

А. В. Верещагин

**Значение путей сообщения в деле
колонизации и развитии Черноморского
прибрежья Кавказа**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
А11

А11 **А. В. Верещагин**
Значение путей сообщения в деле колонизации и развития Черноморского побережья Кавказа / А. В. Верещагин – М.:
Книга по Требованию, 2021. – 40 с.

ISBN 978-5-458-06340-1

ISBN 978-5-458-06340-1

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

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 первоизданном 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.

1) Финансовая и народохозяйственная политика должна всегда и всюду руководствоваться «бережливостью».

2) «Гребная флотилия», существующая на западном кавказском побережье, учрежденная и содержимая казною, не принесла существенной пользы; поглотивъ непроизводительно до 400,000 рублей, она ни мало не содѣйствовала въкорененію и развитію мореходства и судостроенія.

3) «Учрежденіе матросскаго цеха» представляется дѣломъ бесполезнымъ и потому не желательнымъ, такъ какъ это повело бы къ сосредоточенію торговаго движенія на ничтожныхъ каботажныхъ судахъ, не способныхъ удовлетворить справедливымъ требованіямъ дешевизны и удобства.

4) «Западное кавказское побережье» до тѣхъ поръ, пока тамъ не будетъ выстроено нѣсколько портовъ, по своимъ естественнымъ условіямъ способствуетъ болѣе «пароходству», а не «каботажу».

5) «Русское общество пароходства и торговли», совершающее свои рейсы по Черному морю, не оправдало ожидаемой отъ него пользы,—оно не содѣйствовало развитію морскихъ сообщеній, пренебрегаетъ привлеченіемъ мелкихъ грузовъ и не сочувствуетъ интересамъ прибрежнаго населенія, а потому слѣдуетъ: — или «заставить» это общество, получающее субсидію, оказывать дѣйствительныя услуги установленіемъ правильныхъ рейсовъ и взиманіемъ платы по умѣренному тарифу, или же — «создать ему пароходную конкуренцію».

6) Затрачиваемую нынѣ ежегодно сумму въ 70,000 рублей на содержаніе гребной флотилии, за упраздненіемъ послѣдней, всего бы лучше было назначить въ субсидію «новому пароходному обществу», которое, при надлежащей экономіи и заботливости о привлеченіи грузовъ, въ состояніи будетъ конкурировать съ русскимъ обществомъ пароходства и торговли, и въ «пятилѣтній» періодъ времени поставить «пароходство по кавказской линіи» на такую степень, что, съ одной стороны, кавказское побережье будетъ уже обезпечено правильными сообщеніями и дешевою доставкой грузовъ, а съ другой — казна не будетъ уже имѣть надобности оказывать пароходству денежной поддержки.

Таковы, мм. гг., «положенія», вытекающія изъ отвѣтовъ г.г. профессоровъ,—но, къ сожалѣнію, эти положенія — *ошибочны*. Ошибочны они потому именно, что отвѣты г.г. профессоровъ основаны были лишь на докладѣ г. Вальдемара, въ которомъ далеко не достаточно данныхъ, въ особенности для постановки та-

кихъ серьезныхъ вопросовъ, какими представляются вышеприведенные вопросы, предложенные для разрѣшенія. Г. Вальдемаръ не потрудился изучить, какъ слѣдовало, не только настоящаго положенія разсматриваемаго края, но даже и самаго вопроса—о *существующихъ* морскихъ сообщеніяхъ.

Взглядъ г. Вальдемара на *гребную флотилію* и на ея значеніе, для западнаго кавказскаго побережья, крайне не обстоятеленъ. Насчитывая въ гребной флотиліи: *31 фелюку* (рыбачьи лодки, поднимающія 200—400 пудовъ товара), *9 баркасовъ* (парусныя суда, поднимающія 700—1,000 пудовъ груза) и *3 кочермы* (тоже парусныя суда, поднимающія 1,000 — 1,500 пудовъ груза), г. Вальдемаръ въ своемъ докладѣ говоритъ: — «*Вся гребная флотилія, требующая 150 человѣкъ экипажа, поднимаетъ не больше 21,000 пудовъ, или 336 тоннъ, или 140 до 168 ластъ, — т.-е. столько, сколько поднимаетъ одно порядочное каботажное судно, прочно построенное около Херсона за десять тысячъ рублей и требующее 15 человѣкъ экипажа*» *). Задавшись *ничтожностію* *вмѣстимости грузовъ*, какіе можетъ поднять гребная флотилія, г. Вальдемаръ говоритъ, что — «услуга такихъ маленкихъ судовъ всегда обойдется чрезвычайно дорого, такъ что подобный флотъ навсегда лишенъ возможности *дешево возить товаръ*, т.-е. значительно содѣйствовать *экономическому* развитію края. Скромная задача гребной флотиліи можетъ быть вполне замѣнена *пароходами*, которые будутъ поддерживать за *больше умеренную плату*, чѣмъ гребная флотилія, не только маловажныя сообщенія съ ближайшими побережьями, но и сообщенія съ такими центрами торговли, какъ Поти, Керчь, Таганрогъ, Севастополь и Одесса. Тѣ 70,000 рублей, которые, по моимъ (г. Вальдемара) справкамъ, казна употребляетъ теперь ежегодно на содержаніе гребной флотиліи, вполне достаточны для того, чтобы, *упразднивши эту флотилію*, прибавить къ одному рейсу въ недѣлю, который съ 1877 года обязательно будутъ совершать пароходы русскаго общества парох. и торговли по кавказской линіи, еще два рейса въ недѣлю, поручивши ихъ, за упомянутые 70,000 рублей въ годъ, *другому надежному частному обществу*. Организовавши *конкуренцію*, — говоритъ г. Вальдемаръ, — правительство разомъ измѣнило бы къ лучшему положеніе дѣлъ на западномъ побережьи Кавказа; фрахты и пассажирская плата уменьшились бы мѣстами вдвое и втрое, что сдѣлало бы возможнымъ взяться за вывозъ той мас-

*) «Докладъ» г. Вальдемара стр. 25.

сы кавказскихъ произведеній, фруктовъ и проч., которая теперь остается почти безъ употребленія, за невозможностію ихъ вывоза. Защищѣла бы новая жизнь на этихъ богатыхъ побережьяхъ, могущихъ питать самое густое населеніе. Обеспеченныя сообщенія привели бы сюда много жителей столицъ и внутренней Россіи, съ ихъ капиталами, могущими здѣсь найти гораздо болѣе выгодное помѣщеніе, чѣмъ на маленькомъ пространствѣ около Ялты» *).

Изъ приведенной мною выписки, какъ это очевидно для всякаго, смыслъ и желанія г. Вальдемара заключаются въ слѣдующихъ немногихъ словахъ:—*уничтожить* гребную флотилію, — на отпускаемая ей 70,000 рублей *создать конкуренцію* рѣсскому обществу пароходства и торговли, и тогда (по мнѣнію г. Вальдемара) *закипитъ* новая жизнь на этихъ богатыхъ побережьяхъ.

Да, мм. гг., я вѣрнѣе *вѣрю* въ блестящую будущность западнаго кавказскаго побережья, — сознаю, что такія мѣста этого побережья, какъ Вардане, Дагомысь, Сочи и друг., имѣютъ роскошь природы, далеко превосходящую славящагося нынѣ южнаго берега Крыма; но *положительно не вѣрю* тому, чтобы какая бы то ни было «пароходная конкуренція» могла *уничтожить замкнутость и неподвижность того положенія, въ какомъ кавказское побережье находится теперь.*

По моему глубокому убѣжденію, ни какія улучшенія «морскихъ сообщеній» не въ состояніи вызвать къ развитію, а тѣмъ болѣе процвѣтанію свойственныхъ краю отраслей промышленности, такъ какъ *замкнутость и неподвижность* западнаго кавказскаго побережья *исключительно обуславливается отсутствіемъ сухопутныхъ путей сообщенія.* Самая грубая ошибка въ докладѣ г. Вальдемара именно та, что, по его мнѣнію, «*прибрежная дорога имѣетъ лишь второстепенную важность*» и что, поэтому, устройство оной едва ли скоро осуществится. По словамъ г. Вальдемара, — «*всею важнѣе имѣть постоянныя удобныя сообщенія съ большими городами, центрами торговли*» **).

Естественно, при такомъ взглядѣ на дѣло, г. Вальдемаръ не счелъ нужнымъ изучить и *значенія* береговой гребной флотиліи. Эту флотилію невозможно упрекать въ томъ, что она *не содѣйствовала «вкорененію» въ край судостроенія.* Для судостроенія

*) «Докладъ» г. Вальдемара стр. 23.

**) «Докладъ» г. Вальдемара стр. 27.

время еще не пришло, но оно несомнѣнно придетъ, и придетъ тогда именно, когда экономическая жизнь края будетъ поставлена на болѣе прочную ногу, чѣмъ теперь.

Значеніе береговой гребной флотиліи, какъ было прежде, такъ и теперь, для черноморскаго побережья Кавказа *весьма важно*. Это *значеніе* много разъ я испыталъ на себѣ, а потому, полагаю, сужденіе мое о гребной флотиліи не можетъ не быть справедливымъ, какъ основанное на *опытѣ*. Наиболѣе наглядно и съ дѣйствительностію вполнѣ согласно, значеніе гребной флотиліи выражается слѣдующими немногими словами: *при отсутствіи прибрежной дороги, а въ особенности при разливахъ рѣкъ, эта флотилія служитъ единственнымъ удобнымъ сообщеніемъ между береговыми постами*.

Въ свое время я сообщалъ о характерѣ горныхъ рѣкъ и ихъ разливахъ, которые случаются во всякое время года и притомъ неожиданно. Въ это именно время, услуги гребной флотиліи оказываются весьма важными. Я писалъ:— «Во время разливовъ рѣкъ, поселяне и другіе жители ни въ какомъ случаѣ не могутъ сообщаться между собою. Такъ, напр, деревня Веселая не можетъ имѣть сообщенія съ Сандрипшемъ (отдѣляетъ рѣка Псоу), ни съ Адлеромъ (раздѣляетъ рѣка Мзымта), съ которымъ тѣмъ болѣе не можетъ сообщаться Сандрипшъ. Между тѣмъ Адлеръ, для окружающихъ его селеній, можетъ назваться торговымъ пунктомъ, гдѣ поселяне пріобрѣтаютъ необходимые для себя предметы, сбывая въ то же время избытокъ своихъ произведеній. Нужда въ пріобрѣтеніи предметовъ, особенно предметовъ первой необходимости, никогда не прекращается у поселянъ, а потому продолжительные разливы рѣкъ, зачастую, ставятъ ихъ въ затруднительное положеніе». Равнымъ образомъ, основываясь на отчетѣ г. попечителя за 1872 годъ, я сообщалъ, что, «причиною заболѣванія и большой смертности *отъ острыхъ болѣзней* въ Вельяминовской станицѣ служитъ переходъ въ бродъ рѣки Туапсе, во время холоднаго сѣверо-восточнаго вѣтра, дующаго вдоль ущелья упомянутой рѣки. Этотъ переходъ въ бродъ рѣки Туапсе неизбеженъ, потому что всѣ лавки и источникъ промысловъ находится по другую сторону рѣки» *).

Нѣтъ сомнѣнія, такое *изолированное* положеніе поселянъ и другихъ жителей въ разсматриваемомъ краѣ, впредь до устрой-

*) «Пут. зам. по Черном. округу» стр. 122 и 135.

ства прибрежной дороги, скорѣе указываетъ на необходимость увеличенія комплекта гребной флотиліи, но отнюдь не можетъ вызвать пароходной конкуренціи.

Преклоняясь предъ выводами упомянутыхъ выше г.г. профессоровъ, какъ предъ выводами и заключеніями науки, — я долженъ однако сказать, что примѣненіе этихъ выводовъ на практикѣ можетъ принести существенную пользу лишь тогда, когда они построены на безошибочномъ взглядѣ на положеніе края, для котораго желаютъ улучшить морскія сообщенія.

Чтобы придти въ положеніямъ и выводамъ наиболѣе соотвѣтствующимъ настоящимъ и дѣйствительнымъ условіямъ черноморскаго побережья Кавказа, я, какъ довольно близко знакомый съ этимъ краемъ, счелъ своею обязанностью въ нѣсколькихъ статьяхъ, помѣщенныхъ въ истекшемъ году въ «Гражданинѣ» *), изложить «очеркъ территоріи побережья», съ поясненіемъ ея природныхъ качествъ, распредѣленія земельной собственности и числа жителей, — а также сообщить свѣдѣнія о существующихъ морскихъ и сухопутныхъ сообщеніяхъ. Затѣмъ, только по изложеніи упомянутыхъ свѣдѣній о черноморскомъ побережьи, я счелъ возможнымъ указать на недостатки доклада г. Вальдемара и высказать свой отвѣтъ на предложенные г.г. профессорамъ вопросы.

Отвѣтъ мой слѣдующій:

На первый вопросъ: 1) «Учрежденію матросскаго цеха», конечно, сочувствовать невозможно, такъ какъ эта мѣра искусственная. Все то, что искусственно создано — не прочно; прочно же прививается то именно, что свободно предпринимается и устраивается инициативою, основанною на дѣйствительной потребности края и на ожидаемыхъ выгодахъ для предпринимателей. Поэтому, рекомендовать упомянутое учрежденіе кавказскому начальству не слѣдуетъ. 2) Но точно также не слѣдуетъ рекомендовать упомянутому начальству и немедленнаго уничтоженія существующей гребной флотиліи, такъ какъ эта флотилія не можетъ быть причислена къ такимъ учрежденіямъ, которыя удовлетворяютъ только «мнимыя нужды» края **). 3) Я не желаю, да и не признаю себя въ правѣ, поднимать вопроса о томъ, на сколько правильно или неправильно расходывались суммы на содержаніе существующей греб-

*) «Дѣло вопіющей необходимости», въ №№ 15—22 «Гражданин».

**) «Докладъ» г. Вальдем., стр. 34.

ной флотилии въ прошедшемъ, но — въ виду перваго положенія, вытекающаго изъ отвѣтовъ гг. профессоровъ, т.-е. что финансовая и народохозяйственная политика должна всегда и вездѣ руководствоваться «бережливостію», нельзя искренно *не* желать, чтобы расходы на флотилію въ будущемъ были *вполнѣ правильны* и, сообразуясь со степенью развитія края, ограничивались удовлетвореніемъ *на-сущной* потребности этого края. 4) О томъ, что «поддержаніе сообщеній съ проходящими пароходами съ 21 мая 1877 года (когда Русск. Общ. Пар. и Тор. уже недобровольно, какъ до сихъ поръ, а по обязательству будетъ совершать плаванія по кавказскому прибрежью) не можетъ требовать особыхъ правительственныхъ расходовъ, не требуемыхъ нигдѣ при существованіи частныхъ пароходныхъ сообщеній» *) — думать пока не слѣдуетъ. Назначеніе большаго числа пунктовъ, для сообщенія съ черноморскимъ прибрежьемъ, **) вызвано «исключительностію положенія этого края», какого мы не находимъ ни въ Крыму, ни на азовскихъ прибрежьяхъ. Нужно, поэтому, озаботиться прежде объ уничтоженіи этой *исключительности*, а потомъ уже возбуждать вопросъ о «поддержаніи сообщеній съ проходящими пароходами на счетъ самихъ пароходовладѣльцевъ». 5) Равнымъ образомъ *не* слѣдуетъ пока думать о сокращеніи «штатнаго» числа судовъ гребной флотилии и о «передачѣ фелюкъ въ частныя руки, съ постепеннымъ уменьшеніемъ казеннаго расхода для ихъ поддержанія» ***). Попытки частныхъ лицъ, — какъ это мнѣ извѣстно, доказали уже *невозможность*, при настоящемъ положеніи края, — частнымъ лицамъ имѣть въ своемъ распоряженіи гребныя суда. Изъ этого предпріятія частныхъ лицъ, кромѣ *убытковъ* и *разочарованія*, ничего больше не вышло. Поэтому, сокращать штатныя суда гребной флотилии, а равно и передавать ихъ въ частныя руки возможно будетъ лишь при *лучшей* обстановкѣ края, чѣмъ въ какой онъ находится теперь. 6) Въ виду того обстоятельства, что, сравнительно съ прошедшимъ, настоящія нужды *военнаго*

*) «Докладъ» г. Вальдем. стр. 23.

**) Пункты сообщенія: Анапа, Новороссійскъ, Джубга, Туапсе, Лазаревское, Вардане, Дагомысь, Соча, Адлеръ, Сапдриншъ, Гагры, Пицунда, Тудауты п Сухумъ. На всѣхъ означенныхъ пунктахъ пріемъ съ военныхъ и коммерческихъ пароходовъ и доставка на берегъ, а равно съ берега на пароходы, всѣхъ частныхъ и казенныхъ пассажировъ и грузовъ лежитъ на обязанности гребной флотилии.

***) «Докладъ» г. Вальд. стр. 27.

вѣдомства въ гребной флотиліи значительно сократились, что гребная флотилія, при ненормальности заправленія ею, имѣеть несоотвѣтствующее общественнымъ нуждамъ направленіе, и что задача развитія края должна быть основана не на войскахъ, въ край временно находящихся, а на мѣстныхъ жителяхъ,—слѣдуетъ безотлагательно озаботиться *постановкою* существующей гребной флотиліи въ такое положеніе, чтобы она *дѣйствительно* и *въ должной степени* оказывала содѣйствіе въ развитіи *экономической* дѣятельности въ край. Весьма важный въ этомъ отношеніи вопросъ объ *администраціи* гребной флотиліи долженъ быть приведенъ въ положительную ясность. Допускать же пререканіе, если оно дѣйствительно существуетъ, о томъ, изъ какихъ средствъ—*военныхъ* или *гражданскихъ* должно отпускатся содержаніе упомянутой флотиліи, какъ мнѣ кажется, не предстоить никакой надобности, ибо тѣ и другія средства, т.-е. военного и гражданского вѣдомствъ, идутъ изъ одного источника—государственной казны. Коль скоро *бюджетъ* на содержаніе флотиліи уже существуетъ, то, при этомъ условіи, нужно заботиться лишь о томъ, чтобы *трата средствъ* *вполнѣ соответствовала* *государственнымъ* *цѣлямъ*. 7) Нельзя не желать,—отъ души и чисто-сердечно,—*открытія мореходныхъ школъ* въ тѣхъ пунктахъ черноморскаго побережья, гдѣ это окажется наиболѣе удобнымъ. Но составъ самыхъ школъ, равно какъ и размѣры преподаванія необходимо должны сообразоваться съ источниками средствъ и цѣлями основанія школъ. При учрежденіи такихъ школъ, по моему мнѣнію, нельзя имѣть въ виду одно только *дальное* плаваніе, а слѣдуетъ приурочивать ихъ и къ другимъ запросамъ мѣстнаго морскаго дѣла. Да не посѣтуетъ на меня г. Вальдемаръ, если я упомяну, что и *рыболовство* *) требуетъ знанія и можетъ быть предметомъ преподаванія въ морской школѣ. «Рыболовство» на черноморскомъ побережьи Кавказа необходимо должно составлять одну изъ *доходныхъ* статей народнаго хозяйства, между тѣмъ какъ до сихъ поръ *единственные* *рыбопромышленники* *здѣсь*—*турки*, платящіе за право ловли по 10 рубл. отъ фелюки (за весь сезонъ) и за это получающіе большіе барыши. Безъ турокъ, какъ это я могу удостовѣрить, мѣстное населеніе не имѣло бы даже и одного пуда рыбы для своего продовольствія. 8) Что же касается до *«матросскихъ* *бесѣдъ, подъ руководствомъ офице-*

*) «Догадъ» г. Вальдем. стр. 31.

*ровъ - моряковъ», то и изъ этого также можетъ выйти толкъ, если руководители будутъ энергичны и съ знаніемъ своего дѣла. Относится же къ этимъ бесѣдамъ съ насмѣшкою *) — едва ли слѣдуетъ.*

На *второй* вопросъ: 1) Если я уже сказалъ, что учрежденіе «матросскаго цеха» *не желательно*, а существованіе «гребной флотиліи» *необходимо* до болѣе лучшей обстановки положенія кавказскаго побережья, то изъ этого само собою выходитъ, что, въ *ущербъ* существованія гребной флотиліи, поддержаніе большихъ паровыхъ судовъ предпочитать *не слѣдуетъ*. Хотя западное кавказское побережье и способно для плаванія большихъ паровыхъ судовъ, но тѣмъ не менѣе сообщеніе ихъ съ берегомъ, въ настоящее время, *не можетъ* обойтись безъ гребныхъ судовъ. А изъ этого слѣдуетъ, что до поры до времени гребная флотилія, на западномъ кавказскомъ побережьи, будетъ служить *единственнымъ* средствомъ для сообщенія съ пароходами. 2) Ежегодная субсидія по 70,000 рублей ни къ чему не поведетъ. Для русскаго общества пароходства и торговли, солидно уже обезпеченнаго правительствомъ, такая субсидія показалась бы малозначительною, да она теперь была бы уже и излишнею, — а выдача означенной суммы какому либо другому *новому обществу* была бы еще съ худшимъ результатомъ, такъ какъ это общество будетъ не въ состояніи выдержать конкуренціи съ первымъ. У русскаго общества пароходства и торговли, на западномъ кавказскомъ побережьи, все уже приспособлено и прилажено, а новому обществу нужно будетъ еще создавать приспособленія и прилаживанія. Поэтому и потому еще, что западное кавказское побережье не можетъ теперь *обезпечивать* грузами, на дѣлѣ и выйдетъ то же самое, что года три тому назадъ вышло съ «новороссійскимъ обществомъ», пароходы котораго, какъ извѣстно, послѣ ликвидаціи дѣлъ, перешли въ собственность русскаго общества пароходства и торговли. 3) Никакой «надежды» не слѣдуетъ питать и въ томъ отношеніи, что будто бы *пятимѣтная* субсидія, въ ежегодномъ размѣрѣ по 70,000 рублей, могла *навсегда* обезпечить кавказское побережье довольно частыми и относительно дешевыми срочными пароходными сообщеніями. Если г. Вальдемаръ заявляетъ, что «устройство дороги по кавказскому побережью едва ли такъ скоро осуществится», то само собою выходитъ, что *пятимѣтніе* пароходной субсидіи тутъ ни при чемъ, такъ какъ — если

*) «Докладъ» г. Вальдем. стр. 32.

край будетъ оставаться въ томъ же положеніи, какъ и теперь, т.-е. когда сокровища его будутъ гложуть и пропадать безвозвратно, то спрашивается:—къ чему же послужать заботы о развитіи пароходства, если этимъ пароходамъ на западномъ кавказскомъ прибрежьи, безъ его грузовъ, нечего будетъ дѣлать?

На *третьей* — послѣдній вопросъ: Всегда бываетъ легко—разрушать, а создать что-либо, наоборотъ,—трудно. Такъ точно весьма легко уничтожить существующую гребную флотилію, но замѣнь ее создать что-либо наиболѣе подходящее для удовлетворенія нуждъ края—не такъ легко, какъ это представляется незнакому съ этимъ краемъ.

«Вѣрнаго» разчета въ томъ, что будто бы «пятилѣтняя конкуренція пароходовъ» въ состояніи навсегда обезпечить кавказское побережье правильными сообщеніями и *дешевой* доставкой грузовъ, какъ я сказалъ выше, быть не можетъ. Еще *не* надежнѣе и хуже будетъ разсчетъ, если эта «пятилѣтняя конкуренція пароходовъ» будетъ основана «на средства выдаваемые нынѣ для гребной флотиліи» и при томъ еще съ увѣренностію, что — «потомъ уже не будетъ пужна никакая поддержка пароходства по кавказской линіи».

По этому самому, въ отношеніи результатовъ *пятилѣтней* субсидіи, я вполне присоединяюсь къ мнѣнію г. профессора Горлова, т.-е.—что субсидія въ теченіи пяти лѣтъ не можетъ произвести ожидаемаго отъ нея дѣйствія, — что она впоследствии будетъ вновь испрашиваема, въ ущербъ казнѣ,—и что казна, уничтоживъ флотилію и находясь въ затруднительномъ положеніи, *volens nolens* должна будетъ соглашаться на дальнѣйшія отсрочки.

Равнымъ образомъ нельзя всецѣло не присоединиться къ заключительному пункту мнѣнія г. профессора Бунге, который говоритъ: «Правильное рѣшеніе вопроса состоитъ не въ томъ, чтобы вызывать учрежденіе новыхъ монопольныхъ предпріятій, а въ томъ, чтобы заставить существующее монопольное предпріятіе, получающее субсидію, оказывать дѣйствительныя услуги, устанавливая срочные рейсы и взимая плату по тарифу умѣренному, одобренному правительствомъ».

Подвергая вашему, м. г., вниманію отвѣтъ мой на предложенные, Правленіемъ Императорскаго Общества для содѣйствія торговому мореходству,—вопросы, я долженъ при этомъ сказать, что упомянутому правленію не слѣдовало предлагать означенныхъ вопросовъ *объ улучшеніи морскихъ сообщеній*, не выяснивъ предварительно вопроса о *сухопутныхъ сообщеніяхъ*, отъ кото-

рыхъ, какъ я упомянулъ выше, исключительно зависитъ *замкнутость* и *неподвижность* того положенія, въ какомъ черноморское побережье Кавказа находится теперь.

Сухопутныя сообщенія, какъ указываетъ опытъ, не только исключительно вліяютъ на развитіе экономической дѣятельности въ краѣ, но они же обуславливаютъ и значеніе самаго мореходства. *Безъ сухопутныхъ сообщеній*, я убѣжденъ, не только на «вкорененіе судостроенія» въ упомянутомъ побережьи, но даже и на развитіе въ немъ *просто* мореходства — надѣяться *не слѣдуетъ*.

Г. Вальдемаръ въ своемъ докладѣ говоритъ: — «Проектъ устройства шоссейной дороги отъ Сухумъ-Кале до Новороссійска по самому кавказскому побережью едва ли такъ скоро осуществится, такъ какъ, во-первыхъ, единовременная постройка дороги обошлась бы до трехъ милліоновъ рублей, не считая ежегоднаго ремонта мостовъ и проч., и, во-вторыхъ, сама прибрежная дорога имѣетъ лишь второстепенную важность; всего важнѣе имѣть постоянныя удобныя сообщенія съ большими городами, центрами торговли» *).

Приводя это мѣсто изъ доклада г. Вальдемара, я позволю себѣ спросить: — на чемъ же *основанъ* такой взглядъ на *прибрежную дорогу*? Въ отвѣтъ на этотъ вопросъ, за г. Вальдемара, я могу сказать: — такъ-себѣ, ни на чемъ!! Г. Вальдемаръ, въ подкрѣпленіе своего взгляда на упомянутую дорогу, въ своемъ докладѣ никакихъ доказательствъ не представилъ. Голословность же, по моему мнѣнію, — большой порокъ; — она способна лишь вредить дѣлу.

Не отвергая значенія удобныхъ сообщеній съ большими городами, какъ съ центрами торговли, — тѣмъ не менѣе, я не могу допустить мысли, чтобы «прибрежная дорога» для разсматриваемаго края имѣла *второстепенное значеніе*. Я не могу также допустить мысли, чтобы только «расходъ въ *три* милліона рублей» могъ останавливать сооруженіе столь важной, и для края и вообще для государства, дороги. Этому нельзя даже вѣрить, имѣя въ виду расходы большаго числа милліоновъ на такія предпріятія, которыя въ сущности не могутъ принести желаемого результата. Примѣръ мм. гг., передъ глазами — это Поти.

Мудрые мыслители морскаго дѣла когда-то воспѣвали великое значеніе и удобство «потійскаго» порта и они же, какъ бы умыш-

*) «Докладъ» г. Валд. стр. 27.