

Сирог
2947



**ТОРГОВАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
ВЪ
НОВОРОССІЙСКОМЪ-КРАѢ.**

А. А. Скальковскаго.

В. МОРЕХОДСТВО ВНУТРЕННЕЕ.

Теперь обратимъ вниманіе на судоходство прибрежное, или каботажное. Правительство принимаетъ въ немъ столь живое участіе, облекло его столь дѣятельнымъ покровительствомъ, что могло ожидать отъ него большихъ успѣховъ, въ чемъ и не обманулось. Каботажъ начался при всѣхъ Новороссійскихъ портахъ съ самаго ихъ основанія. Два въ-особен-

ности портовые города были какъ-бы главнымъ его гнѣздомъ, и здѣсь принялъ онъ въ послѣднія семнадцать лѣтъ (съ 1833 по 1849 годъ) самые обширные размѣры: это — *Таганрогъ* и *Херсонъ*. Первому способствовало въ этомъ сосѣдство устьевъ Дона, и поселенія тамъ, въ Ростовѣ и по Станицамъ, разной вольницы, храброй на сушѣ и на водѣ, которая, пользуясь трудностью плаванія по Азовскому-Морю для иностранныхъ мореходовъ, строила свои собственные плоскодонныя и другія лодки, способныя для транспорта товаровъ изъ одного порта въ другой, по Черному-Морю, до Днѣстра и до Дуная. Что касается до Херсона, то ей Днѣпръ завѣщанъ отъ Запорожскаго Казачества, вмѣстѣ съ его «дубами» и мореходными лодками; прежніе здѣшніе мореходы были казаками до 1775 года, нынѣшніе — ихъ дѣти и внуки. Насупротивъ Херсона, отдѣляясь только Днѣпромъ и его рукавами, погрязаетъ въ пескахъ городокъ *Алешки* (Таврической губерніи Днѣпровскаго уѣзда), вѣроятно стародревнее *Олешье*, въ которомъ цѣлымъ рядомъ вѣсковъ приготовленъ богатый разсадникъ Русскихъ мореходовъ. Далѣе, немного вверхъ по Днѣпру, старое Запорожское городище *Никитинъ*, или *Накитинскій-Перевозъ*, теперь мѣстечко *Никополь* (Екатеринославской губерніи и уѣзда), съ самаго начала Русскаго поселенія въ Новороссійскомъ-Краѣ, посылало лодки и молодцевъ своихъ для торговли по Днѣпру и даже на Черномъ-Морѣ. Мелкое судо-

строеніе завелось въ этихъ мѣстахъ еще съ XVI столѣтія, и Главное Начальство Новой-Россіи, отъ Князя Потемкина до Князя Воронцова, всегда сильно ему покровительствовало. Въ 1778 году торговое судостроеніе началось и въ Азовскомъ-Морѣ: верфь въ Таганрогѣ, основанная было еще Петромъ-Великимъ вмѣсто бывшей на *Темерникъ* (*Ростовъ*), возобновлена была тогда съ назначеніемъ сперва для военныхъ лишь надобностей. Но съ первыми шагами торговли явилась нужда если не въ постройкѣ, то хотя въ починкѣ судовъ, часть которыхъ нанималась и казною для транспорта провіанта и соли въ пограничныя крѣпости; а тамъ, Донцы выучились отъ При-Калміусскихъ потомковъ Запорожья пользоваться ихъ дубами для перевоза хлѣба, лѣсу и другихъ предметовъ торговли, съ верхнихъ станицъ Донскаго Войска, въ Таганрогъ и другіе постепенно открывшіяся гавани.

Въ *Херсонѣ* военное судостроеніе началось еще въ 1779 году, немедленно по основаніи города. Съ того времени по 1826 годъ, эпоху перенесенія военной гавани изъ Херсона въ Николаевъ, построено было здѣсь:

кораблей 100-пушечныхъ	6
— 80 —	4
— 76 —	4
— 74 —	18
— 68 —	4
— 66 —	8
фрегатовъ	17

бриговъ, транспортъ, канонерскихъ
лодокъ и проч., болѣе 100 *

Съ-тѣмъ-вмѣстѣ, и постройка и починка торговыхъ судовъ происходила тоже при Херсонскомъ Адмиралтействѣ. Только съ 1797 года, когда основаніе Одессы и развитіе тамъ настоящей заграничной на Черномъ-Морѣ торговли указали другое направленіе Херсонскому судоходству — каботажъ, или перевозку лѣсу и товаровъ въ Одессу — только съ 1797 года промышленные и трудолюбивые жители Херсона подумали объ устройствѣ особой верфи для судовъ купеческихъ, хотя способность жителей къ этому полезному и трудному промыслу видна была съ самаго начала города. Въ 1797 году, на рѣчкѣ Кошевой (одномъ изъ рукавовъ или «протоковъ» Днѣпра), устроилась такъ-называемая «Городская-Верфь», и въ слѣдующемъ 1798 году два мореходныхъ суда были построены и оснащены здѣсь не только изъ Русскаго лѣсу и желѣза, но и Русскими рабочими, стекавшимися изъ сѣверныхъ, болѣе населенныхъ частей Имперіи. Руководителями ихъ въ этомъ были частію Французы, привезенные гг. Антуанами изъ Марсели, частію Греки; но болѣе всего — Славяне За-Дунайскіе. Лѣса и кораблестроительные матеріалы, доставляемые сюда весною по Днѣ-

* Свѣдѣніе это заимствовано изъ оригинальной записки Адмирала Сарычева, найденной нами въ Херсонскомъ Губернскомъ Архивѣ.

пру на плотяхъ и судахъ, составляютъ съ данныхъ временъ одну изъ главнѣйшихъ отраслей торговли Херсона, снабжающаго строевымъ матеріаломъ и Одессу. «Можно справедливо сказать» — пишетъ большой знатокъ дѣла, г. Бухтѣевъ* — «что нигдѣ нѣтъ мѣста столь богатаго средствами для сооруженія кораблей, какъ Херсонъ; здѣсь каждые четыре мѣсяца можно имѣть двѣсти новыхъ судовъ, способныхъ плавать хотя-бы въ Океанѣ, и за цѣну самую дешевую. Такихъ преимуществъ не имѣетъ ни одна Англійская верфь. Всѣ матеріалы для постройки доставляются по Днѣпру изъ внутреннихъ губерній и продаются здѣсь изъ первыхъ рукъ, слѣдовательно, довольно-дешево; мастеровыхъ всегда почти можно имѣть, и тоже по умѣренной цѣнѣ; мѣстъ, удобныхъ для постройки, по берегамъ Днѣпра и Кошевой, довольно. Но при всѣхъ такихъ удобствахъ и выгодахъ, на Херсонской-Верфи суда строятся только для каботажной торговли; случается, что строятся суда большія и удобныя для внѣшней торговли, но мало; иностранцы строятъ иногда суда большія, но рѣдко».

Торговое судостроеніе въ Херсонѣ, начавшееся такимъ-образомъ въ 1798 году, продолжается постоянно до-сихъ-поръ. Первые опыты его развивались въ слѣдующей постепенности:

* Одесскій Вѣстникъ, годъ 1843, NN° 16 и 17.

годы.	число судовъ.	годы.	число судовъ.
1798	2	1805	11
1800	4	1806	14
1801	9	1807	8
1802	17	1809	16
1803	13	1810 большихъ—24,	
1804	9	а всѣхъ	160

Итого—въ двѣнадцать лѣтъ—160 судовъ. Изъ нихъ, 22 судна участвовали въ видѣ транспортовъ въ Турецкой кампаніи 1806—1812, и, по свидѣтельству Ришельё, принесли арміи и гребному флоту на Дунаѣ большія услуги. Правительство постоянно оказывало этому полезному дѣлу свое отеческое покровительство. Въ 1803 году, изъ доходовъ солянаго промысла отпущено было на содѣйствіе ему 15,000 рублей; а въ 1805 году, по ходатайству судостроителей, дозволено было изъ Херсонскаго Приказа Общественнаго Призрѣнія отпустить 100,000 рублей для выдачи имъ въ ссуды. Херсонская Верфь наполнилась лѣсомъ и рабочими. Работы шли успѣшно до 1819 года, то-есть до времени упадка хлѣбной торговли; въ это время выстроено было судовъ:

годы.	число судовъ.
1811	50
1812	22
1813	14
1814	15
1815	22
1816	17
1817	28
1818	23

Но затѣмъ являются слѣдующія цифры:

годы.	число судовъ.
1819	6
1820	4
1821	5
1822	4
1824	6
1825	2
1826	6
1827	5
1828	13 (въ томъ числѣ 1 фрегатъ и 2 брига.)
1829	51 (въ томъ числѣ 35 бриговъ).

Въ 1811 году «Херсонское Мореходное Общество», въ которомъ участвовали тамошніе судостроители и судохозяева, подало всеподданнѣйшую просьбу: а) о дарованіи имъ милостивой грамоты отъ Его Императорскаго Величества; б) о дарованіи верфи ихъ особаго почетнаго флага; в) о дозволеніи выстроеннымъ въ Херсонѣ судамъ большаго плаванія; г) объ устройствѣ въ Херсонѣ Училища Торговаго Мореплаванія. Война 1812—1815 годовъ, и потомъ отъѣздъ Ришельё, много помѣшали этому благому дѣлу; засимъ, только Князю Воронцову обязана Херсонъ настоящимъ прочнымъ устройствомъ своей верфи и своего торговаго судостроенія. Именнымъ Указомъ 4 іюля 1830 года отпущено было изъ казны 150,000 р. асс. для выдачи ссудъ кораблестроителямъ на извѣстныхъ условіяхъ *, и торжественно учреждена

* Ссуды выдаются смотря по достоинству матеріала употребляемаго строителемъ, и по числу ластовъ его суд-

верфь «съ краномъ» (открытая 22 августа 1834 года). Притомъ, въ настоящее время, суда строящіяся здѣсь, равно-какъ и вообще всѣ каботажныя мореходныя суда, пользуются особыми правами и льготами, въ числѣ которыхъ не маловажно и то, что одинъ только отечественный флагъ можетъ на здѣшнихъ водахъ заниматься каботажемъ*.

Въ-заключеніе свѣдѣній о Херсонскомъ судостроеніи представляемъ еще слѣдующую весьма замѣчательную таблицу, напечатанную г. Бухтѣевымъ**, изъ которой узнаемъ, что на Херсонской-Верфи выстроено было:

въ 1833 году . . .	5 судовъ въ	1,027 ластовъ
— 1834 — . . .	6 — —	417½ —
— 1835 — . . .	12 — —	1,564 —
— 1836 — . . .	43 — —	1,317 —

на. Если судно строится изъ дубоваго лѣсу, то выдается 28 р. 57 к. сер. за ластъ; если часть изъ дубоваго, а часть изъ сосноваго лѣсу—по 20 р. сер. за ластъ; а если все судно изъ одного сосноваго лѣсу—то по 14 р. 28 к. сер. за ластъ. Въ первый годъ проценты за эти суды не платятся.

* Вотъ Высочайше дарованныя льготы отечественному судостроенію и мореплаванію: 1) мореходныя суда, принадлежащія Русскимъ подданнымъ и содержащія не больше 10 ластовъ, не платятъ никакихъ корабельныхъ сборовъ; 2) мореходныя суда, построенныя въ Россіи и принадлежащія Русскимъ подданнымъ, хотя-бы содержали болѣе 10 ластовъ, пользуются, въ-теченіе трехъ навигацій со времени ихъ построения, льготою ото всѣхъ корабельныхъ сборовъ; 3) Русскіе корабли, отходящіе за границу, освобождаются отъ платежа якорнаго сбора; и проч.

** Одесскій Вѣстникъ, годъ 1843, № 17.

въ 1837 году . . .	24 судовъ въ	2,174 ластовъ
— 1838 — . . .	20 — —	3,782 —
— 1839 — . . .	51 — —	11,244 —
— 1840 — . . .	27 — —	4,528 —
— 1841 — . . .	46 — —	2,459 —
— 1842 — . . .	2 — —	832 —

Всего — въ-теченіе десяти лѣтъ — 177 судовъ, вмѣстимостию въ 29,350 ластовъ, а цѣною въ 2.293,263 р. сер. Въ томъ числѣ было:

корветовъ (отъ 400 до 600 ластовъ) . . .	7
бриговъ	43
требакъ	127

Не слѣдуетъ также умолчать притомъ, что бывшіе Херсонскіе Градскіе Головы: гг. Альбравтъ, Панголо, Поповъ, и самъ г. Бухтѣевъ, много способствовали устройству и успѣхамъ тамошняго каботажнаго судостроенія.

Въ одно же почти время съ Херсонскою Купеческою Верфью открыта была еще временная верфь въ *Кичкась*, на Днѣпрѣ, близъ острова Хортицы, для постройки, независимо отъ Адмиральтейства, судовъ для транспорта соли, провіанта и лѣсовъ въ Одессу, изъ Крыма и по Днѣпру. Она находилась при нынѣшней Менонистской колоніи *Эйлагге*, въ 70 верстахъ отъ Екатеринослава и въ 2 отъ Хортицы, гдѣ теперь производится переправа на Александровку: тутъ, еще въ 1781 году, заведена была извѣстнымъ Фалѣевымъ пристань для судовъ, которыя онъ отправлялъ вверхъ и внизъ по Днѣпру; а потомъ, до назначенія его въ 1789 году въ Штеръ-Кригсъ-Коммис-

сары Адмиральтейства, основаннаго въ Николаевѣ, была его контора. Эту верфь, учрежденную Адмираломъ Де-Рибасомъ въ 1795 году, Императоръ Павелъ повелѣлъ упразднить Указомъ 20 іюля 1799 года.

Два другія урочища или городка въ краю также отличались всегда охотою къ судостроенію и мореходству, и до-сихъ-поръ сохранили ее; это *Никополь* и *Балаклава*. Кто бывалъ въ Херсонѣ близъ шерстомоенъ, тотъ замѣтилъ, вѣроятно, у пристани большое количество мелкихъ двухмачтовыхъ лодокъ, занимающихся перевозкою тяжестей и людей изъ Херсонѣ въ Алешки, Голую-Пристань, Збурьевскъ и проч.; всѣ они транспортируютъ и товары съ верховыхъ пристаней. Этѣ Никопольскія лодки, поднимающія отъ 500 до 1,000 пудовъ груза, ходятъ вверхъ и внизъ по Днѣпру; но для мореходства неспособны. Что касается до Балаклавы, то, въ 1811 году, Командиръ Греческаго Баталіона, поселеннаго тамъ и въ селеніяхъ Южнаго-Берега Крыма, Маіоръ Ревеліоти, просилъ у Герцога Ришельё позволенія чинамъ его команды заниматься судостроеніемъ, какъ ремесломъ, къ которому они издавна охочи, подобно прочимъ ихъ Архипелажскимъ единоземцамъ; Ришельё не только далъ имъ просимое позволеніе, но даже поручилъ употреблять всевозможныя мѣры къ ихъ поощренію. Да и Татары тамошніе любили строить лодки: въ 1807 году находилось тамъ до 20 большихъ мореходныхъ судовъ, построен-

ныхъ Крымскими Татарами, которыя взяты были у нихъ по случаю войны съ Турками.

Съ 1806 года начали болѣе-и-болѣе обращать вниманіе на Азовское-Море, его порты, торговлю и каботажд. Главнымъ виновникомъ этого былъ современникъ и другъ Ришельё, Баронъ Б. Б. Кампенгаузенъ. Въ 1806 году подалъ онъ проэктъ объ учрежденіи въ Таганрогѣ особаго Лоцманскаго Училища, для приготовленія вожатыхъ торговымъ судамъ, могущимъ плавать по Азовскому-Морю, весьма мелководному и въ Европейскомъ мореходствѣ малоизвѣстному. Такъ-какъ исполненіе столь полезнаго дѣла было тогда еще весьма трудно, а въ лоцманахъ настояла видимая нужда, то Указомъ 13 іюня 1806 года повелѣно было воспитывать въ Николаевскомъ Штурманскомъ Училищѣ 12 пансіонеровъ, для употребленія, по окончаніи курса наукъ, въ торговомъ судоходствѣ. Вмѣстѣ-съ-тѣмъ, во вниманіи къ благимъ намѣреніямъ и патриотической ревности Барона Кампенгаузена, Императоръ Александръ повелѣлъ: «для особаго покровительства купеческаго мореплаванія по Азовскому-Морю, а «паче для поощренія собственнаго судостроительства, всѣ предметы, къ тому относящіяся, ввѣрить попеченію одного лица, подъ названіемъ Главнаго Попечителя Купеческаго «Судоходства по Азовскому-Морю, и это званіе возложить на Барона Кампенгаузена»*.

* Пол. Собр. Зак., т. XXX.

Ему же, Кампенгаузену, обязана Крымско-Греческая колонія *Мариуполь* своимъ званіемъ торговаго города и основаніемъ тамъ порта, принявшаго съ того времени (1808) участіе въ торговлѣ и каботажѣ. Тутъ, на устьѣ рѣки Калміуса, строятся даже суда; знаемъ, по-крайней-мѣрѣ, что въ 1828 году построены были тамъ 2 мореходныя каботажныя судна; строятся-ли они и теперь, точныхъ свѣдѣній не имѣемъ.

Таганрогъ, въ-отношеніи каботажа, шель постоянно впередъ, способствуемый Ростовомъ, по мѣрѣ того какъ торговля послѣдняго чрезъ Донъ начала по-немногу оживляться и принимать видъ болѣе-и-болѣе правильный. Теперь Таганрогъ по каботажному судоходству занимаетъ едва-ли не первое мѣсто между всеми Новороссійскими портами, и равняется только съ однимъ Ростовомъ. Такъ, мы знаемъ, что въ Таганрогъ выстроено было:

въ 1826 году	2 судна.
— 1827 —	24 —
— 1828 и 1829	19 —

Въ настоящее время число ихъ достигаетъ до 150, если не болѣе.

Ростовъ открылъ у себя каботажное судостроеніе съ 1823 года. По 1839 годъ построено было тамъ 235 разной величины судовъ, въ 10,088 ластовъ объема; въ томъ числѣ: 53 брига, 2 гоэлеты, 81 требака и 32 мортыги.

Вообще Азовскіе порты имѣютъ теперь своихъ, дома выстроенныхъ, судовъ — до 300, и производятъ обширнѣйшій каботажъ. Въ 1834 — 1835 годахъ было ихъ на Азовскомъ-Морѣ: въ Мариуполѣ — 50, въ Таганрогѣ — 150, въ Ростовѣ — до 70; а въ 1839 году, по свидѣтельству г. Бухтѣева, было тамъ уже 67 бриговъ (до 62 ластовъ каждый), 6 гоэлетъ, 133 требаки (тоже въ 60 почти ластовъ каждая), 32 мортыги, и 85 другихъ каботажныхъ судовъ, всего въ 13,678 ластовъ подъема: изъ этого послѣдняго числа, 18 судовъ, въ 297 ластовъ, выстроены были на Дону въ Старочеркасскѣ; притомъ 173 судна имѣли отъ 16 до 40 ластовъ, а 9 судовъ — болѣе 100 ластовъ объема.

Порты Дунайскіе: *Измаилъ* и *Рени*, имѣли въ 1840 году до 30 большихъ и столько же малыхъ судовъ.

Присемъ должно еще разъ напомнить, что, съ устройствомъ Цеховъ Вольныхъ Матросовъ, торговое судоходство края можетъ надѣяться на приобрѣтеніе собственныхъ своихъ моряковъ, не прибѣгая безпрестанно къ чужеземному экипажу; что, безъ-сомнѣнія, послужитъ къ его усилению. Нынѣ, во всѣхъ 79 цехахъ вольныхъ матросовъ Новороссійскаго-Края и Бессарабіи, записано уже болѣе 10,000 душъ мужескаго пола; въ томъ числѣ, 1,829 человекъ находятся на 5-лѣтней службѣ въ Черноморскомъ-Флотѣ, а до 500 человекъ, кончившихъ свой искусть, занимаются въ частномъ мореходствѣ.

Всего, Новороссійскіе порты, въ настоящее время, имѣютъ уже до 620 каботажныхъ судовъ значительной величины, могущихъ поднять до 520,000 четвертей хлѣба, или до 3,000,000 пудовъ другихъ тяжестей; а число экипажа на нихъ простирается до 3,000 чело-вѣкъ.

Обширные и прочные успѣхи сдѣлало каботажное судоходство съ 1833 года, то-есть съ объявленія Азовскаго-Моря практическимъ и перенесенія карантинной обсерваціи въ Керчь; а еще болѣе — со времени усиленія торговли въ Бердянскѣ и основанія новаго и весьма важнаго торговаго рынка въ Ростовѣ-на-Дону. Довольно взглянуть на слѣдующія цифры, чтобы убѣдиться въ справедливости сказаннаго. Отошло ото всѣхъ Русскихъ портовъ, Черноморскихъ, Азовскихъ, Дунайскихъ и другихъ:

годы.	судовъ.	годы.	судовъ.
1827	1,770	1837	5,073
1828	2,092	1838	5,655
1829 (съ наняты- ми казною)	2,327	1839	5,667
1830	3,356	1840	5,703
1831	4,670	1841	5,275
1832	2,883	1842	5,224
		1843	5,810
		1844	6,827
1833	3,483	1845	7,026
1834	2,876	1846	7,823
1835	3,250	1847	10,810
1836	4,356	1848	8,615

Изъ сего видно, что въ первыя семь лѣтъ движеніе каботажа болѣе чѣмъ удвоилось;

а въ пятнадцать слѣдующихъ за ними — учетверилось.

Для обстоятельнѣйшаго изученія этого предмета, необходимо взглянуть на каботажную дѣятельность каждаго изъ Новороссійскихъ портовъ отдѣльно, хотя за двадцать послѣднихъ лѣтъ; послѣ чего сравнимъ мы, въ общихъ цифрахъ, дѣятельность каботажныхъ судовъ въ Новороссійскихъ портахъ съ движеніемъ такихъ же судовъ въ сѣверныхъ портахъ нашего Отечества.

Начнемъ съ каботажа портовъ Черноморскихъ.

1. Одесса ведетъ весьма дѣятельный каботажъ съ Херсонью и портами Черноморскими и Азовскими, съ самыхъ первыхъ годовъ своего существованія. Въ 1805 году было уже въ ея портѣ 584 каботажныхъ судна; затѣмъ, отплывало ихъ отсюда:

годы.	судовъ.	годы.	судовъ.
1827	455	1838	746
1828	392	1839	813
1829	499	1840	705
1830	730	1841	586
1831	418	1842	489
1832	656	1843	542
1833	670	1844	693
1834	563	1845	779
1835	428	1846	899
1836	487	1847	1,178
1837	518	1848	996

2. Феодосія, и въ-отношеніи къ каботажу, занимаетъ весьма незначительное мѣсто. Сно-

шенія съ Одессою, посредствомъ Каранмовъ, и транспортъ изъ Одессы на Азовское-Море, занимаютъ здѣсь иногда до 80 судовъ. Только въ послѣдніе четыре года каботажъ здѣшній значительно оживился, такъ-что стали видѣть въ Одессѣ Θεодосійскія суда, нагруженныя хлѣбомъ, овсомъ и крымскимъ табакомъ, адресованныя къ мѣстнымъ Каранмамъ. Вотъ картина этого каботажа за два послѣднія десятилѣтія. Отшло изъ Θεодосіи каботажныхъ судовъ:

годы	годы
1827 33	1838 79
1828 48	1839 108
1829 87	1840 129
1830 103	1841 140
1831 42	1842 150
1832 63	1843 32
1833 72	1844 53
1834 78	1845 146
1835 121	1846 201
1836 112	1847 400
1837 88	1848 265

3. Евпаторія, съ 1830 годовъ, завладѣла частью Θεодосійской торговли, въ-слѣдствіе перехода сюда Каранмовъ изъ Θεодосіи; но каботажъ ея все еще слабѣе Θεодосійскаго, и ограничивается небольшими сношеніями съ Одессою, Таганрогомъ и Ростовомъ. Въ-теченіе двадцати послѣднихъ лѣтъ, отшло отсюда каботажныхъ судовъ:

годы.	суда.	годы.	суда.
1827 9	1838 34		
1828 19	1839 22		
1829 49	1840 68		
1830 48	1841 102		
1831 44	1842 129		
1832 44	1843 151		
1833 21	1844 149		
1834 92	1845 97		
1835 89	1846 97		
1836 84	1847 37		
1837 61	1848 78		

Естественно, что и сумма годовыхъ оборотовъ была приэтомъ весьма незначительна: всего отъ 20,000 до 50,000 р. сер. въ товарахъ и припасахъ.

4. Севастополь. Въ исчисленіи торговыхъ портовъ Новой-Россіи мы ничего не сказали о главѣ и краѣ ея гаваней въ морскомъ отношеніи — о Севастополѣ; не сказали по тому, что это хотя и большой, хорошо отстроенный и многолюдный городъ, но вовсе не торговый въ тѣсномъ смыслѣ этого слова. Севастополь, подъ Татарами *Ахтіяръ*, главный военный портъ Черноморскаго Флота, лежитъ въ заливѣ или большой бухтѣ, которую въ-древности звали *Ктенусъ*, близъ развалинъ средне-вѣковаго *Корсуя*, на юго-восточномъ берегу Чернаго-Моря, подъ 44° 36' 51" С. Ш. и 31° 11' 9" В. Д. (отъ Пар. Мер.). Большая-часть этого города раскинута по многочисленнымъ и глубокимъ заливамъ, которые составляютъ столько-же первоклассныхъ гаваней. Городъ постро-

енъ многими уступами, расположенными между двухъ главныхъ бухтъ, такъ-называемыхъ Южной и Артиллерійской: первая служитъ настоящею военною гаванью, гдѣ зимуютъ большіе корабли, разоруженные; у Артиллерійской же Бухты стоянка судовъ невоенныхъ и пароходовъ, содержащихъ пакетботныя сообщенія. Близъ оконечности Южной-Бухты, вдавнійся къ востоку рукавъ называется Корабельною-Бухтою. Самый рейдъ, одинъ изъ величайшихъ въ мірѣ, оканчивается Инкерманскою-Долиною, на высотахъ которой устроены двѣ башни, или створы съ маяками для входа въ Севастопольскій портъ. Къ этому рейду пробирается изъ Байдарской-Долины рѣчка Чургунъ, посредствомъ водопровода наполняющая великолѣпныя корабельныя доки *. Между Корабельною-Бухтою и Инкерманскою-Долиною есть еще одна узкая бухта называемая Килебаночною, по причинѣ килеванія здѣсь судовъ. За Артиллерійскою-же Бухтою къ западу идутъ Бухты: Карантинная, Песчаная, Стрѣльская, Круглая, Казачья и Двойная.

Между Карантинною и Казачьею бухтами видны развалины втораго, Греческо-Византійскаго, *Херсонеса*, по нашимъ древнимъ лѣтописямъ—*Корсуня*. Далѣе-же, на западной оконечности Южнаго-Берега Крыма, на мысу,

* На эти доки введены уже были 2 фрегата и теперь вводится 400-пушечный корабль «*Варшава*».

далеко входящемъ въ море, у большой отмели, гдѣ нынѣ высится маякъ называемый Херсонесскимъ, находятся слѣды древнѣйшаго, Элліно-Греческаго *Херсонеса*, колонія Ираклійской. Маякъ нынѣшній построенъ въ 1818 году, на разстояніи отъ моря — въ 16 саженьяхъ, отъ Севастополя — въ 7 миляхъ къ WSW. Высота его отъ поверхности моря — 116, а отъ основанія — 113 футовъ. Астрономическое положеніе = $44^{\circ} 35'$ С. Ш. и $5^{\circ} 1' 40''$ В. Д. (отъ Пулковской Обсерваторіи). Огонь, перемѣщающійся, открывается съ моря въ разстояніи $16\frac{3}{4}$ итальянскихъ миль.

Положеніе Севастопольскаго рейда есть OSO и WNW. Приближаясь къ бухтѣ отъ NW, должно держать на Херсонесскій-Маякъ до тѣхъ-поръ, пока оба Инкерманскіе створа, или ихъ огни, не будутъ видны по одному направленію; тогда, оставляя Херсонесскій-Маякъ вправо, должно идти прямо по створу на рейдъ. Въ немъ не замѣтно теченія и прилива; вѣтры чрезъ все лѣто господствуютъ: съ моря — западные, съ горъ — ночью — восточные. Глубина рейда и гаваней — отъ 6 до 10 саженьей.

До 1783 года нѣкоторыя бухты были еще покрыты лѣсомъ; въ углубленіи-же одной изъ нихъ, гдѣ теперь городъ, стояла деревушка, называвшаяся *Ахтіяръ*: Вице-Адмиралъ Мэкензи, по приказанію Потемкина, занялъ ее и устроилъ тутъ помѣщеніе для флота. Въ 1787 году мѣсто это названо было Севастополемъ. Теперь находятся здѣсь управленіе Флотскаго

Начальника и Военнаго Губернатора, Адмиралтейство, Верфь и Доки. Жителей считается до 40,200 душъ о. п., бѣльшею - частью военно-служащихъ. Отъ С.-Петербурга отстоитъ Севастополь — въ 2,089, отъ Москвы — въ 1,426, отъ Одессы — въ 490 верстахъ.

Не участвуя, какъ сказано выше, въ заграничной торговлѣ и судоходствѣ, Севастополь ведетъ однакожъ весьма значительное каботажное судоходство. Посредствомъ этого судоходства флотъ запасается всеми своими потребностями; суда возятъ сюда провіантъ, каменный уголь, лѣсъ, пеньку и проч., а отсюда берутъ соль и предметы назначенные для портовъ Азовскаго-Моря. По свѣдѣніямъ, которыя мы имѣемъ, начиная съ 1834 года, то-есть съ объявленія Азовскаго-Моря практическимъ, каботажныхъ судовъ отошло изъ Севастополя:

годы.	суда.	годы.	суда.
1834	180	1842	257
1835	220	1843	324
1836	168	1844	293
1837	256	1845	317
1838	282	1846	318
1839	259	1847	224
1840	262	1848	462
1841	318		

5. Ялта и 6) Балаклава, на Южномъ-Берегу Крыма, также обнаруживаютъ нѣкоторую дѣятельность относительно каботажа, который завелся тамъ еще со временъ Татарскихъ.

Свѣдѣній о немъ до 1834 года не имѣемъ; затѣмъ, вотъ цифры, которыя удалось намъ собрать изъ официальныхъ источниковъ. Отошло:

изъ Ялты:		изъ Балаклавы:	
годы.	суда.	годы.	суда.
1834	45	1834	86
1837	100	1837	61
1838	61	1838	21
1839	63	1839	43
1840	75	1840	18
1841	91	1841	8
1842	92	1842	4
1843	113	1843	12
1844	99	1844	45
1845	115	1845	9
1846	94	1846	28
1847	76	1847	12
1848	126	1848	24

Оба порта снабжаютъ Южный Крымъ нужными ему товарами и припасами. Ялта въ-особенности, какъ главная точка пароходства Крымскаго, выиграла много съ 1828 года.

7. Ахмечетская-Бухта, тоже участвуетъ въ небольшомъ каботажд, принимая и отправляя ежегодно отъ 3 до 10 судовъ, съ грузомъ на 7 на 10 тысячъ р. сер.

8. Керчь. Значеніе этого города по части каботажа весьма важно. Съ самаго Кучукъ-Кайнарджійскаго Трактата, когда Керчь и Ени-Калѣ присоединены къ Россіи, поселилась тамъ часть Грековъ, перешедшихъ изъ Архипелага, и Керчь, небольшая крѣпостца съ 2,000 жителей, немедленно занялась мѣстною

торговлею, рыболовствомъ и транспортомъ рыбы, икры и соли въ Крымскіе и Восточно-Кавказскіе порты. Но для торговли мѣншой, внутренней и заграничной, здѣшній портъ открытъ былъ только въ 1821 году. Стемиковскій, назначенный сюда Градоначальникомъ въ 1827 году, много способствовалъ не только устройству, но и самой репутаціи порта. Сѣтѣхъ-портъ и доселѣ каботажъ былъ главною основою его благосостоянія. Хотя большинство судовъ, и до-сихъ-портъ, для получения груза, идетъ въ порты Азовскаго-Моря, многія однакоже остаются въ Керчи, предпочитая брать его съ судовъ каботажныхъ, которыя доставляютъ туда товары изъ Таганрога, Бердянска и, особенно, изъ Ростова. Въ-продолженіе послѣднихъ двадцати лѣтъ число отошедшихъ изъ Керчи каботажныхъ судовъ было слѣдующее:

годы.	суда.	годы.	суда.	годы.	суда.
1827 .	218	1836 .	855	1843 .	744
1828 .	433	1837 .	937	1844 .	637
1829 .	355	1838 .	997	1845 .	750
1830 .	746	1839 .	647	1846 .	734
1831 .	298	1840 .	591	1847 .	1,061
1832 .	543	1841 .	663	1848 .	1,046
1833 .	715	1842 .	591		

Каботажъ Азовскій въ портахъ: Таганрогъ, Мариуполь и Бердянскъ, столь важный для будущности нашего мореходства, сдѣлалъ еще болѣе замѣчательные успѣхи, чѣмъ Черноморскій, и, можно сказать, превзошелъ все ожиданія. Разсмотримъ цифры каждаго изъ этихъ портовъ по-одиначкѣ.

9. Таганрогъ, съ самаго основанія своего имѣвшій прямую или непосредственную заграничную торговлю, не такъ нуждался въ каботажахъ, какъ Керчь (исключая только для сношеній съ Ростовомъ). Но съ закрытія Азовскаго-Моря отъ сомнительныхъ судовъ, въ 1833 году, когда значительная часть ихъ, останавливаясь въ Керчи, товары, назначенные для Таганрога, стала сгружать на подводныя лодки или каботажныя суда, потребность эта усилилась; съ-тѣмъ-вмѣстѣ и число каботажныхъ судовъ, посѣщавшихъ этотъ портъ, значительно умножилось, несмотря на соперничество Бердянска и Ростова, открывшихъ съ 1833 года свою собственную отпускную торговлю. Вотъ таблица за тридцать почти лѣтъ о движеніи каботажа въ Таганрогскомъ портѣ.

годы.	число отпавшихъ каботажныхъ судовъ.	годы.	число отпавшихъ каботажныхъ судовъ.
1819 . . .	496	1833 . . .	331
1820 . . .	454	1836 . . .	730
1821 . . .	475	1837 . . .	996
1822 . . .	226	1838 . . .	950
1823 . . .	251	1839 . . .	1,368
1824 . . .	203	1840 . . .	1,325
1825 . . .	217	1841 . . .	1,132
1826 . . .	211	1842 . . .	1,151
1827 . . .	127	1843 . . .	1,285
1828 . . .	129	1844 . . .	1,595
1829 . . .	47	1845 . . .	1,569
1830 . . .	192	1846 . . .	1,863
1831 . . .	96	1847 . . .	2,951
1832 . . .	209	1848 . . .	1,707

Такимъ-образомъ, въ первыя пятнадцать лѣтъ (1819—1833) среднее число каботажныхъ судовъ было 186, а въ тринадцать остальныхъ (1836—1848) уже — 1,335; однажды-же — въ знаменитый 1847 годъ — достигало почти до 3,000.

10. Мариуполь, участвуетъ въ каботаждѣ можно сказать на тѣхъ-же основаніяхъ, что и Таганрогъ. Число судовъ, отошедшихъ отсюда въ періодъ послѣднихъ двадцати лѣтъ, было слѣдующее:

годы.	суда.	годы.	суда.
1827	85	1839	267
1828	71	1840	369
1829	400	1841	361
1830	418	1842	310
1831	60	1843	354
1832	444	1844	475
1833	467	1845	296
1836	390	1846	376
1837	290	1847	559
1838	393	1848	433

11. Бердянскъ. Несмотря на недавнее начало этого города и на близость Мариуполя и Таганрога, гавань его такъ превосходна и мѣстные выгоды столь велики, что въ каботаждѣ своемъ онъ уже немного уступаетъ Мариуполю, а въ цѣнности товаровъ даже превышаетъ. Въ пятнадцать лѣтъ со времени открытія здѣсь порта, отошло изъ него каботажныхъ судовъ:

годы.	суда.	годы.	суда.
1837	32	1839	131
1838	467	1840	148

годы.	суда.	годы.	суда.
1841	244	1845	246
1842	242	1846	279
1843	234	1847	308
1844	287	1848	426

12. Ростовъ-на-Дону. Успѣхи, сдѣланные Ростовомъ, такъ велики, что рѣшительно превзошли все расчеты. Смѣло сказать можно, что вскорѣ весь каботажъ сѣверныхъ портовъ Имперіи не будетъ въ состояніи равняться съ каботажемъ одного этого города. До 1835 года весь каботажъ его ограничивался сношеніями съ другими портами, въ качествѣ подводныхъ лодокъ, а не настоящего мореходства; но съ 1836 года занялъ онъ здѣсь свое настоящее мѣсто. Въ 1823 году было въ Ростовѣ 120 каботажныхъ судовъ; затѣмъ, отошло ихъ:

годы.	суда.	годы.	суда.
1828	284	1840	4,135
1829	70	1841	4,052
1830	467	1842	4,051
1831	420	1843	4,083
1833	400	1844	4,513
1835	583	1845	4,592
1837	880	1846	4,818
1838	890	1847	2,632
1839	4,344	1848	2,029

Слѣдственно, въ двадцать лѣтъ, каботажъ здѣшній возросъ отъ 70 почти до 2,700 судовъ, причемъ грузъ ихъ доходилъ до 5.500,000 р. сер.

13. Херсонъ, по положенію своему на Днѣпрѣ, можетъ играть столь же важную роль въ системѣ Черноморскаго каботажа, каковую Ро-

стовъ, по своему положенію на Дону, играетъ въ торговлѣ Азовской; надобно только желать, чтобы Херсонскіе шкипера и судохозяева распространяли, по-возможности, взводное вверхъ по Днѣпру судоходство, не дожидаясь періодическаго приплыва судовъ съ верховыхъ пристаней. Нынѣ на Днѣпрѣ, не выходя изъ предѣловъ Новороссійскаго - Края, имѣется уже много весьма замѣчательныхъ пристаней и будущихъ рынковъ сбыта; на - примѣръ: въ *Гирлахъ* (Херсонской губерніи), *Никополь* (Екатеринославской губерніи), *Каховкѣ* (Таврической губерніи), и другихъ. Относительно Гирлъ скажемъ, что покойный Херсонскій Градской Глава *Панголо*, купецъ *Станиславскій* и другіе имѣли уже тамъ въ 1844 году — 115, а къ половинѣ 1846 года — 101 нарочно для этой торговли зафрахтованныхъ судовъ, которыя поднимали каждое по 500 четвертей хлѣба; въ 1846 году привезено было сюда до 15,000 четвертей пшеницы и ржи. На-счетъ Никополя нечего распространяться: эта гавань известна уже съ XVII столѣтія; но обмеленіе въ нѣкоторыхъ точкахъ главнаго русла Днѣпра было причиною, что Гирлы предпочитаютъ теперь для погрузки. Въ навигацію 1805 года прибыло въ Одессу изъ Херсони 531 каботажное судно; эта дѣятельность постоянна: ибо всегда этимъ путемъ Одесса получаетъ лѣсъ, хлѣбъ, пеньку, смолу, бочарные припасы, стеклянную и фаянсовую русскую посуду, стекла, желѣзные и мѣдные русскія издѣлія, и т. п. Дру-

гимъ поприщемъ дѣятельности Херсонскаго каботажа служитъ Николаевъ, куда собственно для торговли доставляется немного, но гдѣ Адмиралтейство есть главнѣйшій потребитель того, что даетъ пищу дѣятельности Херсонскаго каботажа. Вотъ таблица, доказывающая постоянную его важность; отошло судовъ изъ Херсони:

годы.	суда.	годы.	суда.
1827	478	1840	771
1828	458	1841	638
1829	408	1842	426
1830	811	1843	535
1831	416	1844	699
1832	729	1845	840
1833	698	1846	850
1837	666	1847	1,094
1838	840	1848	850
1839	950		

Приэтомъ всего важнѣе, что эти суда были съ грузомъ отъ 650,000 до 3,000,000 р. сер. въ годъ. Въ настоящее время, несмотря на нѣкоторое соперничество парохода, содержащаго постоянныя сообщенія съ Одессой, каботажъ Херсонскій нимало не уменьшается; и можно надѣяться, что при лучшемъ устройствѣ пароходовъ, могущихъ буксировать суда, нагруженные товарами, особенно въ торговое время, онъ еще болѣе усилится и часто станетъ замѣнять сухопутную, вообще столь разорительную перевозку.

14. Николаевъ, на Бугѣ, какъ центральная точка управленія Черноморскаго Флота и

его судостроения, также имѣеть свой каботажъ, и даже небольшую торговую верфь, устроенную въ трехъ верстахъ отъ города, въ урочищѣ *Попова-Балка*. Прежде была здѣсь еще частная верфь Перовскаго, гдѣ подрядчики строили заказанныя для флота суда, а въ нуждѣ чинились и торговыя лодки; но теперь она уже не дѣйствуетъ. Торговля Николаева вообще весьма несильна, почти можно сказать ничтожна; портъ его, неоспоримо одинъ изъ лучшихъ, благодаря гидрографическимъ сооруженіямъ и очисткѣ Ингула при Адмиралахъ Грейгъ и Лазаревъ, служатъ пристанью и верфью для военныхъ только судовъ; даже пакетботные пароходы, приходящіе изъ Одессы, останавливаются у ветхой пристани на *Поповой-Балкѣ*. Но движеніе каботажа довольно здѣсь значительно, по причинѣ потребленія флотомъ запасовъ, доставляемыхъ изъ Херсона, Крымскихъ Портовъ и Одессы. Такимъ-образомъ, было въ Николаевѣ каботажныхъ судовъ:

годы.	суда.	годы.	суда.	годы.	суда.
1827 . .	145	1834 . .	170	1842 . .	158
1828 . .	112	1835 . .	198	1843 . .	167
1829 . .	87	1837 . .	117	1844 . .	154
1830 . .	172	1838 . .	142	1845 . .	163
1831 . .	113	1839 . .	135	1846 . .	184
1832 . .	153	1840 . .	157	1847 . .	189
1833 . .	148	1841 . .	134	1848 . .	224

Грузъ ихъ простирался отъ 265,000 до 700,000 р. сер. въ годъ. Въ Одессу приходитъ отсюда отъ 30 до 60 судовъ, съ хлѣбомъ, шерстью,

мелкимъ лѣсомъ, рыбою, овсомъ и проч., что или забирается въ Вознесенскѣ, или-же отпускается туда съ верхней части Буга.

15. Очаковъ, стоящій на стражѣ между Николаевомъ, Херсономъ и Чернымъ-Моремъ, тоже участвуетъ въ каботажѣ, какъ видно изъ слѣдующихъ чиселъ. Судовъ этого рода находилось тамъ:

годы.	суда.	годы.	суда.	годы.	суда.
1833 . .	11	1841 . .	38	1845 . .	29
1837 . .	16	1842 . .	45	1846 . .	57
1838 . .	17	1843 . .	43	1847 . .	44
1839 . .	22	1844 . .	53	1848 . .	23
1840 . .	35				

Бессарабскіе рѣчные порты: 16) Измаилъ, 17) Рени и 18) Аккерманъ, тоже имѣютъ небольшой каботажъ; но въ настоящее время, въ сравненіи съ другими, онъ ничтоженъ, и эти порты безъ пароходныхъ сообщеній были-бы вовсе забыты нашими мореходами. О первыхъ двухъ мы уже прежде имѣли случай сказать свое мнѣніе, основанное на достовѣрныхъ статистическихъ выводахъ. Остается только прибавить объ Аккерманѣ, что его положеніе для навигаціи самое невыгодное, по причинѣ песчаныхъ отмелей у входа въ море изъ Днѣстровскихъ-Гирлъ; въ самомъ-же городѣ, несмотря на весьма значительное населеніе, нѣтъ капиталовъ, достаточно значительныхъ для того, чтобы Бессарабскіе хлѣбопашцы и помѣ-

щики предпочли его Одессъ, которая такъ имъ близка и гдѣ сбытъ ихъ продуктовъ всегда возможенъ. Вообще каботажъ Измаила и Аккермана, сколько намъ извѣстно, былъ почти слѣдующій:

Г О Д Ы.	ОТШЕДШИИ СУДА.		Г О Д Ы.	ОТШЕДШИИ СУДА.	
	Изма-илъ.	Аккер-манъ.		Изма-илъ.	Аккер-манъ.
1830	14	108	1842	81	27
1831	5	52	1843	10	17
1832	10	73	1844	10	25
1833	8	75	1845	7	16
1837	7	29	1846	27	13
1838	6	28	1847	47	29
1839	8	30	1848	38	46
1840	10	22			

Что-же касается до Рени, о каботахъ этаго порта знаемъ только, что было тамъ:

въ 1844 году	судовъ.	6	въ 1847 году	судовъ.	19
— 1845 —	—	11	— 1848 —	—	6
— 1846 —	—	15			

Сравнимъ теперь движеніе каботажа Новороссійскихъ Портовъ съ каботажемъ сѣверныхъ гаваней Россіи, на основаніи составленной съ тоюже цѣлю Профессоромъ Бруномъ слѣдующей таблицы:

Г О Д Ы.	Новороссійскіе и Бессарабскіе порты.		Балтійскіе и Бѣломорскіе порты.	
	число судовъ.	цѣнность груза.	число судовъ.	цѣнность груза.
1834	2,876	4,405,852	1,109	3,142,719
1835	3,250	2,999,447	1,148	2,989,590
1836	4,356	3,712,234	1,125	2,918,084
1837	5,073	4,102,971	1,256	2,810,683
1838	5,655	4,589,691	1,465	3,282,390
1839	5,669	5,981,247	1,569	2,612,696
1840	5,703	5,314,966	1,744	4,419,602
1841	5,275	5,616,118	2,007	4,725,653
1842	5,224	5,861,392	1,890	3,904,567
1843	5,810	7,386,194	1,984	4,343,354
1844	6,827	7,466,742	2,010	4,810,055
1845	7,026	8,237,296	2,618	6,059,530
1846	7,823	8,139,865	2,560	6,690,178
1847	10,739	12,912,955	2,020	5,870,770
1848	8,615	8,515,181	1,911	5,022,556

Изъ этой таблицы видимъ: 1) что число каботажныхъ судовъ, дѣйствовавшихъ въ Новороссійскихъ Портахъ, въ-теченіе двадцати лѣтъ, почти удесятирилось — въ-сравненіи съ первыми его шагами, и почти удвоилось — начавъ съ 1837 года; 2) что весь каботажъ Балтійскаго и Бѣлаго морей едва равняется каботажу одного Ростовскаго-Порта, хотя въ первомъ участвуютъ два такіе первостепенные порта, какъ Петербургъ и Рига, не говоря уже о Ревелѣ, Архангельскѣ и другихъ: впрочемъ, явленіе это должно объяснять тѣмъ, что большое количество припасовъ и товаровъ, которые пор-

ты Черноморскіе и Азовскіе получаютъ моремъ посредствомъ каботажа, въ Петербургъ и Ригу приходитъ посредствомъ рѣчнаго судоходства, которое, безъ-сомнѣнія, несравненно обширнѣе рѣчнаго судоходства системы Южныхъ Морей; 3) что, вмѣстѣ-съ-тѣмъ, цѣнность груза на сѣверныхъ судахъ гораздо выше цѣнности грузовъ Новороссійскаго судоходства, ибо на Сѣверѣ, среднимъ числомъ, на каждое судно приходится по 2,500 р., а на югѣ—едва по 1,000 р. сер., то-есть почти въ 2½ раза менѣе; наконецъ 4) что мысль о пользѣ закрытія Азовскаго-Моря для судовъ, неочищенныхъ въ Керченскомъ или другомъ карантинѣ, оправдалась вполне послѣдствіями: не только безопасность Имперіи съ этой стороны отъ внесенія заразы была нерушимо обезпечена, но, съ-тѣмъ-вмѣстѣ, съ самыхъ первыхъ годовъ обнародованія этого закона, усилились значительно отечественное судоходство и судостроеніе.

Г. ПАРОХОДСТВО.

Чтобы видѣть, какъ, несмотря на небольшой кругъ своего судоходства, торговля Новой-Россіи развивается, требуя безпрестанно новыхъ и новыхъ учрежденій, представимъ здѣсь краткое обозрѣніе туземнаго пароходства, введеннаго еще въ 1828 году, но упроченнаго на тѣхъ основаніяхъ, на которыхъ оно содѣйствуетъ нынѣ, только съ 1843 года. До 1834 года дѣйствовали здѣсь всего три

парохода: «Одесса», «Наслѣдникъ» и «Нева», къ которымъ присоединялись еще два или три другихъ, разорившихъ Компанію, усердно дѣйствовавшую на этомъ поприщѣ. Первый пароходъ истинно-европейскій, явившійся въ краю, былъ «Петръ-Великій»: посредствомъ его сообщенія сдѣлались столь же постоянны и точны, какъ и на сушѣ. Наконецъ, милостивое Монаршее соизволеніе на постройку пароходовъ—фрегатовъ и другихъ, нѣсколько меньшихъ размѣровъ, довершило вполне это важное и полезное дѣло.

Въ 1849—1850 годахъ, на Черномъ и Азовскомъ моряхъ дѣйствовало двѣнадцать слѣдующихъ пароходовъ:

1. ПО СООБЩЕНІЮ ВНУТРЕННЕМУ.

а. Между Одессою, Крымскими Портами, Керчью и Портами Кавказскими — пароходы: «Андія» — во 100, «Еникале» — въ 180, и «Тагманъ» — тоже въ 180 силъ.

б. Между Одессою и Херсонью — пароходъ «Бердянскъ» — въ 90 силъ.

в. Между Одессою и Николаевомъ — пароходъ «Дарго» — во 100 силъ.

г. Между Овидіополемъ и Аккерманомъ, на Днѣстровскомъ-Лиманѣ — желѣзный пароходъ «Дильстръ».

д. Между Керчью, Бердянскомъ и другими Азовскими Портами — пароходъ «Таганрогъ» — въ 90 силъ.

с. Между Таганрогомъ и Ростовомъ—пароходъ «Ростовъ»—въ 25 силъ.

II. ПО СООБЩЕНИЮ ЗАГРАНИЧНОМУ.

а. Между Одессою и Константинополемъ, буксируя иногда изъ Босфора торговля суда—пароходы-фрегаты: «Одесса», «Херсонесъ», и «Крымъ»—въ 260 силъ каждый.

б. Между Одессою, Русскими Дунайскими Портами и Галацомъ, служба пакетботомъ—пароходъ «Петръ-Великй»—во 100 силъ.—

Кромѣ-того, два парохода дѣйствовали въ Одесскомъ портѣ, для его очистки, въ помощь землечерпательнымъ машинамъ.

Вотъ краткая таблица о числѣ пассажировъ и доходѣ съ нихъ и съ грузовъ на всѣхъ исчисленныхъ двѣнадцати пароходахъ, въ 1849 году:

	ЧИСЛО ПАС-САЖИРОВЪ.		ФРАХТЪ СЪ ПАС-САЖИРОВЪ И ИХЪ ПОЖИТКОВЪ.		ФРАХТЪ ЗА ТОВАРЫ И ПОСЫЛКИ.	
	руб.	коп.	руб.	коп.	руб.	коп.
I. ПО СООБЩЕНИЮ ВНУТРЕН-НЕМУ.						
а. между:						
Одессою и Херсонью . . .	5,715	44,689	.	2,414	60	
— и Очаковомъ . . .	205	282	.	4	60	
Очаковомъ и Херсонью . . .	151	171	50	.	.	
Николаевомъ и Херсонью . . .	40	17	.	.	.	
— и Одессою . . .	277	621	.	267	70	
Итого	6,308	45,780	50	2,686	90	

	ЧИСЛО ПАС-САЖИРОВЪ.		ФРАХТЪ СЪ ПАС-САЖИРОВЪ И ИХЪ ПОЖИТКОВЪ.		ФРАХТЪ ЗА ТОВАРЫ И ПОСЫЛКИ.	
	руб.	коп.	руб.	коп.	руб.	коп.
б. между:						
Одессою и Евпаторією . . .	606	2,865	55	834	95	
— и Севастополемъ . . .	1,748	9,248	95	2,386	90	
— и Ялтою . . .	724	5,586	70	1,694	10	
— и Керчью . . .	747	6,728	60	2,167	.	
— и Сухумъ-Калѣ . . .	2	14	.	84	40	
— и Редуть-Калѣ . . .	144	1,816	80	1,234	70 ¹	
Евпаторією и Севастопо-лемъ	154	462	50	4	40	
Евпаторією и Ялтою . . .	41	119	50	17	40	
— и Феодосією . . .	4	3	50	.	.	
— и Керчью . . .	23	144	80	2	16	
Севастополемъ и Ялтою . . .	119	177	.	43	50	
— и Феодосією . . .	53	189	25	26	38	
— и Керчью . . .	186	835	55	391	75	
— и Редуть-Калѣ . . .	5	44	60	.	.	
Ялтою и Феодосією . . .	81	201	.	72	30	
— и Керчью . . .	184	703	60	230	60	
— и Сухумъ-Калѣ . . .	2	23	.	.	.	
— и Редуть-Калѣ . . .	30	314	50	60	85	
Феодосією и Керчью . . .	129	367	60	12	25	
Керчью и Сухумъ-Калѣ . . .	2	7	.	37	50	
— и Редуть-Калѣ . . .	73	746	80	42	33 ¹	
Сухумъ-Калѣ и Редуть-Калѣ	30	58	.	1	92	
Итого	5,280	31,572	5	9,813	.	
в. между:						
Керчью и Бердянскомъ . . .	513	1,399	75	210	95	
— и Мариуполемъ . . .	113	403	72	11	58	
— и Ейскомъ . . .	26	131	.	23	22	
— и Таганрогомъ . . .	687	3,587	5	658	21	
Бердянскомъ и Мариупо-лемъ . . .	15	31	.	.	.	
— и Ейскомъ . . .	61	167	.	.	.	

	ЧИСЛО ПАС-САЖИРОВЪ.	ФРАХТЬ СЪ ПАС-САЖИРОВЪ И ИХЪ ПОЖИТКОВЪ.		ФРАХТЬ ЗА ТО-ВАРЫ И ПО-СЫЛКИ.	
		руб.	коп.	руб.	коп.
Бердянскомъ и Таганрогомъ	124	492	45	162	60
Мариуполемъ и Ейскомъ.	45	69	15	.	.
— и Таганрогомъ	44	92	82	18	30
Ейскомъ и Таганрогомъ.	92	193	35	17	70
Итого	4,720	6,567	29	1,402	56
г. между:					
Аккерманомъ и Овидіополемъ, на Днѣстровскомъ-Лиманѣ, по 40-лѣтней сложности, выручалось ежегодно казною	11,459	14		
II. по сообщенію заграничному:					
между Одессою и Галацомъ *	1,097	8,680	40	14,409	20
между Одессою и Константинополемъ	873	11,030	40	48,245	24
за буксированіе судовъ изъ Босфора въ Черное-Море	113	10		
Итого по заграничному пароходству	4,870	19,923	99	62,654	41

Выходитъ, что Новороссійскіе пароходы, въ течение года, перевезли болѣе 14,000 пассажи-

* Такъ-какъ въ 1849 году пароходство по Дунаю, въ слѣдствіе военныхъ дѣйствій, было прекращено, то здѣсь для сравненія взять 1847 годъ.

ровъ и принесли доходу болѣе 150,000 р. сер.: слѣдовательно, по всей вѣроятности, не только покрываютъ уже издержки потребныя на ихъ содержаніе, но и возвращаютъ часть капитала, употребленнаго на покупку ихъ за границую.

д. СУДОХОДСТВО РѢЧНОЕ.

Въ-заключеніе скажемъ еще слова два и о состояніи рѣчнаго судоходства въ краѣ, предоставляя себѣ распространиться объ этомъ предметѣ въ-послѣдствіи. Часть этого рѣчнаго пути, а именно лиманы: Днѣпра, Буга, Дуная и Дона, не входятъ въ предѣлы рѣчнаго судоходства, ибо составляютъ поприще настоящаго каботажа или внутренняго мореходства. Собственно рѣчнымъ сплавомъ считается судоходство:

по Днѣпру—отъ вершинъ до Херсона;

— Бугу—до Николаева;

— Днѣстру—до Лимана, то-есть до селенія Маяки или до Аккермана;

— Дону—до Ростова-на-Дону;

— Сѣверному - Донцу—до впаденія его въ Донъ, или и до Ростова чрезъ Донскую трубу; наконецъ

— Конкѣ (которую не должно смѣшивать съ рѣкою Конскія-Воды)—до впаденія ея въ главное русло Днѣпра у Херсона.

На основаніи свѣдѣній, полученныхъ отъ Мѣстныхъ Начальствъ, число судовъ, барокъ и лѣсныхъ плотовъ, прошедшихъ по нечисленнымъ рѣкамъ, было:

СУДОВЪ.	БАРОКЪ И ПЛОТОВЪ.	СУДОРАБОЧИХЪ.	СЪ ГРУЗОМЪ НА СУММУ.
по Днѣпру:			Руб. сер.
въ 1823 году.	3,516	?	2.278,000
— 1843 —	1,284	16,724	2.872,800
— 1849 —	1,619	15,292	3.732,800
по Бугу:			
въ 1849 году.	8	112	35,000
по Днѣстру:			
въ 1825 году.	9	?	12,800
— 1843 —	399	2,778	520,200
— 1849 —	449	2,320	870,800
по Дону:			
въ 1825 году.	345	?	до 1.450,000
— 1843 —	1,269	6,599	2.563,400
— 1849 —	2,420	6,753	6.977,700
по Сѣверному-Донцу:			
въ 1843 году.	20	253	31,730
— 1849 —	5	68	1,847
по Конкѣ:			
въ 1843 году.	95	1,950	250,000
— 1849 —	152	615	397,210

Значитъ, и рѣчное судоходство края при-
 влекаетъ въ него ежегодно: отъ 3,600 до 4,600
 судовъ различной величины, и до 2,100 плотовъ
 и барокъ, съ грузомъ цѣною отъ 6 до 12 мил-
 лионовъ р. сер. и занимаемая, круглымъ числомъ,
 до 27,000 рабочихъ.

11526