

8.
1988
МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВЪ.
Департаментъ Торговли и Мануфактуръ.



~~2/1/11~~

Н. Л. Забугинъ.

О СУДОХОДСТВѢ
НА РУССКОМЪ
ДАЛЬНЕМЪ ВОСТОКѢ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія В. Киршбаума, д. М-ва Финансовъ, на Дворц. площ.

1896.

19688

МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВЪ.
Департаментъ Торговли и Мануфактуръ.

~~ЗММ~~

Н. Л. Забугинъ.



О СУДОХОДСТВѢ

НА РУССКОМЪ

ДАЛЬНЕМЪ ВОСТОКѢ.

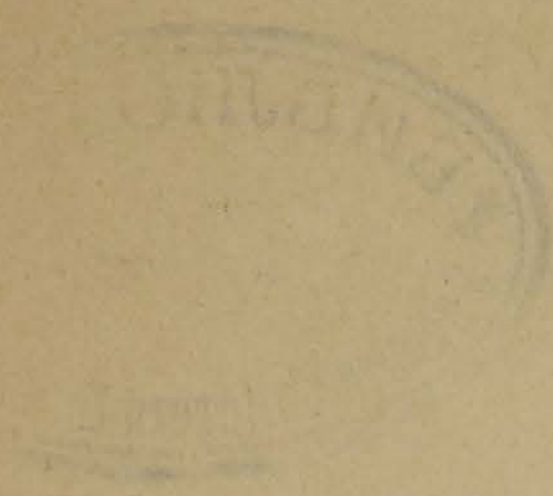
С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія В. Клершбаума, д. М-ва Финансовъ, на Дворц. площ.
1896.



39

R

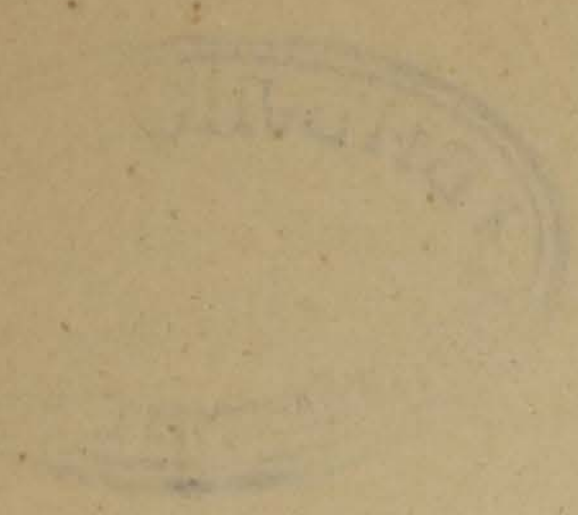


82551



ОГЛАВЛЕНИЕ.

	СТРАН.
Сообщение между портами Приморской области и портами Кореи, Китая и Японии	5
Сообщение портовъ Европейской Россіи съ портами Примор- ской области (дальній каботажъ)	88
Сообщение между портами Приморской области (ближній ка- ботажъ)	104
Приложенія	123





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, успѣшная колонизація котораго, за полнымъ почти въ то время отсутствіемъ сухопутныхъ дорогъ, связывающихъ этотъ край съ метрополіей, и за неимѣніемъ 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 одинъ 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 возраставшей потребности Уссурійскаго края въ заграничныхъ сношеніяхъ. Первый Приамурскій Генераль - Губернаторъ, Генераль - Адъютантъ баронъ Корфъ, тотчасъ по назначеніи его въ 1884 году, объѣхалъ ввѣренный ему край и во всеподданнѣйшемъ отчетѣ объ этомъ объѣздѣ 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-

датайство это было передано на разсмотрѣніе особой при Морскомъ Министерствѣ комисіи, учрежденной для всесторонняго обсужденія вопроса о выработкѣ проекта удовлетворяющихъ современнымъ потребностямъ пароходныхъ сообщеній Приморской области. Комисія признала проектъ Сиденснера, по которому 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 разсмотрѣнію 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 возможнымъ ограничить субсидируемые рейсы 66,500 милями, а общую сумму субсидіи 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 отпускъ добавочной субсидіи за обязательные рейсы въ исчисленномъ Министерствомъ Финансовъ размѣрѣ не удовлетворитъ существовавшей уже тогда потребности края въ усиленіи пароходныхъ сообщеній, но такъ какъ и такая прибавка должна была принести известную 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 линіямъ:

а) Татарскаго пролива, между Владивостокомъ и Николаевскомъ, въ количествѣ 15,000 миль, б) заграничной, между Владивостокомъ и Шанхаемъ, съ заходомъ въ Гензань, Фузань, 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 (пп. 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 Генераль-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 свидѣтельствуются 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 бесплатно; офицеры и гражданскіе чины военнаго вѣдомства за плату на 50% ниже опредѣленной общимъ пассажирскимъ тарифомъ; нижніе воинскіе чины, арестанты, переселенцы и ихъ семейства по 1¹/₂ к. съ мили и человѣка; принадлежащій казнѣ и переселенцамъ скоть и казенныя лошади по 4¹/₂ 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 Посьета 0,12, до Рѣчнаго 0,26 и до Монгугая 0,3 к. съ мили. По истеченіи первыхъ 5 лѣтъ тарифы эти уменьшаются ежегодно на 2¹/₂%. 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 Генераль-Губернатору по соглашенію съ Шевелевымъ (пп. 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 предоставляетъ 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 помильная 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 впослѣдствіи 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 вполнѣ 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 сообщеній. Нынѣшній Приамурскій Генераль-Губернаторъ, Генераль-Лейтенантъ Духовской, въ переданной мнѣ запискѣ: «нѣсколько замѣчаній относительно водяныхъ сообщеній 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, всѣ отъ него зависящія мѣры для облегченія торговыхъ сношеній.

Срочные, согласно контракту, рейсы содержатъ нынѣ слѣдующіе пароходы:

«Владиміръ», на заграничной линіи, желѣзный, винтовой, 810 индикаторныхъ силъ, длина $223\frac{3}{4}$ ф., ширина $30\frac{1}{6}$ ф., осадка въ полномъ грузу $15\frac{1}{2}$ 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.

«Байкаль», на линіи Татарскаго пролива, желѣзный, винтовой, 630 индикаторныхъ силъ, длина 227 ф., ширина $29\frac{1}{2}$ ф., углубленіе при полной нагрузкѣ

17 ф., грузовая вместимость 1,000 тоннъ; имѣетъ 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; имѣетъ 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 безсмѣнно, 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 несоразмѣрно много

топлива. Шевелевъ желаетъ замѣнить его новымъ пароходомъ, лучшей конструкціи, болѣе быстроходнымъ и съ большими для пассажировъ удобствами, но воздерживается отъ исполненія этого намѣренія, въ виду сознаваемой имъ необходимости и неизбѣжности постановки въ ближайшемъ будущемъ дѣла пароходныхъ сообщеній Приморской области съ портами дальняго востока на иныхъ, болѣе широкихъ основаніяхъ. Въ 1894 году одно Японское пароходное общество, спѣшно пріобрѣтавшее пароходы, зафрахтовывавшіеся, вслѣдъ за ихъ пріобрѣтеніемъ, Японскимъ правительствомъ для исполненія воинской транспортной службы, предлагало Шевелеву довольно выгодную цѣну за названный пароходъ; продажа эта не была однако разрѣшена Генераль-Губернаторомъ, такъ какъ предположеніе Шевелева замѣнить «Владиміръ» временно, впредь до пріобрѣтенія новаго парохода въ Англіи, зафрахтованнымъ частнымъ судномъ признано было, и вполнѣ основательно, противорѣчащимъ буквальному смыслу заключеннаго предпринимателемъ контракта.

Во всякомъ случаѣ и «Владиміръ» вполнѣ удовлетворяетъ всѣмъ контрактнымъ условіямъ; но, конечно, онъ далеко не можетъ предоставить пассажирамъ перваго класса удобствъ, предлагаемыхъ иностранными пароходами, содержащими нынѣ сообщеніе между портами дальняго востока, а потому состоятельные иностранцы и русскіе путешественники этимъ пароходомъ обыкновенно не пользуются. Пріобрѣтенъ онъ Шевелевымъ по необходимости. По заключеніи контракта необходимо было, прежде всего, позаботиться о привлеченіи на пароходы грузовъ въ иностранныхъ

портахъ и главнымъ образомъ въ центральномъ пунктѣ морской торговли Китая—Шанхаѣ, а также объ агентахъ, которые успѣшно собирали бы эти грузы ко времени прибытія пароходовъ. Найти такихъ способныхъ, опытныхъ и въ то же время не связанныхъ съ иностранными пароходными предпріятіями агентовъ въ портахъ Восточнаго океана было нелегкой задачей, а безъ нихъ самое дѣло грозило быть убыточнымъ. Послѣ долгихъ усилій надежные агенты были пріисканы, но они не иначе соглашались принять агентуру, какъ подъ условіемъ покупки недостаточно удачно эксплуатировавшагося ими парохода. Условіе это пришлось принять,—и Владиміръ былъ пріобрѣтенъ.

Предпріятіе Шевелева постепенно и весьма замѣтно расширяется, и въ послѣднее время оно вышло за предѣлы поставленныхъ для него контрактомъ обязательныхъ условій. Въ 1891 году Шевелевымъ былъ пріобрѣтенъ желѣзный винтовой пароходъ «Стрѣлокъ», въ 200 индикаторныхъ силъ, длиною 144 ф., шириною 22 ф., углубленіе въ грузу 13 ф., грузовая вмѣстимость 285 тоннъ, средняя скорость 9 узловъ, построенный въ 1876 году, съ 2 каютами (8 коекъ) для пассажировъ 1-го класса. Пароходъ этотъ дѣлалъ дополнительные, сверхъ обязательныхъ, рейсы между портами: въ 1891 году—Владивостокомъ, Ольгой, Александровскомъ, Дуэ, Николаевскомъ, Посъетомъ, Корсаковскимъ, Де-Кастри, Рѣчнымъ, Монгугаемъ, Тарайкой, Маукой, Тяньцзиномъ, Гензансмъ, Фузаномъ, Кобе, Нагасаки; въ 1892 году — Владивостокомъ, Посъетомъ, Николаевскомъ, Де-Кастри, Александровскомъ, Дуэ, Рѣчнымъ, Маукой, Нагасаки, Ген-

заномъ, Фузаномъ, Чемульпо, Шанхаемъ, Тяньцзиномъ, Чифу; въ 1893 году — Владивостокомъ, Посъетомъ, Александровскомъ, Николаевскомъ, Де-Кастри, Тауцзухэ, Суцзухэ, Пальво (на Амурѣ, около 60 верстъ отъ устья), Софійскомъ (на Амурѣ, отъ устья до 300 в.), Нагасаки, Чифу и Гензаномъ. Въ 1894 году пароходъ этотъ, какъ мало пригодный, по недостаточной вмѣстимости, для перевозки грузовъ на далекія разстоянія, былъ проданъ Шевелевымъ Амурскому обществу пароходства и торговли.

82551
Съ 1893 года Шевелевъ, недовольствуясь собственными пароходами, фрахтуетъ, для грузоваго преимущественно сообщенія Владивостока и Николаевска съ заграничными портами Восточнаго океана, иностранные пароходы, на каждую навигацію особо. Въ 1893 году имъ былъ зафрахтованъ «Tritos», въ 1894 г.—«Elsa», въ 1895 г.—«Taik». Пароходы эти производили и производятъ дополнительные, почти всегда срочные, рейсы, а въ минувшемъ году, по предложенію Генераль-Губернатора, основанному на выраженномъ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ желаніи установить болѣе частое сообщеніе Владивостока съ Японскими и Китайскими портами, въ коихъ находится наша Тихоокеанская эскадра, означенные рейсы внесены въ утвержденное Генераль-Губернаторомъ росписаніе, какъ промежуточные между обязательными, и такимъ образомъ Владивостокъ имѣетъ нынѣ сообщеніе на пароходахъ Шевелева съ вышеперечисленными иностранными портами вмѣсто одного два раза въ мѣсяць, во весь навигаціонный періодъ.

Независимо того, Шевелевымъ приобрѣтены участки

земли и устроены зданія для конторъ и складовъ въ Гензанѣ, Фузанѣ и Нагасаки.

Благодаря большему, чѣмъ обусловлено контрактомъ, числу пароходовъ, оказалось возможнымъ установить, хотя рѣдкое, сообщеніе съ иностранными портами, въ контрактѣ и росписаніяхъ не поименованными: въ теченіе послѣднихъ лѣтъ русскій коммерческій флагъ появлялся въ Тяньцзинѣ, Ньючуанѣ, Чемульпо, Кобе и даже въ Гонгконгѣ.

Вслѣдствіе той же, главнымъ образомъ, причины постепенно увеличивается количество перевозимыхъ на русскихъ пароходахъ дальняго востока пассажировъ и грузовъ. Изъ прилагаемой вѣдомости о суммахъ, вырученныхъ Шевелевымъ за перевозку пассажировъ и грузовъ между отдѣльными портами въ періодъ 1887—1893 гг. (приложеніе I), видно, что такое увеличеніе замѣтно особенно относительно слѣдующихъ рейсовъ: Владивостокъ-Нагасаки выручено: въ 1887 г. за перевозку грузовъ 4,127 р., пассажировъ 2,441 р.; въ 1893 г. первыхъ 28,505 р. и вторыхъ 4,628 р.; Владивостокъ - Чифу: въ 1887 г. 340 р. за грузы и 8,235 р. за пассажировъ; въ 1893 г. первые 25,130 р., вторые 35,043 р.; Владивостокъ-Шанхай: 1887 г. 4,980 р. и 294 р.; 1893 г. 33,514 р. и 1,922 р.; Нагасаки-Шанхай: 1887 г. 5,570 р. и 40 р., 1893 г. 15,048 р. и 315 р.

Увеличился, какъ видно изъ приложенія II, и валовой доходъ предпріятія; но соразмѣрно увеличились и расходы.

Причинами, тормозящими болѣе быстрое развитіе предпріятія, слѣдуетъ признать: 1) малое, сравнительно съ числомъ портовъ обязательнаго захода, ко-

личество субсидируемых миль, другими словами слишком рѣдкіе обязательные рейсы, вслѣдствіе чего общіе расходы на склады, конторы, агентовъ и проч. тяжело ложатся на каждый отдѣльный рейсъ.

2) Неувѣренность предпринимателя относительно будущаго. Въ настоящее время выяснилось съ совершенною очевидностью, что, даже помимо Сибирской желѣзной дороги, Приамурскій край, съ его ежегодно увеличивающимся населеніемъ, съ возникающею въ немъ промышленностью и съ значительнымъ усиленіемъ состава расположенныхъ въ немъ войскъ, нуждается въ болѣе частомъ и болѣе быстромъ сообщеніи съ иностранными тихоокеанскими портами; желѣзная же дорога, даже уже по окончаніи одного лишь Уссурійскаго ея участка, еще во много разъ увеличитъ такую потребность. Вопросъ о томъ, въ какомъ видѣ и какими средствами будетъ удовлетворена эта насущная потребность, подлежитъ еще разрѣшенію; но уже нынѣ можно сказать съ увѣренностью, что существованіе двухъ параллельныхъ русскихъ пароходныхъ предпріятій для содержанія срочныхъ сообщеній между русскими и иностранными портами на дальнемъ востокѣ будетъ убыточно для самихъ предпріятій и едва ли представитъ выгоды въ дѣлѣ развитія нашихъ торговыхъ сношеній: конкуренція и безъ того слишкомъ сильна въ тихоокеанскихъ портахъ. Поэтому, хотя Правительство, въ силу § 19 заключеннаго съ Шевелевымъ контракта, имѣетъ неотъемлемое право во всякое время отдавать содержаніе новыхъ линій и добавочныхъ рейсовъ лицу или учрежденію, предлагающему наиболѣе выгодныя условія, тѣмъ не менѣе, по мнѣнію нынѣшняго предпринимателя,

близко знакомаго съ современнымъ положеніемъ дѣла, указанное условіе, вѣроятно, будетъ принято во вниманіе при устройствѣ на новыхъ началахъ нашего судоходства на Тихомъ океанѣ. Исходя изъ такого соображенія и не зная, какія, въ интересахъ Приамурскаго края и нашей торговли, предъявлены будутъ требованія относительно быстроходности судовъ и другихъ условій судоходства, предприниматель не считаетъ себя въ правѣ привлечь капиталы для расширенія предпріятія, которое, быть можетъ, будетъ подлежать упраздненію. 3) Неразрѣшеніе до сихъ поръ вопроса объ отводѣ предпринимателю, согласно § 23 контракта, въ бесплатное пользованіе береговой полосы земли во Владивостокскомъ портѣ, шириною по урѣзу воды въ 30 и длиною въ 65 сажень. Въ 1892 г. Шевелеву было взамѣнъ указаннаго отведено 2 участка, но одинъ изъ нихъ до сихъ поръ ему желѣзнодорожнымъ управленіемъ не переданъ, а на другомъ предстоятъ работы по устройству набережной. Между тѣмъ пріобрѣсти береговой участокъ во Владивостокѣ покупкой невозможно, неимѣніе же такого участка лишаетъ предпринимателя возможности устроить въ этомъ начальномъ и главномъ пунктѣ всего предпріятія пристань для причала пароходовъ, которые останавливаются теперь вдали отъ берега и прикрѣпляются къ бочкамъ, что замедляетъ и удорожаетъ нагрузку и выгрузку. Отсутствіе складовъ на берегу также ложится на торговлю накладнымъ расходомъ, тѣмъ болѣе тяжкимъ, что значительное число прибывающихъ къ Владивостокскому порту и отправляемыхъ изъ него грузовъ составляютъ товары малоцѣнные. Министерство Финан-

совъ неоднократно сносились объ отводѣ упомянутаго земельного участка съ Министерствами Морскимъ и Путей Сообщенія, но сначала Морское Министерство затруднялось отвести такой участокъ, въ виду могущей быть въ немъ надобности для нуждъ морскаго вѣдомства; когда же такой участокъ былъ избранъ и предположенъ къ отводу Шевелеву, то оказалось, что онъ предназначенъ уже для постройки въ портѣ пассажирской желѣзнодорожной станціи. Наконецъ, признано было необходимымъ вообще распредѣлить портовую территорію между заинтересованными вѣдомствами и учрежденіями. Для разрѣшенія этого вопроса въ 1891 г. была учреждена во Владивостокѣ особая коммисія, не давшая никакихъ положительныхъ результатовъ; затѣмъ такая же коммисія, съ возложеніемъ на нее и разсмотрѣнія вопроса о распредѣленіи вообще земель въ городѣ Владивостокѣ, была образована въ С.-Петербургѣ, при Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ. Коммисія эта, въ коей представитель Министерства Финансовъ не участвовалъ, по имѣющимся свѣдѣніямъ, всю портовую территорію, съ бечевникомъ, признала собственностью города. Дѣло это еще не получило окончательнаго разрѣшенія.

Весьма существенными препятствіями для развитія морской торговли Приамурскаго края, а слѣдовательно и для русскаго судоходства, является неопредѣленность въ теченіе многихъ уже лѣтъ вопроса о томъ, гдѣ окончательно будетъ установленъ нашъ коммерческій портъ на Восточномъ океанѣ, и отсутствіе отпускныхъ грузовъ.

Владивостокъ—единственная вполне удобная, обширная и спокойная гавань на нашемъ Тихоокеан-

скомъ побережьѣ. Открыта эта бухта въ 1856 году англійскимъ судномъ «Винчестеръ» и наименована тогда портомъ Мей. Русское военное судно, подъ командою лейтенанта Шефнера, посѣтило ее впервые въ 1859 году; занята же была она фактически русскими 20 Іюня 1860 г., когда сюда пришелъ нашъ военный транспортъ «Манчжуръ» и высадилъ воинскую команду изъ 40 нижнихъ чиновъ, подъ начальствомъ офицера ¹⁾. Морское вѣдомство положило здѣсь первыя начала благоустройства, перенесло сюда въ 1872 г. изъ Николаевска управленіе главнаго порта въ Великомъ океанѣ и издавна считаетъ Золотой Рогъ своимъ военнымъ портомъ. Торговая дѣятельность появилась во Владивостокѣ нѣсколько позднѣе, но разъ начавшись, она быстро разрослась и сосредоточилась. Въ 1894 г. во Владивостокѣ числилось 20,249 душъ жителей; торговые обороты, по даннымъ генеральной повѣрки торговли, достигали 10.741,400 р.; торговопромышленныхъ заведеній имѣлось 404, въ томъ числѣ паровыхъ лѣсопильныхъ заводовъ 3, кирпичныхъ заводовъ 3, механическихъ заводовъ 2, пивоваренныхъ 5; судовъ въ приходѣ, кромѣ мелкихъ, было 153, съ общей грузовой вмѣстимостью 198,391 тоннъ; на нихъ привезено грузовъ 7.072,944 п. и вывезено 2.165,183 п. ²⁾; сумма вкладовъ въ сберегательную кассу составляла къ 1 Января 1895 г. 485,238 р.

Въ виду непрерывнаго развитія нашихъ военноморскихъ силъ на дальнемъ востокѣ и необходимости

¹⁾ Владивостокъ и Южно-Уссурійскій округъ Приморской области. С.-Петербургъ, 1891 г.

²⁾ Обзоръ Приморской области за 1894 годъ.

имѣть тамъ военный портъ, обособленный отъ порта коммерческаго, морское вѣдомство неоднократно возбуждало вопросъ о переводѣ коммерческаго порта на нашемъ Тихоокеанскомъ прибрежьи въ другую гавань. Для этой цѣли поочередно указывались: заливъ св. Ольги съ Тихой пристанью, заливъ Посьета съ Новгородской бухтою, заливъ Америка съ бухтою Находка, бухты Улисъ и Патрокль, заливъ (въ сущности проливъ) Стрѣлокъ, въ послѣднее время даже устье Первой Рѣчки въ Амурскомъ заливѣ, гдѣ никакой бухты, никакого естественнаго прикрытія отъ вѣтровъ не имѣется. Ни одна изъ указывавшихся бухтъ не удовлетворяетъ однако потребностямъ торговли и не можетъ быть обращена въ коммерческій портъ безъ значительныхъ затратъ, а потому возбуждавшіяся предположенія о переводѣ коммерческаго порта остались и остаются до сихъ поръ безъ разрѣшенія. Уже десять лѣтъ назадъ такое положеніе настоящаго вопроса, какъ указывалось своевременно въ печати по поводу 25-лѣтія существованія Владивостока, имѣло весьма печальныя послѣдствія и для города, и для торговли Приамурскаго края. Съ тѣхъ поръ дѣло значительно обострилось. Увеличенный въ своемъ составѣ военный флотъ вызвалъ необходимость постройки въ бухтѣ Золотой Рогъ мастерскихъ и сухаго дока; городъ Владивостокъ обращенъ въ крѣпость и нынѣ, согласно экспланаднымъ правиламъ, не только запрещается возведеніе въ городской чертѣ новыхъ зданій въ извѣстномъ разстояніи отъ укрѣпленій, но и нѣкоторыя уже существующія зданія подлежатъ снесенію.

Въ свою очередь торговля за это время, въ особенности послѣ начала постройки Уссурійскаго участка

Сибирской желѣзной дороги, сильно развилась. Между тѣмъ, для прибывающихъ грузовъ нѣтъ достаточнаго количества складовъ; набережныхъ и приспособленій для выгрузки не устроено; нѣтъ и стивадорскихъ артелей, единственное же выгрузочное предпріятіе, «Бринеръ, Кузнецовъ и К^о», какъ монопольное, устанавливаетъ несоразмѣрно высокія цѣны за свои работы и, хотя выгрузочное дѣло до послѣдняго времени имъ не было правильно организовано, выдаетъ своимъ пайщикамъ дивидендъ въ размѣрѣ 30%. Выгрузка же обходится дороже, чѣмъ въ нашихъ европейскихъ портахъ: въ среднемъ она составляетъ 3 к. съ пуда, несмотря на сравнительно дешевую заработную плату выгрузчикамъ корейцамъ.

Соображенія по поводу возможно удовлетворительнаго разрѣшенія вопроса о томъ, гдѣ быть коммерческому порту въ Приморской области, изложены мною особо.

Отпускныхъ грузовъ весьма мало въ настоящее время какъ во Владивостокѣ, такъ и въ другихъ нашихъ Тихоокеанскихъ портахъ. Въ числѣ показанныхъ выше 2.165,183 пудовъ, вывезенныхъ изъ Владивостока въ 1894 г., отправлено въ Камчатку, Николаевскъ и на островъ Сахалинъ 1.544,824 п., за границу же всего 620.539 п. Изъ этого послѣдняго количества извѣстная часть еще, по всей вѣроятности, была выгружена въ заливѣ Посѣта.

Малое количество отпускныхъ грузовъ объясняется отнюдь не недостаткомъ въ краѣ годнаго для нихъ матеріала. Такими грузами могутъ и должны быть:

1) лѣсъ, въ которомъ весьма нуждается весь сѣверный Китай и побережье Янъ-Цзы-Цзяна. Нынѣ лѣсные

матеріалы доставляются туда изъ С. Америки, изъ южнаго Китая, изъ Кореи и даже изъ Японіи (преимущественно съ о. Лессо), уже ощущающей недостатокъ въ лѣсѣ. Доставляемые изъ этихъ странъ матеріалы дороги, и немногочисленные попытки водворить лѣсъ въ сѣверныя китайскія провинціи изъ Приморской области обыкновенно увѣнчивались успѣхомъ. Къ сожалѣнію такихъ попытокъ, робкихъ и не систематическихъ, до сихъ поръ было чрезвычайно мало, хотя консулы наши въ Китаѣ неоднократно указывали на выгоду доставки лѣсныхъ матеріаловъ въ китайскіе порты изъ Приморской области, гдѣ лѣсъ почти не имѣетъ цѣны. Лѣсопромышленниковъ въ этой области мало; тѣмъ не менѣе они имѣются и въ теченіе послѣднихъ лѣтъ усиленно ходатайствуютъ объ отводѣ имъ лѣсныхъ площадей для разработки и экспорта лѣса. Ходатайства эти до сихъ поръ остаются безъ удовлетворенія, а установленныя инструкціей о лѣсномъ хозяйствѣ правила для вывоза лѣсныхъ продуктовъ за-границу настолько стѣснительны, что пользование ими представляется почти невозможнымъ. Сверхъ того, вывозимый нынѣ за-границу лѣсъ оплачивается попенной платой въ размѣрѣ на 10% большемъ, чѣмъ употребляемый внутри края, такъ что въ сущности экспортируемые лѣсные матеріалы обложены отпускнуой пошлиной.

2) Рыба и рыбные продукты, могущіе находить обширный сбытъ въ томъ же сѣверномъ Китаѣ, нуждающемся въ рыбѣ; въ Японіи, куда и нынѣ идетъ съ о. Сахалина и съ Амурскаго лимана извѣстное количество рыбы, приготовленной

сухимъ засоломъ; въ Австраліи, представляющей въ настоящее время обширный рынокъ для сбыта американскихъ рыбныхъ консервовъ, приготовляемыхъ въ Санъ-Франциско и въ другихъ мѣстахъ изъ той же кеты, которою изобилуетъ наше побережье. Рыбы цѣнныхъ породъ весьма много почти вездѣ у морскихъ береговъ Приморской области и въ низовьяхъ Амура. Кета и горбуша (родъ лососей) въ извѣстные періоды приходятъ къ нашимъ берегамъ въ несмѣтномъ количествѣ; осетры и бѣлуги даютъ большой уловъ въ Амурѣ; имѣется тамъ и особая порода стерляди; сельдь, во время хода, вылавливается въ такомъ количествѣ, что иногда прорываетъ рыболовныя сѣти. Въ засолъ сельдь почти не идетъ; селедочный же жиръ, добываемый при изготовленіи рыбьяго тука, находящаго въ Японіи обширное примѣненіе для удобренія полей, вывозится изъ японскихъ портовъ въ большомъ количествѣ въ Англію, а у насъ, вслѣдствіе установленной на него высокой, сравнительно съ его стоимостью, вывозной пошлины (10 к. съ пуда), теряется, непроизводительно выливается на землю и стекаетъ въ море.

3) Другіе продукты морскаго лова: морская капуста, трепанги, китовый и тюлений жиръ, устрицы и т. д. Нѣкоторые изъ этихъ продуктовъ вывозятся теперь за-границу, но количество ихъ можетъ быть значительно увеличено.

Въ особомъ очеркѣ производительныхъ силъ въ Приамурскомъ краѣ, будетъ изложено настоящее положеніе тамъ лѣснаго и морскихъ промысловъ, а также мѣры, какія могли бы быть приняты для ихъ развитія; здѣсь же достаточно ограничиться указаніемъ,

что лѣсъ и морскіе продукты, при надлежащей постановкѣ ихъ добыванія и разработки, а, главнымъ образомъ, при установленіи цѣлесообразныхъ правилъ для сдачи промысловъ въ частное пользованіе, могутъ составить въ ближайшемъ будущемъ значительную статью отпуска и поддержать наше судоходство на дальнемъ востокѣ.

4) Наиболее цѣнный отпускной грузъ можетъ, по всей вѣроятности, составить, въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ, желѣзо. Въ разныхъ мѣстахъ Приамурскаго края обнаружены мѣсторожденія желѣзныхъ рудъ, изслѣдованы же изъ нихъ лишь немногія. Наиболее богатыми по содержанію желѣза представляются и въ наилучшихъ условіяхъ находятся, въ числѣ изслѣдованныхъ, желѣзорудныя залежи въ заливахъ св. Ольги и св. Владиміра. Ольгинскія магнитныя руды (Бѣлогорская залежь), находящіяся въ 14 верстахъ отъ моря, при далеко неполномъ изслѣдованіи южно-уссурійской горной экспедиціи, обнаружили запасъ не менѣе 100.000,000 пудовъ руды; необогащенная руда по анализу дала отъ 50 до 57% чугуна; при обогащеніи ея изслѣдователи рассчитывали получить до 60% желѣза. Въ рудѣ имѣется свыше 2% примѣси марганца. Залежи руды прорѣзаны поперекъ глубокими оврагами, что облегчаетъ отвалъ покрывающихъ руду породъ, устройство водостоконъ и отвозку руды. Имѣются указанія на нахожденіе въ томъ же мѣстѣ большаго количества руды, еще неизслѣдованной. Владимірская магнитная залежь отстоитъ отъ бухты св. Владиміра всего на 8 версть. При поверхностномъ изслѣдованіи здѣсь обнаружено, по самымъ скромнымъ расчетамъ, не

менѣе 50.000,000 пудовъ руды такого же качества, какъ ольгинская. По послѣднимъ свѣдѣніямъ, вблизи этихъ рудныхъ мѣсторожденій найдены залежи каменнаго угля; упомянутая же экспедиція произвела расчетъ стоимости выплавки чугуна въ предположеніи, что руда будетъ подвозиться въ бухту Находка (въ заливѣ Америка), близъ которой имѣется отличный коксующійся каменный уголь; по такому расчету оказывалось, что продажная цѣна чугуна изъ поименованныхъ рудъ можетъ быть на мѣстѣ выплавки около 42 коп.

Затѣмъ изслѣдованы были желѣзныя руды: близъ Николаевска на Амурѣ, запасъ исчисленъ до 125.000,000 пудовъ, процентное содержаніе желѣза 39,2, и въ Маломъ Хинганѣ, въ 22—25 верстахъ отъ станицы Екатерино - Никольской на Амурѣ; запасъ до 20.000,000 пудовъ желѣза, процентное содержаніе желѣза въ рудѣ отъ 31 до 35 ¹⁾).

Изъ рудныхъ мѣсторожденій неизслѣдованныхъ слѣдуетъ упомянуть обнаруженные на морскомъ берегу, южнѣе залива Посьета, пласты желѣза въ порошкѣ и мѣсторожденіе на р. Алчанѣ, притокѣ сплавной р. Бикинѣ, впадающей въ р. Уссури. На это мѣсторожденіе указываетъ полковникъ Надаровъ въ статьѣ «Сѣверно - Уссурійскій край» (Сборникъ матеріаловъ по Азіи, вып. XXVII). Онъ говоритъ: «въ сосѣднихъ р. Табану, а слѣдовательно и Алчану, горахъ Чамуинца имѣется цѣлая гора желѣзной руды, образчики которой я привезъ въ Хабаровку, гдѣ въ кузнечномъ горнѣ изъ этой руды получили

¹⁾ Труды III Хабаровскаго съѣзда. Хабаровка. 1893.

металлъ. Верстахъ въ 25 выше Табана, по лѣвому берегу Бикина, виднѣется обнаженіе каменнаго угля въ береговомъ обрывѣ. По разсказу китайца Сунцзуи, въ 40—50 верстахъ выше устья р. Чаумсдынцзы, по Бикину также имѣется каменный уголь». Наконецъ, по сообщенію капитановъ коммерческихъ судовъ, при плаваніи по Татарскому проливу, нельзя идти близко къ материковому берегу, такъ какъ во многихъ мѣстахъ компасная стрѣлка даетъ сильныя колебанія, указывающія на нахожденіе на берегу желѣзорудныхъ залежей. Всѣ эти богатства не разрабатываются, и лишь на нѣсколько площадей близъ залива св. Ольги сдѣланы заявки. Между тѣмъ, независимо отъ непрерывно возрастающей потребности въ желѣзѣ обширнаго Приамурскаго края и строящихся восточныхъ участковъ Сибирской желѣзной дороги, непосредственно сосѣднія съ Приморской областью страны представляютъ громадный и на долгое еще время надежный рынокъ для сбыта туда желѣза. Въ Китаѣ серьезныя попытки желѣзодѣлительнаго производства были до настоящаго времени сдѣланы только въ г. Хань-Янѣ, на р. Янѣ-Цзы-Цзянѣ, въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ Ханькоу. Здѣсь, по настоянію бывшаго Генераль-Губернатора Чжань-Чжи-Дуна, построены большой чугунно-плавильный, рельсопрокатный и желѣзодѣлательный заводъ, въ видахъ, главнымъ образомъ, снабженія проектированной, но еще не осуществленной и едва ли близкой къ осуществленію желѣзной дороги между Ханькоу и Пекиномъ. Заводъ получаетъ довольно богатую содержаніемъ желѣза руду изъ мѣстности Тѣ-Шань-Пу, лежащей внизъ по теченію Янѣ-Цзы-Цзяна и

въ сторонѣ отъ него, на разстояніи отъ берега около 25 верстъ. Отсюда руда доставляется по выстроенной исключительно для этой надобности желѣзной дорогѣ на рѣчную пристань, гдѣ перегружается въ баржи, буксируемыя вверхъ по теченію, на протяженіи 120 верстъ, до завода. Отъ заводской пристани также устроена желѣзная дорога, подходящая ко всѣмъ заводскимъ устройствамъ. Каменный уголь доставляется на заводъ какъ изъ смежной съ желѣзнымъ рудникомъ мѣстности, такъ и изъ каменноугольной копи, находящейся выше Ханъ-яна по р. Янь-Цзы. Заводъ управляется бельгійскими инженерами, всѣ старшіе рабочіе въ немъ также бельгійцы, оплачиваемые весьма дорого. Первоначальная цѣль устройства завода повидимому расширена, такъ какъ при немъ выстроено и послѣ недавно бывшаго пожара вновь отремонтировано зданіе оружейнаго завода; самый заводъ впрочемъ не въ ходу, за недостаткомъ средствъ. Въ концѣ минувшаго года, во время посѣщенія мною Ханъ-янскаго завода, доменные печи не дѣйствовали, за недостаткомъ кокса, ранѣе доставлявшагося изъ Европы, а нынѣ приготовляемаго по настоянію китайскаго правительства первобытнымъ способомъ, на мѣстѣ, изъ туземнаго угля. Выплавка чугуна и выдѣлка желѣза и стали обходятся повидимому довольно дорого. Хроническій недостатокъ денежныхъ средствъ и, насколько можно судить при кратковременномъ ознакомленіи съ заводомъ, отсутствіе энергіи и хозяйственной распорядительности у лицъ, стоящихъ во главѣ заводскаго управленія, въ связи съ не вполне удачнымъ выборомъ мѣста для постройки завода,

даютъ основаніе полагать, что заводу этому не предстоитъ въ близкомъ будущемъ значительнаго развитія. Остальные желѣзорудныя мѣсторожденія въ Китаѣ находятся вдали отъ удобныхъ путей сообщенія и или вовсе не эксплуатируются, или же разрабатываются кустарнымъ способомъ, для потребностей небольшихъ мѣстныхъ рынковъ. Привозъ въ Китай иностраннаго желѣза разныхъ видовъ (полосоваго, въ прутьяхъ, листоваго, обручнаго, проволоки и въ лому) постоянно увеличивается; какъ видно изъ прилагаемой таблицы (приложеніе III), въ теченіе 12-ти лѣтъ онъ возросъ болѣе, чѣмъ въ три раза: въ 1882 г. было ввезено всего 330,985 пикулей ¹⁾, а въ 1894 г. 1.185,406 пик. Въ особенности увеличился ввозъ стараго желѣза (въ лому): до 1886 г. этотъ сортъ желѣза вовсе по таможеннымъ отчетамъ не показывался; въ 1886 г. было ввезено 513,464 пик., а въ 1894 г. — 831,685 пик. ²⁾. Изъ этого лома приготовляются мѣстными мастерами предметы домашней потребности и сельскаго хозяйства. Очевидно, существующія на рынкахъ Китая цѣны сортоваго желѣза не по средствамъ большинству населенія ³⁾.

¹⁾ Пикюль = 147,7 русскимъ фунтамъ.

²⁾ Decennial reports on the trade, navigation, industries etc. of the ports open to foreign commerce in China and Corea. Shanghai 1893. Returns of trade and trade reports for the years 1892, 1893 and 1894.

³⁾ Въ Тяньцзинѣ въ концѣ 1894 г. желѣзо расцѣнивалось за пикюль: полосовое 2 лана 6 ф., обручное — 2 л. 46 ф., старое обручное — 1 л. 62 ф., въ болванкахъ — 98½ ф., въ листахъ и плитахъ — 3 л. 3 ф., проволочное — 6 л. 57 ф., мелкосортное — 1 л. 90½ ф., старое мелкосортное — 1 л. 32½ ф., старое остальныхъ сортовъ — 1 л. 20 ф., гвозди — 3 л. 5 ф. Ланъ, въ то время, по курсу, стоилъ около 1 р. 50 к. кред.

Во всякомъ случаѣ русское желѣзо съ тихоокеанскаго побережья будетъ имѣть на китайскихъ рынкахъ существенное преимущество передъ иностраннымъ въ дешевизнѣ фрахта и въ возможности болѣе быстрой доставки.

Въ Японіи незначительныя желѣзорудныя мѣсторожденія имѣются лишь въ сѣверо-восточной и юго-западной части главнаго острова Ниппона. Въ 11-ти мѣстахъ желѣзо было добыто въ 1890 году изъ росыпей, содержащихъ желѣзо въ порошокъ, въ количествѣ 17,425 тоннъ; собственно же изъ руды получено было желѣза въ Камаиши и нѣкоторыхъ другихъ рудникахъ 4,801 тонна, такъ что всего получено было туземнаго желѣза 22,236 тоннъ или 1.379,000 пудовъ ¹⁾, изъ-за границы же ввезено въ этомъ году 4.357,000 пудовъ ²⁾. Выплавка желѣза производится преимущественно на древесномъ топливѣ, которое постоянно возрастаетъ въ цѣнѣ вслѣдствіе истребленія лѣсовъ и прироста народонаселенія. Работаютъ на большинствѣ копей земледѣльцы и лишь въ зимнее, свободное отъ полевыхъ работъ время. Какъ можно усмотрѣть изъ прилагаемой таблицы (приложеніе IV), количество ежегодно добываемаго въ Японіи желѣза растетъ лишь медленно и притомъ съ колебаніями: въ 1881 году было добыто 15,997 тоннъ, въ 1885 г. всего 6,716 тоннъ и въ 1890 г.—22,236 тоннъ ³⁾; ввозъ же иностраннаго

¹⁾ The mining industry of Japan during the last twenty five years 1867—1892. Tokyo. 1893.

²⁾ Annual returns of the foreign trade of the Empire of Japan. 1889. Résumé statistique de l'Empire du Japon. 1894.

³⁾ The mining industry.

железа возрастаетъ весьма быстро: въ 1894 г. онъ составлялъ уже $8\frac{1}{2}$ милл. пуд., т. е. за 5 лѣтъ, съ 1890 г., увеличился почти вдвое ¹⁾. И при всемъ томъ, ежегодное душевое потребление железа въ этомъ государствѣ составляетъ теперь всего около 10 ф. Быстрое развитіе железнодорожной сѣти, постройка паровыхъ судовъ, устройство и оборудованіе, съ лихорадочной поспѣшностью, новыхъ фабрикъ и заводовъ по разнообразнымъ отраслямъ обрабатывающей промышленности составляютъ отличительныя особенности настоящаго времени въ Японіи и вызываютъ все интенсивнѣе увеличивающуюся потребность въ железнѣ, удовлетворить которую не только нынѣ, но и въ предвидимомъ будущемъ возможно лишь привозомъ железа изъ-за границы. Бельгійскій инженеръ L. Van Nieuwenhuysе, прожившій 2 года въ Японіи, въ качествѣ представителя фирмы Sockerill, и имѣвшій возможность близко ознакомиться съ положеніемъ въ этой странѣ железнодѣлательной промышленности, въ интересной книгѣ *Le Japon matériel* настоятельно рекомендуетъ железноремесленникамъ, его соотечественникамъ, обратить серьезное вниманіе на японскій рынокъ и приводитъ вѣскія данныя въ подтвержденіе энергически высказываемой имъ мысли о томъ, что железнодѣлательная промышленность въ Японіи, уже и теперь не приносящая выгодъ, не имѣетъ никакихъ шансовъ дальнѣйшаго развитія.

Такимъ образомъ два сопредѣльныя нашей восточной, изобилующей железнными рудами, окраинѣ

¹⁾ Annual returns of the foreign trade of the Empire of Japan 1894.

государства настоятельно нуждаются въ привозномъ желѣзѣ, для выработки котораго тѣ же государства могутъ снабжать насъ дешевою рабочею силой. Желѣзодѣлательнымъ заводамъ на этой окраинѣ должна бы повидимому предстоять блестящая будущность; они же дадутъ нашему судоходству выгодные отвозные грузы.

5) Съ устройствомъ торговли керосиномъ, привозимымъ во Владивостокъ наливомъ (цистерна, вмѣстимостью 1,800 тоннъ, уже построена; приходъ перваго судна нагруженнаго наливнымъ керосиномъ, ожидался въ началѣ навигаціи настоящаго 1896 г.), можно ожидать развитія отпуска керосина изъ Владивостока въ корейскіе порты. До сихъ поръ керосинъ ввозится туда въ ящикахъ изъ Японіи, гдѣ этотъ продуктъ, по свидѣтельству лицъ, жившихъ въ Корей, нерѣдко фальсифицируется, — разбавляется водою. Керосинъ изъ Владивостока будетъ имѣть преимущество въ большей дешевизнѣ деревянной укупорки — ящичковъ, приготовленіе которыхъ въ Японіи обходится довольно дорого, и, для сѣверныхъ портовъ, въ большей близости доставки.

Хлѣбъ, на который указываютъ иногда, какъ на возможный въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ предметъ нашего отпуска изъ портовъ Приморской области, вѣроятно долго еще будетъ производиться въ Приамурскомъ краѣ въ количествѣ, недостаточномъ для удовлетворенія даже мѣстныхъ потребностей. Ежегодно прибывающіе туда переселенцы изъ внутреннихъ губерній Россіи трудно свыкаются со своеобразными, совершенно новыми для нихъ климатическими и почвенными условіями края; нерѣдко они

вынуждены бывают мѣнять избранныя мѣста для поселенія, оказывающіяся или заливаемыми въ иные годы лѣтними наводненіями, когда жатва уже почти готова, или неимѣющими достаточнаго количества сѣнокосовъ и удобныхъ пастбищъ, или, наконецъ, мало плодородными; для указанія же переселенцамъ удобныхъ подъ поселеніе мѣстъ не имѣется въ краѣ достаточнаго количества свѣдущихъ лицъ, да и не собрано еще сколько — нибудь точныхъ свѣдѣній о степени пригодности для земледѣльческой культуры отводимыхъ для заселенія участковъ. Бываютъ поэтому случаи, когда переселяющіеся въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ по прибытіи ихъ въ край сами нуждаются въ хлѣбѣ. Между тѣмъ постройка желѣзной дороги, непрерывно прогрессирующая въ развитіи золотопромышленность и нарождающіяся въ краѣ отрасли промышленности обрабатывающей привлекаютъ сюда ежегодно массы рабочихъ; количество войскъ въ предѣлахъ Приамурскаго военнаго округа въ послѣдніе годы также значительно увеличивается. Производство хлѣба не возрастаетъ сообразно приросту туземнаго и пришлаго населенія, и привозъ иностраннаго, главнымъ образомъ манчжурскаго и японскаго зерна обнаруживаетъ склонность къ повышенію. Ожидать измѣненія этого явленія можно не такъ еще скоро.

Увеличеніе количества отпускныхъ грузовъ въ Приамурскомъ краѣ не только дастъ выгодную работу нашимъ судамъ, но и вызоветъ вѣроятно въ будущемъ необходимость заведенія новыхъ пароходовъ; потребуется также обязательный срочный заходъ судовъ въ нѣкоторыя китайскіе, японскіе и корейскіе

порты, нынѣ нашими судами не посѣщаемые вовсе или посѣщаемые лишь случайно. Впрочемъ и нынѣ ощущается уже существенная надобность какъ во включеніи въ обязательные рейсы нѣкоторыхъ иностранныхъ портовъ на дальнемъ востокѣ, такъ и въ увеличеніи самого количества такихъ рейсовъ. Соотношеніе между русскими и иностранными судами, прибывающими въ настоящее время въ порты Приморской области какъ по заграничному, такъ даже и по каботажному плаванію, неблагоприятно для русскаго флага. Въ 1894 г. посѣтило Владивостокскій портъ 153 судна; въ томъ числѣ:

	Число судовъ.	Вмѣстимость. тоннъ.	Привезено груза. пуды.	Вывезено груза. пуды.
Русскихъ	53	74,094	1.971,748	639,259
Германскихъ	52	55,878	2.260,480	968,858
Англійскихъ	13	25,330	1.415,514	409,262
Норвежскихъ	7	9,627	516,598	128,340
С.-Американскихъ	1	2,086	124,000	—
Японскихъ	27	31,376	784,604	19,464
Всего	153	198,391	7.072,944	2.165,183

Въ томъ же году въ Николаевскій портъ приходило 36 судовъ, въ томъ числѣ:

Русскихъ	13	вмѣстимостью	6,900	тоннъ
Англійскихъ	7	»	12,730	»
Германскихъ	9	»	5,962	»
Норвежскихъ	3	»	2,159	»
С.-Американскихъ	2	»	771	»
Голландскихъ	1	»	1,229	»
Японскихъ	1	»	440	»
Всего	36	»	30,191	» ¹⁾

¹⁾ Обзоръ Приморской области за 1894 годъ.

Съ окончаніемъ же постройки Сибирской желѣзной дороги, даже по доведеніи ея лишь до Срѣтенска, когда образуется сквозной, черезъ материкъ, паровой путь изъ азіятскаго востока въ западную Европу, къ судоходству нашему будутъ предъявлены новыя весьма серьезныя требованія. Товарообмѣнъ между Приамурскимъ краемъ и находящимися за нимъ частями Сибири съ одной стороны и прилегающими къ Восточному океану иностранными государствами съ другой долженъ несомнѣнно значительно увеличиться; независимо того, русскій паровой путь будетъ постепенно привлекать къ себѣ почту, пассажировъ и цѣнные грузы, при условіи, если пароходное сообщеніе между главнѣйшими Тихоокеанскими портами будетъ частое, быстрое, удобное и по возможности безъ перерывовъ.

Эти потребности настоящаго и ближайшаго будущаго, не терпяція отлагательства, такъ какъ для устройства пароходства на новыхъ началахъ требуется извѣстный періодъ времени, въ теченіе котораго главнѣйшіе участки Сибирской желѣзной дороги вѣроятно будутъ окончены, должны служить основаніемъ для выработки основныхъ началъ, на которыхъ надлежитъ организовать срочное пароходное сообщеніе между русскими и иностранными портами на Тихомъ океанѣ. Небезполезнымъ при разрѣшеніи этого вопроса пособіемъ могутъ служить данныя о морскихъ торговыхъ сношеніяхъ Приморской области съ Японіей, Кореей и Китаемъ за послѣдній періодъ времени.

Относительно Японіи существуетъ мнѣніе, что Приморская область находится въ чрезмѣрной отъ этого государства экономической зависимости. Какъ

велика такая зависимость и въ чемъ она выражается, видно изъ нижеслѣдующаго.

Изъ помѣщенной въ приложеніи (приложеніе V) таблицы явствуется, что вывозъ изъ Японіи въ наши тихоокеанскіе порты непрерывно и быстро возрастаетъ¹⁾: въ 1890 г. цѣнность вывоза къ намъ составляла всего 246,310 серебряныхъ іенъ, а въ 1894 г. она возрасла до 1.020,348 сер. іенъ²⁾ или кредитныхъ рублей, такъ какъ, по существовавшему въ послѣднемъ году курсу, 1 іень равнялся приблизительно 1 кред. рублю. Такое возрастаніе объясняется оживленіемъ Приморской области вслѣдствіе, главнымъ образомъ, проведенія въ ней Уссурійскаго участка Сибірской желѣзной дороги. Подробное разсмотрѣніе указанной таблицы приводитъ къ заключенію, что въ область ввозятся изъ Японіи самые разнообразныя товары, японскіе и иностранные, преимущественно въ небольшихъ количествахъ, исключительно для удовлетворенія мѣстной потребности. Сравнительно въ большихъ размѣрахъ поступаютъ въ область изъ Японіи пшеница, мука, рисъ, соль и каменный уголь.

¹⁾ По Японскимъ таможеннымъ отчетамъ вывозъ въ русскіе порты Восточнаго океана отдѣльно не показывался до 1894 года. Въ этомъ году на общую сумму вывоза въ Россію 1.020,348 іенъ отпускъ непосредственно въ Европейскую Россію составлялъ всего 27,594 іена. Въ предыдущіе годы соотношеніе вывоза въ порты Европейской и Азіятской Россіи вѣроятно было приблизительно такое же.

²⁾ Annual return of the foreign trade of the Empire of Japan 1890—1894.

Пшеницы ввезено ¹⁾ :	въ 1890 году	35,677 пуд.
	» 1891 »	3,140 »
	» 1892 »	не было
	» 1893 »	55,610 »
	» 1894 »	83,844 »

Несомнѣнно, привозная пшеница восполняетъ въ Приморской области недостатокъ пшеницы туземной; исключительно благопріятный урожай 1891 г. далъ возможность области обойтись въ 1892 г. собственной пшеницей (въ этомъ году на 3-мъ Хабаровскомъ съѣздѣ настойчиво проводилась мысль о вѣроятномъ въ близкомъ будущемъ перепроизводствѣ хлѣба въ Приамурскомъ краѣ и о необходимости пріобрѣтенія отпускныхъ для сбыта хлѣба рынковъ).

Изъ Кореи пшеница вовсе морскимъ путемъ не вывозится, и производство ея тамъ сравнительно незначительно.

Ввозъ въ область муки выражался въ слѣдующихъ количествахъ:

	Изъ Японіи ²⁾ .	Изъ другихъ иностранныхъ государствъ.	Изъ Европейской Россіи.
Въ 1890 году	38,571 п.	свѣдѣній не имѣется	
» 1891 »	22,294 »		
» 1892 »	84,325 »	68,075 п.	12,883 п.
» 1893 »	27,793 »	199,771 »	26,858 »
» 1894 »	112,778 »	409,118 »	110,015 »

Относительно привоза муки Приморская область не находится, слѣдовательно, въ исключительной зависимости отъ Японіи; въ послѣдніе два года значительно большее количество муки привозилось изъ

¹⁾ Ibid. 1890—1894.

²⁾ Ibid.

Сѣверной Америки. По установленіи въ тихоокеанскихъ портахъ таможеннаго надзора и по обложеніи иностранной муки привозной пошлиной, можно ожидать, что привозъ этого продукта совершенно прекратится: въ области имѣется достаточно паровыхъ, водяныхъ, конныхъ и вѣтряныхъ мельницъ, работающихъ нынѣ далеко не во всю силу.

Рисъ привозился изъ Японіи въ слѣдующемъ количествѣ ¹⁾:

Въ 1890 году	66,826	пуд.
» 1891 »	117,938	»
» 1892 »	268,275	»
» 1893 »	285,621	»
» 1894 »	227,938	»

Рисъ получается областью исключительно изъ Японіи и только очищенный, такъ какъ въ самой области рисоочистительныхъ заводовъ пока не имѣется. Въ Корей такихъ заводовъ тоже нѣтъ; рисъ тамъ очищается ручнымъ способомъ, для мѣстныхъ надобностей. Вывозъ риса изъ Кореи весьма значителенъ и колеблется въ зависимости отъ урожая. Наибольшее количество было вывезено въ 1891 г.—3.410,430 п.; въ 1893 году вывозъ упалъ до 625,029 пудовъ ²⁾.

Значительное, начиная съ 1891 г., увеличеніе ввоза риса объясняется приливомъ на постройку Сибирской желѣзной дороги рабочихъ-китайцевъ, а въ послѣднее время и японцевъ, главную, иногда и исключительную пищу которыхъ составляетъ рисъ.

¹⁾ Ibid.

²⁾ China. Returns of trade and trade reports for the years 1891 and 1893.

Получать этотъ продуктъ изъ другихъ, кромѣ Японіи, странъ (Кореи, Китая¹⁾), гдѣ тоже рисъ очищается въ ручную) будетъ возможно, когда въ Приморской области, при существующихъ паровыхъ двигателяхъ, напримѣръ, на лѣсопильныхъ заводахъ, паровыхъ мельницахъ, — будутъ устроены приспособленія для очистки риса. Поощрительною для этого мѣрою могло бы служить установленіе таможенной пошлины на очищенный рисъ и разрѣшеніе беспошлиннаго ввоза риса неочищеннаго. При такомъ условіи рисъ можетъ приобрѣтаться болѣе выгодно даже въ самой Японіи, напримѣръ въ открытомъ для европейской торговли портѣ Ніагата, на сѣверо-западномъ берегу острова Ницона, гдѣ цѣна риса обыкновенно до 1 доллара на пиккуль дешевле, чѣмъ въ Осака, откуда теперь получается рисъ, такъ какъ только тамъ имѣются значительные рисоочистительные заводы.

Соли въ Приморскую область ввезено²⁾:

	Изъ Японіи.	Изъ другихъ иностранныхъ государствъ.	Изъ Европейской Россіи.
Въ 1890 году	21,796 п.	Нѣтъ свѣдѣній	
» 1891 »	43,536 »	38,450 пуд.	
» 1892 »	82,743 »	63,717 п.	65,604 п.
» 1893 »	79,221 »	176,449 »	44,733 »
» 1894 »	121,469 »	55,419 »	81,400 »

Поваренная соль добывается въ Японіи выпариваніемъ изъ морской воды, недостаточно очищается и содержитъ значительную примѣсь глауберовой соли.

¹⁾ Въ настоящее время вывозъ риса изъ Китая воспрещенъ.

²⁾ Annual returns of the foreign trade of the Empire of Japan 1890—94. Отчеты Приамурскаго акцизнаго управленія.

Употребляется она на мѣстѣ, какъ и у насъ въ Приморской области, почти исключительно на засолку рыбы такъ называемымъ сухимъ способомъ (свѣжая рыба обильно пересыпается солью при укладкѣ въ бочки или непосредственно въ суда); при этомъ рыба пріобрѣтаетъ отъ глауберовой соли горьковатый вкусъ, вслѣдствіе чего цѣнится дешевле рыбы, засаливаемой другими сортами соли. Такая рыба сбывается преимущественно въ Японію и отчасти употребляется у насъ бѣднѣйшими классами населенія. Зато японская соль дешева; въ японскихъ таможенныхъ отчетахъ она расцѣнивается около 11¹/₂ к. пудъ, а у насъ на Сахалинѣ стоитъ не дороже 25 к. пудъ. Соль, привозимая изъ другихъ государствъ (С.-Американскихъ Штатовъ, Германіи) и изъ Европейской Россіи значительно дороже: во Владивостокѣ такая соль стоитъ 60—80 коп., въ Николаевскѣ 90—1 р. 20 к. пудъ. Дороговизна хорошей, годной для посола рыбы соли служитъ однимъ изъ существенныхъ тормазовъ для развитія на нашемъ Тихоокеанскомъ побережьѣ рыбнаго промысла, и дешевую японскую соль могла бы вытѣснить лишь немногимъ разнящаяся отъ нея по цѣнѣ соль каменная или выволочная. На это однако трудно рассчитывать, пока въ самой Приморской области не будутъ найдены соляныя озера или копи; до сихъ поръ, несмотря на неоднократно производившіяся развѣдки, признаковъ существованія такихъ озеръ и копей не обнаружено. Нельзя ожидать и развитія у насъ добыванія соли выпариваніемъ изъ морской воды, производимаго нынѣ въ небольшихъ размѣрахъ на побережьѣ залива Посъета, такъ какъ операція эта, по недостаточному количеству

свѣтлыхъ и сухихъ дней въ теченіе лѣта, отличающагося на нашемъ побережьѣ туманами и дождливостью, требуетъ большихъ расходовъ на топливо. Въ Корей, за исключеніемъ производимаго въ немногихъ мѣстахъ совершенно первобытнымъ способомъ выпариванія соли изъ морской воды, добыванія поваренной соли не существуетъ, и продуктъ этотъ, необходимый для заготовленія въ краѣ рыбы,—корейцы такъ же, какъ китайцы и японцы, въ пищу соли, въ видѣ приправы, почти совершенно не употребляютъ, замѣняя ее приготовляемой изъ бобовъ соей,—составляетъ предметъ довольно значительнаго ввоза: въ 1893 г. чрезъ корейскіе порты было ввезено 539,876 п. ¹⁾ поваренной соли (почти исключительно изъ Японіи).

Привозъ въ Приморскую область каменнаго угля изъ Японіи за послѣднее пятилѣтіе составлялъ ²⁾:

Въ 1890 году	101,866	пуд.
» 1891 »	14,446	»
» 1892 »	395,622	»
» 1893 »	155,000	»
» 1894 »	379,440	»

Эти циффы, извлеченныя изъ японскихъ таможенныхъ отчетовъ, повидимому нѣсколько ниже дѣйствительныхъ: нерѣдко русскіе пароходы, идущіе во Владивостокъ не съ полнымъ грузомъ, запасаются въ Нагасаки каменнымъ углемъ въ количествѣ, далеко превышающемъ потребность перехода, и излишекъ

¹⁾ China. Returns of trade and trade reports for the year 1893.

²⁾ Annual returns of the foreign trade of the Empire of Japan. 1890—94.

оставляют на складъ во Владивостокъ; то же практикуется иногда и иностранными пароходами, выгодно сбывающими запасы угля во Владивостокскомъ портѣ. Такіе излишки и запасы ускользаютъ, конечно, отъ таможенной регистраціи въ Японіи, ибо предметы пароходной потребности въ таможенные свѣдѣнія не заносятся.

Кромѣ японскаго угля во Владивостокъ привозится изъ-за границы, почти исключительно для надобностей морскаго вѣдомства, кардифъ.

Въ Корей производившіяся неоднократно изысканія относительно мѣстонахожденія каменноугольныхъ залежей не привели къ удовлетворительнымъ результатамъ, хотя имѣющіяся частныя свѣдѣнія даютъ основаніе полагать, что тамъ есть залежи угля удовлетворительнаго качества; но правильной ихъ разработки можно ожидать еще не скоро.

Туземный уголь въ Приморской области разрабатывается пока лишь на о. Сахалинѣ, обществомъ «Сахалинъ», не имѣющимъ денежныхъ средствъ и работающимъ исключительно обязательнымъ трудомъ ссыльно-каторжныхъ, и г. Маковскимъ, также не обладающимъ достаточными средствами. Получаемый уголь не отсортировывается отъ примѣсей пустыхъ породъ и не сортируется по крупности кусковъ, что ухудшаетъ его природныя вполнѣ удовлетворительныя качества. Почти все добываемое количество угля идетъ на удовлетвореніе потребностей морскаго вѣдомства. Продается этотъ уголь по цѣнамъ крайне высокимъ: не менѣе 12 и до 18 р. за тонну, тогда какъ лучшій японскій уголь обходится на мѣстѣ отъ 4 р. 50 к. до 5 р. 50 к. тонна и продается во Влади-

востокъ, въ среднемъ, около 8 руб. за тонну. Несомнѣнно, что японскій уголь будетъ необходимъ для области, пока въ ней самой не разовьется на правильныхъ началахъ разработка каменноугольныхъ залежей на побережьѣ залива Петра Великаго и Татарскаго пролива, гдѣ уже въ нѣсколькихъ мѣстахъ обнаружены благонадежныя повидимому угольныя мѣсторожденія, и пока мѣстный уголь по цѣнѣ не приблизится болѣе или менѣе къ японскому; до тѣхъ поръ уголь, даже при обложеніи его таможенною пошлиною, будетъ по необходимости привозиться изъ Японіи, отъ которой судоходство наше поэтому будетъ находиться въ полной зависимости. Развитие каменноугольнаго дѣла въ краѣ составляетъ очевидно одно изъ существенныхъ условій развитія нашего коммерческаго судоходства на дальнемъ востокѣ.

Какъ видно изъ приведенныхъ данныхъ, экономическая зависимость Приморской области отъ Японіи сводится къ привозу оттуда, въ болѣе или менѣе значительномъ количествѣ, пяти вышепоименованныхъ товаровъ и къ полученію для мѣстныхъ потребностей разнообразныхъ предметовъ, большинство которыхъ привозится въ область также и изъ Европейской Россіи. Когда рейсы судовъ Добровольнаго Флота распредѣлятся болѣе равномерно по временамъ года, съ такимъ расчетомъ, что пароходы будутъ приходить изъ Одессы во Владивостокъ по крайней мѣрѣ разъ въ мѣсяцъ во весь навигаціонный періодъ, безъ перерыва въ лѣтнее время (въ минувшемъ году съ 1 Мая по 1 Августа, въ теченіе 3-хъ мѣсяцевъ, изъ Одессы не отошло во Владивостокъ ни одного парохода Флота), можно ожидать,

что большинство получаемых нынѣ областью изъ Японіи товаровъ, за приведенными выше исключеніями, будетъ доставляться полностью изъ Одессы.

Вывозъ изъ области въ Японію за пятилѣтіе показанъ въ приложеніи VI. За 1894 г. онъ опредѣляется, по японскому таможенному отчету, въ 109,326 серебр. іень¹⁾; главную статью вывоза составляетъ соленая рыба — 82,934 п., сушеная рыба — 8,412 п. Въ этомъ же году начался вывозъ кости. Приведенныя свѣдѣнія, помѣщаемыя въ отчетахъ таможеннаго вѣдомства Японіи, которыми приходится руководствоваться за совершеннымъ неимѣніемъ соотвѣтствующихъ данныхъ въ русскихъ источникахъ, далеко не полны: въ нихъ не показанъ, напр., вывозъ изъ Сахалина въ японскіе порты, главнымъ образомъ въ Хакодате и въ Кубе, рыбьяго тука, въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ уже приготовляемаго исключительно для Японіи какъ владивостокскимъ купцомъ Семеновымъ на западномъ, такъ и самими японцами на восточномъ побережьѣ Сахалина. Въ 1894 году Семеновъ доставилъ въ Японію около 250,000 пуд. тука и продалъ его по весьма выгодной, не существовавшей до того времени цѣнѣ, — около 1 іена за пудъ. Такое же, вѣроятно, приблизительно количество тука приготовлено и вывезено въ томъ же году и японцами. Ради избѣжанія оплаты таможенною пошлиною, тукъ привозится въ Японію преимущественно на японскихъ судахъ и сопровождается при перевозкѣ свидѣтельствами японскаго консула на Сахалинѣ, живущаго въ посту Корсаков-

¹⁾ Annual return of the foreign trade of the Empire of Japan. 1894.

скомъ, о томъ, что продуктъ этотъ добытъ японцами. Въ прошломъ году одинъ грузъ тука былъ отправленъ Семеновымъ въ Хакодате на нѣмецкомъ суднѣ и хотя сопровождался указаннымъ свидѣтельствомъ, но пошлина за него была взыскана, что, впрочемъ, согласно лично мнѣ сообщенному увѣренію японскаго Министра торговли и земледѣлія, виконта Еномото, больше не повторится, такъ какъ беспошлинный пропускъ русскаго рыбьяго тука, прямо въ трактатѣ не предусмотрѣнный, освященъ обычаемъ, и тукъ этотъ совершенно необходимъ для самой Японіи, земледѣльческая культура которой, при ея современномъ состояніи, требуетъ интенсивнаго удобренія.

Равнымъ образомъ въ японскіе отчеты не попадаетъ, по всей вѣроятности, соленая и сушеная рыба, какъ привозимая въ Японію изъ Приморской области японцами, имѣющими рыбные промыслы на нашемъ материковомъ побережьѣ и на Сахалинѣ, такъ и посылаемая туда же нашими рыбопромышленниками на японскихъ судахъ.

Во всякомъ случаѣ, итоги нашей отпускной съ Японіею торговли гораздо выше показываемыхъ въ японскихъ отчетахъ и достигаютъ 500—600,000 руб., т. е. составляютъ около половины суммы привоза къ намъ изъ Японіи.

Какъ ни незначительны сами по себѣ наши торговые обороты по торговлѣ съ Японіей, но постоянный ростъ ихъ доказываетъ, что съ японскими рынками у насъ завязываются прочныя торговыя сношенія. Приморская область только начинаетъ дѣятельную жизнь; дальнѣйшее ея развитіе должно опираться какъ на торговыя сношенія уже завязанныя,

такъ и на возможность легкаго сбыта продуктовъ ея возникающей промышленности и полученія съ наименьшими затратами предметовъ, для такой промышленности необходимыхъ. Въ этомъ отношеніи Японія, съ ея 42-милліоннымъ населеніемъ и съ быстро, хотя и односторонне, развивающейся культурой, будетъ служить для области, при осуществленіи разумныхъ покровительственныхъ мѣръ, надежнымъ рынкомъ на долгое время. Сообщеніе съ нею посредствомъ нашихъ судовъ необходимо не только поддерживать, но и по возможности развивать, иначе грузовое и пассажирское движеніе между нашими и японскими портами перейдетъ всецѣло въ руки японскихъ пароходныхъ обществъ, обладающихъ значительнымъ количествомъ судовъ и уже въ настоящее время стремящихся установить болѣе частые рейсы къ нашимъ портамъ.

Корея, какъ извѣстно, страна бѣдная и лишь съ 1883 г. открытая для иностранной торговли. Цѣнность ея оборотовъ по внѣшней торговлѣ въ открытыхъ портахъ составляла ¹⁾:

	ввезено на мексик. доллар.	вывезено на мексик. доллар.
въ 1890 году . . .	4.727,839	3.550,478
» 1891 » . . .	5.526,468	3.366,344
» 1892 » . . .	4.598,485	2.443,739
» 1893 » . . .	7.042,224	1.698,116

Европейскія государства въ ея товарообмѣнѣ непосредственно не принимаютъ никакого участія; весь ввозъ и вывозъ распредѣляются между Китаемъ, Японіей и лишь въ ничтожной части Азіятской Россіей (Приморская область), какъ видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

¹⁾ China Return of trade and trade reports 1890—1893.

	Китай.		Японія.		Приморск. обл.	
	привозъ	вывозъ	привозъ	вывозъ	привозъ	вывозъ
	Мексиканскіе доллары					
Въ 1890 году	1.651,816	70,922	3.070,778	3.475,098	5.245	4.458
» 1891 »	2.044,449	136,464	3.204,285	3.219,887	7.734	9,993
» 1892 »	2.050,854	149,861	2.542,486	2.271,928	5,145	21,950
» 1893 »	1.905,698	134,085	1.949,043	1.453,114	25,414	20,917

Въ особой статьѣ о торговлѣ Кореи будутъ указаны причины такого явленія.

Приморская область, сосѣдняя съ Кореей, естественно должна стремиться къ развитію торговыхъ съ нею сношеній; достиженіе этого требуетъ цѣлаго ряда мѣропріятій, въ числѣ которыхъ увеличеніе количества срочныхъ рейсовъ займетъ, конечно, свое мѣсто. Въ теченіе трехъ послѣднихъ навигацій пароходы Шевелева (собственные и фрахтуемые) заходятъ въ корейскіе порты вмѣсто одного два раза въ мѣсяцъ, что увеличило нѣсколько количество перевозимыхъ на судахъ подъ русскимъ флагомъ грузовъ и оказало нѣкоторое, хотя несущественное вліяніе на усиленіе торговыхъ оборотовъ Владивостока съ Кореей. Въ видахъ содѣйствія развитію торговли нашей съ Кореей путемъ увеличенія количества пароходныхъ рейсовъ было бы полезно упрочить и даже по возможности участить производимые теперь рейсы въ корейскіе порты и сверхъ того включить въ субсидируемыя линіи важнѣйшій, въ особенности по привозной торговлѣ, портъ Чемульпо ¹⁾, съ которымъ однако такъ же, какъ и

¹⁾ Внѣшняя торговля въ Корей расpredѣляется по 3-мъ открытымъ портамъ слѣдующимъ образомъ:

	Чемульпо.		Фузань.		Гензань.	
	привозъ.	вывозъ	привозъ.	вывозъ.	привозъ.	вывозъ.
	Мексиканскіе доллары.					
Въ 1890 году	2.558,090	1.426,061	1.432,882	1.907,831	736,867	216,586
» 1891 »	3.146,638	1.413,920	1.476,601	1.786,271	633,229	166,153
» 1892 »	3.028,627	1.049,405	1.019,290	1.281,983	550,568	112,351
» 1893 »	2.421,133	664,649	845,891	854,438	613,131	179,029

¹⁾ Ibid.

съ другими двумя открытыми корейскими портами, Фузаномъ и Гензаномъ, сообщеніе посредствомъ быстроходныхъ пароходовъ въ ближайшемъ будущемъ едва ли потребуетъ.

Торговля Приморской области съ открытыми китайскими портами непрерывно развивается. Какъ видно изъ данныхъ, помѣщаемыхъ въ отчетахъ китайскихъ таможенъ (China. Return of trade and trade reports for the years 1892—1894), въ 1885 г. ввозъ въ Китай морскимъ путемъ изъ Приморской области (Russian Manchuria) оцѣнивался въ 192,916 таможенныхъ ланъ, а вывозъ въ область—467,568 таможенныхъ ланъ. За послѣднее же пятилѣтіе обороты по этой торговлѣ выразились въ слѣдующихъ суммахъ:

	Ввозъ въ Китай	Вывозъ изъ Китая.
1890 г.	210,521 ланъ	616,774 ланъ
1891 »	180,802 »	917,690 »
1892 »	159,709 »	1.025,161 »
1893 »	179,376 »	1.250,729 »
1894 »	200,359 »	1.396,041 »

Увеличеніе числа срочныхъ рейсовъ русскихъ пароходовъ окажетъ по всей вѣроятности содѣйствіе дальнѣйшему увеличенію оборотовъ по торговлѣ между Приморской областью и восточнымъ Китаемъ.

Для увеличенія, при посредствѣ русскаго пароходства, товарообмѣна Приморской области съ сопредѣльными ей странами представлялось бы небезполезнымъ включеніе въ число обязательныхъ линій сообщенія съ нѣсколькими портами, въ контрактъ съ Шевелевымъ не вошедшими. Такими, имѣющими значеніе для русской торговли, портами слѣдуетъ признать, кромѣ Чемульпо въ Корей, Ньючуанъ и Тянь-

цзинь въ Китаѣ, Кобе въ Японіи. Тяньцзинь и Нью-чуань представляютъ, вмѣстѣ съ Чифу, главные и почти единственные рынки для сбыта морской капусты, добываемой въ большомъ количествѣ на побережьѣ Татарскаго пролива, какъ материковомъ, такъ и сахалинскомъ. Продуктъ этотъ, частью по природнымъ его свойствамъ, а главнымъ образомъ вслѣдствіе несовершенства приѣмовъ при его добываніи, сушкѣ и упаковкѣ, качествомъ ниже добываемаго въ Японіи и находитъ сбытъ, благодаря исключительно его сравнительной дешевизнѣ, въ наиболѣе бѣдныхъ, сѣверныхъ провинціяхъ Китая и въ Манчжуріи. Въ центральномъ Китаѣ и на югѣ употребляется нынѣ исключительно японская морская капуста; попытки водворенія туда нашей капусты, быть можетъ не достаточно энергическія, успѣха не имѣли. Въ эти же порты можетъ пойти наша рыба, въ соленомъ и сушеномъ видѣ. По дешевизнѣ она стоитъ внѣ конкуренціи, а сѣверный Китай рыбой крайне бѣденъ: ни Бай-Хэ (Пейхо), ни Желтая рѣка рыбой не изобилуютъ. Къ тому же соленая рыба можетъ служить тамъ до извѣстной степени суррогатомъ соли, очень дорогой въ Китаѣ, такъ какъ добываніе и продажа соли составляютъ тамъ правительственную регалию, а ввозъ и вывозъ этого продукта по всѣмъ заключеннымъ Китаемъ съ иностранными государствами трактатамъ воспрещенъ. Въ поименованные порты, а также въ Шанхай можетъ вывозиться нашъ лѣсъ въ разнообразномъ видѣ: бревнахъ (короткихъ 6 и 12-футовыхъ, для построекъ и гробовъ, изготовляемыхъ изъ цѣльныхъ бревенъ, или изъ толстыхъ досокъ; лѣсъ для гробовъ требуется въ огромномъ ко-

личествѣ и составляетъ особую рубрику въ статистическихъ отчетахъ), доскахъ, плахахъ и т. д. Сѣверный и средній Китай довольствуются почти исключительно привознымъ лѣсомъ изъ Тяньцзина, гдѣ имѣется солидная русская колонія, находящаяся въ довольно оживленныхъ сношеніяхъ съ владивостокскими коммерсантами. Изъ Ньючуана могутъ быть доставляемы нѣкоторые сырые продукты, нужные для возникающей въ Приморской области промышленности, напр. бобы для маслобойныхъ заводовъ, пока производство масличныхъ бобовъ не разовьется въ области; шкуры для недавно открытаго во Владивостокѣ кожевеннаго завода и проч.

Кобе представляетъ отпускной и привозный портъ для промышленнаго центра Японіи, города Осака, въ которомъ сосредоточены хлопчатобумажныя и шерстяныя прядильни и ткацкія мастерскія, фабрики химическихъ производствъ и т. д., а также для древней столицы Японіи, г. Кіото, въ которомъ сосредоточено производство шелковыхъ, фарфоровыхъ, бронзовыхъ издѣлій, клоазонне и т. п. Къ Кобе, сверхъ того, тяготѣетъ большой сельскохозяйственный районъ. По суммѣ ввоза и вывоза Кобе соперничаетъ съ Иокогамой ¹⁾, находящейся на юговосточной оконечности

¹⁾ Обороты внѣшней торговли Кобе и Иокогамы за послѣднее трехлѣтіе выражаются въ слѣдующихъ суммахъ:

	К о б е		И о к о г а м а	
	ВВОЗЪ Іень	ВЫВОЗЪ Іень	ВВОЗЪ Іень	ВЫВОЗЪ Іень
1892.	30.698,176	21.295,740	31.328.904	61.552,203
1893.	41.294,276	24.968,974	36.305,069	55.209,586
1894.	56.910,503	29.438,113	50.447,371	73.015,678

Annual return of the foreign trade of the Empire of Japan
1892—1894.

ю. Ниппона и значительно удаленной отъ пути, по которому съ наименьшей затратой времени должны слѣдовать русскіе пароходы, совершающіе срочные рейсы. Токогама соединена съ Кобе желѣзною дорогой, по которой могутъ прибывать и увозиться товары, идущіе во Владивостокъ и изъ Владивостока. Эта дорога нынѣ доведена, къ западу отъ Кобе, до Хирошима и вѣроятно въ будущемъ или даже въ текущемъ году будетъ продолжена до Симоносеки, объ открытіи коего для иностранной торговли уже имѣются ходатайства. Японское правительство предполагаетъ впрочемъ, повидимому, разрѣшить привозъ иностранныхъ товаровъ къ портамъ, гдѣ это нынѣ не дозволено, лишь для японскихъ судовъ; въ такомъ именно направленіи происходили въ минувшемъ году дебаты въ парламентѣ по поводу ходатайства нѣкоторыхъ приморскихъ городовъ о разрѣшеніи привоза къ нимъ непосредственно иностранныхъ грузовъ и отпуска за границу товаровъ туземныхъ. Въ бытность мою въ Японіи, я указывалъ и оффиціальнымъ лицамъ, и представителямъ заинтересованныхъ городовъ (Аомори, Цуруга) на несоотвѣтствіе такой постановки вопроса объ открытіи для иностранной торговли новыхъ портовъ съ существующими трактатами; мнѣ отвѣчали, что это мѣра временная, которую предполагаютъ принять, какъ переходную, впредь до вступленія въ силу вновь заключенныхъ и заключаемыхъ трактатовъ. Хотя, въ виду происходившей въ 1895 г. войны между Японіей и Китаемъ, ни одно изъ упомянутыхъ ходатайствъ не получило еще разрѣшенія, тѣмъ не менѣе, казалось бы, указанное предположеніе слѣдуетъ имѣть въ виду, съ тѣмъ, чтобы своевре-

менно возможно было принять мѣры къ устраненію вреднаго вліянія на русское судоходство вышеуказанной, предположенной японскимъ правительствомъ, мѣры, не имѣющей нигдѣ прецедентовъ.

Совокупность общаго хода событій въ Японіи даетъ основаніе ожидать, что въ недалекомъ будущемъ, даже, быть можетъ, ранѣе введенія въ дѣйствіе новыхъ трактатовъ, если не всѣ, то многіе японскіе порты будутъ открыты для иностранной торговли. Тогда, съ открытіемъ Симоносеки и въ особенности Цуруга, находящагося на западномъ берегу о. Ниппона, въ недалекомъ разстояніи отъ Кіото, Кобе потеряетъ до извѣстной степени нынѣшнее его значеніе, и русскія суда не будутъ имѣть настоятельной надобности удлинять путь переходомъ черезъ внутреннее Японское море, для захода въ этотъ портъ.

Нагасаки имѣетъ значеніе, какъ лежащая на пути съ запада на востокъ угольная станція; тамъ, въ совершенно спокойной гавани, суда нагружаются дешевымъ углемъ удовлетворительнаго качества. По суммѣ привоза и вывоза Нагасаки въ ряду открытыхъ для иностранной торговли японскихъ портовъ занимаетъ третье мѣсто: изъ общей въ 1894 г. цѣнности привоза 117.492,000 серебр. іенъ и отпуска 113.246,000 сер. іенъ въ Нагасаки было привезено на 5.412,000 и вывезено на 3.558,000 сер. іенъ. Но собственно по торговлѣ съ нашими тихоокеанскими портами Нагасаки стоитъ въ числѣ тѣхъ же портовъ на первомъ мѣстѣ: въ упомянутомъ 1894 году было отпущено въ порты Приморской области: изъ Іокогамы на 94.028 іенъ, изъ Кобе на 222,525 іенъ, изъ Хакодате на 21.897 іенъ, изъ портовъ особо непои-

менованныхъ на 54.038 іенъ и изъ Нагасаки на 600.264 іена. Объясняется это какъ болѣе частымъ сообщеніемъ Владивостока и Николаевска съ Нагасаки при посредствѣ, главнымъ образомъ, русскихъ судовъ, такъ и тѣмъ обстоятельствомъ, что въ Нагасаки, сдѣлавшемся доступнымъ для русскихъ ранѣе другихъ японскихъ портовъ, русская торговля болѣе развилась и стала прочнѣе, чѣмъ въ другихъ мѣстахъ: тамъ имѣются двѣ русскія фирмы, находящіяся въ постоянныхъ сношеніяхъ съ торгующими въ Приморской области; многіе мѣстные торговцы говорятъ по русски; тамъ, наконецъ, въ теченіе послѣднихъ лѣтъ имѣетъ стоянку въ зимніе мѣсяцы русская военная эскадра. Было бы поэтому кажется осторожнѣе при новомъ распредѣленіи обязательныхъ заграничныхъ линій на дальнемъ востокѣ не обходить Нагасаки; иначе грузы и пассажиры, перевозимые теперь на русскихъ пароходахъ, будутъ захвачены иностранными судами. Торговля приспособляется постепенно и медленно къ новымъ для нея условіямъ; несомнѣнно, что въ Кобе многіе товары могутъ быть пріобрѣтены дешевле и сбыты выгоднѣе, чѣмъ въ Нагасаки; но въ первомъ портѣ нужно еще заручиться надежными агентами, ознакомиться съ покупателями и продавцами, съ мѣстными обычаями. Пока это будетъ достигнуто, Нагасаки останется для насъ главнымъ въ Японіи мѣстомъ продажъ и покупокъ. Къ тому же уголь въ Нагасаки дешевле, чѣмъ въ Кобе, куда онъ доставляется изъ Моджи.

Для потребностей торговли Приамурскаго края, какъ онѣ представляются въ настоящее время, было бы достаточно установившагося съ 1894 года двух-

недѣльнаго сообщенія посредствомъ русскихъ судовъ съ иностранными тихоокеанскими портами, съ тѣмъ лишь условіемъ, чтобы всѣ такія сообщенія были обязательны и срочны, и чтобы въ число обязательныхъ для посѣщенія этими пароходами мѣстъ были включены вышеуказанные порты Китая, Японіи и Кореи; предѣльную же минимальную скорость хода судовъ можно было бы оставить ту же, какая существуетъ нынѣ, — около 10 узловъ въ часъ. Но постройка Сибирской желѣзной дороги создастъ въ ближайшемъ будущемъ совершенно новыя условія и требованія для русскаго пароходства на дальнемъ востокѣ. Дорога эта вообще представляетъ такой факторъ въ жизни Приамурскаго края, съ которымъ всякое новое мѣропріятіе неизбежно должно сообразоваться. Судоходство же, даже и независимо другихъ соображеній, обязано прежде всего и главнымъ образомъ служить цѣлямъ желѣзной дороги и состоять въ непосредственной съ нею связи, ибо на желѣзную дорогу оно будетъ сдавать и отъ нея получать свои грузы. Въ свою очередь дорога, по современнымъ мѣстнымъ условіямъ, не можетъ обходиться безъ судовъ русскихъ, дающихъ гарантію постояннаго надежнаго сообщенія съ иностранными портами дальняго востока. Дорога не исполнитъ всецѣло своего назначенія, если непосредственное ея вліяніе будетъ оканчиваться во Владивостокѣ или въ иномъ русскомъ портѣ; посредствомъ отвѣчающихъ своей цѣли, вполне подчиненныхъ видамъ и намѣреніямъ правительства, а также потребностямъ русской промышленности и торговли, паровыхъ судовъ она должна быть связана съ центрами торговой и промышленной жизни дальняго

востока. Въ Китаѣ и на всемъ западномъ побережьѣ Великаго океана такимъ центромъ является Шанхай, и не ближе какъ здѣсь должны оканчиваться русскія пароходныя линіи, продолжающія дѣло Сибирской желѣзной дороги. Китайскіе порты, лежащіе южнѣе Шанхая (Фучжоу, Кантонъ и др.), а также англійскій портъ Гонгконгъ, не представляютъ для нашей торговли въ настоящее время особаго интереса.

Хотя желѣзная дорога еще только строится, и полное ея окончаніе, т. е. соединеніе Европейской Россіи съ Владивостокомъ непрерывнымъ рельсовымъ путемъ, можетъ быть осуществлено лишь черезъ нѣсколько лѣтъ, тѣмъ не менѣе вопросъ объ устройствѣ вызываемаго этою дорогою и удовлетворяющаго ея цѣлямъ судоходства на дальнемъ востокѣ нельзя считать преждевременнымъ. Уже теперь, съ открытіемъ движенія лишь по части Уссурійскаго участка желѣзной дороги, между Владивостокомъ и рѣкой Уссури, нѣсколько партій чая направлены были (въ 1895 г.) этимъ путемъ въ Европейскую Россію, и если бы существующее на Амурѣ пароходство было упорядочено, а главное, если бы амурскіе пароходы не были почти всецѣло заняты перевозкою желѣзнодорожныхъ матеріаловъ, то на Владивостокъ, взамѣнъ Кяхты, направилось бы значительное количество чайныхъ грузовъ. А когда дорога дойдетъ съ одной стороны до Срѣтенска, съ другой до Амура у Хабаровска, и слѣдовательно установится на 6 мѣсяцевъ въ году непрерывное паровое сообщеніе тихоокеанскаго побережья съ русскою желѣзнодорожною сѣтью, можно ожидать не только

направленія на Владивостокъ почти всего количества чая, идущаго нынѣ черезъ Тяньцзинь и Кяхту, но и постепеннаго развитія транзитнаго по Сибирской желѣзной дорогѣ движенія грузовъ между дальнимъ востокомъ и западной Европой. На это повидимому рассчитываютъ иностранныя пароходныя общества: инспекторъ французской компаніи Messageries Maritimes сообщалъ мнѣ, что планъ обязательныхъ срочныхъ рейсовъ этого общества во Владивостокъ уже выработанъ и находится на разсмотрѣніи совѣта общества въ Парижѣ; Norddeutscher Lloyd также предполагаетъ въ ближайшемъ будущемъ установить сообщеніе съ Владивостокомъ. За этими двумя обществами не замедлятъ послѣдовать другія. Японское Nippon Yusen Kaisha уже содержитъ, разъ въ 3 недѣли, сообщеніе между Кобе и Владивостокомъ; въ минувшемъ году существовало предположеніе число пароходовъ и количество рейсовъ по этой линіи увеличить, а также установить новыя линіи, связывающія Японию съ Приморской областью.

Во всякомъ случаѣ, до окончанія постройки поименованныхъ участковъ дороги остается лишь столько времени, сколько необходимо для организаціи дѣла пароходныхъ сообщеній на новыхъ началахъ и для постройки пароходовъ.

Сибирская дорога, какъ выше было замѣчено, по самому ея положенію должна быть транзитною; поэтому и связанное съ нею срочное пароходство можетъ въ томъ лишь случаѣ соответствовать своему назначенію, если оно будетъ удовлетворять потребностямъ транзитнаго движенія, т. е. если оно будетъ

непрерывнымъ и быстроходнымъ. Непрерывности транзита вообще и транзитному движенію по этой дорогѣ почты и пассажировъ въ особенности можетъ, до известной степени, служить препятствіемъ замерзаемость Владивостокскаго порта. На основаніи пятнадцатилѣтнихъ наблюденій установлено, что бухта Золотой Рогъ, а равно и прилегающія къ ней бухты Діомидъ и Улисъ, покрываются льдомъ въ теченіе отъ 90 до 120 дней въ зимніе мѣсяцы. Въ минувшихъ 1894 и 1895 гг., при посредствѣ казеннаго парохода «Силачъ», былъ прорубленъ во льду каналъ, и свободный выходъ въ море поддерживался затѣмъ непрерывно; по этому каналу въ зиму 1894—1895 гг. приходили въ портъ и благополучно вышли изъ него послѣ разгрузки и нагрузки пароходъ Добровольнаго Флота «Кострома» и пароходы Шевелева «Байкаль» и «Новикъ». Удача этой попытки даетъ надежду, что сообщеніе Владивостока съ находящимися къ югу отъ него тихоокеанскими портами можетъ быть поддерживаемо въ теченіе круглаго года, въ особенности когда спасательное судно «Силачъ», не вполне приспособленное для ломки льда, будетъ замѣнено настоящими ледоколами новѣйшей системы.

Торговля въ обширномъ смыслѣ и иностранныя коммерческія суда едва ли найдутъ возможность пользоваться въ широкихъ размѣрахъ услугами вырубимаго во льду канала: плаваніе въ зимніе мѣсяцы въ сѣверныхъ частяхъ Японскаго моря сопряжено съ большими затрудненіями и опасностями: морозы и снѣжныя бури, по мѣстному выраженію пурги, дѣлаютъ иногда доступъ къ открытымъ портамъ этого моря почти невозможнымъ. Не такъ

давно еще датское парусное судно, рискнувшее плыть къ нашимъ тихоокеанскимъ берегамъ во время пурги, обледенѣло, опрокинулось и затонуло, причѣмъ ни одинъ человѣкъ изъ экипажа не спасся. Такая же участь постигла, по всей вѣроятности, перваго современнаго русскаго предпринимателя по китобойному промыслу, лейтенанта Дыдымова, безвѣстно погибшаго зимою со своимъ судномъ. Возможное въ будущемъ повтореніе такихъ случаевъ настолько возвысило бы страховыя преміи на грузы, отправляемые зимою во Владивостокъ, что если бы и нашлись суда, которыя рѣшились бы совершать плаваніе въ заливъ Петра Великаго зимою, передвиженіе массовыхъ грузовъ въ зимніе мѣсяцы станетъ невыгоднымъ.

Но пароходы субсидируемые, относительно которыхъ правительствомъ могутъ быть даны, въ томъ или иномъ видѣ, предпринимателю извѣстныя гарантіи на случай аваріи судна въ зимнее время, и которыя взамѣнъ того обязаны будутъ имѣть капитановъ, во всѣхъ подробностяхъ знакомыхъ съ условіями плаванія въ нашихъ широтахъ Японскаго моря, конечно могутъ поддерживать навигацію въ теченіе круглаго года, для чего конструкція ихъ должна быть приспособлена къ плаванію среди льдовъ. Быть можетъ даже впослѣдствіи опытными капитанами этихъ пароходовъ будутъ постепенно, путемъ практики, выработаны правила и приемы для болѣе или менѣе безопаснаго плаванія въ теченіе зимы въ Сѣверо-Японскомъ морѣ.

Нѣкоторый перерывъ въ грузовомъ несрочномъ сообщеніи не принесетъ, по всей вѣроятности, же-

лѣзной дорогѣ существеннаго ущерба; но пассажиры и почта должны быть перевозимы въ теченіе года непрерывно и съ одинаковою скоростью, иначе не будетъ побужденія для отвлеченія пассажирскаго движенія отъ установившихся привычныхъ и удобныхъ путей, а иностранныя правительства едва ли рѣшатся разстраивать существующіе, хотя и болѣе длительные, зато обезпеченные во всякое время года способы передачи корреспонденціи чрезъ Суэзскій каналъ или чрезъ Сѣверную Америку. Въ этомъ отношеніи новому пути придется выдержать тѣмъ болѣе упорную борьбу, что въ Китаѣ, какъ извѣстно, нѣтъ правительственной туземной почты (не считая почты таможенной, заведенной сэромъ Гартомъ и поддерживающей сообщеніе лишь между открытыми для иностранной торговли китайскими портами), и Франція, Англія, Германія и Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты имѣютъ тамъ въ портахъ свои почтовые учрежденія, приносящія этимъ государствамъ нѣкоторый доходъ; такія же учрежденія содержала до войны и Японія; въ скоромъ времени они вѣроятно будутъ возстановлены. Корреспонденція, собираемая почтовымъ учрежденіемъ извѣстнаго государства, посылается преимущественно на субсидируемыхъ судахъ того же государства; поэтому въ Шанхаѣ, куда приходятъ наиболѣе быстроходные пароходы Messageries Maritimes, больше и выгоднѣе другихъ работаетъ французская почтовая контора (валовой доходъ 100,000 фр., расходъ около 25,000 фр.). Болѣе подробныя свѣдѣнія объ иностранныхъ почтовыхъ учрежденіяхъ въ Китаѣ не могли быть получены чрезъ

посредство миссіи нашей въ Пекинѣ и собираются нынѣ другимъ путемъ.

Въ настоящее время почтовая корреспонденція прибываетъ изъ Лондона въ Шанхай, при наиболѣе благопріятныхъ условіяхъ, чрезъ Суэзскій каналъ на 42-й и чрезъ Ванкуверъ на 31-й день; съ установленіемъ же срочнаго быстроходнаго пароходства между Владивостокомъ и Шанхаемъ и по крайней мѣрѣ одного поѣзда въ недѣлю съ 30-верстною, не считая остановокъ, скоростью, письмо изъ Лондона можетъ попасть и пассажиръ оттуда же прибыть въ Шанхай на 21-й день ¹⁾. Къ тому же быстроходные пароходы прибываютъ въ Шанхай и отходятъ оттуда не чаще одного раза въ двѣ недѣли; ускоренное же транзитное движеніе черезъ Владивостокъ можетъ быть установлено ежедневное. Такія преимущества въ быстротѣ и частотѣ сообщенія вѣроятно привлекутъ постепенно, при условіи непрерывности сообщенія въ теченіе круглаго года, на Сибирскую дорогу какъ пассажировъ, такъ и почтовую корреспонденцію.

Для скорѣйшаго и возможно болѣе полнаго привлеченія на этотъ путь почты весьма полезно организовать въ нѣкоторыхъ китайскихъ портахъ русскія почтовые учрежденія, по типу, установленному другими государствами. Существующія русскія почтовые конторы въ Пекинѣ и Тяньцзинѣ не вполнѣ

¹⁾ Между Шанхаемъ и Владивостокомъ 1,020 миль, на пробѣгъ которыхъ при 15-узловой скорости потребуются 3 сутокъ; отъ Владивостока до Петербурга около 10,000 верстъ; при указанной скорости разстояніе это потребуетъ 14 дней; изъ Петербурга до Лондона письма доходятъ на 3-й день.

удовлетворяютъ своему назначенію даже въ качествѣ органовъ, призванныхъ служить посредниками по передачѣ въ Россію корреспонденціи, посылаемой изъ Китая русскими; къ операціямъ же съ иностранной корреспонденціей конторы эти совершенно не приспособлены.

Для привлеченія пассажировъ необходимо имѣть на пароходахъ всѣ тѣ удобства и комфортъ, которые стали въ послѣднее время обычными иностраннымъ путешественникамъ, совершающимъ дальнее плаваніе; между прочимъ предприниматели должны быть обязаны содержать на пароходахъ первоклассную кухню и образцовую по расторопности прислугу; командиры и офицеры обязательно должны владѣть англійскимъ языкомъ и по возможности французскимъ; въ числѣ помѣщеній перваго класса обязательно имѣть комнату для куренія (чего нѣтъ на нѣкоторыхъ пароходахъ Добровольнаго Флота) и т. д. Несоблюденіе этихъ повидимому мелкихъ условій можетъ дать нашимъ конкурентамъ на первыхъ же порахъ такія преимущества, что бороться съ ними впослѣдствіи будетъ трудно. Во Владивостокѣ придется, вѣроятно, хотя бы нѣкоторыми льготами, вызвать предпринимателей для устройства гостинницъ по такъ называемому американскому плану, принятому вездѣ на востокѣ (путешественникамъ за извѣстную суточную плату предоставляется, кромѣ комнаты, полное содержаніе), снабженныхъ ваннами, безусловно опрятныхъ, съ хорошей кухней и абсолютно не соединенныхъ, какъ это теперь обычно для Владивостока, съ театромъ или кафе-шантаномъ. Эти условія — устройство гостинницъ по американскому

плану и совершенное недопущеніе при нихъ публичныхъ зрѣлищъ — слѣдовало бы кажется имѣть въ виду при разсмотрѣніи возбуждаемыхъ теперь ходатайствъ о выдачѣ субсидій на устройство гостинницъ на дальнемъ востокѣ.

Гостинницы указаннаго типа имѣются во всѣхъ тихоокеанскихъ портахъ, даже въ такихъ, сравнительно не часто посѣщаемыхъ европейцами и американцами, какъ Амой и Сватоу.

Устройство гостинницъ не можетъ быть, конечно, неразрывно связано съ пароходнымъ предпріятіемъ; но о нихъ едва ли не слѣдовало бы позаботиться одновременно съ учрежденіемъ пароходнаго предпріятія на новыхъ началахъ. Для иностранныхъ путешественниковъ, въ особенности для англичанъ и американцевъ, составляющихъ на дальнемъ востокѣ большинство состоятельныхъ пассажировъ, комфортъ — необходимое условіе, внѣ котораго самое путешествіе представляется для нихъ почти невозможнымъ. Между тѣмъ Приамурскій край такъ самъ по себѣ оригиналенъ, многія его мѣстности представляютъ столько природной красоты, что съ полнымъ основаніемъ можно ожидать прилива туда туристовъ даже ранѣе окончанія Сибирской дороги, если прѣзжающіе будутъ находить хотя въ мѣстѣ болѣе продолжительной остановки — Владивостокѣ нѣкоторыя удобства. Необходимость такихъ удобствъ давно признана въ малонаселенныхъ мѣстностяхъ Сѣверной Америки; тамъ на многихъ недавно построенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, проходящихъ чрезъ мѣстности болѣе или менѣе пустынные, имѣются при нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ, внѣ большихъ

городовъ, желѣзнодорожныя гостинницы. Финляндскія желѣзныя дороги также имѣютъ свои гостинницы при узловыхъ станціяхъ, гдѣ путешественникамъ приходится иногда проводить ночь.

Суда, поддерживающія сообщеніе между Владивостокомъ и иностранными тихоокеанскими портами, должны бы быть, какъ выше указано, двухъ типовъ—быстроходныя и товаропассажирскія, съ меньшею, чѣмъ первыя, скоростью хода. Всѣ они должны имѣть осадку, позволяющую входить въ самые порты, назначаемые для посѣщенія. Наименьшую глубину имѣютъ порты Шанхайскій, Тяньцзинскій и Ньючуанскій. Послѣдніе два порта не нуждаются въ быстроходномъ сообщеніи съ Владивостокомъ, но первый несомнѣнно долженъ быть связанъ съ Сибирской желѣзной дорогой посредствомъ судовъ, могущихъ дѣлать быстрые рейсы.

Въ устьѣ Янъ-Цзы-Цзяна обыкновенная глубина на отмели у д. Вусунгъ — 19 ф., а наибольшая, какая замѣчалась на этомъ мѣстѣ въ послѣдніе годы, не превышала 23 ф. Попытки углубленія судоходнаго фарватера не привели къ удовлетворительнымъ результатамъ и нынѣ, главнымъ образомъ за недостаткомъ средствъ, оставлены ¹⁾. Вслѣдствіе такой сравнительно незначительной глубины фарватера суда, подходящія къ Шанхаю, должны имѣть осадку не болѣе 18 ф. въ полномъ грузу. По мнѣнію специалистовъ судостроенія, съ которыми приходилось совѣщаться, наилучшій типъ

¹⁾ Diplomatic and consular reports on trade and finance. № 1266, China, report for the year 1892 on the trade of Shanghai.

быстроходнаго парохода при такой осадкѣ долженъ быть слѣдующій: длина 285, ширина 35, углубленіе 18 ф., водоизмѣщеніе 3,080 тоннъ. Чтобы имѣть среднюю скорость, при полномъ грузѣ, 15 узловъ въ часъ (новые пароходы Messageries Maritimes, плавающие въ водахъ Восточнаго океана, обладаютъ этой скоростью), машина должна развивать индикаторныхъ 2,750 силъ, при двухъ котлахъ; расходъ угля, съ примѣненіемъ горячаго дутья, будетъ составлять въ сутки 40 тоннъ. Приблизительный вѣсъ машины и котловъ составитъ при этомъ 210 тоннъ, запасъ угля 400 тоннъ, вѣсъ балласта 300 тоннъ, шлюпки, запасы и пр. 100 тоннъ, грузоподъемность 1,100 тоннъ; ходъ безъ груза 16 узловъ. На пароходѣ должно быть вполне удобное помѣщеніе для 40 — 50 пассажировъ I-го и II-го классовъ и крытыя палубы для пассажировъ III-го класса. Стоимость въ Англіи такого парохода по современнымъ цѣнамъ можетъ составить отъ 50 до 75,000 фунтовъ стерл. Принимая же во вниманіе, что проектируемыя суда должны быть снабжены двумя винтами и имѣть сравнительно большую кубическую грузомѣстимость, необходимую для легкихъ грузовъ, какъ наприм. байховый чай, было бы осторожнѣе остановиться на послѣдней изъ приведенныхъ цифръ—75,000 ф. Для быстроходнаго сообщенія Владивостока съ Кореей, Китаемъ и Японіей можно бы, кажется, на первое, по крайней мѣрѣ, время, ограничиться однимъ портомъ въ каждомъ изъ поименованныхъ государствъ, и какъ на такіе порты слѣдуетъ указать: Шанхай, Фузань, лежащій на пути между Владивостокомъ и Шанхаемъ (Владивостокъ-Шанхай, безъ захода въ Фузань, 1,020 м.; Влади-

востокъ-Фузанъ 522 м., Фузанъ-Шанхай 500 м.), и Нагасаки, гдѣ необходимо запасаться дешевымъ углемъ. Движеніе пароходовъ представлялось бы при этомъ въ слѣдующемъ видѣ:

Владивостокъ-Фузанъ	522 м.,	стоянка	12 час.
Фузанъ-Шанхай	500 »	»	3 сут.
Шанхай-Нагасаки	460 »	»	1 »
Нагасаки-Владивостокъ	680 »	»	— »

Всего 2,162 м., стоянокъ 4¹/₂ сут.

На пробѣгъ 2,162 миль, при 15-узловомъ ходѣ, требуется 6 сутокъ, а со стоянками 10¹/₂ сут.; слѣдовательно, съ необходимымъ для выгрузки и нагрузки во Владивостокъ временемъ, пароходъ можетъ совершать указанный рейсъ въ 2 недѣли, а для еженедѣльнаго сообщенія потребовалось бы имѣть 2 парохода. Но такъ какъ поименованные 3 порта никогда не замерзаютъ, и слѣдовательно, если Владивостокъ, при посредствѣ сильныхъ ледоколовъ, будетъ сдѣланъ доступнымъ для плаванія въ зимніе мѣсяцы, пароходы будутъ совершать рейсы круглый годъ, то для достиженія необходимой правильности и непрерывности сообщенія потребуется имѣть третій такой же пароходъ, который будетъ замѣнять выбывающіе по случаю необходимаго ремонта, окраски, очистки и т. п. Этотъ же пароходъ можетъ быть употребляемъ для доставки чайныхъ грузовъ во время чайнаго сезона изъ Ханькоу, для другихъ, могущихъ выясниться впоследствии, надобностей и для сообщенія, при необходимости, съ другими и даже на другихъ моряхъ лежащими портами.

До окончанія постройки Сибирской желѣзной дороги и открытія сплошнаго по ней движенія едва ли представится настоящая надобность въ еженедѣльномъ сообщеніи между Владивостокомъ, Шанхаемъ и Нагасаки; повидимому достаточно будетъ пока ограничиться двухнедѣльными рейсами, и въ такомъ случаѣ можно будетъ, согласно приведенному разсчету, имѣть на первое время только два быстроходныхъ парохода.

Сообщеніе между Владивостокомъ и другими, кромѣ Фузана, портами Кореи, а также портами Желтаго моря можетъ быть поддерживаемо пароходами, обладающими 10—12 узловою скоростью, такъ какъ здѣсь трудно ожидать грузовъ, требующихъ особой быстроты перевозки, пассажиры же и почта будутъ привлекаться уже выигрышемъ времени, необходимаго для слѣдованія до Шанхая. Въ эту же линію было бы полезно включить одинъ изъ портовъ Японіи (преимущественно Кобе), какъ для предоставленія предпріятію большей выгоды, ибо и въ настоящее время, какъ видно изъ приложенія I, грузы и пассажиры перевозятся на русскихъ судахъ между Японіей и корейскими портами и портами Желтаго моря, такъ и съ цѣлью передачи впослѣдствіи во Владивостокъ слѣдующихъ изъ Японіи въ Европу почты и пассажировъ, для чего было бы желательно скомбинировать рейсы такимъ образомъ, чтобы русскіе пароходы, прибывающіе изъ Японіи въ Фузанъ, встрѣчались здѣсь съ быстроходными, совершающими рейсы между Владивостокомъ и Шанхаемъ пароходами.

Углубленіе пароходы этой линіи должны имѣть не болѣе 13—14 ф., ибо портъ Ньючуанъ находится

на р. Ляо-Хэ, въ 10 верстахъ отъ ея устья, а баръ этой рѣки въ малую воду имѣеть глубины всего 10 ф., а въ большую до 15 ф., и морскія суда ожидаютъ для входа въ портъ прилива ¹⁾; суда же съ осадкой болѣе только что приведенной входятъ въ этотъ портъ не рѣшаются; Тяньцзинь же расположенъ на р. Бай-Хэ, въ 100 верстахъ отъ ея устья, баръ на которой имѣеть отъ 2 до 14 ф. глубины, и суда здѣсь также вынуждены бывать ожидать прилива ²⁾, не всегда притомъ одинаково поднимающаго уровень воды; нѣкоторые пароходы предпочитаютъ разгружаться внѣ бара, что впрочемъ сопряжено съ большими неудобствами. Сверхъ того замѣчено, что Тяньцзинскій портъ ежегодно мелѣеть, и пароходное сообщеніе съ нимъ представляетъ все большія трудности.

При предъявленіи къ пароходамъ, имѣющимъ содержать эту линію, меньшихъ требованій относительно скорости хода, въ конструкціи ихъ и измѣреніи въ длину и ширину предпринимателямъ естественно можетъ быть предоставленъ большій просторъ. Необходимо лишь, чтобы грузоподъемность каждаго парохода была не менѣе 1,000 тоннъ и чтобы на немъ находилось около 12—15 удобныхъ мѣстъ для пассажировъ I-го класса; II-й классъ по мѣстнымъ условіямъ необязателенъ. Стоимость такихъ пароходовъ, по разспроснымъ свѣдѣніямъ, можетъ составить около 300,000 руб. за каждый.

¹⁾ The chronicle and directory for China, Corea, Japan etc., for the year 1895.

²⁾ Ibid.

Ньючуанскій портъ замерзаетъ въ теченіе 3-хъ зимнихъ мѣсяцевъ, а Тяньцзинскій или лучше сказать нижнее теченіе и устье р. Бай-Хэ покрывается льдомъ, въ среднемъ, около 9 Декабря и вскрывается въ началѣ Марта н. с. ¹⁾. Слѣдовательно пароходы на этой линіи должны имѣть два росписанія—лѣтнее и зимнее. Наиболѣе выгодная схема такихъ росписаній можетъ быть выработана при участіи специалистовъ. Здѣсь приводится примѣрное росписаніе лишь въ качествѣ одного изъ вариантовъ. Расчетъ сдѣланъ на 10-узловой ходъ.

Владивостокъ-Гензань .	310 м.,	31 ч.,	стоянка	12 ч.
Гензань-Фузань	300 »	30 »	»	12 »
Фузань-Чемульпо	400 »	40 »	»	24 «
Чемульпо-Ньючуань . .	500 »	50 »	»	48 »
			(Переходъ черезъ баръ).	
Ньючуань-Тяньцзинь . .	270 м.,	27 ч.,	стоянка	48 ч.
			(Переходъ черезъ баръ).	
Тяньцзинь-Чифу	240 м.,	24 ч.,	стоянка	24 ч.
Чифу-Кобе	850 »	85 »	»	24 »
Кобе-Владивостокъ	810 »	81 »	»	— »
	<hr/>			
	3.680 м.,	368 ч.,	стоянка	192 ч.
			<hr/>	
			560 ч. или 23 сут. и 8 ч.	

Съ открытіемъ для иностранныхъ судовъ Симоносекскаго порта исчисленное разстояніе сократится на 500 м. (Симоносеки-Кобе 250 миль и столько же обратно).

Принимая во вниманіе могущія быть въ иностранныхъ портахъ задержки, въ особенности въ

¹⁾ The China Sea directory vol. III.

праздничные дни, когда таможенные учреждения бывають тамъ закрыты, и прибавляя сверхъ того къ вышеуказанному расчету время, необходимое для выгрузки, нагрузки, очистки и мелкихъ исправлений парохода во Владивостокѣ, слѣдовало бы признать, что одинъ пароходъ можетъ совершать, по указанному примѣрному росписанію, рейсы разъ въ мѣсяць. Другой пароходъ могъ бы совершать тѣ же рейсы въ обратномъ направленіи, начиная съ Владивостока-Кобе и т. д., чередуясь съ первымъ каждую недѣлю.

Такимъ образомъ всѣ поименованные порты будутъ имѣть посредствомъ русскихъ пароходовъ правильное еженедѣльное сообщеніе между собою и съ Владивостокомъ.

Вопросъ о необходимости установленія обязательныхъ срочныхъ рейсовъ между Владивостокомъ и Ханькоу представляется спорнымъ. Въ Ханькоу, какъ извѣстно, имѣется самая многочисленная на востокѣ русская колонія, и оттуда можно ожидать во Владивостокъ наибольшаго количества обезпеченнаго, при томъ цѣннаго груза — чая. Эти благоприятныя для установленія срочнаго пароходства условія парализуются до извѣстной степени тѣмъ обстоятельствомъ, что пароходныя на р. Янъ-Цзы-Цзянѣ предпріятія, обладающія средствами и хорошо организованныя, состоятъ во взаимномъ между собою соглашеніи. Шестисотмильное пространство между Шанхаемъ и Ханькоу эксплуатируется тремя пароходными компаніями; дѣятельность ихъ, количество судовъ и фрахты до посѣщаемыхъ ими портовъ указаны въ приложеніи (прил. VII). Новое предпріятіе эти компаніи постараются устранить временнымъ чрезмѣрнымъ пони-

женіемъ фрахтовъ. Такъ было, когда первый русскій пароходъ товарищества Токмаковъ, Шевелевъ и К^о пытался въ семидесятихъ годахъ ходить въ Ханькоу, чтобы забирать тамъ чай, предназначавшійся для доставки въ Иркутскъ, черезъ Тяньцзинь и Амуръ; тогда иностранные пароходовладѣльцы, по общему соглашенію, заявили нашимъ ханькоускимъ резидентамъ, что на время стоянки въ Ханькоу русскаго парохода они будутъ принимать чай за фрахтъ, пониженный вдвое противъ существовавшаго нормальнаго; по уходѣ же парохода фрахтъ будетъ повышаться вдвое противъ нормы. Одинъ изрѣдка заходившій въ Ханькоу пароходъ не могъ принять на себя перевозку всего чая, направлявшагося черезъ Сибирь, и отъ услугъ его русскіе чаоторговцы вынуждены были отказаться.

Съ окончаніемъ постройки Сибирской желѣзной дороги, даже съ доведеніемъ ея лишь до Срѣтенска, слѣдуетъ полагать, что все количество чая, проходящее нынѣ черезъ Кяхту, будетъ направлено на Владивостокъ и Николаевскъ. Такого чая въ среднемъ ежегодно очищается пошлиною въ Иркутской таможи: байховаго около 400,000 и кирпичнаго до 800,000 пуд. нетто; а такъ какъ тонна байховаго чая, по кубическому содержанію, заключаетъ въ себѣ 8 полуящиковъ, или приблизительно 20 пудовъ чистаго вѣса чая, кирпичный же чай значительно болѣе тяжеловѣсный, почему его идетъ на тонну до 60 пуд. брутто, имѣетъ до 12% тары, то слѣдовательно общее количество предвидимаго для перевозки изъ Ханькоу въ наши тихоокеанскіе порты чая, даже въ томъ случаѣ, если оно не увеличится сравнительно съ на-

стоящимъ временемъ, составитъ около 35,000 объемныхъ, въ 40 куб. футъ, тоннъ, и пароходы съ 1000-тонною грузомѣстимостью должны бы были совершать въ Ханькоу 35 рейсовъ исключительно для перевозки чая. На промежуточные грузы въ портахъ Янь-Цзы-Цзяна и на грузы изъ Владивостока въ Ханькоу пока рассчитывать трудно: первые захвачены существующими компаніями, и приобрѣтеніе для новаго дѣла кліентовъ можетъ совершиться лишь постепенно, что же касается вторыхъ, то бывшіе опыты водворить изъ Приморской области въ Ханькоу лѣсъ, необходимый въ большомъ количествѣ для формъ кирпичнаго чая и для чайныхъ ящиковъ, не увѣнчались успѣхомъ: лѣсъ, по природнымъ его свойствамъ, или, какъ можно полагать съ большимъ основаніемъ, потому что онъ не былъ достаточно умѣло высушенъ, давалъ трещины и въ дѣло не годился. Но и въ будущемъ, при правильной постановкѣ эксплуатаціи лѣсовъ, лѣсные матеріалы едва ли могутъ представить для Ханькоу большіе, удовлетворительно оплачиваемые грузы.

Тѣмъ не менѣе, какъ видно изъ показанныхъ въ приложеніи данныхъ о существующихъ на р. Янь-Цзы-Цзянѣ фрахтахъ, конкуренція русскихъ пароходовъ на этой рѣкѣ съ иностранными возможна. Независимо отъ грузовъ, доходъ предпріятію можетъ давать и пассажирское движеніе, весьма на этой рѣкѣ интенсивное, въ особенности если будетъ обращено вниманіе на удобства помѣщеній для китайцевъ, составляющихъ главную массу пассажировъ и перевозимыхъ, по установившемуся обычаю, отдѣльно отъ европейцевъ, главнымъ образомъ изъ-за

распространеннаго между первыми куренія опиума, удушливый запахъ котораго дѣлаетъ трудно выносимымъ продолжительное совмѣстное пребываніе съ китайцами.

Для успѣшности конкуренціи по перевозкѣ какъ чая, такъ и мѣстныхъ грузовъ, а также пассажировъ, необходимо, чтобы русскіе суда совершали по названной рѣкѣ не случайные и рѣдкіе, а постоянные, правильные и возможно частые рейсы. Только при этомъ условіи можно ожидать успѣха. Между тѣмъ океанскія суда могутъ проходить по Янъ-Цзы-Цзяну лишь въ теченіе 6 — 7 мѣсяцевъ; въ зимнее время глубина русла этой рѣки значительно уменьшается, а на Ханькоускомъ рейдѣ она достигаетъ иногда въ этотъ періодъ всего около 7 фута. Кирпичный же чай, который составляетъ главный грузъ изъ Ханькоу, изготовляется въ наибольшей части осенью и перевозится зимою. Поэтому, если признано будетъ необходимымъ плаваніе по Янъ-Цзы-Цзяну включить въ линіи русскихъ тихоокеанскихъ сообщеній, окажется нужнымъ приобрѣсти для этой рѣки колесный пароходъ. Стоимость такого парохода, съ удобными и комфортабельно отдѣланными каютами перваго класса, отдѣльно для европейцевъ и китайцевъ, съ обширнымъ крытымъ помещеніемъ 3-го класса и съ трюмами для помещенія около 1000 тоннъ груза, можетъ составить, по собраннымъ свѣдѣніямъ, около 300.000 р. Разстояніе между Шанхаемъ и Ханькоу пароходы проходятъ въ теченіе 3-хъ сутокъ; обратно, внизъ по рѣкѣ, нѣсколько менѣе, и слѣдовательно одинъ пароходъ можетъ совершать еженедѣльные рейсы.

Если же приобрѣтеніе такого парохода будетъ

признано излишнимъ, въ такомъ случаѣ чайные грузы могутъ быть перевозимы изъ Ханькоу въ Шанхай на иностранныхъ рѣчныхъ пароходахъ, а въ Шанхаѣ ихъ будутъ принимать русскіе пароходы.

Какъ видно изъ приведенныхъ расчетовъ, для устройства на новыхъ, соответствующихъ современной потребности, началахъ пароходнаго сообщенія Владивостока съ иностранными тихоокеанскими портами потребуется приобрѣтеніе двухъ, а впоследствии и третьяго, быстроходныхъ пароходовъ, стоимостью приблизительно по 700,000 руб. каждый, четырехъ пароходовъ меньшей скорости по 300,000 руб. и одного рѣчнаго парохода для плаванія по р. Янь-Цзы-Цзяну въ 300,000 руб.; первоначальные расходы по устройству или арендованію и приспособленію пристаней, набережныхъ и т. п., обойдутся не менѣе 400,000 руб., всего слѣдовательно новому предпріятію потребуется основной капиталъ въ 3.300,000 рублей на первое время и впоследствии капиталъ этотъ долженъ будетъ увеличиться еще на 700,000 руб. При большомъ количествѣ судовъ вѣроятно новому предпріятію окажется необходимымъ устроить мастерскія и плавучій докъ; стоимость этихъ сооруженій можетъ быть опредѣлена только специалистами.

Исчислить потребную сумму оборотнаго капитала довольно трудно, равно какъ и стоимость эксплуатаціи пароходовъ. Въ видѣ справки здѣсь приводится расчетъ годовыхъ расходовъ на содержаніе быстроходнаго парохода, сообщенный однимъ опытнымъ пароходнымъ капитаномъ, неоднократно плававшимъ въ водахъ Тихаго океана. Команда (командиръ, 3 по-

мощника, докторъ, 1 старшій и 2 младшихъ механика, 4 машиниста, 18 кочегаровъ, и 17 палубныхъ матросовъ), прислуга и компрадоръ для завѣдыванія прислугою, рестораторскою частью и грузомъ около 36,000 руб. ¹⁾, лоцманскихъ до 5,000 руб., уголь, считая за тонну 5 руб. (въ Нагасаки) и 15 ходовыхъ

¹⁾ По болѣе точному разсчету вполнѣ компетентнаго лица, близко знакомаго съ мѣстными условіями, стоимость содержанія экипажа на быстроходномъ суднѣ составитъ до 43,000 р. въ годъ и сверхъ того вознагражденія до 2½% съ фрахтовыхъ суммъ, по слѣдующему разсчету:

Командиръ до	5.400 р.	+ 1%
Старшій помощникъ	3.000 »	} + ½%
2-й	1.800 »	
3-й	1.200 »	
Докторъ	3.000 »	
1-й механикъ	3.600 »	+ ½%
2-й »	2.400 »	} + ½%
3-й »	1.800 »	
1-й машинистъ	1.080 »	
2-й »	960 »	
3-й »	840 »	
4-й »	720 »	
18 кочегаровъ (изъ китайцевъ и японцевъ)	4.320 »	
8 палубныхъ матросовъ изъ русскихъ	2.880 »	
имъ же на пищу	960 »	
9 палубныхъ матросовъ изъ китайцевъ и японцевъ	2.100 »	
Стюардъ	1.800 »	
Компрадоръ съ помощниками	2.400 »	
Рестораторъ	600 »	
6 каютныхъ служителей	1.080 »	
Поваръ съ помощникомъ	600 »	
» для команды	300 »	

Всего . . . 42.840 р.

дней въ мѣсяцъ, 36,000 руб., смазочные матеріалы, мелкій ремонтъ и непредвидѣнные расходы 8,000 руб., всего 85,000 руб., для двухъ пароходовъ 170,000 руб. Пароходы товаропассажирскіе потребуютъ нѣсколько менѣе расхода на уголь, и содержаніе ихъ обойдется вѣроятно на пароходъ 75,000 р.; всего слѣдовательно на содержаніе, по приведенному разсчету, семи пароходовъ потребовалось бы не менѣе 545,000 р., а когда будетъ прибавленъ 3-й быстроходный пароходъ, эксплуатационные расходы собственно пароходовъ составятъ до 630,000 р. въ годъ. На погашеніе придется отчислять 5% стоимости пароходовъ—200,000 р., и на ремонтъ расходовать 10%—400,000 руб. Страхованіе пароходовъ могло бы быть сдѣлано необязательнымъ для предпринимателей, подобно тому какъ это установлено нынѣ въ контрактѣ съ Шевелевымъ; тѣмъ не менѣе страховая премія, составляющая для судовъ, плавающихъ въ Японскомъ морѣ, до 10% стоимости судовъ, должна быть принимаема въ разсчетъ при исчисленіи расходовъ эксплуатаціи, такъ какъ предпріятіе обязано будетъ взамѣнъ страхованія образовать запасный капиталъ обезпеченія на случай могущихъ быть аварій. Вычислить, даже въ общихъ чертахъ, количество ежегодныхъ издержекъ на содержаніе центрального управленія, агентовъ, пристаней и складовъ не представляется, по неимѣнію достовѣрныхъ данныхъ, возможнымъ.

Обезпеченнымъ до извѣстной степени грузомъ для пароходовъ можно признавать лишь вышеуказанныя 35,000 тоннъ чая, въ особенности въ томъ случаѣ, если въ пароходномъ предпріятіи примутъ непосредственное участіе наши московскіе и кяхтин-

скіе чаоторговцы, что несомнѣнно представляло бы для нихъ существенныя выгоды. Нынѣ чай, по контракту, срокъ котораго истекаетъ въ текущемъ году, перевозится изъ Ханькоу въ Тяньцзинь обществомъ Butterfield, Swire & Co. за фрахтъ 3 лана 60 фынъ или около 5 р. кред. съ объемной тонны; такой же приблизительно фрахтъ могъ бы быть, по видимому, установленъ за перевозку чая изъ Шанхая во Владивостокъ. Довольно надежный, кажется, доходъ могла бы доставить также перевозка китайскихъ рабочихъ изъ Чифу во Владивостокъ и обратно. Въ послѣдніе годы число рабочихъ, прибывающихъ изъ сѣверныхъ провинцій Китая, преимущественно на пароходахъ изъ Чифу во Владивостокъ и тѣмъ же путемъ возвращающихся домой, составляетъ 12,000—15,000 человѣкъ; за перевозку взимается, въ зависимости отъ конкуренціи, отъ 6 до 9 мексиканскихъ долларовъ (долларъ, въ среднемъ, по существующему курсу, = 1 кред. рублю) съ человѣка. Для перевозки китайскихъ рабочихъ быть можетъ придется установить сезонные (весенніе и осенніе) рейсы, съ нѣскольکو измѣненнымъ противъ обычнаго расписаніемъ, по которому портъ Чифу, въ направленіи движенія рабочихъ, имѣлъ бы возможно прямое сообщеніе съ Владивостокомъ. Другіе грузы и пассажиры несомнѣнно будутъ, но нынѣ ихъ количество предвидѣть невозможно; во многомъ успѣшность грузоваго и пассажирскаго движенія будетъ зависѣть какъ отъ коммерческой предприимчивости руководителей предпріятія, знакомства ихъ съ условіями и потребностями мѣстныхъ рынковъ, такъ и отъ возможности для нихъ выдерживать въ теченіе из-

вѣстныхъ періодовъ конкуренцію, которая по всей вѣроятности будетъ упорна и ожесточенна.

Собрание подробныхъ свѣдѣній о состояніи пароходства и о фрахтахъ на дальнемъ востокѣ не входило въ число специальныхъ нашихъ задачъ и нѣкоторыя данныя по этому предмету получались лишь попутно. Тѣмъ не менѣе, въ качествѣ первой попытки, прилагаются (приложеніе VІІІ) свѣдѣнія о пароходныхъ обществахъ, поддерживающихъ сообщеніе портовъ Восточнаго океана какъ между собою, такъ и съ Европейскими и С.-Американскими портами, а также о фрахтахъ, существующихъ на линіяхъ этихъ сообщеній, о скорости хода судовъ и о получаемыхъ пароходными предпріятіями субсидіяхъ. Такія, далеко неполныя, свѣдѣнія даютъ однако общую картину того, какъ велико число пароходныхъ компаній, эксплуатирующихъ перевозку товаровъ и пассажировъ въ районѣ, гдѣ предполагается основать новое русское пароходное предпріятіе. Несомнѣнно, что по мѣрѣ увеличенія грузовъ, направляющихся во Владивостокъ или изъ этого порта, существующія пароходныя общества, изъ коихъ, какъ показано въ прилагаемыхъ свѣдѣніяхъ, нѣкоторыя пользуются весьма значительными правительственными субсидіями, будутъ стремиться получить перевозку такихъ грузовъ, и бороться съ ними новому предпріятію будетъ тѣмъ труднѣе, что у нихъ въ портахъ, изъ которыхъ и въ которые можно ожидать движенія грузовъ, существуетъ уже заведенное дѣло, имѣются агенты, склады и пристани, притомъ же основной капиталъ у большинства изъ нихъ въ значительной части амортизованъ. Изъ такихъ обществъ наиболѣе интенсив-

ное желаніе захватить въ свои руки сообщеніе между Владивостокомъ и другими тихоокеанскими портами будетъ по всей вѣроятности проявлено японскими пароходами, которыхъ къ 30 Мая 1894 г. было 424 и съ тѣхъ поръ, въ особенности во время японско-китайской войны, вызвавшей усиленную потребность въ транспортахъ для перевозки войскъ, военныхъ припасовъ, провіанта и вещеваго довольствія, число это еще существенно увеличилось. Между японскими пароходными предпріятіями первое мѣсто занимаетъ акціонерное общество Nippon Yusen Kaisha, основанное въ 1885 г. и обладавшее къ началу феврала 1895 г. 68-ю пароходами. Общество это пользуется правительственной субсидіей, въ видѣ гарантіи чистаго дохода, въ началѣ, по частнымъ свѣдѣніямъ, 12-ти, затѣмъ 10-ти, а нынѣ 8 процентовъ. Зато правительство является распорядителемъ въ выборѣ линій и въ распредѣленіи рейсовъ. Во время послѣдней войны нѣкоторые пароходы общества были зафрахтованы въ качествѣ транспортовъ и для той же цѣли ему поручено было пріобрѣсти новые пароходы; правительство платило обществу, какъ удалось узнать частнымъ образомъ, за пользованіе пароходами по 250.000 іенъ въ мѣсяцъ. По очищеніи Ляодунскаго полуострова, вновь пріобрѣтенные какъ Nippon Yusen Kaisha, такъ и другими обществами 48 пароходовъ, между которыми есть съ водоизмѣщеніемъ свыше 3-хъ, а одинъ даже 5,000 тоннъ, останутся безъ дѣла и должны будутъ искать грузовъ на линіяхъ, наименѣе до сихъ поръ эксплуатируемыхъ. Уже въ минувшемъ году Nippon Yusen Kaisha, именно по указанной причинѣ, предполагало открыть движеніе по слѣдующимъ новымъ

линіямъ: 1) Владивостокъ-Гонгконгъ, 2) Фузанъ-Чемульпо—б. Талянъ-Инкоу, 3) Шанхай-Формоза-Гонгконгъ, 4) сообщеніе между китайскими портами, которые должны быть вновь открыты для иностранной торговли по Симонсекскому трактату, 5) сообщеніе съ австралійскими портами, 6) сообщеніе съ американскими портами. Нѣкоторыя изъ этихъ линій несомнѣнно окажутся въ скоромъ времени не приносящими удовлетворительныхъ результатовъ, и снятыя съ нихъ суда направлены будутъ туда, гдѣ можно ожидать больше дѣла и меньше конкуренціи. Наиболѣе привлекательнымъ въ этомъ отношеніи пунктомъ, какъ и выражали японцы мнѣ и моимъ спутникамъ, явится Владивостокъ, который предполагается связать посредствомъ японскаго пароходства и съ Отару (на западномъ берегу о. Иессо,—конечный пунктъ желѣзной дороги, пересѣкающей островъ и проходящей мимо Поронайскихъ каменноугольныхъ копей); съ Аомори—сѣвернымъ конечнымъ пунктомъ желѣзной дороги, прорѣзывающей о. Ниппонъ по продольному направленію, начиная отъ Токио; съ Цуругой, съ Кобе, съ Иокогамой и съ Нагасаки. Ясно отсюда, что именно со стороны японскаго пароходства, поддерживаемаго и субсидируемаго, какъ почти всякое мѣстное предпріятіе, японскимъ правительствомъ, слѣдуетъ ожидать наиболѣе упорной конкуренціи.

Сильная повсемѣстно, вслѣдствіе непрерывно увеличивающагося числа паровыхъ судовъ большой вмѣстимости, едва ли соотвѣтственно увеличенію количества грузовъ, конкуренція особенно обострилась въ послѣднее время на крайнемъ востокѣ, какъ видно изъ нижеслѣдующихъ двухъ примѣровъ. Нормальный

фрахтъ изъ Ливерпуля въ Шанхай составлялъ 40 шиллинговъ съ тонны; нѣмецкіе пароходы, конкурирующие съ англійскими, довели въ началѣ 1894 г. этотъ фрахтъ до 22 шилл. 6 пенс. отъ Манчестера до Шанхая, черезъ Бременъ, включая сюда и плату за желѣзнодорожный провозъ между Манчестеромъ и Гуллемъ, вслѣдствіе чего англійскіе экспортеры, отправляя свой товаръ на германскихъ пароходахъ, могли продавать такой товаръ на 6—7 кандариновъ ¹⁾ за тюкъ дешевле цѣны соответственныхъ товаровъ, привезенныхъ на англійскихъ пароходахъ. Англійскіе пароходовладѣльцы, потерявъ почти всѣ ливерпульскіе грузы, для привлеченія грузовъ на ихъ суда и для уничтоженія конкуренціи со стороны Бремена, сразу понизили фрахтъ на Шанхай до 10 шилл. съ тонны ²⁾.

Другой фактъ, переданный нашимъ Вице-Консуломъ въ Кобе въ его отчетѣ за 1893 годъ и рассказанный въ нѣкоторыхъ періодическихъ изданіяхъ ³⁾, еще поразительнѣе.

До 1893 г. индійскій хлопокъ доставлялся въ Японію на пароходахъ главнымъ образомъ англійской компаніи Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, а также на судахъ австрійскаго Ллойда и Navigazione Generale Italiana. Фрахтъ на всѣхъ судахъ былъ установленъ одинаковый: 20 рупій съ объемной тонны. Въ концѣ помянутаго года владѣльцы японскихъ бумагопрядильныхъ заключили съ Nippon Yusen Kaisha контрактъ, въ силу котораго послѣдняя ком-

¹⁾ Кандаринъ = $\frac{1}{100}$ лана.

²⁾ The Board of trade Journal. 1894, 16 April.

³⁾ B. of trade J. 1894. 16—199, February. Deutsh. Handels Archiv 1894. August.

панія, только-что передъ тѣмъ установившая рейсы въ Бомбей, обязалась доставлять хлопокъ изъ Индіи въ Японію за фрахтъ въ 17 рупій съ объемной тонны, при взаимномъ обязательствѣ фабрикантовъ доставлять для перевозки не менѣе 40,000 тоннъ этого товара ежегодно. Peninsular & Oriental S. N. C^o, по соглашенію съ Ллойдомъ и Navigazione Generale Italiana, незамедлила понизить фрахтъ за хлопокъ сначала до 7, а затѣмъ даже до $\frac{1}{2}$ рупіи съ тонны. Фабриканты, съ одной стороны соблазненные столь необычайно низкимъ фрахтомъ, а съ другой связанные контрактомъ съ Nippon Yusen Kaisha, и сознавая, что пониженіе фрахтовъ въ такихъ размѣрахъ есть дѣло временное, и что послѣ того, какъ одна изъ конкурирующихъ сторонъ уступитъ, фрахты поднимутся не только до прежней нормы, но быть можетъ и выше, вошли съ Nippon Yusen Kaisha въ новое соглашеніе, по которому эта компанія понизила свои фрахты на индійскій хлопокъ до 12 рупій съ тонны, а фабриканты, въ свою очередь, увеличили количество обязательныхъ къ отправкѣ на судахъ компаніи тоннъ. На этомъ пока дѣло остановилось.

Такую конкуренцію могли выдерживать въ теченіе извѣстнаго періода компаніи прочно установившіяся, имѣющія обширный раіонъ дѣятельности и обезпеченные грузы; для дѣла же новаго и съ меньшимъ, строго ограниченнымъ кругомъ дѣйствій борьба въ подобныхъ приведеннымъ случаяхъ, повтореніе которыхъ возможно предвидѣть, была бы непосильна безъ своевременной существенной поддержки и помощи со стороны правительства, необходимой до тѣхъ, по крайней мѣрѣ, поръ, пока предпріятіе не

окрѣпнетъ матеріально и нравственно. Поэтому возникающее предприятие должно имѣть увѣренность, что въ трудныхъ для него моментахъ обостренія борьбы съ конкурирующими обществами оно не будетъ оставлено на произволъ судьбы; что помощь, и притомъ своевременная; въ томъ или иномъ видѣ будетъ ему оказана.

Но помимо такого рода помощи, требующей, для разумнаго ея осуществленія, непрерывнаго благожелательнаго контроля за дѣлами общества со стороны правительства, въ лицѣ его органовъ, вѣдающихъ торговлю и промышленность, помимо субсидіи, безъ которой самое возникновеніе новаго предприятия представляется сомнительнымъ, такое предприятие должно быть по существу, по его организаціи и управленію дѣломъ совершенно частнымъ. Лишь при инициативѣ частныхъ лицъ, основательно знакомыхъ съ положеніемъ торговыхъ дѣлъ на дальнемъ востокѣ и непосредственно заинтересованныхъ въ предпріятіи, возможно ожидать отысканія кліентовъ, привлеченія грузовъ и даже своевременнаго предупрежденія неблагоприятныхъ условій, создаваемыхъ конкуренціей. Лишь частное дѣло можетъ, слѣдя шагъ за шагомъ за той же конкуренціей, устанавливать и видоизмѣнять фрахты, съ цѣлью не упустить грузовъ, выгодныхъ если не въ настоящемъ, то для будущаго. Наконецъ только совершенно частное предприятие способно и къ временному сокращенію дѣла въ періоды торговаго его застоя, и къ быстрому его расширенію, хотя бы путемъ фрахтованія судовъ, когда накопленіе предлагаемыхъ грузовъ будетъ временно превышать наличныя перевозочныя средства предприятия.

Весьма также важно для прочнаго успѣха дѣла, чтобы сообщеніе между русскими и иностранными портами посредствомъ русскихъ пароходовъ не приостанавливалось и не сокращалось не только во время политическихъ затрудненій, столь частыхъ въ послѣднее время на дальнемъ востокѣ, но и въ случаѣ разрыва дипломатическихъ сношеній, даже, по возможности, послѣ объявленія войны съ одной изъ державъ, прибрежныхъ на Тихомъ океанѣ, какъ это предусмотрено въ контрактѣ съ Шевелевымъ. Само собою разумѣется, что по открытіи военныхъ дѣйствій всѣ суда предпріятія должны быть предоставляемы въ распоряженіе подлежащаго военнаго или морскаго начальства для военныхъ надобностей, когда таковыя будутъ существовать; но пока въ судахъ этихъ существенной нужды не представится, они должны совершать, подъ гарантіей правительства, рейсы между портами, сообщеніе съ которыми будетъ свободно.

Во время послѣдней японско-китайской войны Японія предпочла усиленіемъ субсидій вызвать покупку пароходными обществами новыхъ судовъ, лишь бы существенно не разстраивать морскихъ коммерческихъ сообщеній подъ національнымъ флагомъ; китайскія коммерческія суда, въ началѣ прекратившія свою дѣтельность, употребили пріемъ, возможный только у восточныхъ народовъ: они перемѣнили флагъ и плавали подъ германскимъ и частью подъ австрійскимъ флагомъ. Вслѣдствіе такихъ мѣръ фрахты, въ началѣ войны значительно повысившіеся, быстро вошли въ норму, и европейскимъ судамъ, въ значительномъ количествѣ явившимся для предложенія услугъ по перевозкѣ, не нашлось достаточно дѣла. Рынки были

сохранены за предпріятіями, эксплуатировавшими ихъ ранѣе, и опасность перехода въ чужія руки дѣла перевозки грузовъ между портами дальняго востока были устранена. Благодаря также, по всей вѣроятности, этому обстоятельству, война не отразилась замѣтнымъ образомъ на внѣшней торговлѣ обѣихъ воюющихъ странъ: какъ въ Японіи, такъ и въ Китаѣ привозъ и отпускъ въ 1894 г. выразились въ нѣсколько большей даже суммѣ, чѣмъ въ предыдущемъ 1893 г.

Столь удовлетворительные результаты были достигнуты главнымъ образомъ потому, что пароходныя общества не находились съ подлежащими правительствами въ слишкомъ тѣсной связи, и осуществленіе столь естественнаго во время напряженія всѣхъ силъ государства, при военныхъ дѣйствіяхъ, стремленія правительства воспользоваться для военныхъ цѣлей торговыми судами сопряжено было съ извѣстными затрудненіями.

На нашей отдаленной окраинѣ къ вопросу о возможной, при всякихъ обстоятельствахъ, непрерывности сообщеній съ иностранными портами необходимо относиться съ особеннымъ вниманіемъ и осторожностью: перерывъ такихъ сообщеній грозитъ потерей для Сибирской желѣзной дороги принимающихъ и доставляющихъ грузы рынковъ, которые могутъ въ такомъ случаѣ предпочесть другіе пути, быть можетъ менѣе выгодные и болѣе длинные, зато вполне обезпеченные относительно правильности и непрерывности движенія по нимъ. Пароходство же наше въ этихъ водахъ можетъ быть наилучшимъ образомъ

обезпечено, въ смыслѣ правильности и непрерывности плаванія находящихся въ его распоряженіи судовъ, когда оно будетъ находиться въ рукахъ частнаго предпріятія, лишь подъ контролемъ правительства.

Дальній каботажъ.

Сообщенія Одессы и изрѣдка С.-Петербурга съ Владивостокомъ содержатся пароходами Добровольнаго Флота. Дѣятельность Добровольнаго Флота и заслуги его въ дѣлѣ установленія связи между метрополіей и восточной окраиной достаточно извѣстны. Нельзя однако сказать, чтобы въ этой дѣятельности было исполнено все, что необходимо для удовлетворенія потребностей окраины и для споспѣшествованія дальнѣйшему ея развитію. Росписаніе пароходныхъ рейсовъ до послѣдняго времени составлялось такимъ образомъ, что весною, когда пароходы на обратномъ пути заходятъ въ Ханькоу за чайными грузами, и поздней осенью во Владивостокѣ скоплялось иногда по нѣскольку судовъ, зимою же и даже въ лѣтніе мѣсяцы въ теченіе длинныхъ промежутковъ времени суда Флота во Владивостокъ вовсе не приходили. Въ минувшемъ году напримѣръ послѣдній весенній пароходъ ушелъ изъ Одессы 1 Мая, а слѣдующій вышелъ оттуда же 1 Августа, черезъ три мѣсяца. Затѣмъ въ послѣдніе годы количество накопляющихся въ Одессѣ грузовъ, въ особенности весною, нерѣдко бываетъ столь значительно, что суда Флота не въ состояніи своевременно принять и доставить все отправляемое. А такъ какъ торгующіе во Владивостокѣ не обладаютъ ни большими свободными

капиталами, ни обширными складочными помещеніями, то случается, что въ этомъ портѣ и въ находящемся отъ него въ экономической зависимости обширномъ районѣ, въ который входитъ и Хабаровскъ, запасы предметовъ даже первой необходимости, напр. сахара, керосина, стеариновыхъ свѣчей, совершенно истощаются, и тогда цѣны на эти предметы поднимаются необычайно. Самая уже необходимость держать такіе запасы въ теченіе болѣе или менѣе продолжительнаго времени вліяетъ на возвышеніе цѣны товаровъ. Было бы поэтому въ высшей степени желательно установить рейсы, если пока не болѣе частые, то по крайней мѣрѣ съ болѣе правильнымъ распредѣленіемъ промежутковъ между ними, не менѣе какъ ежемѣсячные, причемъ не исключать и зимнихъ мѣсяцевъ: каналъ во льду во Владивостокѣ можетъ быть, какъ показалъ опытъ двухъ послѣднихъ лѣтъ, поддерживаемъ свободнымъ отъ замерзанія, и суда могутъ въ него входить, выбирая лишь для того соотвѣтственную погоду.

Болѣе частые рейсы были бы также очень полезны для края, и несомнѣнно, что таковыя будутъ установлены, притомъ съ правильными промежутками, когда окончена будетъ постройка вновь заказанныхъ судовъ. Въ настоящее время накопленіе грузовъ въ значительной степени объясняется перевозкою грузовъ на строящуюся желѣзную дорогу. Черезъ нѣкоторое время этого рода грузовъ не будетъ; но сама желѣзная дорога, расширяя районъ владивостокскаго рынка и привлекая къ себѣ населеніе, несомнѣнно вызоветъ потребность въ новыхъ грузахъ изъ Европейской Россіи, чему, конечно, будетъ

способствовать и таможенное обложение нѣкоторыхъ иностранныхъ товаровъ, нынѣ ввозимыхъ въ Примурскій край беспошлинно. Кроме того, установленіе и развитіе торговыхъ сношеній нашихъ съ Кореею и Манчжуріей съ одной стороны, съ восточнымъ Китаемъ и Японіей съ другой, требуетъ заведенія во Владивостокѣ складовъ могущихъ найти въ этихъ странахъ сбытъ нашихъ товаровъ. Теперь напр. Японія ежегодно получаетъ около 20,000 ярдовъ русскаго ситца черезъ третьи руки, изъ Владивостока, отъ мѣстныхъ торговцевъ, выписываетъ оттуда же и небольшое количество нѣкоторыхъ другихъ товаровъ; корейскіе купцы съ сѣверныхъ портовъ, до Гензана включительно, также приходятъ на своихъ парусныхъ судахъ за товарами во Владивостокъ; товары наши идутъ изъ Владивостока и въ сѣверо-восточную Манчжурію. Развитію сбыта несомнѣнно служитъ препятствіемъ несоразмѣрно высокій процентъ прибыли, взимаемый мѣстными владивостокскими купцами по многимъ причинамъ: и вслѣдствіе недостатка конкуренціи, и по установившейся традиціи, и за дороговизною тамъ денегъ, чего до сихъ поръ не устранило учрежденное въ 1893 году во Владивостокѣ отдѣленіе государственнаго банка, и наконецъ по неустойчивости самаго дѣла, едва лишь, можно сказать, нарождающагося. Между тѣмъ Россія имѣетъ преимущество предъ другими государствами по отношенію къ сбыту ея произведеній въ поименованныя страны именно въ ея непосредственной къ нимъ близости: всякій заказъ можетъ быть исполненъ быстро, и если бы во Владивостокѣ были заведены правильно устроенные склады русскихъ товаровъ, то

покупатели могли бы лично выбирать нужные для нихъ товары. Такіе склады удовлетворяли бы какъ спросу иностранному, несомнѣнно возможному, ибо предъявленные нами торгующимъ въ китайскихъ портахъ и въ японскихъ торговыхъ центрахъ образцы русскихъ товаровъ очень понравились, и по нимъ были сдѣланы заказы, несмотря на бывшее въ то время, вслѣдствіе большаго паденія цѣны серебра, затрудненіе въ сбытѣ иностранныхъ товаровъ такъ и потребностямъ внутренняго рынка, уже въ желѣзной дорогѣ имѣющаго залогъ для быстраго развитія. Такіе склады должны быть и вѣроятно будутъ устроены во Владивостокѣ или самими нашими фабрикантами, или же оптовыми торговцами европейской Россіи, иначе ихъ откроютъ торгующіе во Владивостокѣ китайцы, въ рукахъ которыхъ уже и теперь находится торговля съ сѣверной Кореей, вслѣдствіе какъ незначительнаго числа мѣстныхъ русскихъ купцовъ, такъ и особыхъ причинъ, о которыхъ будетъ сказано въ статьѣ о торговлѣ нашей съ Кореей.

Для полученія обратныхъ грузовъ въ настоящее время, за исключеніемъ чернаго чая изъ Ханькоу, можно сказать почти совершенно отсутствующихъ, что не можетъ не удорожать фрахтовъ до Владивостока, судамъ Добровольнаго Флота слѣдовало бы, хотя на обратномъ пути, обязательно заходить въ Шанхай, по непонятнымъ причинамъ не введенный въ число портовъ, значащихся въ росписаніи, и имѣть тамъ опытнаго въ торговомъ дѣлѣ агента. Шанхай представляетъ, между прочимъ, центръ торговли по отпуску зеленаго чая и шелка. Зеленый чай, нынѣ вывозимый въ Бомбей и оттуда поступающій на наши среднеазіят-

скіе рынки или черезъ Персію, или черезъ Батумъ, могъ бы пріобрѣтаться для этихъ рынковъ чаоторговцами черезъ нашихъ ханькоускихъ резидентовъ, которые лишь въ послѣднее время прекратили покупку его тамъ и отправку въ Вѣрный и Ташкентъ черезъ Кяхту, и перевозиться въ Батумъ на судахъ Добровольнаго Флота, къ вѣщей выгодѣ и потребителей, и нашей чайной торговли. Шелкъ-сырецъ пріобрѣтается теперь нашими фабрикантами черезъ Ліонъ и Цюрихъ; было бы весьма выгодно избѣжать этого посредничества и завести прямыя сношенія съ Китаемъ, что представится совершенно возможнымъ, въ особенности по установленіи въ Шанхаѣ, по образцу европейскихъ шелковыхъ рынковъ, браковщиковъ (silk-inspectors), выдающихъ сертификаты на качество отпускаемаго шелка, его тонину и количество содержащейся въ немъ влаги. Уже одни эти два товара окупаютъ заходъ въ Шанхай, не представляющій сколько-нибудь значительнаго уклоненія отъ магистральнаго пути, по которому идутъ суда Флота. Но несомнѣнно, что при установленіи правильнаго сообщенія черноморскихъ портовъ съ Шанхаемъ явятся и другіе грузы; между прочимъ облегчится возможность сбыта въ этотъ главный по привозу товаровъ рынокъ Китая нашихъ мануфактуръ.

Правильно организованные заходы пароходовъ Флота въ Шанхай увеличатъ количество срочныхъ сообщеній Шанхая съ Владивостокомъ и облегчатъ привлеченіе на Сибирскую желѣзную дорогу пассажировъ, цѣнныхъ грузовъ и почты.

Относительно перевозки почты на судахъ Флота нельзя не указать на ненормальность, едва ли

оправдываемую серьезными соображеніями и требующую устраненія. Пароходы Флота считаются почтовыми, носятъ русскій почтовый флагъ, и на каждомъ изъ нихъ имѣется почтовый агентъ (обыкновенно почтальонъ), но корреспонденція на нихъ перевозится только между Одессой и Владивостокомъ, и всѣ обязанности почтоваго агента на пароходахъ исчерпываются наблюденіемъ за сохранностью печатей на почтовыхъ тюкахъ, что безъ ущерба возможно было бы возложить на командира и судовыхъ офицеровъ, охранѣ которыхъ ввѣряется жизнь пассажировъ, цѣлость судна и цѣнныхъ грузовъ. Въ попутныхъ иностранныхъ портахъ пріемъ и сдача корреспонденціи не допускается, на томъ, кажется, основаніи, что операціи эти могутъ быть производимы лишь почтовыми чиновниками, а не почтальонами. Въ результатѣ получается такое странное явленіе, что наши резиденты въ Ханькоу не имѣютъ возможности посылать своимъ корреспондентамъ коносаменты и другіе документы одновременно съ чайными грузами и на тѣхъ судахъ, на которыхъ такіе грузы отправляются, а вынуждены пользоваться услугами иностранной почты, что конечно представляетъ неудобства и можетъ повести къ затрудненіямъ при полученіи чайныхъ грузовъ изъ таможенъ. Равнымъ образомъ и почтовыя сношенія съ Японіей, гдѣ обыкновенно стоятъ суда нашей эскадры, живутъ многія семьи моряковъ и владивостокскихъ жителей, производятся лишь чрезъ посредство пароходства Шевелева и иностранныхъ судовъ.

Въ портахъ дальняго востока пользуются для сдачи и полученія почты каждымъ пароходомъ, не

только пассажирскимъ, но и грузовымъ, не разчитывая даже на быстрходность срочныхъ судовъ, въ томъ соображеніи, что на морѣ масса случайностей можетъ воспрепятствовать точному исполненію росписанія, и что привлеченіе къ перевозкѣ почты возможно большаго числа судовъ увеличиваетъ шансы исправнаго доставленія корреспонденціи. Почтовые чиновники для разъѣздной на судахъ службы признаются излишними: денежныя суммы пересылаются обыкновенно не наличностью, а посредствомъ переводовъ, простую же, заказную и даже посылочную корреспонденцію безбоязненно ввѣряютъ командиру судна, наравнѣ съ грузами. На каждомъ суднѣ сверхъ того имѣется почтовый ящикъ, куда пассажиры опускаютъ свои письма, вынимаемые и распредѣляемые по назначенію почтовыми агентами въ промежуточныхъ и конечныхъ портахъ.

Едва ли что-либо можетъ служить препятствіемъ ко введенію такой же системы на судахъ Добровольнаго Флота. Перевозка на далекое разстояніе корреспонденціи на русскихъ судахъ—дѣло у насъ сравнительно новое, чѣмъ и объясняется осторожность, съ которою относится къ нему почтовое вѣдомство. Въ Бѣломъ морѣ и на Ледовитомъ океанѣ присутствіе почтоваго чиновника на пароходахъ товарищества архангельско - мурманскаго пароходства совершенно необходимо: пароходы эти заходятъ въ мѣста, гдѣ нѣтъ почтовыхъ учрежденій, и такой чиновникъ представляетъ тамъ почтовое учрежденіе. Для судовъ же Добровольнаго Флота, посѣщающихъ лишь исключительно благоустроенные порты, ни въ почтовомъ чиновникѣ, ни въ почтальонѣ нѣтъ повидимому никакой надоб-

ности: комитетъ Флота вѣроятно охотно согласится взаимно обязательной перевозки почтальоновъ возложить на командировъ судовъ обязанность наблюдать за сохранностью почтовыхъ мѣстъ и выдавать ихъ въ попутныхъ портахъ почтовымъ чинамъ, обыкновенно прибывающимъ на суда немедленно по ихъ приходѣ, за полученіемъ корреспонденціи.

Росписанія движенія судовъ Добровольнаго Флота составлены съ расчетомъ на десятиузловый дѣйствительный ходъ. Не касаясь соображеній о выгодности, не всегда оправдывающейся, такого хода въ смыслѣ сбереженія топлива, нельзя не замѣтить, что при современномъ состояніи пароходства движеніе съ такой скоростью едва можетъ быть признано на далекихъ разстояніяхъ срочнымъ; въ интересахъ развитія торговыхъ сношеній его повидимому необходимо ускорить хотя бы до 12 узловъ, къ чему всѣ суда Флота по своей конструкціи вполне приспособлены. Иностранныя пароходныя общества принимаютъ въ послѣднее время серьезныя мѣры къ сокращенію времени для пробѣга большихъ разстояній на дальнемъ востокѣ; кромѣ извѣстныхъ быстроходныхъ судовъ Canadian Pacific Railway Co's Royal Mail Steamship line: Empress of India, Empress of Japan и Empress of China, совершающихъ въ 14 дней переходъ между Йокогамой и Ванкуверомъ (4,283 м.) и могущихъ совершать его гораздо быстрее, такъ какъ обладаютъ способностью развивать скорость хода болѣе 19 узловъ въ часъ, суда Canadian Australian Steamship line обладаютъ 17-узловою скоростью. По новому контракту, заключенному въ концѣ 1894 г., задолго до истеченія прежняго контрактнаго срока, французскимъ

правительствомъ съ компаніей Messageries Maritimes, послѣдняя обязалась содержать на дальнемъ востокѣ сообщенія со скоростью 13 и 14 узловъ ¹⁾), и новые пароходы компаніи, напр. Ernest Simon, обладаютъ 15-узловою скоростью. Norddeutscher Lloyd также обзаводится быстроходными судами. Русскимъ судамъ неизбежно приходится слѣдовать по тому же пути. Увеличеніе быстроты движенія привлечетъ по всей вѣроятности на суда Флота большее количество грузовъ и во всякомъ случаѣ дастъ возможность этимъ судамъ совершать большее количество рейсовъ.

Выгрузка товаровъ съ судовъ Флота во Владивостокѣ обходится очень дорого сравнительно со стоимостью выгрузки въ портахъ Европейской Россіи: 3 коп. съ пуда. Такая высокая плата за выгрузку, взимаемая съ товарополучателей и едва покрывающая расходы Флота по этой операціи, находитъ конечно объясненіе и оправданіе въ отсутствіи предпринимательской конкуренціи; тѣмъ не менѣе обиліе рабочихъ рукъ, въ лицѣ корейцевъ и китайцевъ, предлагающихъ свои услуги во Владивостокѣ въ количествѣ, нерѣдко превышающемъ спросъ, и дешевизна заработной платы заставляютъ желать лучшей организаціи выгрузки и пониженія платы за такую операцію. Единственное, какъ упомянуто было выше, мѣстное стивадорское общество «Кузнецовъ, Бринеръ и К^о» выдаетъ своимъ пайщикамъ болѣе 30% дивиденда, что повидимому служитъ достаточнымъ указаніемъ полной возможности удешевленія стоимости выгрузки.

¹⁾ См. прилож. VШ.

Имѣющаяся во Владивостокскомъ портѣ пристань Добровольнаго Флота—временная, деревянная и притомъ приспособленная для операцій лишь съ однимъ пароходомъ; крановъ и другихъ приспособленій для выгрузки тяжеловѣсныхъ предметовъ при ней не имѣется, и таковыми пользуются отъ портоваго управленія, а когда портовый кранъ бываетъ занятъ для казенныхъ надобностей, въ выгрузкѣ происходитъ замедленіе. При одновременномъ приходѣ, въ въ весеннее и осеннее время, болѣе одного парохода, выгрузка производится отчасти на подвозныя суда, что замедляетъ и удорожаетъ операцію. Устройство постоянной, болѣе обширной пристани было, кажется, разрѣшено въ принципѣ комитетомъ Добровольнаго Флота, и даже ассигнованы были деньги на эту постройку. Препятствіемъ послужило обстоятельство, тормозящее всякое проявленіе активной коммерческой дѣятельности во Владивостокѣ: неразрѣшеніе вопроса о томъ, гдѣ быть русскому торговому порту на Восточномъ океанѣ, и неразмежеваніе между подлежащими вѣдомствами портовыхъ земель.

Агентъ Добровольнаго Флота во Владивостокѣ пользуется полнымъ довѣріемъ комитета, но по инструкціи не имѣетъ повидимому достаточно широкихъ для самостоятельной, въ извѣстныхъ предѣлахъ, дѣятельности полномочій. Казалось бы, что въ виду отдаленности этого порта отъ мѣстопробыванія комитета — С.-Петербурга, агенту, близко знакомому съ мѣстными условіями, слѣдуетъ, въ видахъ пользы дѣла, предоставить возможно большую инициативу, а инструкцію ограничить указаніями общаго характера. Вмѣстѣ съ тѣмъ желательно, для ускоренія операцій

по мѣстной конторѣ, увеличить ея составъ, что, кажется, предположено уже сдѣлать.

Приамурскій Генераль-Губернаторъ, при личныхъ переговорахъ, а затѣмъ и въ переданной мнѣ запискѣ, при семъ прилагаемой (приложеніе ІХ), указывая на необходимость для края правильнаго, безъ перерывовъ, по крайней мѣрѣ ежемѣсячнаго сообщенія Владивостока съ Одессой, высказываетъ нижеслѣдующія пожеланія относительно дѣятельности Добровольнаго Флота: 1) пунктомъ 1-мъ Высочайше утвержденнаго 6 Января 1892 г. положенія о Добровольномъ Флотѣ опредѣляется, что цѣль этого учрежденія состоитъ въ содѣйствіи развитію отечественной торговли между черноморскими портами и дальнимъ востокомъ; по примѣч. же къ п. 4 и п. 5 положенія, забота о развитіи дѣятельности Добровольнаго Флота возлагается на Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, по соглашенію съ Министрами Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ, Военнымъ и Путей Сообщенія. Находя, что, по буквѣ приведеннаго узаконенія, Приамурскій Генераль-Губернаторъ и Командующій войсками Приамурскаго военного округа, представитель по гражданской и военной частямъ того края, для котораго служить Добровольный Флотъ, исключенъ изъ непосредственнаго участія въ обсужденіи порядка дѣятельности Флота, Генераль-Лейтенантъ Духовской находитъ безусловно необходимымъ нынѣ же фактически допустить, а впослѣдствіи и узаконить такое участіе. Это вполне основательное желаніе на практикѣ до сихъ поръ почти всегда исполнялось; какъ видно изъ дѣлъ Министерства Финансовъ, по всѣмъ важнымъ вопросамъ, касающимся Добровольнаго

Флота, обыкновенно запрашивалось и принималось во вниманіе заключеніе главнаго начальника Приамурскаго края. 2) Добровольный Флотъ принимаетъ доставку грузовъ изъ Одессы лишь до Владивостока и Николаевска, такъ какъ учрежденіе это не вошло до сихъ поръ въ соглашеніе съ Уссурійской желѣзной дорогой и съ пароходными обществами на Амурѣ. Вслѣдствіе этого товарополучатели въ большихъ городахъ Приамурскаго края обязаны или лично отправляться въ одинъ изъ поименованныхъ портовъ за полученіемъ своихъ грузовъ, или держать тамъ своихъ повѣренныхъ, что ложится на товаръ непроизводительнымъ накладнымъ расходомъ. Иностранныя же пароходныя предпріятія имѣютъ въ торговыхъ центрахъ своихъ агентовъ, предупредительно исполняющихъ всякія порученія кліентовъ, и мѣстные обыватели нерѣдко поневолѣ предпочитаютъ обращаться къ такимъ агентамъ, что во всѣхъ отношеніяхъ представляется нежелательнымъ. Для устранения этихъ неудобствъ Генералъ-Лейтенантъ Духовской признаетъ нужнымъ скорѣйшее установленіе соглашенія между Добровольнымъ Флотомъ, Уссурійской желѣзной дорогой и амурскими пароходными предпріятіями; сверхъ того, онъ находитъ необходимымъ учрежденіе въ главнѣйшихъ городахъ Приамурскаго края агентствъ Флота.

До настоящаго времени Добровольный Флотъ состоитъ въ соглашеніи лишь съ пароходствомъ Шевелева, и потому дѣйствительно принимаетъ адресованные на дальній востокъ грузы или до Владивостока, куда они доставляются судами Флота непосредственно, или до Николаевска, крайняго пункта, до котораго

на сѣверѣ доходятъ пароходы Шевелева. Отсутствие соглашенія съ желѣзной дорогой и съ пароходными компаніями на Амурѣ составляетъ тормазъ для развитія торговли и крайне затрудняетъ частныхъ лицъ въ полученіи изъ Россіи необходимыхъ предметовъ. Быстрое развитіе жизни на восточной окраинѣ нашей настоятельно требуетъ упорядоченія и облегченія доставки грузовъ въ населенные пункты амурскаго прибрежья путемъ соглашенія Добровольнаго Флота съ подлежащими предпріятіями, что нынѣ, по открытіи правильнаго движенія на Уссурійскомъ участкѣ Сибирской желѣзной дороги, представляется вполне возможнымъ и удобоисполнимымъ. Съ установленіемъ же такого соглашенія, учрежденіе спеціальныхъ агентствъ Флота въ большихъ городахъ Приамурскаго края (Хабаровскѣ, Благовѣщенскѣ) едва ли будетъ оправдываться серьезными соображеніями: на большое скопленіе отпускныхъ въ Европейскую Россію грузовъ пока рассчитывать трудно, и обязанности агентовъ Флота могутъ быть исполняемы въ этихъ и во всѣхъ населенныхъ мѣстахъ Амурскаго прибрежья мѣстными представителями тѣхъ предпріятій, которыя будутъ состоять съ Флотомъ въ соглашеніи по доставкѣ грузовъ. Такой порядокъ существуетъ повсемѣстно въ западной Европѣ и въ европейской Россіи.

Направляемые на нашъ дальній востокъ изъ европейской Россіи грузы перевозятся частію на иностранныхъ судахъ, фрахтуемыхъ владивостокскими коммерсантами. Нѣкоторые товары, напр., соль, вовсе къ перевозкѣ на суда Добровольнаго Флота не принимаются; другіе, малоцѣнные, не выносятъ фрахта, уста-

новленнаго Добровольнымъ Флотомъ, и поступаютъ на иностранныя грузовыя суда, фрахтъ на которыхъ вообще нѣсколько ниже. Эта разница въ фрахтахъ уравнивается для товаровъ петербургскаго и московскаго раіоновъ спеціальнымъ пониженіемъ железнодорожныхъ тарифныхъ ставокъ, установленнымъ въ направленіи Москва-Одесса и обратно для товаровъ, перевозимыхъ на судахъ Добровольнаго Флота; но товары поволжскаго, западнаго, югозападнаго и южнаго раіоновъ такимъ пониженіемъ не пользуются. Поэтому не только иностранныя, но и русскія владивостокскія торговыя фирмы предпочитаютъ иногда отправлять изъ Одессы товары послѣднихъ поименованныхъ раіоновъ на иностранныхъ судахъ, взимающихъ болѣе дешевыя фрахты. Къ этому же побуждаетъ ихъ и накопленіе грузовъ въ извѣстные періоды въ Одессѣ. Черезъ Владивостокъ снабжается русскими товарами не только Приморская область, но также Амурская и восточная часть Забайкальской; товары морской перевозки, съ востока, и гужевою сухопутной, съ запада, встрѣчаются въ Читѣ. Транспортировка грузовъ внутрь края совершается по рѣкамъ амурскаго бассейна, навигаціонный періодъ которыхъ не превышаетъ 5—6 мѣсяцевъ. При недостаточномъ количествѣ судовъ на этихъ рѣкахъ и большомъ, въ особенности за послѣднее время, количествѣ грузовъ, можно рассчитывать доставить товары въ теченіе одной навигаціи въ Стрѣтенскъ (3.000 верстъ отъ устья Амура) въ томъ лишь случаѣ, если они будутъ отправлены вслѣдъ за вскрытіемъ рѣкъ. Слѣдовательно во Владивостокъ такіе грузы должны быть доставлены не позже мая (навигация въ Николаев-

скѣ открывается въ началѣ іюня). Осенью прибываютъ зимніе запасы для Приморской и части Амурской областей.

Приамурскій край видимо пробуждается, въ немъ устраиваются промышленныя предпріятія, населеніе его быстро увеличивается; это увеличеніе будетъ происходить еще въ бѣльшихъ размѣрахъ по мѣрѣ проведенія въ глубь края желѣзной дороги, которая уже и теперь производитъ переворотъ во всѣхъ отрасляхъ жизни и дѣятельности края. И если съ окончаніемъ постройки желѣзной дороги прекратится поставка изъ Европейской Россіи во Владивостокъ желѣзнодорожныхъ грузовъ, то едва ли можно сомнѣваться, что мѣсто ихъ займутъ грузы какъ частныя, такъ и для мѣстныхъ войскъ, составъ которыхъ нынѣ существенно увеличивается. Приросту грузовъ несомнѣнно будетъ способствовать и уничтоженіе въ портахъ Восточнаго океана правъ порто-франко.

Всѣ эти условія необходимо имѣть въ виду при разрѣшеніи вопроса о предоставленіи исключительно русскому флагу дальняго каботажа между портами Европейской Россіи и русскаго дальняго востока. Эта во всѣхъ отношеніяхъ желательная привиллегія для русскаго флага, казалось бы, можетъ быть осуществлена лишь тогда, когда помимо Добровольнаго Флота, имѣющаго особыя задачи, содержащаго срочное сообщеніе и не располагающаго спеціально грузовыми судами, будетъ образовано новое частное общество, чуждое постороннихъ коммерческому судоходству цѣлей, исключительно для грузоваго между европейской Россіей и дальнимъ востокомъ сообщенія. Ускорить возникновеніе такого общества можетъ

назначеніе срока, по истеченіи котораго иностраннымъ судамъ не будетъ разрѣшаться перевозка товаровъ между русскими портами, на разныхъ моряхъ лежащими. Но для портовъ Великаго океана этотъ срокъ не долженъ быть коротокъ; едва ли можно его назначить ранѣе 1900 года. Къ такому выводу, кромѣ вышеуказанныхъ основаній, приводитъ еще и слѣдующее соображеніе. Наше законодательство о коммерческомъ судоходствѣ, вообще недостаточное и не приведенное въ систему, вовсе не согласовано съ современными условіями дальняго плаванія. Недостаточность нашего законодательства въ этомъ отношеніи должна въ особенности вредно отзываться на плаваніи въ Восточномъ океанѣ, гдѣ русскихъ консуловъ мало, а порты далеко не всѣ благоустроены, мѣстнымъ же властямъ въ китайскихъ портахъ не предоставлено и не можетъ быть предоставлено юрисдикціи по отношенію къ нашимъ судамъ. Едва ли не слѣдовало бы ранѣе признанія дальняго каботажа, по крайней мѣрѣ по отношенію къ нашимъ тихоокеанскимъ портамъ, привиллегіей русскаго флага, установить соотвѣтствующія существующимъ нынѣ потребностямъ законодательныя нормы для коммерческаго мореходства, на основательную разработку каковыхъ требуется извѣстное время.

Ближній каботажъ.

Сообщеніе между нашими тихоокеанскими портами поддерживается паровыми судами: а) Добровольнаго Флота и б) пароходства Шевелева. Добровольный Флотъ, по контракту, заключенному съ Департаментомъ Общихъ Дѣлъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, принялъ на себя обязательство содержать въ теченіе 5 лѣтъ, съ 1893 г. по 1 Января 1898 г., срочное сообщеніе, 2 раза въ годъ, между Владивостокомъ и портами Камчатскаго и Охотскаго морей, на слѣдующихъ основаніяхъ. Признанный пригоднымъ для плаванія въ указанныхъ моряхъ пароходъ Добровольнаго Флота совершаетъ между 10 Апрѣля и 20 Мая каждаго контрактнаго года первый рейсъ изъ Владивостока въ Петропавловскъ и обратно, съ заходомъ въ Корсаковскій постъ и на Командорскіе острова, со стоянкой въ Петропавловскѣ до 5 дней и во Владивостокѣ, передъ отходомъ, не свыше 5 дней; тотъ же пароходъ не позже 15 Юля отправляется во второй, круговой рейсъ, по слѣдующему росписанію: Корсаковскій постъ, Петропавловскій портъ, Нижнекамчатскій рейдъ, обратно Петропавловскъ, Тигильскій, Гижигинскій, Охотскій и Удской рейды, портъ Аянъ, мысь Желтый (въ случаѣ надобности), Тарайка на о. Сахалинѣ, Корсаковскій постъ и Владивостокъ, съ обязательнымъ прибытіемъ въ

этотъ послѣдній портъ не позже 20 Октября. Въ каждомъ портѣ пароходъ, по требованію мѣстнаго начальства, обязанъ оставаться до 3-хъ дней. Въ вознагражденіе за бесплатную перевозку между поименованными портами почты и нѣкоторыхъ слѣдующихъ по казенной надобности пассажировъ, за перевозку по опредѣленному контрактомъ тарифу военныхъ нижнихъ чиновъ, арестантовъ, переселенцевъ, казенныхъ грузовъ и ясаковъ, а также содержаніе пароходнаго сообщенія съ сѣверными округами Приморской области, Правительство, въ теченіе контрактнаго срока, уплачиваетъ Добровольному Флоту по 17,600 руб. субсидіи ежегодно.

Указанные срочные рейсы, принятые Добровольнымъ Флотомъ взамѣнъ недостаточно удовлетворительно исполнявшихся раньше Филипеусомъ, поддерживаются прекрасно содержимымъ пароходомъ (нынѣ пароходъ «Хабаровскъ»). Рейсы эти значительно облегчили положеніе прибрежныхъ жителей Охотскаго моря и всего восточно-якутскаго края, тяготѣющаго къ портамъ этого моря, отсюда лишь получающаго нѣкоторые жизненные припасы и предметы первой необходимости. Желательно бы было, чтобы пароходъ Флота заходилъ въ порты, не вошедшіе еще въ росписаніе, и чтобы рейсы совершались возможно чаще. Портъ Ола въ теченіе трехъ лѣтъ уже посѣщается пароходомъ, фрахтуемымъ приамурскимъ товариществомъ; черезъ этотъ портъ получаетъ чай и необходимые припасы колымскій край. Поименованный портъ безопасенъ для стоянки, удобенъ для выгрузки, пароходы останавливаются вблизи отъ берега. О заходѣ судовъ Флота въ Олу мѣстное

купечество возбудило, года два назадъ, особое ходатайство, но въ минувшемъ году означенный портъ въ росписаніе не былъ включенъ, хотя пароходъ «Хабаровскъ» дѣлалъ туда рейсъ, причемъ прошелъ Татарскимъ проливомъ и вышелъ въ Охотское море такъ называемымъ сѣвернымъ фарватеромъ Амура, считавшимся до сихъ поръ недоступнымъ, по мелководью, для большихъ судовъ.

Серьезнымъ препятствіемъ для увеличенія числа рейсовъ изъ Владивостока въ сѣверные порты служитъ кратковременность навигаціоннаго періода въ Охотскомъ морѣ; тѣмъ не менѣе возможно устроить вмѣсто одного два рейса, въ особенности если избрать для сообщенія съ портами Охотскаго моря кратчайшій путь. Доказательствомъ же того, что грузы для такихъ рейсовъ найдутся, можетъ служить дѣятельность приамурскаго товарищества. Не имѣя своихъ судовъ, товарищество вынуждено фрахтовать помѣсячно иностранные пароходы, причемъ фрахтъ отъ Шанхая до охотскихъ портовъ обходится въ среднемъ 29—30 руб. за тонну. Несмотря на столь несоразмѣрно высокій фрахтъ, дѣятельность товарищества развивается: въ 1893 г. имъ было доставлено изъ Шанхая чая кирпичнаго и байховаго 5,500 мѣстъ, а въ 1894 г.—кирпичнаго 6,356 и байховаго 511 м.; сверхъ того доставлялись изъ Шанхая консервы, сахаръ—леденецъ, дринлингъ, изъ Японіи рисъ, американская крупчатка, изъ Владивостока сахаръ въ головяхъ, черкасскій табакъ, ржаная и пшеничная мука, мануфактурный товаръ, матоузы, чугунные котлы, посуда фарфоровая, мѣдная и желѣзная эмальированная, скобяной товаръ, самовары, москательный товаръ, ружья,

порохъ. Всего въ 1893 г. взято было изъ Владивостока перечисленныхъ товаровъ 32,692 мѣста, въ 1894 г. еще больше. При развитіи русскихъ пароходныхъ сношеній Владивостока съ Шанхаемъ и установленіи Добровольнымъ Флотомъ вмѣсто одного 2-хъ рейсовъ въ порты Охотскаго моря, весь этотъ грузъ, фрахтъ за который несомнѣнно можно значительно понизить, перейдетъ на русскіе пароходы. То же пониженіе фрахта, какъ результатъ большей правильности судоходства, будетъ имѣть вѣроятнымъ послѣдствіемъ и привлеченіе на русскіе пароходы грузовъ, посылаемыхъ въ охотскіе порты преемниками фирмы Филипеусъ Bohr, Welsy Holl & Co, дѣятельность которыхъ нѣсколько даже обширнѣе приамурскаго товарищества. Нынѣ эти послѣдніе грузы доставляются въ Охотскіе порты на зафрахтованныхъ иностранныхъ судахъ. Обратный грузъ будутъ составлять продукты звѣриныхъ промысловъ, нынѣ, когда прибрежное населеніе имѣетъ больше заработковъ и больше обеспечено предметами необходимости, появляющіеся въ изобильномъ количествѣ, а въ близкомъ будущемъ—продукты начавшагося уже въ этихъ водахъ китобойнаго промысла и рыбные; рыба въ Охотскомъ морѣ и у береговъ Камчатки—лучшая во всемъ Восточномъ океанѣ, и уже имѣются серьезныя, повидимому, предположенія организовать тамъ эксплуатацію рыбныхъ богатствъ на правильныхъ основаніяхъ.

Для устраненія иностранной конкуренціи, кромѣ правительственныхъ мѣропріятій, которыя въ этомъ мало изслѣдованномъ краѣ должны быть принимаемы осторожно и съ извѣстною постепенностью, Добровольному Флоту необходимо будетъ организовать дѣя-

тельную коммерческую часть въ посѣщаемыхъ его судами сѣверныхъ портахъ, на что до сихъ поръ было удѣляемо слишкомъ мало вниманія.

Предпріятіе Шевелева содержитъ каботажное плаваніе двумя судами: пароходъ «Новикъ» совершаетъ рейсы по заливу Петра Великаго и «Байкаль» — по линіи Татарскаго пролива. Порты въ заливѣ Петра Великаго посѣщаются: Посѣтъ 2 раза въ недѣлю, Монгугай и Славянка еженедѣльно, Ганьгоуцза, Шкотово и Находка — разъ въ двѣ недѣли, Ханьси, пристань въ бухтѣ Экспедиціи, куда направляются изъ Владивостока товары для сѣверной Кореи чрезъ Красносельскую заставу, и для сѣверо-восточной Манчжуріи чрезъ Хунчунь, — разъ въ недѣлю (по мѣрѣ надобности), острова Путятинъ и Аскольдъ — разъ въ 2 недѣли (также по мѣрѣ надобности); въ Татарскомъ проливѣ: Николаевскъ 6 разъ, заливъ св. Ольги 8, Корсаковскій постъ 11, Императорская гавань 7, Александровскій постъ 14, заливъ Де-Кастри 12 разъ; сверхъ того, когда по состоянію погоды возможно, «Байкаль» заходитъ въ бухту Преображенія и въ урочище Маука, на Сахалинѣ. За исключеніемъ послѣднихъ двухъ и сел. Ханьси, всѣ вышеупомянутые порты посѣщаются въ указанные въ росписаніи сроки обязательно, подъ угрозою неполученія въ противномъ случаѣ контрагентомъ помильной платы за весь рейсъ.

По заявленію представителей администраціи и мѣстнаго кучества, рейсы на указанныхъ линіяхъ совершаются правильно, съ полной аккуратностью, и количество посѣщеній отдѣльныхъ портовъ, при нынѣшнемъ состояніи торговли, признается достаточнымъ.

Приамурскій Генераль-Губернаторъ, въ указанной выше запискѣ, находитъ лишь полезнымъ, чтобы число субсидируемыхъ каботажныхъ судовъ было пополнено однимъ или двумя легкими крейсерами, которые могли бы заходить съ моря въ Амуръ и поддерживать сообщеніе нашихъ тихоокеанскихъ портовъ, если окажется нужнымъ, съ Хабаровскомъ (1,000 верстъ отъ устья Амура). Такіе пароходы, по мнѣнію Генераль-Лейтенанта Духовскаго, должны бы были быть отлично вооружены и представляли бы плавучія батареи для защиты устья Амура, а также могли бы поддерживать сообщеніе въ низовьяхъ Амура и, если бы понадобилось, крейсировать въ Татарскомъ проливѣ. Въ мирное же время ихъ значеніе обуславливалось бы возможностью перевозки казенныхъ и частныхъ грузовъ отъ Владивостока до Хабаровска, безъ перегрузки въ Николаевскѣ.

Не касаясь вопроса о возможности совмѣщенія столь различныхъ задачъ, слѣдуетъ замѣтить, что предлагаемая суда были бы по преимуществу военными; между тѣмъ, какъ показываетъ опытъ, едва ли полезно и выгодно на военныя всецѣло или хотя бы лишь по преимуществу суда возлагать исполненіе обязанностей судовъ коммерческихъ: военныя качества судна при этомъ неизбѣжно проигрываютъ, торговое же сообщеніе выигрываетъ весьма мало. Что же касается до проекта безперегрузочнаго морскаго и рѣчнаго сообщенія Владивостока съ Хабаровскомъ, то до сихъ поръ, сколько извѣстно, лишь мелкосидящая военная лодка «Горностай» нѣсколько лѣтъ назадъ прошла съ моря по Амуру безпрепятственно, въ полную воду, до Хабаровска. При крайней извили-

стости фарватера нижняго теченія Амура, вообще весьма мало изслѣдованнаго, при совершенномъ отсутствіи не только ночныхъ, но и дневныхъ опознавательныхъ и предостерегательныхъ знаковъ, плаваніе по этой части Амура морскихъ судовъ должно быть признано въ высшей степени рискованнымъ. Въ такомъ плаваніи впрочемъ едва ли, въ настоящее по крайней мѣрѣ время, ощущается существенная надобность: Хабаровскъ, не имѣющій вокругъ себя поселеній, не представляетъ сколько-нибудь прочныхъ задатковъ для торговаго или промышленнаго развитія. Почти всѣ идущіе по Амуру грузы направляются частью въ Благовѣщенскъ, частью въ Срѣтенскъ; Хабаровскъ же является не болѣе какъ проходнымъ, а для Уссурійскихъ грузовъ перегрузочнымъ пунктомъ.

Кромѣ вышеупомянутыхъ пароходовъ, содержащихъ срочное каботажное и заграничное сообщеніе, къ Владивостокскому порту приписано 8 паровыхъ судовъ и 11 парусныхъ. Свѣдѣнія объ этихъ судахъ помѣщены въ прилагаемой (приложеніе X) выпискѣ изъ корабельнаго списка, ведущагося въ мѣстномъ портовомъ управленіи. Въ списокѣ этомъ значатся, по принятому повсемѣстно почти въ Россіи порядку, и суда погибшія, а также проданныя за-границу. О такихъ судахъ сдѣланы, по собраннымъ на мѣстѣ свѣдѣніямъ, надлежащія отмѣтки.

Изъ поименованныхъ въ вѣдомости судовъ заслуживаетъ особаго упоминанія пароходъ «Стрѣлокъ», о которомъ было говорено выше, содержащій нынѣ несрочное сообщеніе преимущественно между Маго (пристань на Амурѣ, въ 40 верстахъ выше Нико-

лаевска), заливомъ Де-Кастри и Александровскимъ постомъ (иногда приходитъ во Владивостокъ).

Показанная въ вѣдомости винтовымъ пароходомъ шхуна «Сибирь» — собственно парусное судно со вспомогательнымъ паровымъ двигателемъ.

На значащуюся въ той же вѣдомости паруснымъ судномъ шхуну «Сторожъ» въ прошломъ году поставленъ въ Японіи вспомогательный паровой двигатель. Шхуна эта исполняетъ обязанности по надзору за промыслами на побережьѣ Татарскаго пролива и о. Сахалина.

Въ минувшемъ 1895 году Тихоокеанская паровая флотилія увеличилась слѣдующими судами:

Паровая шхуна «Труженикъ», принадлежитъ старшему инженеръ-строителю Леопольду, стальная, винтовая, длина 167, ширина 26, среднее углубленіе 11,7 ф., грузовая вмѣстимость 276 тоннъ. Служить для надобностей при постройкѣ маяковъ.

Китобойные пароходы «Николай» и «Георгій», оба одинаковыхъ измѣреній и конструкціи (sister ships), принадлежатъ графу Кейзерлингъ, стальные, длина 94,5, ширина 17,9, углубленіе 11,5 футъ, чистая грузовая вмѣстимость 49,36 тоннъ, 45 ном. силъ. Построены въ 1895 г., въ Христіаніи. Предназначены исключительно для китобойнаго промысла.

Товарищество котиковыхъ промысловъ прибрѣло баркату «Берингъ» для дальняго каботажа, стальную, имѣющую длину 149, ширину 27, углубленіе 12 ф., грузовую вмѣстимость 740 тоннъ.

Кромѣ поименованныхъ въ вѣдомости судовъ, во Владивостокскомъ портѣ числятся паровые катера: «Дружокъ», принадлежащій товариществу Кузнецовъ,

Бринеръ и К^о, и «Павель», принадлежащій фирмѣ «Кунстъ и Альберсъ». Катера эти несутъ рейдовую службу. Для той же надобности имѣется нѣсколько паровыхъ катеровъ, принадлежащихъ частнымъ лицамъ, въ Николаевскомъ портѣ.

Генераль-Губернаторъ, въ своей запискѣ, предлагаетъ увеличить средства русскаго каботажна предоставленіемъ въ распоряженіе начальниковъ прибрежныхъ въ Охотскомъ морѣ и на Камчаткѣ округъ парусныхъ шхунъ и полагаетъ, что такія шхуны будутъ, хотя въ скромныхъ размѣрахъ, способствовать поддержанію мѣстныхъ сообщеній въ долгіе промежутки между приходомъ судовъ Добровольнаго Флота, рейсы которыхъ Генераль-Лейтенантъ Духовской также признаетъ необходимымъ участить. Осуществленіе указаннаго предположенія нельзя не признать весьма желательнымъ, но казалось бы, что тамъ, гдѣ признано будетъ необходимымъ имѣть суда для надобностей администраціи, суда эти должны быть паровыя, ибо парусныя шхуны далеко не во всякую погоду могутъ входить въ порты и выходить изъ нихъ, а также отстаиваться въ гаваняхъ, по большей части въ Охотскомъ морѣ открытыхъ. Постепенное заведеніе паровыхъ казенныхъ судовъ дѣйствительно обезпечить мѣстное сообщеніе, необходимое для исполненія административныхъ функцій, для снабженія приморскаго населенія продовольствіемъ и врачебной помощью, въ особенности въ случаѣ эпидемій, а также для надзора за недопущеніемъ противузаконнаго производства иностранными судами торговли спиртомъ и морскихъ промысловъ.

Недостатокъ русскихъ каботажныхъ судовъ воспол-

няется судами иностранными, паровыми и парусными. По записямъ владивостокскаго окружнаго акцизнаго управленія, движеніе паровыхъ каботажныхъ судовъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Русскихъ.				Иностранныхъ.			
	Прибыло.		Отошло.		Прибыло.		Отошло.	
	Судовъ.	Ластовъ ¹⁾ .	Судовъ.	Ластовъ.	Судовъ.	Ластовъ.	Судовъ.	Ластовъ.
1893..	12	7.511,4	14	8.275,9	28	10.583,5	34	13.851,6
1894.	17	7.086	17	6.806	27	10.230	36	15.088

Можно полагать, что въ дѣйствительности соотношеніе между совершавшими каботажное плаваніе русскими и иностранными судами было нѣсколько благопріятнѣе для русскаго флага; но всей вѣроятности въ настоящую рубрику зачислены, по неопытности составителей записей, нѣкоторыя иностранныя суда, привозившія иностранные товары не только во Владивостокъ, но также и въ Николаевскъ или на Сахалинъ. Тѣмъ не менѣе, изъ приведенныхъ цифровыхъ данныхъ нельзя не вывести заключенія, что иностранныя паровыя суда принимаютъ въ каботажномъ плаваніи по побережью Приморской области весьма значительное участіе.

Парусный каботажъ, совершаемый исключительно на мелкихъ судахъ, весь въ рукахъ китайцевъ и корейцевъ. По свѣдѣніямъ владивостокской городской управы, взимающей попудный сборъ съ привозимыхъ и отвозимыхъ товаровъ, а потому ведущей учетъ каботажнымъ парусникамъ, во Владивостокскомъ портѣ въ 1895 г. работало: судовъ грузомѣстимостью отъ 1200 до 2500 пудовъ 100, ло-

¹⁾ Чистой грузовой вмѣстимости.

докъ, поднимающихъ отъ 200 до 1.200 пуд. 200. Половина судовъ этихъ двухъ категорій принадлежитъ корейцамъ, а другая—китайцамъ. Лодокъ, поднимающихъ отъ 50 до 200 пуд., было 500; изъ нихъ лишь 20 принадлежатъ корейцамъ, остальные—китайскія. На всѣхъ этихъ судахъ въ навигацію за послѣдніе годы перевозится между Владивостокомъ и Посъетомъ около 300,000 пуд. груза, изъ коего $\frac{1}{3}$ вывозится изъ Владивостока (преимущественно русскіе товары) и $\frac{2}{3}$ изъ Посъета (товары корейскіе и манчжурскіе). Установившійся фрахтъ на такихъ судахъ за 70-мильное разстояніе между Владивостокомъ и Посъетомъ—6 коп. съ пуда. Шевелевъ пытался получить эти грузы на свои пароходы, для чего временно понизилъ фрахтъ съ установленныхъ контрактомъ 8 до 6 коп. съ пуда, но попытка эта успѣха не имѣла, отчасти потому, что на малыхъ судахъ погрузка и выгрузка могутъ совершаться непосредственно съ берега и на берегъ, а также что такія суда, какъ мелкосидящія, могутъ входить далеко вглубь бухты Экспедиціи, даже до уроч. Новокіевскаго; главнымъ же образомъ вслѣдствіе того обстоятельства, что торговля наша съ Кореей и Манчжуріей находится въ рукахъ китайцевъ и отчасти корейцевъ; между грузо-хозяевами и судовщиками существуетъ тѣсная, хотя трудно уловимая экономическая связь.

Въ нѣкоторыхъ бухтахъ, преимущественно тамъ, гдѣ существуетъ рыбный промыселъ и собираніе морской капусты, имѣются занимающіяся и каботажемъ японскія и китайскія небольшія суда; точныхъ свѣдѣній объ ихъ количествѣ, по совершенному отсутствію регистраціи, собрать не удалось.

Въ видахъ поощренія русскаго каботажа, Приамурскій Генераль-Губернаторъ, на основаніи ст. 2 п. VІІ Высочайшаго повелѣнія 17 Мая 1888 г., установилъ особый сборъ съ иностранныхъ судовъ, занимающихся каботажемъ на русскомъ побережьѣ Тихаго океана. Правила объ этомъ сборѣ утверждены покойнымъ Генераль-Адъютантомъ барономъ Корфомъ 5-го Апрѣля 1889 г.; срокъ дѣйствія ихъ, въ силу того же VІІ п. приведеннаго Высочайшаго повелѣнія, истекаетъ 17 Мая 1898 г.

Сборъ этотъ взимается въ слѣдующемъ размѣрѣ:

1) Отъ Владивостока до Николаевска или обратно, чрезъ всѣ русскіе порты и мѣстности Японскаго моря, по 40 коп. съ регистровой тонны, сколько бы судно ни приняло груза и пассажировъ.

2) Если въ вышеупомянутомъ районѣ судно изъ Владивостока доходитъ только до залива де-Кастри или до Сахалина и сдаетъ здѣсь окончательно всѣ грузы и пассажировъ, приходя въ Николаевскъ пустымъ, то оно уплачиваетъ 40 коп. съ регистровой тонны на полную регистровую вмѣстимость лишь въ томъ случаѣ, когда во Владивостокѣ или въ промежуточныхъ пунктахъ приняло, въ общей сложности, свыше 400 тоннъ (24,000 пуд.) груза или имѣетъ болѣе 25 пассажировъ. Иначе оно освобождается отъ сбора.

3) То же примѣняется къ судну, идущему изъ Николаевска, если, слѣдуя на югъ, оно доходитъ только до залива св. Ольги или до п. Корсаковскаго и сдаетъ окончательно всѣ грузы и пассажировъ, приходя пустымъ во Владивостокъ.

4) Если судно развозить грузы угля изъ Дуэ по какимъ бы то ни было мѣстностямъ, или если оно перевозить какіе бы то ни было грузы между Японскимъ, Охотскимъ и Беринговымъ морями, то оно платитъ по 20 коп. съ регистр. тонны на полную регистровую вмѣстимость.

5) Съ китайскихъ и корейскихъ лодокъ всякаго типа, занимающихся каботажемъ на всемъ русскомъ побережьѣ къ сѣверу отъ устья р. Тумынь-Улы, сборъ взыскивается одинъ разъ и впередъ за всю навигацію, въ размѣрѣ 15 руб. съ большихъ лодокъ (поднимающихъ свыше 600 пуд.) и по 5 руб. съ среднихъ (поднимающихъ свыше 100 пуд.).

Наравнѣ съ прочими подвергаются сбору, по размѣру судна, также лодки, занимающіяся перевозкою морской капусты или производящія прибрежные промыслы.

Каботажнаго сбора поступило:

	въ 1889 г.		въ 1890 г.		въ 1891 г.		въ 1892 г.		въ 1893 г.		въ 1894 г.	
	РУБ.	К.	РУБ.	К.	РУБ.	К.	РУБ.	К.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
а) Съ иностранныхъ судовъ:												
въ г. Владивостокѣ	1.151	20	3.074	68	2.087	20	3.404	80	4.113	—	4.300	—
» » Николаевскѣ	1.339	20	1.703	80	1.318	—	2.166	80	2.589	—	2,600	—
» Сучанѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	295	60	—	—
б) Съ лодокъ, шаландъ и проч.:												
въ г. Владивостокѣ	1.480	—	1.380	80	285	—	1.960	—	2.235	—	2.300	—
» » Николаевскѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Сучанѣ	30	—	315	—	715	—	565	—	500	—	650	—
» б. св. Ольги	—	—	100	—	45	—	75	—	—	—	—	—
» Славянкѣ	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого	4.005	40	6.574	28	4.450	20	8.171	60	9.732	60	9.850	—
по о. Сахалину	548	20	1.661	40	1.700	—	—	—	—	—	—	—
Всего	4.553	60	8.235	68	6.150	20	8.171	60	9.732	60	9.850	—

Суммы эти поступаютъ въ доходъ казны, по смѣтѣ Министерства Финансовъ, по Департаменту Торговли и Мануфактуръ.

Такъ какъ во Владивостокѣ и въ Николаевскѣ, пунктахъ наибольшаго скопленія каботажныхъ судовъ, сборъ взимается полиціей, а не чинами акцизнаго управленія, исполняющими таможенныя обязанности и ведущими регистрацію судовъ, а въ остальныхъ пунктахъ взиманіе сбора возложено также на лицъ, въ этомъ дѣлѣ некомпетентныхъ, то представляется весьма вѣроятнымъ, что нѣкоторыя суда избѣгаютъ уплаты этого сбора. Въ переданномъ мнѣ въ Шанхаѣ повѣреннымъ приамурскаго товарищества сообщеніи каботажный сборъ въ числѣ расходовъ по доставкѣ на зафрахтованныхъ иностранныхъ пароходахъ «Ingo» и «Arengrade» товаровъ изъ Владивостока въ порты Охотскаго моря не значится; между тѣмъ такихъ товаровъ въ 1893 году было 32,692 мѣста.

Размѣръ сбора не обременителенъ и на увеличеніе фрахта повидимому вліянія не оказываетъ. Противъ возвышенія этого размѣра высказывались всѣ представители торговли на третьемъ хабаровскомъ съѣздѣ, въ виду недостаточнаго числа паровыхъ и полнаго почти отсутствія парусныхъ русскихъ каботажныхъ судовъ.

Независимо отъ указаннаго сбора, который едва ли можетъ считаться серьезной поощрительной для нашего каботажа мѣрой, не было недостатка въ иныхъ попыткахъ и проектахъ развитія русскаго каботажнаго, преимущественно паруснаго судоходства въ нашихъ тихоокеанскихъ портахъ. Въ послѣдній разъ вопросъ этотъ подробно обсуждался сна-

чала въ комисіи, избранной владивостокскою городскою думой, а затѣмъ на третьемъ хабаровскомъ съѣздѣ въ 1893 г. Комисія полагала полезнымъ учредить конкурсъ для выработки типа судна, наиболее пригоднаго для плаванія по заливу Петра Великаго, съ заходомъ въ устья впадающихъ въ заливъ рѣкъ, назначивъ преміи за лучшіе проекты—малаго судна 150 и большаго 300 р.; разрѣшить бесплатный отпускъ лѣса изъ казенныхъ дачъ на постройку судовъ; принять мѣры къ охраненію корабельныхъ лѣсовъ; возложить на городскую управу снабженіе судостроителей, по заготовительнымъ цѣнамъ, желѣзомъ, парусиной, снастями и т. п.; судовладѣльцамъ выдавать преміи и сверхъ того ссуды на льготныхъ условіяхъ, съ обязательствомъ имѣть на судахъ не менѣе $\frac{1}{3}$ экипажа изъ русскихъ подданныхъ. Третій хабаровскій съѣздъ, признавъ, что для воспрещенія иностраннаго и въ частности китайскаго каботажа не настало еще время, по неимѣнію русскихъ судовъ, одобрилъ предложенныя владивостокскою комисіею мѣры поощренія русскаго судостроенія и добавилъ къ нимъ слѣдующія: желательно изготовить модели одобренныхъ типовъ судовъ и предоставлять ихъ въ пользованіе желающимъ заняться судостроеніемъ; конфискованныя за нарушеніе правилъ о котиковыхъ промыслахъ шхуны передать, на льготныхъ условіяхъ, предпринимателямъ исключительно для производства каботажнаго плаванія; каботажный сборъ съ иностранныхъ судовъ употреблять полностью на мѣстныя нужды, какъ для поощренія русскаго каботажа, такъ и для улучшенія условій плаванія по внутреннимъ морямъ; выписывать, для заселенія побережья и для

службы на судахъ, поморовъ изъ европейской Россіи, съ тщательнымъ выборомъ на мѣстѣ черезъ компетентныя учрежденія или чрезъ особо командированное для этого лицо; выписываемыхъ русскими предпринимателями людей для исполненія обязанностей прислуги на судахъ перевозить, съ семействами, бесплатно на пароходахъ Добровольнаго Флота; такую же льготу предоставить семьямъ военныхъ матросовъ, поступающихъ на службу къ частнымъ судовладельцамъ, по выслугѣ обязательнаго срока на военныхъ судахъ.

Изъ всѣхъ этихъ предположеній дальнѣйшее направленіе получили лишь вопросы о типѣ судовъ и о преміяхъ. Во Владивостокѣ имѣется въ настоящее время коммисія, вырабатывающая правила о поощреніи судоходства въ видѣ премій, и подкоммисія, занимающаяся изысканіемъ наиболѣе пригоднаго для мѣстнаго плаванія типа судовъ.

Указанныя пожеланія, даже и при полномъ ихъ осуществленіи, едва ли помогутъ достигнуть цѣли: типъ паруснаго каботажнаго судна, наравнѣ съ типами жилищъ и одежды, вырабатывается исторически, по закону приспособляемости; китайскія джонки, неуклюжія и, по мнѣнію нѣкоторыхъ, опасныя въ бурную погоду, имѣютъ то незамѣнимое удобство, что, какъ мелкосидящія, могутъ входить не только во всѣ мелководныя бухты, но и въ устья рѣкъ; такія джонки переплываютъ Желтое и Японское моря, и число происходящихъ съ ними крушеній едва ли болѣе значительно, чѣмъ для другихъ парусныхъ судовъ. Существующія уже преміи за постройку судовъ, въ размѣрѣ 150 и 300 р., никого до сихъ поръ

не соблазнили; если же размѣръ премій будетъ увеличенъ до суммы стоимости судна или превзойдетъ эту стоимость, то вѣроятно найдутся охотники, которые построютъ суда; но имъ грозитъ та же участь, какая постигла два судна, построенныя на одномъ изъ сосѣднихъ съ Владивостокомъ острововъ: суда эти не имѣли работы и сгнили въ портѣ. Бесплатный отпускъ лѣса, составляющій также видъ преміи, безспорно принесетъ извѣстную пользу, когда найдется дѣло для русскаго каботажа. Переселеніе поморовъ, представляющее вообще мѣру, польза которой не доказана, такъ какъ условія промысловъ и судоходства различны въ разныхъ моряхъ, рѣшительно бесполезно, когда для поморовъ нѣтъ подходящаго дѣла въ видѣ сколько-нибудь организованныхъ промысловъ и устроеннаго судоходства.

Единственно вѣрное средство развитію русскій каботажа состоитъ въ созданіи грузовъ, чего возможно достигнуть лишь разумнымъ покровительствомъ устройству на прочныхъ основаніяхъ прибрежныхъ промысловъ. Какъ было уже сказано, рыба, лѣсъ и желѣзо изобилуютъ въ прибрежныхъ мѣстахъ нашей восточной окраины и могутъ дать умѣлымъ предпринимателямъ солидныя выгоды, а большому количеству рукъ обезпеченный заработокъ. На развитіи промысловъ слѣдовало бы, кажется, прежде всего сосредоточить вниманіе и поощрить предпринимателей не столько преміями и другими льготами, сколько установленіемъ и неуклоннымъ соблюденіемъ такого порядка, при которомъ предприниматели безъ риска могли бы производить затраты на первоначальное обзаведеніе, окупаемая лишь въ теченіе ряда лѣтъ,

а также уничтоженіемъ несправедливыхъ по существу и обременительныхъ по способу взиманія сборовъ, въ видѣ отпускныхъ пошлинъ. Когда явятся осѣдлые промышленники и вокругъ нихъ образуются поселенія рабочихъ, — явятся и грузы, и необходимость перевозки послѣднихъ вызоветъ потребность въ русскомъ каботажѣ и сдѣлаетъ его выгоднымъ безъ всякихъ премій, ибо какъ китайцы и японцы предпочитаютъ сдавать принадлежащія имъ грузы на суда ихъ соплеменниковъ, такъ и грузы русскіе будутъ предпочтительно, если не исключительно, перевозиться на русскихъ судахъ, собственники которыхъ, тѣмъ или инымъ образомъ, несомнѣнно будутъ заинтересованы въ предпріятіяхъ русскихъ промышленниковъ. Во всякомъ случаѣ, лишь когда будутъ русскіе грузы, тогда только сама жизнь укажетъ, нужны ли, какія и въ какомъ размѣрѣ поощрительныя мѣры для развитія русскаго каботажа. Тогда же настанетъ очередь и для возбужденія вопроса о воспрещеніи каботажа иностраннаго, ибо нынѣ такое воспрещеніе можетъ имѣть своимъ послѣдствіемъ лишь совершенное прекращеніе сообщеній между нѣкоторыми пунктами побережья и лишеніе края даже тѣхъ немногихъ выгодъ, которыя получаютъ нынѣ отъ эксплуатированія нѣкоторыхъ промысловъ.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

I. Вѣдомость о суммахъ, вырученныхъ пароходствомъ Шевелева и К^о за перевозку грузовъ и пассажировъ между отдѣльными портами (линія заграничная) въ періодъ 1887—1893 гг.

II. Общій валовой доходъ пароходства Шевелева и К^о въ періодъ 1887—1893 гг.

III. Привозъ желѣза и стали разныхъ видовъ въ Китай въ періодъ 1882—1894 гг.

IV. Количество добытаго въ Японіи желѣза за 1881—1890 гг.

V. Вывозъ изъ Японіи въ Россію за 1890—1894 гг.

VI. Ввозъ товаровъ изъ Россіи въ Японію за 1890—1894 гг.

VII. Отзывъ консула нашего въ Ханькоу о судоходствѣ на р. Янь-Цзы-Цзянѣ.

VIII. Пароходство и фрахты на дальнемъ востокѣ.

IX. Изъ записки Приамурскаго Генераль-Губернатора Генераль-Лейтенанта Духовского о водяныхъ сообщеніяхъ Приамурскаго края.

X. Выписка изъ корабельнаго списка коммерческихъ судовъ, приписанныхъ къ Владивостокскому порту.

Общій валовой доходъ пароходства

ВЪ НАВИГАЦЮ.	1887 г.	1888 г.	1 8 8 9 г.		1 8 9 0 г.		1 8	
На пароходѣ.	«Бай-каль».	«Бай-каль».	«Бай-каль».	«Но-викъ».	«Бай-каль».	«Но-викъ».	«Бай-каль».	«Но-викъ».
В ы р у ч е н о:								
а) За перевозку:								
1. Грузовъ	Рубли. 83.719 96 к.	Рубли. 97.891 11 к.	Рубли. 96.892 18 к.	Рубли. 7.842 74 к.	Рубли. 75.566 94 к.	Рубли. 10.697 89 к.	Рубли. 68.491 25 к.	Рубли. 11.263 —
2. Пассажировъ I кл.	5.744 20 к.	4.182 50 к.	5.630 50 к.	2.376 25 к.	3.742 50 к.	3.341 50 к.	3.828 67 к.	4.164 —
» III кл.	49.096 85 к.	36.378 86 к.	47.502 75 к.	11.485 79 к.	54.704 02 к.	16.278 51 к.	43.699 88 к.	17.819 18 к.
3) Скота	851 66 к.	290 34 к.	246 54 к.	300 48 к.	415 22 к.	675 50 к.	680 38 к.	2.909 20 к.
б) Случайные доходы: буксировка, рейсы на остр. Аскольдъ и т. п.	—	—	—	375 90 к.	—	797 10 к.	—	45 —
в) Помильная плата.	139.412 67 к.	138.742 71 к.	150.271 97 к.	22.381 16 к.	134.428 68 к.	31.790 50 к.	116.700 18 к.	36.200 48 к.
	55.992	55.992	71.592	34.278	74.028	36.000	62.715	36.000
Всего.	195.404 67 к.	194.734 71 к.	278.523 13 к.	56.659 16 к.	208.456 68 к.	67.790 50 к.	179.415 18 к.	72.200 48 к.

Приложение II.

М. Шевелева и К^о въ періодъ 1887—1893 г.г.

9 1 г.		1 8 9 2 г.				1 8 9 3 г.				
«Влади-міръ».	«Стрѣ-локъ».	«Бай-каль».	«Но-викъ».	«Влади-міръ».	«Стрѣ-локъ».	«Бай-каль».	«Но-викъ».	«Влади-міръ».	«Стрѣ-локъ».	«Tritos»
Рубли. 53.580 11 к.	Рубли. 27.715 42 к.	Рубли. 88.785 61 к.	Рубли. 24.669 10 к.	Рубли. 48.325 66 к.	Рубли. 33.650 39 к.	Рубли. 92.233 81 к.	Рубли. 9.787 94 к.	Рубли. 43.955 88 к.	Рубли. 45.647 02 к.	Рубли. 62.590 84 к.
2.148 90 к.	467 25 к.	2.936 —	4.049 75 к.	2.301 59 к.	364 25 к.	5.487 —	4.048 25 к.	789 65 к.	362 40 к.	685 25 к.
36.119 38 к.	4.870 71 к.	24.585 51 к.	24.260 96 к.	38.750 04 к.	2.299 70 к.	42.548 07 к.	18.798 18 к.	20.190 18 к.	—	15.676 65 к.
35 95 к.	18 48 к.	85 34 к.	1.683 19 к.	37 60 к.	275 17 к.	218 18 к.	2.053 24 к.	—	8.803 40 к.	—
—	—	—	80	200	—	—	—	—	—	—
91.884 34 к.	33.071 86 к.	116.392 46 к.	54.743 —	89.614 89 к.	36.589 51 к.	140.487 06 к.	34.687 61 к.	64.935 71 к.	54.812 82 к.	78.952 74 к.
51.285	6.740	46.980	36.000	67.020	1.760	45.402	36.000	68.598	—	—
143.169 34 к.	39.811 86 к.	163.372 46 к.	90.743 —	156.634 89 к.	38.349 51 к.	185.889 06 к.	70.687 61 к.	133.533 71 к.	54.812 82 к.	78.952 74 к.
434.596 86 к.				449.099 86 к.				523.875 94 к.		

Привозъ желѣза разныхъ видовъ и стали въ Китай въ періодъ 1882—1894 г.г.

		1882 г.	1883 г.	1884 г.	1885 г.	1886 г.	1887 г.	1888 г.	1889 г.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.	
Желѣзо прутное (мелкосортное)	Пикуль ¹⁾	226.647	300.779	285.878	369.988	302.746	294.539	395.428	359.529	272.007	453.630	300.385	296.927	345.002	
Желѣзо полосовое	»	71.016	75.929	86.360	118.405	107.980	111.929	139.554	117.049	122.586	198.648	133.821	107.727	125.145	
Желѣзо оброчное	»	7.770	12.196	2.495	4.781	8.096	11.643	14.212	12.102	13.379	18.472	12.221	15.397	24.075	
Желѣзо листовое	»	—	—	—	—	35.965	35.830	35.000	40.754	43.028	68.786	44.315	38.347	56.949	
Желѣзная проволока	»	15.977	28.001	16.210	36.063	36.980	26.869	32.168	50.357	52.119	63.318	37.258	61.498	34.375	
Желѣзо въ болванкахъ	»	9.575	24.858	61.651	41.785	53.084	38.216	51.447	40.188	66.343	64.185	97.089	62.088	90.209	
Желѣзо въ лому	»	—	—	—	—	513.464	471.585	597.971	496.436	501.666	859.018	704.254	501.431	509.656	
Желѣзный товаръ, особо не поименованный	»	415.639	375.758	390.989	631.858	42.528	32.449	32.629	32.315	53.215	77.773	на сумму там. лань.	340.154	277.909	159.980
Сталь	»	23.606	53.785	36.060	43.079	50.117	27.329	50.681	39.387	56.135	57.176	пикуль.	53.443	122.115	59.148

¹⁾ Пикуль = 147,7 русск. фунт. = 3 п. 27,7 ф.

Приложение IV.

Количество добытаго въ Японіи желѣза за 1881—1890 г. г.

Г о д а.	Т о н н ѣ.	Г о д а.	Т о н н ѣ.
Въ 1881 г.	15.997	Въ 1886 г.	13.650
» 1882 »	12.104	» 1887 »	15.147
» 1883 »	14.717	» 1888 »	18.050
» 1884 »	11.766	» 1889 »	20.995
» 1885 »	6.716	» 1890 »	22.236

Вывозъ изъ Японіи въ

Товары японскаго происхожденія.	1890 годъ.		1891 годъ.	
	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.
Хлѣбъ, съѣстные припасы.				
		сер. іенъ.		сер. іенъ.
Бобы, горохъ, стручья катти.	1.330	37	48.619	1.432
Пшеница »	970.800	17.474	85.450	1.653
Рисъ пикулей.	18.184	61.636	32.092	105.006
Рожь катти.	—	—	—	—
Ячмень »	14.100	350	4.170	48
Картофель »	20.800	164	145.659	724
Мука разныхъ сортовъ »	1.049.371	34.230	606.655	23.532
Вермишель »	19.460	786	40.960	1.898
Грибы Shiitake »	151	53	459	174
Имбирь »	12.270	185	33.273	423
Каштаны »	680	16	350	7
Орѣхи ginnang »	—	—	—	—
» земляные »	—	—	—	—
Рѣнное сѣмя »	—	—	—	—
Сезамъ »	120	3	25	1
Соль »	593.117	4.360	1.184.570	7.690
Соя шо.	26.400	2.616	35.805	3.952
Морскіе продукты.				
Акулы перья катти.	—	—	30	12
Карагатица (cuttle-fish) »	442	83	1.923	273
Рыба tatsukuri »	1.806	29	664	22
» другая, сушеная и соленая »				
Кантень (растительный клей) »	—	—	620	207
Моллюски awabi »	234	56	609	162
» kainobashira »	89	17	—	—
» другія »	—	—	—	—
Морская капуста катти.	271	7	239	11
» » рѣзанная »	146	6	100	3

Приложеніе V.

Россію за 1890—1894 г.г.

1892 годъ.	1893 годъ.	1894 годъ.					
		Въ Европейскую Россію.		Въ Азіятскую Россію.			
Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.
26	8	57	20	—	—	17	5
749	114	660	111	—	—	973	138
287	9	210	7	—	—	600	21
579	188	609	208	—	—	2.935	93
1.412	361	865	291	—	—	1.000	316
10	3	212	69	—	—	222	54
—	—	—	11	—	—	—	14
577	26	762	35	—	—	1.253	64
270	13	128	4	—	—	437	29

1 серебр. іенъ, по среднему курсу 1894 г. = 75,85 зол. коп.

1 пикуль = 3,7 пуда.

1 катти = 1,47 фунта.

1 галлонъ = 0,37 ведра.

1 ярдъ = 1,385 арш.

1 гроссъ = 12 дюжинамъ.

1 шо = 109,375 куб. дюйма.

1 момме = 3,75 грамма = 84,39 долей.

Вывозъ изъ Японіи въ

Товары японскаго происхожденія.	1890 годъ.		1891 годъ.	
	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.
Уатси				
Рыба tatsukuri	1.806	29	664	22
» другая, сушеная и соленая				
Кантень (растительный клей)	—	—	620	207
Моллюски awabi	234	56	609	162
» kainobashira	89	17	—	—
» другія	—	—	—	—
Морская капуста катти.	271	7	239	11
» » рѣзанная	146	6	100	3

Приложеніе V.

Россію за 1890—1894 г.г.

Товары японскаго происхожденія.	1892 годъ.		1893 годъ.		1894 годъ.			
	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Въ Европейскую Россію.		Въ Азіатскую Россію.	
					Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.
		сер. іенъ.		сер. іенъ.		сер. іенъ.		сер. іенъ.
	89.581	2.690	84.609	2.528	—	—	4.533	138
	—	—	1.513.200	33.240	—	—	2.281.508	51.560
	73.009	236.579	77.702	255.704	—	—	62.024	251.681
	4.380	101	270	9	—	—	470	10
	2.450	30	130	4	—	—	—	—
	149.080	895	5.009	43	—	—	96.575	740
	2.294.554	92.703	756.282	28.775	—	—	3.068.812	131.583
	129.082	5.284	80.760	3.414	—	—	119.680	4.968
	524	223	756	360	—	—	773	343
	20.794	210	16.332	255	—	—	18.824	315
	538	12	2.107	63	—	—	210	6
	—	—	183	7	—	—	540	22
	—	—	—	—	—	—	41.536	1.301
	—	—	—	—	—	—	168	8
	—	—	16	1	—	—	—	—
	2.171.535	12.182	2.155.699	10.048	—	—	3.307.295	14.322
	47.057	5.235	41.190	4.811	—	—	45.616	5.185
	26	8	57	20	—	—	17	5
	749	114	660	111	—	—	973	138
	287	9	210	7	—	—	600	21
	—	—	1.410	34	—	—	2.935	93
	579	188	609	208	—	—	632	214
	1.412	361	865	291	—	—	1.000	316
	10	3	212	69	—	—	222	54
	—	—	—	11	—	—	—	14
	577	26	762	35	—	—	1.253	64
	270	13	128	4	—	—	437	29

*

Товары японскаго происхожденія.	1890 годъ.		1891 годъ.		1892 годъ.		1893 годъ.		1894 годъ.			
	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Въ Европейскую Россію.		Въ Азіятскую Россію.	
									Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.
		сер. іенъ.		сер. іенъ.		сер. іенъ.		сер. іенъ.		сер. іенъ.		сер. іенъ.
Funogi (родъ морской капусты) . катти.	82	4	260	25	—	—	120	11	—	—	650	56
Hoshinogi » » »	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—	55
Шримсы катти.	100	13	211	31	—	—	89	13	—	—	873	132
Друг. съѣстные припасы	—	12.598	—	8.318	—	12.475	—	14.630	—	—	—	27.934
Напитки.												
Саке (японская водка) шо.	4.662	761	7.694	1.440	5.071	1.042	9.338	1.756	—	—	15.007	2.796
Пиво	—	—	—	20	—	63	—	168	—	—	—	2.741
Др. напитки	—	—	—		—	463	—	826	—	—	—	—
Табакъ.												
Въ листахъ катти.	1.000	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Приготовленный »	—	—	146	67	—	—	17	4	—	—	505	214
Папирсы	—	—	—	—	—	49	—	226	—	—	—	—
Чай.												
Зеленый корзинный (basket-fire) катти.	1.047	210	1.213	190	1.226	172	608	103	—	—	1.499	243
Черный »	1.483	335	12.400	2.065	1.433	411	3.129	532	5.992	1.199	1.062	276
Банча »	1.660	58	243	10	542	22	—	—	—	—	410	22
Кирпичный »	21.564	1.063	23.333	885	14.486	592	17.490	875	—	—	98.822	3.728
Чайныя высьвки »	—	—	—	—	—	—	427	64	—	—	88	14
Животные продукты.												
Кожи катти.	—	—	5.153	1.615	6.722	2.182	10.419	3.685	—	—	16.935	6.766
Мѣха штукъ.	—	—	—	—	1	3	—	—	88	114	—	—
Перья катти.	—	—	243	16	327	65	—	—	—	—	—	—
Масло, сало, воскъ.												
Сало и жиръ катти.	—	—	6.224	345	7.752	407	8.911	476	—	—	2.392	146
Жиръ рыбій »	—	—	—	—	5.040	235	5.220	202	—	—	6.739	341
Масло рѣпное »	168	13	1.077	69	42.512	3.259	8.397	729	—	—	21.203	1.810
» всякое другое, кромѣ медицинскаго	—	—	—	2.907	—	21	—	51	—	—	—	18.851
Воскъ растительный катти.	—	—	—	—	270	32	—	—	600	69	—	—
Бумага, книги.												
Бумага европейская »	—	1.394	—	48	—	59	—	144	—	—	—	1.821
» другая »	—		—	1.363	—	1.152	—	1.771	—	—	—	4.684

Товары японскаго происхожденія.	1890 годъ.		1891 годъ.		1892 годъ.		1893 годъ.		1894 годъ.			
	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Въ Европейскую Россію.		Въ Азіатскую Россію.	
									Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.
Бумажные фонари штукъ.	2.444	сер. іень. 75	34.428	сер. іень. 1.178	1.915	сер. іень. 88	2.714	сер. іень. 106	270	сер. іень. 45	15.357	сер. іень. 426
Книги »	5.540	80	176	16	427	121	282	30	—	—	146	15
Шелкъ, издѣлія изъ шелка.												
Шелкъ-сырецъ катти.	38	95	2	6	75	138	44	119	1.424	10.549	46	115
Шелковыя ткани «chirimen» . . . кусковъ	560	2.226	670	3.626	16	159	2	17	19	131	172	1.008
» » «habutae». . . »												
» » другія »												
Ткани полунелковыя »	5	10	56	99	50	75	148	548	—	—	34	56
Шелковыя платки дюж.	66	210	250	456	278	1.037	547	1.827	57	161	1.653	4.593
Др. издѣлія изъ шелка	—	3.677	—	2.221	—	7.111	—	6.017	—	595	—	7.925
Металлы и издѣлія изъ нихъ.												
Антимоній катти.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86	150	3
Издѣлія изъ антимонія	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.530
Бронзовый товаръ	—	2.053	—	2.085	—	775	—	3.131	—	318	—	1.504
Желѣзные гвозди катти.	—	—	3.236	192	12.000	441	50	3	—	—	5.575	344
» проволока »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	1
» товаръ	—	1.413	—	1.464	—	735	—	3.516	—	—	—	10.984
Жестяной товаръ	—	—	—	—	192	73	—	50	—	—	—	75
Золотыя и серебряныя издѣлія	—	—	—	9	—	120	—	26	—	—	—	71
Издѣлія изъ желтой мѣди	—	11	—	29	—	12	—	516	—	—	—	313
Мѣдь красная катти.	—	—	1.491	272	—	—	—	—	—	—	—	—
Издѣлія изъ красной мѣди	—	553	—	168	—	604	—	1.592	—	10	—	1.560
Свинець катти.	—	—	—	—	300	16	—	—	—	—	125	15
Др. металлическія издѣлія, особо не поименованныя	—	152	—	3	—	—	—	—	—	—	—	1.687
Химическіе продукты, медицинаменты.												
Азотная кислота катти.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	4
Анисъ звѣздчатый »	386	22	2.413	103	469	27	857	35	—	—	5.233	198
Индиго въ сухомъ видѣ »	110	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Камфора »	45	14	50	16	—	—	—	—	—	—	—	—
Краски	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
Ментоль въ кристаллахъ катти.	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—

Товары японскаго происхожденія.	1890 годъ.		1891 годъ.		1892 годъ.		1893 годъ.		1894 годъ.			
	Количество.	Стоимость. сер. іень.	Количество.	Стоимость. сер. іень.	Количество.	Стоимость. сер. іень.	Количество.	Стоимость. сер. іень.	Въ Европейскую Россію.		Въ Азіятскую Россію.	
									Количество.	Стоимость. сер. іень.	Количество.	Стоимость. сер. іень.
Мятное масло катти.	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—
Сѣра »	800	11	2.070	31	1.144	17	7.704	324	—	—	733	11
Сѣрная кислота »	—	—	—	—	4.980	240	—	—	—	—	1.233	47
Др. химическія продукты	—	—	—	46	—	6	—	81	—	—	—	85
» медикаменты	—	72	—	15	—	47	—	374	—	—	—	649
Хлопокъ, ткани, платье.												
Хлопокъ катти.	—	—	10.087	2.234	3.229	696	4.639	1.048	—	—	8.898	1.898
Хлопчатобумажная пряжа »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	450	105
Бумажная матерія «Chijimi» . . . кусковъ	—	—	—	—	—	—	—	—	53	65	813	842
» » «Tenuguiji» »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	305	92
» » друг. »	2.403	2.773	1.876	1.690	4.830	3.823	3.009	3.037	—	—	8.694	4.784
» фланель или Мопрас »	69	211	278	798	376	792	650	1.458	—	—	805	2.044
» половики штукъ.	2.622	1.552	9.429	4.936	16.293	7.150	25.928	15.628	—	—	—	—
» фуфайки и кольсоны. дюж.	86	189	499	467	359	604	2.045	3.137	—	—	3.824	6.170
Ковры бумажные или пеньковые	—	—	—	—	—	—	—	—	94	89	30.132	22.779
Пенька катти.	—	—	56	8	100	11	—	—	—	—	56	7
Пеньковая матерія кусковъ	18	54	—	—	—	—	1	4	—	—	—	—
Матрацы штукъ.	10	94	6	11	7	33	318	1.302	—	—	359	1.828
Гарнитуръ	—	492	—	7	—	461	—	70	—	—	—	—
Носки дюж.	1.021	837	3.122	2.310	3.266	2.333	4.514	3.309	—	—	8.870	8.151
Перчатки дюж.	32	20	70	70	45	54	936	644	—	—	391	483
Сапоги и башмаки паръ.	4.395	3.650	5.656	4.560	9.678	6.380	9.099	5.441	—	—	8.879	5.585
Скатерти штукъ.	2	10	5	164	—	—	10	42	—	—	239	406
Шляпы и фуражки дюж.	100	177	238	462	781	1.360	1.107	2.401	5	15	1.214	2.370
Друг. предметы одежды и ткани	—	3.409	—	4.023	—	5.942	—	14.752	—	921	—	31.910
Животныя	—	—	—	57	—	99	—	104	—	135	—	37
Бамбукъ	—	3	—	24	—	117	—	49	—	10	—	12
Кокосовыя охлопья катти.	—	—	—	—	47	2	—	—	—	—	—	—
Лиліевыя луковицы	—	2	—	—	—	4	—	3	—	—	—	11
Минералы	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Лѣсъ, дерево, доски	—	162	—	25	—	3	—	359	—	—	—	892
Растенія, цвѣты, кусты	—	358	—	429	—	405	—	482	—	148	—	705
Уголь древесный катти.	1.400	8	166.597	934	163.763	919	57.445	321	—	—	145.565	898

Товары японскаго происхожденія.	1890 годъ.		1891 годъ.		1892 годъ.		1893 годъ.		1894 годъ.			
	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Въ Европейскую Россію.		Въ Азіятскую Россію.	
									Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.
		сер. іенъ.		сер. іенъ.		сер. іенъ.		сер. іенъ.		сер. іенъ.		сер. іенъ.
Уголь каменный тоннъ.	1.523	8.465	233	1.329	5.028	22.990	1.853	8.944	—	—	6.020	28.900
» » мелкій »	120	480	—	—	1.353	3.908	647	1.962	—	—	100	400
Коксъ катти.	3.360	12	11.760	52	42.000	163	25.610	107	—	—	6.000	27
Разный товаръ, подлежащій пошлинѣ.	—	1.347	—	765	—	11	—	165	—	—	—	431
Товаръ, не подлежащій пошлинѣ.												
Вѣера штукъ.	17.263	290	2.835	76	50	6	5.943	230	159	11	5.392	213
» круглыя »	2.520	43	500	7	2.700	85	5.124	104	466	19	3.935	147
Домашняя утварь	—	1.271	—	843	—	1.518	—	2.159	—	447	—	2.937
Зонтики штукъ.	46	28	17	9	54	7	1	6	6	16	149	37
» европейскаго образца »	106	92	3.498	1.339	5.179	2.286	10.542	5.223	—	—	16.118	8.504
Картины »	—	137	—	146	—	439	—	293	—	21	—	590
Мыло туалетное	—	1.213	—	1.238	—	2.182	—	3.032	—	—	—	3.724
» для стирки катти.	1.800	45	3.710	204	408	42	130	6	—	—	480	22
Порошокъ зубной	—	8	—	9	—	20	—	8	—	—	—	272
Спички гроссъ.	140	37	124	27	159	34	280	61	—	—	25	6
Циновки	—	421	—	865	—	1.580	—	613	—	57	—	990
Фотографіи	—	205	—	62	—	8	—	122	—	—	—	254
Ширмы штукъ.	116	252	130	835	159	757	314	1.919	21	588	1.028	4.570
Издѣлія изъ бамбука	—	308	—	617	—	584	—	1.259	—	108	—	1.304
» » бумаги	—	270	—	175	—	933	—	238	—	325	—	1.201
» деревянные	—	265	—	3.297	—	1.800	—	850	—	255	—	1.472
Издѣлія изъ розов. дерева (Rosetta wood).	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	59
» » дерева лаковыя	—	4.964	—	9.234	—	6.985	—	12.511	—	3.353	—	11.777
» » кожи	—	156	—	549	—	700	—	2.648	—	—	—	4.576
» клуазонне	—	27	—	785	—	260	—	1.791	—	505	—	2.101
» изъ слоновой кости	—	824	—	80	—	54	—	1.087	—	42	—	3.831
» » соломы	—	90	—	—	—	10	—	—	—	—	—	52
» » стекла	—	2.247	—	3.865	—	5.825	—	5.870	—	20	—	9.953
» фарфоровыя и фаянсовыя	—	8.884	—	10.515	—	12.560	—	11.593	—	4.098	—	17.316
» изъ черепахи	—	353	—	1.224	—	514	—	2.582	—	—	—	4.211
Джинрикиша штукъ.	—	—	—	—	1	28	1	15	—	—	—	—
Лодки »	—	—	2	40	28	1.075	7	633	—	—	19	728
Паровыя суда »	—	—	—	—	—	—	1	1.500	—	—	3	16.204
Друг. товаръ, не подлежащій пошлинѣ.	—	20.921	—	36.744	—	48.362	—	58.606	—	2.652	—	84.917

Товары иностраннаго происхожденія.	1890 годъ.		1891 годъ.		1892 годъ.		1893 годъ.		1894 годъ.			
	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Въ Европейскую Россію.		Въ Азіятскую Россію.	
									Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.
Масло другое, кромѣ медицинскаго . . .	—	сер. іень.	—	сер. іень.	—	сер. іень.	—	сер. іень.	—	сер. іень.	—	сер. іень.
Свѣчи катти.	—	—	93	22	—	5	—	62	—	—	50	10
Скипидаръ галлон.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	85	55
Парафинъ катти.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	780	100
Карболовая и др. кислоты . . . »	956	328	—	—	—	10	—	4	—	—	—	153
Краски масляныя »	2.602	248	1.823	168	2.006	157	2.594	224	—	—	—	—
Хмѣль »	405	72	252	87	552	183	925	386	—	—	280	137
Медикаменты	—	—	—	—	—	126	—	231	—	—	—	1.052
Порохъ катти.	—	—	—	—	6	6	—	—	—	—	—	—
Др. химич. продукты и лекарства . . .	—	226	—	173	—	141	—	120	—	—	—	1.595
Желѣзо прутовое катти.	1.260	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» полосовое »	80	2	—	—	5.106	177	1.237	25	—	—	301	8
» обручное »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52	2
» рельсовое »	—	—	10.800	240	—	—	—	—	—	—	—	—
» листовое »	—	—	22.920	574	17.700	354	20.596	313	—	—	—	—
» » волнистое »	976	50	23.821	1.568	—	—	700	56	—	—	—	—
» » гальванизов. »	3.000	240	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» въ лому »	22.650	392	74.550	1.131	20.300	292	27.200	376	—	—	27.240	409
» гвозди »	2.200	120	13.942	660	50.330	2.627	71.281	3.451	—	—	76.472	4.944
» печи	—	77	—	36	—	10	—	192	—	—	—	59
» шкафы несгораемые . штукъ.	—	—	—	—	1	38	—	—	—	—	—	—
» проволока катти.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150	9
» проволочные канаты »	—	—	2.287	312	651	61	—	—	—	—	—	—
» трубы	—	—	—	—	—	6	—	8	—	—	—	1.116
Друг. желѣзныя издѣлія	—	4	—	238	—	10	—	47	—	—	—	1.526
Якоря и цѣпи	—	37	—	—	—	93	—	—	—	—	—	—
Желѣзнодорожные матеріалы	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.916
Мѣдныя трубы	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	96
» товаръ	—	—	—	8	—	22	—	—	—	—	—	12
Свинецъ катти.	100	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Серебро германское »	—	—	296	170	—	—	—	—	—	—	—	—
Сталь »	—	—	100	5	—	—	—	—	—	—	—	—
Обшивка изъ желт. металл. для судовъ»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.182	296
Цинкъ въ листахъ »	—	—	—	—	2.940	240	—	—	—	—	—	—
Др. металлы и издѣлія изъ нихъ »	—	—	—	170	—	13	—	—	—	—	—	3.035

Товары иностраннаго происхожденія.	1890 годъ.		1891 годъ.		1892 годъ.		1893 годъ.		1894 годъ.			
	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Въ Европейскую Россію.		Въ Азіятскую Россію.	
									Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.
Оружіе, инструменты, машины, часы и экипажи.		сер. іенъ.		сер. іенъ.		сер. іенъ.		сер. іенъ.		сер. іенъ.		сер. іенъ.
Ружья штукъ.	—	—	—	—	—	—	16	192	—	—	56	255
» охотничьи и части ихъ . . .	—	—	—	—	—	126	—	—	—	—	—	150
Патроны	—	—	—	—	—	20	—	29	—	—	—	75
Ножевой товаръ	—	81	—	75	—	—	—	7	—	—	—	—
Инструменты музыкальные	—	300	—	158	—	56	—	430	—	—	—	270
» фотографическіе	—	—	—	—	—	—	—	150	—	—	—	320
» хирургическіе	—	—	—	90	—	125	—	—	—	—	—	—
Вѣсы	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	10
Машины швейныя и части ихъ . . .	—	199	—	400	—	180	—	35	—	—	—	287
» пожарныя	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55
» телеграфныя	—	—	—	—	—	2	—	215	—	—	—	—
» рудныя	—	—	—	—	—	1,611	—	—	—	—	—	—
» другія	—	—	—	865	—	971	—	666	—	—	—	134
Котлы паровые и части ихъ	—	—	—	10	—	52	—	80	—	—	—	—
Насосы » » » »	—	—	—	—	—	500	—	—	—	—	—	116
Часы стѣнные штукъ.	33	112	72	282	159	449	130	286	—	—	17	56
» карманныя »	4	18	37	240	125	792	25	70	—	—	28	152
» » части	—	10	—	20	—	47	—	—	—	—	—	—
Экипажи и части ихъ	—	—	—	—	—	—	—	30	—	130	—	55
Суда паровыя штукъ.	—	—	—	—	1	1,500	—	—	—	—	—	—
Бумага, письменныя принадлежности.												
Бумага писчая	—	5	—	8	—	194	—	1,892	—	—	—	339
» типографская катти.	—	—	—	—	—	—	375	50	—	—	—	—
Книги штукъ.	75	100	—	—	30	10	46	69	—	—	—	—
Письменныя принадлежности	—	98	—	14	—	22	—	106	—	—	—	32
Хлопокъ катти.	—	—	—	—	200	36	—	—	—	—	—	—
Хлопчатобумажная пряжа »	3,600	1,250	300	80	—	—	—	—	—	—	311	90
» нитки и шнуры »	738	496	1,439	726	3,462	1,836	1,867	1,239	—	—	2,523	1,217
» ситцы ярдовъ.	4,267	550	895	72	54	4	1,434	146	—	—	5,717	687
» шертингъ сѣрый »	—	—	800	50	800	50	—	—	—	—	3,510	269
» » бѣлый »	—	—	—	—	3,960	301	—	—	—	—	250	37
» » крашенъ.»	—	—	—	—	960	96	—	—	—	—	—	—

Товары иностраннаго происхожденія.	1890 годъ.		1891 годъ.		1892 годъ.		1893 годъ.		1894 годъ.			
	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Въ Европейскую Россію.		Въ Азіатскую Россію.	
									Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.
Хлопчатобумажн. пике ярдовъ	—	сер. іень.	—	сер. іень.	11.740	сер. іень. 650	—	сер. іень.	—	сер. іень.	—	сер. іень.
» ткани китайск. кусковъ	—	—	303	113	566	178	330	132	—	—	—	—
Дрилль ярдовъ.	—	—	—	—	800	55	—	—	—	—	—	—
T—cloth »	—	—	1.200	67	—	—	—	—	—	—	—	—
Victoria lawn (кисея) »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.800	312
Мусселинь »	—	—	70	10	—	—	—	—	—	—	324	48
Орлеанъ »	504	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cotton duck (тигъ) »	—	—	—	—	—	—	133	34	—	—	216	37
Бум. кальсоны и фуфайки . . . дюж.	5	21	—	—	15	50	11	27	—	—	—	—
» носки »	—	3	75	78	5	12	—	—	—	—	—	—
» полотенца »	4	14	—	—	—	—	1	4	—	—	—	—
» платки »	—	—	—	264	—	50	—	—	—	—	—	—
Канва ярдовъ.	—	—	—	—	828	299	400	69	—	—	—	—
Льняная и пеньковая пряжа . . катти.	—	—	—	—	40	20	—	—	—	—	—	—
Войлоки ярдовъ.	311	209	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Шерстяная пряжа катти.	27	47	—	—	64	86	30	40	—	—	376	455
Фланель ярдовъ.	—	—	—	—	210	84	287	122	—	—	683	262
Сукно итальянское »	206	51	400	90	—	—	—	—	—	—	256	125
Серзь »	—	—	—	—	48	70	—	—	—	—	—	—
Другія шерстяныя ткани . . . ярдовъ.	474	655	982	1.080	561	662	—	—	—	—	30	45
Шерстяныя фуфайки дюж.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	87
Пледы штукъ.	—	—	—	—	53	97	—	—	—	—	—	—
Одѣяла катти.	2.073	957	579	233	83	38	—	—	—	—	1.758	715
Шали штукъ.	40	140	77	230	18	70	96	235	—	—	181	286
Шляпы дюж.	31	232	—	—	93	615	5	66	—	—	6	80
Ковры »	—	—	—	17	—	—	—	563	—	—	—	206
Промасленныя и вошен. ткани ярдовъ.	7	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сатинъ кусковъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	16
Pongee (ткань изъ шелк. оческовъ) »	130	325	—	—	—	—	5	65	—	—	—	—
Шелковыя ткани »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	21
Воротники »	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—
Галстухи »	—	—	—	6	—	—	—	12	—	—	—	—
Гарнитуры »	—	—	—	97	—	—	—	—	—	—	—	—
Башмаки китайскіе паръ.	40	30	220	109	372	76	—	—	—	—	—	—
Башмаки »	—	—	—	—	58	194	96	200	—	—	—	—

*

Товары иностраннаго происхожденія.	1890 годъ.		1891 годъ.		1892 годъ.		1893 годъ.		1894 годъ.			
	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Въ Европейскую Россію.		Въ Азіатскую Россію.	
									Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.
		сер. іень.		сер. іень.		сер. іень.		сер. іень.		сер. іень.		сер. іень.
Подтяжки дюж.	—	—	—	—	5	22	9	44	—	—	—	—
Пуговицы	—	—	—	—	—	19	—	14	—	—	—	—
Перчатки дюж.	—	—	—	—	2	4	3	15	—	—	6	48
Др. ткани и предм. одежды и украшенія.	—	179	—	1.559	—	1.099	—	30	—	213	—	716
Стекло оконное ящик.	10	35	14	60	285	963	237	905	—	—	397	1.586
» зеркальное	—	60	—	25	—	—	—	—	—	—	—	99
Издѣлія изъ стекла	—	34	—	62	—	40	—	557	—	—	—	122
Животныя головъ.	—	—	—	—	1	75	4	430	—	—	—	—
Графитъ катти.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	82	20
Каменный уголь тоннъ.	2	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
Кирпичъ и черепица	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Мѣлъ катти.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	518	15
Смола и деготь »	—	—	220	3	—	—	142	2	—	—	—	—
Формовая глина »	—	—	915	42	840	28	840	37	—	—	1.282	60
Цементъ портландскій »	104.100	941	99.300	953	212.300	1.708	135.247	1.253	—	—	105.735	1.360
Губки	—	20	—	45	—	—	—	27	—	—	—	—
Джутовые мѣшки штукъ.	928	65	19.950	1.972	36.585	3.587	900	90	—	—	1.700	105
Конопать катти.	—	—	67	6	—	—	27	3	—	—	—	—
Пеньковыя веревки »	219	33	—	—	—	—	—	—	—	—	6	3
Пробки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
Тростникъ катти.	—	—	—	—	100	7	—	—	—	—	100	7
Снасти »	—	—	2.743	488	183	22	837	130	—	—	2.476	475
Цыновки штукъ.	—	—	—	—	72	4	—	—	—	—	—	—
Щетки	—	—	—	45	—	—	—	27	—	—	—	—
Ароматическія воды и помада дюж.	8	11	—	—	4	6	3	5	—	—	—	—
Лампы	—	—	—	17	—	24	—	—	—	—	—	—
Мыло для стирки катти.	—	—	—	—	—	—	145	9	—	—	—	—
» туалетное	—	—	—	6	—	34	—	10	—	—	—	—
Резиновый товаръ	—	14	—	—	—	7	—	36	—	—	—	280
Сѣдельный товаръ	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—
Фарфоровыя и фаянсовыя издѣлія	—	—	—	10	—	105	—	—	—	—	—	3
Фейерверки	—	—	—	—	—	45	—	—	—	—	—	—
Ювелирный товаръ	—	—	—	—	—	194	—	—	—	—	—	—
Домашняя обстановка	—	403	—	286	—	155	—	1.628	—	—	—	1.681
Разный товаръ	—	536	—	3.965	—	4.273	—	755	—	130	—	3.711

Ввозъ товаровъ изъ Россіи

Товары не-японскаго происхожденія.	1890 годъ.		1891 годъ.	
	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.
		сер. іень.		сер. іень.
Бобы катти.	4.540	100	—	—
Пшеница »	—	—	—	—
Хлѣбъ въ зернѣ	—	—	—	1.655
Мука катти.	750	22	15.845	710
Ветчина и сало »	—	—	60	8
Кондитерскій товаръ	—	22	—	14
Кофе катти.	—	—	—	—
Масло »	1.906	444	60	18
Молоко консервованное	—	—	—	—
Сахаръ въ головахъ, куск. и т. п. катти.	17.016	1.816	231	23
Сезамъ »	—	—	358	14
Соль	—	—	—	3
Соленая рыба катти.	153.126	4.327	313.951	9.499
Солонина ящик.	6.900	286	—	—
» другая	—	1.430	—	24
Фрукты свѣжіе	—	—	—	—
Овощи свѣжія и сушенныя	—	4	—	87
Яйца свѣжія	—	—	—	—
Др. свѣстные припасы	—	3.119	—	964
Минеральная вода	—	—	—	—
Пиво дюжинъ	8	12	—	—
Вина и ликеры	—	140	—	181
Др. напитки галлон.	—	—	54	27
» »	—	54	—	246
Табакъ катти.	—	—	—	—
» рѣзанный »	1.722	898	850	294
Папиросы	—	543	—	88
Бычьи шкуры катти.	5.829	790	1.797	257
» рога »	—	—	—	—
Оленьи » »	—	—	—	—

Приложеніе VI.

въ Японію за 1890—1894 гг.

Товары не-японскаго происхожденія.	1892 годъ.		1893 годъ.		1894 годъ.			
	Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.	Изъ Европейской Россіи.		Изъ Азиатской Россіи.	
					Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.
		сер. іень.		сер. іень.		сер. іень.		сер. іень.
Бобы катти.	—	—	3.718	67	—	—	—	—
Пшеница »	2.700	54	5.060	101	—	—	252	5
Хлѣбъ въ зернѣ	—	—	—	493	—	—	—	—
Мука катти.	1.376	49	1.183	39	225	11	601	19
Ветчина и сало »	—	—	—	—	—	—	—	—
Кондитерскій товаръ	—	26	—	39	—	33	—	5
Кофе катти.	—	—	—	—	—	—	15.676	5.375
Масло »	—	—	3.033	980	—	—	—	—
Молоко консервованное	—	1.329	—	3.683	—	—	—	—
Сахаръ въ головахъ, куск. и т. п. катти.	320	27	6.000	941	3.135	499	—	—
Сезамъ »	—	—	—	—	—	—	—	—
Соль	—	—	—	—	—	—	—	—
Соленая рыба катти.	489.488	10.089	1.476.355	42.256	—	—	2.259.438	61.756
Солонина ящик.	—	—	—	—	—	—	—	—
» другая	—	—	—	137	—	—	—	—
Фрукты свѣжіе	—	—	—	82	—	—	—	—
Овощи свѣжія и сушенныя	—	27	—	118	—	—	—	357
Яйца свѣжія	—	—	—	27	—	—	—	—
Др. свѣстные припасы	—	5.145	—	3.464	—	221	—	2.036
Минеральная вода	—	—	—	10	—	—	—	—
Пиво дюжинъ	—	—	—	—	—	—	—	—
Вина и ликеры	—	605	—	51	—	66	—	—
Др. напитки галлон.	75	75	22	44	36	50	—	—
» »	—	128	—	124	—	481	—	—
Табакъ катти.	—	—	429	271	—	—	25	1
» рѣзанный »	750	500	—	—	45	70	—	—
Папиросы	—	100	—	326	—	167	—	—
Бычьи шкуры катти.	6.168	802	519	63	60	6	3.484	511
» рога »	—	—	—	—	—	—	313	19
Оленьи » »	33	12	—	—	—	—	—	—

Товары не-японскаго происхожденія.	1890 годъ.		1891 годъ.		1892 годъ.		1893 годъ.		1894 годъ.			
	Количество.	Стоимость. сер. іенъ.	Количество.	Стоимость. сер. іенъ.	Количество.	Стоимость. сер. іенъ.	Количество.	Стоимость. сер. іенъ.	Изъ Европейской Россіи.		Изъ Азіатской Россіи.	
									Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.
Волось животныхъ катти.	—	—	—	—	—	—	178	89	—	—	—	—
Зубы морской лошади (Sea-horse) »	—	—	—	—	316	316	55	99	—	—	—	—
Зубы слона »	—	—	—	—	677	339	—	—	—	—	—	—
Кожі оленьи »	—	—	150	33	345	69	1.220	264	—	—	310	62
» выдѣланныя »	—	—	—	—	269	191	—	—	—	—	—	—
Кость животныхъ »	157.230	1.621	118.285	1.258	142.955	1.631	142.811	1.508	—	—	141.966	1.487
Мѣха штукъ.	83	277	161	340	326	731	292	325	—	—	267	375
Др. рога, мѣха, шкуры и т. п.	—	146	—	347	—	185	—	26	—	—	—	65
Сало катти.	55.064	2.226	—	—	—	—	—	—	—	—	26	2
Керосинъ галлон.	3.840.670	430.882	7.978.180	853.386	7.810.251	797.658	22.524.717	1.801.459	—	—	19.689.684	1.055.980
Масло растит. всякое, кромѣ медицинскаго	—	241	—	1.080	—	2.334	—	860	—	—	—	4
Свѣчи катти.	—	—	162	31	60	13	52	14	54	11	—	—
Книги штукъ.	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Карты географическія	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—
Желѣзо въ лому катти.	1.100	22	—	—	100	1	—	—	—	—	—	—
Желѣзный тросъ »	—	—	4.662	572	—	—	—	—	—	—	—	—
» товаръ	—	418	—	465	—	426	—	335	—	74	—	6
Мѣдный »	—	15	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—
Никелевый »	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—
Стальной тросъ катти.	—	—	—	—	10.686	1.723	—	—	—	—	—	—
Цинкъ въ листахъ »	—	—	106	16	—	—	—	—	—	—	—	—
» » лому »	—	—	1.817	50	2.772	83	216	5	—	—	515	12
Металлическая утварь	—	20	—	—	—	56	—	62	—	—	—	—
Др. металлы и издѣлія изъ нихъ	—	80	—	48	—	14	—	14	—	—	—	20
Жень-шень катти.	50	50	—	—	—	6	—	4	—	—	—	—
Мускусъ момме	176	70	240	51	434	171	300	75	—	—	3.497	1.737
Ревеневый корень катти.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	155	62
Цитварное сѣмя »	9.190	689	770	46	—	—	—	—	—	—	—	—
Медикаменты	—	—	—	7	—	—	—	32	—	—	—	—
Др. химическіе продукты	—	147	—	506	—	127	—	335	—	—	—	—
Канва ярдовъ	—	—	—	—	622	207	—	—	—	—	—	—
Ситцы »	7.746	915	13.389	1.678	8.797	1.029	18.359	2.123	5.624	708	—	—

Товары не-японскаго происхожденія.	1890 годъ.		1891 годъ.		1892 годъ.		1893 годъ.		1894 годъ.			
	Количество.	Стоимость. сер. іень.	Количество.	Стоимость. сер. іень.	Количество.	Стоимость. сер. іень.	Количество.	Стоимость. сер. іень.	Изъ Европейской Россіи.		Изъ Азіатской Россіи.	
									Количество.	Стоимость.	Количество.	Стоимость.
Одѣяла катти.	—	—	—	—	—	—	8	3	—	—	—	—
Шертингъ бѣлый ярдовъ	—	—	—	—	—	—	41	2	—	—	—	—
Др. хлопчатобум. ткани »	—	—	37	3	—	—	669	66	—	—	—	—
Шелковыя ткани кусковъ	—	—	—	—	—	—	3	7	—	—	—	—
Шерсть катти.	—	—	—	—	9.233	1.975	—	—	—	—	—	—
Шерстяныя ткани ярдовъ	—	—	75	187	—	—	—	—	—	—	—	—
Пледы штукъ.	—	—	—	—	1	3	—	—	22	66	—	—
Пеньковый канатъ катти.	—	—	227	46	—	—	—	—	—	—	—	—
Джутовые мѣшки штукъ.	—	—	—	—	100	5	—	—	—	—	—	—
Скатерти »	—	—	6	4	—	—	—	—	—	—	—	—
Снасти катти.	9.800	1.406	17.307	2.646	9.019	1.236	19.573	2.867	5.850	1.044	—	—
Др. ткани и тканья издѣлія	—	—	—	—	—	—	—	26	—	11	—	—
Платье	—	1.110	—	28	—	977	—	90	—	140	—	10
Шляпы дюж.	—	—	—	—	8	5	—	—	—	—	—	—
Сапоги и башмаки паръ.	2	5	1	1	1	—	—	—	11	49	—	—
Экипажи	—	—	—	—	—	5	—	—	—	50	—	—
Инструменты музыкальные	—	—	—	150	—	40	—	—	—	18	—	—
» фотографическіе	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	—	—
Животныя—лошади головъ	—	—	—	—	—	—	1	300	—	—	—	—
» рогатый скотъ »	1	20	—	—	—	—	3	200	3	100	58	290
» другія	—	3	—	—	—	—	—	40	—	—	—	—
Рыбій тукъ »	190.886	3.905	56.396	1.348	—	—	—	—	—	—	220.743	4.240
Лѣсъ, дерево, доски	—	2.641	—	10	—	—	—	—	—	—	—	200
Смола и деготь катти.	—	—	—	—	330	3	—	—	—	—	—	—
Стекло въ лому и порошокъ . . . катти.	17.165	165	26.157	211	15.329	123	15.365	78	—	—	5.525	13
Стекланный товаръ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	350	—	—
Избоина катти.	9.413	128	—	—	—	—	34.231	756	—	—	—	—
Домашняя обстановка	—	512	—	50	—	148	—	30	—	70	—	—
Мыло для стирки катти.	162	11	—	—	—	—	84	6	75	8	—	—
Спички гроссовъ.	—	—	10	3	34	34	—	—	34	20	—	—
Резиновый товаръ	—	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—
Фарфор. и фаянсовыя издѣлія	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—
Ювелирный товаръ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.971	—	—

Приложеніе VII.

**Отзывъ консула нашего въ Ханькоу о судоходствѣ
на р. Янь-Цзы-Цзянѣ.**

Какъ видно изъ прилагаемыхъ справокъ, на р. Янь-Цзы-Цзянѣ существуетъ 5 пароходныхъ компаній; три изъ нихъ совершаютъ правильные рейсы, перевозятъ почту, пассажировъ и большую часть грузовъ; компаніи эти: «China Steam Navigation C^o», «Indo-China Steam Navigation C^o» и «China Merchants Steam Navigation C^o»; пароходы этихъ компаній, особенно первой изъ нихъ, весьма удобны, прекрасно обставлены, замѣчательно чисты и опрятны и предпочитаютъ европейцами передъ другими пароходами. Остальныя 2 компаніи «Greaves & C^o» и Geo. Mc. Bain» имѣютъ пароходы хуже, меньше, скорѣе грузовые, чѣмъ пассажирскіе и рейсы ихъ, хотя тоже болѣе или менѣе правильные, зависятъ много отъ количества грузовъ.

Пароходы компаніи «Greaves & C^o» принадлежатъ китайцамъ, прикрывающимся англійскимъ флагомъ для избѣжанія вымогательствъ и притѣсненій со стороны своихъ властей.

Почту перевозятъ всѣ пароходы и притомъ бесплатно, но обыкновенно она сдается на пароходы первыхъ трехъ компаній. Для устраненія конкуренціи всѣ пароходныя компаніи вошли между собою въ

соглашеніе и установили однообразные тарифы какъ для перевозки пассажировъ, такъ и для грузовъ; и тѣхъ, и другихъ бываетъ всегда настолько достаточно, что пароходы рѣдко уходятъ съ неполнымъ грузомъ; особенно много бываетъ всегда пассажировъ китайцевъ, и общее помѣщеніе и палуба всегда набиты ими биткомъ.

Перевозка войскъ совершается чаще на пароходахъ китайской компаніи (China Merchants Steam Navigation C^o), главными акціонерами и распорядителями которой состоятъ крупные китайскіе чиновники съ бывшимъ Чжилійскимъ вице-королемъ и бывшимъ Тяньцзинскимъ даотаемъ во главѣ; но иногда фрахтуются и пароходы другихъ компаній и даже вовсе не совершающіе рейсовъ по Янь-Цзы-Цзяну. Ни на одной изъ линій не имѣется приспособленій для перевозки легко портящихся грузовъ, кромѣ обыкновенныхъ небольшихъ ледниковъ, служащихъ лишь нуждамъ парохода. Агентства компаній не занимаются банкирскими операціями или коммиссіоннымъ дѣломъ по продажѣ товаровъ и особенныхъ мѣръ къ привлеченію грузовъ не принимаютъ, хотя, конечно, каждое агентство старается само и черезъ посредство своихъ компраторовъ предоставить возможно большія удобства грузчикамъ при перегрузкѣ и переотправкѣ товаровъ изъ Шанхая въ другіе порты или за границу приѣмомъ на складъ товаровъ, разсрочкой провозныхъ денегъ и проч. Большинство китайскихъ грузовъ, особенно казенные, идутъ на пароходахъ китайской компаніи; русскіе же грузы на Тяньцзинь слѣдуютъ на пароходахъ China Steam Navigation C^o, заключившей контрактъ по пониженнымъ цѣнамъ,

такъ что въ то время какъ компанія вѣзаетъ со всѣхъ за перевозку тонны чая до Тяньцзиня съ перегрузкой его въ Шанхаѣ на свои же пароходы 7 ланъ, съ русскихъ отправителей вѣзается только 3, 6 ланъ.

Китайское правительство нисколько не озабочено подъемомъ мѣстнаго пароходства и облегченіемъ его задачъ; поэтому нѣтъ никакихъ законодательныхъ и административныхъ мѣръ, кромѣ развѣ вынужденныхъ иностранцами, относительно расчистки русла рѣки, устройства пристаней и проч.

А. Списокъ судовъ, совершающихъ срочное правильное движеніе между Шанхаемъ и Ханькоу.

I. China Steam Navigation Co (Butterfield & Swire).

Винто- выя.	{	Ань-цинъ (Ngankin)	1,719	регистр. тоннъ.
		По-янъ (Poyang)	1,892	» »
		Да-тунъ (Tatung)	1,882	» »

II. Indo China Steam Navigation Co (Jardine, Matheson & Co).

Винто- выя.	{	Ань-хо (Onwo)	797	регистр. тоннъ.
		Юань-хо (Yuenwo)	1,331	» »
		Фу-хо (Fuhwo)	600	» »

III. China Merchants Steam Navigation Co (Китайская комп.).

Колес- ныя.	{	Цзянь-фу (Kiangfou)	1,468	регистр. тоннъ
		Цзянь-гуанъ (Kiangkwan)	1,030	» »
		Цзянь-юй (Kiangyu)	1,490	» »

	Отходъ изъ Шанхая.	Приходъ въ Ханькоу.	Отходъ изъ Ханькоу.	Приходъ въ Шанхай.
China Steam Navigation Co {	Вторники.	Субботы.	Понедѣльн.	Четверги.
	Пятницы.	Вторники.	Четверги.	Воскресенья.
Indo-China Steam Navigation Co {	Среды.	Воскресенья.	Вторники.	Пятницы.
	Субботы.	Среды.	Пятницы.	Понедѣльн.
China Merchants Steam Navigation Co {	Понедѣльн.	Пятницы.	Субботы.	Вторники.
	Четверги.	Понедѣльн.	Среды.	Субботы.

Б. Суда, совершающія рейсы между Шанхаемъ и Ханькоу въ болѣе или менѣе правильные промежутки времени (не срочные).

I. Greaves & Co.

Вин- товья.	{	Чанъ-ань (Changon)	789	регистр. тоннъ.
		Элля (Ella)	519	» »
		Дэ-синъ (Tehsin)	937	» »
		Бао-хуа (Paohwa)	434	» »

II. Geo. Mc. Bain.

Вин- товья.	{	Sual	663	регистр. тоннъ.
		W. Cores de Vries	661	» »

В. Суда, совершающія рейсы между Ханькоу и Ичаномъ (не срочные).

I. China Steam Navigation Co (Butterfield & Swire).

Вин- товья.	{	Ша-ши (Shasi)	811	регистр. тоннъ.
		И-линъ (Ilin).	131	» »

II. Indo-China Steam Navigation Co (Jardine, Matheson & Co).

Чанъ-хо (Changwo), колесное	789	регистр. тоннъ.
---------------------------------------	-----	-----------------

III. China Merchants Steam Navig. Co (Китайск. комп.).

Гу-линъ (Kuling), винтовое	304	регистр. тоннъ.
Куайли (Kweili), колесное	879	» »

Г. Суда, случайно заходящія въ Ханькоу.

Добровольнаго флота (въ чайный сезонъ).

China Mutual St. Navig. Co.

Разныя другія, съ углемъ, войсками и проч.

Д. Китайскія парусныя лодки.

ПАССАЖИРСКІЙ ТАРИФЪ.

1. Между Ханькоу и Шанхаемъ.

Отъ Ханькоу.	Н а с у д а х ъ:					
	China Steam Navigation Co. Indo China Steam Navig. Co. China Merchants Steam Nav. Co.			Griaves & Co. Geo. Mc. Bain.		
	I кл.	II кл. (ка- юты для китайц.).	Общій (для китай- цевъ).	I кл.	II кл. (ка- юты для китайц.).	Общій (для китай- цевъ).
Д о л л а р о в ъ.						
До Кьюкіяна	8,00	2,25	1,50	7,20	2,03	1,35
» Уху	18,66	5,10	3,40	16,79	4,58	3,05
» Чивкіяна	29,34	7,20	4,80	26,40	6,45	4,30
» Шанхая	32,00	9,00	6,00	28,80	8,10	5,40

*

2. Между Ханькоу и Ичаномъ.

Отъ Ханькоу.	Н а с у д а х ъ.		
	China Steam Navigation Co. Indo-China Steam Navigation Co. China Merchants Steam Navigation Co.		
	I кл.	II кл. (каюты для китай- цевъ).	Общій (для китайцевъ).
	Л а н ъ.		
До Шаши	20,00	4,80	3,20
» Ичана	24,00	6,00	4,00

Обратный путь, отъ Ичана до Ханькоу, дешевле на 40%.

РАЗСТОЯНІЕ МЕЖДУ ШАНХАЕМЪ И ИЧАНОМЪ ВЪ МОРСКИХЪ МИЛЯХЪ.

Шанхай	Шанхай
Усунь	13 Усунь
Чинкянъ	156 143 Чинкянъ
Нанкинъ	201 188 45 Нанкинъ
Уху	256 243 100 55 Уху
Аньцинъ	365 352 209 164 109 Аньцинъ
Кьюкянъ	451 438 295 250 195 104 Кьюкянъ
Ханькоу	602 589 446 401 346 255 151 Ханькоу
Шаши	889 878 733 688 623 542 438 287 Шаши
Ичанъ	970 959 814 769 704 623 519 368 81 Ичанъ

Тарифы провозной платы за главнѣйшіе предметы вывоза отъ Ханькоу и промежуточныхъ портовъ по Янцзыцзяну до Шанхая.

		Н а с у д а х ъ:							
		China St. Navig. Co. Indo-China St. Nav. Co. China Merch. St. Nav. Co.				Greaves & Co. Geo. Mc. Bain.			
		Отъ Хань-коу.	Отъ Кью-кіяна.	Отъ Уху.	Отъ Чин-кіяна.	Отъ Хань-коу.	Отъ Кью-кіяна.	Отъ Уху.	Отъ Чин-кіяна.
		Л а н ь.							
Рисъ и пшеница	съ пикуля	0,12	0,10	0,10	0,08	0,11	0,09	0,09	0,07
Ячмень	»	0,30	0,30	—	—	0,27	0,27	—	—
Бобы и горохъ	»	0,12	0,10	0,10	0,08	0,11	0,09	0,09	0,07
Сезамъ	»	0,18	0,18	0,20	0,10	0,16	0,16	0,18	0,09
Сѣмечки арбузные	»	0,30	0,30	0,25	0,18	0,27	0,27	0,23	0,16
» абрикосовыя	»	0,36	0,36	—	—	0,32	0,32	—	—
Земляные орѣхи	»	0,24	0,24	0,20	0,15	0,22	0,22	0,18	0,13
Сѣмена лотоса	»	0,48	0,48	—	—	0,43	0,43	—	—
Сушеные цвѣты лотоса	»	0,36	0,36	0,25	0,20	0,32	0,32	0,23	0,18
Жужубы сушенныя	»	0,48	0,48	—	0,15	0,43	0,43	—	0,13
Каки сушенныя	»	0,24	0,24	—	—	0,22	0,22	—	—
Грецкіе орѣхи	»	0,36	0,36	—	0,15	0,32	0,32	—	0,13
Каштаны	»	0,30	0,30	0,25	0,20	0,27	0,27	0,23	0,18
Сушеная зелень	»	0,36	0,36	—	0,20	0,32	0,32	—	0,18
Бамбуковые ростки	»	0,36	0,36	—	—	0,32	0,32	—	—
Древесный грибъ	»	0,60	0,60	—	—	0,54	0,54	—	—
Мука	»	0,12	0,12	—	—	0,11	0,11	—	—
Вермишель	»	0,48	0,48	—	0,20	0,43	0,43	—	0,18
Свиной жиръ	»	—	—	—	0,20	—	—	—	0,18
Животн. и растит. жиръ	»	0,18	0,18	—	0,20	0,16	0,16	—	0,18
Масла всякія	»	0,24	0,24	—	0,20	0,22	0,22	—	0,18
Рисовое вино	»	0,36	0,36	—	—	0,32	0,32	—	—
Яйца свѣж. и презерв.	съ 1,000 шт.	0,60	0,60	0,40	0,30	0,54	0,54	0,36	0,27
Лѣкарства	съ шиеуля	0,72	0,72	—	—	0,65	0,65	—	—
		0,48	0,48	0,30	0,25	0,43	0,43	0,27	0,22
Smilax China (China root).	»	0,60	0,60	—	—	0,54	0,54	—	—
Ревень	»	0,36	0,36	—	—	0,32	0,32	—	—

		Н а с у д а х ъ:							
		China St. Navig. C ^o . Indo-China St. Nav. C ^o . China Merch. St. Nav. C ^o .				Greaves & C ^o . Geo. Mc. Bain.			
		Отъ Хань- коу.	Отъ Кью- кяна.	Отъ Уху.	Отъ Чин- кяна.	Отъ Хань- коу.	Отъ Кью- кяна.	Отъ Уху.	Отъ Чин- кяна.
		Л а н ъ.							
Мускусъ	съ гина	1,20	1,20	—	—	1,08	1,08	—	—
Квасцы	съ пикуля	0,15	0,15	—	—	0,13	0,13	—	—
Красильные составы . . .	»	0,36	0,36	—	—	0,32	0,32	—	—
» » (ше- луха каштан. орѣх.) . . .	»	0,18	0,18	—	—	0,16	0,16	—	—
Чернильный орѣшекъ . . .	»	0,24	0,24	—	—	0,22	0,22	—	—
Индиго жидкое	»	0,60	0,60	—	—	0,54	0,54	—	—
» сухое	»	0,48	0,48	—	—	0,43	0,43	—	—
Гипсъ	»	0,15	0,15	—	—	0,13	0,13	—	—
Красная земля	»	0,18	0,18	—	—	0,16	0,16	—	—
Сафлоръ	»	1,20	1,20	—	—	1,08	1,08	—	—
Лакъ	»	0,60	0,60	—	—	0,54	0,54	—	—
Воскъ пчелиный	»	0,42	0,42	—	—	0,38	0,38	—	—
» насѣком. (по 1,80 до 2 пик.)	съ тюка	1,80	1,20	—	—	1,62	1,08	—	—
Опіумъ	съ пикуля	3,30	3,30	—	—	2,97	2,97	—	—
» приготовленный	ad valorem.	1%	1%	—	—	1%	1%	—	—
Сезамн. подмѣсъ къ опіуму .	съ пикуля	0,24	0,24	—	—	0,22	0,22	—	—
Табакъ листовой	»	0,42	0,35	—	—	0,38	0,32	—	—
» приготовленный	»	0,30	0,30	—	—	0,27	0,27	—	—
Бобов. жмыхи (въ корз.) . .	»	0,15	0,15	0,09	0,07	0,13	0,13	—	—
» » отдѣльно	»	0,18	0,18	—	—	0,16	0,16	—	—
Сезамные жмыхи	»	0,36	0,36	—	—	0,32	0,32	—	—
Чай (12½, 13 и 13½ ящ. на тонну)	съ тонны	3,00	3,00	2,00	2,00	2,70	2,70	—	—
Шелкъ сырецъ	съ пикуля	3,00	3,00	2,00	1,60	2,70	2,70	—	—
Шелковые очесы, отбросы и коконы	»	0,80	0,60	1,00	0,80	0,72	0,54	—	—
Шелк. ткани и издѣлія . . .	»	3,00	3,00	—	2,00	2,70	2,70	—	—
Дикій шелкъ	»	—	—	—	1,00	—	—	—	—
Атласъ	»	—	—	3,00	2,80	—	—	—	—
Бархатъ	»	3,60	3,60	—	—	3,24	3,24	—	—
Шаньдунск. шелк. матер. . .	»	—	—	—	1,20	—	—	—	—

		Н а с у д а х ъ:							
		China St. Navig. C ^o . Indo-China St. Nav. C ^o . China Merch. St. Nav. C ^o .				Greaves & C ^o . Geo. Mc. Bain.			
		Отъ Хань- коу.	Отъ Кью- кіяна.	Отъ Уху.	Отъ Чин- кіяна.	Отъ Хань- коу.	Отъ Кью- кіяна.	Отъ Уху.	Отъ Чин- кіяна.
		Л а ц ъ.							
Хлопокъ	съ пикуля	0,48	0,48	—	—	0,43	0,43	—	—
Хлопч. бум. коврики . . .	со 100 шт.	0,60	0,60	—	—	0,54	0,54	—	—
» веревки и пряжа . . .	съ пикуля	0,60	0,60	—	—	0,54	0,54	—	—
Пенька (Рами)	»	0,48	0,48	0,30	0,20	0,43	0,43	—	—
Пеньк. веревки и пряжа . .	»	0,48	0,48	—	—	0,43	0,43	—	—
Пеньковыя ткани	»	0,60	0,60	—	—	0,54	0,54	—	—
Нанкины	»	0,60	0,60	—	—	0,54	0,54	—	—
Старая одежда	»	0,36	0,36	—	—	0,32	0,32	—	—
Шерсть	»	—	—	—	0,40	—	—	—	0,36
Щетина	»	0,36	0,36	—	—	0,32	0,32	—	—
Пухъ и перья	»	0,36	0,36	0,35	0,30	0,32	0,32	0,32	0,27
Шкуры коровьи	»	0,24	0,24	0,25	0,24	0,22	0,22	0,23	0,22
Выдѣланныя кожи	съ тонны	3,60	3,60	—	—	3,24	3,24	—	—
Козлиная шерсть	съ пикуля	0,72	0,72	—	0,25	0,65	0,65	—	0,22
Войлока	съ тонны	3,60	3,60	—	—	3,24	3,24	—	—
Мѣха козлиные и бараньи . .	»	3,60	3,60	—	0,40	3,24	3,24	—	0,36
» выдры	со 100 шт.	0,60	0,60	—	—	0,54	0,54	—	—
» кошки, зайца, бѣлки . . .	»	0,12	0,12	—	—	0,11	0,11	—	—
» тигровые	со штуки.	0,24	0,24	—	—	0,22	0,22	—	—
Мѣховыя платья	ad valorem	1%	1%	—	—	1%	1%	—	—
Соломенная плетенка	съ пикуля	—	—	—	0,30	—	—	—	0,27
Бумага 1-го сорта	»	0,48	0,48	0,30	0,30	0,43	0,43	0,27	0,27
» 2-го »	»	0,36	0,36	0,25	0,25	0,32	0,32	0,23	0,22
Вѣера бумажные	съ тонны	3,60	3,60	—	—	3,24	3,24	—	—
Зонтики бумажные	»	3,60	3,60	—	—	3,24	3,24	—	—
Каменный уголь	»	по	усло	вію.	—	—	—	—	—
Древесный уголь	съ корзины	0,12	0,12	—	—	0,11	0,11	—	—
Желѣзные издѣлія	съ пикуля	0,36	0,36	—	—	0,32	0,32	—	—
Желѣзные котлы	»	0,18	0,18	—	—	0,16	0,16	—	—
Мѣдь	»	0,36	0,36	—	—	0,32	0,32	—	—
Свинець	»	0,12	0,12	—	—	0,11	0,11	—	—

		Н а с у д а х ъ:							
		China St. Navig. Co. Indo-China St. Nav. Co. China Merch. St. Nav. Co.				Greaves & Co. Geo. Mc. Bain.			
		Отъ Хань- коу.	Отъ Кью- кіяна.	Отъ Уху.	Отъ Чин- кіяна.	Отъ Хань- коу.	Отъ Кью- кіяна.	Отъ Уху.	Отъ Чин- кіяна.
		Л а н ъ.							
Олово	съ пукюля	0,24	0,24	—	—	0,22	0,22	—	—
Оловянные издѣлія.	»	0,36	0,36	—	—	0,32	0,32	—	—
Сталь	»	0,18	0,18	—	—	0,16	0,16	—	—
Каменные кольца.	»	0,60	0,60	—	—	0,54	0,54	—	—
Пиротехническія издѣлія.	»	0,48	0,48	—	—	0,43	0,43	—	—
Деревянные издѣлія	съ тонны	3,60	3,60	—	—	3,24	3,24	—	—
Деревянные ящики изъ- подъ чая, старые.	со 100 шт.	0,12	0,12	—	—	0,11	0,11	—	—
Деревянные доски про- стого дерева	со штуки	0,12	0,12	—	—	0,11	0,11	—	—
Тиковыя доски.	»	0,15	0,15	—	—	0,13	0,13	—	—
Дерево въ брусьяхъ, 20 à 26 фут.	»	0,18	0,18	—	—	0,16	0,16	—	—
Дерево въ брусьяхъ 20 à 30 ф. и 4 д. × 1½ д.	»	0,24	0,24	—	—	0,22	0,22	—	—
Дерево въ брусьяхъ 20 à 30 ф. и 5 д. × 2½ д.	»	0,30	0,30	—	—	0,27	0,27	—	—
Дерево для гробовъ	съ тонны	3,60	3,60	—	—	3,24	3,24	—	—
Доски (наборъ) для гро- бовъ.	съ набора	4,80	4,80	—	—	4,32	4,32	—	—
Гробы деревянн. пустые	со штуки	7,20	7,20	3,00	3,00	6,48	6,48	2,70	2,70
» съ тѣломъ	»	20,00	20,00	10,00	8,00	18,00	18,00	9,60	7,20
Фарфор. издѣлія лучшія.	съ пикуля	0,60	0,48	—	—	0,54	0,43	—	—
» » худшія	»	0,48	0,36	—	—	0,43	0,32	—	—
Гончарныя издѣлія.	»	0,36	0,36	—	—	0,32	0,32	—	—
Раттановыя издѣлія	съ тонны	3,60	3,60	—	—	3,24	3,24	—	—
Цыновки	»	3,60	3,60	—	—	3,24	3,24	—	—
Бамбуковыя издѣлія	»	3,60	3,60	—	—	3,24	3,24	—	—
Мѣдныя деньги отдѣльно съ 1,000 связокъ		14,40	14,40	—	—	12,96	12,96	—	—
» » въ укупор- кѣ (по 20 л.)	»	12,00	12,00	за 20 0,15	связ. 0,12	10,80	10,80	за 20 0,13	связ. 0,11
Листовое золото (100 ланъ = 2,800 ланъ сер.) ad valorem		¼%	¼%	—	—	¼%	¼%	—	—

	Н а с у д а х ъ:							
	China St. Navig. Co. Indo-China St. Nav. Co. China Merch. St. Nav. Co.				Greaves & Co. Geo. Mc. Bain.			
	Отъ Хань- коу.	Отъ Кью- кіяна.	Отъ Уху.	Отъ Чин- кіяна.	Отъ Хань- коу.	Отъ Кью- кіяна.	Отъ Уху.	Отъ Чин- кіяна.
	Л				а н ъ.			
Серебро въ слиткахъ:								
Изъ Ханькоу до Кьюкіяна. ad valorem								
» » » Уху . . . »				1/8%				1/8%
» » » Чинкіяна »				1/4%				1/4%
» » » Шанхая . »				1/4%				1/4%
Изъ Кьюкіяна до Уху . . . »				1/4%				1/4%
» » » Чинкіяна »				1/4%				1/4%
» » » Шанхая . »				1/4%				1/4%
» » « Ханькоу . »				1/8%				1/8%
Изъ Уху до Чинкіяна . . съ 1000 ланъ				1,25				1,12
» » » Шанхая . . . »				1,50				1,35
» » » Кьюкіяна . . . »				2,10				1,89
» » » Ханькоу . . . »				2,50				2,25
Изъ Чинкіяна до Шанхая . »				1,25				1,12
» » » Уху . . . »				1,25				1,12
» « » Кьюкіяна. »				2,00				1,80
» » » Ханькоу . »				2,50				2,25

Фрахты отъ Ханькоу до Кьюкіяна = 1/2 провозной платы отъ Ханькоу до Шанхая.

Фрахты отъ Ханькоу и Кьюкіяна до Уху и Чинкіяна = полной тарифной платѣ отъ Ханькоу и Кьюкіяна до Шанхая.

Фрахты отъ Уху до Чинкіяна = провозной платѣ отъ Уху до Шанхая.

Пароходство и фрахты

на дальнемъ востокѣ.

	Название пароходныхъ сообщеній.	Рейсы.	Число рейсовъ.	Средняя скорость.	Правительственная субсидія.	Пароходы, совершающіе рейсы, и ихъ тоннажъ.	Фрахты.	Когда и на какой срокъ заключенъ контрактъ.	Особыя условія контракта.
Линіи изъ Европы въ Азіятскіе порты.	Австрія Австро-Венгерскій Ллойдъ.	Тріестъ-Бомбей, съ заходомъ въ Фіуме, Портъ-Саидъ, Аденъ (21 день).	Ежемесячно.	11 узловъ.	261.151 гульд. (2,5 гульд. за милю).	Maria-Valerie и друг.	—	Въ 1888 году, на 10 лѣтъ.	Предоставленіе судовъ правительству въ случаѣ военныхъ надобностей; обязательство брать ежегодно не менѣе 30.000 тоннъ австрійскаго угля.
		Тріестъ-Шанхай (и далѣе до Кобе), съ заходомъ въ Портъ-Саидъ, Аденъ, Коломбо, Пенангъ, Сингапуръ, Гонконгъ (48—55 дней).	Ежемесячно.	9 узловъ.					
Англія	Peninsular and Oriental Steam Navigation Company.	Лондонъ - Коломбо - Мадрасъ-Калькутта.	Каждыя 2 недѣли.	12 узловъ.	—	Nubia 5.914 Scharnon 4.189 Bengal 4.499 Simla 5.884 Peninsalar 5.152 Victoria 6.527 Himalaya 6.898 Ballart 4.872 Caledonia 7.558 Arcadia 6.670 Carthage 5.280 Britannia 6.530	—	На 10 лѣтъ по 31 Января 1898 года.	
		Лондонъ - Бриндизи - Бомбей.	Каждыя 2 недѣли.	12½ узловъ.	—	Victoria 6.527 Balaart 4.872 Arcadia 6.670 Britannia 6.530 Rome 5.545 Sunda 4.673 Kaisar-i-hind 4.029 Ceylon 2.632 Rohilla 3.511 Aden 2.512 Ravenna 3.386 Shanghai 2.044 Pekin 3.908 Iava 2.623 Hydaspes 2.996	—	На 10 лѣтъ по 31 Января 1898 года.	
		Лондонъ - Бриндизи - Коломбо (см. 1-ю линію) 25 дней.	Каждыя 2 недѣли.	11,2 узла.	266.252 фунт. ст. (по 6,7 шилл. за м.).	Токогама или Кобе-Лондонъ: шелкъ - сырецъ — 7,95 долл. за 112 англ. фунтовъ; другіе товары — 37 шилл. съ тонны (7,95 долл. = 21½ шилл.).	На 10 лѣтъ по 31 Января 1898 года.		
		Коломбо - Гонконгъ - Шанхай (съ заходомъ въ Пенангъ и Сингапуръ) 20 дней.	Каждыя 2 недѣли.	11,2 узла.	—	—	—		
		Гонконгъ-Токогама (съ заходомъ въ Нагасаки и Кобе) 9 дней.	Каждыя 2 недѣли.	11,2 узла.	—	—	—		
Германія	Norddeutscher-Lloyd.	Бремерхавенъ-Шанхай (47 дней).	Каждыя 4 недѣли.	12 узловъ.	1.686.416 марокъ (5,6 мар. за милю).	Darmstadt 3.404 Hohenzollern 2.373 Nürnberg 2.007 Erato 2.837	22 м. 50 — 32 м. 50 за тонну, смотря по роду товара (фрахты вообще одинаковы съ P. & O. и M. M.).	Въ 1886 году, на 15 лѣтъ, по 29 Іюня 1901 годъ.	Обязательство постройки пароходовъ въ Германіи.

	Названіе пароходныхъ сообщеній.	Рейсы.	Число рейсовъ.	Средняя скорость.	Правительственная субсидія.	Пароходы, совершающіе рейсы, и ихъ тоннажъ.	Фрахты.	Когда и на какой срокъ заключенъ контрактъ.	Особыя условія контракта.
Италія	Navigazione Generale Italiana. (Rubattino line).	Гонконгъ-Юкогама (съ заходомъ въ Нагасаки и Кобе).	Каждыя 4 недѣли.	11½ узловъ.	246.600 марокъ.	—	2 м. 50 съ тонны.	Въ 1886 году на 15 лѣтъ, по 29 Іюня 1901 года.	
		Генуя - Бомбей - Гонконгъ.	Каждыя 3 недѣли.	Генуя - Александрія-Бомбей 11 узловъ. Бомбей-Сингапуръ - Гонконгъ 9½ узл.	827.814 фр. (по 10 фр. за милю, за рейсъ Александрія-Бомбей). 489.950 фр. (по 8,33 фр. за милю, за рейсъ Бомбей-Сингапуръ). 117.381 франк. (по 3,57 фр. за милю).	—	—	Въ 1893 году на 15 лѣтъ, по 30 Іюня 1908 года.	
Испанія	Compania Trasatlantica.	Коломбо-Калькутта.	Ежемѣсячно.	9 узловъ.	1.378.462 франк. (по 7.15 фр. за милю).	—	—	4 Дек. 1887 года на 20 лѣтъ.	
		Барселона-Манилла.	Ежемѣсячно.	11,5 узловъ.	10.249 франк.	—	—	4 Дек. 1887 года на 20 лѣтъ.	
Нидерланды	Nederland Indische Steamvaart - Maatschappij.	Сингапуръ - Батавія.	Каждыя 4 недѣли.	11 узловъ.	77.626 франк.	—	—	4 Дек. 1887 г. на 20 л.	
		Сингапуръ-Юкогама.	Каждыя 4 недѣли.	11 узловъ.	2.400 флориновъ обезпечено правительствомъ въ видѣ вознагражденія за перевозку почты въ каждый рейсъ.	—	—	1 Мая 1893 года на 15 лѣтъ.	Обязательство ускоренія движенія черезъ 5 лѣтъ, причѣмъ субсидія увеличивается до 4.000 флориновъ.
Франція	Nederland Rotterdamshe Lloyd.	Амстердамъ-Батавія.	Каждыя 2 недѣли.	11½ узловъ.	45.979 гульд.	—	—	Въ 1893 г. на 15 лѣтъ, по 31 Мая 1908 года.	
		Роттердамъ-Батавія.	Каждыя 2 недѣли.						
Лондонъ—Азіятскіе порты.	Compagnie des Messageries Maritimes.	Марсель-Юкогама (съ заходомъ въ Портъ-Саидъ, Аденъ, Коломбо, Сингапуръ, Сайгонъ, Гонконгъ, Шанхай, Кобе) (42 дня).	Каждыя 2 недѣли.	13 узловъ.	7.207.338 франк.	Iarra 2.673 Salazie 2.140 Natal 1.985 Oxus 1.880 Saghalien 2.083 Océanien 2.081 Sydney 2.181 Dordogne 2.123 Calédonien 2.173 Ernest-Simons. 2.162 La Seyne 2.353 Godavery 1.480 Eridan 1.852	Юкогама - Марсель: — 37½ шилл. за тонну; шелкъ - сырецъ — 7,95—6,80 долл. за 112 англ. ф.; съ доставкой до Ліона и Милана —7,95 долл.	На 15 лѣтъ по 21 Іюля 1903 г.; измѣненъ въ 1894 году, на срокъ по 21 Іюля 1912 годъ.	
		Аденъ-Бомбей. Коломбо-Калькутта. Сингапуръ-Батавія. Сингапуръ - Сайгонъ - Хайфонгъ.	Ежемѣсячно. Ежемѣсячно. Ежемѣсячно. Ежемѣсячно.	10 узловъ. » » »					На 10 лѣтъ, по 31 Декабря 1902 г.
Линія преимущественно грузовыя.	Ocean Steamship line. Shire line. Shell line. Glen line. Ben line. Mogul line и др.	Правильныхъ рейсовъ не совершаютъ.	—	—	—	—	На Лондонъ — 33½ шилл. съ тонны, 30 шилл. съ тонны.		

1) По дополненію 1894 года изъ Марсея въ Юкогаму отходитъ ежемѣсячно 1 пароходъ — чрезъ Коломбо и т. д. (скорость 14 узловъ).

Бомбей, Коломбо, Сингапуръ, Гонконгъ, Шанхай (скорость 13 узловъ); другой также ежемѣсячно чрезъ Аденъ,

	Названіе пароходныхъ сообщеній.	Рейсы.	Число рейсовъ.	Средняя скорость.	Правительственная субсидія.	Пароходы, совершающіе рейсы, и ихъ тоннажъ.	Фрахты.	Когда и на какой срокъ заключенъ контрактъ.	Особья условія контракта.
Гамбургъ-Гавръ-Гонконгъ — Азіятскіе порты.	Kingsui line и др.	—	Каждыя 2 недѣли.	—	—	—	Токогама-Лондонъ-Гамбургъ — 32 и 37 шилл. съ тонны.		
Линіи изъ Америки въ Азіятскіе порты. Канада.	Canadian Pacific Railway Co's Royal Mail Steamship line.	Ванкуверъ - Токогама - Шанхай - Гонконгъ (22 дня); съ 1893 г. съ заходомъ въ Нагасаки.	Въ Іюль, Августъ и Сентябрь — каждыя 3 недѣли, въ остальные мѣсяцы — каждыя 4 недѣли.	12—19 узл.	60.000 фунт. ст.	Empress of India . . . 3.003 Empress of Japan . . . 3.003 Empress of China . . . 3.003	На Ванкуверъ: чай — 10 зол. долл. съ тонны или 1½ зол. за 1 англ. фунтъ, шелкъ — 45 з. п. за 1 англ. ф., др. товары — 16 долл. съ тонны.	На 10 лѣтъ, по 7 Апрѣля 1901 г.	Предоставленіе судовъ правительству въ случаѣ военныхъ надобностей.
Сѣв.-Амер. Соединенные Штаты.	Pacific Mail and Occidental & Oriental Co (соединенныя компаніи).	С.-Франциско - Токогама - Нагасаки - Гонконгъ и С.-Франциско - Гонолулу - Токогама - Нагасаки - Гонконгъ (попеременно) 20 и 25 дней	Каждыя 2 недѣли.	14 узловъ.	6.000 зол. дол.	Pacific Mail Co: China . . . 2.461 Peru . . . 2.540 City of Rio de Janeiro . . . 2.275 City of Peking. 3.129 Occidental & Oriental Co: Belgic . . . 2.675 Gaelic . . . 2.691 Oceanic . . . 2.440 Coptic . . . 4.048 Victoria . . . 1.992 Tacoma . . . 1.662	Фрахты на Санъ-Франциско тѣ же, что и на Ванкуверъ по линіи С. Р. М. Со.	1 Февраля 1892 г., 10 лѣтъ.	
Линіи изъ Австраліи въ Азіятскіе порты.	Northern Pacific Railway Co.	Такома-Викторія-Токогама.	Каждыя 3 недѣли.	—	—	—	—	—	—
	China Navigation Co. Eastern and Australian Steam Ship Co.	Гонконгъ-Сидней. Гонконгъ-Сидней.	Каждыя 4 недѣли. Каждыя 4 недѣли.	—	—	—	—	—	—
Мѣстныя линіи (Coast lines).	Eastern & Australian Steam Ship Co.	Гонконгъ-Хойхоу-Пакхой. Гонконгъ-Хойхоу-Хайфонгъ.	Приблизительно каждыя двѣ недѣли.	—	—	—	—	—	—
	«Apcar» «Indo-China» S. S. Co.	Гонконгъ - Калькутта (съ заходомъ въ Сингапуръ и Пенангъ).	Еженедѣльно.	—	—	Kutsang . . . 1.495 C. Apcar . . . 1.734 Wingsang . . . 1.517 A. Apcar . . . 1.392 Chelydra . . . 1.574 Lightning . . . 2.124	—	—	—
	Manilla S. S. Co.	Гонконгъ - Амой - Манилла.	Безъ росписанія.	—	—	—	—	—	—

Названіе пароходныхъ сообщеній.	Рейсы.	Число рейсовъ.	Средняя скорость.	Правительственная субсидія.	Пароходы, совершающіе рейсы, и ихъ тоннажъ.	Фрахты.	Когда и на какой срокъ заключенъ контрактъ.	Особія условія контракта.
Douglas S. S. Co.	Гонконгъ - Сватоу - Амой-Фучжоу.	Еженедѣльно.	—	—	Namoa 862 Hailoong и др. 783 Martha. Arthur. Kaisow 2.526			
China-Mutual S. N. Co.	Гонконгъ-Тамсуй-Фучжоу.	Еженедѣльно.	—	—	Jiksang 885 Choysang . . . 1.194 Pechili 880 Hsinfung . . . 1.080 Loksang 978 Canton 1.110 Wenchow . . . 650 Pakhoi 1.246 Kansu 1.198 Pekin 2.232 Chili 1.158 Newchwang . . 558 Singhan 1.054 Wuchang . . . 801 Kiangteen . . . 1.737 Fungshun . . . 863 Chiyuen 1.177 Haeshin 763 Jungshing . . . 761 Heung-Shan . . 1.998 Hankow 3.073 Honam 2.363 Powan 2.338 Fatshan 2.260 White Cloud . . 798 Kungpai-Wycliffe 692 Keemun 1.998 Chintung 835 Poochi 631 Feiching 991 Fuyi 763 Kuanglee 1.528 Meefoo-Leefoo ¹⁾ . 963			
Indo-China Steam Navigation Co.	Порты Китая и Японіи.	Приблизительно каждыя 2 недѣли.	—	—				
Indo-China Steam Navigation Co.	Гонконгъ—порты Китая (также и Японіи).	Особое ежегодное рописание.	—	—				
China Navigation Co.								
China Merchants Steam Co.								
Hongkong, Canton & Macao Steam boat Co Limited.	Кантонъ-Гонконгъ.	Ежедневно или 2 раза въ день.	12—15 узл.	—				
China Merchants St. Navigation Co.	Гонконгъ-Макао. Кантонъ-Макао. Шанхай-Тяньцзинь.	2 раза въ недѣлю.	—	—				
Indo-China Steam Navigation Co.	Шайхай-Тяньцзинь.	Ежегодно особое рописание.	—	—				
China Navigation Co.	Тяньцзинь-Шанхай.	2 раза въ недѣлю.	—	—				
China Steam Navigation Co.	Шанхай-Ханькоу.	2 и 3 раза въ недѣлю.	—	—	Ngankin 1.719 Puyang 1.892 Tatung 1.882 Onvo 797 Ienwo 1.331 Fuhwo 600 Kiangfou 1.468 Kiangkwan . . . 1.030 Kiangyü 1.490 Changon 789			
Indo-China Steam Navigation Co.	Шанхай-Ханькоу.	2 и 3 раза въ недѣлю.	—	—				
China Merchants Steam Navigation Co.	Шанхай-Ханькоу.	2 и 3 раза въ недѣлю.	—	—				
Greaves & Co.	Шанхай-Ханькоу.	Безъ рописанія.	—	—				

Жизненные припасы и т. п.—0,12—0,72 лана съ пикуля.
Ткани—3,60 л. съ пик.
Чай—3 л. съ тонны.
Шелкъ—3 л. съ пик.
Металлическія издѣлія—0,12—0,36 л. съ пикуля и т. д.

¹⁾ Названія пароходовъ были измѣнены, въ виду передачи всего пароходнаго предпріятія фирмѣ

Mandel and Co на время Японско-Китайской войны.

Название пароходных сообщений.	Рейсы.	Число рейсовъ.	Средняя скорость.		Правительственная субсидія.	Пароходы, совершающіе рейсы, и ихъ тоннажъ.	Фрахты.	Когда и на какой срокъ заключенъ контрактъ.	Особныя условия контракта.
Geo. Mc. Bain. China Steam Navigation Co. Indo-China Steam Navigation Co. China Merchants Steam Navigation Co.	Шанхай-Ханькоу. Ханькоу-Ичанъ. Ханькоу-Ичанъ. Ханькоу-Ичанъ.	Безъ росписанія. Безъ росписанія. Безъ росписанія. Безъ росписанія.	— — — —		— — — —	Ella. 549 Tehsin 937 Ieshing 989 Paohua 434 Sual 663 W. Cores de Vries 661 Shasi 811 Pin 131 Changwo 784 Kuling 304 Kweili 879			
Японскія пароходныя линіи. Nippon-Yusen-Kaisha.	Шанхай-Владивостокъ (съ заходомъ въ Чифу, Чемульпо, Нагасаки, Фузанъ и Гензанъ) 13 дней. Иокогама-Шанхай (съ заходомъ въ Кобе, Симоносеки и Нагасаки) 7 дней. Кобе-Ньючуанъ (съ заходомъ въ Симоносеки, Нагасаки, Цусима, Фузанъ, Чемульпо, Чифу, Таку, Ньючуанъ) 13 дней. Кобе-Тяньцзинъ (съ заходомъ въ Симоносеки, Нагасаки, Фузанъ, Чемульпо, Чифу) 10 дней. Кобе-Владивостокъ (съ заходомъ въ Симоносеки, Нагасаки, Фузанъ, Гензанъ) 7 дней.	Каждыя 4 недѣли. Еженедѣльно. Разъ въ 4 недѣли ¹⁾ . Разъ въ 4 недѣли ²⁾ . Разъ въ 4 недѣли ³⁾ .	— — — — —		880.000 иенъ (8% на основной капиталъ въ 11 мил. иенъ). — — — —	Tokio-Maru. . . 2.193 Satsuma-Maru. 1.866 Kobe-Maru. . . 2.900 Saikio-Maru . . 2.912 Yokohama-Maru 2.305 Др. пароходы общества: Asagao-Maru . . 2.461 Fukuoka 2.538 Fusan 2.362 Gensan 2.198 Himeji 3.008 Hiroshima . . . 3.275 Idsumi 3.224 Insen. 2.189 Kokura 2.389 Matsuyama . . . 2.958 Miike. 3.312 Moji. 2.040 Nagoya 2.535 Omi. 2.473 Otaru 2.374 Sakuro 2.818 Shibata 2.690	Нагасаки - Шанхай — 2,50—3 дол. за тон. Нагасаки - Кобе — 3 долл. за тонну. Нагасаки - Иокогама — 4,50 долл. за тонну. Нагасаки-Тяньцзинъ — 5—6 д. за тонну. Нагасаки - Чифу — 1,30—1,50 д. за т. Нагасаки-Чемульпо — 2—2,50 д. за тон. Нагас.-Владивостокъ — 3,50—4 д. за тон.	Въ 1885 году, на 15 лѣтъ.	Предоставленіе судовъ правительству въ случаѣ военныхъ надобностей. Правительственный контроль дѣйствій общества.

¹⁾ Съ Апрѣля по Ноябрь рейсы совершаются только до Чемульпо. ²⁾ Съ Мая по Ноябрь (8 рейсовъ) въ

³⁾ остальное время года пароходы ходятъ 1 разъ въ мѣсяцъ только до Чемульпо. ³⁾ Съ Мая по Ноябрь (8 рейсовъ).

Название пароходных сообщений.	Рейсы.	Число рейсовъ.	Средняя скорость.	Правительственная субсидія.	Пароходы, совершающіе рейсы, и ихъ тоннажъ.	Фрахты.	Когда и на какой срокъ заключенъ контрактъ.	Особныя условия контракта.
Osaka Shosen Kaisha.	Кобе-Отару (съ заходомъ въ Огинохама и Хакодате) 7 дней.	Съ Апрѣля по Сентябрь каждые 3 дня	—	—	Takasago. . . 2.075 Tosa . . . 5.042 Toyhashi. . . 2.878 Ujina . . . 2.375 Wakanuru . . 2.510 Iamashiro . . 2.527 и др. ¹⁾ .			
	Кобе-Лучоу (Ликейскіе острова) (съ заходомъ въ Кагوشيма и Ошима) 6 дней. Кобе-Манилла (съ заходомъ въ Симоносеки, Нагасаки, Фучжоу и Амой). Аомори-Мороранъ, Немуро - Курильскіе остр., Хакодате-Немуро, Отару-Сойа, Иокогама-Санрику.	Съ Апрѣля по Декабрь каждые 18 дней (15 рейсовъ). Ежемесячно. Ежедневно.	—	—				
Osaka Shosen Kaisha.	Иокогама-Ханди и др. Кобе-Бомбей (съ заходомъ въ Симоносеки, Гонконгъ, Сингапуръ, Коломбо). Нагасаки - Хаката-Симоносеки-Хіого.	Каждые 3 дня. Каждыя 2 недѣли.	—	—		Кобе-Гонконгъ—2½— 3 долл. съ тонны.		
	Хіого-Миссуми-Шимобара-Окава. Хіого - Кагوشيма-Окинава-Ошима. Осака-Хіого-Кобе. Осака-Симоносеки-Фузанъ.	—	—	—	Akashi-Maru . 1.354 Fujikawa . . . 571 Ajikawa . . . 530 Chikugogawa . 693 Kinryo . . . 531 Kisogawa . . . 685 Kumagawa . . . 558 Shinanogawa . 1.337 Shirakugawa . 562 Sumidagawa . 742 Tamakawa . . . 565 Pronto . . . 720 Herman . . . 830		Въ 1887 г. на 8 лѣтъ (новый срокъ не извѣстенъ).	Общій тоннажъ всѣхъ судовъ не менѣе 13.000 тоннъ. Правительственный контроль дѣйствию компании.
Mitsui Bussan Kaisha и другія компании, совершающія рейсы лишь между отдѣльными Японскими портами.	Порты Японіи—порты Китая.	—	—	—				

¹⁾ Большая часть изъ перечисленныхъ судовъ приобретена во время Японско-Китайской войны.

Приложеніе IX.

**Изъ записки Приамурскаго Генераль-Губернатора
Генераль-Лейтенанта Духовскаго о водяныхъ сообще-
ніяхъ Приамурскаго края.**

Громадность разстояній въ предѣлахъ Приамурскаго края, почти полное отсутствіе въ немъ всякихъ другихъ путей сообщеній, кромѣ только что открытаго восточнаго звена Сибирской желѣзной дороги, чрезвычайная отдаленность края отъ сердца Россіи, наконецъ созданіе великаго рельсоваго пути, все это вмѣстѣ взятое придаетъ вопросу водяныхъ сообщеній молодой, призываемой къ жизни окраинѣ особенное, можно сказать исключительное значеніе. Правильная постановка и рѣшеніе этого вопроса въ настоящее время окажетъ благодѣтельное вліяніе на край какъ въ непосредственномъ будущемъ, такъ равно и съ окончаніемъ сплошной желѣзнодорожной линіи черезъ Сибирь, когда пароходное сообщеніе, идя объ руку съ рельсовымъ путемъ, не только не ослабнетъ, но наоборотъ получитъ еще большее развитіе и значеніе.

Дѣятельность Добровольнаго Флота, начавшаяся 14 лѣтъ тому назадъ, несомнѣнно принесла уже Приамурскому краю много пользы. Морское сообщеніе и перевозка грузовъ между европейской Россіей и дальнимъ востокомъ на пароходахъ, при трудныхъ условіяхъ сообщенія черезъ громадные пространства Сибири сухимъ путемъ, представляли и представляютъ нынѣ явленіе по истинѣ благодѣтельное.

Руководя жизнью и дѣятельностью Высочайше ввѣреннаго миѣ края, я, несмотря на вышеизложенное, не могу однако не высказать неоднократно

повторенныхъ уже мною, со времени прїѣзда сюда, заявленій о тѣхъ сторонахъ дѣятельности Добровольнаго Флота, которыя оставляютъ желать извѣстныхъ улучшеній для пользы дѣла, которому Добровольный Флотъ служить.

1. Пунктомъ первымъ временнаго положенія о Добровольномъ Флотѣ Высочайше утвержденнаго 6-го Января 1892 года опредѣляется цѣль этого учрежденія: содѣйствовать развитію отечественной торговли между Одессою и дальнимъ востокомъ, т. е. Приамурскимъ краемъ. Примѣчаніемъ къ § 4 положенія и § 5-мъ, забота о развитіи дѣятельности Добровольнаго Флота возлагается на Управляющаго Морскимъ Министерствомъ по соглашенію съ Министрами Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ, Военнымъ и Путей Сообщенія. Такимъ образомъ Приамурскій Генераль-Губернаторъ и Командующій войсками округа, представитель по гражданской и военной частямъ того края, для котораго Добровольный Флотъ служить, по буквѣ временнаго положенія не принимаетъ непосредственнаго участія въ обсужденіи порядка дѣятельности Добровольнаго Флота. Казалось бы безусловно необходимымъ не только допустить таковое участіе, но въ будущемъ его и узаконить, такъ какъ Приамурскій Генераль-Губернаторъ, являясь выразителемъ желаній и нуждъ ввѣреннаго ему края, окажетъ незамѣнимую помощь при рѣшеніи назрѣвающихъ вопросовъ.

2. Потребность правильной періодичности рейсовъ Добровольнаго Флота между Владивостокомъ и Одессой особенно ощущается въ послѣднее время, въ періодъ быстраго всесторонняго развитія края.

Нужно отдать полную справедливость, что за послѣдніе годы Добровольный Флотъ сдѣлалъ въ этомъ направленіи значительный шагъ впередъ, но во всякомъ случаѣ долгій лѣтній перерывъ движенія судовъ желательно постепенно сократить съ тѣмъ, чтобы съ открытіемъ желѣзной дороги до Хабаровска установилось бы регулярное, по крайней мѣрѣ ежемѣсячное морское сообщеніе съ перерывомъ лишь на тѣ зимніе мѣсяцы, когда замерзаніе Восточнаго Босфора окончательно не допуститъ сообщенія Владивостока съ открытымъ моремъ. Срочность и регулярность рейсовъ Добровольнаго Флота является въ настоящее время насущнѣйшей потребностью для края.

3. Отсутствіе до настоящаго времени соглашенія на передачу грузовъ между Добровольнымъ Флотомъ съ одной стороны, Уссурійской желѣзной дорогой и Амурскими пароходствами съ другой и затѣмъ немѣніе агентовъ Добровольнаго Флота въ главнѣйшихъ городахъ на Амурѣ весьма вредно отзывается на интересахъ частныхъ пассажировъ, а главное грузоотправителей. Каждый кладчикъ и покупатель долженъ или лично, или черезъ довѣренныхъ лицъ получать и сдавать Добровольному Флоту грузъ только во Владивостокъ или Николаевскъ, для чего необходимо совершать иногда переѣзды съ мѣстъ жительства въ нѣсколько тысячъ верстъ, что крайне убыточно и даже не всегда возможно; результатомъ такого ненормальнаго порядка является промедленіе въ получкѣ товаровъ иногда на нѣсколько мѣсяцевъ. Понятно, что при такихъ условіяхъ раздаются безпрерывныя сѣтованія на трудность пользованія Добровольнымъ

Флотомъ. Здѣшній обыватель часто предпочитаетъ обратиться къ коммиссіонерамъ и агентамъ иностранныхъ пароходствъ, всегда любезно предлагающимъ свои услуги. Но подобный оборотъ дѣла во всѣхъ отношеніяхъ не желателенъ.

Добровольному Флоту необходимо возможно скорѣе установить соглашенія съ рѣчными и желѣзнодорожной линіей Приамурскаго края и учредить въ главнѣйшихъ городахъ на Амурѣ спеціальныхъ своихъ агентовъ; въ этомъ выразится безусловно необходимая участливость Добровольнаго Флота къ Приамурскому краю для пользы дѣла и въ обоюдныхъ интересахъ.

4. Въ послѣднее время, въ періодъ только что окончившейся мобилизаціи округа и въ ожиданіи сосредоточенія войскъ, выяснилось важное военное значеніе и польза, если бы одинъ или два легкихъ крейсера могли бы заходить съ моря въ Амуръ, поддерживая, если нужно, сообщеніе моря съ Николаевскомъ и Хабаровскомъ. Такіе пароходы, будучи надлежащимъ образомъ вооружены, представили бы собою отличныя плавучія батареи для защиты устья Амура и для поддержанія сообщеній въ низовьяхъ Амура и, если бы понадобилось, для крейсерства въ Татарскомъ проливѣ. Въ мирное же время ихъ значеніе обусловливалось бы возможностью перевозки казенныхъ и частныхъ грузовъ отъ Владивостока до Хабаровска, безъ перегрузки въ Николаевскѣ; линія эта явилась бы какъ параллельная Уссурійской желѣзной дорогѣ. Заведеніе подобныхъ пароходовъ имѣло бы для Приамурскаго края весьма важное военное и торговое значеніе.

Рейсы Добровольнаго Флота, установленные между Владивостокомъ и портами Охотскаго и Камчатскаго морей, хотя и очень рѣдки (2 раза въ годъ), но приносятъ отдаленнѣйшимъ, мало доступнымъ, самымъ восточнымъ берегамъ материка большую пользу. Остается желать, независимо развитія и, когда окажется возможнымъ, учащенія этихъ рейсовъ, установленія мѣстнаго каботажа, предоставленіемъ въ распоряженіе мѣстныхъ начальниковъ этихъ окраинныхъ округъ парусныхъ шхунъ; пользованіе ими въ состояніи будетъ поддерживать хотя въ скромныхъ размѣрахъ мѣстное сообщеніе въ долгіе промежутки между приходами судовъ Добровольнаго Флота.

Пароходство Коммерціи Советника М. Г. Шевелева. Содержимыя съ 1889 года тремя пароходами Шевелева пароходныя сообщенія между портами Приморской Области и открытыми портами Кореи, Японіи и Китая поддерживаются до настоящаго времени съ надлежащей исправностью. Рейсы совершаются по заграничной линіи (до настоящей навигаціи) одинъ разъ въ мѣсяць, всего восемь рейсовъ въ навигацію; по линіи Татарскаго пролива семь рейсовъ и между портами залива Петра Великаго непрерывныя сообщенія съ начала Апрѣля до конца Октября. Въ нынѣшнемъ году Шевелевъ, по моему предложенію, поставилъ на заграничной линіи другой зафрахтованный имъ пароходъ, участивъ рейсы до двухъ отправленій въ мѣсяць.

Когда Сибирская желѣзная дорога станетъ сплошнымъ транзитнымъ путемъ черезъ весь азіатскій материкъ, тогда нельзя будетъ ограничиться только ея работой между Европой и берегами Приамурскаго

края; сила вещей укажетъ тогда дальнѣйшее продолженіе ея дѣятельности въ видѣ морскихъ пароходныхъ линій по крайней мѣрѣ до береговъ Кореи, Японіи и Китая. Нынѣшніе скромные рейсы Шевелева должны будутъ пересоздаться въ болѣе быстрыя, частыя, вполне комфортабельныя почтово-пассажирскія сообщенія съ портами восточнаго и юго-восточнаго побережья Азіи.

Высказанная въ этомъ направленіи идея Дѣйстви-тельнымъ Статскимъ Совѣтникомъ Забугинымъ встрѣчаетъ съ моей стороны полное сочувствіе и поддержку.

Пересозданіе пароходства Шевелева тѣмъ болѣе желательно, что условія настоящаго съ нимъ контракта, по крайне высокому тарифу и праву монопольнаго пользованія указанными линіями, не могутъ быть желательны въ интересахъ края и казны.

Выписка изъ корабельнаго списка коммерческихъ
составлена въ

Название и родъ судна.	Имя судохозяина.	Парусное или паровое, винтовое или колесное, во сколько силъ.	Время и мѣсто покупки.	Число мачтъ и палубъ.							
					Размѣръ судна въ футахъ.					Количество поднимаемаго судномъ груза въ ластахъ.	На какое плаваніе.
Длина.	Ширина.	Глубина.									
«Сибирь» шхуна.	Купецъ 1 гильдіи О. Линдгольмъ.	Винтовое.	Въ 1875 году въ С. Франциско.	Двухмачтовое и однопалубное.	92	21½	8¼	50	На большое.	Патентъ выданъ въ 1876 г.	
«Александръ II» паровой баркъ.	Купецъ 1 гильдіи А. Филипеусъ.	Винтовое, 75 нарицательныхъ силъ.	Въ 1855 г. въ Нью-Йоркѣ на верфи Веббъ.	Трехмачтовый.	158	26	13	147	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1877 г.	Проданъ Американцамъ.
«Ліонъ» шхуна.	Тоже.	Парусное.	Въ 1878 году въ С. Франциско.	Двухмачтовое и однопалубное.	76	21,3	7,3	34	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1879 г.	Продана Американцамъ.
«Байналь» пароходъ.	Купецъ 1 гильдіи Шевелевъ.	Винтовое.	Въ 1879 г. въ Англии, желѣзный.	Двухмачтовый, двухпалубный.	227	29,50	22,08	400,22	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1882 г.	
«Пионеръ» пароходъ.	Купецъ 1 гильдіи Федоровъ.	Колесный.	Построенъ въ Бельгійи и собранъ во Владивостокѣ въ 1882 г.	—	80	13	1	11	Тоже.	Тоже.	Проданъ товариществу Кузнецовъ, Бриеръ и К ^о .
«Низи» шхуна.	Купецъ 1 гильдіи Шевелевъ.	Парусное.	Въ 1870 г. въ Апенраде.	Двухмачтовая и однопалубная.	98	24	11,50	243 ³ / ₉₅ тон.	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1884 г.	Потонула въ 1892 г.
«Нипъ» шхуна.	Лейтенантъ Н. Р. Греве.	Парусное.	Построена во Владивостокѣ изъ дерева.	Двухмачтовая и однопалубная.	50	12½	5	12,22	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1882 г.	Не плаваешь.
«Котикъ» шхуна.	Шкиперъ Рудаковъ съ товарищами.	Парусное.	Изъ числа конфискованныхъ, продана съ аукціона въ 1886 г.	Двухмачтовая и однопалубная.	74	20	8	56½	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1886 г.	
«Эмилія» шхуна.	Купецъ 2 гильдіи Семеновъ.	Парусное.	Тоже.	Двухмачтовое.	65	18	7	68	Тоже.	Тоже.	
«Полярная Звѣзда» шхуна.	Шкипера П. Лемашевскаго.	Парусное.	Тоже въ 1887 г.	Тоже.	62 ф. 10 д.	20 ф. 7 д.	5 ф. 3 д.	17½	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1887 г.	Продана въ Шанхай.
«Промыселъ» шхуна, она-же Акула.	Отъ П. Лемашевскаго передана Ф. Геку.	Парусное.	Тоже.	Тоже.	54	18 ф. 9 д.	5 ф. 3 д.	17½	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1887 г.	
«Новикъ» пароходъ.	Купецъ 1 гильдіи М. Г. Шевелевъ.	Паровая машина смѣшанной системы въ 95 нарицательныхъ силъ.	Въ 1887 г. въ Массерлан. построенъ, приобрѣтенъ покупкою въ Глазговѣ.	Двухмачтовый съ косями парусами, однопалубный, корпусъ на пароходѣ стальной.	150 ф. 3 д.	22 ф. 2 д.	10 ф. 10 д.	155	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1889 г.	

судовъ, приписанныхъ къ Владивостокскому порту.
Августъ 1895 г.

Размѣръ судна въ футахъ.			Количество поднимаемаго судномъ груза въ ластахъ.	На какое плаваніе.	Примѣчанія.	Отмѣтки составителя доклада.
Длина.	Ширина.	Глубина.				
92	21½	8¼	50	На большое.	Патентъ выданъ въ 1876 г.	
158	26	13	147	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1877 г.	Проданъ Американцамъ.
76	21,3	7,3	34	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1879 г.	Продана Американцамъ.
227	29,50	22,08	400,22	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1882 г.	
80	13	1	11	Тоже.	Тоже.	Проданъ товариществу Кузнецовъ, Бриеръ и К ^о .
98	24	11,50	243 ³ / ₉₅ тон.	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1884 г.	Потонула въ 1892 г.
50	12½	5	12,22	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1882 г.	Не плаваешь.
74	20	8	56½	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1886 г.	
65	18	7	68	Тоже.	Тоже.	
62 ф. 10 д.	20 ф. 7 д.	5 ф. 3 д.	17½	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1887 г.	Продана въ Шанхай.
54	18 ф. 9 д.	5 ф. 3 д.	17½	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1887 г.	
150 ф. 3 д.	22 ф. 2 д.	10 ф. 10 д.	155	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1889 г.	

Название и родъ судна.	Имя судохозяина.	Парусное или паровое, винтовое или колесное во сколько силъ.	Время и мѣсто покупки.	Число мѣстъ и палубъ.	Размѣръ судна въ футахъ.			Количество поднимаемаго судомъ груза въ ластахъ.	На какое плаваніе.	Примѣчанія.	Отмѣтки составителя.
					Длина.	Ширина.	Глубина.				
«Геннадій Невельской» китобойный желѣзный пароходъ.	Отставной капитанъ 2 ранга Дыдымовъ.	Винтовой въ 30 нарицательныхъ силъ.	Въ 1889 г. въ Христіаніи.	Двухмачтовый однопалубный.	84	16,9	9,9	21 ⁷ / ₁₀	На большое.	Патентъ выданъ въ 1889 г.	Пропалъ безъ вѣсти.
«Надежда» шхуна.	Отставной капитанъ 2 ранга Дыдымовъ.	Парусное.	Изъ числа конфискованныхъ; передана капит. 2 ранга Дыдымову въ 1889 г.	Двухмачтовое.	69	21 ф. 3 д.	7 ф. 6 д.	36 ¹ / ₆	Тоже.	Тоже.	Стояла въ Японіи, вѣроятно, передана Кейзерлингу.
«Стрѣлокъ» пароходъ.	Купецъ 1 гильдіи М. Г. Шевелевъ.	Паровая машина смѣшанной системы въ 45 нарицательныхъ силъ.	Построенъ въ 1876 г. въ Глазговѣ, приобрѣтенъ покупкою въ 1890 г.	Двухмачтовый съ косыми парусами, однопалубный, корпусъ парохода желѣзный.	144 1 д.	21 ф. 9 д.	8 ф. 1 д.	129 ¹ / ₆	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1891 г.	
«Владиміръ» пароходъ.	Купецъ 1 гильдіи М. Г. Шевелевъ.	Той же системы въ 175 нарицательныхъ силъ.	Построенъ въ 1875 г. въ Глазговѣ, приобрѣтенъ покупкою въ 1891 г.	Двѣ желѣзныхъ мачты, двѣ палубы, корпусъ парохода желѣзный.	220 ф. 9 д.	30 ф. 2 д.	11 ф. 9 д.	357 ¹² / ₂₅	Тоже.	Тоже.	
«Котикъ» пароходъ.	Русскаго товарищества котиковыхъ промысловъ.	Винтовой, машина смѣшанной системы, тройнаго расширенія въ 85 нарицательныхъ силъ.	Построенъ въ Англии въ 1891 г.	Трехмачтовый съ косыми парусами, одна стальная палуба, корпусъ парохода изъ стали.	148	23	11,6 д.	135 ¹¹ / ₂₅	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1892 г.	
«Чайка» пароходъ.	Купецъ 1 гильдіи А. Д. Старцевъ.	Винтовой, машина смѣшанной системы, двойнаго расширенія въ 25 нарицательныхъ силъ.	Построенъ въ Англии и приобрѣтенъ покупкою въ Тяньцзинѣ въ 1892 г.	Двухмачтовый съ косыми парусами, одна деревянная палуба, корпусъ изъ желѣза.	80 ф. 6 д.	14 ф. 1 д.	6 ф. 9 д.	9 ⁶ / ₂₅	Тоже.	Тоже.	
«Зинаида» шхуна.	Купецъ 2 гильдіи Я. Семеновъ.	Парусное.	Изъ конфискованныхъ и приобрѣтена покупкою съ аукціоннаго торга въ 1892 г.	Двухмачтовая и однопалубная.	81	20 ф. 3 д.	7	40	Тоже.	Патентъ выданъ въ 1893 г.	
«Сторожъ» шхуна.	Министерство Государственныхъ Имуществъ.	Парусное.	Изъ числа конфискованныхъ въ 1892 г.	Двухмачтовая и однопалубная.	93	22 ф. 10 д.	8 ф. 5 д.	54 ¹ / ₂	Тоже.	Тоже.	

