

ИЗВѢСТІЯ

ИМПЕРАТОРСКАГО Общества

ДЛЯ СОДѢЙСТВІЯ

РУССКОМУ ТОРГОВОМУ МОРЕХОДСТВУ.

—
Выпускъ X.
—

ПРОТОКОЛЫ

засѣданій Правленія Общества и Общаго Собранія

за 1881 годъ

СЪ РАЗНЫМИ ПРИЛОЖЕНІЯМИ.

МОСКВА.

Типо-Литографія Н. И. Куманина, Мясницкая, Кривое-колѣно пер., близъ Почтамта.

1882.

Европейскія выставки; въ 1870 году въ С-Петербургѣ, и въ 1872 году въ Москвѣ на Политехнической Выставкѣ памяти Петра Великаго. На этой послѣдней выставкѣ Печорская лиственница получила *адресъ первой степени*, за подписью Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, всѣхъ Предсѣдателей Отдѣловъ выставки и экспертныхъ Коммиссій, о чемъ было напечатано во всѣхъ журналахъ въ то же время. (Образцы этихъ деревъ и брусьевъ находятся во вновь открытомъ музѣ Государственныхъ Имуществъ въ С-Петербургѣ, въ Соляномъ городкѣ.

З А П И С К А

О СООРУЖЕНІИ ПОРТА ВЪ АНАПСКОЙ БУХТѢ.

Описаніе бухты ¹⁾ Анапская бухта образовалась отъ выдающагося къ западу на двѣ мили въ море мыса, который, по направленію отъ востока, постепенно возвышается отъ 3-хъ до 56 футовъ надъ уровнемъ моря. Бухта эта не замерзаетъ; къ сѣверной сторонѣ, противъ оконечности мыса, на разстояніи отъ берега до 350 сажень бухта имѣетъ мели съ наименьшею глубиною въ 9 фут. Наибольшая глубина бухты, между берегомъ и мелями, 35 ф. къ западной сторонѣ, и 17 ф. къ восточной сторонѣ бухты, а далѣе глубина увеличивается и на разстояніи 400 сажень отъ берега доходитъ до 37 и 40 ф. Мели въ бухтѣ, въ весьма отдаленной отъ насъ эпохѣ, образовались отъ бывшихъ морскихъ сооружений въ послѣдствіи разрушенныхъ и покрытыхъ морскими наносами и осадками. Лоція Чернаго моря, составленная въ 1834 году, мели эти счи-

¹⁾ Руковод. Лоція Чернаго Моря и результаты изслѣдованій Коммиссіи, Высочайше назначенной въ 1873 году, о выборѣ пункта на сѣверо-восточномъ берегу Чернаго моря, для устройства на немъ порта.

таетъ подводнымъ каменнымъ рифомъ; между тѣмъ, по изслѣдованію Коммиссіи, Высочайше повеленной въ 1873 году, о выборѣ пункта на сѣверо-восточномъ берегу Чернаго моря для устройства при немъ порта, оказалось, что мели эти, возвышаясь до $1\frac{1}{2}$ сажень, состоятъ изъ плотно слежавшагося ила съ пескомъ и ракушками, и, въ случаѣ надобности, легко могутъ быть уничтожены землечерпательною машиною. Последнее опредѣленіе Коммиссіи подтверждается еще тѣмъ обстоятельствомъ, что, сколько разъ въ истекшее десятилѣтіе ни случалось становиться или удариться судимъ на этихъ меляхъ, они не получали поврежденій и, облегчаясь отъ груза, свободно снимались. Грунтъ въ бухтѣ—илъ съ пескомъ и илъ съ ракушками,—удобный для якорной стоянки, но попадаются изрѣдка на глубинѣ 25-ти ф. и камни, набросанные разновременно и легко устранимые при расчисткѣ бухты, а ближе къ берегу на 3-хъ и 5-ти футовой глубинѣ, къ южной сторонѣ бухты, есть мѣстами камень-песчанникъ, весьма рыхлый, расположенный грудями и поросшій морскою травою. Лоція Чернаго моря ничего не говоритъ объ этихъ грядахъ, но они показаны на англійскихъ картахъ, составленныхъ во время Крымской войны 1854 году. Какъ на меляхъ, такъ и на грядахъ, по предложенію Коммиссіи въ 1873 году,—при устройствѣ порта, удобно могутъ быть произведены сооруженія: на меляхъ сѣвернаго молла, (см. планъ бухты) и на грядахъ особаго плато, для образованія мѣстъ подъ портовыхъ постройки вслѣдствіе обрывистаго берега отъ выдающагося мыса въ море.

Вѣтры и волненіе въ бухтѣ. Анапская бухта открыта для вѣтровъ и волненія отъ запада и сѣверо-запада. Вѣтры эти, какъ и волненіе, бываютъ въ бухтѣ съ большою силою, особенно осенью и зимою, когда дуютъ часто же-

стокіе, продолжительныя, и холодныя вѣтры отъ сѣверо-запада. Въ это время Анапская бухта становится безпокойною и опасною для судовъ, такъ что, если при началѣ вѣтра, они немедленно не уходятъ въ море, то подвергаются порчѣ или гибели, какъ и бываетъ это почти ежегодно съ стоящими въ бухтѣ судами; такъ напримѣръ въ этомъ году 22 августа отъ волненія при западномъ вѣтрѣ изъ числа 10 судовъ, стоявшихъ на бухтѣ, выбрано было на берегъ 5 судовъ; изъ нихъ 4 не имѣли особенныхъ поврежденій и, потерявъ часть грузовъ, исправились и вновь вышли въ море, а одинъ бриггъ Николаевскаго порта «Архистратигъ Михайлъ» купца Сапожнова потерпѣлъ крушеніе, потерялъ весь грузъ и окончательно оказался негоднымъ для плаванія, такъ что хозяинъ продалъ его на сломъ, за 200 руб. ²⁾

Наботажъ и рыболовство въ бухтѣ.

Безотрадное положеніе каботажныхъ судовъ въ Анапской бухтѣ, открытой только для двухъ вѣтровъ, кромѣ непосредственной опасности потерпѣть крушеніе, усиливается еще тѣмъ обстоятельствомъ, что при современныхъ условіяхъ страхованіе судовъ и отправляемыхъ на нихъ товаровъ весьма часто дѣлается невозможнымъ; всякій судовладелецъ и товаротправитель рискуетъ потерять свои капиталы безвозвратно, а потому всевозможная смѣлость и знаніе нашихъ шкиперовъ здѣсь бесполезны. Изъ никто не можетъ довѣрить ни судовъ, ни грузовъ. Какъ бы ни были богаты жители г. Анапы и его района, давая постоянно грузы судамъ въ оба пути, и какія бы выгоды ни представляли рыболовство и каботажъ въ Анапской бухтѣ, никто изъ солидныхъ людей здѣсь не употребитъ своихъ капиталовъ на заве-

²⁾ Всѣхъ судовъ, потерпѣвшихъ крушеніе въ этомъ году, 14, изъ нихъ 3 погибли; восемь человекъ матросовъ утонуло

деніе судовъ, такъ какъ суда эти не могутъ дѣлать правильныхъ рейсовъ, не могутъ во всякое время грузиться и разгружаться, не могутъ даже стоять предъ городомъ, когда это нужно; но, вполнѣ завися отъ погоды въ морѣ, лишаютъ хозяина всякой возможности правильно работать ями, опредѣлить свой рискъ и свои выгоды. Когда-же предпріятіе или промыселъ представляетъ здѣсь однѣ случайности, то, естественно, за нихъ принимаются люди безъ средствъ и безъ знанія, которые по этому не могутъ ни создать правильнаго мореходства, ни содѣйствовать быстрому его развитію. Такимъ образомъ совершенно ясно, что на открытій побережъ города Анапы, безъ устройства порта, Каботажъ и рыболовство не могли и не могутъ быть созданы.

**Выгоды порта
въ Анапѣ.**

Устройство порта въ Анапѣ вызоветъ (когда зимою Азовское море и Керченскій проливъ замерзаютъ, и навигація прекращается почти на 5 мѣсяцевъ, а въ Новороссійскѣ и Геленджикѣ свирѣпствуетъ бури), большой притокъ товаровъ къ Анапскому порту въ особенности, по неизмѣннѣю никакихъ затрудненій въ окружающей г. Анапу довольно ровной мѣстности, по которой должны слѣдовать товары къ порту. Въ подтвержденіе этого обстоятельства представляются слѣдующія данія: во первыхъ, не смотря на постоянное отсутствіе какихъ нибудь искусственныхъ морскихъ удобствъ для плаванія, нагрузки и выгрузки товаровъ въ Анапской бухтѣ, все таки морская торговля Анапы до наступленія войны доходила до оборота $3\frac{1}{2}$ мил. руб.; а въ послѣдніе три года, хотя морская торговля его замѣтно упала вслѣдствіе прекращенія операций многими купцами, единственно по обстоятельствамъ минувшей войны, оставившей вообще весьма вредный слѣдъ на пути экономической дѣятельности всего вос-

точного берега Чернаго моря, но изъ миллионнаго оборота не выходила, а именно:

Привезено товаровъ. Вывезено. Годовой оборотъ.

Въ 1878 г. на 257828 р. 50 к. 955389 р. 1213217 р. 50 к.			
» 1879. 323997 »	— 850562 »	1174559 »	—
» 1880. 315890 »	— 846492 »	1162382 »	—

Если еще возьмемъ результаты заграничной и русской торговли вдоль всего восточнаго берега Чернаго моря отъ Керчи до Батума, напимъ въ за 1878 годъ, то движеніе виѣшней и внутренней торговли выразится слѣдующими цифрами:

Виѣшняя-заграничная.

Въ 1878 году.	Привозъ.	Вывозъ.	Итого.
Батумъ.	7200 р.	32309 р.	39509 р.
Николаевскъ.	580 »	2230 »	2810 »
Поти.	1391661 »	4491851 »	5883512 »
Редутъ-Кале.	»	»	»
Очемчиры.	»	»	»
Сухумъ-Кале.	6110 »	»	6110 »
Гудава.	»	460	460 »
Вальминовское.	1513 »	»	1513 »
Новороссійскъ.	56 »	»	56 »
Анапа.	11280 »	48204 »	59484 »
Итого.	1418400 »	4575054 »	5993454 »

Внутренняя съ Россіей.

Въ 1878 году.	Привозъ.	Вывозъ.	Итого.
Батумъ съ 29 октября 1878 г. по 1 августа 1879 г.	975546 р.	213753 р.	1189299 р.
Николаевскъ.	46768 »	7507 »	54275 »
Поти.	15066967 »	1312813 »	16379781 »
Редутъ-Кале.	»	»	»
Очемчиры.	»	»	»
Сухумъ-Кале.	73581 »	4145 »	77726 »
Гудава.	»	»	»

Навагинское....	14057	1976	16033
Вельяминовское.	59199	58269	117468
Джубга.....	»	2397	2397
Вуланка.....	»	»	»
Геленджикъ.....	239	7875	8114
Новороссійскъ..	235685	609469	845154
Анапа.....	246548	907185	1153733
Итого.....	16718590	р.3125390	р.19843980 р*

Такимъ образомъ, изъ приведенныхъ выше официальныхъ цифръ Таможеннаго Управленія можно видѣть значеніе поименованныхъ приморскихъ пунктовъ по внѣшней и внутренней торговлѣ и право каждаго изъ нихъ на—исключительное вниманіе правительства при постройкѣ здѣсь искусственныхъ портовъ. Приморскіе города: Редуть-Кале Очемчиры, Сухумъ, Вельяминовское (Туапсе) и Новороссійскъ не могли отправить за границу ни одного суда мѣстныхъ произведеній. Батумъ, съ прекрасною бухтою не смотря на искусственное водвореніе порто-франко, остался такимъ же пока торговымъ городомъ, какимъ былъ до войны. Сухумъ-Кале, предоставленный своимъ собственнымъ силамъ, не отправилъ ничего за границу и очевидно не можетъ ничего отправлять, пока не проложатъ къ нему прямаго и удобнаго сообщенія на сѣверный склонъ Кавказскаго хребта,—откуда только и могутъ быть доставлены въ Сухумъ сырые произведенія, требующіяся въ Европу. Только гг. Поти и Анапа сравнительно съ тѣмъ,—что первый, обладая желѣзно-дорожнымъ путемъ до Тифлиса, а послѣдній, не имѣя этого пути, при безотрадномъ положеніи ежегодно каботажныхъ судовъ въ бухтѣ,—успѣшно производятъ внѣшнюю и внутреннюю торговлю, а отсюда слѣ-

* Цифры эти приведены изъ Кавказскаго Календаря на 1880 годъ. (смотри стр. 41 и 44) по Таможеннымъ свѣдѣніямъ.

дуетъ, что оба эти приморскіе пункта представляютъ наиболѣе удобства для торговли и потому должны быть снабжены искусственными портами, и устроены прежде другихъ приморскихъ пунктовъ восточнаго берега Чернаго моря.* Во вторыхъ, съ устройствомъ порта въ Анапѣ, постоянное сопленіе грузовъ въ зимній періодъ времени въ Ростовъ, Таганрогъ, Бердянскъ, Мариуполь, Ейскъ и Керчь на нѣсколько десятковъ милліоновъ рублей прекратится и, свободно направляясь чрезъ портъ Анапскій, будетъ отсюда слѣдовать и по всему Закавказскому краю, и не оставитъ его безъ хлѣба, какъ случилось въ прошедшую зиму, что при замерзаніи Азовскаго моря, изъ портовъ послѣдняго не могъ быть хлѣбъ своевременно доставленъ въ нуждающийся крайне въ этомъ продуктѣ, закавказскій край, вынужденный принимать Американскій хлѣбъ, вмѣсто закупленнаго въ нашихъ портахъ; и въ третьихъ, весь районъ населенія г. Анапы, въ числѣ 260000 душъ,* — съ близъ лежащими къ нему городами и станицами Кубанской Области, какъ-то: Екатеринодаръ, Темрюкъ, Тамань, Марьянская, Ивановская, Подтапская, Анастасьевская, Курчанская, Вышестебляевская, Копыльская, Ново-Титаровская, Мингрельская, Абхазская, Сѣверская, Георгіе-Афинская, Ново-Дмитріевская, Григорьевская, Абинская, Хабльская, Нѣмецкая колонія Михельсфельдъ, Благоиѣщенская, Варениковская, Троицкая, Адагумская, Крымская, Верхне-баканская, Нижне-Баканская, Натухаевская, Раевская,

* Въ Поти впрочемъ кромя нѣвсего желѣзнаго пути, постройка искусственнаго порта уже приходитъ къ концу, а въ Анапѣ пока не сдѣлано ничего для облегченія ея торговли со стороны Правительства.

* Считаая треугольникъ образуемый городами: Анапа, Екатеринодаръ и Тамань съ уѣздами Темрюкскимъ и Екатеринодарскимъ (см. памятная книжка Кубанской Области на 1880 г.).

Гастагаевская, Николаевская и Витязевская,—занимающийся въ значительной степени хлѣбопашествомъ, скотоводствомъ, табаководствомъ, садоводствомъ, огородничествомъ и пчеловодствомъ, смѣло направитъ безъ риска чрезъ Анапскій портъ всѣ свои произведенія. При этомъ необходимо имѣть въ виду, что существующая вообще перегрузка товаровъ съ малыхъ на большія суда въ Азовскомъ морѣ, по мелководію его, при транспортированіи тѣхъ же товаровъ въ Анапскомъ портѣ—совершенно прекратится, и всѣ грузы изъ Анапы прямо будутъ слѣдовать къ мѣстамъ своего назначенія безъ всякой перегрузки.

**Преимущества
порта въ Анапѣ.**

Всѣмъ условіямъ, требуемымъ отъ порта, удовлетворяетъ Анапа. Много милліоновъ нужно издержать въ другомъ любомъ пунктѣ на восточномъ берегу Чернаго моря, чтобы тамъ искусственный портъ сколько-нибудь сравнялся съ тѣми естественными преимуществами, которыми обладаетъ Анапа. Городъ этотъ лежитъ въ заливѣ, состоящемъ изъ немалой бухты, закрытой, кромѣ западнаго и сѣверо-западнаго, отъ всѣхъ остальныхъ вѣтровъ,—расположенъ у начала Кавказскаго хребта, на открытой и обширной предгорной долинѣ, изобилующей истокомъ прекрасныхъ водъ; пользуется весьма благопріятнымъ климатомъ, плодородіемъ окрестностей, съ богатымъ При-Кубанскимъ краемъ, мѣстомъ рожденія отличныхъ качествъ камня, извести, глины и гипса, съ разбросанными во множествѣ хуторами, нефтянымъ производствомъ и богатыми землевладѣльцами,* по промышленности и вообще подвижности рабочихъ силъ его ставятъ выше всѣхъ другихъ приморскихъ

* «Навагирь» имѣнію Князя Лобанова Ростовскаго «Сукко», имѣніе Графа Лорисъ-Меликова «Озерейка», имѣніе Каткова «Абрау». имѣніе Удѣльнаго Вѣдомства, имѣнія: Графа Сумарокова-Эльстона и Генераловъ: Князя Меликова, Графа Евдокимова, Карцева, Пяленко и Кеслера.

городовъ сѣверо-восточнаго берега Чернаго моря. Анапа, имѣя по всѣ стороны свободныя колесныя пути сообщенія, доступна съ суши во всякое время года, ближе всѣхъ другихъ пунктовъ сѣверо-восточнаго берега Чернаго моря, къ Кубанскому и Донецкому бассейнамъ, гдѣ лежатъ запасы нашего каменнаго угля, — можетъ быть легко соединена желѣзною дорогою съ Ростово-Владикавказскою дорогою, составляющею, при развитіи здѣсь мореходства, необходимое дополненіе порта. Замѣчательно, что торговое движеніе въ той части Чернаго моря, гдѣ теперь расположена Анапа, началось тысячелѣтію тому назадъ;* были здѣсь греки, римляне, генуэзцы и наконецъ турки, и всѣ они выбирали для торговли путь по долинѣ р. Кубани чрезъ Анапу. Множество кургановъ и развалинъ, когда-то важныхъ торговыхъ пунктовъ, начиная отъ Анапы, лежатъ по пути Сѣвернаго Кавказа и свидѣтельствуютъ, что историческія свѣдѣнія, о большомъ торговомъ пути отъ Анапы по сѣверному предгорью Кавказскаго хребта, непрерываемо вѣрны. Неужели же можно допустить, что всѣ народы древности ошибались, направляя торговое движеніе черезъ Анапу? Пора, кажется, теперь и намъ допустить, по истеченіи хотя 25 лѣтъ, когда турки должны были окончательно уступить Анапу Россіи, что истинное значеніе этого пункта было понято вѣрно? Цѣлый рядъ историческихъ народовъ не могъ сдѣлать такой грубой ошибки, и ариѳметика теперь доказываетъ почему!

**Стоимость соору-
женія порта
въ Анапѣ.**

Изъ изложеннаго ясно видно, что для потребностей отпускной и привозной торговли постройка порта въ Анапѣ, какъ въ одномъ изъ лучшихъ и удобныхъ пунктовъ на сѣверо-восточномъ берегу

* IX томъ записокъ Императорскаго Одесскаго Общества исторіи и древности.

Чернаго моря, когда осенью и зимою онъ совершенно не доступенъ для плаванія каботажныхъ судовъ.—составляетъ первую и неотложную мѣру для Правительства, какъ для привлеченія здѣсь частныхъ капиталовъ и дѣятельности къ мореходному промыслу, такъ равно къ созданію каботажна и рыболовства, безъ правильной организаціи которыхъ всегда будетъ немыслимо прочное плаваніе у Кавказскаго берега. При этомъ не слѣдуетъ упускать изъ вида, что постройка порта въ Анапѣ потребуетъ незначительныхъ затратъ, такъ какъ обратитъ Анапскую бухту въ безопасный портъ представляется слѣдующій не дорогой способъ: защитить бухту отъ морскаго волненія, идущаго отъ запада и сѣверо-запада, сооруженіемъ двухъ молловъ, западный молль;протяженіемъ отъ берега въ моръ 360 сажень, а сѣверный 600 сажень, при чемъ образуется площадь гавани въ $\frac{3}{4}$ квадр. версты, достаточная для стоянки 500 судовъ. Каждая сто сажень молла, принимая въ соображеніе стоимость матеріаловъ и работу, согласно съ прилагаемымъ при семъ исчисленіемъ, обойдется среднимъ числомъ..... 35820 руб. слѣдовательно протяженіе двухъ моллъ на 960 сажень будетъ стоить.....343872 руб. сумма эта много сократится, если сѣверный молль ограничить протяженіемъ вмѣсто 600 на 300 или даже на 200 сажень, защитивъ нѣсколько бухту отъ сѣверо-западнаго вѣтра,—тогда стоимость сооруженія двухъ моллъ въ 660 сажень обойдется въ.....236412 руб. или въ 560 сажень.....200592 рубля, а въ крайнемъ случаѣ сооруженіе даже одного западнаго молла въ 360 сажень, все таки, не мало обезопасявъ стоянку судовъ въ бухтѣ, обойдется въ 128952 рубля. Если кромѣ стоимости матеріала и работъ положить еще на очистку бухты отъ камней,

на непредвидимые расходы и Инженеру строителю	порта 10,000 руб., то всего потребуется на со-	
оружение 360 саж. молла	138952 руб.
560 » »	210592 »
860 » »	246412 »
и 960 » »	353872 »

Проектное изчисленіе

матеріаловъ и работъ для постройки порта въ Анапѣ.

А) Западнѣй молль

По размѣру молла при длинѣ его отъ берега на 360 саж., принимая глубину моря, потребуется всего камня не менѣе 4320 кубическихъ сажень, что составитъ на 1 сажень длины молла 12 куб. саж. камня, а на 100 сажень длины молла 1200 куб. саж. камня. Одна кубическая сажень камня съ ломкой и доставкой на мѣсто стоитъ въ Анапѣ 15 руб., поэтому 12 куб. сажень камня обойдутся 180 руб., а 1200 куб. сажень на 100 сажень длины молла стоятъ..... 1800 р.
и 4320 куб. саж. камня на 360 сажень длины всего молла... 64800 р.

Допуская половину молла изъ набросаннаго камня, а половину съ кладкою камня и, принимая по цѣнамъ въ Анапѣ наброску отъ куб. саж. камня по 2 руб., а кладку по 15 руб. отъ куб. сажня, выйдетъ на 100 сажень длины молла половина наброски въ 600 куб. саж. на..... 1200 р.
а кладки въ 600 куб. саж. на..... 3000 р.
на 360 саж. длины молла половина наброски въ 2160 куб. саж. стоитъ..... 4320 р.
а кладка въ 2160 куб. саж..... 32400 р.

Цементу, полагая на каждую куб. саж. кладки 20 пудовъ по 50 коп. за пудъ, потребуется 600 саж. кладки на 100 саж. длины молла. ... 6000 р.

а по числу 2160 куб. саж. кладки на 360 сажень длины всего молла.....	21600 р.
Извести на каждую куб. сажень кладки 1 четверть—по 1 рублю за четверть, потребуется по числу 600 куб. саж. кладки на.....	600 р.
а по числу 2160 куб. саж. кладки на.....	2160 р.
Песку на каждую куб. саж. 5 возовъ, отъ воза 10 коп., по числу 600 куб. саж. кладки на.....	300 р.
а по числу 2160 куб. саж. кладки на.....	1080 р.
Прѣеной воды на каждую куб. саж. кладки 3 бочки, отъ бочки 40 коп., по числу 600 куб. саж. кладки на.....	720 р.
а по числу 2160 куб. саж. кладки на.....	2592 р.
<hr/>	
Итого	35820 р. 128952 р.

Б) СѢВЕРНЫЙ МОЛЛЪ.

По размѣру молла при длинѣ его отъ берега на 600 саж., принимая глубину моря, потребуется всего камня не менѣе 7200 куб. саж., что составитъ также на 1 саж. длины молла 12 куб. саж. камня, а на 160 саж. длины молла 1200 куб. сажень камня. Следовательно, если, по предъидущему разсчету, 100 сажень длины молла стоитъ 35820 руб., то 600 сажень длины обойдется въ 214920 р.
 300..... въ 107160 р.
 и 200..... въ 71640 р.

и В) ПОВОЧНЫЕ РАСХОДЫ

На отчетку бухты отъ камней 2000 рублей, инженеру строителю порта 5000 руб., и на непредвидимые расходы 3000 руб. итого..... 10000 р.

Всего потребуется на сооруженіе двухъ моллъ, западнаго въ 360 саж. длины и сѣвернаго въ 600 саж., итого на 960 сажень..... 353872 р.

Ограничивъ протяженіе сѣвернаго молла вмѣсто 600 саж. на 300 и оставивъ западный въ 360 саж., итого на 660 сажень... 246412 р.

Ограничивъ же сѣверный молъ протяженіемъ только на 200 саж., оставляя западный въ 360 саж., итого на 560 сажень..... 210592 р.
а одинъ западный молъ въ 360 сажень длины обойдется 138952 р.

Денября 26 дня 1880 года
г. Анапа.

Ксенофонтъ Яновскій.

ОТЧЕТЪ КОМИТЕТА

для завѣдыванія дѣлами Потійско-Михайловскаго мореходнаго класса о дѣятельности его по завѣдыванію классомъ по 1-е мая 1881 года.

Велѣдствіе ходатайства Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Памѣтвика Кавказскаго объ учрежденіи въ Потіи мореходнаго класса, Высочайшее соизволеніе послѣдовало въ 19 день марта 1875 г., но по разнымъ причинамъ классъ открытъ былъ только 8 ноября ист. 1880 г.; а велѣдствіе выраженного Потійскимъ обществомъ желанія назвать классъ именемъ Его Императорскаго Высочества Памѣтвика Кавказскаго, Государь Императоръ Всемилостивѣйше соизволилъ въ 6-й день марта с. г. утвердивъ—наименовать его Михайловскимъ мореходнымъ классомъ.

Комитетъ класса состоитъ изъ Предѣдателя кол. сов. С. Х. Лазаревича и членовъ комитета: поч. пот. гражд. А. П. Вакъе, купца Х. П. Хумарадзе и куица С. И. Гугу-Швили. При классѣ состоитъ старшій преподаватель—онъ же и завѣдывающій классомъ—вольный шкиперъ Ѳ. М. Лехнидкій, а на время занятій, для преподаванія первыхъ началъ русской грамоты мѣстнымъ плавателямъ, мало знакомыми съ русскимъ языкомъ, приглашенъ былъ одинъ изъ преподавателей Потійскаго городского училища К. Т. Курнали, и дѣлопроизводитель комитета Л. В. Михайловскій. Въ продолженіи всего учебнаго періода одновременно посѣщали классъ свыше 40 человекъ, которымъ давались элементарныя понятія о кораблевожденіи, счетоводствѣ и первыхъ началахъ русской грамоты;