

**Кази Михаил Ильич**

**Добровольный флот и русское  
общество пароходства и торговли  
перед государством**

**Москва  
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3  
ББК 84-4  
М69

М69      **Михаил Ильич К.**  
Добровольный флот и русское общество пароходства и торговли перед государством /  
Кази Михаил Ильич – М.: Книга по Требованию, 2023. – 74 с.

**ISBN 978-5-519-87697-1**

**ISBN 978-5-519-87697-1**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2023  
© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2023

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.



# Добровольный флотъ и русское общество пароходства и торговли

## ПЕРЕДЪ ГОСУДАРСТВОМЪ.

### Основные цѣли учрежденія.

Для правильной оцѣнки основныхъ положеній настоящаго изслѣдованія и послѣдующихъ выводовъ, соображеній и расчетовъ, весьма важно установить, съ полною достовѣрностью, главную цѣль и задачи, которыя правительство имѣло въ виду, въ 1856 г., при учрежденіи *Русскаго Общества пароходства и торговли* и, 22 года спустя, въ 1878 году, когда возникъ *Добровольный флотъ*. Это нужно тѣмъ болѣе, что съ документальными свѣдѣніями, хранящимися въ архивахъ, мало кто справляется, а въ брошюрахъ и книгахъ, которыя трактуютъ о Русскомъ Обществѣ пароходства, — изданныхъ, конечно, для того, чтобы ихъ читали, — приведены свѣдѣнія, несогласныя съ официальными, документальными данными. Такъ, въ брошюрѣ А. Скальковскаго \*) (стр. 11) сказано, что Русское Общество пароходства образовалось послѣ крымской войны «благодаря инициативѣ нѣсколькихъ благородныхъ лицъ, а именно адмирала Аркаса и дѣйст. ст. сов. Новосельскаго, и благодаря щедрости и мудрости правительства»; а въ книгѣ К. Скальковскаго \*\*) (сына), на стр. 446, сказано: «*учредители Русскаго Общества пар. и торг. взялись, по примѣру заграничныхъ обществъ, устроить, за извѣстную помилъную приплату, взаимныя весьма неудовлетворительныхъ и убыточныхъ казенныхъ пароходовъ \*\*\**), срочное сообщеніе черноморскихъ и азовскихъ портовъ съ

\*) Отца К. А. Скальковскаго; издава въ Одессѣ въ 1870 году подъ заглавіемъ: «Русское общество пароходства и торговли 1857—1869 г.».

\*\*) «Русскій торговый флотъ и срочное пароходство на Черномъ и Азовскомъ моряхъ», СПб., 1887 г.

\*\*\*) Здѣсь, г. Скальковскій подразумѣваетъ, вѣроятно, пароходы, дѣйствовавшей до крымской войны, Новороссійской экспедиціи.

*важнѣйшими портами западной Европы и Леванта*». Между тѣмъ, по документальнымъ свѣдѣніямъ, учрежденіе Русскаго Общества пароходства и торговли состоялось при слѣдующихъ условіяхъ:

«Въ докладѣ генераль-адмирала, Высочайше одобренномъ 6 февраля 1856 года, предполагалось учредить въ Черномъ морѣ, въ самыхъ большихъ размѣрахъ частное пароходное общество на акціяхъ, которое содержало бы постоянно, *по возможности, большое число самыхъ большихъ пароходовъ, построенныхъ съ та-кимъ расчетомъ, чтобы, въ случаѣ надобности, правительство могло нанять или купить ихъ для перевозки десанта и обращенія въ боевыя суда.* Обществу предполагалось предоставить такія преимущества, которыя побудили бы русскихъ капиталистовъ неотлагательно дать на это предпріятіе значительные капиталы и обезпечивали бы постоянное коммерческое плаваніе компанейскихъ пароходовъ, для чего полагалось:

«1) дозволить обществу пріобрѣтать нужныя ему суда въ продолженіе первыхъ пяти лѣтъ за границу безпошлинно съ тѣмъ, чтобы, послѣ этого срока, оно строило ихъ въ Россіи;

«2) разрѣшить морскимъ офицерамъ служить на пароходахъ общества,

«3) всѣ привозимые изъ-за границы и вывозимые изъ Россіи на пароходахъ общества товары облагать уменьшенной пошлиною,

«и 4) предложить флигель-адъютанту капитану 1-го ранга Аркасу, какъ человѣку весьма знающему и способному на подобныя предпріятія, быть учредителемъ черноморскаго пароходнаго общества и главнымъ директоромъ онаго, съ тѣмъ, чтобы онъ составилъ проектъ устава общества и пріискалъ другихъ участниковъ».

Эти первоначальныя основанія подверглись, впоследствии, при детальной разработкѣ проекта, нѣкоторымъ измѣненіямъ, такъ что коммиссія, подъ предсѣдательствомъ генераль-адъютанта Грейга, Высочайше учрежденная по вопросу о продолженіи существованія Русскаго Общества пароходства послѣ 21 мая 1877 г., опредѣляетъ задачи правительства, при учрежденіи этого общества, въ слѣдующихъ выраженіяхъ:

«Государь Императоръ, обративъ въ 1856 году вниманіе на огромныя выгоды, которыя въ продолженіе восточной войны за-

«падные морскія державы извлекали изъ частныхъ пароходныхъ «обществъ, для скорой перевозки, на весьма значительныя разстоянія, цѣлыхъ армій и неисчислимаго количества разнаго рода «снарядовъ и припасовъ, извоили признать учрежденіе подобнаго «общества, въ самыхъ большихъ размѣрахъ, въ Черномъ морѣ, въ «высшей степени полезнымъ, *съ тѣмъ, чтобъ оно имѣло сколь «возможно большее число сильныхъ пароходовъ* и содержало по- «стоянное сообщеніе съ разными пунктами архипелага и морей «Средиземнаго и Адриатическаго. Подобное общество замѣнило бы, «до нѣкоторой степени, прежній черноморскій флотъ нашъ, а для «транспортировки войскъ представило бы даже, съ меньшими «издержками, несравненно большія средства. Оно было бы въ «высшей степени полезно для развитія морской торговли нашей, «ибо занялось бы перевозкой товаровъ на русскихъ судахъ и, «наконецъ, посредствомъ непрерывныхъ сношеній съ разными «пунктами православнаго Востока и перевозки большого числа «поклонниковъ въ Палестину и къ Аѳонской горѣ, содѣйствовало «бы весьма сильно сближенію насъ съ нашими единовѣрцами и «доставило бы Россіи необходимое для нея значеніе на Востокѣ. «По всѣмъ этимъ соображеніямъ, Государь Императоръ соизво- «лилъ признать нужнымъ неотлагательно составить подробное «предположеніе объ учрежденіи русскаго пароходнаго общества «въ Черномъ, Азовскомъ, Адриатическомъ и Средиземномъ мо- «ряхъ, съ изложеніемъ главныхъ основаній сего учрежденія и «тѣхъ пособій, которыя необходимы ему отъ правительства, дабы «начать дѣйствіе въ самомъ непродолжительномъ времени въ «предупрежденіе соперничества иностранныхъ компаній и съ «тѣмъ, чтобы, по воспослѣдованіи утвержденія помянутыхъ глав- «ныхъ основаній и соизволенія на испрашиваемыя пособія, не- «медленно былъ составленъ самый уставъ общества».

Изъ этихъ справокъ видно, что учрежденіе Русскаго Обще- ства пар. и торг. было дѣломъ не частной инициативы или пред- приимчивости, а государственною мѣрою, рассчитанною на удо- влетвореніе совершенно опредѣленныхъ политическихъ потребно- стей, выяснившихся послѣ крымской войны.

Но, по прошествіи 22-хъ лѣтъ, эти потребности оказались настолько неудовлетворенными, что въ 1878 году, послѣ восточной войны, правительство приняло рѣшеніе учредить, на средства

народныхъ пожертвованій, *добровольный флотъ*. Во всеподданнѣйшемъ докладѣ Государя Наслѣдника Цесаревича, главные основанія учрежденія добровольнаго флота выражены, между прочимъ, такъ:

«*Суда Добровольнаго флота, въ случаѣ войны, обязательно поступаютъ, по распоряженію правительства, на военныя надобности, въ мирное же время служатъ цѣлямъ торговымъ*».

«*По организаціи дѣла и по минованіи войны или теперешняго политическаго затрудненія, составляется уставъ торговаго, отечественнаго океанскаго общества; согласно этому уставу образуется общество и ему передаются суда, заведенныя по подпискѣ, и дѣла комиссіи*» \*).

«*Командиры, офицеры и матросы на суда-крейсера назначаются изъ служащихъ въ коронномъ флотѣ; имъ и въ мирное время сохраняются всѣ преимущества службы въ линейномъ флотѣ*».

«*При содѣйствіи министерствъ финансовъ, морскаго и военнаго изыскиваются средства, могущія обезпечить выгодность торговыхъ рейсовъ судовъ въ мирное время*».

Уставъ общества Добров. флота былъ Высочайше утвержденъ 9-го мая 1879 года. Въ 1883 году управленіе Добров. флотомъ было передано морскому министерству,—общество упразднено,—а съ 1885 г., Добров. флоту, по примѣру Русскаго Общества пароходства, выдается, за совершеніе рейсовъ во Владивостокъ, ежегодная субсидія изъ государственнаго казначейства.

Этотъ краткій очеркъ условій, при которыхъ возникли Рус. Общество пароходства въ 1856 году и Добров. флотъ въ 1878, былъ необходимъ для того, чтобы установить на вполнѣ твердыхъ основаній слѣдующее положеніе: *Русское Общество пар. и торг. и Добров. флотъ учреждены правительствомъ въ видахъ государственныхъ, преимущественно политическаго характера; цѣли же экономическія имѣли второстепенное значеніе и явились, какъ бы, естественными спутниками организаціи, для дѣятельности въ мирное время, этихъ двухъ важнѣйшихъ нашихъ морскихъ пароходныхъ предпріятій.*

---

\*) Комиссія была Высочайше утверждена для сбора пожертвованій для приобращенія судовъ и организаціи Добров. флота.

### Поводъ къ изслѣдованію дѣла.

Въ іюнѣ прошлаго 1887 года министерство финансовъ сдѣлало Русскому Обществу пароходства предвареніе о томъ, что черезъ два года, выдача ему помилной платы, за содержаніе срочныхъ сообщеній, на основаніи нынѣ дѣйствующаго устава, будетъ прекращена. Это предвареніе предполагало разработку и установленіе въ законодательномъ порядкѣ новыхъ отношеній правительства къ Русскому Обществу пароходства для введенія ихъ въ дѣйствіе съ іюня 1889 года, — и, само собою разумѣется, что Русское Общество пароходства должно было приступить къ составленію предварительныхъ, по этому дѣлу, соображеній, разсчитанныхъ на удовлетвореніе вѣроятныхъ предположеній правительства. Съ этого времени, сталъ распространяться, въ болѣе или менѣе опредѣленной формѣ, слухъ о передачѣ Добров. флота въ эксплуатацію Русскаго Общества пароходства, которое, будто бы, сдѣлало уже и письменное предложеніе, въ томъ смыслѣ, что, принимая въ свое завѣдываніе Добров. флотъ, со всѣми его обязательствами и правами, оно готово содержать пароходныя сообщенія съ дальнимъ востокомъ за меньшую помилную плату, чѣмъ та, которую получаетъ Добров. флотъ. Другими словами, Рус. Общество пар. и торг. беретъ нести ту службу государству, которая, до настоящаго времени, была возложена на Добров. флотъ, съ меньшими матеріальными пожертвованіями для государственной казны. Такое предложеніе, разсматриваемое исключительно съ матеріальной точки зрѣнія, могло разсчитывать на сочувствіе финансоваго вѣдомства, озабоченнаго возможнымъ сокращеніемъ расходовъ. Съ этой благопріятной, для предложенія Русскаго Общества пароходства, точки зрѣнія начала разсматривать вопросъ и пресса, какъ свидѣтельствуютъ о томъ газетныя статьи \*); а основныя положенія трактата К. А. Скалковскаго о срочныхъ морскихъ сообщеніяхъ (въ книгѣ его «Русскій торговый флотъ и срочныя сообщенія») могли, за отсутствіемъ другихъ данныхъ, дать богатый матеріалъ только для такого *не государственнаго* рѣшенія этого важнаго вопроса.

Въ правительственныхъ и общественныхъ сферахъ начали циркулировать и мотивы передачи Добров. флота Русскому Обще-

---

\*) См. статью «Срочное пароходство», «Нов. Время» 27-го августа 1887 г. № 4128.

ству пароходства. Они сводились, главнымъ образомъ, къ тому, что Русское Общество пароходства ведетъ свое дѣло, въ *коммерческомъ* отношеніи, съ полнымъ успѣхомъ, опираясь на соотвѣтствующую организацію, выработанную продолжительнымъ опытомъ, и приспособленный къ дѣлу опытный личный составъ и т. п.; тогда какъ Добров. флотъ, находясь въ казенномъ управленіи, и именно, по этой причинѣ, ведется *коммерчески* нераціонально и даже убыточно для казны. По странному совпаденію обстоятельствъ, слухи о нераціональной и убыточной дѣятельности Добров. флота начали распространяться въ то время, когда, напротивъ, какъ показываютъ отчеты, дѣло Добров. флота начало замѣтно улучшаться, въ зависимости отъ назначенной ему субсидіи. Пропаганда въ пользу передачи Добров. флота Русскому Обществу начала доходить до цинизма и даже не заботиться о томъ, чтобы аргументы въ пользу такой передачи имѣли какое-нибудь логическое основаніе.

Такъ, публицистъ «Нов. Времени» (отъ 27 августа 1887 г. № 4128) начинаетъ передовую статью, подъ заглавіемъ «Срочное пароходство», слѣдующими словами: «Не взирая на огромную субсидію, Добров. флотъ, и въ этомъ году, былъ не въ состояніи перевезти казенные грузы въ порты Тихаго океана и пришлось нанимать иностранныя суда. Эта неудовлетворительность дѣйствій (!?) Добров. флота, рядомъ съ гибелью у послѣдняго «одного изъ лучшихъ пароходовъ, снова возбудили слухъ о передачѣ судовъ Добров. флота, по особому соглашенію, Русскому Обществу «пар. и торг., которое, *имѣя обширный флотъ*, можетъ, прочнѣе другихъ, установить наши пароходныя сообщенія съ дальнимъ «Востокомъ». Почему, именно, случайное скопленіе казенныхъ грузовъ для отдаленной окраины—въ такомъ количествѣ, что для перевозки ихъ, въ опредѣленный срокъ, Добров. флотъ не имѣлъ достаточно пароходовъ и долженъ былъ, по порученію военного вѣдомства, прибѣгнуть къ зафрахтованію иностранныхъ судовъ.— можетъ служить доказательствомъ *неудовлетворительности дѣйствій* Добров. флота, публицистъ «Нов. Времени» не считалъ даже нужнымъ пояснить; а, усиливъ этотъ *вѣскій* аргументъ гибелью парохода Добров. флота «*Кострома*», прямо перешелъ къ мотивированію необходимости передачи Добров. флота Русскому Обществу пароходства.

Свѣдущему, въ вопросахъ о морскихъ сообщеніяхъ, автору приведенной статьи должно быть безызвѣстно, что Русскому Обществу пароходства, не взирая на его *обширный флотъ*, не разъ приходилось бывать въ такомъ же положеніи, что оно не въ состояніи было перевозить всѣхъ предъявляемыхъ ему грузовъ, и также прибѣгало къ найму иностранныхъ пароходовъ,—что около того же времени, когда Добров. флотъ потерялъ пароходъ «*Кострома*» (далеко не изъ лучшихъ своихъ судовъ), потерпѣвшій крушеніе у негостепріимнаго, пустыннаго берега Сахалина, въ туманъ, ночью,—Русское Общество пароходства также потеряло *дѣйствительно* одинъ изъ двухъ лучшихъ и новѣйшихъ своихъ пароходовъ дальняго плаванія (*Царица*), разбившійся среди бѣлаго дня, въ штиль и совершенно ясную погоду, въ нѣсколькихъ миляхъ отъ о-ва Сира. И однако, никому не приходило въ голову пользоваться этими случаями для доказательства *неудовлетворительности дѣйствій* Русскаго Общества пароходства въ такой мѣрѣ, чтобы требовать, напр., прекращенія ему субсидій. Ясно, что усердные представители интересовъ Русскаго Общества пароходства въ прессѣ считали себя уже достаточно сильными, чтобы занять по отношенію къ Добров. флоту положеніе волка къ ягненьку, въ баснѣ Крылова: «Ты (Добров. флотъ) виновать ужъ тѣмъ, что хочеть мнѣ (Русскому Обществу пароходства) кушать».

Позднѣе, во второй половинѣ прошлаго же года, появилась, напечатанная въ Одессѣ, брошюра «Добровольный флотъ,—очеркъ коммерческаго положенія и дѣятельности», 1880—1885 г.), которая имѣетъ цѣлью доказать, что Добров. флотъ—*предпріятіе, созданное народными пожертвованіями, . . . не можетъ существовать своими собственными средствами, при весьма милостивой поддержкѣ правительства.*

Наконецъ, сдѣлалось уже не секретомъ, что Русское Общество пароходства, дѣйствительно, обратилось къ правительству съ представленіемъ о передачѣ ему, на извѣстныхъ условіяхъ, добровольнаго флота.

Такое положеніе дѣла, грозившее упраздненіемъ Добров. флота, какъ самостоятельнаго учрежденія въ государствѣ, при вѣроятной склонности, въ нѣкоторыхъ правительственныхъ сферахъ, разсматривать предложеніе Русск. Общества пароходства съ точки зрѣнія сокращенія расхода для государственнаго казна-

чейства, послужило поводомъ къ подробному изученію этого дѣла, такъ какъ, въ случаѣ несостоятельности Добров. флота къ дальнѣйшему существованію. можно доказать безъ труда, что суда его слѣдуетъ передать именно Русскому Обществу, потому что оно, имѣя готовую организацію и значительный запасный капиталъ, можетъ, съ наибольшими выгодами для государственнаго казначейства, принять на себя обязательства Добров. флота по содержанію морскихъ сообщеній съ дальнимъ Востокомъ.

Ближайшее изученіе дѣла не приводитъ, однако, къ такому рѣшенію этого весьма *важнаго* государственнаго вопроса, — что имѣется въ виду доказать всѣми послѣдующими изслѣдованіями, соображеніями, выводами и расчетами.

### Коммерческая дѣтельность.

Обращаясь къ дѣятельности разсматриваемыхъ пароходныхъ предпріятій въ коммерческомъ отношеніи, нельзя не признать, что Русское Общество вело свои дѣла блистательно. Объ этомъ не можетъ быть двухъ мнѣній; но если бы требовались доказательства, то они заключаются уже въ слѣдующей краткой справкѣ о современномъ финансовомъ положеніи этого общества: оставивъ въ предпріятіи (изъ первоначальнаго складочнаго капитала въ 9.000.000 руб.) только 3.000.000 руб., оно имѣло по балансу, на 1 января 1887 года,

|                               |                    |
|-------------------------------|--------------------|
| 1) основнаго капитала . . . . | 10.000.000 р. — к. |
| 2) страховаго » . . . .       | 1.000.000 » — »    |
| и 3) запаснаго » . . . .      | 8 392.317 » 47 »   |

А всего . 19.392.317 р. 47 »

Эта сумма распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

|                                                                                                                                                 |                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 1) Въ наличныхъ деньгахъ, процентныхъ бумагахъ и въ долгахъ за разными учрежденіями и лицами (за исключеніемъ долговъ самаго общества). . . . . | 6.185.217 р. 22 к.  |
| 2) Въ пароходахъ, баржахъ и всякаго рода пловучихъ средствахъ . . . . .                                                                         | 6.911.582 » 07 к.   |
| 3) Въ недвижимомъ имуществѣ . . . .                                                                                                             | 3.273.927 » 55 »    |
| 4) Въ матеріалахъ и издѣліяхъ . . .                                                                                                             | 3.021.590 » 63 »    |
| Итого . . .                                                                                                                                     | 19.392.317 р. 47 к. |

Только въ первые годы, съ 1857 по 1862 годъ, результаты дѣятельности общества были не вполне удовлетворительны, что обуславливалось, *во-первыхъ*, новизною дѣла, вступавшаго постепенно въ рамки, вырабатывавшейся опытомъ, организациі; *во-вторыхъ*, недостаткомъ грузового и пассажирскаго движенія, которое, однако, въ зависимости отъ развитія желѣзнодорожныхъ путей, кредита и общихъ условій промышленной и гражданской жизни, начало быстро возрастать \*), и *въ третьихъ*, тѣмъ, что, при наличности упомянутыхъ двухъ причинъ, общество, только на первыхъ порахъ, было вѣрно основной цѣли его учрежденія, т. е. содержало заграничныя срочныя сообщенія преимущественно большими, потому времени, быстроходными пароходами \*\*), отчего эксплуатационныя расходы не могли не быть очень большими, такъ какъ скорости въ 13 и 14 узловъ, при состояніи пароходной техники въ 1858 году (когда были построены эти пароходы), достигались цѣною непомернаго расхода топлива и вѣса механизмовъ, поглощавшихъ значительную часть полезнаго водоизмѣщенія пароходовъ. Но, затѣмъ, ростъ коммерческаго преемственнаго общества былъ непримѣрный и, въ общемъ выводѣ, выдавая акціонерамъ дивиденды отъ 6 до 13% на складочный капиталъ до 1866 года и отъ 27 до 41% въ послѣдующіе годы, оно возвратило акціонерамъ 6.000.000 изъ первоначальнаго складочнаго капитала и, на 1-е января 1887 года, имѣло (какъ видно изъ вышеприведеннаго краткаго баланса) 19.392.317 р. 47 к.; т. е., заработало на 3.000.000 р., оставшагося въ предпріятіи складочнаго капитала, 16.392.317 р. 47 к. или слишкомъ 500% преміи \*\*\*).

---

\*) Валовыя выручки общества, по всѣмъ линіямъ, были въ круглыхъ цифрахъ въ 1857 году за перевезенные 900.000 пуд. груза и 57.000 пассажировъ. Р. 315.000

|        |   |   |            |   |   |         |   |   |           |
|--------|---|---|------------|---|---|---------|---|---|-----------|
| » 1862 | » | » | 5.200.000  | » | » | 110.000 | » | » | 1.798.000 |
| » 1867 | » | » | 19.000.000 | » | » | 316.000 | » | » | 3.890.000 |
| » 1872 | » | » | 30.500.000 | » | » | 578.000 | » | » | 5.309.000 |

\*\*) Пароходы: *Имп. Александръ II*, *В. К. Константинъ*, *Таврида* и *Аргоннавтъ* имѣли скорость 14 узловъ; *Владиміръ*, *Олегъ*, *Эмборусъ* и *Колхида*—13 узловъ.

\*\*\*) Представители Русскаго Общества пароходства отрицаютъ обыкновенно такую непомерную выгодность дѣла, заявляя, что дивиденды слѣдуетъ высчитывать въ % не на дѣйствительную стоимость акцій (150 руб.), а на биржевую, которая въ послѣдніе годы держалась около 900 руб. Но это не вѣрно и, хотя, по ходатайству общества, ему было разрѣшено перечислить часть его запаснаго капитала въ основной (что было противно уставу), чтобы возвысить номинальную цѣну акцій до 500 руб., а биржевая цѣна акцій дѣйствительно въ 6 разъ выше нарицательной,

Далеко не въ такомъ видѣ представляется дѣло Добров. флота. Сравненіе его, въ этомъ отношеніи, съ Русскимъ Обществомъ, конечно, и невозможно; послѣднее 30 лѣтъ работало, чтобы зарабатывать и откладывать, а Добров. флотъ существуетъ всего около 9-ти лѣтъ и задача его заключалась въ томъ, чтобы покрывать заработками расходы по плаванію пароходовъ, т. е. сводить концы съ концами; когда же, и это, оказалось невозможнымъ, ему, съ 1885 года, была назначена субсидія изъ государственнаго казначейства, рассчитанная, однако, въ такомъ только размѣрѣ, чтобы покрывались расходы эксплуатаціи. Поэтому у Добров. флота и не могло образоваться никакихъ свободныхъ капиталовъ. Тѣмъ не менѣе, ближайшее разсмотрѣніе его дѣятельности, по отчетамъ, приводитъ къ заключенію, что она могла быть болѣе успѣшною въ коммерческомъ отношеніи. Отчеты Добров. флота, сведенные въ форму таблицъ (см. приложенія №№ 1, 2 и 3), за все время его дѣятельности съ 1878 по 1-е января 1887 года, отдѣльно—по *приходу и расходу*, и особо—*расходамъ по капитальному и обыкновенному ремонту пароходовъ*, указываютъ, что главною ошибкою его администраціи была покупка старыхъ пароходовъ, вмѣсто заказа новыхъ, отвѣчающихъ требованіямъ дѣла. Расходы (по приспособленію старыхъ пароходовъ къ нуждамъ флота и по передѣлкѣ машинъ устарѣвшаго типа, потреблявшихъ много топлива), отнесенные въ рубрику *капитального ремонта*, и расходы (по содержанію въ исправности старыхъ корпусовъ и машинъ) въ рубрикѣ *обыкновеннаго ремонта*, поглотили непроизводительно весьма значительную часть выручекъ Добров. флота. Нераціональность управленія дѣломъ, въ этомъ отношеніи, можетъ имѣть вполне оправдывающее объясненіе только въ примѣненіи къ первымъ тремъ пароходамъ—*Россія, Москва и Петербургъ*, которые были приобрѣтены въ моментъ нужды, когда приходилось покупать то что можно было найти лучшаго изъ того, что вообще возможно было купить. Что же касается всѣхъ послѣдующихъ приобрѣтеній, которыхъ было сдѣлано на сумму 2.520,579 руб. (не

---

въ зависимости отъ приносимыхъ ими дивидендовъ и накопленнаго богатства, балансовая стоимость котораго обезпечиваетъ каждую акцію въ суммѣ 969 руб. 60 коп., но все это не измѣняетъ того факта, что складочный капиталъ, въ дѣлѣ, не превышаетъ 3.000.000 руб.; всѣ же остальные цѣнности, въ суммѣ 16.392.317 руб. 47 к. выручены изъ прибылей, которыя дало предпріятіе.