

Н.П. Забугин

**О судоходстве на русском
Дальнем Востоке**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 304
ББК 60.5
Н11

Н11 **Н.П. Забугин**
О судоходстве на русском Дальнем Востоке / Н.П. Забугин – М.: Книга
по Требованию, 2014. – 194 с.

ISBN 978-5-4241-5751-6

О судоходстве на русском Дальнем Востоке.

ISBN 978-5-4241-5751-6

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2014

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2014

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

Сообщеніе портовъ Приморской области съ портами Кореи, Китая и Японіи.

Мысль объ установленіи правильнаго парходнаго сообщенія между нашимъ Тихоокеанскимъ прибрежьемъ и иностранными портами дальняго востока возникла почти одновременно съ окончательнымъ присоединеніемъ къ Россіи Уссурійскаго края, успешная колонизація котораго, за полнымъ почти въ то время отсутствіемъ сухопутныхъ дорогъ, связывающихъ этотъ край съ метрополіей, и за неизбѣнимъ обезпеченнаго сообщенія съ портами Европейской Россіи, была возможна лишь при болѣе или менѣе правильно организованныхъ сообщеніяхъ съ Китайскими и Японскими портами, откуда край вынужденъ былъ снабжаться предметами первой необходимости.

До начала восьмидесятыхъ годовъ упомянутыя сообщенія поддерживались исключительно случайными иностранными пароходами. Высочайше утвержденнымъ 7 Ноября 1879 г. положеніемъ Комитета Министровъ содержаніе срочнаго парходнаго сообщенія между Владивостокомъ и Николаевскомъ, съ одной стороны, и Владивостокомъ и Ханькоу, съ заходомъ въ Шанхай и Нагасаки, съ другой, предоставлено было, срокомъ на 15 лѣтъ, купцу, нынѣ коммерціи совѣтнику, Шевелеву, съ производствомъ ему за

срочные, въ опредѣленномъ количествѣ, рейсы платы отъ Правительства, въ размѣрѣ 3 р. кред. за милю въ теченіе первыхъ 10 лѣтъ; въ послѣдніе же 5 лѣтъ плата эта должна была понижаться ежегодно на 10%.

На основаніи заключеннаго 1 апрѣля 1880 г. Министерствомъ Финансовъ съ Шевелевымъ, согласно приведенному Высочайшему повелѣнію, контракта, Шевелевъ обязался пріобрѣсти одну морской пароходъ и совершать между указанными портами, начиная съ 1882 г., 5 срочныхъ рейсовъ, составлявшихъ всего 18,664 мили. Пароходныя сообщенія открыты были 16 Апрѣля 1882 года, и этотъ срокъ признанъ началомъ обязательныхъ отношеній предпринимателя къ казнѣ.

Вскорѣ однако оказалось, что и число рейсовъ, и количество назначенныхъ по контракту иностранныхъ портовъ, которые обязанъ былъ посѣщать пароходъ Шевелева, были недостаточны для удовлетворенія быстро возрастающей потребности Уссурійскаго края въ заграничныхъ сношеніяхъ. Первый Приамурскій Генераль - Губернаторъ, Генераль - Адыютантъ баронъ Корфъ, тотчасъ по назначеніи его въ 1884 году, объѣхалъ ввѣренный ему край и во всеподданнѣйшемъ отчетѣ объ этомъ объездѣ засвидѣтельствовалъ о крайнихъ неудобствахъ рѣдкихъ сообщеній портовъ Приморской окраины между собою и съ иностранными рынками. Почти въ то же время, въ 1885 г., капитанъ-лейтенантъ Сиденснеръ вошелъ въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи учредить акціонерное общество для перевозки пассажировъ, почты и грузовъ между портами Приморской области и открытыми портами Кореи, Китая и Японіи. Хо-

ходатайство это было передано на рассмотрение особой при Морскомъ Министерствѣ комисіи, учрежденной для всесторонняго обсуждения вопроса о выработкѣ проекта удовлетворяющихъ современнымъ потребностямъ пароходныхъ сообщеній Приморской области. Комисія признала проектъ Сиденснера, по коему было исчислено около 100,000 миль ежегоднаго плаванія, требующимъ радикальнаго измѣненія, въ виду главнымъ образомъ того, что въ проектѣ этомъ первое мѣсто занимало сообщеніе между иностранными портами. Но вмѣстѣ съ тѣмъ комисія находила необходимымъ весьма значительное расширение сообщеній Приамурскаго края съ иностранными портами и проектировала ежегодное количество такихъ сообщеній въ размѣрѣ 115,676 миль. Управлявшій Морскимъ Министерствомъ, передавая такое заключеніе Министерству Финансовъ, признавалъ возможнымъ, по соображеніямъ преимущественно бюджетнымъ, ограничить обязательные рейсы 81,467 милями. Приамурскій Генераль-Губернаторъ, съ которымъ было сдѣлано сношеніе по поводу ходатайства Сиденснера, находилъ безусловно необходимымъ установить пароходныя сообщенія въ количествѣ, по крайней мѣрѣ, 86,500 миль. Всѣ указанныя предположенія были подвергнуты новому рассмотрѣнію въ особомъ при Министерствѣ Финансовъ совѣщаніи, подъ предсѣдательствомъ Приамурскаго Генераль-Губернатора, изъ представителей отъ Министерствъ Морскаго и Финансовъ. Комисія эта, отклонивъ такъ же, какъ и предыдущая, предложеніе Сиденснера, сократила, въ виду затруднительности въ то время средствъ государственнаго казначейства, предположенія Генераль-Адью-

танта барона Корфа и признала возможным ограничить субсидируемые рейсы 66,500 милями, а общую сумму субсидии предпринимателю, считая по 3 р. за морскую милю, 199,500 р. Бывшій Министръ Финансовъ, Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Вышнеградскій, признавая и такую сумму весьма обременительною для государственнаго казначейства при тогдашнемъ состояніи ресурсовъ послѣдняго, просилъ Генераль-Адъютанта барона Корфа уменьшить число обязательныхъ рейсовъ до предѣловъ крайней и неотложной необходимости, причемъ, съ своей стороны, полагалъ возможнымъ такъ скомбинировать эти рейсы, чтобы размѣръ прибавочной субсидіи не превышалъ 68,000 руб. Въ отвѣтъ на эту просьбу баронъ Корфъ выразилъ, что отпущекъ добавочной субсидіи за обязательные рейсы въ исчисленномъ Министерствомъ Финансовъ размѣрѣ не удовлетворить существовавшей уже тогда потребности края въ усиленіи пароходныхъ сообщеній, но такъ какъ и такая прибавка должна была принести извѣстную пользу краю, то онъ не считалъ возможнымъ настаивать болѣе на ея увеличеніи, дабы не отдалять срока начала дѣйствія учащеннаго, хотя и въ скромныхъ размѣрахъ, сообщенія.

Представленіе о дополнительномъ ежегодномъ ассигнованіи субсидіи въ количествѣ 68,000 руб. за содержаніе срочныхъ рейсовъ на дальнемъ востокѣ удостоилось Высочайшаго утвержденія 25 Мая 1888 г., и 17 Юня того же года съ коммерціи совѣтникомъ Шевелевымъ былъ заключенъ новый контрактъ, дѣйствующій и понынѣ. По контракту этому Шевелевъ обязался содержать срочныя сообщенія по линиямъ:

а) Татарскаго пролива, между Владивостокомъ и Николаевскомъ, въ количествѣ 15,000 миль, б) заграничной, между Владивостокомъ и Шанхаемъ, съ заходомъ въ Гензанъ, Фузанъ, Нагасаки и Чифу—23,000 миль, и в) залива Петра Великаго, между Владивостокомъ и портами: Рѣчной, Монгугай, Славянка, Посъеть, Ганьгоуцза, Тавайцза и Находка—12,000 миль, а всего въ годъ 50,000 миль (п. 2, 3 и прилож.). Линіи эти контрагентъ обязанъ эксплуатировать своими собственными пароходами (п. 4): въ первые 2 года двумя, а затѣмъ тремя (п. 3), по росписанію, ежегодно утверждаемому Приамурскимъ Генералъ-Губернаторомъ (п. 5); пароходы должны быть построены и снабжены согласно тѣмъ правиламъ, какія будутъ изданы правительствомъ, а до изданія такихъ правилъ контрагентъ долженъ руководствоваться правилами Англійскаго Ллойда (п. 6). Ежегодно, по прибытіи въ первый разъ во Владивостокъ, пароходы свидѣтельствуется назначаемою командиромъ Владивостокскаго порта комиссіей и допускаются къ исполненію рейсовъ лишь по признаніи ихъ вполне соответствующими установленнымъ контрактомъ требованіямъ (п. 30). Пароходы должны имѣть слѣдующія вмѣстимость и количество номинальныхъ силъ: по линіи Татарскаго пролива не менѣе 800 тоннъ и 100 номинальныхъ силъ, по линіи заграничной не менѣе 1,000 тоннъ и 100 номинальныхъ силъ и по линіи залива Петра Великаго не менѣе 200 тоннъ и 40 номинальныхъ силъ (п. 7). Обязательная средняя или минимальная для каждаго парохода скорость хода контрактомъ не опредѣлена. Курьеры, фельдъегеря и всякаго рода почтовая кор-

респонденція перевозятся безплатно; офицеры и гражданскіе чины военнаго вѣдомства за плату на 50% ниже опредѣленной общимъ пассажирскимъ тарифомъ; нижніе воинскіе чины, арестанты, переселенцы и ихъ семейства по 1½ к. съ мили и человекъ; принадлежащій казѣ и переселенцамъ скотъ и казенныя лошади по 4½ коп. съ головы и мили, казенныя грузы по приложеннымъ къ контракту тарифамъ, составляющимъ, по перечисленіи ставокъ за разстоянія на пудо-мили, отъ Владивостока: по заграничной линіи до Шанхая и Чифу 0,039, до Нагасаки 0,05, до Фузана 0,057 и до Гензана 0,083 к. съ мили: Татарскаго пролива до Николаевска 0,042, до Де-Кастри 0,046, до Дуэ 0,047, до Императорской гавани 0,052, до Корсаковскаго поста 0,081 и до залива св. Ольги 0,098 к. съ мили, и по линіи залива Петра Великаго до Находки 0,16, до Тавайцзы 0,19, до Ганьгоуцзы и до Славянки 0,2, до Посѣта 0,12, до Рѣчнаго 0,26 и до Монгугая 0,3 к. съ мили. По истеченіи первыхъ 5 лѣтъ тарифы эти уменьшаются ежегодно на 2½%. Тарифъ платы за перевозку частныхъ пассажировъ III класса, за исключеніемъ перевозимыхъ собственно между иностранными портами, не можетъ превышать казенный тарифъ болѣе, какъ на 50%; опредѣленіе же платы съ пассажировъ прочихъ классовъ предоставляется Приамурскому Генералъ-Губернатору по соглашенію съ Шевелевымъ (ин. 9—11). Перевозка казенныхъ пассажировъ и грузовъ между перечисленными выше портами составляетъ исключительное, передъ другими частными лицами, право Шевелева во все продолженіе контрактнаго срока; для перевозки такихъ пассажировъ

и грузовъ Шевелеву предоставляется, въ случаѣ недостаточности собственныхъ, фрахтовать другіе пароходы (п. 14). Въ военное время Шевелевъ предоставляет свои пароходы, за указанное въ контрактѣ вознагражденіе, въ полное распоряженіе правительства (п. 39). Въ вознагражденіе за содержаніе срочныхъ сообщеній, за бесплатную перевозку почты, за перевозку нижнихъ чиновъ, арестантовъ, переселенцевъ и казеннаго груза по заранѣе опредѣленному тарифу, а также для поощренія предпріятія, Шевелеву выдается помилная плата по дѣйствительно пройденному числу миль, но не свыше какъ за 37,000 миль въ первые два года (при двухъ пароходахъ) и 50,000 миль въ остальные 13 лѣтъ (при трехъ пароходахъ), въ размѣрѣ 3 руб. кред. за каждую милю въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ, съ постепеннымъ, на 10% ежегодно, уменьшеніемъ этой платы въ остальные 5 лѣтъ (п. 18). Для устройства пристаней, складовъ, мастерскихъ и пр. Правительство отводитъ Шевелеву во Владивостокѣ бесплатно, на время дѣйствія контракта, прибрежный участокъ казенной земли, шириною по берегу моря въ 30 и длиною въ 65 саж. (п. 23). Въ обезпеченіе исправнаго исполненія контракта Шевелевъ вноситъ залогъ въ размѣрѣ 30,000 руб.; сверхъ того, такимъ же обезпеченіемъ служатъ всѣ пароходы Шевелева, съ принадлежащимъ имъ имуществомъ (п. 29). Въ случаѣ неготовности пароходовъ Шевелева къ указаннымъ въ росписаніи срокамъ, правительство имѣетъ право зафрахтовать на счетъ контрагента другія частныя суда (п. 34); если рейсъ или часть его останутся неисполненными, то, независимо отъ лишенія Шевелева по-

мильной за такой рейсъ платы, съ него взыскивается, въ видѣ штрафа, одна пятая часть этой платы (п. 35) *). За неприбытіе, по винѣ Шевелева, парохода къ конечнымъ пунктамъ обязательныхъ линій въ назначенные по росписанію сроки взыскивается штрафъ, въ количествѣ 100 руб. за каждый просроченный день, а всего за каждый разъ не свыше $\frac{1}{5}$ причитающейся за рейсъ помильной платы (п. 37). Независимо отъ этого, при невыполненіи Шевелевымъ какого-либо изъ существенныхъ условій контракта, начальство дѣлаетъ ему письменное предостереженіе, съ назначеніемъ срока для выполненія принятаго имъ на себя обязательства, и если къ сроку требованіе не будетъ исполнено, то правительство оставляетъ за собою право отказать въ дальнѣйшей выдачѣ Шевелеву помильной платы и передать содержаніе срочнаго пароходнаго сообщенія другому лицу или обществу (п. 38). Наконецъ, если правительство признаетъ впоследствии необходимымъ учредить новыя линіи сообщеній или участить рейсы по указаннымъ въ контрактѣ линіямъ, то оно входитъ въ соглашеніе съ Шевелевымъ, предоставляя себѣ право отдать содержаніе тѣхъ линій или рейсовъ другому лицу или обществу, если условія ихъ окажутся болѣе выгодными (п. 19).

Срокъ дѣйствія контракта начался въ 1889 году и истекаетъ въ концѣ 1903 г.

По собраннымъ на мѣстѣ свѣдѣніямъ, условія контракта исполняются Шевелевымъ вполне удовле-

*) Въ случаяхъ аваріи парохода, Шевелевъ, для временной замѣны, имѣетъ по контракту право зафрахтовать частный пароходъ.

творительно. Покойный Генераль-Адъютантъ баронъ Корфъ неоднократно свидѣтельствовалъ предъ Министерствомъ Финансовъ о безукоризненной и въ высшей степени полезной для края дѣятельности Шевелева по устройству и развитію морскихъ пароходныхъ сообщений. Нынѣшній Приамурскій Генераль-Губернаторъ, Генераль-Лейтенантъ Духовской, въ переданной мнѣ запискѣ: «нѣсколько замѣчаній относительно водяныхъ сообщений Приамурскаго края», также удостовѣряетъ, что «содержимыя съ 1889 г. тремя пароходами Шевелева пароходныя сообщенія между портами Приморской области и открытыми портами Кореи, Японіи и Китая поддерживаются до настоящаго времени съ надлежащей исправностью». Частные грузоотправители и грузополучатели равнымъ образомъ повсюду отзывались съ похвалою о дѣятельности пароходовъ и о постоянной готовности предпринимателя принимать, въ предѣлахъ возможнаго, всё отъ него зависящія мѣры для облегченія торговыхъ сношеній.

Срочные, согласно контракту, рейсы содержать нынѣ слѣдующіе пароходы:

«Владиміръ», на заграничной линіи, желѣзный, винтовой, 810 индикаторныхъ силъ, длина 223³/₄ ф., ширина 30¹/₆ ф., осадка въ полномъ грузу 15¹/₂ ф., грузовая вмѣстимость 900 тоннъ, скорость хода 11 узловъ въ часъ, имѣетъ 6 каютъ (11 коекъ) перваго класса. Построенъ въ 1875 году, котлы перемѣнены въ 1886 г.

«Байкалъ», на линіи Татарскаго пролива, желѣзный, винтовой, 630 индикаторныхъ силъ, длина 227 ф., ширина 29¹/₂ ф., углубленіе при полной нагрузкѣ

17 ф., грузовая вмѣстимость 1,000 тоннъ; имѣеть 5 каютъ (23 койки) перваго класса. Построенъ въ 1879 году, капитально отремонтированъ, съ замѣною старыхъ котловъ новыми, въ 1893 году.

«Новикъ», на линіи залива Петра Великаго, стальной, винтовой, 550 индикаторныхъ силъ, длина 153, ширина 22 ф., осадка въ грузу 13 ф., средняя скорость 13 узловъ; имѣеть 2 каюты (16 коекъ) перваго класса. Построенъ въ 1887 году.

Сообщенія этими пароходами, отнесенными по правиламъ Ллойда для страхованія къ первому классу, поддерживаются правильно; опозданія прибытія къ конечнымъ пунктамъ, влекущія за собою наложеніе штрафа, крайне рѣдки; аварій, несмотря на неблагоприятныя, въ особенности въ осеннее и зимнее время, условія плаванія въ Японскомъ морѣ и Татарскомъ проливѣ, не случалось за 7 лѣтъ ни разу, что объясняется главнымъ образомъ большою опытностью капитановъ, издавна плавающихъ въ этихъ водахъ, отлично знающихъ свои линіи и любящихъ пароходы, которыми безмѣнно, въ теченіе ряда лѣтъ, командуютъ.

Пароходы содержатся достаточно, а «Байкаль» и «Новикъ» даже образцово опрятно, и ежегодно въ зимніе мѣсяцы поддерживаются необходимымъ ремонтомъ. Пассажирскія помѣщенія перваго класса довольно удовлетворительны; менѣе удобны они на «Владимірѣ», совершающемъ заграничные рейсы. Вообще «Владимірѣ» — наиболѣе старое и менѣе остальныхъ двухъ удовлетворительное судно, невыгодное и для пароходовладѣльца, такъ какъ, вслѣдствіе устарѣвшей конструкціи машины, требуетъ несообразно много