

Лилиенфельд Г.К.

**Всероссийская промышленно-художественная выставка 1882 гв
Москве и русский торговый флот**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
Г11

Г11 **Г.К. Л.**
Всероссийская промышленно-художественная выставка 1882 гв Москве и русский торговый флот / Лилиенфельд Г.К. – М.: Книга по Требованию, 2025. – 48 с.

ISBN 978-5-519-93470-1

ISBN 978-5-519-93470-1

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2025
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2025

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.

прасны-ли были его усилія приобрести цѣною столь дорогою Петербургъ и Кроиштадтъ? Не лучше-ли было оставить центръ Россіи въ Москвѣ, а дѣло мореходнаго промысла предоставить на вѣчныя времена иностранцамъ?

Отвѣтъ на этотъ вопросъ, мы отчасти находимъ въ брошюрѣ г. Вальдемара, опубликованный имъ по случаю 200 лѣтняго юбилея Петра Великаго. Этотъ писатель говоритъ, что Преобразователь Россіи, въ своей постоянной заботѣ только о благѣ Россіи, не могъ даже въ свое время забыть старой политики Ганзейскаго союза, снабжавшаго въ теченіи многихъ столѣтій Россію, чрезъ Новгородъ, заграничными товарами въ десять и двадцать разъ дороже, чѣмъ они стоили за границей. Но нельзя-ли намъ успокоиться мыслью, что подобная эксплуатація теперь немислима? Нужно-ли намъ полагать трудъ на точное изслѣдованіе настоящаго положенія русскихъ морскихъ интересовъ, чтобы принести съ своей стороны какую-нибудь жертву въ виду важныхъ трудовъ, положенныхъ на это дѣло гениальнымъ преобразователемъ? Африканскіе народы не задаютъ-же себѣ подобныхъ трудныхъ, сложныхъ и скучныхъ вопросовъ, предоставляя ихъ добрымъ англичанамъ, голландцамъ, нѣмцамъ, норвежцамъ, американцамъ, словомъ всѣмъ — исключая русскихъ, — которые привозятъ чернокожимъ цѣпителямъ умственнаго спокойствія красивыя бусы и пестрый бисеръ, а въ замѣнъ берутъ лишь простой золотой песокъ, находимый при берегахъ африканскихъ рѣкъ и рѣчекъ!

Странное дѣло! У насъ много, даже слишкомъ, толкуютъ о пользѣ торговаго мореплаванія? По этому поводу высказывается множество прекрасныхъ рѣчей и много, даже можетъ быть слишкомъ много, выпивается дорогаго вина. Существуютъ даже въ Россіи множество отдѣленій Императорскаго Общества для содѣйствія торговому мореходству, но увы всѣ эти усилія хотя и приносятъ нѣкоторую пользу, но во всякомъ случаѣ до сихъ поръ не въ состояніи прорубить крѣпкое предубѣжденіе русскаго человѣка противъ мореплаванія! Русскіе капиталы идутъ на открытіе банковъ, акціонерныхъ обществъ, страхованій капиталовъ, домовъ, жизни и пр., но продолжаютъ отсутствовать по обзаведенію коммерческаго флота на насвыхъ началахъ. А между тѣмъ, постройка желѣзныхъ

дорогъ на всемъ протяженіи Россіи и въ особенности въ тѣхъ размѣрахъ, въ какомъ рѣшилъ продолжать постройку желѣзныхъ дорогъ Комитетъ Министровъ, т. е. 1000—1200 верстъ въ годъ, при совершенномъ запусценіи торговаго флота, будетъ имѣть, по справедливому замѣчанію г. Вальдемара, только тотъ результатъ, что предасть Россіи, ея торговлю и денежныя интересы *иностранцамъ и предасть въ такой мѣръ, какъ нигдѣ и никогда не бывало*. Другаго результата предвидѣть невозможно. При такомъ положеніи дѣлъ, всѣ естественныя богатства Россіи *не послужатъ ей въ пользу*. Денежныя центры западныхъ державъ незамѣтно, но неминуемо, привлекутъ къ себѣ всѣ наши богатства и оставятъ за нами только самое скудное вознагражденіе за грубый трудъ произведеній сырья. Кто властвуетъ въ портовыхъ городахъ Россіи, тотъ, *т. е. иностранецъ захватитъ, благодаря желѣзнымъ дорогамъ, и всю внутреннюю торговлю въ свои руки*. Пока мореходцы у насъ лишь иностранцы, Россія какъ въ случаѣ войны, такъ и при другихъ натянутыхъ дипломатическихъ отношеніяхъ, должна ожидать всевозможныхъ бѣдствій. Вотъ что, по словамъ г. Вальдемара, имѣлъ въ виду проницательный умъ Петра Великаго, когда онъ говорилъ, что одна сажень морскаго прибрежья стоитъ квадратной мили земли вдали отъ моря. Правда Петръ Великій не могъ вообразить себѣ, чтобы Россія при 1.000 верстъ весьма хорошаго морскаго прибрежья и 600.000 прибрежныхъ жителей, занимающихся рыболовствомъ и судоходствомъ, чтобы эта Святая Русь не могла имѣть чрезъ 210 лѣтъ послѣ рожденія великаго Монарха своего собственнаго торговаго флота!

Впрочемъ, мы можемъ утѣшиться тою мыслью, что русское государство имѣло-бы давно собственный торговый флотъ, если-бы даже часть капиталовъ принадлежало интеллигентнымъ и искреннимъ патріотамъ, если-бы наконецъ большая часть капиталовъ, хотя и именующіяся русскими, дѣйствительно принадлежало людямъ, преданнымъ интересамъ Россіи. Но тутъ можно, какъ нельзя болѣе ксати вспомнить пословицу, «бодливой коровѣ Богъ рогъ не дастъ». Да дѣйствительно, охота у многихъ русскихъ смертная, но участь горькая.

Какъ не обольется кровью сердце искренняго патріота, читая въ газетахъ напримѣръ такія вещи, что на сѣверѣ русскіе при-

тѣсняются норвежцами и англичанами, на Балтійскомъ морѣ англичанами и нѣмцами, на югѣ англичанами, греками и, слушайте русскіе добрые люди, даже турками, на Каспійскомъ морѣ, конечно персіянами.

Напрасны будутъ наши стоны и сожалѣнія, напрасны всѣ карательныя и законодательныя мѣры Правительства;—для избавленія отъ всего этого существуетъ только одинъ исходъ,—это возможно скорѣйшее приобрѣтеніе русскаго торговаго флота съ цѣлью взять нашъ морской промыселъ въ собственныя руки. Но какъ достигнуть этого,—вотъ вопросъ, который долженъ, по справедливости, занять главное мѣсто настоящей статьи. Прежде чѣмъ приступить къ его отвѣту, я позволю себя вкратцѣ разобрать вопросъ: почему наши капиталы продолжаютъ отсутствовать по обзаведенію русскаго торговаго флота. *Отвѣтъ на него простъ: или потому, что морской промыселъ невыгоденъ и приноситъ мало дивиденду, или потому, что онъ мало популяренъ?* Цѣль настоящей замѣтки главнѣйшимъ образомъ и заключается въ томъ, чтобы во 1-хъ доказать ложность перваго вывода, а 2-хъ всѣми возможными мѣрами стараться о распространеніи вѣрнаго и истиннаго взгляда на громадную выгоду, получаемую въ торговомъ флотѣ на затраченные деньги.

И такъ, дѣйствительно-ли выгоденъ морской промыселъ?

Что касается паровыхъ судовъ, то тутъ вопросъ спорный? Сказанное въ особенности справедливо, относительно нашихъ пароходовъ во 1-хъ потому, что постройка этихъ судовъ обходится намъ на наши бумажные рубли, за-границей очень, даже слишкомъ, дорого, во 2-хъ потому, что будучи въ слишкомъ маломъ количествѣ, они не выдерживаютъ конкуренціи иностранныхъ судовъ, а въ 3-хъ потому, что содержаніе пароходовъ обходится очень дорого,—каждый лишній часъ стоитъ пароходу перѣдко десятки рублей, между тѣмъ, какъ содержаніе паруснаго судна стоитъ своему хозяину десятки рублей въ день.

Касательно-же парусныхъ судовъ совѣмъ другое дѣло. Тутъ и сомнѣнія быть не можетъ въ громадной выгодности этого какъ для Россіи, такъ и для капиталистовъ благотворнаго предиріятія en grande. Чтобы при теперешней конкуренціи пароходы могли

давать хотя-бы только 6 проц. чистаго дохода, необходимо имѣть лучшія машины, затратить на нихъ милліоны и имѣть самыхъ дѣятельныхъ и дѣльныхъ агентовъ во всѣхъ углахъ міра.

Имѣть примѣра, чтобы русское судно при разумно веденномъ хозяйствѣ приносило русскому менѣе 15 проц. чистаго годоваго или вообще сезоннаго дохода съ затраченной на постройку судна капитала. Я говорю *русскому* именно потому, что мы относительно паруснаго флота находимся въ лучшихъ условіяхъ, чѣмъ любое изъ западныхъ государствъ. Во 1-хъ постройка деревяннаго корабля обходится намъ крайне дешево, во 2-хъ шкиперъ и люди получаютъ сравнительно меньшее содержаніе, чѣмъ иностранцы и въ 3-хъ потому, что харчи и другіе расходы на судно и личный составъ значительно ниже, чѣмъ напримѣръ у англичанъ, нѣмцевъ и даже норвежцевъ; и мы при всѣхъ этихъ громадныхъ преимуществахъ, при нашемъ почти только исключительно выгодномъ положеніи для скорого и быстраго обзаведенія торговымъ паруснымъ флотомъ, и мы, повторяю я, къ общему прискорбію русской торговли до сихъ поръ не поняли своей выгоды и позволили себя опередить въ торговомъ отношеніи даже бѣдной маленькой Норвегіи. Государство это, благодаря громадному торговому парусному флоту, показываетъ свой коммерческій флагъ въ самыхъ отдаленныхъ моряхъ земли и на столько подняло благосостояніе своихъ жителей, что въ случаѣ войны располагаетъ надежнымъ резервомъ до 100,000 матросовъ.

Что парусный флотъ дѣйствительно не вытѣсняется и вѣроятно до тѣхъ поръ не вытѣснится пароходомъ, пока механизмы и уголь не дойдутъ до баснословно дешевой цѣны. Доказывается простымъ сравненіемъ парусныхъ флотовъ всего міра.

Въ подтвержденіе моихъ словъ я приведу здѣсь таблицу всѣхъ парусныхъ и паровыхъ судовъ. Изъ нее легко видно, что сѣверныя страны до сихъ поръ весьма дѣятельно продолжаютъ постройку преимущественно парусныхъ судовъ.

По свѣдѣніямъ австрійскаго журнала «Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens» за 1881 г. всего считается 49.015 парусныхъ судовъ выше 50 тоннъ водоизмѣщенія. Эти суда распределяются слѣдующимъ образомъ:

	число судовъ.	ч. т. вод.
Африканскія Государства . . .	4	505
Румынія	16	2.680
Бельгія	27	10.809
Азіат. Госуд.	55	22.022
Турція	284	48.437
Центр. Америка	150	53.602
Южная Америка	271	94.894
Португалія	429	99.917
Данія	1.180	180.589
Австрія	608	238.347
Испанія	1.589	328.681
Голландія	1.144	340.093
Швеція	1.921	404.376
Греція	2.002	417.482
Россія	1.852	425.090
Франція	2.914	572.506
Италія	2.956	924.797
Германія	3.159	927.984
Норвегія	4.178	1.382.323
Сосед. Штаты	5.915	2.041.645
Англія съ Колоніями	18.357	5.584.128
Незав. національностей.	4	2.738
Всего	49.015	14.103.605 тон.

Эта таблица хотя и не совсѣмъ пріятна для Россіи, но нѣкоторыхъ русскихъ пожалуй удовлетворитъ тѣмъ, что мы все таки имѣемъ 1.800 судовъ съ водоизмѣщеніемъ болѣе 50 тоннъ, стоимъ наравнѣ съ Греціей и Швеціей. Если-же выкинуть глубже, то легко увидѣть, что и этого мы даже не достигли. Во 1-хъ потому, что большая часть судовъ принадлежитъ Финляндіи, во вторыхъ суда наши, за малыми исключеніями, поднимаютъ не болѣе 100—500 тоннъ, почти всѣ старыя, новыхъ-же парусныхъ судовъ у насъ кромѣ, Балтійскаго края, почти не строится.

Въ III и IV номерахъ 1882 г. того-же австрійскаго журнала мы находимъ весьма интересныя данныя относительно процентнаго

отношенія парусныхъ и паровыхъ судовъ земнаго шара. Взяты только парусныя суда съ водоизмѣщеніемъ въ 50 и болѣе тоннъ, а паровыя съ водоизмѣщеніемъ не менѣе 100 тоннъ.

Оказывается, что къ 1-му Января 1882 года всего считалось 48.600 *) парусныхъ и 6.400 паровыхъ судовъ. Изъ нихъ парусныхъ судовъ принадлежало:

1. Англіи	38 проц.
2. Сѣв.-Амер. Соед. Штатамъ .	12 »
3. Норвегіи (!) .	9 »
4. Германіи . .	6 »
5. Франціи .	6 »
6. Россіи	4 »
7. Швеціи .	4 »
8. Греціи	3 »
9. Италіи	6 »
10. Испаніи	3 »
11. Даніи	2 »
12. Голландіи .	2 »
13. Австріи . .	1 »
14. Португаліи	1 »
15. Турціи . . .	1 »
16. Остальн. госуд.	2 »

Суда эти имѣли всего 13.900.000 тоннъ водоизмѣщенія; въ процентномъ отношеніи число тоннъ каждаго государства занимало почти тоже мѣсто, какъ число судовъ, а именно на долю:

1. Англіи приходилось	39 проц.
2. Сѣв.-Амер. Соед. Штатамъ .	15 »
3. Норвегіи	10 »
4. Германіи	7 »

*) Такое кажущееся уменьшеніе отнюдь нельзя отнести къ тому, что будто-бы по немногу прекращаютъ постройку деревянныхъ парусныхъ судовъ, но только тѣмъ обстоятельствомъ, что теперь строятся болѣе выспѣтельныя парусныя суда и кромѣ еще тому, что этотъ журналъ заимствовалъ всѣ свѣдѣнія изъ разныхъ источниковъ.

5. Италіи	7 проц.
6. Франціи	4 »
7. Россіи	3 »
8. Швеціи	3 »
9. Голландіи	2 »
10. Испаніи	2 »
11. Греціи	2 »
12. Австріи	2 »
13. Даніи	1 »
14. Португаліи и Турціи	1 »
15. Остальн. госуд.	2 »

Таблица эта въ отношеніи Россіи подтверждаетъ только мои слова, т. е. что хотя мы и занимаемъ *почтенное* мѣсто въ количественномъ отношеніи числа судовъ, но никакъ не въ отношеніи числа тоннъ водоизмѣщенія нашихъ судовъ.

Что касается паровыхъ судовъ, то мы, не смотря на наше стараніе, завести во что-бы то ни стало паровой коммерческой флотъ, тоже недалеко ушли.

По свѣдѣніямъ упомянутаго журнала «Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens» за 1882 г., за №№ III и IV оказывается, что всѣхъ паровыхъ судовъ выше 100 тоннъ водоизмѣщенія, 1-го Января этого года считалось 6.400, поднимающихъ, въ сложности 6.800.000 тоннъ.

Вотъ процентное распредѣленіе по государствамъ, какъ судовъ, такъ и тоннъ водоизмѣщенія:

	Относительно судовъ.	Относительно тоннъ водо- измѣщенія.
1. Англія	59 проц.	63 проц.
2. Сѣв.-Амер. Соед. Штаты.	9	9
3. Франція	5	6
4. Германія	4	4
5. Швеція	4	2
6. Испанія	4	3
7. Россія	2	2
8. Норвегія	2	1

9. Голландія	2	2
10. Данія	2	1
11. Италія	2	2
12. Австрія	1	1
13. Бельгія	1	1
14. Южн.-Америк. Штаты .	1	1
15. Остальные Государства .	2	2

Таблицы эти говорят сами за себя. Изъ нихъ мы легко придемъ къ тому заключенію, что ни одинъ народъ нашего земнаго шара не брезгаетъ столько паруснымъ флотомъ, сколько мы имъ пренебрегаемъ, а отсюда слѣдуетъ, что ни одинъ народъ не служитъ столько для интересовъ англичанъ, сколько мы, потому что уголь и механизмы мы все-таки преимущественно заказываемъ въ Англіи.

Указавши вамъ на то печальное положеніе, которое занимаетъ нашъ парусный флотъ между другими флотами міра, перейдемъ къ практической сторонѣ дѣла и посмотримъ дѣйствительно-ли парусное судно можетъ принести хорошій дивидендъ своему хозяину. Возьмемъ нѣсколько примѣровъ преимущественно изъ практики лифляндскихъ крестьянъ. Такъ напримѣръ, крестьянинъ Андрей Вейде сообщаетъ и удостовѣряетъ письменными документами, что въ 1877 году онъ имѣлъ на пяти своихъ нижеслѣдующихъ судахъ дальняго плаванія 26% чистаго дохода. Вотъ какимъ образомъ:

**Списокъ судовъ дальняго плаванія, принадлежавшихъ Андрею Вейде
лѣтомъ 1877-го года.**

1) «Исаакъ», трехмачтовое парусное судно, построенное въ 1873 году въ Орегофѣ (близъ Гайнажа;) поднимаетъ по оффиціальному измѣренію 200 ластовъ, въ дѣйствительности же 5.000 четвертей ржи или 370 ластовъ; имѣетъ американскій такелажъ и потому только 8 человѣкъ экипажа; стоитъ строителю 18.000 рублей; дало лѣтомъ 1877 г. валоваго сбора 19.000 рубл., а чистаго дохода 8.000 рублей или 44%.

2) «Даніилъ», парусное судно, построенное въ 1872 г. въ Гайнажѣ; 150 ластовъ оффиціально; 8 человѣкъ экипажа; дало 2.500 руб. чистаго дохода.

3) «Такерортъ», парусное судно, построено въ 1868 г. въ Гутмансбахѣ; официально 130 ластовъ; 6 чел. экипажа.

4) «Христина», построено въ 1877 г. въ Гайнахѣ; поднимаетъ по официальному измѣренію 141 ластъ, но въ дѣйствительности 3.500 четв. хлѣба; имѣетъ 6 чел. экипажа.

5) «Вайоки», парусное судно, купленное въ 1874 г. въ Финляндіи; 70 ластовъ официально; имѣетъ 4 чел. экипажа.

Чистые заработки упомянутыхъ 5 судовъ.

	Настоящая цѣна судовъ.	Чистый доходъ.
1) «Исаакъ»	15.000 руб.	8.000 руб.=44 $\frac{1}{2}$ %
2) «Данилъ»	10.000 »	2.500 » =25%
3) «Такерортъ»	3.000 »	2.000 » =67%
4) «Христина»	15.000 »	5.000 » =33 $\frac{1}{3}$ %
5) «Вайоки»	3.000 »	1.500 » =50%
Всего . . . 46.000 руб.		19.000 руб.=41%

Изъ этихъ 19.000 руб. слѣдуетъ еще вычесть 10% стоимости судовъ на погашеніе капитала, затраченнаго на постройку деревянныхъ, сосновыхъ судовъ, т. е. 4.600 руб.; кромѣ того 5% на страхованіе отъ большой аварии (малая аварія покрывается обыкновенными расходами), т. е. 2.300 руб. Тогда останется чистаго дохода 12.100 рублей или 26%.

Слѣдуетъ замѣтить, что большая лондонская фирма «Heimbürger» въ 50 пароходовъ, перевозившихъ въ то же лѣто товаръ, преимущественно между Петербургомъ и Англіею, получила чистаго дивиденда въ самыхъ лучшихъ случаяхъ 8 и 9%, а отъ пароходовъ со старыми машинами—2—3% или даже убытки,—такъ что средніе заработки пароходовъ нельзя считать выше 8 или 9%. *)

Какъ Андрей Вейде, такъ и другіе ливонскіе крестьяне, владѣльцы большихъ парусныхъ судовъ дальняго плаванія, имѣли отличные заработки,—отъ 30 до 60%.

*) За 1881 годъ общество Messageries maritimes выдало своимъ акціонерамъ 7% съ чистаго основнаго капитала.

Заработки судна „Исаакъ“ въ 1877 году.

I. Первое плаваніе въ маѣ мѣсяцѣ, изъ Риги въ Англію—съ досками; 200 standard load; фрахтъ всего 450 фунтовъ стерлинг. или по тогдашнему курсу 4.000 руб.—валовой, а 200 фунт.—1.700 руб.—чистый доходъ.

II. Изъ Англіи въ Кронштадтъ, съ 30 кпл. (по 1.325 пуд.) каменнаго угля; 270 фунт. стерл. фрахтъ; чистый доходъ 120 фунт. или 1.100 руб.

III. Изъ Кронштадта въ Англію, съ лѣсомъ для спичекъ чистый доходъ 200 фунтовъ или по июльскому курсу 2.000 руб.

IV. Изъ Англіи въ Ригу, съ балластомъ.

V. Изъ Риги въ Англію, съ брусьями; чистаго дохода получено 250 фунт., что по сентябрьскому курсу составляло 2.700 руб.

VI. Изъ Англіи въ Копенгагенъ, съ каменнымъ углемъ; чистый доходъ 500 руб. Судно осталось на зимовку въ Копенгагенѣ.

Статьи расхода.

Жалованье: 1) Шкиперу по 25 руб. ежемѣсячно, въ 8 мѣсяцевъ—200 руб.; ему же 3% изъ валоваго дохода—630 руб.; подарки 200 руб.; итого 1.030 руб.

2) Жалованье штурману, по 30 рубл. въ мѣсяцъ, 240 руб.

3) Жалованье боцману, по 20 рубл.,—160 руб.

4) Двумъ полнымъ матросамъ, по 18 рубл. каждому въ мѣсяцъ, а всего 288 руб.

5) Двумъ полуматросамъ по 12 руб.—192 руб.

6) Повару—по 5 руб., всего 40 руб.

Итого жалованья 1.950 руб.

Харчи: Шкиперу—120 рубл.

Экипажу—560 руб. ($\frac{1}{3}$ руб. въ день каждому).

Итого на харчи 680 руб.

Затѣмъ слѣдуютъ расходы: маклерскіе, портовые, за лоцмановъ, за помощь пароходовъ, городскіе налоги, починка парусности и судна. плата мастеровымъ за кузнечныя и другія работы.