

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ

ПОДЪ НАБЛЮДЕНИЕМЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА

РЕДАКТОРЪ ВСЕВОЛОДЪ МЕЛЬНИЦКІЙ

Томъ LXII

№ 9

Сентябрь

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА

1862

ВОСТОЧНЫЙ БЕРЕГЪ ЧЕРНАГО МОРЯ

СОДЕРЖАНИЕ.

Значеніе, которое придавалось Черному морю и которое должно придаваться въ наше время. — Положеніе торговли колоніальными товарами на Черномъ морѣ. — Невозможность выдти изъ настоящихъ невыгодныхъ условий вслѣдствіе отсутствія коммерческаго флота и вслѣдствіе самаго географическаго положенія Россіи. — Прорытіе Суэзскаго канала передаетъ на сторону Россіи выгоды географическаго положенія и дѣлаетъ изъ портовъ сѣвернаго берега Чернаго моря главные склады торговли колоніальными товарами. — Необходимость развитія коммерческаго флота. — Судостроеніе не можетъ развиваться на сѣверномъ берегу Чернаго моря, по составляетъ естественный промыселъ на восточномъ его берегу. — Попытка завести здѣсь судостроеніе, начиная съ 1813 года. — По различію произведеній восточный берегъ дополняетъ сѣверный и обратно, и потому между ними долженъ бы происходить значительный обменъ, котораго нѣтъ. — Отчего нѣтъ у насъ на Черномъ морѣ коммерческихъ судовъ дальняго плаванія? Вліяніе военнаго флота на развитіе коммерческаго. Причины, почему у насъ нѣтъ каботажнаго судоходства. — Мѣры, принятыя для уничтоженія этихъ причинъ. — Причины безполезности этихъ мѣръ. — Положеніе крейсерства послѣ англо-французской войны. Невозможность его успѣха и вредъ, отъ того происходящій. — Береговая черноморская линія. — Постепенъ ость фактическаго занятія берега и снятія черноморской береговой линіи. — Цѣль учрежденія ея и почему цѣль не могла быть достигнута. — Предположенія генерала Раевского. — Попытки заведенія торговли съ горами и неуспѣхъ ихъ. — Таможенная линія отъ укр. Гагры до укр. Св. Николая. — Неудовлетворительность этой мѣры какъ до англо-французской войны, такъ и въ наше время. — Общій обзоръ неуспѣха принятыхъ мѣръ, и необходимость измѣнить ихъ основанія.

Положеніе торговли на восточномъ берегу. — Возможность и необходимость открытія восточнаго берега для свободной торговли. — Мѣстныя условія, доказывающія эту необходимость. — Какъ уничтожить контрабандную торговлю. — Правила для турецкихъ каботажныхъ судовъ. — Учрежденіе таможеннаго надзора за прекращеніемъ движенія неоплаченныхъ пошлиною товаровъ почти не потребуетъ издержекъ отъ правительства. — Послѣдствія предлагаемыхъ мѣръ: уничтоженіе контрабанды и торговаго значенія Трапезонда. — Открытіе восточнаго берега свободной торговлѣ не уменьшитъ таможенныхъ доходовъ Закавказья, но создастъ для казны новые источники значительныхъ доходовъ. — Цѣль, съ которою разбиралась необходимость открытія восточнаго берега свободной торговлѣ. — Необходимость замѣненія азовскихъ постовъ казачьими станціями.

ВОСТОЧНЫЙ БЕРЕГЪ ЧЕРНАГО МОРЯ

И ЕГО ЗНАЧЕНІЯ ДЛЯ РАЗВИТІЯ РУССКАГО МОРЕНАВАНІЯ.

.. l'indépendance de la Circassie, non comme source fructueuse de commerce, mais comme barrière aux mouvements de la Russie, est d'une importance vital pour la Grande-Bretagne. — (Preface, pag. LXXV).

...Je ne puis que m'étonner que ces hommes d'Etat et ces guerriers qui ont déploré si hautement, comme fatale à Constantinople, la faute, que l'on a commise, en laissant la Russie acquérir Sevastopole et s'y fortifier, n'aient pas aperçu le meilleur moyen qui restait pour réparer cette faute, à savoir: de tirer de ses serres la baie de Sûgûldjak et celle de Ghélandjik et d'y former une contre-station... (pag. 89.)

....Un temps doit venir où la perte d'une position avancée telle que celle-ci, sera amèrement et inutilement regrettée en Angleterre. (pag. 92).

(Journal d'une résidence en Circassie pendant les années 1837, 1838 et 1839, par J. S. Bell (*), armateur de Vixen, traduit de l'Anglais par L. Vivien. Paris. 1841. Tom. II).

Много случалось мнѣ слышать толковъ о назначеніи Россіи цивилизовать, своими домашними средствами, весь потонувшій во мракѣ и невѣжествѣ Востокъ. Пусть таково назначеніе Россіи, но неужели же этому отдаленному будущему она обязана жертвовать всѣми настоящими выгодами, отъ которыхъ зависитъ

(*) Г. Бель снарядилъ въ 1836 году шхуну *Виксенъ*, и съ одобренія англійскаго правительства прибылъ на восточный берегъ Чернаго моря съ цѣлю открыть торговля сношенія съ горцами. Но шхуна была конфискована нашими крейсерами, а англійское правительство отказалось отъ участія въ этомъ дѣлѣ, почему судно Беля признано законнымъ призомъ. Потерявъ часть своего имущества, г. Бель поселился на 3 года между горцами съ цѣлю вооружить ихъ противъ Россіи и тѣмъ отомстить за свои потери. Въ дневникѣ своемъ онъ описываетъ какъ указывалъ атаковать наши укрѣпленія на берегу моря, которые хотя и взяты уже послѣ него въ 1840 году, но по его наставленіямъ.

ея благоденствіе? Неужели же Россія всегда должна жить для другихъ, забывая даже о важности и необходимости развитія своихъ собственныхъ, внутреннихъ силъ?

Отдавая полное уваженіе безкорыстнымъ стремленіямъ идеалистовъ улучшить отдаленное будущее, и жертвовать нашимъ настоящимъ для цивилизаціи грядущихъ поколѣній, я однако считаю вполне справедливымъ убѣжденіе нашихъ недавнихъ враговъ и вѣчныхъ соперниковъ, англичанъ, которые думаютъ, что «благодѣянія должны начинаться съ собственнаго дома». Поэтому, оставляя въ сторонѣ все, что относится до великаго призванія Россіи въ будущемъ, цостараюсь разъяснить вопросъ: важно ли Черное море въ настоящемъ, и для насъ, современныхъ обитателей Россіи, а если важно, то почему же въ наше время многіе отворачиваются отъ него къ Восточному Океану?

Въ политической экономіи, говоря о какомъ нибудь предметѣ, различаютъ два его свойства: цѣнность и цѣну. Цѣнность каждаго предмета опредѣляется его полезностью, т. е. способностью удовлетворять нашимъ нуждамъ, и признается всѣми одинаково. Цѣна же предмета, кромѣ его полезности, опредѣляется многими условными понятіями, которыя измѣняются вслѣдствіе взгляда и положенія людей. Есть безцѣнные драгоцѣнности, которыя охотники готовы оцѣнить своею жизнью и всѣмъ состояніемъ, и которыя для большинства не имѣютъ никакой цѣны. Къ чему годится проржавѣвшая монета исчезнувшаго народа, для человека, которому нужно идти на рынокъ для покупки хлѣба? Но для антикварія это, можетъ быть, колоссальная драгоцѣнность, которая проливаетъ свѣтъ на цѣлый темный періодъ исторіи.....

Примѣнимъ эти политико-экономическія понятія къ Черному морю.

Пока Черное море было закрыто трактатами для всѣхъ европейскихъ флотовъ, кромѣ турецкаго, нашъ военный флотъ представлялъ несокрушимую силу, и тогда, естественно, Черное море, открытое для навигаціи круглый годъ, имѣло въ глазахъ большинства огромныя преимущества предъ Балтійскимъ, открытымъ для навигаціи только полгода. Въ то время мы смотрѣли на Черное море какъ на самую благоприятную арену, для развитія нашего военного флота, и насъ много утѣшала мечта, что это море будетъ современемъ, какъ и Азовское, вполне рус-

скимъ озеромъ. Тогда, конечно, и цѣна, которую мы придавали Черному морю, была слишкомъ высока и стояла выше его дѣйствительной цѣнности. Но когда вслѣдъ за синопскою битвою, побѣдоносный нашъ флотъ долженъ былъ скрыться въ Севастополь, во избѣжаніе истребленія превосходными флотами союзниковъ, и только былъ зрителемъ знаменитаго бомбардированія Одессы и неистовствъ, сдѣланныхъ въ Керчи; когда, наконецъ, печальная необходимость заставила затопить весь нашъ флотъ, которымъ мы такъ много и справедливо гордились, тогда, конечно, страшное разочарованіе воспослѣдовало послѣ нашего пылаго увлеченія, и Черное море совершенно потеряло цѣну, которая упала ниже дѣйствительной его цѣнности. Приобрѣтеніе Восточнаго океана и возможность развивать здѣсь военный флотъ безъ всякаго контроля и ограниченія, еще болѣе уменьшило цѣну на Черное море и привело многихъ къ убѣжденію въ бесполезности флота на Черномъ морѣ.

Но такая оцѣнка пользы Чернаго моря для Россіи, принимаемая въ расчетъ только одно удобство заведенія и развитія военнаго флота, невѣрна по своей односторонности и ошибочна съ военной точки зрѣнія.

Конечно, послѣ англо-французской войны, если бы даже и не было парижскаго трактата, представляется самъ собою вопросъ: какая будущность ожидаетъ нашъ черноморскій флотъ? Выйти изъ Чернаго моря онъ не можетъ, исключая того случая, когда мы будемъ имѣть турокъ союзниками, что болѣе чѣмъ невѣроятно, и слѣдовательно, въ случаѣ войны съ какою нибудь изъ первостепенныхъ европейскихъ державъ, онъ не можетъ даже сдѣлать никакой диверсіи. Его участь—ожидать у себя дома непріятеля, который, какъ вѣроятный союзникъ Турціи, пройдетъ черезъ Дарданеллы и нападетъ на нашъ флотъ съ превосходными силами. Завести же на Черномъ морѣ такой флотъ, чтобы первостепенныя европейскія державы или одна изъ нихъ въ союзѣ съ Турціей, не могли имѣть перевѣса въ превосходствѣ, положительно невозможно. Но развѣ изъ этого можно выводить заключеніе о бесполезности военнаго флота на Черномъ морѣ? Отказываться отъ него только потому, что мы не можемъ выставить на Черномъ морѣ флота, равносильнаго соединеннымъ эскадрамъ первостепенныхъ державъ, также нераціонально, какъ заключать о бесполезности сухопутной арміи на томъ основаніи,

что Россія, по своимъ средствамъ, не можетъ содержать столько войска, сколько имѣютъ его всѣ европейскія державы вмѣстѣ. Зададимъ себѣ только простой вопросъ: что будетъ, если мы не будемъ имѣть военнаго флота на Черномъ морѣ? Тогда, конечно, одинъ турецкій фрегатъ, безъ всякаго содѣйствія европейскихъ державъ, въ состояніи будетъ уничтожить все наше торговое мореплаваніе и сжечь всѣ наши морскія поселенія и торговые города.

Вѣрный выводъ лежитъ, конечно, въ серединѣ между мнѣніемъ о колоссальномъ флотѣ, побивающемъ всѣ европейскіе флоты вмѣстѣ, и мнѣніемъ о совершенной бесполезности военнаго флота, и чтобы ни говорилось и ни писалось, военный флотъ у насъ долженъ быть на Черномъ морѣ, для прикрытія нашей морской границы и торговаго мореплаванія, а численность его опредѣляется съ одной стороны силою турецкаго военнаго флота, а съ другой протяженіемъ морской границы и развитіемъ торговаго мореплаванія. Слѣдовательно, разсматривая Черное море даже съ военной точки зрѣнія, цѣна ему уменьшается многими искусственно: море это требуетъ развитія военнаго флота, въ извѣстныхъ предѣлахъ, независимо отъ тѣхъ размѣровъ, какихъ достигнетъ нашъ военный флотъ на Восточномъ океанѣ.

Но зачѣмъ же смотрѣть на Черное море непремѣнно съ одной военной точки зрѣнія?

Было время, когда все вниманіе Россіи направлено было на развитіе внѣшняго величія; сто лѣтъ непрерывныхъ внѣшнихъ войнъ покрыли безсмертною славою русское оружіе. Много было возстановлено престоловъ русскою кровью, много народовъ освобождено изъ подъ ига — но этотъ блестящій фейерверкъ имѣлъ послѣдствія всѣхъ фейерверковъ: иностранные гости очень утѣшались имъ, но для хозяина праздника, кромѣ воспоминанія о блескѣ торжества и удовольствіи гостей, осталась невозвратимая потеря издержаннаго на фейерверкъ капитала.

Теперь Россія вступила на новый путь — путь внутренняго развитія, и рядъ полезныхъ реформъ указаль ей истинную цѣль: жизни самой для себя, для умноженія домашняго благосостоянія. И что бы ни говорили о внѣшнемъ вліяніи Россіи, каждый чувствуетъ какое значеніе можетъ имѣть народъ въ 70 м., преданный своему правительству, богатый и нравственно и материально, обладающій промышленностью, желѣзными дорогами,

телеграфами, капиталами и, какъ необходимое слѣдствіе этого, полный разумной готовности употребить все это на благо и пользу отечества!

Если Россія вышла теперь на истинный путь, то всё ея стремленія должны быть направлены къ тому, чтобы идти по нему быстрѣ впередъ, оставляя въ сторонѣ всё историческія воспоминанія, всё увлеченія минувшаго. Сообразно этому, взглядъ на сопредѣльные намъ моря долженъ быть по преимуществу коммерческой, а не военной.

При такомъ взглядѣ цѣна на Черное море возвышается въ наше время и достигаетъ такой величины, которой море это никогда не имѣло, и имѣть не могло.

Постараюсь по возможности доказать это.

Всѣ колоніальные товары, потребляемые въ Россіи, годовой привозъ которыхъ простирается на сумму около 40 м. рублей, привозятся, какъ извѣстно всѣмъ и каждому, исключительно на иностранныхъ судахъ, между которыми большая доля выпадаетъ англійскимъ судамъ. Такъ какъ у насъ въ Россіи нѣтъ торговыхъ домовъ, которые вели бы дѣла прямо съ Индіей или Америкой, то всѣ колоніальные товары доставляются къ намъ не съ мѣста ихъ производства, но заходятъ прежде въ Ливерпуль, Лондонъ, Гамбургъ и т. д., гдѣ ихъ сгружаютъ въ магазины, откуда товары эти нагружаются на другія суда, идущія уже въ Россію, т. е. собственно въ С.-Петербургъ и Одесу. При такомъ порядкѣ торговли, покупая колоніальные товары, мы выплачиваемъ при покупкѣ ихъ:

1) Цѣнность фрахта, которая поступаетъ на поощреніе судовладельцевъ, т. е. на развитіе торговаго мореплаванія иностранцевъ.

2) Таможенные пошлины, при первомъ ввозѣ въ Ливерпуль, Гамбургъ и проч., которыя поступаютъ прямо въ англійское или другое государственное казначейство.

3) Пошлины, выплачиваемыя судами за право входа и разгрузки въ портъ, которыя поступаютъ на устройство и содержаніе иностранныхъ портовыхъ городовъ.

4) Плату за сохраненіе товаровъ въ магазинахъ и перегрузку, которая поступаетъ въ руки частныхъ лицъ и компаній, выстроившихъ магазины, и доставившихъ средства къ перегрузкѣ.

Такимъ образомъ, покупая колониальные товары, привозимые къ намъ на иностранныхъ судахъ, мы ежегодно выплачиваемъ безвозвратно нѣсколько милліоновъ въ пользу предприимчивыхъ иностранцевъ и ихъ правительствъ, опередившихъ насъ въ развитіи торговаго мореплаванія.

Такое положеніе совершенно естественно: его переходили и переходятъ всѣ народы, выходящіе на историческое поприще послѣ другихъ; но еще естественнѣе и законнѣе стремленіе каждаго народа выдти изъ такой зависимости. Зачѣмъ же въ самомъ дѣлѣ намъ, русскимъ, напримѣръ, безмолвно покоряться печальной необходимости косвеннымъ образомъ содѣйствовать развитію богатства другихъ народовъ, да притомъ еще такихъ, которые меньше всего желаютъ добра Россіи, или вѣрнѣе, пользуются каждымъ случаемъ, чтобы сдѣлать ей возможное зло?

Но какъ выдти изъ такого положенія?

Разумѣется, завести свои корабли и привозить на нихъ колониальные товары прямо въ русскіе порты, которые, конечно, легко могутъ создаться и устроиться, если на это можно будетъ издерживать ежегодно нѣсколько милліоновъ, выплачиваемыхъ теперь иностранцамъ. Но вотъ въ чемъ главное несчастіе: мы не можемъ завести своихъ кораблей!

Завести русскіе корабли, какъ завести русскія фабрики и пр... можно только тогда, когда это представляетъ выгодное предпріятіе, когда капиталъ,—затраченный на суда,—въ видѣ платы, полученной за перевозку грузовъ, возвратится съ лихвою и процентами къ тому, кто вооружитъ судно и будетъ на немъ плавать. Но въ настоящее время это невозможно: наши корабли будутъ стоить дороже иностранныхъ и постройкой и содержаніемъ, и потому иностранныя суда могутъ фрахтоваться несравненно дешевле русскихъ и чрезъ это оставлять безъ дѣла наши или сдѣлаютъ плаваніе послѣднихъ крайне невыгоднымъ предпріятіемъ. Слѣдовательно, никакого соперничества между русскими и иностранными судами быть не можетъ.

Дѣйствительно, возьмемъ англійскаго и русскаго капиталиста, которые оба хотятъ приобрести суда и отправить ихъ въ дальнее плаваніе. У англичанина все подъ руками: извѣстные добросовѣстностью и искусствомъ корабельные инженеры и судо-

строители только и ждутъ, только и ищутъ заказовъ. Стоить только изъявить желаніе и постройка судна закипѣла, потому что всѣ предварительные хлопоты уже устранены: есть готовыя верфи, запасы корабельнаго лѣса, мастера, машины и проч. При такихъ условіяхъ немудрено окончить постройку и вооруженіе судна въ желаемый срокъ. Затѣмъ понадобятся матросы, шкиперъ, механикъ. Десятки и сотни людей ожидаютъ приглашенія поступить на службу и капиталисту остается одна забота: выбрать изъ нихъ тѣхъ, кто болѣе ему нравится. При такомъ положеніи запроса и предложенія, немудрено имѣть хорошее судно, съ умѣлымъ экипажемъ и съ небольшими, сравнительно, расходами.

Положеніе капиталиста, который захотѣлъ бы приобрѣсть на Черномъ морѣ судно для дальняго плаванія, вовсе не таково. Прежде всего, гдѣ наши верфи, на которыхъ можно бы заказать постройку судна? Была у насъ верфь въ Воронежѣ, но она потомъ перенесена сперва въ Ростовъ, потомъ въ Херсонъ и потомъ въ Николаевъ. И эта единственная верфь занята постройкою судовъ для военнаго флота и не принимаетъ частныхъ заказовъ. Гдѣ же наши частныя верфи и что же, послѣ истребленія нашего военнаго и коммерческаго флота, построено на нихъ? Отвѣтомъ на это могутъ служить наши коммерческія суда, нынѣ плавающія по Черному морю, которыя своею неуклюжестью и безобразіемъ въ состояніи навести уныніе даже на человѣка, вообще незнакомаго съ корабельной архитектурой. Прошло еще не болѣе года какъ наше Русское Общество пароходства и торговли перестало посылать свои суда для починки въ Лондонъ и Марсель, а открыло для этого мастерскія въ Севастополѣ. При отсутствіи верфей русскому капиталисту нѣтъ возможности построить на Черномъ морѣ судно дальняго плаванія, а придется или купить одно изъ тѣхъ судовъ, которыя за негодностью или для спекуляціи продаются въ нашихъ портахъ иностранцами, или ѣхать для заказа судна въ Англію, Швецію и проч. Ѣхать туда надо или самому или обратиться къ комиссіонеру, переводить деньги чрезъ банкировъ и т. под. и во всякомъ случаѣ потерять очень много денегъ прежде, чѣмъ приобрѣтешь такое судно какъ желаешь, и потому, мнѣ кажется,

не будетъ преувеличенія въ предположеніи, что судно, заведенное русскимъ, будетъ стоить въ $1\frac{1}{2}$ раза дороже такого же самаго судна, заведеннаго англичаниномъ. Но это еще не все: купивши судно въ Англіи, нужно привести его въ Черное море, и для того нанимать инженеровъ и матросовъ за огромную плату и затѣмъ замѣнить этихъ иностранныхъ гостей русскими шкиперами и матросами.... Но гдѣ же взять матросовъ, которые могли бы служить на судахъ дальняго плаванія, когда у насъ даже всѣ лодочники на сѣверномъ и восточномъ берегахъ Чернаго моря, большею частію греки или турки? Были, правда, у насъ матросы, которые могли съ честію плавать даже на военныхъ корабляхъ, но большая ихъ часть похоронена на севастопольскомъ кладбищѣ; затѣмъ русскіе матросы дальняго плаванія принадлежать будущему! Положимъ, при достаточномъ запасѣ терпѣнія, которымъ одаренъ русскій народъ, этого будущаго дожждаться возможно, но, если предоставить времени выработать для Россіи коммерческое мореплаваніе, то много пройдетъ поколѣній, прежде чѣмъ совершится желанное явленіе. А между тѣмъ безъ мореплаванія не будетъ внѣшней торговли, не будетъ богатства и благоденствія! Поэтому въ наше время, и для насъ, необходима вся энергія, которую можетъ вдохнуть истинный патріотизмъ, чтобы быстро подвинуть развитіе нашего коммерческаго мореплаванія, чтобы посредствомъ его подвинуться къ тому благоденствію, котораго достигли народы, уже развившіе у себя коммерческое мореплаваніе.

Всѣ пожертвованія, которыя придется сдѣлать для достиженія этой цѣли, никогда не были такъ законны, справедливы, естественны и притомъ такъ очевидно для каждаго необходимы, какъ въ наше время, когда скорое прорытіе Суэзскаго канала не подлежитъ уже никакому сомнѣнію. Это событіе, совершающееся внѣ Россіи, и почти безъ ея участія, должно, какъ извѣстно, произвести совершенный переворотъ въ торговлѣ нашей съ Падією и Азією.

Теперь мы должны платить за всѣ колоніальныя товары дороже другихъ, не только вслѣдствіе невозможности соперничать съ иностранцами въ дальнемъ плаваніи, и потому, въ уплатѣ въ ихъ пользу различныхъ премій, но и потому что Одесса и

Петербургъ и вообще порты Балтійскаго моря, откуда Россія снабжается колоніальными товарами, лежатъ отъ мѣстъ производства послѣднихъ далѣе чѣмъ Гавръ, Лондонъ, Ливерпуль, Амстердамъ, Гамбургъ и проч. Припомнимъ при этомъ разстоянія (*):

Отъ острова Цейлона до г. Одессы	15 960	миль.
» Петербурга	15 660	»
» Лондона	14 540	»
» Гамбурга	14 650	»
» Гавра	14 150	»

Стало бытъ, сколько бы ни хлопотали о перевозкѣ на своихъ судахъ колоніальныхъ товаровъ, послѣдніе все-таки должны проплыть въ Россію 1000 миль болѣе, чѣмъ въ другія государства, и стало бытъ, сдѣлаются дороже и потому менѣе доступными для массы народа, что въ силу извѣстнаго политико-экономическаго закона ограничиваетъ ихъ потребление и вмѣстѣ съ тѣмъ и народное благоденствіе. Выйти изъ такого положенія, въ которое мы поставлены географическими условіями, не было никакой возможности до прорытія Суэзскаго канала; съ прорытіемъ же его, преимущества дешевизны, которыми пользовались другія европейскія государства, переходятъ на сторону Россіи. Приведемъ здѣсь разстоянія до вышепоименованныхъ портовъ черезъ Суэзскій каналъ:

Отъ острова Цейлона до г. Одессы	5080	миль.
» Петербурга	7510	»
» Гамбурга	7610	»
» Гавра	7090	»
» Марсея	5490	»

Сравнивая разстоянія эти, мы увидимъ, что по окончаніи великаго предпріятія г. Лессепса, даже до Петербурга колоніальные товары будутъ перевозиться на 5710 миль менѣе чѣмъ плывутъ теперь до Лондона. Все это огромное сокращеніе пути перевозки уменьшитъ цѣнность колоніальныхъ товаровъ въ Россіи, а слѣдовательно увеличитъ ихъ потребление. Но этотъ результатъ будетъ, впрочемъ, общій, т. е. сокращеніе пути и пропорціональное тому удешевленіе товаровъ отзовется одинаково

(*) Морской Сборникъ 1857 № 8, часть неофіціальная, стр. 287.

у всѣхъ народовъ, и въ этомъ случаѣ всѣ одинаково выиграютъ, не принося никакого ущерба другъ другу. И потому объ этомъ общемъ результатѣ нечего и распространяться, и объ немъ упомянуто только кстати. Главная же цѣль, съ которою приведены мною цифры сокращенія пути въ Индію, состоитъ въ томъ, чтобы показать, посредствомъ ихъ, какое огромное значеніе приобретаетъ для Россіи Черное море или вѣрнѣе порты Россіи, расположенные на сѣверномъ берегу Чернаго моря.

Возьмемъ Одессу, куда колоніальные товары доставляются не изъ Индіи, а изъ Англіи, на судахъ, приходящихъ въ Россію за зерновымъ хлѣбомъ. Противупоставимъ теперь два числа: 5080 миль, которыя выражаютъ разстояніе отъ Одессы до остр. Цейлана и 7300 миль т. е. разстояніе отъ Лондона до Цейлона, къ которому прибавимъ еще не менѣе 1500 миль, составляющихъ разстояніе отъ Лондона до Одессы, всего 8800 миль. Непогрѣшимо вѣрно, что колоніальные товары, приходящіе изъ Индіи въ Одессу черезъ Лондонъ, сдѣлаютъ путь длиннѣе крайней мѣрѣ на 3500 миль, чѣмъ тѣ же самые товары привезенные прямо изъ Индіи въ Одессу, а слѣдовательно русскій судохозяинъ, отправивъ судно прямо въ Индію и доставивъ на немъ товары, можетъ продавать ихъ дешевле англійскаго судохозяина, привозящаго тѣ же товары въ Одессу изъ Лондона, — на столько, сколько стоитъ фрахтъ на 3500 миль, плюсъ весь рискъ на этомъ пути, или взамѣнъ его страховая премія; плюсъ пошлины уплачиваемые въ Англіи за привозъ товаровъ; плюсъ издержки за содержаніе въ магазинахъ, выгрузку и нагрузку. Очевидно, все это составитъ большую премію въ пользу русскихъ судохозяевъ, съ которыми англичане уже соперничать будутъ не въ состояніи, вслѣдствіе тѣхъ же географическихъ, неотразимыхъ причинъ, которыя мѣшаютъ теперь намъ, русскимъ, имѣть за дешевую цѣну колоніальные товары. Если же англійскіе судохозяева для того, чтобы уравнивать свое положеніе съ положеніемъ русскихъ, вздумали бы перевозить колоніальные товары прямо въ Одессу и потомъ, нагрузясь здѣсь хлѣбомъ, отвезли послѣдній въ Англію, то въ такомъ случаѣ, эти англійскія суда только бы носили иностранный флагъ, но приносили бы Россіи всю ту пользу, которую теперь приносятъ Англіи. Это было бы больше ничего, какъ употребленіе англійскихъ капиталовъ и дѣятельности для развитія Россіи.

Дѣйствительно, эти суда привозили бы колониальные товары изъ Индіи въ Одессу, слѣдовательно:

а) Таможенные пошлины за ихъ ввозъ поступали бы въ русскую государственную казну, вмѣсто англійской, какъ это есть теперь при провозѣ ихъ на англійскихъ судахъ черезъ Лондонъ.

б) Пошлина за право входа и разгрузки судовъ въ гавань поступала бы на развитіе и устройство русскихъ портовыхъ городовъ.

в) Плата за помѣщеніе въ магазинахъ поступила бы къ владѣльцамъ магазиновъ, т. е. обитателямъ нашихъ портовыхъ городовъ, и увеличила бы ихъ богатство.

За тѣмъ въ пользу англичанъ, т. е. англійской націи, остался бы фрахтъ за перевозку, но этотъ фрахтъ будетъ ни болѣе ни менѣе того, который придется платить русскимъ судамъ, приходящимъ прямо изъ Индіи въ Одессу; слѣдовательно, если англичане въ этомъ случаѣ что нибудь и выигрываютъ, то за то русскіе потребители ровно ничего не теряютъ. Ограничимся этимъ результатомъ и не будемъ жалѣть денегъ, выплачиваемыхъ англичанамъ за фрахты; взаменъ этихъ денегъ, отдавая въ наше пользованіе свои суда, или, что все равно, капиталы, на нихъ затраченные, англичане внесутъ въ русскую національную сокровищницу прибыль подъ литерами а, б и в, которая прежде выплачивалась изъ той же сокровищницы и отдавалась имъ вмѣстѣ съ фрахтомъ. Будемъ, повторяю, довольны и тѣмъ, что наше положеніе много улучшится, а если другой при этомъ не въ потерѣ, то, конечно, тѣмъ лучше. Желаніе разорить въ конецъ своего соперника, — желаніе противное человѣческимъ чувствамъ и разуму, и потому исполнѣ непослѣдовательно. Оно походить на стремленіе разорить врага—сосѣда какою нибудь тяжбою, — затѣя, которая оканчивается всегда тѣмъ, что и выигравши тяжбу, увидишь большую потерю времени, которое могло бы быть употреблено производительнѣе; заплатишься въ судахъ и расправахъ; да навлечешь себѣ кучу хлопотъ, потерь и непріятностей.

Сдѣлаемъ теперь другое противопоставленіе:

Отъ острова Цейлона до Одессы 5080 миль; отъ острова Цейлона до Петербурга 8630 миль, слѣдовательно товары, отправляющіеся на Петербургъ, дѣлаютъ путь длиннѣе на 3550 миль. Фрахтъ на такомъ разстояніи можетъ стоить 50—75 коп.

съ пуда. Если мы предположимъ существованіе желѣзныхъ дорогъ отъ портовъ сѣвернаго берега Чернаго моря во внутрь Россіи, и примемъ таксу главнаго общества желѣзныхъ дорогъ, именно $\frac{1}{20}$ коп. съ версты и пуда, то можно будетъ доставлять колоніальные товары прямо изъ Индіи въ порты Чернаго моря, перевезти ихъ потомъ по желѣзной дорогѣ 1000—1500 верстъ и только тогда они будутъ въ одной цѣнѣ съ тѣми же товарами, доставленными изъ Индіи прямо въ Петербургъ. Стало быть, колоніальные товары, привозимые черезъ порты сѣвернаго берега Чернаго моря, могутъ проникать до Москвы, нисколько не опасаясь конкуренціи колоніальныхъ товаровъ, доставляемыхъ на Петербургъ; или другими словами: съ открытіемъ Суэзскаго канала, почти для всей Россіи, исключая побережья Балтійскаго моря и сѣверныхъ губерній, будетъ гораздо выгоднѣе получать колоніальные товары чрезъ порты сѣвернаго берега Чернаго моря. А слѣдовательно, послѣднее, съ открытіемъ Суэзскаго канала, дѣлается главнымъ путемъ для снабженія Россіи колоніальными товарами, а какъ съ уменьшеніемъ пути и пропорціональнымъ удешевленіемъ товаровъ, особливо при уничтоженіи крѣпостнаго состоянія, потребленіе ихъ можетъ увеличиться до тѣхъ размѣровъ, которыхъ достигаютъ въ Англіи (*), то оборотъ этой торговли, которая выражается теперь суммою около 40 м. руб., можетъ увеличиться въ 11 разъ. Если прибавимъ къ этому собственную производительность южныхъ губерній и возможность для нашей хлѣбной торговли выдти изъ того пассивнаго положенія, въ которомъ она нынѣ находится; если прибавимъ къ этому желѣзную дорогу отъ Баку до Поти, которая породитъ образованіе и развитіе новыхъ и плодотворныхъ отраслей торговли произведеніями Закавказскаго края и центральной Азіи, то сдѣлается понятнымъ, какое огромное значеніе пріобрѣтаетъ Черное море съ прорытіемъ Суэзскаго канала и какаया великая будущность предстоитъ здѣсь нашему коммерческому мореплаванію.

(*) Сравнительное потребленіе колоніальныхъ товаровъ на каждого жителя выражается такъ: Въ Англіи на каждого обитателя приходится ихъ на сумму 3 р. 29 к.

въ Бельгіи	1 р. 91 »
— Германіи	» 91 »
— Франціи	» 58 »
— Россіи	» 30 »
— Австріи	» 27 »

Но, говоря о такой громадности будущаго развитія русскаго коммерческаго флота на Черномъ морѣ, мы невольно должны возвратиться къ прежде сдѣланному вопросу: откуда же возьмутся русскія суда, которыя могли бы доставить возможность перевозить всѣ ожидаемые въ будущемъ грузы?

По теоріи, запросъ порождаетъ предложеніе: стало быть, если русскія коммерческія суда окажутся нужными, то онѣ, конечно, явятся, создадутся, вслѣдствіе потребности въ нихъ.

По выводамъ практики, вполне согласнымъ съ положеніями теоріи, ничто не создается вдругъ само изъ себя, и само для себя, но всякій результатъ готовится рядомъ предварительныхъ мѣръ, заблаговременно исполненныхъ. Основываясь на этомъ, нельзя думать, чтобы такое сложное явленіе, какъ созданіе цѣлаго коммерческаго флота, на томъ морѣ, гдѣ его нѣтъ и не было, могло произойти вдругъ, разомъ, при появленіи запроса. Необходимъ для этого длинный рядъ пріуготовительныхъ мѣръ, вѣрно задуманныхъ и приведенныхъ въ исполненіе съ неотступною настойчивостью,—пріуготовительныхъ мѣръ, которыя устранили бы всѣ главныя препятствія къ созданію коммерческаго флота на Черномъ морѣ.

Главные препятствія, какъ было изложено выше, заключаются въ невозможности построить суда на Черномъ морѣ и снабдить ихъ матросами, и потому всѣ пріуготовительныя мѣры къ созданію здѣсь коммерческаго флота должны имѣть цѣлю завести судостроеніе и образовать матросовъ.

До открытія Суэзскаго канала остается еще 8—10 лѣтъ, и срокъ этотъ весьма достаточенъ, чтобы при неуклонномъ къ тому стремленіи, приготовить, такъ сказать, весь матеріаль для созданія нашего коммерческаго мореплаванія на Черномъ морѣ.

Постараемся же, сколько есть силъ, содѣйствовать этой высокой цѣли и разяснимъ, на сколько есть для того матеріаловъ, слѣдующіе вопросы: гдѣ могутъ у насъ, на Черномъ морѣ, строиться суда и почему онѣ не построены? Почему у насъ нѣтъ матросовъ и гдѣ они могутъ быть?

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что судостроеніе ни въ какомъ случаѣ не можетъ развиться на сѣверномъ берегу Чернаго моря: всѣ земли, прилегающія къ нему, безлѣсны; не имѣютъ ни желѣзныхъ, ни мѣдныхъ заводовъ и не могутъ имѣть ихъ, даже и

въ томъ случаѣ, если бы руды находились тамъ,—по той простой причинѣ, что топливо, даже минеральное изъ Донецкаго бассейна или Англии, вслѣдствіе далекой перевозки, всегда будетъ имѣть большую цѣну. Поэтому суда, выстроенныя здѣсь изъ матеріаловъ, привезенныхъ издалека, не могутъ обойтись дешево и, стало быть, судостроеніе никогда не можетъ быть очень прибыльнымъ предпріятіемъ для капиталистовъ сѣвернаго берега Чернаго моря.

При такомъ естественномъ положеніи страны судостроеніе можетъ развиваться здѣсь только искусственно, т. е. на счетъ премій и привилегій, которыя могутъ быть для него учреждены и, стало быть, во всякомъ случаѣ въ ущербъ государству и народному богатству. Оправдать подобныя пожертвованія можно одною крайнею необходимостью, т. е. невозможностью иначе имѣть суда собственной постройки. И если вслѣдствіе историческихъ причинъ и военныхъ соображеній, можно вполне оправдать заведеніе адмиралтейства въ г. Николаевѣ и постройку здѣсь военныхъ судовъ изъ дуба, заготовляемаго въ Кіевской и Подольской губерніяхъ, за сотни верстъ и съ большими расходами, и изъ мѣди и желѣза, доставляемыхъ изъ Сибири, то едва-ли найдутся причины и факты, на основаніи которыхъ можно бы доказать пользу и удобство искусственнаго заведенія коммерческаго судостроенія на сѣверномъ берегу Чернаго моря.

Прежде всего, необходимости въ этомъ нѣтъ ни какой, такъ какъ Россія, кромѣ сѣвернаго, владѣетъ и восточнымъ берегомъ Чернаго моря, гдѣ, начиная почти отъ устья р. Кубани до форта Св. Николая, весь берегъ покрытъ великолѣпнымъ корабельнымъ и строевымъ лѣсомъ, гдѣ между дубомъ, ясенемъ и букомъ растутъ цѣнныя деревья, какъ орѣхъ, тисъ и самшитъ, изъ которыхъ послѣднее и теперь ежегодно отправляется большими массами въ Англию и Турцію. Въ долинахъ, по верховьямъ множества ручьевъ, рѣчекъ и рѣкъ, впадающихъ по восточному берегу Чернаго моря, хранятся еще нетронутыя неисчерпаемыя минеральныя богатства, о существованіи которыхъ мы найдемъ свидѣтельство и у древнихъ и у новыхъ писателей, и у всѣхъ лицъ, знакомыхъ съ этою частію Кавказа.

Такъ какъ на восточномъ берегу, по самому берегу или вблизи его, находятся въ изобиліи всѣ матеріалы для судостроенія и горнозаводскаго дѣла, то здѣсь и лежитъ именно то самое мѣсто,

гдѣ русскія коммерческія суда могутъ строиться дешево и гдѣ поэтому судостроеніе и горные промыслы составляютъ естественный, неизбѣжный промыселъ.

Вотъ что думалъ о восточномъ берегѣ, еще въ 1810 году, генералъ Раевскій (*), имя котораго произносится съ уваженіемъ всѣми, кто сколько нибудь знакомъ съ дѣятельностью этого необыкновеннаго человѣка.

«Я опять повторяю, что мы еще не умѣемъ цѣнить важность пріобрѣтенія восточнаго берега Чернаго моря. Оно удваиваетъ пространство принадлежащихъ намъ береговъ. Его протяженіе обширнѣе берега Франціи на Средиземномъ морѣ. Сосѣдство моря дастъ сему краю первенство надъ Кавказскою областью и Закавказскимъ краемъ. Суда найдутъ убѣжища въ Новороссійскѣ, Геленджикѣ и Сухумѣ; пристани эти не уступятъ пристанямъ Франціи. Долины восточнаго берега лежатъ подъ столь же теплымъ небомъ, изобильно орошены истоками ледяныхъ горъ и заключаютъ обширные луга и богатые нивы. Горы, образующія сіи долины, покрыты строевымъ лѣсомъ, а по свидѣтельству древнихъ, тамъ находятся въ нѣдрахъ земли другіе источники богатства.»

Мысль развить судостроеніе на восточномъ берегу очень и очень нова (**); она приходила въ голову и приводилась по возможности въ исполненіе всѣми государственными дѣятелями, на долю которыхъ выпадала обязанность заботиться о развитіи сѣвернаго берега Чернаго моря. Еще въ 1813 году герцогъ-де-Ришелье принялъ проэктъ г. Скасси (Scassi), который предложилъ устроить въ Пшадѣ торговую факторію съ цѣлю распространить посредствомъ торговли цивилизацію между кавказскими племенами, и заготовлять у туземцевъ корабельный лѣсъ для херсонской и николаевской верфей. При графѣ Ланжеронѣ дано было въ распоряженіе г. Скасси бесплатно казенное судно и 100 т. пуд. соли. Г. Скасси получилъ нѣсколько наградъ за

(*) См. донесеніе генерала Раевского военному министру 27 декабря 1840 года № 245.

(**) Еще лѣтъ за двадцать до этого донесенія, въ одномъ изъ русскихъ журналовъ помѣщена статья, авторъ которой, доказывая пользу пріобрѣтенія восточнаго берега чернаго моря, приводитъ мнѣніе англійскихъ газетъ, что Англія нечего опасаться этого увеличенія владѣній Россіи, такъ какъ сіи послѣднія едва-ли суждѣтъ воспользоваться богатствами древней Колхиды.

успѣшное веденіе этого предпріятія, но заведеніе его въ Пшадѣ было уничтожено горцами, вслѣдствіе похищенія какой-то княгини однимъ изъ прикащиковъ г. Скасси (*). Въ 1823 году, впрочемъ, г. Скасси продолжалъ свою торговлю въ Геленджикѣ, и она окончилась въ 1829 году, при появленіи русскихъ военныхъ судовъ въ Геленджикской бухтѣ. Къ сожалѣнію, я не могъ найти свѣдѣній о результатѣ этой торговли и успѣхѣ доставки корабельнаго лѣса для черноморскаго вѣдомства.

Въ 1840 году генералъ Головинъ думалъ заготовлять на восточномъ берегу лѣсъ для постройки здѣсь укрѣпленій. Но какъ заготовленіе это приходилось дѣлать солдатами въ непріятельской землѣ, то, конечно, большой выгоды отъ этой мѣры быть не могло, тѣмъ болѣе, что при весьма болотистой почвѣ прибрежья, лѣсъ, растущій на восточномъ берегу, признавался негоднымъ. Вслѣдствіе этого по Высочайшему повелѣнію посланъ былъ ученый лѣсничій 12 класса Мальковскій для осмотра лѣсовъ Гуріи, Мингрелии, Самурзакани и Абхазіи, который нашелъ, что здѣсь находятся лѣса для корабельныхъ построекъ и артиллерійскихъ подѣлокъ, и что предубѣжденіе противу этихъ лѣсовъ неосновательно. Вслѣдствіе этого въ 1841 году артиллерійское вѣдомство предполагало заготовлять на восточномъ берегу всѣ лѣса, необходимые для арсеналовъ кievскаго и южнаго округа. Но лѣса эти не были заготовлены въ 1841, 1842 и 1843 гг. по тревожному положенію края (**).

Въ 1845 году, по Высочайшему повелѣнію составлена была особая коммисія для осмотра лѣсовъ по прибрежью восточнаго берега, составленная изъ лѣсничаго Пензенской губерніи капитана Вейера, 1-й гренадерской артиллерійской бригады капитана Будберга и корпуса корабельныхъ инженеровъ поручика Обухова. Коммисія эта также нашла здѣсь лѣса, годные на кораблестроеніе и артиллерійскія подѣлки.

Съ 1845 года черноморское вѣдомство начало опыты заготовленія корабельнаго лѣса, и зимою 1845 года поручено было поручику Машину заготовить около Пидунды 167 093 куб. фута дуба, по 52 коп. серебромъ за футъ, съ доставкой въ Севасто-

(*) Voyage dans Russie meridionale et particulierement dans les provinces situees au delà du Caucase, par M-le Chevalier Gamba. Paris, 1862, Pag. 61, 62 et 64.

(**) Рак. началки. береговой линіи къ генералу Нейдгарду отъ 18 декабря 1844 года № 255.

поль на вольныхъ судахъ. Изъ этого дуба предполагалось построить 64-хъ пушечный фрегатъ. Въ 1847 году, въ число слѣдующаго лѣса, доставлено было въ Николаевъ и Севастополь 50 204 куб. футъ, и дубъ этотъ оказался качествомъ, неуступающимъ крымскому дубу и совершенно годнымъ на постройку фрегата (*).

Въ 1851 году лейтенантъ 30-го флотскаго экипажа баронъ Крюднеръ, представлялъ намѣстнику кавказскому, князю Воронцову, докладную записку о выгодахъ снабжать черноморскій флотъ лѣсомъ съ восточнаго берега, предполагая вымѣнивать его на соль у непокорныхъ горцевъ, а начиная отъ Пицунды, заключая контракты съ мѣстными владѣльцами. Начальникъ береговой линіи, контръ-адмиралъ Серебряковъ, на заключеніе котораго послана была записка лейтенанта Крюднера, находилъ, что въ укрѣпленіяхъ на береговой линіи гораздо полезнѣе вымѣнивать на соль предметы, необходимые для гарнизоновъ; а въ доказательство неудобства контрактовъ черноморскаго вѣдомства съ владѣльцами принадлежащихъ намъ земель, начиная отъ укр. Пицунды, описывалъ дѣйствія поручика Машина, и изъ этого описанія ясно можно видѣть желаніе не допустить морское вѣдомство распорядиться на восточномъ берегу, гдѣ есть уже свѣдѣніе сухопутное вѣдомство. Этимъ побужденіемъ, мнѣ кажется, слѣдуетъ объяснить неуспѣшное заготовленіе на восточномъ берегу корабельнаго лѣса.

Впрочемъ, во время существованія береговой линіи, на восточномъ берегу было начало судостроенія: такъ въ 1845 году, по представленію генерала Будберга, заказаны были азовскіе барказы въ Редутъ-Кале, собственно потому, что барказы, адѣе выстроенные, оказались несравненно прочнѣе выстроенныхъ въ Николаевѣ.

Въ настоящее время черноморское вѣдомство заготавливаетъ на восточномъ берегу орѣхъ, польму (**), кизиль и дрова и, кромѣ того, строятся въ Сухумѣ азовскіе барказы.

(*) Отношеніе адмирала Лазарева къ князю Воронцову отъ 14 февраля 1847 г. № 1700

(**) Чтобы судить о количествѣ вывозной польмы и орѣха приведу здѣсь количество таможеннаго сбора при ихъ отпускѣ. Сборъ этотъ былъ въ 1856 году — 420 р. — въ 1857 году 8 293 руб.; въ 1858 году 19 200 руб.; въ 1859 году 25 301 рубль, въ 1860 году — 11 616 руб. Тяжелыя пошлины на эти дѣревья въ 10 коп. съ пуда, то наибольшій вывозъ даетъ 2596 пудовъ въ годъ (?).

Пошлина по 10 к. съ 2596 п. составить всего 259 рублей.

Всѣ эти разновременныя, отрывочныя, недоведенныя до конца попытки очевидно подтверждаютъ возможность и выгоды судостроенія на восточномъ берегу.

Конечно, всѣмъ извѣстно, что послѣ снятія береговой черноморской линіи передъ англо-французскою войною, восточный берегъ Чернаго моря, отъ Новороссійска до укр. Гагры, заселенный враждебными намъ племенами, недоступенъ даже для нашей торговли, и потому, не смотря на всѣ его богатства, развитіе судостроенія на этой части берега принадлежитъ отдаленному будущему. Но допуская это, нужно тотчасъ же припомнить, что, начиная отъ укр. Гагры до форта Св. Николая—линія восточнаго берега уже давно покорена и присоединена къ Россіи. Владѣтель Мингреліи еще въ 1804 году отдалъ себя «въ вѣчное подданство Императору Всероссійскому и Его преемникамъ». Сухумъ-кале взятъ въ 1810 году и тогда же владѣтель Абхазіи призналъ власть Россіи и предоставилъ имѣть здѣсь войска и рубить бесплатно строевой и дровяной лѣсъ. Самурзаканъ покорилась въ то же время и въ 1811 году владѣтель ея Манузаръ Шервашидзе получилъ 17 мая чинъ подполковника за мужество и храбрость, оказанныя при разбитіи сераскира Шефиръ-паши трапезондскаго и при переправѣ черезъ Молтакву. Гурія признала власть Россіи также въ 1811, и наконецъ въ 1828 году взята крѣп. Поті, послѣдній пунктъ въ Мингреліи, въ которомъ долѣе всего держались турки и слѣдовательно, вотъ уже полвѣка какъ все побережье восточнаго берега покорено и составляетъ русскія владѣнія и потому развитіе здѣсь судостроенія обусловливается только видами правительства; дать то или другое направленіе развитію этихъ дикихъ, но богатыхъ до невѣроятности, областей, совершенно зависитъ отъ тѣхъ мѣръ, которыя будутъ приняты для ихъ цивилизаціи.

Изобиліе лѣса вблизи побережья увеличивается еще возможностью доставлять его изъ внутренности страны, пользуясь рѣками, какъ Ріонъ, Хопи и ихъ притоки. Неговоря о тѣхъ минеральныхъ богатствахъ, которыя лежатъ втунѣ и неизвѣстны, достаточно прибавить къ изобилію лѣса уже обследованныя сокровища: твибульскія копи каменнаго угля, лежація въ 70

верстахъ отъ м. Орпари,—пароходной пристани на р. Ріонѣ; желѣзныя руды. частію разрабатываемыя туземцами въ Рачинскомъ уѣздѣ, и огромныя массы мѣди, выплавляемыя теперь въ Закавказскомъ краѣ. Стало быть, говоря о развитіи судостроенія на восточномъ берегу, нечего погружаться мыслію въ безграничныя мечты о будущихъ благахъ. Если воспользоваться сколько нибудь разумно тѣмъ, что уже есть въ дѣйствительности, то и тогда возможность и выгоды здѣсь судостроенія не допускаютъ и тѣни сомнѣнія.

Кто видѣлъ этотъ прекрасный благословенный край, т. е. восточный берегъ Чернаго моря, отъ укр. Гагры до укр. Св. Николая, и всматривался въ несмѣтныя естественныя его богатства, того, конечно, не могла не поразить мысль: что могло бы выдти изъ этихъ областей, бесполезныхъ теперь для Россіи, если бы мудрая администрація указала вѣрные пути для такихъ могущественныхъ дѣятелей, какъ трудъ, наука и капиталъ! И неужели мы еще долго будемъ дожидаться появленія благодѣтельнаго генія, который не только разбудилъ бы дремлющія силы страны, весьма еще слабыя, но создалъ бы новыя силы, достаточныя для развитія ея благоденствія! Который бы не побоялся проникнуть темныя стремленія и столкновенія личныхъ интересовъ, и имѣлъ бы столько вѣры въ себя, чтобы сказать: «да будетъ свѣтъ», а зажигая свѣтъ, нашелъ бы столько силы воли, чтобы не дать погаснуть этому свѣту отъ обыкновенныхъ препятствій, вездѣ встрѣчающихся на пути къ общему благу!

Развитіе судостроенія на восточномъ берегу неизбѣжно повлечетъ за собою развитіе горно-заводской промышленности, такъ какъ въ наше время потребность металла при судостроеніи не уступаетъ, но превосходитъ потребность дерева. Судостроеніе и горнозаводское производство будутъ причиною значительнаго превосходства ремесленнаго, фабричнаго и заводскаго населенія, которое найдетъ всѣ необходимыя для него земледѣльческія (*)

(*) Земледѣіе на восточномъ берегу имѣетъ также большую будущность, но оно не можетъ соперничать съ земледѣіемъ сѣвернаго берега вслѣдствіе различія произведеній. Въ Россіи земледѣіе обращается на воздѣлываніе хлѣбныхъ растений; тогда какъ на Кавказѣ несравненно выгоднѣе винодѣіе, шелководство, воздѣлываніе марены и хлопка. Культура послѣдняго только начинается и, благо-

и русскія мануфактурныя произведенія на сѣверномъ берегу, для котораго оно будетъ выдѣлывать мѣдь, желѣзо и строить суда. Отъ этого между восточнымъ и сѣвернымъ берегами Чернаго моря, долженъ происходить постоянный обменъ произведеній, обменъ, который заключаетъ въ себѣ залогъ громаднаго развитія.

Такимъ образомъ, Россія, владѣя двумя берегами Чернаго моря, находится на послѣднемъ въ такомъ выгодномъ положеніи, какому могутъ позавидовать государства, поставленныя въ самыхъ благопріятныхъ условіяхъ, для развитія своего коммерческаго мореплаванія. Если намъ нужны суда для торговли съ Индией и для обмена собственныхъ грузовъ, то восточный берегъ заключаетъ все, что только можно желать, намѣреваясь развить гдѣ нибудь судостроеніе. Если заводское, ремесленное и фабричное населеніе, созданное развитіемъ судостроенія, потребууетъ готоваго хлѣба, соли и мануфактурныхъ издѣлій — сѣверный берегъ имѣетъ такіе огромные запасы этихъ продуктовъ, что можетъ завладѣть ими самый обширный рынокъ.

Въ этомъ взаимномъ дополненіи одного другимъ оба берега черпаютъ громадныя силы, которыя увеличиваютъ ихъ значеніе для всей Россіи, и, рассматривая съ этой точки зрѣнія, представляется вопросъ: займѣмъ ли хлопотать о развитіи торговли съ Индіею, когда у насъ подъ руками такія необыкновенныя выгоды положенія, такія колосальныя средства создать коммерческое мореплаваніе на Черномъ морѣ? Отчего до сихъ поръ не имѣемъ мы здѣсь ничего, кромѣ херсонскихъ лодокъ, которыя оцасаются даже подойти къ восточному берегу Чернаго моря, и гдѣ нѣтъ никакихъ слѣдовъ торговли между русскими и туземнымъ населеніемъ?

дари войнѣ въ Соединенныхъ Штатахъ, значительно подвинулась въ послѣдній годъ. Англія, благодаря связямъ съ изобиліемъ и дешевиною хлопка, увидала весь вредъ, происходящій отъ того, что хлопкомъ можно снабжаться только въ Америкѣ, и потому начала заботиться о разведеніи его гдѣ возможно. Въслѣдствіе этого сѣмена хлопка были высланы въ Сухумъ и успѣшныя посѣвы и сборы его въ Абхазіи, Цабельѣхъ и Мингредіи позволяютъ предсказать большое развитіе этой отрасли земледѣлія. Поучительно для насъ, русскихъ, въ этомъ дѣлѣ то, что, не смотря на заботливое вниманіе общества сельскаго хозяйства, анимализаціи и пр. къ существованію ботаническаго сада въ Сухумѣ, едва ли тому извѣстна возможность развести здѣсь хлопокъ.

Отчего это въ самомъ дѣлѣ?

Это одинъ изъ тѣхъ безчисленныхъ неразрѣшенныхъ вопросовъ; которые раздаются теперь очень часто по всей Россіи, когда она начала вematриваться въ свою домашнюю жизнь. Постараемся, сколько возможно, содѣйствовать рѣшенію этого вопроса, и для того раздѣлимъ его на двѣ части.

Прежде всего спросимъ себя: отчего у насъ нѣтъ на Черномъ морѣ коммерческаго флота, стоящаго этого имени, не смотря на то, что у насъ плаваля здѣсь могущественный и славный военный флотъ?

Черноморскій нашъ флотъ, вслѣдствіе исторической необходимости, созданъ былъ искусственно, какъ дорогое, но неизбежное орудіе для сохраненія прибрежныхъ областей по мѣрѣ пріобрѣтенія ихъ отъ Турціи. Созданный искусственно, онъ не могъ развиваться иначе какъ отдѣльно, и дѣйствительно онъ стоялъ особнякомъ и не имѣлъ никакой жизненной связи со всѣмъ, что дѣлалось на землѣ по побережью Чернаго моря. На счетъ этого флота образовались на землѣ два пункта: Николаевъ, гдѣ строились суда и по необходимости жили ихъ строители и правители; и Севастополь, гдѣ флотъ отдыхалъ отъ своихъ морскихъ походовъ. Оба эти города также не имѣли никакой связи съ окружающимъ: это были какіе-то сѣвилье на мель большіе корабли, гдѣ, по случаю этой катастрофы, позволялось жить прекрасной половиной рода человѣческаго. Не удивительно ли было, въ самомъ дѣлѣ, видѣть рядомъ съ богатымъ, многолюднымъ, роскошнымъ и чисто морскимъ Севастополемъ, городъ Балаклаву, съ прекрасною бухтою, гдѣ не было, между прочимъ, ни одного порядочнаго купческаго судна, и гдѣ балаклавскій греческій баталіонъ преспокойно ловилъ иногда рыбу и катался на лодкахъ по евоей бухтѣ, какъ ловятъ рыбу и катаются на лодкахъ какого нибудь пруда или озера жители центральной Россіи. Никто изъ пріѣхавшихъ въ Балаклаву по сухопутной дорогѣ, не могъ бы заподозрить, что Балаклава есть одинъ изъ самыхъ выгодно-расположенныхъ приморскихъ городовъ, на Черномъ морѣ. Какое же влияние, на этотъ выгодно расположенный приморскій городъ; имѣла морская столица

Чернаго моря—Севастополь, наполненный прекрасными судами и матросами? Да рѣшительно никакого!

Если Балаклава, при всѣхъ своихъ удобствахъ и близости къ Севастополю, оставалась мертвою для морскаго развитія, то нечего и спрашивать о томъ, какое вліяніе имѣло усиленіе нашего военнаго флота на развитіе въ морскомъ отношеніи пунктовъ побережья, болѣе Балаклавы удаленныхъ отъ Севастополя. Въ то время, когда наши военные корабли въ дальнихъ плаваніяхъ соперничали съ иностранными военными флотами въ быстротѣ перемѣны парусовъ и прочихъ хитростяхъ морской службы, и одерживали верхъ; въ то время, когда суда наши удивляли красотой своихъ линій и искусствомъ постройки, ни одного порядочнаго судна не было выстроено для коммерческаго флота, и по Черному морю плавали херсонскія сосновыя лодки, достойныя времени Аргонавтовъ, безъ компасовъ и картъ, съ такими искусными шкиперами, что занесенные противными вѣтрами куда нибудь къ абхазскимъ берегамъ, они, при встрѣчѣ съ военнымъ судномъ, пренаивно спрашивали у его капитана: «а куда, батюшка, лежитъ дорога на Тараканій хуторъ?» т. е. къ Тарханъ-кутскому маяку.

Такой печальный результатъ совершенно естественъ, если мы вспомнимъ главную цѣль, съ которою заведенъ былъ нашъ военный флотъ, цѣль чисто военную: удержать за собою приобрѣтенныя у Турціи владѣнія и лишить ее охоты возвратить ихъ. Нашъ черноморскій флотъ поэтому былъ военный отрядъ, собранный для внушенія почтенія непріятелю; всѣ заботы были о томъ, чтобы отрядъ этотъ ни въ чемъ не нуждался и не ослаблялся неизбѣжными потерями, а напротивъ усиливался по возможности новыми подкрѣпленіями. За хлопотами объ этомъ—всѣ другія соображенія оставались въ сторонѣ или откладывались на будущее. Будущее, конечно, должно было принести очень много полезнаго, но, къ сожалѣнію, зависть англичанъ помѣшала нормальному исходу всѣхъ ожиданій. Последняя война была послѣдними минутами существованія нашего отряда: мы его отозвали въ Севастополь и дали тамъ экипажамъ и судамъ по необходимости то дѣло, къ которому они меньше всего готовились. Изъ матросовъ вышли артиллеристы, саперы, солдаты;

корабли обратились въ батареи и конечно стяжали безсмертную славу, но что же осталось послѣ войны отъ нашего флота? Огромныя пожертванія правительства для заведенія почтово-пассажирскаго сообщенія между портами Чернаго моря служатъ лучшимъ отвѣтомъ на этотъ вопросъ.

Такой результатъ, повторяю опять, вполне естественъ и въ порядкѣ вещей. Въ прежнее время нѣчто сходное дѣлалось въ кавказской войнѣ, когда система прочнаго занятія края посредствомъ колонизаціи еще не вошла въ общее сознание. Тогда обыкновенно собирался отрядъ для внушенія страха и уваженія къ русскому имени между извѣстнымъ непокорнымъ племенемъ. Отрядъ этотъ, съ страшными затрудненіями и, слѣдовательно, огромными расходами, перевозилъ все нужное для своего существованія на всю кампанію въ нѣсколько мѣсяцевъ; потомъ, преодолевая неописанныя затрудненія отъ мѣстности и отъ сопротивленія горцевъ, пользовавшихся ею, въ ожиданіи близкаго конца, при видѣ такого могущественнаго непріятеля,—отрядъ доходилъ до центрального, самаго важнаго пункта непріятельской земли и, разгромивши его, становился лагеремъ. Все это дѣйствительно внушало страхъ и ужасъ къ русскому имени, но отрядъ понемногу съѣдалъ всѣ свои запасы и долженъ былъ возвратиться на постоянныя штабъ-квартиры, оставляя на мѣстѣ побѣдъ недогорѣвшіе костры и много могилъ своихъ храбрыхъ дѣятелей. Скоро по уходѣ отряда исчезали и всѣ слѣды его пребыванія, и въ другой разъ, если было нужно внушить страхъ и уваженіе тому же самому племени, требовались тѣ же жертванія и еще большія усилія, чѣмъ при первоначальномъ движеніи. Всѣ эти дѣйствія были необыкновенно славны, но еще болѣе бесполезны.

Не таковы получались результаты, когда, вмѣсто быстрыхъ, блестящихъ набѣговъ и движеній, начали приводить въ исполненіе систему постепенной колонизаціи края. Когда отрядъ, занявши какой нибудь пунктъ непріятельской земли, строилъ на немъ укрѣпленіе, и подъ прикрытіемъ послѣдняго заводилъ поселеніе—станіцу, медленно, но вѣрно образовались отдѣльныя линіи, которыя избавили насъ отъ необходимости отступать на-

задь и дали всѣ средства подвигаться постоянно впередъ и впередъ.

Какую неотразимую силу получило наше русское оружіе на Кавказѣ, опираясь на правильно задуманную колонизацію, такую неотразимую опору, какъ извѣстно всѣмъ и каждому, можетъ найти нашъ военный флотъ, или вѣрнѣе наше морское могущество на Черномъ морѣ, въ правильно задуманной системѣ развитія нашего коммерческаго мореплаванія.

Начиная съ начала, какъ извѣстно тоже всѣмъ и каждому, все вниманіе должно быть обращено на развитіе каботажнаго плаванія.

Дойдя до такого вывода, предложимъ себѣ вторую половину вопроса: отчего же нѣтъ у насъ каботажнаго плаванія?

Пока Россія владѣла только сѣвернымъ берегомъ, каботажное плаваніе на Черномъ морѣ развиться не могло, потому что оно было совершенно бесполезно. Всѣ точки этого берега находятся подъ одинаковыми условіями: всѣ онѣ одинаково богаты одними и тѣми же земледѣльческими произведеніями; чѣмъ же имъ мѣняться другъ съ другомъ? И потому, для оживленія края нуженъ былъ не домашній обмѣнъ, а виѣшній запросъ на хлѣбъ, который и былъ причиною появленія и развитія нашихъ приморскихъ городовъ, какъ Одесса, Бердянскъ, Таганрогъ и проч. Но для виѣшняго сбыта нужны суда дальняго плаванія, а не имѣя каботажа мы не могли имѣть и судовъ дальняго плаванія, и потому передали всю виѣшнюю торговлю иностранцамъ. Иначе и быть не могло!

Кромѣ земледѣльческихъ произведеній, у насъ на сѣверномъ берегу есть огромные запасы минеральнаго продукта—соли. Но соль нужна для внутреннихъ губерній, и потому сбытъ ея не могъ породить каботажа, а создалъ особую, нерациональную профессию—чумачество, отъ котораго никто не выигрывалъ и не выигрываетъ: ни общество, ни дѣятели - чумаки, ни даже ихъ рабочіе воли.

За тѣмъ въ послѣднее время начата на сѣверномъ берегу разработка продукта, который могъ бы содѣйствовать развитію каботажа, именно: минеральное топливо Донецкаго бассейна. Въ

Англи, не смотря на повсемѣстное существованіе желѣзныхъ дорогъ, перевозка каменнаго угля занимаетъ самую большую часть парусныхъ судовъ. Но, во-первыхъ, топливо это разрабатывается недавно и отдѣльными лицами, съ малымъ капиталомъ, и потому стоитъ дорого; во-вторыхъ, устья Дона мѣшаютъ судоходству по немъ, а въ-третьихъ, это дѣло новое, сопряженное съ нѣкоторымъ рискомъ, которому никто не хочетъ подвергаться, безъ увѣренности въ хорошемъ вознагражденіи. Но употребленіе минеральнаго топлива только что вводится; мы встрѣчаемъ страшное соперничество со стороны англичанъ, привозящихъ уголь вмѣсто баласта, на судахъ, проходящихъ за хлѣбомъ, и наконецъ, не имѣемъ каботажныхъ судовъ и матросовъ. При такихъ условіяхъ естественно видѣть мало охотниковъ перевозить минеральное топливо, особливо, если припомнимъ, что судамъ негдѣ скрыться отъ непогоды. Въ самомъ дѣлѣ, гдѣ же наши порты на сѣверномъ берегу Чернаго моря?

Сообразивши все это, дѣлается очевиднымъ, что, владея однимъ сѣвернымъ берегомъ; Россія не могла развить каботажна на Черномъ морѣ. Присоединеніе всего восточнаго берега, обильнаго именно тѣми произведеніями, которыхъ недостаетъ сѣверному, доставило всѣ благопріятныя условія къ развитію каботажна, и все-таки въ дѣйствительности его не оказалось.

Представляя себѣ въ послѣдствіи, при описаніи береговой черноморской линіи, подробно припомнимъ всѣ неудачныя попытки завести торговлю съ горцами и создать каботажное плаваніе, мы разсмотримъ теперь причины, почему до сихъ поръ нѣтъ и слѣдовъ русскаго каботажна по восточному берегу, а между тѣмъ, не смотря на запрещенія со стороны турецкаго правительства, и противудѣйствіе вооруженною силою со стороны Россіи, развилось здѣсь турецкое каботажное плаваніе.

Главные тому причины:

- 1) Совершенно открытое положеніе восточнаго берега.
- 2) Враждебное населеніе—покорное и непокорное, обитающее по прибрежью отъ Анапы до Авадліи включительно,—и
- 3) Принятая нами покровительственная таможенная система.

Разсмотримъ подробно вліяніе каждой изъ этихъ причинъ.

Начиная отъ Керченскаго пролива до укр. Св. Николая, восточный берегъ Чернаго моря имѣетъ одно и тоже, почти пря-

молинейное направлѣніе отъ NW къ SO, безъ всякихъ изгибовъ, исключая Цемеской бухты, гдѣ была прежде турецкая крѣпость Суджукъ-кале, потомъ цвѣтущій городъ Новороссійскъ, разрушенный въ послѣднюю войну, и нынѣ находится укр. Константиновское; Геленджикской бухты, гдѣ до войны также было укрѣплѣніе, и рейдовъ Пицундскаго и Сухумъ-кале.

Изъ всѣхъ этихъ изгибовъ Новороссійская бухта, по своему положенію, обширности, глубинѣ, безспорно представляла бы самый выгодный пунктъ для порта, если бы здѣсь, какъ и въ Геленджикской бухтѣ, также удобной вполнѣ во всѣхъ прочихъ отношеніяхъ,—не свирѣпствовала бы иногда бора, т. е. сильный береговой вѣтеръ, дующій порывами и до того опасный, что суда не только дрейфуютъ, но срываются съ мертвыхъ якорей, которые были положены здѣсь съ цѣлю обезпечить скольконибудь военныя суда, приходившія въ Новороссійскъ. Такъ, въ 1842 году сорвало съ мертвыхъ якорей и выбросило на берегъ транспортъ *Кодосъ* и два флашкоута. Въ 1848 году выброшены на берегъ пароходъ *Боецъ*, который сдерживался на двухъ якоряхъ и имѣлъ полныя пары; бригъ *Паламедъ*, который закрѣпленъ былъ 2-мя цѣпями и держался на 3-хъ якоряхъ; корветъ *Пиладъ*, который стоялъ на 4-хъ якоряхъ; а тендеръ *Струя*, отъ тяжести льда на снастяхъ, палубѣ и всемъ корпусѣ — пошелъ ко дну со всѣмъ экипажемъ. Три коммерческихъ судна, находившіяся въ гавани, также потерпѣли крушеніе. Въ 1851 году выброшены на берегъ шкуна *Ласточка* и транспортъ *Бузъ*; въ 1854 году сорвало съ двухъ якорей и выбросило на берегъ пароходъ *Могучій*.

Всѣ эти примѣры достаточно убѣдительны, чтобы существованіе боры считать совершеннымъ препятствіемъ для того, чтобы суда могли воспользоваться тѣми бухтами, гдѣ боры свирѣпствуютъ.

Пицундскій заливъ совершенно открытъ всѣмъ южнымъ вѣтрамъ, и суда могутъ находить здѣсь закрытіе только отъ сѣверныхъ вѣтровъ. Въ 1843 году здѣсь потерпѣлъ крушеніе транспортъ *Адлеръ*, доставлявшій изъ укр. Бомборъ пассажировъ и аммуницію.

Лучшимъ убѣжищемъ должно считать Сухумскій заливъ, рейдъ котораго хотя и открытъ на 8 румбовъ, но гдѣ не бываетъ бо-

ры и гдѣ военныя наши эскадры всегда находили и находятъ вѣрную стоянку въ зимнія непогоды.

Затѣмъ, по всему протяженію восточнаго берега суда могутъ останавливаться только въ тихую погоду. При вѣтрахъ же они должны тотчасъ уходить прочь отъ берега, во избѣжаніе несчастія. Опасность эта бываетъ для судовъ не только въ зимніе мѣсяцы, но и лѣтомъ. Такъ, наприимѣръ, при занятіи Адлера въ мая мѣсяцѣ были выброшены на берегъ суда, доставившія десантъ, и мы потеряли здѣсь: фрегатъ *Варна*, корветъ *Месимерія* и 7 купеческихъ судовъ съ провіантомъ и строительными матеріалами. А противъ укр. Вельяминовскаго разбились тогда же: пароходъ *Язонъ*, одинъ транспортъ, одинъ бригъ, два тендера и 8 купеческихъ судовъ.

Если подобныя несчастія могли случиться съ военными судами большаго ранга, то понятно, какъ увеличивается вѣроятность гибели для купеческихъ судовъ, которыя рѣшились бы держаться на якорѣ близъ берега. Кромѣ риска потерять судно, открытое положеніе берега причиною еще одного капитальнаго неудобства для купеческихъ судовъ: при малѣйшемъ вѣтрѣ или зыби, буруны разбиваются съ большою силою объ берегъ и сообщеніе съ нимъ прекращается; стало быть, выгрузка съ судовъ и ихъ нагрузка подвергаются такимъ случайностямъ, что ни одно судно не можетъ опредѣлить ни срока выгрузки, ни срока нагрузки, и потому ни одинъ шкиперъ не можетъ знать сколько времени можетъ продлиться его опасная стоянка на совершенно открытомъ рейдѣ. Если припомнимъ притомъ, что въ случаѣ сильной погоды, шкиперу нечего также рассчитывать скрыться куда нибудь въ безопасный портъ, то сдѣлается понятнымъ, почему морскія купеческія суда не плаваютъ вдоль восточнаго берега и не будутъ въ состояніи плавать до тѣхъ поръ, пока не будетъ здѣсь устроено искусственныхъ портовъ.

Такъ какъ русскія морскія суда не могутъ плавать по восточному берегу и производить торговлю, то послѣднею и овладѣли турки, при помощи каботажнаго судна, называемаго кочермою.

Незнакомому съ восточнымъ берегомъ можетъ съ перваго взгляда казаться страннымъ, почему турецкое каботажное плаваніе развилось здѣсь, а русское нѣтъ, и почему одной перемѣны турецкаго флага на русскій достаточно, чтобы подвергнуть судно неминуемой гибели.

Но это совершенно естественно и просто объясняется заселеніемъ всего берега враждебными намъ племенами.

Главное достоинство турецкой кочермы состоитъ въ томъ, что она, при первой опасности отъ вѣтра съ моря, идетъ прямо въ берегъ, и съ помощію простаго кабестана, который всегда возить съ собою, вытаскивается на сушу и спокойно и безопасно ожидаетъ того времени, когда море утихнетъ, и она будетъ въ состояніи продолжать свое плаваніе. Но чтобы этотъ маневръ былъ возможенъ, неизбѣжное условіе встрѣтить въ каждой точкѣ берега дружескій приемъ, и въ случаѣ нужды, надежную помощь. Вотъ это-то послѣднее условіе доступно только для турокъ, но ни канъ не для русскихъ.

На всемъ протяженіи отъ Анапы до Гагры прибрежныя племена находятся въ войнѣ съ Россіей, начиная съ 1791 года, когда взята въ первый разъ крѣпость Анапа, и потому, гдѣ бы русская кочерма ни вздумала пристать къ берегу, вездѣ она будетъ разграблена, а эйпажъ взятъ въ плѣнъ и проданъ. Если судно заштилѣтъ вблизи берега, то даже въ такомъ случаѣ можно ожидать, что прибрежные жители, на своихъ галерахъ и турецкихъ кочермахъ, которыя всегда бывають у нихъ въ гостяхъ, возьмутъ его на abordажъ и разграбятъ, какъ и были тому многочисленныя примѣры. Начиная отъ Гагръ до границъ Мингреліи, хотя линія берега и принадлежитъ намъ, но приморскіе пункты, сколько нибудь удобные для приставанія судовъ, заняты турками, переселенными сюда въ 1836 году владѣтелемъ изъ внутренности Абхазіи, потому здѣсь русская кочерма не можетъ находить большой помощи. Къ тому же, русское каботажное плаваніе у береговъ Мингреліи неисполнимо, не сдѣлавши всего пути отъ Керчи до Анакліи, а потому невозможность плавать между Керчью и Анакліей совершенно достаточна, чтобы убить всякую возможность плаванія русскихъ каботажныхъ судовъ между Анакліей и укр. Св. Николая, тѣмъ болѣе, что и перевозить то на этомъ пространствѣ рѣшительно нечего. Если бы суда наши могли покрайней мѣрѣ ходить въ Батумъ и Трапезондъ, и привозить оттуда мануфактурные товары для Гуріи, Мингреліи и Закавказскаго края, то еще были бы какіе нибудь шансы имѣть грузы для нашихъ каботажныхъ судовъ, но принятая у насъ таможенная система и высокія покровительственныя пошлины на всѣ иностранныя товары, исклю-

Чають всякую возможность торговли послѣдними посредствомъ русскихъ судовъ.

Всѣ племена, обитающія на восточномъ берегу, не имѣютъ никакой промышленности; торговля ихъ находится въ самомъ младенчествѣ и состоитъ пока изъ обмѣна естественныхъ и земледѣльческихъ произведеній на самые простые мануфактурные товары. Денегъ у горцевъ нѣтъ вовсе, или они попадаютъ къ нимъ случайно отъ русскаго правительства. Вслѣдствіе такого положенія страны она нуждается или скорѣе можетъ пріобрѣтать только тѣ мануфактурныя произведенія, которыя очень дешевы, но русскія мануфактурныя произведенія, очень дорогія сами по себѣ, на восточномъ берегу дѣлаются еще дороже вслѣдствіе удаленія его отъ мѣстъ производства мануфактурныхъ товаровъ въ Россіи, и потому огромной премии за далекую и трудную перевозку. Кромѣ того, фабрики наши вовсе не знаютъ потребностей и привычекъ горцевъ и совсѣмъ не изготовляютъ тѣхъ товаровъ, къ которымъ горцы привыкли издавна и которые доставляются имъ чрезъ Турцію изъ Англіи. Понятно, что при такихъ условіяхъ, сбыта здѣсь русскихъ произведеній быть не можетъ и его никогда не было. Пріобрѣтать многостранные товары, которые заготовляются для горцевъ, но оплачивать ихъ покровительственною пошлиною въ Керчи или въ Цоти или Сухумѣ, значить до такой степени возвысить цѣну товаровъ, что они, по своей дороговизнѣ, будутъ недоступны для горцевъ; поэтому торговля съ горцами иностранными товарами, по привезеннымъ на русскихъ судахъ и черезъ русскіе порты, при принятой у насъ таможенной системѣ, положительно невозможна.

Вся торговля, которая заведена была на восточномъ берегу, и въ послѣдніе годы, передъ англо-французской войной, достигла было въ Новороссійскѣ замѣтныхъ размѣровъ, могла развиваться только вслѣдствіе доставки сюда беспошлинно всѣхъ иностранныхъ товаровъ, кромѣ военныхъ припасовъ. Необходимость этой мѣры была доказана еще въ 1840 году генераломъ Раевскимъ, и по его ходатайству разрѣшенъ былъ беспошлинный ввозъ, сначала въ видѣ опыта, потомъ срочъ закрытія порто-франко отъ кладывался и протянулся до наступленія войны. Производству и развитію подобной торговли иностранными товарами содѣйствовало существованіе береговой черноморской линіи, — которая занимала урѣженіями всѣ удобныя якорныя мѣста, — и сильное

морское крейсерство, которое мы могли содержать, имѣя цѣлый флотъ на Черномъ морѣ, и наконецъ, прибрежное крейсерство посредствомъ вооруженныхъ барказовъ, находившихся въ каждомъ укрѣпленіи. Въ то время кондробандная торговля была затруднена и представляла слишкомъ большой рискъ, а между тѣмъ доставляла мало выгодъ, потому что покровительствуемая русскимъ правительствомъ торговля могла съ успѣхомъ соперничать съ первою, ибо какъ та, такъ и другая, были избавлены одинаково отъ уплаты таможенныхъ пошлинъ. Но все это измѣнилось послѣ англо-французской войны: порто-франко закрыто вездѣ, даже и въ Одессѣ; крейсерство, какъ это будетъ изложено впоследствии, вовсе не составляетъ важной преграды, почему на открытомъ восточномъ берегу, при устьѣ каждой рѣчки и ручья, можно видѣть десятками турецкія контрабандныя кочеры.

Если къ покровительственной пошлинѣ, которая идетъ въ пользу контрабандиста, мы прибавимъ возможность провозить вмѣстѣ съ мануфактурными товарами порохъ и оружіе, а вывозить плѣнныхъ и женщинъ; да сверхъ того вспомнимъ, что продажа происходитъ не на деньги, а въ обмѣнъ на произведенія края, которымъ горцы не знаютъ цѣны, и потому цѣнятъ очень низко, то мы поймемъ какую огромную выгоду извлекаютъ турки-контрабандисты на восточномъ берегу Чернаго моря, и потому объяснимъ себѣ, почему ни страхъ конфискаціи товаровъ, ни ссылка лицъ, пойманныхъ съ контрабандою, въ арестантскія роты внутри Россіи — нисколько не содѣйствовали уничтоженію контрабандной торговли. И если она могла производиться дѣятельно во время существованія береговой черноморской линіи,—то конечно теперь контрабанда достигаетъ огромныхъ размѣровъ. Въ 1860 году пойманъ былъ въ Сухумѣ ромъ, провезенный контрабандою чрезъ одну изъ турецкихъ деревень Абхазіи, за укрытіе котораго уплачено было 20 000 руб.

Сдѣлаемъ краткій выводъ изъ всего сказаннаго.

Русская торговля съ восточнымъ берегомъ Чернаго моря, посредствомъ каботажныхъ судовъ, оказалась невозможною, вслѣдствіе открытаго положенія берега, заселеннаго враждебными намъ племенами; торговля посредствомъ турецкихъ судовъ, которыя пользуясь лѣтнимъ временемъ, могли бы снабжать товарами: Новороссійскъ, Геленджикъ и Сухумъ-кале — оказалась невозмож-

ною, вследствие дороговизны русскихъ товаровъ, и большихъ покровительственныхъ пошлинъ на иностранные. И такимъ образомъ, владѣя болѣе половины столѣтія всѣмъ восточнымъ берегомъ Чернаго моря, Россія не извлекла никакихъ выгодъ изъ этого владѣнія, не смотря на то, что на восточномъ берегу именно есть тѣ произведенія, которыхъ недостаетъ на сѣверномъ берегу, и что поэтому русская торговля на Черномъ морѣ, по видимому, находилась при условіяхъ, самыхъ благопріятныхъ для своего развитія. Всѣ возможныя выгоды этой торговли перешли на сторону Турціи, и, къ крайнему сожалѣнію, Трапезондъ, еще недавно ничтожная пристань, сдѣлался большимъ торговымъ городомъ и главнымъ складомъ всѣхъ товаровъ, потребляемыхъ на восточномъ берегу, тогда какъ эта будущность и значеніе и по топографическому положенію и по политическимъ причинамъ, должны бы принадлежать русскимъ городамъ Поти и Керчи.

Кромѣ матеріальнаго убытка, развитіе турецкой торговли на восточномъ берегу имѣло весьма вредное нравственное вліяніе, хотя и трудно опредѣлить точно, въ какой степени турецкая торговля замедлила совершенное покореніе этой части Кавказа.

Во всякомъ случаѣ, вредъ отъ турецкой торговли былъ слишкомъ великъ и очевиденъ для всякаго, знакомаго съ восточнымъ берегомъ Чернаго моря, и потому естественно, съ самаго появленія русскихъ въ этой части Кавказа, всѣ стремленія мѣстныхъ начальниковъ и самаго правительства клонились къ тому, чтобы измѣнить существующій порядокъ: развить русскую торговлю и посредствомъ ея уничтожить торговлю турецкую. Много было избираемо для этого средствъ, много было сдѣлано большихъ пожертвованій; но ожидаемыхъ результатовъ до сихъ поръ незамѣтно и слѣдовъ.

Постараемся же, сколько возможно, опираясь на факты, разобрать подробно всѣ принимавшіяся мѣры, чтобы открыть, при этомъ разборѣ, причины всѣхъ неудачъ, и пользуясь уроками прошедшаго, достигнуть уясненія того, что по нашему мнѣнію можетъ служить съ пользою, въ наше время, для достиженія давно желанной, но еще ни разу не достигнутой цѣли.

Вотъ мѣры, которые принимались правительствомъ:

- 1) крейсерство морское и прибрежное;
- 2) фактическое занятіе берега, т. е. учрежденіе береговой черноморской линіи и развитіе торговли съ горцами;

5) учрежденіе таможенной линіи отъ укр. Гагры до укр. Св. Николая.

Я не предполагаю написать подробной исторіи появленія и развитія всѣхъ этихъ мѣръ, но изложу только тѣ историческіе факты, которые, по моему мнѣнію, лучше характеризуютъ дѣйствительность или вредъ помянутыхъ мѣръ.

1) КРЕЙСЕРСТВО МОРСКОЕ И ПРИГРЕЖНОЕ.

Морское крейсерство по восточному берегу Чернаго моря принадлежитъ къ числу первоначальныхъ мѣръ, съ которыхъ, такъ сказать, началось покореніе этой части Кавказа. Начало крейсерства, кажется, можно отнести къ 1804 году, когда князь Цициановъ, послѣ присоединенія Мингреліи, открылъ первый портовый городъ на восточномъ берегу, въ Редуть-Кале. Послѣдовавшее вскорѣ за тѣмъ присоединеніе Абхазіи, Самурзакани и Гуріи, и взятіе Анапы, Сунджукъ-Кале и Сухума, а слѣдовательно возможность, опираясь на эти пріобрѣтенія, приступить къ покоренію остальной части восточнаго берега, должна была породить идею о важности прекратить подвозъ военной контрабанды къ непокорнымъ горцамъ, и стало быть, о необходимости правильного морскаго крейсерства. Впрочемъ, Анапа и Сунджукъ-Кале были уступлены потомъ Турціи и взяты обратно, равно какъ и Поти, въ 1828 году; и только въ 1829 году, по андріанопольскому трактату, Турція отказалась окончательно отъ права на восточный берегъ, а потому крейсерство, какъ мѣра, правильно задуманная и систематически исполняемая—началась послѣ этого времени.

Крейсерство это вполне зависѣло отъ черноморскаго вѣдомства, тогда какъ всѣ другія военныя мѣры для покоренія западнаго Кавказа находились въ непосредственномъ завѣдываніи командира отдѣльнаго кавказскаго корпуса, и потому близкой связи между крейсерствомъ и сухопутными дѣйствіями повидимому вовсе не было. Между начальствами той и другой стороны происходили дѣятельныя сношенія, но полезныхъ результатовъ отъ того не было. Такъ должно думать по крайней мѣрѣ потому, что въ 1852 году, для окончанія всѣхъ недоразумѣній, адмиралу Грейгу и управляющему Мингреліею генераль-маіору Вакульскому поручено было согласиться на будущее время на

счетъ средствъ, необходимыхъ для правильнаго крейсерства; 1-го августа въ Редуть-Кале, на шкунѣ «Рѣзвая», постановленъ былъ этими лицами актъ, которымъ положено содержать два отряда военныхъ судовъ: одинъ для крейсерства между Анапою и Гаграми, другой для крейсерства между Гаграми и Редуть-Кале. Оба отряда должны были состоять изъ 8 мелкихъ военныхъ судовъ и 2-хъ транспортовъ, необходимыхъ для перевозки грузовъ между занятыми нами пунктами берега. При этомъ опредѣлена также зависимость морскихъ чиновъ отъ сухопутнаго вѣдомства.

Не смотря, однако, на существованіе подобнаго документа, самъ генералъ Вакульскій, въ слѣдующемъ году (1855) жаловался на неудовлетворительность крейсерства и просилъ усилить абхазскій отрядъ. Причиною этого было то, что горцы имѣли въ то время много галеръ, съ помощію которыхъ грабили купеческія суда и нападали даже на военныя. По полученіи объ этомъ донесенія, Императоръ Николай собственноручно написалъ на немъ: «если черкесы строятъ галеры и ѣздить на нихъ, то неужели наши канонирскія лодки не могутъ служить при ихъ берегахъ?» Вслѣдствіе сего повелѣно было завести іолы и канонирскія лодки и производить на нихъ прибрежное крейсерство. Адмиралъ Грейгъ доказывалъ невозможность этого, о чемъ и производилась переписка до 1854 года, когда горцы, пріѣхавши на галерахъ, ночью разграбили базаръ впереди укр. Бомборъ и успѣли уйти безъ всякой потери, по неимѣнію у насъ каботажныхъ судовъ для преслѣдованія ихъ. Послѣ этого случая, по волѣ Государя, генералъ-адъютантъ Лазареву и Розену поручено было согласиться о числѣ судовъ въ обоихъ отрядахъ и о заведеніи каботажнаго крейсерства. Генералъ Розень предполагалъ имѣть въ Геленджикѣ, какъ самое безопасное изъ занятыхъ нами пунктовъ, 1 фрегатъ, 8 судовъ меньшаго ранга, 6 іоль, и 18 турецкихъ кочермъ. Кочермы были избраны имъ, какъ самыя удобныя для каботажнаго плаванія суда; ихъ предполагалось снабдить фалконетами и считать таможенными судами. Тотчасъ же послѣ этого рѣшенія кавказское начальство сдѣлало сношеніе съ русскимъ консуломъ въ Трапезондѣ, г. Герси, о высылкѣ чертежей кочермы и условій, на которыхъ могутъ быть пріобрѣтены эти суда въ Трапезондѣ. Г. Герси сообщилъ, что но-

купка одной кочеры можетъ стоить отъ 655—689 руб., но что продажа ихъ дозволяется только турецкимъ подданнымъ, и потому, если кавказское начальство желаетъ приобрести кочеры, то необходимо черезъ министерство Иностранныхъ Дѣлъ получить отъ турецкаго правительства и выслать трапезондскому пашѣ особый фирманъ. Представленіе объ этомъ сдѣлано военному министру, который прежде истребованія фирмана спросилъ мнѣніе адмирала Лазарева о пользѣ кочермъ для каботажнаго крейсерства. Адмиралъ Лазаревъ находилъ, что: во первыхъ, нельзя позволить носить русскій военный флагъ такимъ безобразнымъ судамъ, какъ турецкая кочерма; а во вторыхъ, главная выгода послѣднихъ, при каботажномъ плаваніи, именно возможность вытаскиваться на берегъ въ каждой точкѣ, совершенно бесполезна для русскихъ судовъ, которыя не могутъ приставать къ непріятельскому берегу и даже вблизи его подвергаются опасности отъ нападенія. Поэтому мелкимъ судамъ, крейсерующимъ у восточнаго берега, необходимо имѣть качества, противоположныя качествамъ кочеры, т. е. вмѣсто удобства приближаться къ берегу, дать имъ всѣ средства быстро удалиться отъ него въ открытое море. Поэтому адмиралъ Лазаревъ признавалъ самымъ полезнымъ завести для крейсерства по восточному берегу 12 мелкихъ судовъ, шкунь и катеровъ. Съ этимъ мнѣніемъ согласился и генералъ Розень. Въ это же время всѣ суда обоихъ отрядовъ подчинены одному вице-адмиралу, на котораго возложена отвѣтственность за строгую блокаду берега.

Впрочемъ, несмотря на мнѣніе адмирала Лазарева, таможенное вѣдомство купило въ Трапезондѣ въ 1834 г. 6 кочермъ за 1277 черв. и уплатило за доставку 439 черв. Въ 1835 г. эти суда были освидѣтельствованы и приняты, но когда на нихъ поставили фалконы и начали стрѣльбу, то въ нихъ открылась течь, и всѣ мастера и шкипера въ Редуть-Кале признали, что при стрѣльбѣ кочеры эти непременно потонуть. Поэтому для ихъ осмотра посланъ былъ капитанъ-лейтенантъ Дороховъ изъ Каспійской флотиліи, который и нашелъ, что течь происходитъ отъ дурной конопатной работы и можетъ быть устранена, но что кочерма самое неудобное судно для крейсерства, ибо не можетъ держаться въ морѣ, и при всякомъ вѣтрѣ выбрасывается на берегъ. По всѣмъ этимъ причинамъ таможенныя кочеры, съ разрѣшенія министра

финансовъ, въ 1836 году проданы въ томъ видѣ, въ какомъ они есть. Этимъ фактически доказана была справедливость мнѣнія адмирала Лазарева.

Соглашеніе между морскимъ и сухопутнымъ вѣдомствами въ 1834 году, не усилило, однако, крейсерства и не устранило затрудненій въ доставкѣ моремъ грузовъ въ укрѣпленія, на транспортахъ черноморскаго флота, и потому въ 1835 году кавказское начальство испросило разрѣшеніе Государя на покупку парохода, который бы состоялъ въ непосредственномъ его распоряженіи. Разрѣшеніе было получено, и пароходъ *Язонъ*, стоившій съ доставкою 554 450 руб. ассигн., въ 1836 году доставленъ въ Россію, и вслѣдъ затѣмъ заказанъ другой пароходъ *Колхида*, на который издержано 529 156 руб. ассигн. Этотъ первый опытъ морскихъ судовъ въ кавказскомъ вѣдомствѣ, оказался весьма удовлетворительнымъ, такъ что въ 1838 году заказаны въ Англіи для кавказскаго вѣдомства еще три парохода: *Могучій*, *Боецъ* и *Молодецъ*, на сумму 1 725 000 руб. ассигн., а впослѣдствіи и шестой пароходъ *Эльборусъ* за 225 000 руб. сер. Сверхъ того, по ограниченному числу транспортовъ, высылаемыхъ на Кавказъ отъ черноморскаго вѣдомства (всего 4), куплено было въ Англіи 6 парусныхъ транспортовъ: *Цемесъ*, *Мамай*, *Субашин*, *Кодосъ*, *Адлеръ* и *Лаба*, съ доставкою, на сумму 722 282 рубли ассигн. Всѣ эти транспорты и пароходы поступили въ вѣдѣніе кавказскаго начальства, и заведеніе всего этого флота стоило болѣе 1 225 000 руб., а на починку и исправленіе его съ 1840 по 1852 годъ издержано было 1 679 509 руб. сер., не считая цѣнности угля и содержанія экипажей.

Съ передачею всѣхъ транспортныхъ судовъ прекратились, конечно, жалобы на несвоевременную доставку грузовъ въ укрѣпленія, но крейсерство осталось въ прежнемъ положеніи. По крайней мѣрѣ, вотъ что говоритъ жившій въ то время между непокорными горцами, англійскій эмисаръ г. Бель (*).

«Voilà maintenant dix-sept jours que je suis sur cette côte et que j'en ai longé une portion considérable; et durant tout ce temps, quoique j'ai continuellement cherché du regard les navires rus-

(*) Journal d'une residence en Circassie pendant les années 1837, 1838 et 1839 par J. S. Bell.—Traduit de l'Anglais par L. Vivien. Paris.—1841. Pag. 64. Tom. I.

ses et que je n'aie cessé de m'enquérir après eux, il ne m'est arrivé qu'une seule fois d'en voir: c'étaient deux voiles qu'on présuma être russes, mais qui étaient à trop grande distance de terre pour qu'on put les reconnaître. Rien dans le temps ni dans le vent ne les a empêchées d'aller où il leur a plu. Le blocus, dans le fait, paraît n'être qu'une simple plaisanterie sauf quand un navire est accidentellement tombé dans la croisière, ou que les Russes se sont aventurés, furtivement et à la faveur de la nuit, à venir brûler ceux qu'ils ont pu trouver non gardés sur la grève, comme ils l'ont essayé dernièrement à Tû, sur deux bati-ments».

Слова г. Беля подтверждаются всеми официальными донесениями того времени о невозможности, посредством морского крейсера, воспретить пристаать турецким каботажным судамъ къ восточному берегу и о морскихъ разбояхъ самыхъ горцевъ, которые рѣшались атаковать даже наши военные суда.

Такъ, напримѣръ, въ 1857 году люгеръ *Глубокій*, командиръ лейтенантъ Шпаковский, былъ атакованъ горцами на галерахъ, и обязанъ своимъ спасеніемъ только превосходству артиллеріи. Даже въ 1846 году горцы съ успѣхомъ сопротивлялись нашимъ военнымъ судамъ. Корветъ «Пиладъ» и бригъ «Паламедъ», встрѣтивъ три кочермы, атаковали ихъ гребными судами; но кочермы эти вступили въ бой и отстрѣливались такъ сильно, что убили офицера, нѣсколькихъ матросовъ и заставили наши суда выпустить все снаряды, послѣ чего кочермы спокойно пристали въ Вардане.

Дерзость горцевъ заставила обратить особое вниманіе на развитіе каботажнаго, прибрежнаго крейсера, и покойный Государь Императоръ, въ 1857 году, предложилъ генералу Розену сформировать изъ чиновъ азовскаго казачьяго войска 10-ть командъ въ 10—15 человекъ для крейсера у самаго берега, на лодкахъ *«особой конструкціи изъ войскъ известной»*, такъ какъ *«азовскіе казаки изъ прежняго своего быту задунайской запорожской стѣны, имѣли главные промыслы на сихъ лодкахъ и приобрѣли искусство и знаніе въ прибрежномъ плаваніи»*. Генералъ Розень принялъ это предложеніе и изъ азовскихъ казаковъ сформировано было 10 командъ; 6 изъ нихъ отправлены

были въ Керчь къ генералу Вельяминову, а 4 въ укр. Сухумь-Кале. На эти команды предполагалось возложить постоянное прибрежное крейсерство отъ Анапы до Редуть-Кале. Генераль Равевскій, однако, находилъ невозможнымъ производить крейсерство между Анапою и Гаграми, такъ какъ азовскія лодки не выдерживаютъ свѣжей погоды въ морѣ, и кромѣ того, горскія галеры, на которыхъ помѣщается до 40 человекъ, всегда могутъ овладѣть ими, и потому предлагалъ употреблять азовскія лодки для сообщенія между укрѣпленіями. Это мнѣніе было принято всѣми и въ каждомъ изъ укрѣпленій береговой линіи заведено было по 2 азовскихъ барказа, для которыхъ одинъ комплектъ гребцовъ былъ изъ азовскихъ казаковъ, а другой изъ солдатъ укрѣпленія. Впослѣдствіи (въ 1845 году) число азовскихъ командъ увеличено еще четырьмя, которыя назначались для крейсерства въ 4-мъ отдѣленіи береговой линіи отъ р. Ингура до поста Св. Николая.

Азовскія команды, съ ихъ лодками (барказами), принесли большую пользу укрѣпленіямъ, создавши новый способъ вѣрнаго между ними сообщенія и значительно затруднили приходъ контрабандныхъ судовъ. Укрѣпленія построены были, какъ извѣстно, на самыхъ удобныхъ якорныхъ мѣстахъ. Съ заведеніемъ азовскихъ барказовъ приходъ кочермъ вблизи укрѣпленій сдѣлался невозможнымъ: усиленные охотниками изъ гарнизона, команды 2 азовскихъ барказовъ смѣло и не сомнѣваясь въ успѣхѣ, всегда могли атаковать въ морѣ и не допустить до берега самую сильную кочерму. Въ 1841 году генераль Анрепъ доносилъ объ успѣшныхъ дѣйствіяхъ азовскихъ барказовъ и говорилъ, что они сдѣлались грозой контрабандистовъ. Не смотря, однако, на подобное рѣшительное свидѣтельство, нельзя думать, чтобы азовскіе барказы могли прекратить контрабандную торговлю: во-первыхъ, не всѣ удобныя якорныя мѣста были заняты укрѣпленіями; во-вторыхъ, морскія дѣйствія барказовъ возможны были только вблизи самыхъ укрѣпленій, такъ сказать подъ выстрѣлами ихъ; далѣе контрабандисты могли приставать почти безпрепятственно. И дѣйствительно, все время происходили сообщенія отъ нашего консула въ Трапезондѣ объ отправляющихся оттуда кочерахъ съ эмисарами и военною контрабандою.

Сообщенія эти всегда почти подтверждались въ дѣйствительности, но контрабандныя суда избѣгали преслѣдованія крейсеровъ. Въ 1845 году изъ Очамчирь (въ Абхазіи) прибыла въ Анатолю кочерма и привезла 32 человекъ плѣнныхъ. Такая огромная масса невольниковъ, собранная для груза одного судна, встревожила въ то время всѣхъ, ибо доказывала существованіе правильно организованной контрабандной торговли. Начались розыски, почему изъ Абхазскаго порта могъ отправиться такой грузъ, и по справкамъ оказалось, что кочерма эта дѣйствительно отплыла изъ Очамчирь, но она прибыла туда отъ черкесскихъ береговъ и только отстаивалась три дня на якорѣ противу Очамчирь. Такъ какъ объясненіе это было принято, то положеніе крейсерства въ то время оказывается совершенно неудовлетворительнымъ: кочерма, отъ черкесскихъ береговъ, могла проплыть, не будучи замѣченной, вдоль всего восточнаго берега Чернаго моря, занятаго нашими укрѣпленіями, и мимо укр. Сухумъ-Кале, гдѣ всегда стоялъ въ сборѣ отрядъ военныхъ судовъ.

Главною причиною неуспѣшнаго дѣйствія нашихъ морскихъ крейсеровъ было то, что всѣ они были парусныя и сидѣли глубоко въ водѣ, а потому не имѣли возможности подходить близко къ берегу и получали перевѣсъ надъ кочермами только при благоприятномъ вѣтрѣ, встрѣтивъ ихъ вдали отъ берега. При безвѣтріи же и противныхъ вѣтрахъ кочерма, пользуясь своими веслами, почти всегда благополучно уходила отъ крейсеровъ. Вслѣдствіе этого, въ 1847 году, генераль Будбергъ, начальникъ береговой черноморской линіи, поднялъ вопросъ о замѣнѣ всѣхъ 10 парусныхъ транспортовъ винтовыми паровыми шкунами. Это предложеніе было принято, и первая шкуна «Аргонавтъ», заказанная въ Англіи за 60 т. рублей, прибыла въ 1851 году въ Керчь. Вслѣдъ за тѣмъ предполагалось заказать другую подобную шкуну, но приготовленія къ войнѣ, а потомъ наступившая вскорѣ война, помѣшали привести къ концу предложенія генерала Будберга.

Изъ этого краткаго очерка, весьма неполнаго конечно, вслѣдствіе недостаточности матеріаловъ, которые были у меня въ рукахъ, — можно вывести, однако, заключеніе, что какъ морское, такъ и прибрежное крейсерство отъ самаго начала до прекращенія

въ послѣднюю войну, никогда не въ силахъ было достигнуть той цѣли, съ которою было учреждено. Къ изложеннымъ выше причинамъ неуспѣха крейсерства не лишнее будетъ прибавить еще одну: кавказскія суда и крейсериющіе у восточнаго берега отряды подчинились, въ общемъ составѣ и въ частности, сухопутнымъ начальникамъ и вмѣстѣ съ тѣмъ вполнѣ зависѣли отъ черноморскаго вѣдомства и дѣйствовали по его инструкціямъ. Отъ этого естественно происходили безплодныя сношенія двухъ независимыхъ вѣдомствъ, много неприятныхъ столкновеній между мало-подчиненными другъ другу лицами, причемъ моряки часто показывали свое нежеланіе исполнять требованія сухопутныхъ начальниковъ, которые, съ своей стороны, не зная морскаго дѣла, своими ошибочными требованіями вызывали противудѣйствіе моряковъ. Какъ ни были ничтожны эти столкновения, но въ общемъ итогѣ они не мало мѣшали общему дѣлу.

Послѣ англо-французской войны крейсерство по восточному берегу приняло совершенно другой видъ. Снятіе береговыхъ укрѣпленій и, слѣдовательно, уничтоженіе прибрежнаго крейсерства и уменьшеніе числа морскихъ судовъ въ отрядахъ, плавающихъ у восточнаго берега, затруднило болѣе чѣмъ когда нибудь нашихъ крейсеровъ въ поимкѣ контрабандныхъ судовъ. Къ этому присоединилось еще открытіе, по парижскому трактату, на восточномъ берегу, портовъ Анапы, Сухумъ-Кале, Редуть-Кале и Поти, и стѣснительная инструкція для крейсеровъ. Въ настоящее время крейсеръ можетъ взять только ту кочерму, которая попадетъ ему съ военною контрабандою, безъ паспорта, визированнаго нашимъ консуломъ, и въ добавокъ не далѣе 5 миль отъ враждебнаго намъ берега, и то по удостовѣреніи, что въ эту пяти-мильную полосу она попала добровольно, а не вслѣдствіе непогоды и противныхъ вѣтровъ. При такихъ условіяхъ нѣтъ возможности взять кочерму какъ призъ. Если на кочермѣ была бы военная контрабанда, то, при преслѣдованіи крейсера, шкиперу стоитъ только бросить за бортъ весь этотъ грузъ, и тогда онъ спокойно можетъ ожидать осмотра; онъ всегда имѣетъ паспортъ, визированный нашимъ консуломъ на Анапу, т. е. на крайнюю точку восточнаго берега. Съ такимъ паспортомъ крейсеръ, гдѣ бы онъ ни встрѣтилъ кочерму, вдоль всего бе-

рега, не можетъ арестовать ее какъ таможенный призь, ибо кочерма еще не достигла мѣста своего назначенія, гдѣ предполагать оплатить пошлиною лежащей на ней грузъ. Поэтому въ настоящее время кочермы вовсе не избѣгаютъ, какъ прежде, крейсеровъ, но прямо идутъ на нихъ и показываютъ свои паспорта; затѣмъ, едва крейсеръ отойдетъ на приличное разстояніе, кочерма идетъ прямо въ берегъ, гдѣ живутъ враждебныя намъ племена и находятъ у нихъ покровительство, помощь и вѣрный сбытъ своимъ товарамъ, неоплаченнымъ таможенною пошлиною. Обманутому крейсеру остается одно—разбить выстрѣлами кочерму, когда она уже на берегу; но въ то время, какъ подойдетъ крейсеръ, товары съ кочермы сняты и унесены далеко въ горы, а потеря пустой кочермы вовсе не важный убытокъ для контрабандиста, потому что убытокъ этотъ вознаграждается съ лихвою при продажѣ гордамъ товаровъ. Къ тому же, разбить совершенно кочерму выстрѣлами очень трудно: обыкновенно она только повреждается болѣе или менѣе, но всѣ эти поврежденія легко исправляются экипажемъ, и кочерма опять идетъ въ море. Положимъ, что крейсеръ разобьетъ кочерму въ дребезги; но для этого нужно не менѣе 150 выстрѣловъ. Каждый выстрѣлъ изъ нашего морскаго орудія стоитъ не менѣе 6 — 10 руб., а всѣ 150 выстрѣловъ не менѣе 900 — 1500 рублей, тогда какъ новая кочерма стоитъ не болѣе 700 рублей. Слѣдовательно, разбивать кочерму на берегу нераціонально: мы наносимъ себѣ вдвое болѣе вредъ, чѣмъ непріятелю. Конечно, можно бы говорить о нравственномъ вліяніи подобнаго истребленія, но постоянно увеличивающаяся контрабандная торговля вѣрнѣ всякихъ умозаключеній доказываетъ фактически, что ужасъ, наводимый этимъ истребленіемъ, вовсе не такъ великъ, какъ бы могло казаться съ перваго взгляда.

Такимъ образомъ, при настоящемъ порядкѣ вещей крейсерство не имѣетъ ни малѣйшей возможности помѣшать контрабандной торговлѣ, которая, прикрываясь паспортами, визированными на Анапу, снабжаетъ неоплаченными пошлиною товарами все побережье, заселенное враждебными намъ племенами, отъ Гагръ до Анапы; и потому, разсматривая съ экономической точки зрѣнія, крейсерство здѣсь, въ томъ видѣ, какъ оно производится, скорѣе вредно, чѣмъ полезно, ибо оно не только не окупаетъ ка-

кими нибудь полезными результатами издержекъ на свое содержание, но приносить матеріальный ущербъ намъ, не дѣлая ни какого почти вреда контрабандистамъ. Кромѣ матеріальнаго ущерба, изъ такого положенія дѣль вытекаетъ огромное нравственное зло: горцамъ извѣстны стремленія нашего правительства къ уничтоженію контрабанды на восточномъ берегу и къ прекращенію всякихъ сношеній между нмъ и Турціею. Очевидную невозможность достигнуть этого горцы не могутъ приписать ни чему другому, какъ безсилію Россіи и вмѣшательству иностранныхъ державъ, на которое они всегда рассчитывали и вѣра въ которое постоянно поддерживалась и поддерживается высылаемыми сюда постоянно эмисарами. Въ дневникѣ Г. Беля (*) и въ приложеніяхъ къ нему слишкомъ достаточно документовъ, подтверждающихъ такое предположеніе, и потому считаю излишнимъ дальнѣйшее развитіе этой мысли. Прибавлю только, во-первыхъ, что г. Бель жилъ у непокорныхъ племенъ во время самыхъ сильныхъ военныхъ дѣйствій на восточномъ берегу, когда учреждалась береговая черноморская линія, и мы имѣли всѣ средства содержать строгую блокаду берега; во вторыхъ, послѣ парижскаго трактата, во всѣ открытые для иностранныхъ судовъ порты допущены иностранные представители, консулы, а вмѣстѣ съ тѣмъ и вліяніе иностранныхъ державъ на прибрежное населеніе естественно должно усилиться, сравнительно съ тѣмъ, каково оно было при г. Белѣ, какъ бы ни казалось съ перваго взгляда незамѣтнымъ это вліяніе.

Причины успѣха контрабанды отъ укр. Гагръ до укр. Св. Николая нѣсколько отличны и будутъ изложены при разсмотрѣніи карантинно-таможенной линіи.

2. БЕРЕГОВАЯ ЧЕРНОМОРСКАЯ ЛИНІЯ И РАЗВІТІЕ ТОРГОВЛИ СЪ ГОРЦАМИ.

Неуспѣшность крейсера, всегда и всеми сознаваемая, заставляла предпринимать другія мѣры для прекращенія сношеній восточнаго берега съ Турціею и для облегченія покоренія этой части Кавказа. Самая рѣшительная и вѣрная мѣра есть, конечно,

(*) Journal d'une résidence en Circassie pendant les années 1837, 1838 et 1839
par J. S. Hall. Pекю 1841.

фактическое занятіе всей линіи берега. Эта мысль была причиною образованія береговой черноморской линіи.

Припомнимъ теперь постепенность фактическаго занятія восточнаго берега Чернаго моря.

Въ 1804 году присоединена къ русскимъ владѣніямъ Мингрелія, кромѣ крѣп. Поти, занятой турками; въ 1810 и 1811 годахъ—Абхазія, Самурзакань и Гурія, а также взяты были Анапа (1807) и Сунджукъ-Кале (1811), уступленные потомъ Турціи. Наконецъ, по адрианопольскому миру 2-го сентября 1829 года, Турція уступила Россіи права на весь восточный берегъ Чернаго моря, отъ устьевъ р. Кубани до укр. Св. Николая. Первый пунктъ, занятый нами въ то время, была крѣпость Анапа, взятая послѣ правильной осады въ 1828 году. Вслѣдъ за тѣмъ заняты Геленджикъ и уже въ 1828 году графъ Паскевичъ сдѣлалъ представленіе военному министру о пользѣ и необходимости проложить прямое сухопутное сообщеніе отъ Ольгинскаго поста, въ 60 верстахъ отъ Екатеринодара, до Геленджика. Постройка этого сообщенія съ тремя на немъ укрѣпленіями разрѣшена въ 1831 году, и графу Паскевичу предоставлено израсходовать 760 т. р. ассигн. изъ контрибуціи 5 000 000 руб., полученной отъ Персіи и предназначенной для улучшенія полезныхъ предпріятій въ Закавказскомъ краѣ. Въ 1831 и 1852 г. построены укрѣпленія Геленджикъ, на что израсходовано 49 717 руб. ассигнаціями.

Въ 1850 году построено укр. Гагры для прикрытія Абхазіи, въ предположеніи, что приморская дорога есть единственный путь для движенія горцевъ въ эту область.

Въ 1834 году генералъ Вельяминовъ представилъ общее предположеніе о занятіи восточнаго берега Чернаго моря линіею укрѣпленій въ устьяхъ всѣхъ рѣкъ, куда приходятъ обыкновенно турецкія кочермы, и предложилъ уничтожить всѣ аулы горцевъ на 25 верстъ разстоянія отъ берега, чтобы контрабандисты нигдѣ не находили содѣйствія мѣстныхъ жителей. Въ то же время корпусный командиръ баронъ Розень, желая упрочить русское могущество за Кубанью, предполагалъ образовать около Анапы и Геленджика поселенія изъ солдатъ, прослужившихъ 10 лѣтъ. Хотя генералъ Вельяминовъ и находилъ, что поселенія около Геленджика неудобны, по недостатку земель, и около Анапы еще

преждевременны, но вопреки этому мѣсто въблизи Анапы устроены были станицы Николаевская, Благовѣщенская, Суворовская, Витячева, которыя стоили намъ большихъ усилій и сняты передъ англо-французской войной.

Въ 1855 году, по случаю военныхъ дѣйствій въ Абхазіи, выстроено мостовое укрѣпленіе на р. Бзыбъ и разработана дорога черезъ Бомборы и Пицунду къ укр. Гаграмъ. Съ другой стороны, на р. Кодоръ построено укр. Дранды для штабъ-квартиры линѣйнаго баталіона.

Въ 1856 году генераль Вельяминовъ прибылъ съ отрядомъ на р. Дообъ и построилъ здѣсь укр. Александрійское, названное потомъ Кабардинскимъ и наконецъ Константиновскимъ, послѣ посѣщенія его въ 1850 году Великимъ Княземъ Константиномъ Николаевичемъ.

Въ 1857 году занятъ былъ особымъ отрядомъ, подъ начальствомъ барона Розена, мысъ Адлеръ и при р. Мдзымтѣ выстроено укр. Св. Духа. Въ то же время генераль Вельяминовъ, изъ Геленджика, пришелъ съ отрядомъ къ устью р. Пшады, заложилъ здѣсь Новотроицкое укрѣпленіе и выступилъ съ отрядомъ на р. Вуланъ, гдѣ и построилъ Михайловское укрѣпленіе.

Въ 1858 году генераль Раевскій, назначенный вмѣсто генерала Вельяминова, представилъ корпусному командиру генералу Головину докладную записку, въ которой доказывалъ, что кр. Анапа, основанная послѣ присоединенія Крыма вышедшими оттуда татарами, могла имѣть важность только до тѣхъ поръ, пока находилась въ рукахъ турокъ, по близости своей къ Крыму и закубанскимъ племенамъ; что открытый рейдъ этого порта не представляетъ никакихъ удобствъ для приходящихъ судовъ, и потому предлагалъ упразднить кр. Анапу, оставя въ ней только одинъ баталіонъ, необходимый для прикрытія поселеній, а вмѣсто Анапы занять новый пунктъ въ Цемесской бухтѣ. Это предложеніе было принято и генералу Раевскому, вмѣстѣ съ адмираломъ Лазаревымъ, поручено было выбрать въ Цемесской бухтѣ мѣсто для порта, который могъ бы устроиться для удобствъ эскадры, крейсерующей у восточнаго берега. Мѣсто это выбрано при р. Цемесѣ и названо Новороссійскомъ, гдѣ и построено укрѣпленіе. Кромѣ Новороссійска въ 1858 году выстроено еще 2 укрѣпленія: отрядомъ генераль-маіора Симборскаго, со сто-

роны Абхазии сдѣланъ десантъ у р. Сочи и построено укрѣпленіе Навагинское; а отрядомъ генерала Раевского сдѣланъ десантъ у Шапсухо и построено здѣсь укр. Тенгинское.

Въ 1859 году построено 5 укрѣпленія: фортъ Головинскій у Субаши; фортъ Лазаревъ у Псезуаппе и фортъ Раевскій на р. Мессагъ, гдѣ проходитъ сухопутная дорога изъ Новороссійска черезъ Гастогаевское укрѣпленіе на Вареникову переправу.

Такъ какъ укрѣпленія береговой линіи были очень удалены отъ Тифлиса и Ставрополя, почему, при недостаткѣ удобныхъ сообщений, управление ими изъ этихъ городовъ было затруднительно, то въ 1859 году признано было полезнымъ образовать изъ всѣхъ приморскихъ пунктовъ, отъ устьевъ р. Кубани до границъ Самурзакани, особое управленіе береговой черноморской линіи, которая раздѣлена была сначала на 2, потомъ на 3 отдѣленія, и наконецъ съ присоединеніемъ прибрежья Самурзакани, Мцигрелии и Гуріи, въ 1845 году образовано 4 отдѣленіе. Начальникъ береговой линіи поставленъ былъ въ самостоятельное положеніе и имѣлъ право сноситься прямо съ военнымъ министромъ.

Такимъ образомъ въ 1859 году уже вполне приведена была въ исполненіе мысль генерала Вельяминова, именно всѣ важныя якорныя мѣста по восточному берегу заняты были укрѣпленіями, вооруженными сильною артиллеріею, и кромѣ того, въ каждомъ изъ нихъ находилось по два, вооруженныхъ фалконетами, азовскихъ барказа, которые могли бы преслѣдовать въ морѣ контрабандныя кочермы, если бы онѣ вадумали приставать къ берегу вѣ выстрѣловъ укрѣпленій. Сношенія горцевъ съ турками значительно затруднились, но за то положеніе гарнизоновъ, запертыхъ въ тѣсной внутренности укрѣпленій, изъ которыхъ нельзя было выходить, не подвергая себя выстрѣламъ горцевъ; недостатокъ свѣжей пищи, вслѣдствіе затруднительности доставки припасовъ моремъ и невозможности пріобрѣсти ихъ на мѣстѣ; однообразіе занятій и безвыходность положенія, — все это, вмѣстѣ съ вреднымъ климатомъ, было причиною страшной болѣзненности между гарнизонами укрѣпленій. Хотя гарнизонамъ выдавалось усиленное содержаніе и морская провизія; приняты были всѣ мѣры разнообразить ихъ скучную жизнь; по предложенію адмирала Лазарева заведены были лодки и невода для рыбной ловли —

но всё эти мѣры были безуспѣшны: болѣзненность и смертность развивались въ ужасающихъ размѣрахъ. Чтобы составить себѣ понятие объ этомъ, приведемъ въ примѣръ укрѣп. Св. Духа (*), гдѣ при числительности гарнизона отъ 650 до 950 человѣкъ, среднимъ числомъ ежегодно поступало въ лазаретъ 1800 больныхъ, а въ 6 лѣтъ (т. е. до 1846 года) поступило 10 800 человѣкъ. Изъ нихъ умерло 922 человѣка, т. е. въ 6 лѣтъ весь гарнизонъ вымиралъ и замѣнялся новымъ.

Вслѣдствіе подобной болѣзненности и смертности въ 1859 году гарнизоны укрѣпленій сдѣлались до того слабы, что не только не могли поддерживать верковъ, которые пришли въ разрушенное состояніе, но даже не имѣли достаточнаго числа людей для обороны ихъ, въ случаѣ нападенія. Такое бѣдственное положеніе гарнизоновъ не могло укрыться отъ горцевъ, которые зорко высматривали случай сдѣлать имъ возможное зло. Въ то время горцы съ одной стороны особенно сильно возбуждались противъ Россіи эмисарами, изъ которыхъ особенно замѣчательны англичане Лонгвортъ и Бель; послѣдній, какъ то подробно изложено въ его дневникѣ, прожилъ 5 года между непокорными горцами, съ цѣлю примиренія частной вражды между племенами и составленія изъ всѣхъ ихъ одного правильно-организованнаго союза подъ покровительствомъ Турціи и европейскихъ державъ, и для направленія общихъ усилій къ истребленію русскихъ укрѣпленій на восточномъ берегу. Съ другой стороны, голодъ, который обнаружился въ этомъ году на восточномъ берегу вслѣдствіе усиленныхъ военныхъ дѣйствій съ нашей стороны, придавалъ горцамъ особенное желаніе взять укрѣпленія наши и воспользоваться собранными въ нихъ запасами. Оба эти обстоятельства были причиною того, что 7-го февраля 1840 года горцы атаковали фортъ Лазаревъ и овладѣли имъ. Успѣхъ этотъ ободрилъ ихъ, и 29-го февраля они напали на Вельяминовское и взяли его. 25-го марта, не смотря на отчаянное сопротивленіе гарнизона, горцы овладѣли Михайловскимъ укрѣпленіемъ, знаменитымъ геройскимъ подвигомъ рядоваго Архина Осипова; 2-го апрѣля взято Николаевское укрѣпленіе близъ Абина, а 26-го мая атакованъ и Абинскій фортъ, отъ котораго горцы отражены были съ страшнымъ урономъ, отнявшимъ у нихъ охоту

(*) Рапортъ генерала Будберга отъ 9-го августа 1846 года № 962.

продолжать свои нападенія. Чтобы эти несчастные для насъ случаи не могли имѣть вреднаго вліянія на ходъ военныхъ дѣйствій, по волѣ Государя составленъ былъ особый десантный отрядъ изъ войскъ 5-го пѣхотнаго корпуса, и подъ начальствомъ генерала Раевского 10-го мая высадился у Туансе, а 22-го мая у Пезуаппе, гдѣ и возобновилъ укрѣпленія Вельяминовское и Лазаревское.

Въ 1840 году волненія въ Дагестанѣ и Чечнѣ отвлекли вниманіе отъ береговой черноморской линіи, и всѣ средства, находившіяся на послѣдней, употребляемы были на устройство и усиленіе обороны прежде занятыхъ пунктовъ и на развитіе нашей торговли съ горами. Новыхъ пунктовъ занимаемо не было до самаго снятія линіи, хотя изъ рапорта генерала Раевского, отъ 1-го апрѣля за № 155, видно, что для окончательнаго довершенія береговой линіи предполагалось усилить ее еще 4-мя укрѣпленіями въ Ту-Вардане, Хошуте и Гагрипше.

Въ 1854 году, при началѣ англо-французской войны черноморская береговая линія была снята безъ всякой потери съ нашей стороны, не смотря на присутствіе союзнаго флота въ Черномъ морѣ. Это блестящее дѣло исполнено было начальникомъ береговой линіи, контръ-адмираломъ Серебряковымъ, съ помощію принадлежащихъ кавказскому вѣдомству париходовъ и транспортовъ, вмѣстѣ съ эскадрою контръ-адмирала Памфилова. Въ Абхазіи же и Цебельдѣ укрѣпленія сняты при содѣйствіи владѣтеля первой, князя Михаила Шервашидзе.

Укрѣпленія сняты въ такой постепенности:

Съ 4-го на 5-е марта, въ теченіе 24-хъ часовъ, сняты одновременно укрѣпленія: Новотроицкое, Тенгинское, Вельяминовское, фортъ Лазаревъ, Головинское и Навагинское.

9-го марта снято укр. Св. Духа, париходомъ «Громоносець», подъ командою полковника Сколкова.

15-го марта снятъ Геленджикъ: гарнизонъ его перешелъ сухопутно въ Новороссійскъ.

22 марта сняты Пицунда и Бомборы и гарнизоны ихъ отступили въ Сухумъ.

30 марта оставленъ Новороссійскъ.

Въ началѣ апрѣля оставлена Анапа и укр. Марамба въ Цебельдѣ, а 9-го апрѣля, принявши гарнизоны Бомборъ, Пицунды

и Марамбы, войска наши отступили изъ Сухумь-Кале для присоединенія къ гурійскому отряду.

Оставалось неснятымъ одно укр. Гагры. Флотъ нашъ въ то время уже долженъ былъ собраться въ Севастополѣ; сухимъ путемъ отступить гарнизону изъ Гагръ не было никакой возможности: гибель его казалась неизбѣжною, но самоотверженіе грека Сарандо Фогія спасло гарнизонъ Гагръ, и 25-го апрѣля онъ оставилъ укрѣпленіе.

Береговая черноморская линія, во время своего существованія и въ особенности послѣ упраздненія въ 1854 году, находила много поклонниковъ и порицателей. Чтобы безпристрастно обсудить ея значеніе, необходимость и пользу, обратимся къ официальнымъ документамъ и, выяснивши себѣ цѣль ея учрежденія, рассмотримъ въ какой степени она достигла или не достигла ея и почему?

Цѣль учрежденія береговой черноморской линіи яснѣ всего изложена въ отношеніи военнаго министра къ командиру кавказскаго корпуса генералу Головину, отъ 22-го февраля 1840 года за № 1151, изъ котораго мы и сдѣлаемъ слѣдующее извлеченіе:

«..... Многолѣтнія дѣйствія силою оружія противу непокорныхъ черкесскихъ племенъ, въ различныхъ пунктахъ и безъ общей связи между собою продолжавшіяся, при всевозможныхъ успѣхахъ въ частности, ни малѣйшаго не имѣли вліянія на общее успокоеніе края. Торговья связи съ Турціею, военныя и всякія другія пособія, которыя горцы получали, и непріязненныя внушенія, доходившія къ нимъ черезъ открытый всякимъ сообщеніямъ восточный берегъ Чернаго моря, непрерывно возбуждали ихъ къ новымъ безпокойствамъ и возстаніямъ. Къ пресѣченію подобныхъ сношеній крейсерство военныхъ судовъ, неослабно продолжавшееся, оказалось совершенно недостаточнымъ и никакого не оставалось средства, дабы положить имъ предѣлъ, какъ занятіе самаго берега, съ устройствомъ укрѣпленій въ главнѣйшихъ якорныхъ мѣстахъ. Правительство никогда не считало этой мѣры достаточною для окончательнаго усмиренія горцевъ, но принятіемъ оной и неослабнымъ продолженіемъ ея исполненія дости-

гаеъ двоякой цѣли, въ послѣдствіяхъ своихъ равно важной: во первыхъ, лишаетъ горцевъ всякихъ внѣшнихъ пособій; во вторыхъ, заставляетъ ихъ обратить всю торговлю въ наши предѣлы. Независимо отъ сего, въ мѣрѣ этой заключается и нравственное для горцевъ убѣжденіе о положительномъ и непоколебимомъ намѣреніи правительства привести ихъ къ покорности».....

«Такимъ образомъ, береговья укрѣпленія, въ настоящемъ ихъ числѣ и пространствѣ, не могутъ быть разсматриваемы какъ заведенія постоянныя, но какъ учрежденія временныя, служащія лишь средствомъ къ достиженію извѣстной цѣли. По мѣрѣ ея достиженія, только важнѣйшія изъ нихъ могутъ быть сохранены какъ сосредоточенія береговаго управленія и торговли внѣшней и внутренней, прочія, затѣмъ, должны быть упразднены вовсе, или будутъ существовать въ видѣ открытыхъ поселеній, по степени мѣстныхъ удобствъ каждаго изъ сихъ пунктовъ...»

Если такова была цѣль учрежденія береговой линіи, то что помѣшало достигнуть ея?

Первый основатель береговой линіи, генераль Вельяминовъ, согласно съ мыслию котораго и начали приводить въ исполненіе эту мѣру, по болѣзни, долженъ былъ оставить службу въ 1858 году, т. е. въ самомъ почти началѣ учрежденія линіи, по занятіи Пшады и Вулана. Правда, начатое дѣло передано было, по его выбору, генералу Раевскому, одному изъ самыхъ замѣчательныхъ дѣятелей, посвящающихъ себя общественной службѣ, но генераль Раевскій былъ подчиненъ начальнику кавказской линіи, генераль-адъютанту Граббе, который имѣлъ убѣжденія, совершенно противоположныя убѣжденіямъ генерала Раевского. Мнѣніе генерала Граббе раздѣлялъ и командиръ кавказскаго корпуса, генераль Головинъ. Поэтому генерала Раевского ожидало всюду противудѣйствіе, иногда самое незамѣтное и потому совершенно неотразимое. Къ тому же генераль Раевскій оставилъ береговую линію въ 1841 году и передалъ ее генералу Анрепу, который не въ состояніи былъ понять мыслей своего предшественника. По крайней мѣрѣ, вотъ что доносилъ онъ 9-го апрѣля 1841 г. за № 120.

«Я увидѣлъ береговую линію послѣ прочтенія всѣхъ проектовъ моего предшественника; теперь, разсмотрѣвши ихъ вновь, я готовъ думать, что тутъ рѣчь идетъ о какомъ то другомъ краѣ, мнѣ неизвѣстномъ, а не о восточномъ берегѣ Чернаго моря.»

А между тѣмъ, ничего не могло быть проще и рациональнѣе мыслей генерала Раевского и, повидимому, нужны были особыя усилія, чтобы не по́нять ихъ!

Вотъ что писалъ генералъ Раевскій въ опроверженіе мнѣнія генерала Граббе, основнымъ догматомъ котораго было стремленіе «устрашить горцевъ» и который предписывалъ генералу Раевскому жечь и разорять аулы натухайцевъ:

«Я совершенно противъ опустошеній, ибо 25 лѣтнее разореніе Чечни не привело къ покорности; что, не смотря на блестящіе подвиги генерала Фези и покореніе 42 народовъ Дагестана, послѣдній теперъ менѣе покоренъ, чѣмъ когда нибудь.... Самое вѣрное средство покорить натухайцевъ, по моему мнѣнію, состоитъ въ томъ, чтобы убѣдить ихъ, что мы имѣемъ достаточныя для того силы, но не намѣрены разорять ихъ.»

Основываясь на такомъ убѣжденіи, генералъ Раевскій, вопреки мнѣнію гг. Головина и Граббе, испросилъ у Государя разрѣшеніе на отпускъ ему, для начатія торговыхъ сношеній съ горцами, 20 т. пуд. соли, которые распреѣлены были между гарнизонами укрѣпленій для вымѣна у горцевъ тѣхъ предметовъ, въ которыхъ нуждались гарнизоны.

Но послѣ взятія горцами нашихъ укрѣпленій, въ началѣ 1840 года, генералъ Граббе приказалъ отмѣнить эту мѣну, для наказанія горцевъ. Такъ какъ наибольшую пользу при этомъ извлекали гарнизоны укрѣпленій, которые, благодаря мѣнѣ, имѣли свѣжіе припасы, а не довольствовались одною морской провизіею, то, конечно, такое наказаніе горцевъ было крайне невыгодно для нашихъ укрѣпленій, и потому, по представленію г. Раевского, мѣновая торговля съ горцами была возобновлена и въ ноябрѣ 1840 года, при осмотрѣ линіи, г. Раевскій былъ пораженъ благопріятными ея послѣдствіями. Въ Новотроицкомъ укрѣпленіи онъ нашелъ запасъ порціоннаго скота на шесть мѣсяцевъ, и весь этотъ скотъ былъ пріобрѣтенъ мѣною на соль.

Не довольствуясь этимъ прекраснымъ началомъ, г. Раевскій предположилъ совершенно уничтожить контрабандную торговлю горцевъ съ Турціею, доставляя горцамъ въ нашихъ укрѣпленіяхъ, за умѣренную цѣну, всѣ, привозимые на турецкихъ кочермахъ, мануфактурные товары. Для этого онъ вошелъ въ сношеніе съ новороссійскимъ генералъ-губернаторомъ, графомъ Воронцовымъ, котораго просилъ найти, между одесскими капита-

листами, пользующійся общою довѣренностію торговый домъ, который бы взялъ на себя производство этой торговли. Перевозка всѣхъ этихъ товаровъ, по предположенію г. Раевского, производилась бы бесплатно, на казенныхъ транспортахъ, а для складовъ и торговли были бы отведены во всѣхъ укрѣпленіяхъ удобныя помѣщенія, также безъ всякой платы. Къ сожалѣнію, всѣ торговые дома Одессы были иностранныя, которые не могли имѣть никакого патріотическаго побужденія рисковать вѣрными выгодами для неизвѣстнаго еще предпріятія, и потому они предлагали выдать впередъ, по крайней мѣрѣ, 100 000 р. изъ казны, чтобы на эти деньги они могли купить товаровъ и начать ими торговлю. Очевидно, такія условія были всѣ въ пользу спекуляторовъ и нисколько не обезпечивали правительство въ вѣрномъ достиженіи предположенной цѣли и, слѣдовательно, не могли быть приняты.

Не видя возможности создать торговлю этимъ путемъ, г. Раевскій избралъ другой, еще болѣе вѣрный и раціональный, именно: привлечь торговое и промышленное населеніе въ занятые нами пункты, предоставивъ желающимъ селиться—разныя льготы, какъ напр.: совершенную свободу отъ всякихъ податей на 25 лѣтъ; право торговать безъ гильдейскихъ свидѣтельствъ и уплаты соотвѣтствующаго послѣднимъ налога и т. п.

Кромѣ того, генералъ Раевскій находилъ, что торговля на береговой линіи можетъ открыться только въ такомъ случаѣ, когда будетъ разрѣшенъ безошланный ввозъ всѣхъ иностранныхъ товаровъ и когда право торговать ими будетъ распространено на всѣхъ лицъ, поселившихся на восточномъ берегу, и потому онъ предлагалъ открыть для свободной торговли весь восточный берегъ, отъ устьевъ р. Кубани, до устья р. Ингура.

Подобное предложеніе, по мнѣнію генерала Раевского, не влекло возстановленія транзита черезъ Грузію, хотя онъ убѣжденъ, что «уничтоженіе транзита сдѣлало намъ огромный политическій вредъ.» «Уничтоженіе это, писалъ генералъ Раевскій, было причиною образованія трапезондской англійской компании, которая создала для англичанъ на Черномъ морѣ противные намъ торговые интересы, тогда какъ, если бы англійская торговля была направлена черезъ Грузію, мы имѣли бы общіе съ ней интересы. Съ уничтоженіемъ транзита, мы передали Англии всю народность, которую онъ приобрѣлъ намъ на востокъ.»

Генераль Граббе совершенно опровергалъ эти мнѣнія генерала Раевского, и находилъ даже, что торговли между русскими и горцами совершенно быть не можетъ, потому что горцы не имѣютъ ничего для продажи, кромѣ невольниковъ и невольницъ. Если даже и допустить, что купцы, поселившіеся при нашихъ укрѣпленіяхъ, какъ Новороссійскъ напр., можетъ быть найдутъ себѣ какія нибудь занятія, то ремесленники совершенно останутся безъ дѣла. Эти опроверженія, конечно, противурѣчатъ одно другому: если допустить, что купцы будутъ торговать и жить при нашихъ укрѣпленіяхъ, то нельзя не допустить, что они будутъ торговать въ лавкахъ, носить сапоги и ѣсть хлѣбъ, т. е., что они неизбежно дадутъ работу ремесленникамъ.

Не довольствуясь привлеченіемъ торговаго и промышленнаго населенія, генераль Раевскій предполагалъ создать прочныя поселенія въ каждомъ изъ занятыхъ нами пунктовъ и потому просилъ разрѣшеніе на высылку женщинъ въ укрѣпленія береговой линіи. Когда число женатыхъ, уже водворенныхъ и имѣвшихъ водвориться, дошло до 1520, то генераль Раевскій, въ 1841 году, находя невыгоднымъ поселять солдатъ, жены которыхъ, по смерти мужей, имѣютъ право возвращаться на родину, предложилъ обратить женатыхъ солдатъ въ прибрежные козаки, всю дѣятельность которыхъ направить на каботажное плаваніе и рыбную ловлю, чтобы образовать здѣсь прочное морское населеніе. Назначеніе генерала Анрепа, который считалъ эту мѣру несвоевременною, помѣшало ея исполненію.

Еще въ 1839 году генераль Раевскій предлагалъ устроить вблизи Новороссійска рынокъ, гдѣ предоставить турецкимъ купцамъ продавать горцамъ, подъ наблюденіемъ нашей таможи, всѣ необходимые для нихъ предметы и даже допустить продажу женщинъ. Очевидно, эта мѣра могла бы принести несравненно болѣе пользы, чѣмъ всѣ экспедиціи, съ цѣлію утратить натухайцевъ, но исполненіе ея было отложено на время, пока не получатся положительныя данныя о результатахъ мѣнковой торговли съ горцами солью; продажа же женщинъ, которая составляетъ ничего болѣе, какъ магометанскій способъ выдавать своихъ дочерей въ замужество, рѣшительно воспрещена, «какъ несообразная съ духомъ христіанскаго благоустроеннаго правительства.»

Вотъ мысли, служащія основаніемъ проэктвъ генерала Раевского о развитіи восточнаго берега Чернаго моря, какія я могъ

найти въ дѣлахъ, мысли, которыя генераль Анрепъ отвергалъ вполне и безусловно, какъ неизбѣющія ничего общаго съ тою страной, для которой предлагались. Всякій, кто сколько нибудь знакомъ съ восточнымъ берегомъ и понимаетъ его значеніе, долженъ согласиться, что для покоренія этого края и упроченія здѣсь нашего могущества трудно придумать болѣе разумныя основанія.

Очень трудно выслѣдить основныя мысли, которыми руководился генераль Анрепъ при управленіи береговою черноморскою линією, потому что послѣ него осталась одна переписка между имъ и начальниками отдѣленій и высшимъ начальствомъ, изъ которой трудно извлечь, какая мысль кому принадлежала. Подробный разборъ дѣятельности и предначертаній генерала Анрепа, равно какъ и преемника его, Будберга, увлекъ бы слишкомъ далеко за предѣлы нашей статьи, поэтому изложимъ только нѣсколько фактовъ, относящихся до развитія торговли съ горцами во время ихъ управленія.

Вотъ размѣры мѣнковой торговли съ горцами на соль (*):

Въ 1859 году	перевезено на береговую линію	12 000 пуд.
» 1840	»	»
» 1841	»	»
» 1842	»	»
» 1844	»	»
» 1845	»	»

Такъ какъ вольнопромышленникамъ, поселившимся на восточномъ берегу, позволялось торговать солью, и число ихъ въ 1845 году доходило до 585 человекъ, то они начали сильно соперничать съ казною въ продажѣ соли горцамъ, почему въ 1845 году рѣшено было казенную торговлю солью прекратить, запасы соли въ укрѣпленіяхъ израсходовать, а строеніямъ, гдѣ онѣ хранились, дать другое назначеніе. Въ 1848 году всѣ эти запасы были израсходованы.

Главная причина прекращенія казенной торговли солью была слѣдующая: при генералѣ Раевскомъ соль продавалась 40—41

(*) Любопытно бы знать, въ какой пропорціи увеличивался привозъ соли въ эти годы частными промышленниками, о чемъ я не могъ собрать свѣдѣній.

коп. за пудъ; въ 1841 году разрѣшено перевозить ее на вольныхъ судахъ и цѣна соли поднялась до 60 коп. за пудъ; потомъ генераль Конецбу предлагалъ поднять эту цѣну до 80 к. съ пуда, дабы накидкою 20 коп. на пудъ, выручить деньги на наемъ переводчиковъ въ укрѣпленіяхъ. Естественно, что при такой произвольной перемѣнѣ цѣны предмета, служившаго мѣриломъ мѣны, горцы не могли имѣть довѣрія къ казенной торговлѣ и обращались охотнѣе къ частнымъ лицамъ, которые, пользуясь высокою цѣною казенной соли, понизили свою продажную цѣну и постепенно приняли въ свои руки всю торговлю солью.

Въ обмѣнъ на соль гарнизоны укрѣпленій получали свѣжіе припасы и дрова, а вольные промышленники, сверхъ того, и всѣ другія мѣстные произведенія края. Торговля дровами могла бы, повидимому, получить большое развитіе, ибо уже въ 1844 г. однимъ купцомъ Плотниковымъ вымѣнено было у горцевъ 50 с. дровъ, которые, какъ видно изъ прошенія его, сожжены по приказанію генерала Будберга, подъ предлогомъ, что могутъ доставить закрытіе горцамъ при атакѣ. Это обстоятельство можетъ послужить къ характеристикѣ нашей торговли на восточномъ берегу.

Въ 1842 году, отставной капитанъ Бенкендорфъ задумалъ учредить торговлю съ горцами и для того отправилъ собственную шкуну *Пропойскъ*, командиръ мичманъ Яновъ, съ мелкими товарами, которые обмѣнивалъ на лѣсъ и другія мѣстные произведенія. Шкуна сдѣлала два рейса и въ первый же рейсъ привезла пальмы, орѣха, негною и чинара 2204 крижа, и г. Яновъ завелъ сношенія съ горцами, преимущественно въ Абхазіи, былъ въ аулахъ, въ 10 верстахъ отъ берега, и вездѣ былъ принимаемъ съ большимъ радушіемъ. Торговля лѣсомъ оказалась, впрочемъ, невыгодною, по неизмѣнно сбыта, который могъ быть или за границу, или во-внутреннія губерніи; а чтобы завести правильные обороты при выборѣ того или другаго рынка, необходимъ былъ новый и значительный капиталъ. Поэтому г. Бенкендорфъ просилъ себѣ слѣдующихъ льготъ: 1) освобожденіе отъ карантина, гдѣ принадлежащій ему лѣсъ, сложенный на открытомъ воздухѣ, давалъ трещины и терялъ всю цѣну; 2) кредита въ 500 000 руб. подъ залогъ товаровъ, и 3) право безплатнаго ввоза и вывоза всѣхъ мануфактурныхъ и мѣстныхъ произведеній. Министръ финансовъ нашель, что одному г. Бен-

кендорфу нельзя дать этихъ льготъ, ибо предполагается распространить ихъ на всѣхъ торгующихъ съ восточнымъ берегомъ. Поэтому г. Бенкендорфъ, не получивъ никакого пособія, оставилъ начатую имъ торговлю.

Въ 1842 году, корпусный командиръ генераль Головинъ вошелъ въ сношеніе съ новороссійскимъ генераль-губернаторомъ, графомъ Воронцовымъ, объ учрежденіи изъ одесскихъ капиталистовъ компани съ капиталомъ въ 1 000 000 руб. ассигн., для транзитной торговли съ Персіею и Азіатскою Турціею. Для этого генераль Головинъ предполагалъ выбрать портъ Редуть-Кале и проложить къ нему сухопутное сообщеніе. Графъ Воронцовъ находилъ, что Редуть-Кале неудобенъ для торговаго порта; единственно удобное для сего мѣсто есть Сухумъ-Кале, куда и необходимо проложить дорогу. По его мнѣнію, транзитная торговля съ Персіею естественнымъ путемъ должна бы идти чрезъ Каспійское море и Волгу. Впрочемъ, при назначеніи его намѣстникомъ, графъ Воронцовъ измѣнилъ это мнѣніе: онъ обратилъ особое вниманіе на Редуть-Кале, для котораго составленъ былъ проектъ искусственнаго порта англичаниномъ Джономъ Рени, и къ этому порту проложено было сухопутное сообщеніе, которое должно бы было обратиться въ шоссе, если бы война не помѣшала этому.

Въ 1845 году, М. Taitoubt-de-Marigny, нидерландскій консулъ въ Одессѣ, пожелалъ открыть торговыя сношенія съ восточнымъ берегомъ и испрашивалъ разрѣшенія поселиться въ Новороссійскѣ. Это разрѣшеніе было дано ему, но торговля, имъ производимая, была весьма незначительна, судя по тому, что въ 1844 году генераль Будбергъ не только не согласился выдать г. Мариньи заимообразно подъ залогъ построекъ въ г. Новороссійскѣ и 2 бригавъ, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ, 5000 руб., но даже возбудилъ вопросъ, полезно-ли пребываніе г. Мариньи въ Новороссійскѣ, такъ какъ иностранецъ этотъ выставляетъ въ неблагопріятномъ видѣ дѣйствія нашего правительства и, притомъ, занимается только доставкою изъ Одессы разныхъ предметовъ для гг. офицеровъ, что, по мнѣнію генерала Будберга, могъ бы исполнить одинъ изъ нихъ, по общему выбору, безъ всякаго участія негоціанта.

Предоставляя тѣмъ, кто будетъ писать исторію нашихъ торговыхъ сношеній съ восточнымъ берегомъ, подробное изложеніе

всѣхъ другихъ попытокъ завести правильныя торговыя сношенія съ горцами и сравнительную оцѣнку ихъ достоинствъ и недостатковъ, я полагаю, что приведенныхъ фактовъ достаточно для разясненія вопроса: возможно-ли было, при помощи береговой линіи, развить русскую торговлю съ горцами и что именно помѣшало осуществленію этого искренняго желанія правительства и всѣхъ благомыслящихъ людей?

Ненависть къ русскимъ, у племень, обитающихъ на восточномъ берѣгу, происходитъ не отъ религіознаго фанатизма, а возбуждена продолжительною и истребительною войною. На всемъ пространствѣ отъ Анапы до Гагръ, исламизмъ есть скорѣе политическое ученіе, чѣмъ религіозное вѣрованіе; русскіе вовсе не враги ихъ вѣры, но личные ихъ враги, отъ которыхъ они ждутъ всего дурнаго. Турки же для нихъ вовсе не пророки и апостолы, а только добрые союзники, отъ которыхъ они ожидаютъ всего хорошаго. Турецкій султанъ, по ихъ понятіямъ, не глава правовѣрныхъ, но единственная сила, которая должна бы вступить за ихъ независимость. Поэтому заведеніе правильныхъ торговыхъ сношеній съ горцами, къ обоюдной выгодѣ ихъ и нашей, не встрѣчаетъ такихъ препятствій, которыя бы нельзя было устранить, настойчиво принимая рациональныя мѣры, оправдываемыя политическою экономіею. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что если бы свѣтлыя понятія генерала Раевского были приведены въ исполненіе съ такою опредѣленностью и въ такой постепенности, какъ это изложено въ его проэктахъ, то положеніе нашей торговли на восточномъ берегу было бы совершенно другое, и всѣ пожертвованія правительства не пропали бы такъ бесплодно, какъ это случилось вслѣдствіе ограниченности взгляда и противоположныхъ стремленій его преемниковъ. Какъ доказательство этого, приведу въ примѣръ дѣятельность послѣдняго начальника береговой линіи, контръ адмирала Серебрякова, который одинъ имѣлъ сходныя съ генераломъ Раевскимъ понятія о торговлѣ съ горцами. Созданіе и развитіе Новороссійска и его цвѣтущее положеніе передъ войной, обязано заведенію прочныхъ сношеній съ туземцами, у которыхъ адмиралъ Серебряковъ старался всѣми мѣрами развить земледѣліе, торговлю и промыслы, оставляя въ сторонѣ военныя подвиги, какъ бесполезныя дѣла. Новороссійскъ, конечно, уничтоженъ во время войны до

основанія; послѣ того не было оказано никакихъ поощреній для его заселенія и развитія здѣсь торговли, и все-таки по занятіи его русскими тотчасъ явилась торговля въ Новороссійскѣ, да кромѣ того въ Адагумскомъ и Крымскомъ укрѣпленіяхъ, также безъ всякаго поощренія, образовались базары и лавки. Вотъ этотъ-то результатъ лучше всего указываетъ, что правильно задуманное развитіе торговыхъ сношеній съ горцами, и систематически приведенное въ исполненіе, не могло быть уничтожено даже нашимъ отступленіемъ во время англо-французской войны, и не пропало безъ слѣда, какъ наше военное занятіе, но принесло очевидную пользу: облегчило наши сношенія съ горцами и, слѣдовательно, уменьшило ихъ нерасположеніе къ намъ, т. е. создало первый шагъ для вѣрнаго ихъ покоренія.

3) Таможенная линия отъ укр. Гагры до поста Св. Николая.

Съ присоединеніемъ Мингреліи, Абхазіи, Самурзакани и Гурии, военное крейсерство у этой части восточнаго берега, принадлежащаго уже Россіи, было бы несообразнымъ, а потому здѣсь учреждена была карантинно-таможенная линія, получившая окончательное устройство въ 1851 г. Между тѣмъ, берегъ здѣсь заселенъ такими же дикими племенами, какъ и тѣ, которые живутъ къ сѣверу отъ Гагръ. Они, конечно, не могли и не считали нужнымъ добровольно подчиняться нашимъ таможеннымъ уставамъ, а какъ достаточной военной силы здѣсь не было, то контрабандная торговля всегда производилась здѣсь въ огромномъ размѣрѣ и съ совершенною безопасностью. какъ будто бы она была покровительствуема русскимъ правительствомъ.

Невыгоды такого положенія были всегда замѣтны для мѣстнаго начальства, и управляющій Мингреліею, генераль-маіоръ Вакульскій, уже въ 1851 г. просилъ разрѣшенія употреблять оружіе и войска для истребленія вдоль берега контрабандныхъ судовъ, которыя «не согласятся исполнить вѣжливыя требованія крейсеровъ». Но, во избѣжаніе озлобленія полудикихъ абхазцевъ, страдающихъ отъ прекращенія торговли съ Турціею, генералу Вакульскому было разрѣшено: «крейсерамъ разрушать суда только въ морѣ, а отнюдь не на мелкой водѣ, вблизи берега.» Вой-

сками же позволено истреблять только тѣ кочеры, «которыя придуть съ контрабандою въ занятые нами пункты, какъ Гагры, Пицунда, Бомборы и Сухумъ.» Это, конечно, представляло самое вѣрное средство удалить отъ этихъ пунктовъ возможное торговое движеніе!

Послѣ того, въ 1845 г., начальникъ береговой черноморской линіи, генераль Будбергъ, закрылъ было порты въ Келасурахъ, Очамчирахъ и Гудавѣ, но князь Воронцовъ нашелъ это распоряженіе преждевременнымъ и снова открылъ ихъ. Тогда, въ свою очередь, генераль Будбергъ назначилъ слѣдствіе надъ самурзаканскимъ приставомъ, за поимку контрабанды. И это было совершенно логично: если былъ допущенъ приходъ контрабандныхъ судовъ къ берегамъ, нами занятымъ, гдѣ устроена была карантинно-таможенная линія, то необходимо было допустить въ прилежащей берегу странѣ, обращеніе доставляемыхъ на этихъ судахъ товаровъ. Но если Абхазія, Самурзаканъ, Мингрелія и Гурія снабжались неоплаченными пошлиною товарами, то, конечно, не было никакой возможности предохранить отъ нихъ весь Закавказскій край, а въ такомъ случаѣ, существованіе карантинно-таможенной линіи отъ укр. Гагръ до поста Св. Николая, становилось совершенно бесполезною и разорительною мѣрою.

Послѣ англо-французской войны и вторичнаго занятія нами восточнаго берега Чернаго моря, таможенная линія, конечно, была возстановлена вновь и строгое преслѣдованіе контрабанды составляетъ ея обязанность.... Но возможно ли достигнуть этого въ настоящее время?

Въ настоящее время мы занимаемъ здѣсь своими войсками только пять пунктовъ, на протяженіи всей линіи, именно: Св. Николая, Поті, Редуть-Кале, Сухумъ-Кале и Гагры. Остальныя точки берега совершенно открыты для контрабандной торговли. Правда, что во всѣхъ якорныхъ мѣстахъ, гдѣ есть замѣтное торговое движеніе, живутъ таможенные чиновники, съ однимъ или двумя гвардіонами, но возможно-ли одному чиновнику, опираясь на подобную военную силу, помѣшать приходу контрабандныхъ судовъ и контрабандной торговлѣ въ селеніи, составленномъ изъ турокъ, гдѣ на базарѣ всегда найдется десятка два вооруженныхъ горцевъ, приходящихъ сюда для торговли, и кото рые смот-

рять на таможеннаго чиновника и его военныя средства, какъ на главное препятствіе къ выгодной покупкѣ? Надо прибавить еще, что все это населеніе, если бы оно вздумало оказать сопротивленіе или противодѣйствіе таможеннымъ законамъ, не подвергаетъ себя ни малѣйшей опасности, потому что пока явится судъ и слѣдствіе, виновные ужъ конечно успѣютъ *убѣжать въ горы*, т. е., по просту, разойдутся по домамъ. Если же имъ вздумалось бы убить таможеннаго чиновника или разбить его армію, то тогда они убѣгутъ къ непокорнымъ горцамъ и *сдѣлаются абреками*, т. е., говоря по просту, уйдутъ изъ своей деревни и будутъ жить у родныхъ. Предполагая какое угодно геройское самоотверженіе и готовность жертвовать собою для исполненія долга, что можетъ сдѣлать таможенный чиновникъ для прекращенія или предупрежденія контрабанды? Какіе бы сильныя выговоры и предписанія ни высылались ему изъ правленія; какими бы разумными инструкціями не снабжали чиновника, сила вещей такова, что онъ не въ силахъ сдѣлать что нибудь, и обвинять его въ этомъ нѣтъ никакой возможности! Съ дикарями необходима сила, чтобы они могли уважать постановленія; если же этой силы нѣтъ, то, конечно, напрасны всѣ писанныя строгости: онѣ исполнены быть не могутъ!

Конечно, наши таможенныя правленія и заставы существуютъ и дѣйствуютъ; но на нихъ оплачиваются пошлиною товары, привозимые въ занятые нами пункты берега, собственно для потребленія войскъ, и товары, доставляемые торговыми домами въ Тифлисъ и вообще въ Закавказскій край, которые продаются здѣсь въ иностранныхъ магазинахъ, и потому могутъ выдержать безъ затрудненія какую угодно накидку въ пользу таможенъ. Но всѣ эти товары, оплачиваемые пошлиною, составляютъ, конечно, весьма малую часть того, что провозится по восточному берегу.

Поэтому карантинно-таможенная линія, по всему восточному берегу, такъ же бесполезна теперь, какъ была бесполезна въ 1854 и 1845 годахъ, когда объ этомъ можно судить безошибочно на основаніи вышеприведенныхъ официальныхъ фактовъ. Всѣ невыгоды отъ ея учрежденія падаютъ на войска, квартирующія въ занятыхъ нами пунктахъ берега, которые поставлены болѣе или менѣе въ необходимость покупать товары на мѣстѣ, и на купцовъ, которые не могутъ развить своихъ оборотовъ,

имѣя единственными потребителями войска, такъ какъ туземное населеніе находить для себя удобнѣе пріобрѣтать, вблизи занятыхъ нами пунктовъ, товары, неоплаченные пошлиною. Для пріобрѣтенія возьмемъ городъ Сухумъ-Кале, гдѣ находится все таможенное управление, и потому таможенный досмотръ достигаетъ своего шѣхитим. Въ 6-ти верстахъ къ югу отъ Сухума лежитъ селеніе Келасуры, а верстахъ въ 15-ти къ сѣверу—сел. Арсаулъ, куда по недостатку военной силы контрабанда можетъ проникать безъ затрудненія. Кто же изъ туземцевъ пойдетъ въ Сухумъ для покупки, т. е. для обмѣна своихъ произведеній, когда онъ знаетъ, что за его произведенія въ Келасурахъ и Арсаулѣ ему дадутъ гораздо болѣе товаровъ? И оттого туземцы вовсе почти не являются въ Сухумъ для торговли, и стало быть, торговля наши связи съ туземцами вовсе не завязываются. Купцы, живущіе въ Сухумѣ, почти не торгуютъ, за недостаткомъ покупателей, и такимъ образомъ нужны пожертвованія отъ правительства для развитія города; сама страна нисколько не содѣйствуетъ этому.

При такомъ положеніи дѣлъ всѣ выгоды отъ учрежденія таможенной линіи и высокихъ покровительственныхъ пошлинъ, ею оберегаемыхъ,—переходятъ къ контрабандистамъ и лицамъ, имъ покровительствующимъ. Очевидно, что никто изъ владѣльцевъ не позволитъ контрабандной кочермѣ приставать на своей землѣ иначе, какъ взявши съ нея болѣе или менѣе значительную пошлину въ свою пользу. Хотя эта пошлина и произвольна, но такъ какъ стачки между разными владѣльцами быть не можетъ, а напротивъ существуетъ сильное соперничество, вслѣдствіе котораго каждый изъ нихъ желаетъ доставить возможнымъ выгоды пристающимъ кочермамъ, и тѣмъ увеличить приходъ ихъ къ своимъ владѣніямъ,—то пошлина, выплачиваемая контрабандистами, при всей ея непостоянности, все таки несравненно менѣе покровительственной пошлины, которую бы они обязаны были платить, торгуя открыто, согласно таможеннымъ постановленіямъ. Отъ этого купцы, поселившіеся въ занятыхъ нами пунктахъ, никогда не могутъ продавать товары такъ дешево, какъ продаютъ ихъ турки, живущіе въ Гудаѣ, Очамчарахъ, Келасурахъ и проч... Если прибавимъ, что при контрабандѣ таможенной весьма удобенъ *возз* оружія и военныхъ припасовъ, и

вывозъ плѣнныхъ, женщинъ и дѣтей, — то намъ будутъ понятны всѣ преимущества, недоступные нашимъ купцамъ, т. е. тѣмъ, которые ведутъ дозволенную торговлю, сообразно съ таможенными правилами, — преимущества, которыми пользуются лица, занимающіяся торговлею въ непризнанныхъ нами портахъ берега. А затѣмъ сдѣлается очевидна причина, вслѣдствіе которой воздвигаемые нами на восточномъ берегу города, такъ медленно развиваются, тогда какъ рядомъ съ ними турецкія деревни Абхазіи и Самурзакани быстро идутъ впередъ. Исключеніе составляетъ, конечно, одинъ городъ Поти, гдѣ 5-ть лѣтъ тому назадъ было нѣсколько лачугъ, а теперь выстроился самый торговый и многолюдный городъ на восточномъ берегу; но это исключеніе произошло потому, что послѣ англо-французской войны черезъ городъ Поти направлено все движеніе европейскихъ товаровъ, потребляемыхъ въ Закавказскомъ краѣ; учреждено пароходство по Ріону и истрачены правительствомъ значительныя суммы на вырубку лѣсовъ.

Н. Шавровъ.

(до слѣд. №°).