

Ржевуский Николай Адамович

**Доклад члена правления
Русского общества
пароходства и торговли Н.А.
Ржевуского о поездке в
Черное и Азовское моря и
Одессу, для ознакомления с
деятельностью Общества**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 656
ББК 39.1
Н63

- Н63 **Николай Адамович Р.**
Доклад члена правления Русского общества пароходства и торговли Н.А. Ржевуского о поездке в Черное и Азовское моря и Одессу, для ознакомления с деятельностью Общества / Ржевуский Николай Адамович – М.: Книга по Требованию, 2022. – 371 с.

ISBN 978-5-519-80651-0

ISBN 978-5-519-80651-0

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2022

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2022

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

Нодостатки линіи	149
Міропріятія	151

Болгарско-Анатолійская линія:

Общее замѣчаніе	153
Риза	162
Трапезундъ	—
Керасундъ	165
Орду	168
Самсунъ	167
Синопъ	168
Икеболи	169
Константинополь	171
Бургасъ	184
Варна	187
Одесса (Карантинная гавань)	190

Главная Контора Общества въ Одессѣ:

Организація по частямъ. — Веденіе дѣлъ соответственными частями. — Несовершенство отдѣльных деталей принятой системы управленія дѣломъ. — Желательныя міропріятія.

Общая организація Главной Конторы	197
---	-----

Коммерческая часть:

Функции части	199
Знаніе эксплоатаціи	201
Назначеніе фрахта	203
Пассажирскій тарифъ	206
Конкуренція	—
Нормальное соглашеніе съ Россійскимъ Обществомъ	214
Прямое сообщеніе	—
Веденіе Персидской линіи	216
Веденіе фрахтовой книги	219
Агенты и отношеніе къ нимъ коммерческой части	—
Правила перевозки грузовъ на судахъ. Коносаментъ	223
Угольное дѣло	—
Нефтяное дѣло	233
Договоры	235
Разборъ претензій	—

Морская часть:

Функции части	235
Выработка годового плана	236
Составление росписаний	237
Судовые книги	238
Недостатки морской части	—
Личный состав	239
Комплектование	—
Содержание, продовольствие, награды, процентное вознаграждение	240
Быть моряком	243
Необходимые мероприятия по личному составу	249
Судовые команды. Комплектование	252
Содержание, продовольствие и т. п.	254
Ремонт судов и снабжение их водою	255

Механическая часть:

Организация части	256
Личный состав механиков и машинной команды. Комплек- тование	258
Премия за экономию угля	259
Порядок производства ремонта и снабжения по машинной части	261
Недостатки механической части	—

Инспекция эксплуатации:

Функции части	264
Анализ эксплуатации	—

Продовольственная и материальная части:

Функции продовольственной части	266
Организация рестораторской части	267
Убыток по продовольствию пассажиров	268
По вопросу об отмене обязательного продовольствия	272
Продовольственные купоны	274
Инвентари и запасы	—
Прачечное заведение	275

Материальная часть:

Организация заготовки материалов	278
Функции части	—
Недостатки организации заготовки материалов	279
Необходимые мероприятия	283

Ремонтная часть:

Предметы ведения	284
Материальный склад	285
Старые мастерские	—
Порядок производства ремонта судов и агентств. Снабжение судов и агентств материалами и вещами. Отчетность мастерских	—
Поденная и задельная плата	293
Эллинг, ремесленная школа, лесопильный завод и док	294

Техническая часть:

Функции части	297
Адмиралтейство	298
Ходь для постройки	299
Здания адмиралтейства	304

Медицинская часть:

Организация части	306
Аптечное дело	309
Дезинфекция	311
Желательные мероприятия	—

Бухгалтерия:

Функции бухгалтерии	315
Видности прибылей и убытков по линиям	317
Видности недвижимого имущества	319
Погашение недвижимого имущества	—

Контроль по расходу:

Предметы ведения	322
Нарушение Устава	323

— VIII —

Вредъ, приносимый дѣлу Главнымъ Контролемъ	323
Необходимыя мѣропріятія	326

Контроль по приходу:

Функции контроля	327
Необходимость организаціи правильной статистики	330

Секретарь и юрисовоульть 332

Сберегательно-вспомогательная касса:

Обеспеченіе служащихъ	333
Организація кассы	335
Недостатки кассы	336
Необходимость устройства пенсіонной кассы	337

Общее заглавіе по Главной Конторѣ	338
Заключеніе	340
Приложенія	343

Правленію Русскаго Общества Пароходства и Торговли.

Журналомъ отъ 20 августа 1904 г., за № 222, Правленіе поручило мнѣ ознакомиться съ дѣятельностью Общества въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ, съ веденіемъ дѣлъ въ Главной Конторѣ въ Одессѣ и, наконецъ, съ общимъ ходомъ постройки и оборудованія Одесскаго адмиралтейства.

Для болѣе точнаго исполненія возложеннаго на меня порученія, мною была заблаговременно составлена программа вопросовъ, которую Правленіе принципиально одобрило. Для предварительнаго же изученія мѣстныхъ условий, несмотря на всѣ старанія, я не могъ располагать какими-либо другимъ матеріаломъ кромѣ (крайне несовершенныхъ въ большинствѣ случаевъ) агентскихъ отчетовъ. Имѣя въ своемъ распоряженіи не болѣе двухъ мѣсяцевъ для изученія дѣла на мѣстѣ, я тѣмъ не менѣе надѣялся легко справиться въ этотъ короткій періодъ времени со своей задачей, рассчитывая на помощь, которую бы мнѣ могли оказать гг. директора Общества О. Л. Радловъ и И. Э. Жираръ, къ которымъ я обратился письменно въ мартѣ, юніѣ и августѣ, прося содѣйствовать моей работѣ, распредѣливъ для отвѣта къ моему прѣвду, между всеми начальниками частей, цѣлый рядъ вопросовъ вышеупомянутой программы. Къ сожалѣнію, изъ этого пожеланія ни-

чего не вышло, такъ какъ, за 6-ти мѣсячный періодъ, я получилъ отвѣтъ только отъ коммерческой части, и послѣ многократнаго напоминанія и даже приставанія добился лишь отъ нѣсколькихъ отдѣловъ того письменнаго матеріала, который мнѣ былъ нуженъ. Изъ сего Правленіе, можетъ быть, усмотритъ, насколько моя работа была затруднена и усложнена. Тотъ трудъ, который мною предполагалось распределить между нѣсколькими, близко стоящими у дѣла, лицами и который имъ было легко выполнить, такъ какъ онъ падалъ понемногу на каждого, легъ почти всей тяжестью на меня одного, вслѣдствіе чего дѣло довести до конца удалось въ гораздо болѣе скромныхъ предѣлахъ и то за счетъ весьма напряженной работы. Не знаю, въ чемъ искать причину такого отношенія къ члену Правленія, развѣ въ невольномъ высказанномъ мнѣ однимъ изъ служащихъ Главной Конторы объясненіи, что нельзя было думать, чтобы члену Правленія было нужно входить во всѣ детали дѣла и предполагать, что это новшество показалось опаснымъ. Какъ мое время не берегли, можетъ служить подтвержденіемъ тотъ фактъ, что по приходѣ въ одну изъ частей, въ назначенный срокъ для полученія разъясненій, я, не смотря на двухчасовое ожиданіе, не дождался зазывающаго. Правда, что я получилъ надлежащее извиненіе, но это не возвратило мнѣ цѣлаго потеряннаго утра. Все это тѣмъ болѣе странно, что при моемъ личномъ обращеніи къ И. Э. Жираръ и его помощникамъ, я слышалъ и видѣлъ полное желаніе ихъ быть мнѣ полезными.

Переходя къ своей поѣздкѣ, я долженъ указать, что объездъ линій занялъ у меня время отъ 8-го сентября по 20-е октября и, къ сожалѣнію, не имѣя возможности знакомиться болѣе 19 дней съ главнымъ органомъ въ Одессѣ, я конечно не былъ въ состояніи за это время захватить всѣхъ деталей многосложнаго дѣла Русскаго

Общества Пароходства и Торговли, но все же старался выяснить главные основы веденія этого дѣла, ихъ недостатки и по мѣрѣ силъ обсудить въ грубыхъ чертахъ и тѣ мѣропріятія, коими было бы возможно исправить тѣ недочеты, которые дѣлу вредятъ или по крайней мѣрѣ не содѣйствуютъ его пользѣ.

Въ представляемомъ при семъ докладѣ, я старался составить изъ собраннаго матеріала наиболѣе краткую записку, чтобы не затруднить чтенія массой подробностей, но вмѣстѣ съ тѣмъ все же счелъ нужнымъ привести нѣкоторыя детали, которыя, будучи общеизвѣстными, въ то же время необходимы, въ описательной части, для рельефности картины.

Для упрощенія изложенія, при обзорѣ общей системы организаціи дѣла, взято въ основу то распредѣленіе по отдѣламъ, которое принято въ Главной Конторѣ для приведенія всего сложнаго механизма въ движеніе и такимъ образомъ все дѣло сгруппировано по частямъ. Напримѣръ, касаясь морской части, какъ отдѣла Главной Конторы, я вмѣстѣ съ тѣмъ затрогиваю вопросы, касающіеся компетенціи этой части. Совокупность дѣятельности всѣхъ частей и должна дать одну общую картину всей организаціи. Что же касается обзора дѣятельности мѣстныхъ органовъ, то въ семъ отношеніи принята система разбора по отдѣльнымъ линіямъ, причемъ я старался обобщить отдѣльные факты для созданія, также какъ и въ предыдущемъ случаѣ, общей картины дѣятельности, но уже не административной, а эксплуатаціонной. Долженъ указать, что, въ теченіе двухъ мѣсяцевъ, я непрерывно находился въ общеніи какъ со служащими въ Обществѣ, такъ равно и съ лицами административными и выборными, съ клиентами Общества, съ мѣстными дѣятелями и, наконецъ, съ тѣми, кого называютъ публикой и такимъ образомъ былъ

воецѣло въ общемъ круговоротѣ разныхъ и нерѣдко противуположныхъ мнѣній.

Вернувшись въ Петербургъ, я былъ вынужденъ, вслѣдствіе предъявленныхъ мнѣ военной службой требованій, располагать слишкомъ малымъ срокомъ для составленія отчета, вслѣдствіе чего несомнѣнно должна пострадать ясность и полнота изложенія.

Докладывая подробно объ обстоятельствахъ, осложнившихъ выполненіе возложенной на меня задачи, я вовсе не имѣлъ въ виду выставить тѣ усилія, которыя понадобились съ моей стороны для благополучнаго ея разрѣшенія, а только желалъ представить тѣ факты, которые могли бы мнѣ дать право просить Правленіе отнестись снисходительно къ моему труду, который мнѣ не удалось представить настолько полнымъ, какъ я къ тому стремился, и не ставить мнѣ въ вину тѣ невольныя ошибки, въ которыя я могъ вѣдаться, или пропуски, которые могъ совершить. Последнему обстоятельству можетъ служить еще оправданіемъ то, что главнымъ подспорьемъ для составленія прилагаемаго отчета является память, а память тоже имѣетъ предѣлы.

Обращаясь съ вышеприведенной просьбой, я надѣюсь, что Правленіе вѣритъ искреннему и горячему желанію моему содѣйствовать по мѣрѣ силъ выясненію всѣхъ нуждъ Общества, — желанію, направленному на пользу перваго въ Россіи пароходнаго предпріятія, съ которымъ я только и согласился взять на себя порученіе Правленія. Въ заключеніе не могу не сослаться, что въ Главной Конторѣ мнѣ высказали на мою просьбу давать отвѣты покороче, что «отвѣтить кратко и вполнѣ ясно самое трудное». Можетъ быть эта ссылка послужитъ и для меня нѣкоторымъ оправданіемъ.

Организаціонныя и эксплуатаціонныя замѣтки.

Главная и основная задача организаціи частнаго паро- Нормальная
ходнаго предпріятія, какъ и всякаго коммерческаго дѣла, организація.
есть достиженіе наибольшей выгоды. Къ этому обыкновенно подгоняется вся организація, этимъ руководятся при эксплуатаціи, поэтому разработка организаціоннаго плана требуетъ особаго вниманія, педагогичнаго отношенія и серьезныхъ знаній. Въ самомъ дѣлѣ, предпріятіе, поставленное на твердую ногу съ первыхъ же своихъ шаговъ и правильно эксплуатирующее, находящіяся въ его распоряженіи, рационально обдуманная средства, уже этимъ однимъ обеспечиваетъ дѣлу успѣхъ. Секретъ правильной постановки дѣла заключается въ знаніи торговаго движенія избраннаго для операцій района, въ умѣніи примѣняться къ мѣстнымъ требованіямъ и условіямъ и въ способности такъ рассчитать и распределить средства для работы, чтобы они максимально использовались при минимальныхъ затратахъ, заботясь при этомъ, чтобы активъ баланса не подрывался. Но, конечно, талантъ одновременно удовлетворять всѣмъ симъ условіямъ встрѣчается не такъ часто, вслѣдствіе чего лица, имъ обладающія, очень цѣнятся.

Слѣдуетъ указать, что вообще при разработкѣ организаціоннаго плана дѣятельности обыкновенно руководятся статистикой и характеромъ движенія грузовъ и ихъ направлениемъ, принимая во вниманіе оперирующихъ въ томъ же районѣ соперниковъ. Такое положеніе само по себѣ понятно, такъ какъ никакія мѣры, кромѣ естествен-

наго движенія, не разовьютъ оборота съ областями, съ которыми у даннаго пункта пѣтъ торговыхъ интересовъ. Выработавъ такимъ образомъ основной планъ, твердо руководствуясь опять тѣми же данными, приступаютъ къ приобрѣтенію подвижнаго состава, вѣрный выборъ коего имѣетъ существенное значеніе для дальнѣйшей дѣятельности. При выборѣ пароходовъ по созданному плану, выясняются уже условія работы пароходовъ, а именно: ихъ назначеніе, т. е. для какихъ линій они предназначены, для срочныхъ или несрочныхъ, съ пассажирами или безъ пассажировъ, для какого характера грузовъ ихъ строить, т. е. какого типа; на какой грузооборотъ—для установленія грузоподъемности; для захода въ какіе порты—для осадки судна; для какого движенія—для опредѣленія скорости хода.

Далѣе уже надлежитъ по мѣрѣ выясненія нуждъ оборудованія береговыхъ учрежденій зрѣло обсудить сей вопросъ. Обыкновенно стоимость устройства складовъ, пристаней, агентствъ, приобрѣтеніе земельныхъ участковъ, погрузочныхъ средствъ и т. д. принимается равною 25% отъ первоначальной стоимости судового состава, но, конечно, равныя мѣстныя обстоятельства организации не позволяютъ считать эту цифру безспорной. Наконецъ, попутно выясняется потребность въ ремонтныхъ средствахъ.

Вопросы,
касающіеся
эксплуата-
ціи.

Обращаясь засимъ къ эксплуатаціи, необходимо обратить вниманіе на значеніе срочныхъ и несрочныхъ рейсовъ. Срочные рейсы имѣютъ значеніе торговое, экономическое и политическое; устройство быстрыхъ и правильныхъ сообщеній имѣетъ громадное вліяніе на развитіе экономическихъ и промышленныхъ силъ обслуживаемаго края, регулярность же и опредѣленность движенія, позволяя торговлѣ легко сообразоваться съ ея потребностями, значительно ей содѣйствуетъ; въ политическомъ отношеніи также важно, чтобы національный флагъ регулярно по-