

**О развитии восточного берега
Черного моря постройкой
портовых городов**

**Документы, представленные
Правлением Кавказского
Строительного общества**

УДК 93
ББК 63.3
О-11

- О-11 О развитии восточного берега Черного моря постройкой портовых городов: Документы, представленные Правлением Кавказского Строительного общества / – М.: Книга по Требованию, 2021. – 52 с.

ISBN 978-5-458-13110-0

Одним из важнейших средств высокого развития внутренней производительности и богатства России в настоящее великое царствование послужила сеть железнодорожных сообщений, достигшая к 1-му июля прошлого 1874 года 20,617 открытых движению верст.

ISBN 978-5-458-13110-0

© 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.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

произведеній въ положеніе, крайне невыгодное для производителей, то есть для земледѣльцевъ и землевладѣльцевъ, составляющихъ основу государства. Естественно, что свозя дешево по желѣзнымъ дорогамъ хлѣбъ изъ дальнихъ областей, гдѣ прежде не было сбыта, въ приморскіе города, гдѣ сбытъ производится только *по требованію* изъ за границы, которое производителямъ впередъ неизвѣстно, — Россія несетъ потери, которыя выплачиваются русскими производителями въ пользу иностранныхъ потребителей. И если усиленный отовсюду свозъ продуктовъ въ приморскіе города роняетъ цѣну на оныя въ ущербъ русскаго производителя, то усиленный запросъ на вывозъ моремъ скопившихся продуктовъ, — возвышаетъ цѣну фрахта, которая опять вычитается изъ цѣнности продукта на мѣстѣ и падаетъ всецѣло на русскаго производителя въ пользу иностраннаго арматора. Эту высокую цѣну фрахта мы платимъ притомъ вдвойнѣ: при значительномъ запросѣ *иностранныхъ* судовъ, на лицо оказывается недостаточно, и ихъ требуютъ изъ Лондона, Марсели и т. д., гдѣ, за неимѣніемъ тотчасъ грузовъ на Россію, суда грузятся баластомъ, который потомъ высыпается въ море для засоренія нашихъ гаваней. Такимъ образомъ русская производительность платитъ фрахтъ за пшеницу, платитъ фрахтъ за привезенный баластъ, платитъ и за выгрузку баласта, т. е. за уничтоженіе русскихъ гаваней. Кроме того, неустройство нашихъ портовъ требуетъ лишняго расхода на погрузку, которая опять вычитается изъ рыночной цѣны продукта и опять таки выплачивается русскими производителями. Отъ этого, естественно, благосостояніе русскихъ производителей 'страдаетъ въ пользу иностранныхъ потребителей, иностранныхъ арматоровъ, иностранныхъ фирмъ, производящихъ торговлю русскими произведеніями и въ прямой ущербъ благосостоянію всего русскаго народа и государства. Если бы эти потери требовались государственными или патріотическими цѣлями, то примириться съ ними должно. Но все неизбѣжные

убытки русскаго производства и потребленія въ пользу иностранцевъ вызываются только неустройствомъ нашихъ приморскихъ городовъ и отсутствіемъ русскаго торговаго флота, т. е. такими явленіями, которыя уже давно извѣстны и для устраненія которыхъ Правительство не останавливается передъ крупными пожертвованіями, какъ доказываютъ субсидіи пароходнымъ обществамъ и всѣ мѣры поощренія мореходства и устройства приморскихъ городовъ. Тѣмъ не менѣе число русскихъ приморскихъ городовъ такъ велико, а естественное состояніе ихъ такъ неудовлетворительно, что *одновременное исправленіе и устройство ихъ*, которое только и можетъ измѣнить настоящія крайне неблагоприятныя условія отпуска русскихъ произведеній за границу, — потребовало бы ассигнованія по государственному бюджету колоссальныхъ суммъ, а слѣдовательно быстрое устройство приморскихъ городовъ, точно также какъ постройка сѣти желѣзныхъ дорогъ, возможна только при содѣйствіи частной акціонерной дѣятельности, оказавшей такую громадную услугу въ дѣлѣ послѣднихъ. И потому казалось бы, что привлеченіе частныхъ капиталовъ къ устройству приморскихъ городовъ совершенно рационально и неотложно въ настоящее время, когда главныя линіи сѣти желѣзныхъ дорогъ уже окончены и будущность ихъ дальнѣйшей постройки обеспечена общимъ сознаніемъ выгоды подобныхъ предпріятій въ такой степени, что даже уменьшеніе гарантіи не останавливаетъ притока къ нимъ капиталовъ.

Основываясь на этомъ, и имѣя въ виду ту пользу, какую можетъ извлечь Правительство изъ устройства восточнаго берега Чернаго моря для развитія производительности Кавказскаго побережья и организаціи могущественнаго торговаго флота, — Правленіе Кавказскаго Строительнаго Общества, — согласно § 1-му Высочайше утвержденнаго устава ограничивая въ началѣ свою дѣятельность предѣлами Кавказскаго Намѣстничества, — предлагаетъ затратить капиталъ въ 17,000,000 руб-

лей, на тѣхъ же основаніяхъ, какъ затрачивались капиталы въ желѣзно-дорожныя предпріятія, съ цѣлію одновременной постройки пяти портовъ въ пунктахъ, значеніе коихъ выяснилось уже топографически, и политико-экономически, а именно—большихъ портовъ въ Анапѣ, Туапсе, Сухумѣ, и каботажныхъ—въ Новороссійскѣ и Геленджикѣ.

Новость гидротехническихъ предпріятій въ Россіи и неувѣренность въ успѣхѣ предлагаемыхъ проектовъ различныхъ сооружений, производившихся распоряженіемъ Правительства хозяйственно и черезъ подрядчиковъ, требуетъ конечно особыхъ гарантій со стороны Кавказскаго Строительнаго Общества, являющагося съ своимъ починомъ въ дѣлѣ столь великой государственной важности. Правленіе Кавказскаго Строительнаго Общества вполне понимаетъ это и потому предлагаетъ для обезпеченія интересовъ казны и убѣжденія Правительства въ точномъ и правильномъ исполненіи принимаемыхъ имъ на себя обязательствъ, нижеслѣдующія основанія:

1) Принять на себя на восточномъ берегу Чернаго моря одновременную постройку пяти портовъ въ Анапѣ, Новороссійскѣ, Геленджикѣ, Туапсе и Сухумѣ, въ срокъ отъ 3-хъ до 4-хъ лѣтъ, на сумму до 17,000,000 рублей.

2) Каждый портъ построить на собственный свой капиталъ, безъ всякихъ авансовъ, въ размѣрѣ проектовъ и смѣтъ, утвержденныхъ Г. Министромъ Путей Сообщенія.

3) Затраченный на постройку каждого порта капиталъ возмѣщается Обществу *не ранѣе какъ по совершенномъ оканчаніи работъ и поставокъ*, по умотрѣнію Г. Министра Финансовъ, единовременно или съ разсрочкою и начетомъ 5% интереса, подобно тому какъ выстроена вся сѣтъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

Очевидно, подобныя предложенія вполне гарантируютъ интересы казны и *не могутъ считаться обремененіемъ государственнаго бюджета*, такъ какъ *расходъ*, т. е. уплата за вы-

строенные порты, *производится не ранѣе какъ въ то время, когда Правительство прилетъ эти порты вполне окончеными*, и, имѣя въ нихъ фактическое удовлетвореніе насущной государственной потребности, вмѣстѣ съ тѣмъ *получитъ источники новыхъ доходовъ* въ видѣ различныхъ сборовъ: таможенныхъ, судовыхъ, гильдейскихъ, отпускныхъ, городскихъ, поземельныхъ, акцизныхъ и т. д.

Поэтому финансовая операція по возмѣщенію Кавказскому Строительному Обществу капитала, затраченнаго имъ въ сооруженіе портовъ, ни въ какомъ случаѣ не можетъ стѣснять Правительство.

Если Правительство найдетъ удобнымъ ассигновать по государственному бюджету суммы, потребныя на сооруженіе портовъ по смѣтамъ, утвержденнымъ Г. Министромъ Путей Сообщенія, то Кавказское Строительное Общество, затрачивая эти суммы авансомъ и получая ихъ въ возвратъ только по совершенномъ окончаніи работъ и поставокъ, — тѣмъ самымъ вполне избавляетъ Правительство отъ всякаго риска въ неуспѣхѣ предпріятія.

Если, вмѣсто ассигнованія суммъ по бюджету, Правительство найдетъ болѣе соответствующимъ разрочить уплату капитала сооруженія портовъ, то Кавказское Строительное Общество, окончивъ постройку портовъ и довольствуясь 5% интереса на затраченный капиталъ, вполне согласно на тотъ способъ и срокъ погашенія, какой по соображеніямъ Г. Министра Финансовъ будетъ признанъ за наиболѣе соответствующій выгодамъ Правительства. Преимущество предложеній Кавказскаго Строительнаго Общества въ настоящемъ случаѣ состоитъ въ томъ, что оно принимаетъ работы за сумму опредѣленную по смѣтамъ утвержденнымъ Г. Министромъ Путей Сообщенія т. е. реализируетъ капиталъ сооруженія *à la pari* безъ выпуска бумагъ.

Производя портовые работы на собственный капиталъ и получая его въ возвратъ не ранѣе окончанія и сдачи Прави-

тельству сооруженій и поставокъ, — Кавказское Строительное Общество представляетъ такія положительныя гарантіи добросовѣстнаго исполненія принимаемыхъ имъ на себя обязательствъ, которыя не могутъ идти въ параллель съ нравственною гаранціею при хозяйственныхъ работахъ, или съ залогами подрядчиковъ при полученіи ими авансовъ отъ самаго Правительства хотя бы и подъ особые залоги рубль за рубль, — при чемъ Правительство должно имѣть въ готовности всю сумму при объявленіи торговъ на производство работъ.

На основаніи всего изложеннаго, Правленіе Кавказскаго Строительнаго Общества вполне убѣждено, что готовность его служить устройству приморскихъ городовъ, т. е. развитію производительности, торговли и морскаго могущества Россіи, встрѣтитъ полное сочувствіе Правительства и содѣйствіе лицъ, любящихъ свое отечество, и сознающихъ всю важность и неотложность довершенія сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ постройкою портовъ, безъ которыхъ всѣ принесенные Россіею пожертвованія на сооруженіе самыхъ линій оказываются для нея не вполне благотворными и служатъ къ увеличенію выгодъ иностранныхъ потребителей русскихъ произведеній въ ущербъ и разореніе русскихъ земледѣльцевъ и землевладѣльцевъ, — что тяжело отзывается на благоденствіи всего народа русскаго и, служа однимъ изъ главныхъ факторовъ пониженія вексельнаго курса, вынуждаетъ значительныя приплаты по всѣмъ статьямъ государственнаго бюджета.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 20-го Августа 1875 года.

Типографія В. С. Балашева (Большая Садовая, домъ № 49—2).

ЗАПИСКА

объ устройствѣ восточнаго берега Чернаго моря.

Съ прорытіемъ Суэзскаго канала, открывшаго для Россіи болѣе близкій чѣмъ для Англіи и сѣверной Европы, морской путь съ Индо-Китай. Черное море получило первенствующее значеніе въ политической и промышленной жизни Россіи. Постройка линій желѣзныхъ дорогъ, связующихъ Одессу, Севастополь, Таганрогъ и Ростовъ съ внутренними мануфактурными округами ставитъ Россію въ наиблагопріятнѣйшія условія для быстраго и широкаго развитія морскаго могущества и самостоятельной торговли. Но неустройство береговъ Чернаго моря, служа причиной отсутствія торговаго флота, лишаетъ ее всякой возможности извлечь ту громадную пользу, которая дается ей настоящимъ крайне выгоднымъ географическимъ и политическо-экономическимъ положеніемъ. Желѣзныя дороги безъ портовъ и порты безъ дорогъ не могутъ удовлетворить нуждамъ государства: одушевляя и восполняя другъ друга, они вмѣстѣ служатъ вѣрнымъ средствомъ быстраго народнаго преуспѣянія, но въ отдѣльности, безъ взаимо-

дѣйствія, они не доставляютъ ожидаемыхъ результатовъ. — Этимъ только и объясняется бездоходность нашихъ желѣзныхъ дорогъ, необходимость нѣсколькихъ милліоновъ ежегодно правительственной имъ субсидіи и сравнительно медленное возрастаніе хозяйства, промышленности и торговли Россіи.

Послѣ Крымской войны, Правительство наше обратило вниманіе на развитіе торговаго мореходства и на устройство береговъ Чернаго и Азовскаго морей; но рядъ мѣропріятій въ этомъ отношеніи вызывался инициативою мѣстной администраціи, а не вытекалъ изъ одной общей, единой мысли, которая была бы положена въ основу оцѣнки взаимнаго значенія портовыхъ пунктовъ. Это отсутствіе основнаго плана и служитъ причиною существующаго до сихъ поръ колебанія при опредѣленіи сравнительнаго значенія и неотложности затратъ для устройства портовъ на сѣверномъ берегу Черноморскаго бассейна.

Восточный (Кавказскій) берегъ Чернаго моря еще въ 1863 г. былъ заселенъ непокорными горцами и потому для устройства его ничего не могло быть предпринято, кромѣ сооруженія порта въ г. Поти, какъ единственномъ въ то время доступномъ и мирно осѣдломъ пунктѣ. Съ выселеніемъ горцевъ въ Турцію, эта богатѣйшая окраина Россіи обезлюдилась и усилія Правительства заселить еще новыми жителями, болѣе способными къ труду и гражданственности, не могли увѣнчаться успѣхомъ по отсутствію основныхъ условій всякаго поселенія: торговыхъ центровъ и путей сообщенія.

Восточный берегъ, на всемъ своемъ 500 верстномъ протяженіи, надѣленъ климатомъ южной Европы какой можно встрѣтить въ Россіи только на небольшой части южнаго берега Крыма и, отличаясь обиліемъ водъ и влажности, превосходитъ послѣдній богатствомъ растительности и изобиліемъ рудныхъ богатствъ. Кавказскій хребетъ съ его отрогами къ Черному морю покрытъ нагорнымъ дубомъ, орѣхомъ, негноемъ, пальмою и другимъ лѣсомъ, годнымъ для кораблестроенія. Фрукты,

виноградъ, красивныя растенія, табакъ, хлопокъ, шелкъ и проч. разводятся здѣсь и могутъ добываться въ произвольномъ количествѣ. До недавняго времени были извѣстны только Тквибульскія каменноугольныя копи; теперь же уголь добывается въ 8 верстахъ отъ Кутаиса, доказывая тѣмъ существованіе громаднаго каменноугольнаго бассейна, который, по сходству формации и по заявкамъ угля на р. Бзыби, простирается по всему югозападному склону Кавказа. Наконецъ, не подлежитъ болѣе никакому сомнѣнію и то, что самыя надежныя богатства серебра, золота, мѣди, свинца, и проч. находятся именно въ этихъ незаселенныхъ мѣстахъ Кавказскаго перешейка.

За кавказскимъ хребтомъ, по сѣверному его склону и на лежащей за нимъ равнинѣ, обширныя черноземныя земли даже теперь при малочисленномъ населеніи производятъ массы пшеницы и служатъ для большаго скотоводства, а при удобномъ морскомъ сбытѣ количество этихъ произведеній можетъ быть увеличено въ нѣсколько разъ.

При такихъ естественныхъ условіяхъ, назначеніе восточнаго берега въ общей экономической жизни Россіи очевидно. Онъ долженъ снабжать Россію произведеніями южнаго климата и надѣлять Европу массами зерноваго хлѣба и продуктовъ скотоводства изъ обширныхъ черноземныхъ равнинъ по сѣверному склону Кавказскаго хребта: онъ долженъ служить для торговаго судостроенія и для горнозаводской производительности, которая, при возможности безпрепятственно работать круглый годъ водою и на открытомъ воздухѣ, обѣщаетъ по крайней мѣрѣ вдвое больше выгоды противъ горнозаводскихъ работъ въ Сибири.

Но все эти богатства края, все выгодныя его условія преобладаютъ еще бесплодными и для него, и для Россіи. Все принятая до сихъ поръ мѣры Правительства и все пожертвованія его для водворенія новыхъ поселеній на Черноморской окраинѣ Кавказа и для развитія хозяйства и промышленности въ ней,

не могли принести желаемыхъ результатовъ, собственно потому, что окраина эта совершенно отчуждена отъ Россіи, что въ ней не можетъ водвориться населеніе, ибо нѣтъ ни городовъ, въ которыхъ группировалось бы ремесленное и торговое населеніе, ни дорогъ для обмѣна рабочей силы и произведеній, нѣтъ и удобныхъ морскихъ сообщеній для отпуска и торговли.

Сообразно сему, естественный ходъ развитія восточнаго берега требуетъ *постройки портовъ и проложенія дорогъ* между ними и отъ нихъ къ сѣверному склону Кавказа. Съ дарованіемъ этихъ *всеобъемлющихъ* условій, становятся ненужными всякія другія пожертвованія Правительства и только этимъ рациональнымъ путемъ Россія можетъ быстро подвинуться къ осуществленію великой задачи, указанной ей исторією и географическимъ положеніемъ, т. е. къ достиженію господства на Черномъ морѣ и къ непосредственному участию въ міровой Индо-Китайской торговлѣ, безъ чего Россія всегда будетъ въ полной зависимости отъ иностранцевъ.

Эта великая задача можетъ быть достигнута или *путемъ историческимъ* подобно тому, какъ сложилось въ тысячу лѣтъ государство Россійское, или *путемъ политико-экономическимъ*, какъ изъ рѣдко населенныхъ англійскихъ колоній, менѣе чѣмъ въ сто лѣтъ (съ 3-го сентября 1783 года) образовалось одно изъ могущественнѣйшихъ государствъ — Сѣверо-Американскіе Штаты.

Первый путь конечно не совмѣстимъ съ понятіями и требованіями настоящаго вѣка, и потому для развитія русскаго могущества на Черномъ морѣ и для развитія главнаго его фактора — восточнаго берега, остается путь политико-экономическій. Создавая желаемое будущее посредствомъ настоящаго, этотъ путь требуетъ, конечно, сильной воли, высокой энергіи и особыхъ усилій, но за то, быстротою увеличенія благосостоянія и могущества государства, сторицею вознаградитъ всѣ временныя пожертвованія.