиданія, и германскій флотъ, строившійся первоначально въ Англии, въ настоящее время даетъ работу почти исключительно отечественнымъ заводамъ. Интересно замѣтить, что суда,

построенныя въ Гамбургѣ, освобождены отъ сборовъ съ входящихъ судовъ за свой первый обратный рейсъ въ Гамбургѣ.

Что касается развитія своего флота, то Германія приняла систему субсидій въ формѣ платы за перевозку почты. Помильная плата въ германскомъ законодательствѣ неизвѣстна. Кромѣ того, установленіемъ знаменитыхъ экспортныхъ тарифовъ Германія надолго обезпечила себѣ преобладаніе на нѣкоторыхъ рынкахъ, заручившись при этомъ грузомъ для извѣстныхъ пароходныхъ линій.

Принципъ германскихъ экспортныхъ тарифовъ—комбинированная перевозка прямымъ сообщеніемъ, съ тѣмъ, чтобы грузы шли на пароходахъ опредѣленной германской линіи.

Какъ примѣръ такого тарифа, можемъ привести такъ называемый Левантійскій тарифъ, пользованіе которымъ представляетъ выгоду для грузоотправителя въ размѣрѣ 20—30%.

Сравненіе ставокъ Левантійскаго тарифа съ низшими обыкновенными въ маркахъ и пфенигахъ за 100 киллогр.

Наименованіе предметовъ	Низшая стоимость провоза при пользованіи обыкновен. тарифами				Ставки Леван. тарифа	Разница между ставками
	желѣз. дорог.	транзитъ	фрахт.	Итого		
Проволока въ связкахъ изъ Лангендреера	0,89	0,20	1,89	2,98	1,79	1.19
Листовое желѣзо изъ Ганновера	0,52	0,20	1,36	2,08	1,68	—40
Части машинъ изъ Берлина	0,96	0,15	2,40	3,51	3,21	—30
„ Мюнхена	2,38	0,15	2,40	4,93	3,94	—99
„ Ганновера	0,71	0,15	2,40	3,93	3,32	—61
„ Хемнитца						
Желѣзные или стальные издѣлія въ соединеніи съ другими металлами:						
изъ Ремшейда	1,22	0,15	2,60	3,97	2,67	1.30
„ Золингена	1,25	0,15	2,60	4,	2,67	1.33
„ Липпштадта	0,89	0,15	2,60	3,64	2,65	—99

Благодаря введенію экспортныхъ тарифовъ, вывозъ изъ Гамбурга въ порты Леванта, выражавшійся въ 1890 г. въ суммѣ около 1.800.000 руб., достигъ въ 1898 г. суммы около 8.300.000 рублей.

Восточно-африканскій тарифъ, введенный въ 1895 году, успѣлъ проявить себя уже въ 1898 г. Германскій экспортъ въ Восточную Африку въ 1890 г. составилъ сумму около 1.700.000 руб., а въ 1898 г. возросъ до 8.400.000 руб.

Поразительный успѣхъ, достигнутый путемъ установленія этихъ тарифовъ, привелъ къ тому, что впослѣдствіи былъ выработанъ цѣлый рядъ подобныхъ тарифовъ. (Персидскій, Черноморскій и Дальне-Восточный со ставками до станціи Восточно-Китайской желѣзной дороги и т. д.).

Переходя ниже къ краткому историческому очерку развитія нѣмецкихъ пароходныхъ обществъ, необходимо отмѣтить, что однимъ изъ факторовъ успѣха германской торговой политики, считая въ томъ числѣ и политику торговаго мореплаванія, явилось глубокое и тщательное изученіе всѣхъ связанныхъ съ этимъ вопросовъ. Почти ни одна страна не обладаетъ такою богатою литературой по морскимъ и торговымъ вопросамъ, какъ Германія.

Изъ нѣмецкихъ пароходныхъ Обществъ главный интересъ представляютъ двѣ компаніи: Сѣверо-Германскій Ллойдъ и Гамбургъ-Американская.

Сѣверо-Германскій Ллойдъ началъ свою дѣятельность въ 1858 году, имѣя въ своемъ распоряженіи 4 парохода англійской постройки. Въ 1862 и 1863 годахъ онъ построилъ еще два парохода. Въ непродолжительномъ времени флотъ компаніи обогатился еще тремя пароходами, тоже построенными въ Англии, что дало возможность установить съ 1866 г. правильное еженедѣльное сообщеніе между Бременомъ и Нью-Йоркомъ. Затѣмъ были учреждены линіи въ Балтимору, Нью-Орлеанъ (1869 году), Вестъ-Индію (1870 году) и въ Бразилію (1871 году).

Съ 1871 по 1878 годъ Ллойдъ поставилъ на свои линіи еще 14 новыхъ почтовыхъ пароходовъ, такъ что въ 1880 г. его флотъ состоялъ изъ 26-ти трансатлантическихъ пароходовъ.

Для борьбы съ англійскими обществами Ллойдъ поставилъ на американскую линію въ 1881 г. свой первый быстроходный пароходъ „Elbe“ постройки John Elder'a.

Съ 1881 по 1887 заводы „Fairfield“ (тотъ же J. Elder) въ Глазго построили для Сѣверо-Германскаго Ллойда, кромѣ „Эльбы“, еще 8 пароходовъ, въ томъ числѣ „Lahn“ (1888 г.), купленный во время русско-японской войны графомъ Строгановымъ.

Два изъ этихъ пароходовъ, вмѣстѣ съ пароходомъ „Kaiser Wilhelm II“ (1-й постройки 1889 г. завода „Вулканъ“) Ллойдъ поставилъ на линію Генуя—Америка.

Въ 1885 г. Ллойдъ установилъ рейсы на Дальній Востокъ и въ Австралію. Эта линія была установлена при помощи пароходовъ, построенныхъ уже въ Германіи. (Изъ 44 пародовъ съ общимъ тоннажемъ въ 252.000 тоннъ, спущенныхъ на воду съ 1880 по 1898 г., 23 парохода, съ общимъ тоннажемъ въ 143.500 тоннъ, были построены въ Германіи).

Въ 1890 г. были спущены на верфи „Вулканъ“ еще 2 парохода. Въ 1895 г. Ллойдъ строить цѣлую серію пароходовъ типа „Барбаросса“ для совмѣстнаго грузового и пассажирскаго движенія.

Въ 1898 г. на верфи „Вулканъ“ построенъ громадный быстроходный пароходъ „Kaiser Wilhelm der Grosse“, совершающій рейсы въ Сѣверную Америку и обратно со среднею скоростью въ 21,39 узла въ часъ.

Съ 1900 г. флотъ Ллойда продолжаетъ расти. Съ тѣхъ поръ построены „Kaiserin Maria-Theresia“ „Kronprinz Wilhelm“, „Kaiser Wilhelm II“ и въ настоящее время тоннажъ океанскаго флота возросъ почти до 500.000 тоннъ брутто. Кромѣ того, Сѣверо-Германскому Ллойдъ принадлежитъ рядъ пароходовъ для каботажнаго плаванія въ Индіи и Китаѣ (около 67.713 тоннъ), около 50 рѣчныхъ пароходовъ, 2 парусныхъ учебныхъ судна и, наконецъ, вспомогательныя суда: буксиры, барки и т. п. (всего около 701.413 брутто регистровыхъ тоннъ¹⁾). Капиталь Сѣверо-Германскаго Ллойда составляетъ въ настоящее время 125 милл. марокъ.

¹⁾ „Nauticus Jahrbuch der Deutschen Seeinter.“, 1906, S. 356.

Гамбургско-Американская Компания (Hamburg-Amerkainische Packetfahrt Aktien-Gesellschaft), учрежденная въ 1847 году, начала дѣятельность, имѣя въ своемъ распоряженіи два парохода. Въ 1853 г. были спущены еще четыре парохода. Въ 1873 г. былъ спущенъ пароходъ „Лотарингія“—первый большой почтовый пароходъ, построенный на германскомъ заводѣ.

Съ 1889 г. кампанія приступаетъ къ расширенію своей дѣятельности. Въ этомъ году появляются „Augusta-Victoria“ („Кубань“)—постройки „Вулкана“ и „Колумбія“ („Терекъ“)—англійской постройки. Въ 1891 году спущенъ „Fürst Bismarck“ („Донъ“). Эти пароходы совершали рейсы со средней скоростью 18—20 узловъ въ часъ.

Въ 1900 году, послѣ ряда другихъ быстроходныхъ пароходовъ, кампанія поставила на линію Гамбургъ—Америка свой знаменитый пароходъ „Deutschland“, послѣ чего былъ заказанъ пароходъ еще бѣльшихъ размѣровъ.

Въ послѣднее время Гамбургъ—Американская кампанія, послѣ постройки парохода „Америка“, остановилась на типѣ пароходовъ съ большею вмѣстимостью (въ 25—30.000 тоннъ), средняя скорость котораго, для массовой перевозки пассажировъ и грузовъ, около 17 узловъ.

Компанія, купивъ въ 1898—1901 гг. флоты нѣсколькихъ другихъ Обществъ, имѣетъ въ настоящее время нѣсколько линій въ различныхъ частяхъ свѣта: въ Средиземномъ морѣ, Персидскомъ заливѣ и т. д., приносящихъ ей, въ общемъ, значительный доходъ.

Общій тоннажъ ея флота составляетъ нынѣ около 811.943 брутто регистровыхъ тоннъ. Капиталъ Гамбургско-Американской кампаніи достигаетъ 120 милл. марокъ.

Сдѣлавъ краткій очеркъ развитія главнѣйшихъ германскихъ пароходствъ, можемъ придти къ слѣдующему заключенію: началомъ развитія парового флота слѣдуетъ считать 50 годы прошлаго столѣтія. До 80 годовъ флотъ Германіи пополняется судами заграничной постройки, пользуясь либеральною въ этомъ отношеніи политикою правительства. Въ 70-хъ годахъ появляются первые океанскіе пароходы, построенные на германскихъ верфяхъ и съ тѣхъ поръ нѣмецкое судостроеніе крѣпнетъ, и въ настоящее время торговый флотъ

Германи пользуется, за небольшими исключениями, судами отечественной постройки.

Слѣдующая таблица наглядно показывает доходность главнѣйшихъ пароходныхъ предпріятій Германіи въ процентахъ (по E. Fitger'y):

Годы	Hamb. Amer.	Deut. Austr. L.	Kosmos-L.	Levunte-L.	Deut. Ost-Afr.	Hamb. S.-Am.	N.-Deut. L.	Argo.	Neptun.	Hansa.	Old-Port. Deut. Reed.
1891	5	—	8,5	—	—	10	—	—	8	3,5 4,5	8
1892	—	—	2,5	—	—	10	1,5	—	6	3 0	6
1893	—	—	7	—	—	10	3	—	6	4,5 2	8
1894	—	—	4	—	—	12	—	—	13,5	6 7	7
1895	5	—	8	—	6	7	—	—	10	6	10
1896	8	5	11	4	6	10	4	7	11	—	14
1897	6	8	7,5	6	3	12	5	7	10	8	15
1898	8	10	9	9	3	16	7	6	12	14	16
1899	8	10	11	7	6	10	7,5	6	9	14	20
1900	10	12	15	10	8	10	8,5	8	12	14	?
1901	6	8	12	9,75	2	4	6	—	7	8	?
1902	4,5	5	9	3	2,5	—	?	—	5	6	?
1903	6	6	8	?	?	6	?	?	5	6	?

Въ 1902/3 г. обычный кризисъ въ дѣлѣ торговаго мореплаванія вслѣдствіе массовой постройки въ предыдущіе годы большихъ пароходовъ.

Помѣщаемая ниже таблица иллюстрируетъ пополненіе германскаго торговаго флота иностранными судостроительными заводами (регистравыя тонны брутто):

		На иностран. верфяхъ для Германіи	На германск. верфяхъ для иностран. заказчиковъ
1900	Находилось въ постройкѣ .	145.702	64.963
	Изъ нихъ выстроено	106.898	31.738
1901	Находилось въ постройкѣ .	196.004	48.763
	Изъ нихъ выстроено	107.775	28.750
1902	Находилась въ постройкѣ .	75.415	31.680
	Изъ нихъ выстроено	57.007	21.440
1903	Находилось въ постройкѣ .	74.483	26.798
	Изъ нихъ выстроено	36.652	19.952

Отсюда мы видимъ, что германскій флотъ до сихъ поръ пользуется услугами иностранныхъ заводовъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ съ каждымъ годомъ все въ меньшей и меньшей степени.

Значеніе германскаго флота въ міровомъ общеніи можетъ быть въ достаточной степени выяснено изъ прилагаемыхъ таблицъ.

Благодаря высокой культурѣ и энергіи нѣмецкаго народа, а также умѣлой торговой политикѣ съ вполне опредѣленными цѣлями, Германія по значенію на морѣ заняла первое мѣсто послѣ Англіи, начинающей, не безъ основанія, опасаться за свое морское и торговое будущее.

Франція.

Французская политика торговаго мореплаванія, вообще подвергавшаяся частымъ колебаніямъ, характеризуется примѣненіемъ въ обширныхъ размѣрахъ премій и субсидій. Протекціонизмъ, положенный въ основу французскаго законодательства о торговомъ мореплаваніи, былъ сколкомъ съ англійскаго. Вспослѣдствіи, когда Англія въ корнѣ измѣнила свою политику, перейдя къ принципамъ свободной торговли, Франція опять послѣдовала ея примѣру, не принявъ въ соображеніе разницы въ положеніи и характерѣ этихъ двухъ странъ. Когда неудовлетворительность принятой Франціей въ срединѣ XIX вѣка системы сказалась съ очевидною ясностью, правительство приступило къ разработкѣ новаго закона. Событія 1870—71 гг. помѣшали его работамъ и только въ 1872—73 гг. были изданы новые законы протекціоннаго характера. Введенные тогда особые сборы съ приходящихъ иностранныхъ судовъ привели къ ряду международныхъ конфликтовъ, слѣдствіемъ чего явилась еще въ 1873 г. отмѣна этихъ исключительныхъ налоговъ, направленныхъ скорѣе къ повышенію фрахтовъ, чѣмъ къ развитію отечественнаго мореплаванія.

Этими же законами 70-хъ годовъ были установлены прямыя субсидіи, помильная плата и преміи различнаго рода: за постройку судовъ (*prime à la construction*) и за плаваніе (*prime à la navigation*), при чемъ послѣдняя увеличивалась вдвое

для судовъ, построенныхъ во Франціи. Послѣдующее законодательство (1881—1893—1896) оставалось на прежней почвѣ промышленнаго протекціонизма. Законъ 1902 г. не внесъ существенныхъ измѣненій въ направленіе французскихъ методовъ содѣйствія торговому мореплаванію.

Слѣдуетъ замѣтить, впрочемъ, что поддержка судостроенію нѣсколько отошла на задній планъ.

Тенденція этого закона—укрѣпить отечественное мореплаваніе, давъ ему возможность воспользоваться дешевымъ иностраннымъ плавучимъ матеріаломъ. Преміи судостроительнымъ заводамъ остались, однако, въ силѣ; прибавлены преміи за вооруженіе судовъ, построенныхъ за границей.

Примѣненіе закона 1902 года вызвало желаніе приступить къ новымъ реформамъ въ этой области и въ 1903 году начала свои работы при Министерствѣ торговли парламентская комиссія. Внесеніемъ проекта объ учрежденіи премій за скорость комиссія вступила на нѣсколько новый путь, который, быть можетъ, подниметъ эту отрасль французской промышленности.

Французская система содѣйствія торговому мореплаванію сводилась въ результатѣ къ искусственному поддержанію судостроительной промышленности въ ущербъ торговому флоту, такъ какъ субсидіи судостроительнымъ заводамъ имѣютъ такое же отношеніе къ развитію торговаго мореплаванія, какое имѣли бы субсидіи паровозостроительнымъ заводамъ въ смыслѣ содѣйствія развитію желѣзнодорожныхъ сообщеній. Что касается помятой платы, то она свелась въ концѣ-концовъ, къ тому, что французскія суда стали совершать рейсы между иностранными портами, благодаря чему предлагаемые ими низкіе фрахты шли на пользу кого угодно, но только не французовъ. Доля же участія національнаго флота во внѣшней торговлѣ Франціи осталась почти безъ измѣненія. Кромѣ того, усиленные преміи привлекли иностранныхъ капиталистовъ, извлекающихъ доходъ за счетъ французскихъ плательщиковъ налоговъ.

Какія суммы тратились французскимъ правительствомъ на развитіе судостроенія и дѣятельности торговаго флота—показываетъ слѣдующая таблица:

	Премія за постройку въ франкахъ	Премія за плаваніе въ франкахъ	Почтовая субсидія въ франкахъ
1901	9.518.740	18.246.744	около 26.000.000
1902	15.254.482	19.790.683	”
1903	7.250.000	22.000.000	”
1904	7.100.000	21.850.000	”

„Nauticus“, 313.

Изъ слѣдующей таблицы мы можемъ вывести заключеніе о характерѣ оборотовъ морской внѣшней торговли:

Въ милліонахъ германскихъ марокъ:

	1901	1902	1903
Ввозъ	3.495,4	3.515,2	3.719,0
Вывозъ	3.210,3	3.401,6	3.336,0
Итого	<u>6.705,7</u>	<u>6.916,8</u>	<u>7.055,0</u>

Въ метрическихъ тоннахъ (1 тонна=1000 киллогр.):

Ввозъ	26.973.991	26.473.388	27.257.974
Вывозъ	8.135.051	8.589.696	9.228.903
Итого	<u>35.109.042</u>	<u>35.062.984</u>	<u>36.586.877</u>

Внѣшняя торговля характеризуется, такимъ образомъ, значительнымъ превышеніемъ ввоза.

Резюмируя вышеизложенное, приходится сдѣлать слѣдующій выводъ:

Съ одной стороны Франція обращала мало вниманія на внѣшніе рынки сбыта своихъ произведеній и придерживалась политики промышленнаго протекціонизма; другими словами—лишила свой торговый флотъ дешеваго плавучаго матеріала и грузовъ, недостатокъ которыхъ, особенно вывозныхъ, гибельно отражается на мореплаваніи¹⁾. Французскіе заводы сдѣлались, благодаря этому, мало воспримчивыми къ прогрессу кораблестроенія и суда ихъ постройки, не считая до-роговизны²⁾, не могутъ конкурировать и въ техническомъ

¹⁾ Paul A. Schayé. „L'état et la marine marchande française“, p. 12.

²⁾ Пароходъ въ 8.000 тоннъ вмѣстимости, вмѣстѣ съ преміей, обходится во Франціи въ 2.700.000 фр., т. е. на 800.000—1.100.000 франковъ дороже такого же парохода англійской постройки. E. Murken, S. 86.

отношеніи съ судами, спущенными съ германскихъ и англійскихъ верфей ¹⁾).

Участіе французскаго торговаго флота въ морской торговлѣ своего отечества въ процентахъ.

Годы:	Участіе французскаго флага:	Участіе иностранныхъ флаговъ:
1890	37,0%	63,0%
1895	35,3	64,7
1900	28,8	71,2
1901	29,7	70,3
1902	28,9	71,1
1903	28,0	72,0
1904	28,2	71,8
1905	29,4	70,6

Съ другой же стороны, вполне сознавая важность для страны собственнаго коммерческаго флота, французское правительство поддерживало его значительными субсидіями.

Несоотвѣтствіе политики торговаго мореплаванія съ принципами общей народно-хозяйственной политики Франціи и, вмѣстѣ съ тѣмъ, недостатокъ вывозныхъ грузовъ создало такое положеніе вещей, при которомъ надеждъ на развитіе торговаго флота очень мало. Послѣдній увеличивается, но не въ той мѣрѣ, въ какой это было бы желательно государству, и въ общемъ его участіе въ морской торговлѣ Франціи держится почти на одномъ уровнѣ.

Изъ французскихъ пароходныхъ Обществъ значительныя: „Messageries Maritimes“ (244.614 тоннъ) „Compagnie Générale Transatlantique“ (168.899 тоннъ) и „Chargeurs Reunis“ (114.817 тоннъ), т. е. вмѣстѣ взятыя по тоннажу, стоятъ ниже каждой изъ двухъ крупнѣйшихъ германскихъ компаній.

Новый французскій законъ 1906 года, оставаясь вѣрнымъ

¹⁾ Въ то время, какъ германскіе и англійскіе пароходы, поддерживающіе трансатлантическіе рейсы, даютъ въ настоящее время среднюю скорость до 23 и даже болѣе узловъ въ часъ, французскіе къ 1 апрѣля 1908 г., по предположенію Compagnie Atlantique дадутъ скорость лишь 19 узловъ въ часъ („Nauticus“).

прежнимъ принципамъ, устанавливаетъ чрезвычайно широкую поддержку отечественнаго мореплаванія, скорѣе увеличивая, чѣмъ уменьшая существующія преміи. Результаты его должны быть выяснены черезъ нѣсколько лѣтъ; но если не будутъ устранены основныя причины неуспѣха Франціи на этомъ поприщѣ, то можно сказать, что новый законъ не вызоветъ быстрого роста торговаго флота, несмотря на большія матеріальныя жертвы.

Англія.

Въ дѣлѣ торговаго мореплаванія Англія стоитъ совершенно особнякомъ. Знаменитый навигаціонный актъ Кромвеля—проявленіе крайняго протекціонизма—далъ въ Англіи блестящіе результаты. Поддержанный въ свое время морскою силою, послѣ ряда войнъ съ соперничающими странами онъ сдѣлалъ Англію первенствующею на морѣ. Примѣненный въ странѣ, сообщенія которой, въ силу ея географическаго положенія, не могли совершаться иначе, какъ только морскимъ путемъ, навигаціонный актъ создалъ англійскій флотъ.

Пережитки этого акта просуществовали до 1847 года, когда въ новомъ законѣ о торговомъ мореплаваніи были провозглашены начала равноправности флаговъ. Впрочемъ, каботажъ и сообщенія между метрополіей и колоніями были условно оставлены за англійскимъ флотомъ. Однако, въ 1854 году и эти преимущества англійскаго флота были уничтожены. Интересны результаты новаго закона: въ 1840 году участіе англійскаго флага въ мировомъ оборотѣ составляло 27%¹⁾. Къ концу XIX вѣка процентъ участія удвоился и возросъ до 63% (1896 г.). Послѣдніе годы показываютъ, однако, паденіе этой цифры и—чѣмъ въ Англіи обезпокоены болѣе всего—постояннымъ изъ года въ годъ уменьшеніемъ процента участія англійскаго флота въ мировомъ оборотѣ. Въ особенности это замѣчается въ отношеніи пароваго флота: такъ, въ 1902/3 году участіе англійскаго пароваго флота въ мировой торговлѣ (по тоннажу въ регистровыхъ тоннахъ) составляло 52,5%, въ 1903/4—53,2%, въ 1904/5—53,1% и 1905/6—

¹⁾ Mulhall. „National progress during the Queen's reign“ (1897).

52,1⁰/₀, тогда какъ соотвѣтственные цифры за 1893/4 годъ составляли 60,9⁰/₀ и за 1894/1895 годы—61⁰/₀.

Субсидіи существуютъ и въ Англіи. Съ 1837 по 1861 г. онѣ были смѣшанныя, имѣющія въ виду поддерживать полезныя для государства и для торговли правильныя почтовые сообщенія и, вмѣстѣ съ тѣмъ, предоставлять въ распоряженіе правительства, въ случаѣ нужды, вспомогательныя суда для военнаго флота.

Съ 1861 г. по настоящее время эти субсидіи раздѣлены, т. е. считаются отдѣльно за почтовую службу и отдѣльно для пароходовъ, записанныхъ въ списки резервнаго военнаго флота въ качествѣ вспомогательныхъ судовъ.

Въ общемъ англійское законодательство предусматриваетъ три рода субсидій:

- 1) почтовые,
- 2) военныя и
- 3) особую субсидію за вывозъ фруктовъ съ о. Ямайки.

Кромѣ того, обезпokoенное стремленіями Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ и возникновеніемъ американскаго Океанскаго Трѣста,—что, между прочимъ, низвело участіе англійскихъ пароходовъ въ міровой торговлѣ до 52,4⁰/₀,—англійское правительство заключило съ компаніей „Сunard„ особый договоръ, на основаніи котораго ни иностранные капиталисты, ни иностранные подданные къ участію въ дѣлахъ этой компаніи не допускаются. Она обязана построить три гигантскихъ парохода, при чемъ правительство выдаетъ ей на ихъ постройку опредѣленную ссуду и затѣмъ, въ теченіе 20 лѣтъ, уплачиваетъ ежегодную субсидію въ 150.000 фунтовъ стерлинговъ. Взамѣнъ этого пароходы должны быть построены согласно требованіямъ адмиралтейства и должны быть по первому требованію переданы въ распоряженіе Морского вѣдомства. Эта мѣра была принята въ видѣ предосторожности, изъ опасенія, чтобы англійскія линіи не перешли подъ американскій флагъ.

Развитіе различныхъ флотовъ — главнымъ образомъ германскаго и американскаго, не осталось безъ вліянія на степень участія иностранныхъ флотовъ въ морской торговлѣ Англіи.

Въ 1860 г. на долю англійскаго флота приходилось 56,4% всего отечественнаго ввоза и вывоза. Въ 1870 г.—68,4%, въ 1880—70%, въ 1890—72,7%, а въ 1904 г. доля участія упала до 64,3%.

Несмотря, однако, на растущую конкуренцію, англійскій флотъ въ общемъ не теряетъ завоеваннаго имъ первенствующаго положенія, и цифры, относящіяся къ нему, несмотря на нѣкоторое относительное уменьшеніе, стоятъ еще далеко впереди цифръ другихъ государствъ. Этому много содѣйствуетъ развитіе англійской техники и соотвѣтствіе ея своей цѣли.

Дешевый плавучій матеріаль—необходимое условіе прогресса флота. Постройка же судовъ въ Англии производится и дешевле и скорѣе, а главное—лучше, чѣмъ въ другихъ странахъ, и пока нѣтъ никакихъ данныхъ ожидать какого-нибудь измѣненія къ худшему въ этой области британской промышленности.

Немаловажнымъ факторомъ развитія флота послужила въ Англии громадная добыча каменнаго угля, важнаго и какъ топливо для современныхъ судовъ, и какъ грузъ.

Для нуждъ *мореплаванія* было вывезено изъ англійскихъ портовъ за первые 9 мѣсяцевъ ¹⁾:

въ 1903 г.	12.377.704	тоннъ угля (всего вывезено 34.768.000 тоннъ)
„ 1904 „	12.837.333	„ „ („ „ 36.050.140 „)
„ 1905 „	13.071.367	„ „ („ „ 36.679.755 „)

Благодаря такому положенію вещей Англія обладаетъ и вывозными громоздкими грузами и ввозитъ къ себѣ товары той же категоріи, что обеспечиваетъ постоянную работу ея флота, въ которомъ, съ другой стороны, и пассажирское движеніе играетъ весьма важную роль. Между прочимъ, черезъ Англію транзитомъ ежегодно проходитъ свыше 40.000 русскихъ эмигрантовъ ²⁾.

¹⁾ Всѣ мореходные котлы до сихъ поръ проектируются главнымъ образомъ на кардифскій уголь, который и служитъ поэтому единицей для сравненія.

²⁾ Въ 1904 г. 46.095 человекъ. Цифры за цѣлый рядъ лѣтъ показываютъ постоянное возрастаніе этого числа выходцевъ изъ Россіи, направляющихся на Англію съ тѣмъ, чтобы тамъ пересѣсть на трансатлантическіе пароходы („*Hazell's Annual*“, 1906).

Соединенные Штаты Сѣверной Америки.

Въ концѣ XVIII вѣка развитіе американскаго торговаго флота пошло чрезвычайно быстрымъ темпомъ впередъ. Съ 1788 по 1797 г. увеличеніе американскаго флота выразилось въ цифрѣ 38,4⁰/₀. По примѣру своей бывшей метрополиі—Соединенные Штаты положили въ основу своего законодательства о торговомъ мореплаваніи принципы протекціонизма, который, впрочемъ, уже съ 20-хъ годовъ прошлаго столѣтія сталъ уступать мѣсто принципамъ свободной торговли. Съ 1837 года, до междоусобной войны, торговый флотъ Соединенныхъ Штатовъ занималъ второе мѣсто среди флотовъ другихъ державъ. Въ 1861 году тоннажъ великобританскаго флота составлялъ 5.895.000 тоннъ, американскаго—5.500.000 тоннъ, флотъ же всѣхъ остальныхъ государствъ, вмѣстѣ взятый, выражался въ количествѣ 5.800.000 тоннъ.

8/206
Междоусобная война—съ одной стороны, переходъ къ желѣзному судостроенію—съ другой, губительно повліяли на дальнѣйшее развитіе американскаго флота, и въ концѣ XIX столѣтія американскій флагъ совершенно исчезъ изъ портовъ Европы. Мы указали, какъ на одну изъ важнѣйшихъ причинъ упадка флота Соединенныхъ Штатовъ, на перемѣны, происшедшія въ технику судостроенія. Такъ какъ въ Россіи мы можемъ найти почти полную аналогію въ этомъ отношеніи, то остановимся на этомъ фактѣ болѣе подробно.

Въ эпоху паруснаго плаванія и деревянныхъ судовъ постройка судовъ была самою дешевою въ Балтійскихъ портахъ и въ Америкѣ (24 доллара за тонну). Металлургія развилась первоначально въ Англіи, и послѣдняя чрезвычайно быстро перешла къ желѣзному судостроенію. Въ Америкѣ въ то время существовали лишь зачатки желѣзодѣлательной промышленности. Междоусобная война помѣшала правильному переходу къ новымъ приѣмамъ производства. Въ то же время существовавшій американскій флотъ дальняго плаванія частью погибъ (104.605 тоннъ), частью перешелъ по разнымъ причинамъ въ руки иностранцевъ (774.652 тоннъ) и такимъ образомъ закончилъ свое существованіе, такъ какъ возобновленъ онъ послѣ этого не былъ.

Соединенные Штаты, придерживавшіеся политики протекціонизма, затруднили ввозъ матеріаловъ, необходимыхъ для постройки судовъ, и заставили арматоровъ обращаться за ними въ Англію. Такъ какъ по существовавшимъ тогда законамъ суда иностранной постройки не могли плавать подъ американскимъ флагомъ, то при такихъ условіяхъ о развитіи флота и рѣчи быть не могло.

Къ концу XIX вѣка американская промышленность сдѣлала громадныя успѣхи. Вывозъ достигъ громадныхъ цифръ. Въ теченіе четырехъ лѣтъ (1898—1901) превышеніе вывоза надъ ввозомъ составило 2.354.442.213 долларовъ, тогда какъ въ теченіе ста семи предыдущихъ лѣтъ это превышеніе дало общую сумму въ 356.808.822 доллара.

Кромѣ того, Соединенные Штаты обзавелись колоніями. При такомъ положеніи дѣль общественное мнѣніе не могло оставаться безучастнымъ къ морскимъ вопросамъ и въ 1901 г. Штаты приступили къ созданію мѣръ, могущихъ содѣйствовать развитію отечественнаго торговаго флота.

Согласно послѣднему законопроектору, выработанному комиссіей, занимавшейся въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ изученіемъ вопросовъ, связанныхъ съ торговымъ мореплаваніемъ и разсмотрѣвшей рядъ различныхъ предположеній, поддержка торговаго флота сводится 1) къ уплатѣ судовладѣльцемъ ежегодной денежной преміи въ размѣрѣ 5 долларовъ за тонну водоизмѣщенія и 2) возмѣщенію судовладѣльцемъ $\frac{4}{5}$ уплаченной имъ суммы портовыхъ сборовъ. Выдача премій ограничена десятилѣтнимъ срокомъ для каждаго судна.

Вызванный этою системой расходъ выразится суммой около 40 милліоновъ долларовъ въ годъ.

Каботажъ остается попрежнему привилегіей американскаго флота, при чемъ къ нему причислены рейсы между американскими портами, съ Гавани и Порто-Рико, а съ 1-го іюля 1906 г. и съ Филиппинскими островами.

Процессъ перехода къ новой политикѣ до сихъ поръ не закончился и, во всякомъ случаѣ, результаты тѣхъ либо другихъ мѣръ опредѣлится пока не могли. Тѣмъ не менѣе, можно отмѣтить приростъ американскаго флота за послѣдніе годы. Въ 1902 году подъ американскимъ флагомъ плавало

24.273 судна. Въ 1903 году—24.425. Соотвѣтственно этому и тоннажъ возросъ съ 5.797.902 до 6.087.345 тоннъ брутто. (Эти цифры включаютъ въ себѣ озерной, рѣчной и рыболовный флотъ).

Слѣдующая таблица показываетъ распределение судовъ по характеру ихъ дѣятельности:

Распределение судовъ американскаго торговаго флота сообразно характеру ихъ дѣятельности (тонны брутто).

	1861	1893	1992	1903
Суда океанскаго сообщенія съ иностранными госуд.	2.496.894	883.199	873.235	879.264
Суда каботажнаго и внутр. плаванія	2.704.544	3.854.693	4.858.714	5.141.037
Суда рыболовн.	338.375	87.179	65.593	67.044
Итого	5.539.813	4.825.071	5.797.902	6.087.345

Распределение американскихъ судовъ по мѣсту ихъ дѣятельности.

	Атлант. океанъ	Тихій океанъ	Большія озера	Бассейнъ р. Миссисипи
1903	3.157.373	812.179	1.902.698	215.095
1893	2.807.690	457.422	1.261.067	298.892

Nauticus 1904. S. 391.

Судостроительные заводы проявили въ началѣ XX вѣка усиленную дѣятельность.

Находилось въ постройкѣ на верфяхъ Сѣверной Америки:

въ 1901 году	477 судовъ	1.414.120 тоннъ
„ 1902 „	388 „	1.000.714 „
„ 1903 „	393 „	906.608 „

Въ томъ числѣ для океанскаго плаванія:

въ 1901 году	76.374 тоннъ
„ 1902 „	95.105 „
„ 1903 „	101.471 „

Состояніе сѣверо-американскаго океанскаго флота представлялось въ 1903 году въ слѣдующемъ видѣ:

Вмѣстимостью	болѣе 10000 тоннъ	8 судовъ
„	9000—10000	2 „
„	8000— 9000	3 „
„	7000— 8000	3 „
„	6000— 7000	3 „
„	5000— 6000	11 „
„	4000— 5000	6 „
„	3000— 4000	17 „
„	2000— 3000	38 „
„	1000— 2000	30 „

Послѣ этого спущены на воду еще нѣсколько громаднѣхъ пароходовъ, въ томъ числѣ для Тихаго океана „Миннесота“ и „Дакота“ въ 21.000 тоннъ.

Трансатлантическое сообщеніе почти всецѣло находится въ рукахъ Моргановскаго треста ¹⁾, располагающаго флотомъ въ болѣе чѣмъ 1.000.000 тоннъ. Впрочемъ, нѣкоторые изъ принадлежащихъ ему пароходовъ плаваютъ подъ иностранными флагами.

Изъ всего сказаннаго выше слѣдуетъ, что Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты опять заняли одно изъ первыхъ мѣстъ по величинѣ своего торговаго флота. Такъ какъ политика ихъ по отношенію къ торговому мореплаванію еще не совсѣмъ опредѣлилась, то сказать, насколько прочно такое ихъ положеніе, пока еще довольно затруднительно. Слѣдуетъ, однако, предположить, что при энергіи и богатствѣ американцевъ и при желаніи добиться успѣха — они его добьются.

Въ заключеніе отмѣтимъ интересную подробность. Въ американскомъ флотѣ служитъ много иностранцевъ, въ томъ числѣ около 4.000 русскихъ. Въ одномъ С.-Франциско русскій консулъ выдаетъ ежегодно до полуторы тысячи паспортовъ русскимъ подданнымъ, плавающимъ на американскихъ судахъ.

¹⁾ Пассажи́рское и срочное, преимущественно почтовое, но не грузовое. Къ успѣхамъ этого треста слѣдуетъ вообще относиться нѣсколько критически, такъ какъ рекламируя себя, трестъ создалъ цѣлую литературу на всѣхъ языкахъ „pro Morgan“.

Россія.

Торговое мореплаваніе въ Россіи существуетъ съ весьма давнихъ поръ. Уже въ древнія времена русскіе купцы ходили на своихъ корабляхъ въ Константинополь. Новгородъ также велъ обширную морскую торговлю, но политика Московскаго государства сломила ее и ставила затѣмъ массу препятствій развитію заморскихъ сношеній. Со временъ Петра I положеніе мѣняется, и при Екатеринѣ II русскій торговый флотъ сталъ проявлять такую дѣятельность, что Англія была сильно обезпокоена его ростомъ, такъ какъ, по мнѣнію государственныхъ людей Великобританіи того времени, Россія имѣла всѣ данныя для того, чтобы сдѣлаться морскою державой въ коммерческомъ отношеніи. Опасеніямъ англичанъ не удалось сбыться, хотя нѣсколько разъ въ теченіе XIX вѣка русскій флотъ оживалъ и, казалось, имѣлъ передъ собой блестящія перспективы.

Однимъ изъ ударовъ, нанесенныхъ нашему флоту—какъ торговому, такъ и военному—былъ переходъ къ желѣзному судостроительству. Пока постройка кораблей не требовала большихъ техническихъ усовершенствованій и знаній, когда всѣ матеріалы для постройки кораблей могли быть съ избыткомъ найдены дома—флотъ развивался.

Новый флотъ требовалъ неукоснительнаго слѣдованія за мировымъ прогрессомъ. Наша малокультурность и техническая отсталость явились такими тормазами, преодолѣть сопротивленіе которыхъ намъ не удалось до сихъ поръ. Съ середины XIX столѣтія инициаторомъ развитія пароходныхъ сообщеній являлось, главнымъ образомъ, правительство, преслѣдовавшее цѣли политическія и военныя, но не торговыя.

Послѣ Крымской войны русское правительство, отказавшись отъ права имѣть въ Черномъ морѣ боевой флотъ, содѣйствовало возникновенію Русскаго Общества пароходства и торговли, пароходы котораго, въ случаѣ войны, могли бы явиться въ роли вспомогательныхъ крейсеровъ. Въ 1877—78 гг. они эту роль и исполняли. Потомъ возникло Общество Дунайскаго пароходства, дѣйствовавшее очень вяло и въ концѣ-

концовъ получившее администрацію по назначенію правительства.

Русское Общество пароходства и торговли, имѣя значительные доходы, тоже не проявляло достаточной энергіи въ смыслѣ расширенія своей дѣятельности, хотя нельзя отрицать, что въ нѣкоторые періоды, благодаря лицамъ, стоявшимъ во главѣ его, оно вело свои дѣла довольно удачно. Однако, система правительственной опеки, доходившая до того, что всякая конкуренція среди русскихъ Обществъ устранялась административнымъ порядкомъ, не могла, конечно, содѣйствовать естественному росту торговаго мореплаванія и большаго значенія, въ смыслѣ развитія заморскихъ сношеній, по крайней мѣрѣ до сихъ поръ, Рус. Общ. Пар. и Торг. не имѣло.

Добровольный флотъ былъ организованъ на народныя пожертвованія тоже правительствомъ съ военными цѣлями. Съ 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія онъ поддерживалъ рейсы между Петербургомъ, Одессой и Дальнимъ Востокомъ. Послѣ крушенія нашей дальневосточной политики Добровольный флотъ установилъ новую линію—Либава—Нью-Йоркъ, которой, если бы Добровольный флотъ находился въ рукахъ частныхъ предпринимателей, предстояло бы блестящее будущее. Но какъ учрежденіе бюрократическаго характера, оно не можетъ имѣть успѣха. Дѣйствуя какъ предпріятіе не торговое, Добр. флотъ можетъ даже принести вредъ дальнѣйшему развитію нашего мореплаванія, отбивъ у публики охоту пользоваться услугами русскихъ пароходовъ и вселивъ недоувѣріе къ морскимъ начинаніямъ.

Во время расцвѣта русской политики на Дальнемъ Востокѣ было учреждено, тоже при содѣйствіи правительства, нѣсколько пароходныхъ Обществъ. Послѣ несчастной войны нѣкоторыя прекратили свою дѣятельность. Восточно-Азіатское же пароходство перешло въ собственность Гамбургско-Американской компаніи и работаетъ нынѣ подъ русскимъ флагомъ на линіи Либава—Нью-Йоркъ, конкурируя съ Добровольнымъ флотомъ (а также содержитъ срочные, субсидированные русскимъ правительствомъ, рейсы по всему берегу Россіи и Сибири и имѣетъ ставки прямого сообщенія

съ Сибирскою желѣзною дорогою, являющіяся такимъ образомъ продолженіемъ германскихъ экспортныхъ тарифовъ).

Въ Балтійскомъ морѣ, поддерживая рейсы съ иностранными портами, работаетъ нѣсколько русскихъ пароходныхъ Обществъ, въ которыхъ, кромѣ флага, ничего нѣтъ русскаго.

Остальные наши пароходныя предпріятія занимаются исключительно каботажнымъ плаваніемъ.

Мы видимъ, такимъ образомъ, что у насъ никогда не смотрѣли на торговое мореплаваніе, какъ на средство поднять внѣшнюю торговлю. Создаваемые правительствомъ, въ большинствѣ исключительно для политическихъ цѣлей, пароходныя Общества часто не имѣли данныхъ для естественнаго развитія.

Что касается нашей политики торговаго мореплаванія, то она представляется слѣдующею:

По указу 1797 года плаваніе изъ портовъ Чернаго моря за Дарданеллы было привилегіей русскаго флота. Плаваніе же въ предѣлахъ Чернаго моря считалось свободнымъ.

Съ 1832 года въ сѣверныхъ моряхъ, а съ 1840—45 гг. въ южныхъ каботажахъ могъ совершаться только на русскихъ судахъ.

Наконецъ, въ 1897 году дальній каботажъ, т. е. плаваніе между русскими портами, расположенными на разныхъ моряхъ, былъ тоже предоставленъ исключительно русскому флагу.

Въ 1901 году былъ изданъ указъ о взиманіи съ судовъ иностранныхъ державъ, не находящихся съ Россіей въ договорныхъ отношеніяхъ и не имѣвшихъ преимуществъ „наиболѣе благопріятствуемой націи“¹⁾, повышенныхъ сборовъ.

Что касается мѣръ, предпринимаемыхъ для поощренія отечественнаго судостроенія, то начало ихъ было положено въ 1881 году. До того времени суда, построенныя за границей, никакой пошлины не платили.

Съ 1881 года были введены высокія пошлины за ввозимыя въ Россію суда. Такъ какъ результаты этого оказались весьма

¹⁾ Это отдало весь сѣверный каботажъ въ руки датчанъ и нѣмцевъ.

плачевными, то въ 1898 году эти пошлины, въ видѣ временной мѣры на 10 лѣтъ, были опять отмѣнены.

Въ русскомъ законодательствѣ съ 1821 года появились статьи о поощрительныхъ ссудахъ, которыя примѣнялись въ большинствѣ случаевъ по усмотрѣнію правительства, никакой существенной пользы не принесли и въ 1886 г. были, поэтому, отмѣнены.

Субсидіи существуютъ въ настоящее время двухъ родовъ: въ видѣ помильной платы и въ видѣ возврата суммъ, уплаченныхъ за переходъ Суэзскимъ каналомъ. Между прочимъ, послѣдняя мѣра привела къ тому, что нѣкоторыя иностранныя пароходства перевели свои суда подъ русскій флагъ.

Субсидіями пользуются слѣдующія пароходства: Рус. Общ. Пар. и Торг., получившее, на примѣръ въ 1899 г., по расчету 1 р. 75 к. до 2 р. за милю, около 650.000 р. и, кромѣ того, 200.000 р. въ возмѣщеніе пошлинъ за проходъ Суэзскимъ каналомъ. Черноморско-Дунайское Общество—около 281.000—по расчету 3 р. 33 к. за милю, Амурское Общество—183.533 р. Субсидія Добровольному флоту за 16 рейсовъ на Дальній Востокъ составляетъ 600.000 р. Затѣмъ есть субсидія за рейсы на Камчатку—250.000 р. и, наконецъ, Восточно-Азіатское пароходство получаетъ за рейсы на Дальній Востокъ 750.000 р.

Наконецъ, въ недавнее время (1904 г.) опять возродились законы о ссудахъ на постройку судовъ. Ссуды, въ размѣрѣ $\frac{2}{3}$ стоимости судна, выдаются для приобрѣтенія какъ выстроенныхъ, такъ и строящихся въ Россіи и изъ русскихъ матеріаловъ судовъ. Ссуда выдается на срокъ не болѣе 20 лѣтъ за 3,8% годовыхъ.

Такимъ образомъ примѣнявшіяся нашимъ правительствомъ мѣры для развитія отечественнаго торговаго флота можно охарактеризовать какъ носящія всѣ признаки протекціонизма. Результаты этихъ мѣръ могутъ быть въ настоящее время нѣсколько выяснены. Въ теченіе послѣдняго десятилѣтія грузоподъемность русскаго торговаго флота увеличилась на 125% и даже послѣ войны проявляетъ признаки роста, какъ показываютъ слѣдующія таблицы:

„Бюро Веритасъ“ (франц.) „Nauticus“ 1904 и 1906.

Ростъ грузоподъемности важнѣйшихъ флотовъ въ процентахъ.

	Съ 1902/1903 по 1903/1904	Съ 1904/5 по 1905/6	Съ 1894/5 по 1905/6 (за 10 лѣтъ)
Великобританія	+ 6,3 ⁰ / ₀	+ 0,8 ⁰ / ₀	+ 36,5 ⁰ / ₀
Германія	+ 4,1	+ 5	+ 91,8
Соед. Штаты С. А.	+ 8,4	+ 2,4	+ 81,6
Норвегія	+ 3,0	+ 2,0	+ 30,5
Франція	+ 7,2	+ 10,9	+ 61,0
Италія	— 0,5	— 3,2	+ 63,2
Россія	+ 3,8	+ 7,8	+ 125,0 ¹)
Японія	+ 0,9	+ 27,6	+ 391,2
Швеція	+ 0,9	+ 6,1	+ 90,0
Испанія	— 6,7	— 4,7	+ 25,6
Голландія	+ 4,9	+ 7,5	+ 65,1
Проч. страны	+ 0,9	+ 2,1	+ 66,9
Общій міровой флотъ	+ 4,9	+ 2,8	+ 54,5

¹) Съ 815.000 тоннъ до 1.834.000 тоннъ (вѣсовыхъ).

Ростъ тоннажа и грузоподъемности русскаго торговаго флота (по Бюро Веритасъ).

(пароходы болѣе 100 рег. тоннъ, парусныя суда болѣе 50 рег. тоннъ)

	грузоподъ- емность	общій тон- нажъ нетто
1893—1894	816.000	509.600
1894—1895	815.000	511.300
1902—1903	1.589.000	891.000
1903—1904	1.649.000	913.100
1904—1905	1.701.000	923.100
1905—1906	1.834.000	988.800

Примѣчаніе. Разница между грузоподъемностью въ тоннахъ вѣса и вмѣстимостью въ регистровыхъ тоннахъ, объемныхъ=100 куб. ф.=2,832 свт. можетъ быть иллюстрирована слѣд. примѣромъ: Пароходъ Р. О. П. и Т. „Труворъ“ обладаетъ грузоподъ емностью 130.000 пудовъ, т. е. около 2.096 англ. тоннъ. Его вмѣстимость=1.098 регистр. тоннамъ нетто и 1.850 регистр. тоннамъ брутто.

Участіе русскаго флота въ міровомъ товарообмѣнѣ тоже увеличивается и составляетъ въ 1905/6 г. 3⁰/₀, занимая седьмое мѣсто среди морскихъ державъ.

Процентное участіе флотовъ (по ихъ грузоподъемности) важнѣйшихъ морскихъ государствъ въ міровомъ сообщеніи (по Бюро Veritas).

	1894/5	1904/5	1905/6
Великобританія	55,1	49,7	48,7
Германія	8,1	9,9	10,1
Соед. Штаты С. А. ¹⁾	7,1	8,3	8,3
Норвегія	5,3	4,5	4,5
Франція	4,2	4,0	4,4
Италія	2,8	3,2	3,0
Россія	2,1	2,9	3,0
Японія	0,9	2,3	2,9
Швеція	1,9	2,3	2,4

	1894/5	1904/5	1905/6
Испанія	2,8	2,4	2,2
Голландія	2,0	2,1	2,2
Прочія страны	7,7	8,0	8,3
	<u>100,0</u>	<u>100,0</u>	<u>100,0</u>

¹⁾ Включительно суда, плавающія по большимъ озерамъ.

Приложенная таблица, составленная по даннымъ Англійскаго Ллойда за 1904/5 годъ, даетъ соотвѣтственные цифры главнѣйшихъ морскихъ государствъ.

Слѣдующая таблица показываетъ участіе русскихъ судовъ въ оборотахъ русскихъ портовъ въ сравненіи съ участіемъ англійскихъ и германскихъ.

Портъ	П р и х о д ъ					О т х о д ъ					Оборотъ судовъ (приходъ + отходъ), въ томъ числѣ и каботажд	
	И т о г о	П о д ъ ф л а г о м ъ			И т о г о	П о д ъ ф л а г о м ъ						
		русскимъ	германск.	англійскимъ		русскимъ	германск.	англійскимъ				
	число судовъ	1000 р. т.	1000 р. т.	1000 р. т.	1000 р. т.	число судовъ	1000 р. т.	1000 р. т.	1000 р. т.	1000 р. т.	число судовъ	1000 р. т.
С.-Петербургъ	1762	1348	94	311	395	1762	1355	97	310	396	11355	3335
Кронштадтъ												
Рига	1714	1091	144	308	302	1715	1117	153	308	312	7018	2638
Одесса	1055	1821	336	74	964	981	1712	235	77	959	12269	6757
Николаевъ	478	887	2	2	535	495	919	—	2	552	3743	2622
Севастополь	64	47	38	2	4	66	52	42	2	4	2376	2148
Ѳеодосія	163	277	—	1	151	166	283	3	1	156	2650	2488
Керчь	95	126	1	5	42	89	118	—	3	40	4897	2336
Таганрогъ	632	889	16	8	409	630	888	15	8	409	5524	2954
Новороссійскъ	531	908	39	70	491	519	880	12	68	490	4319	4107
Поти	216	205	—	—	146	215	201	—	4	143	3232	2036
Сравнит:												
Лондонъ (1904)	11092	10788	?	632	7441	8155	7851	?	468	5293	54569	33325
Гамбургъ (1904)	12017	9408	294	5086	3336	13648	9551	323	5188	3334	25665	18959

Тоннажъ русскихъ пароходныхъ обществъ точно также поражаетъ своими незначительными цифрами въ сравненіи съ флотами иностранныхъ компаній.

Россія на 1 сент. 1905 г.	Общій тоннажъ рег. тонны	колич. парох.
Русское О-во парох. и торговли	64799	75
Добровольный флотъ	25289	10
Русск. Вост.-Азіатское	23639	7
Сѣверное	20370 (на $\frac{1}{5}06$)	11
Русско-Балтійское	9873	7
Арханг.-Мурманское	5895	14
Россійское Трансп. О-во.	5521	8
Азовское	3183	4
Манташевъ и К ^о	2584 (на $\frac{1}{10}06$)	2
О-во пар. по Дону, Азовск. и Черному м.	2969	15
Рижское О-во срочн. парох.	2543	3
Рижское парох. О-во.	2178	5
Русско-Дунайское	1629	10
Петерб.-Волжское.	1022	4

Составлено по офиц. свѣдѣніямъ Мин. торговли за 1 сент. 1905 г.

Изъ пароходовъ, указанныхъ въ таблицѣ, лишь небольшая часть принимаетъ участіе въ заграничномъ сообщеніи.

Изъ приведенныхъ выше цифръ становится яснымъ, что нашъ торговый флотъ имѣетъ, очевидно, тенденцію расти (хотя пока онъ растетъ за счетъ иностранныхъ капиталовъ) и что вмѣстѣ съ тѣмъ его участіе въ морской торговлѣ Россіи остается весьма ничтожнымъ, (около 8⁰/₀) благодаря чему мы ежегодно переплачиваемъ иностранцамъ за фрахты колоссальную сумму въ нѣсколько десятковъ милліоновъ рублей (по нѣкоторымъ даннымъ—свыше семидесяти).

Пассажи́рское дви́женіе между Европе́йскими портами и Нью-Йоркомъ въ 1903 г.

Наименованіе пароходныхъ линій	Портъ отправленія	Каютные пассажиры	Междупла- лубные пассажиры	Общее число пассажировъ	Число рейсовъ	Флагъ
Nordd. Lloyd . .	Бремень	32184	89503	121687	89	Гермаскій
"	Сред. море	3847	29576	33423	30	"
Hamb. Amer. L.	Гамбургъ	22795	94125	116920	103	"
"	Сред. море	1170	20333	21503	26	"
Red-Star-Line. .	Антверт.	8966	54726	63692	51	Бельгійск.
Comp. Snéréale Trans.	Гавръ	11502	51454	62956	59	Француз.
White Star Line .	Ливерп.	22418	45705	68123	91	Англійск.
Holland - Amer. Line	Роттерд.	8470	36761	45231	45	Голландск.
Cunard-Line . .	Ливерп.	18488	33726	52164	65	Англійск.
La veloce. . . .	Сред: море	797	31148	31945	26	Итальян.
Nawig. Generale Italiana	"	1556	27379	28935	32	"
Anchor L.	"	104	26643	26474	32	Англійск.
Fabre L.	"	194	25124	25318	31	Француз.
Prince L.	"	94	16519	16613	19	Англійск.
American L. . .	Соутгемпт	10560	16081	26641	44	"
Scand.-Amer. L.	Копенгаг.	2671	14642	17313	37	Датскій
Anchor Line . .	Гласго	8829	11921	20750	43	Англійск.
Comp. Transatl.	Сред. море	409	5654	6063	12	Испанскій
Allan State Line	Гласго	1934	1686	3620	28	Англійск.
Lingha de Vap. Portuueses . .	Опорто	53	1084	1137	6	Португ.
Cunard L.. . . .	Сред. море	74	241	315	1	Англійск.
Navig. Gen. Ital.	Барбадось	155	232	387	8	Итальян.
Atlantic Trans- port L.	Лондонъ	3621	6	3627	53	Англійск.
Разныя	—	587	9099	9686	38	Разные

Сравненіе суммъ тоннажа пришедшихъ и ушедшихъ судовъ и участія въ морской торговлѣ страны собственнаго флота и флотовъ другихъ государствъ.

Национальность	Годъ, за который приведены свѣдѣнія	Общій тоннажъ (приходъ-отходъ)	%о-ное отношеніе по всему обороту		
			Участіе націонал. флота	Британскаго	проч. государствъ
Великобратанія	1904	108390150	64,3		35,7
Россія	1903	22231355	7,8	41,8	50,4
Норвегія	1903	7761425	59,1	13,4	27,5
Швеція	1903	18117152	44,2	8,6	47,2
Данія	1903	12470354	54,2	45,8	
Германія	1903	32537785	49,6	27,7	22,7
Голландія	1903	21036945	29,5	34,2	36,4
Бельгія	1904	22321088	12,3	46,0	41,7
Франція	1903	39990116	25,6	36,5	37,9
Португалія	1903	25337053	4,0	50,5	45,5
Испанія	1903	31527493	46,1	24,2	29,7
Италія	1903	49142371	48,6	20,0	31,4
С. А. Соед. Штаты	1904	48302903	15,8	50,5	33,7
Чили	1902	7030712	8,7	51,2	40,1
Аргентина	1902	17195713	42,3	23,0	34,7
Японія ¹⁾	1904	22788210	10,4	52,2	37,4
Британскія колоніи:			Британскія и колон. Иностран.		
Канада	1904	13826705	63,3		36,7
Нью-Фаундлендъ	1904	1631145	64,2		35,8
Капская колонія	1904	10637448	86,1		13,9
Наталь	1904	4263990	86,7		13,3
Новая Зеландія	1903	2215229	84,9		15,1
Австралія	1903	27152668	85,0		15,0

¹⁾ Цифры 1903 г.—27.155.468—38,5%, 35%, 26,5%.

Составлено по даннымъ Англ. Ллойда и „Hazell's Annual“ 1906.

„Лига Обновленія Флота“.

(Извлеченіе изъ устава, зарегистрированнаго 22 Авг. 1906 г. Присутствіемъ).

1) „Лига Обновленія Флота“ есть общенародное Русское Общество, которое имѣеть цѣлью всемѣрное содѣйствіе развитію русскихъ морскихъ силъ и средствъ до степени, соотвѣтствующей требованіямъ безопасности и пользы Отечества и къ поддержанію ихъ на уровнѣ мірового прогресса.

2) Для достиженія означенной цѣли „Лига“ распространяетъ въ населеніи Россіи, всѣми доступными способами, свѣдѣнія о значеніи военнаго и торговаго флота, выясняетъ спеціальными изслѣдованіями и гласнымъ обсужденіемъ ихъ нужды и содѣйствуетъ удовлетворенію ихъ нравственнымъ воздѣйствіемъ и собираемыми средствами.

3) Способы для достиженія этихъ цѣлей могутъ служить между прочимъ: а) устройство собраній, публичныхъ лекцій, чтеній и съѣздовъ; б) назначеніе конкурсовъ, премій и другихъ наградъ за разборъ или рѣшеніе вопросовъ по морскому дѣлу; в) устройство музеевъ, выставокъ; г) приютовъ и бюро по дѣламъ, касающимся морского дѣла; д) устройство базаровъ, концертовъ, спектаклей; е) организація плаваній, прогулокъ и экскурсій; ж) изданіе печатныхъ трудовъ и сочиненій и з) прочія мѣры, одобренныя общимъ собраніемъ „Лиги“ и не противорѣчація узаконеніямъ и распоряженіямъ правительства.

б) Членами „Лиги“ могутъ быть всѣ полноправные русскіе граждане, безъ различія пола, уплатившіе единовременно въ кассу „Лиги“ годовой взносъ въ размѣрѣ 2 рублей¹⁾.

Состояніе въ другихъ обществахъ не служитъ препятствіемъ къ вступленію въ число членовъ „Лиги“.

¹⁾ За серебрянный знакъ уплачивается отдѣльно 1 рубль. Вносящіе 30 руб. одновременно получаютъ право пожизненнаго ношенія знака съ золотымъ якоремъ.

7) Члены „Лиги“ принимают на себя обязанность содѣйствовать достиженію цѣли „Лиги“. Измѣнившіе этому намѣренію или не сдѣлавшіе въ теченіе года взноса, считаются выбывшими изъ состава „Лиги“.

Лица, сочувствующія цѣли „Лиги“, могутъ, и не вступая въ члены ея, посѣщать публичныя собранія и участвовать въ трудахъ и расходахъ „Лиги“ по мѣрѣ своего желанія.

8) „Лига Обновленія Флота“ имѣетъ печать съ изображеніемъ своего наименованія, а для членовъ „Лиги“ устанавливается особый знакъ.

15) Иногородніе члены „Лиги“ могутъ собираться для обсужденія вопросовъ, вытекающихъ изъ задачъ „Лиги“, на основаніи дѣйствующихъ на сей предметъ общихъ законоположеній и о своихъ трудахъ сноситься съ Правленіемъ.

(Иногородніе члены получаютъ руководящія указанія относительно учрежденія мѣстныхъ Бюро и ихъ дѣятельности).

Председатель „Лиги“ Н. Н. Беклемишевъ.

С.-Петербургъ, Вас. Остр., 4 линія, 17.

„Лига Обновленія Флота“ проситъ

участниковъ русско-японской войны и всѣхъ лицъ, которые вѣрятъ въ необходимость возсозданія флота для обновленія Россіи, прислать свои мнѣнія и указанія по этому дѣлу.

Тѣ, кто не желаетъ оглашенія своего имени, благоволятъ вложить корреспонденцію въ двойной конвертъ съ надписью на внутреннемъ: „Довѣрительно, председателю „Лиги“, а сочиненіе снабдить девизомъ, ключъ котораго запечатать въ отдѣльномъ конвертѣ.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА
на 1907—8 годъ
на журналъ воднаго спорта и мореходства
„ЯХТА“

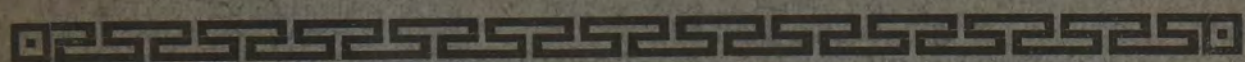
Выходитъ въ С.-Петербургѣ два раза въ мѣсяць:
1-го и 15-го чиселъ каждаго мѣсяца.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА на годъ безъ доставки 3 руб.,
съ доставкой и пересылкой 4 руб., за границу 5 руб.

Подписной годъ журнала начинается 1-го Апрѣля.

ОБЪЯВЛЕНІЯ принимаются въ Конторѣ Редакціи (Милліонная 12)
по таксѣ: за цѣлую страницу 30 руб., за $\frac{1}{2}$ страницы 15 руб.,
за $\frac{1}{4}$ страницы 8 руб., $\frac{1}{8}$ страницы 5 руб., $\frac{1}{16}$ страницы 3 руб.

Журналъ „ЯХТА“ за 1906-7 подписной годъ въ красивомъ и
прочномъ переплетѣ высылается за 4 р., а безъ пересылки 3 р. 50 к.



Еженедѣльный
научно-литературный популярный журналъ
съ иллюстраціями

Годъ изданія VI-й. „МОРЕ“ Годъ изданія VI-й.

Журналъ имѣеть цѣлью всестороннее ознакомленіе читателей съ моремъ, жизнью въ немъ и на немъ и разработку различныхъ вопросовъ, касающихся нуждъ мореплаванія во всѣхъ его видахъ. Рассказы, стихотворенія и воспоминанія изъ морского быта и промысловъ. Статьи спеціальныя о торговыхъ портахъ и водныхъ сообщеніяхъ.

Подписная цѣна за годъ: внутри Имперіи 12 рублей, за границу 15 рублей съ доставкой и пересылкою. Допускается разсрочка.

Для членовъ Лиги Обновленія Флота въ текущемъ году, при подпискѣ черезъ контору журнала, плата назначается всего 6 рублей внутри Имперіи и 7 рублей за границу.

Подписка принимается у редактора-издателя журнала: С.-Петербургъ, 4 линія, 17, и черезъ посредство всѣхъ книжныхъ магазиновъ.

Редакторъ-издатель Н. Н. Беклемишевъ.

Имѣются въ продажѣ слѣдующія изданія Редакціи:

На крейсера „Россія“. Г. К. Цѣна 30 коп.

Броненосецъ „Адмиралъ Ушаковъ“, его путь и гибель. Н. Д. Цѣна 50 коп.

Русская нефть. П. Оль. Цѣна 3 руб.

Семь лѣтъ на Ближнемъ Востокѣ—1879—1886 гг. Воспоминанія политическія и личныя. Ю. Карцовъ. Цѣна 3 руб.

Франкъ-масонство. Н. Л. Цѣна 60 коп.

Морская программа. Н. Беклемишевъ. Цѣна 50 коп.

О Русско-Японской войнѣ на морѣ. Н. Беклемишевъ. Цѣна 1 р. 50 коп.

