

Г-ну Соловьеву

отъ автора

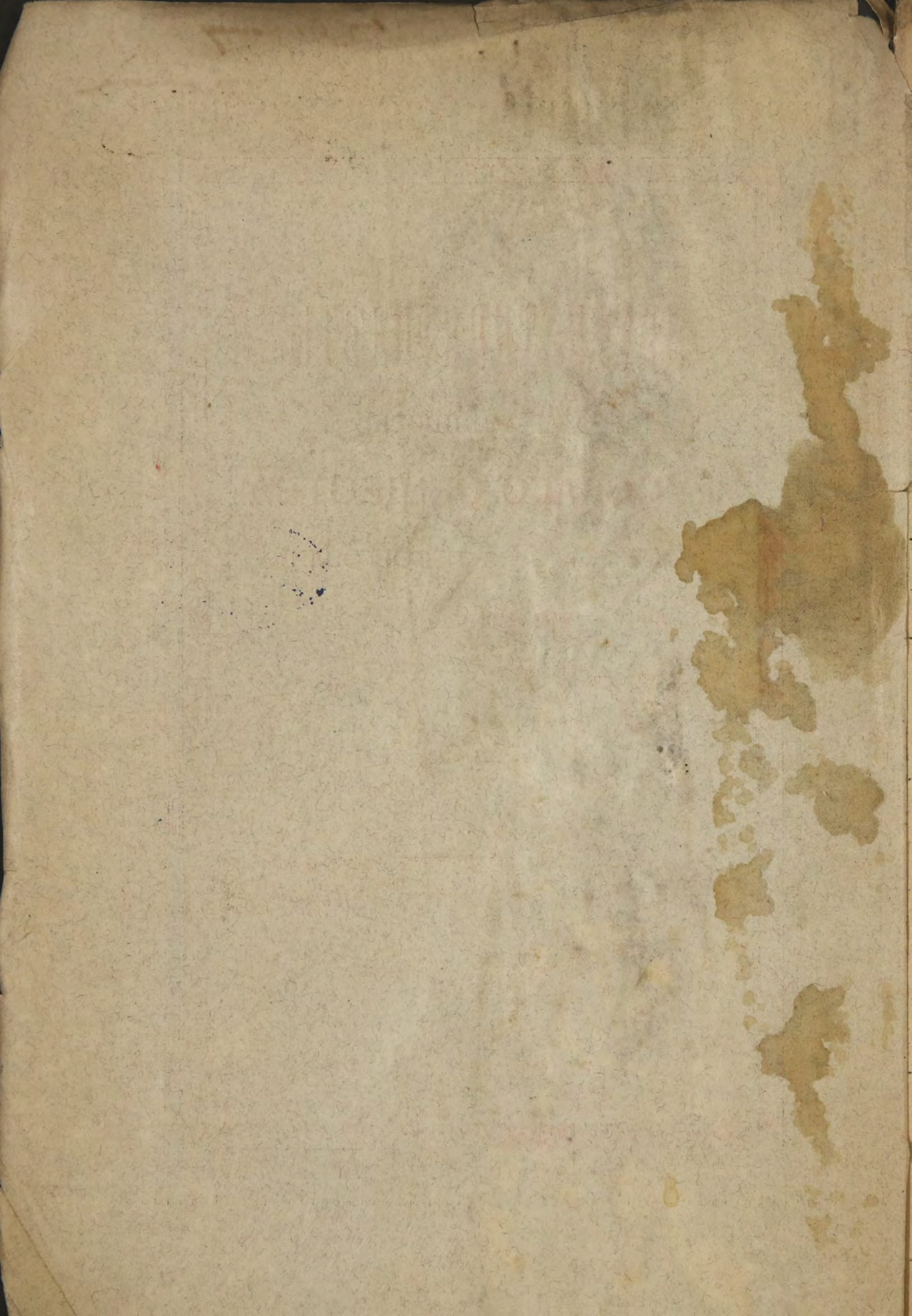
ДВАДЦАТИПЯТИЛѢТІЕ
ДѢЯТЕЛЬНОСТИ
РУССКАГО ОБЩЕСТВА
ПАРОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ
НА ДНѢСТРѢ.

Исидора Юльевича Тессена.

ОДЕССА.

Типографія П. Францова, Пушкинская ул., № 20.

1888.



11221

М. Соловьевич

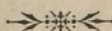
18 ¹⁵/_{vii} 88.

ДВАДЦАТИПЯТИЛѢТИЕ — ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

РУССКАГО ОБЩЕСТВА

ПАРОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ

НА ДНѢСТРѢ.



Исидора Яковлевича Тессена.



О Д Е С С А.

Типографія П. Францова, Пушкинская ул., домъ № 20.

1888.

И. К. Ф.

39

К

Дозволено цензурою. Одесса, 3-го мая 1888 года.

72525



Сегодня, 7-го апрѣля 1888 года, исполнилось ровно двадцать пять лѣтъ съ того времени, когда пароходъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли «Сестрица» съ двумя баржами отправился на р. Днѣстръ въ Маяки. Эти 25 лѣтъ не прошли напрасно въ жизни приднѣстровскаго края, равно и въ коммерческой дѣятельности г. Одессы, для которой этотъ край служитъ однимъ изъ важнѣйшихъ поставщиковъ зерновыхъ продуктовъ, отправляемыхъ ею за границу; въ тоже время есть всѣ основанія полагать, что рѣка Днѣстръ рано или поздно сдѣлается тѣмъ путемъ, которымъ будутъ направляться грузы изъ Одессы въ приднѣстровскій край, распредѣляясь по пристанямъ этой большой рѣки. Будущій историкъ Новороссійскаго края безъ сомнѣнiя укажетъ, какая важная роль въ торговомъ оживленiи Приднѣстровья, особенно, разумѣется, въ послѣднiе годы принадлежитъ буксирному пароходству въ лицѣ Русскаго Общества Пароходства и Торговли; мы же въ нашей запискѣ желаемъ приготовить лишь необходимый матеріаль тѣмъ болѣе, что 25-лѣтняя дѣятельность на р. Днѣстрѣ Р. О. П. и Т. дѣйствительно нуждается уже въ историческомъ освѣщенiи. Чтобы показать, какъ раз-

вивалась въ теченіи 25 лѣтъ торговая дѣятельность Приднѣстровья, съ какими трудностями приходилось бороться тѣмъ піонерамъ, которые прокладывали здѣсь торговые пути, и какія цѣли должны здѣсь преслѣдоваться, необходимо хоть кратко охарактеризовать р. Днѣстръ, какъ торговый путь, а также и тотъ районъ, который къ нему прилежитъ въ экономическомъ отношеніи.

Рѣка Днѣстръ. Рѣка Днѣстръ, какъ извѣстно, беретъ начало въ Карпатскихъ горахъ и, пробѣжавъ около 200 верстъ по австрійской Галиціи, подходитъ при с. Онуть, Хотинскаго уѣзда, Бессарабской губ., къ предѣламъ Русскаго государства, составляя сперва его границу съ Австро-Венгріей; у Хотина рѣка окончательно входитъ въ Россію, гдѣ и протекаетъ 805 верстъ, впадая многими рукавами въ лиманъ (Днѣстровскій), составляющій заливъ Чернаго моря.

На всемъ теченіи р. Днѣстра въ него впадаетъ множество небольшихъ рѣчекъ, совсѣмъ несудоходныхъ; рѣчной бассейнъ Днѣстра занимаетъ не менѣе 60,000 квадратныхъ верстъ.

Теченіемъ своимъ въ Россіи рѣка Днѣстръ образуетъ границу трехъ губерній: съ правой стороны она омываетъ Бессарабію, изъ уѣздовъ которой къ ней послѣдовательно прилежатъ Хотинскій, Сорокскій, Оргѣевскій, Кишиневскій, Бендерскій и Аккерманскій; но и уѣздъ Ясскій (Бѣлецкій) до извѣстной степени примыкаетъ къ Днѣстру въ торговомъ отношеніи, такъ какъ райономъ этой рѣки въ настоящее время можно считать полосу, лежащую въ обѣ стороны отъ нея верстъ на 20 и болѣе, а въ Бессарабіи даже и больше 50. Съ лѣвой стороны Днѣстра къ нему прилежитъ сперва Подольская губернія уѣздами Каменецъ-Подольскимъ, Ушицкимъ, Могилевскимъ, Ямпольскимъ, Ольгопольскимъ и Балтскимъ, а затѣмъ Херсонская—Тираспольскимъ и Одесскимъ.

Общая характеристика Днѣстра въ экономическомъ отношеніи. Большая часть края, экономически прилежащаго къ р. Днѣстру, представляетъ одну изъ плодороднѣйшихъ мѣстностей Россіи, богатую преимущественно зерновыми продуктами, затѣмъ табакомъ, виноградомъ, фруктовыми деревьями, огородными и баштанными растеніями, лѣсомъ (особенно въ Карпатахъ) и проч. Въ прилегающей къ Днѣстру мѣстности развито также овцеводство и скотоводство; низовья Днѣстра богаты рыбою и солью; по притокамъ его въ верхнемъ теченіи въ Подоліи есть обильные залежи фосфоритовъ, а въ Бессарабіи—глины, гипса и т. п. Въ средней части примыкающей къ Днѣстру Подоліи находится нѣсколько значительныхъ заводовъ — сахарныхъ, также и около Хотина, винокуренныхъ, суконныхъ фабрикъ и проч. На обоихъ берегахъ Днѣстра: въ Бендерахъ, Тирасполѣ и Маякахъ есть большія мукомольныя мельницы и лѣсопильни, а на верхнемъ и среднемъ Днѣстрѣ—вальцовыя мукомольныя мельницы, приводимыя въ движеніе теченіемъ Днѣстра, не говоря уже о массѣ небольшихъ наплавныхъ мельницъ самаго первобытнаго устройства.

Верхнее и среднее теченіе русскаго Днѣстра омываетъ мѣстности густо населенныя; рѣже населенъ край на нижнемъ Днѣстрѣ, но все-же и здѣсь расположено значительное и притомъ зажиточное населеніе, такъ-что по всему теченію рѣки происходитъ въ настоящее время оживленная экономическая дѣятельность. Край производитъ достаточно продуктовъ для сбыта ихъ внутри Россіи и за границу, и въ свою очередь представляетъ хорошій рынокъ для потребленія, какъ русскихъ, такъ и иностранныхъ продуктовъ, здѣсь не производимыхъ. Мы позволимъ себѣ здѣсь нѣсколько остановиться на характеристикѣ тѣхъ, до нѣкоторой степени отдѣльныхъ экономическихъ районовъ, которые расположены послѣ-

довательно по теченію р. Днѣстра отъ его верховья до устья.

Австрійская Галиція. Галицкая часть Приднѣстровья мало тяготѣетъ къ Днѣстру, особенно къ его теченію по Россіи; изъ Галиціи по этой рѣкѣ сплавляется только еловый лѣсъ, частью въ видѣ плотовъ, частью въ видѣ тѣхъ галеръ, которыя играли и даже нынѣ играютъ важную роль въ днѣстровской хлѣбной торговлѣ; но и то большія партіи лѣса поступаютъ изъ Галиціи на западно-европейскіе рынки австрійскими желѣзными дорогами, которыя оттягиваютъ путемъ транзита даже и русскій лѣсъ. Какихъ либо иныхъ русскихъ продуктовъ приднѣстровская Галиція тоже получаетъ мало, и во всякомъ случаѣ не получаетъ ихъ р. Днѣстромъ.

Хотинскій районъ. Изъ русскихъ, прилежащихъ къ Днѣстру районовъ прежде всего встрѣчаемъ на правой сторонѣ районъ Хотина. Край этотъ богатъ хлѣбомъ, особенно пшеницею, имѣетъ также и продукты садоводства; уже съ этой мѣстности начинается выдѣлка такъ называемаго бессарабскаго чернослива; около Хотина есть и заводы, напримѣръ сахарные; но до настоящаго времени край этотъ лишень былъ удобнаго выхода и отпускная хлѣбная торговля его, направляющаяся болѣе черезъ Новоселицу за границу, была не особенно значительною; нынѣ-же, благодаря дѣятельности Р. О. П. и Т., изъ Хотина начали сплавляться въ Одессу въ большомъ размѣрѣ грузы мѣстнаго хлѣба и даже сахара. Съ другой стороны продукты, въ которыхъ край нуждается, идутъ сюда со станціи Проскуровъ, Юг.-зап. жел. дороги Волочической вѣтви, на Каменецъ-Подольскъ, или изъ заграницы, въ обоихъ случаяхъ уплачивая значительный сухопутный фрахтъ.

Бричаны. Совершенно тѣмъ-же характеромъ отличается и слѣдующая приднѣстровская мѣстность Бесса-

раби, имѣющая своимъ торговымъ центромъ большое мѣстечко Бричаны, Хотинскаго-же уѣзда. И изъ этого района въ послѣднее время пошли по Днѣстру значительныя партіи хлѣба, направляясь преимущественно на приднѣстровское с. Непоротово.

Каменецъ-Подольскій и Ушицкій уѣзды. Противъ Хотинскаго уѣзда на лѣвомъ берегу Днѣстра расположено два уѣзда Подольской губерніи: Каменецъ-Подольскій и Ушицкій, весьма богатые въ экономическомъ отношеніи, тоже обильные зерновыми продуктами и свеклою; отсюда еще болѣе чѣмъ изъ Хотинскаго уѣзда могли бы двигаться по р. Днѣстру въ обоихъ направленіяхъ многочисленныя грузы, если-бы не существующія затрудненія по днѣстровскому судоходству, о которыхъ мы тотчасъ будемъ говорить обстоятельно. Поэтому торговая дѣятельность обоихъ уѣздовъ притягивается Юго-запад. жел. дорогами, забирающими здѣсь значительныя партіи пшеницы и доставляющими все, что нужно для существующихъ здѣсь заводовъ и фабрикъ. Однако и изъ этихъ уѣздовъ черезъ с. Устье и Большую Мукшу, Каменецъ-Подольскаго уѣзда, и мѣстечко Старую Ушицу, Ушицкаго уѣзда, идутъ теперь по Днѣстру грузы пшеницы, а сюда стали привозиться соль и другіе товары. Ушицкій уѣздъ богатъ еще и фосфоритами, которымъ суждено имѣть большое значеніе въ нашемъ сельскомъ хозяйствѣ; но разработка ихъ первобытна. Фосфориты, пока вывозъ ихъ отсюда за границу былъ возможенъ, шли главнымъ образомъ на Волочискъ, хотя опять таки были случаи отправки ихъ внизъ по Днѣстру.

Во всякомъ случаѣ приднѣстровскія мѣстности между селомъ Онутомъ и Могилевомъ, какъ онѣ ни богаты, при нынѣшнемъ состояніи днѣстровскаго судоходства еще далеко не принадлежатъ къ одесскому экономическому району.

Могилевскій, Ямпольскій и Сорокскій уѣзды.

Начиная отъ лежащихъ другъ противъ друга черезъ р. Днѣстръ г. Могилева и мѣстечка Атакъ, Сорокского уѣзда, или, вѣрнѣе, отъ с. Наславче, 17 верстъ выше Могилева, до Вадъ-Рашкова на правомъ берегу Днѣстра и Рашкова на лѣвомъ находится едва-ли не самая плодородная часть Приднѣстровья. Всѣ зерновые продукты, которыми славится Бессарабія, особенно пшеница и кукуруза, могутъ идти отсюда въ огромномъ количествѣ съ весьма опредѣленнымъ постоянствомъ, не имѣя въ тоже время выхода внѣ рѣки Днѣстра. Точно также обилень этотъ край и продуктами садоводства; напр. фруктовый садъ въ с. Яровѣ А. И. Виноградскаго пріобрѣлъ внутри Россіи заслуженную извѣстность, и продукты могли-бы при болѣе удобной доставкѣ направляться на Одессу.

Г. Сороки окруженъ значительными виноградниками и табачными плантаціями, табакъ съ которыхъ, такъ называемый цѣпиловскій, по с. Цѣпилову, принадлежащему Ѳ. А. Алейникову, гдѣ табакъ этотъ сталъ впервые разводиться, часто сходить въ Россіи за турецкій; ниже Сорокъ иногда на самыхъ берегахъ Днѣстра также расположены значительные виноградники, производящіе вино даже высокихъ качествъ, напр. въ с. Нападовѣ (Н. К. Эржіу).

Что-же касается Подольской губерніи, то въ этой мѣстности существуетъ сверхъ того и много сахарныхъ и винокуренныхъ заводовъ, дѣятельность которыхъ, впрочемъ, по крайней мѣрѣ до сихъ поръ, почти не направлялась по р. Днѣстру, а скорѣе по проходящей вдоль всей Подолии линіи Юго-западн. жел. дорогъ.

Въ этомъ же районѣ лежитъ извѣстное м. Каменка, Ямпольскаго уѣзда, принадлежащее князю Витгенштейну. Не говоря уже о значительномъ здѣсь винодѣліи, Каменка

имѣть значеніе лѣтняго мѣстопробыванія для весьма значительнаго числа больныхъ, съѣзжающихся сюда, въ виду сравнительной благоустроенности мѣстечка и нѣмецкой колоніи, съ цѣлью пользоваться прекраснымъ воздухомъ и лѣчебнымъ виноградомъ, такъ что Каменка можетъ быть признана довольно благоустроеннымъ курортомъ: имѣется большая гостинница, рестораны, гулянія съ музыкой и пр. Къ сожалѣнію Каменка привлекаетъ къ себѣ всего менѣе одесситовъ. Вообще можно пожалѣть, что наши туристы мало посѣщаютъ берега Днѣстра, отличающіеся необыкновенной живописностью; правда туристы не встрѣтили бы здѣсь того искусства и тѣхъ удобствъ (за исключеніемъ одной Каменки), къ которымъ они привыкли въ западной Европѣ, но лица, посѣщавшія берега Рейна и Дуная и познакомившіяся съ Днѣстромъ, не менѣе восторгаются природною красотой его береговъ, водопадовъ и прибрежныхъ монастырей.

Оргѣвскій, Ольгопольскій и Валтскій уѣзды. Собственно говоря, не менѣе богаты и послѣдующія приднѣстровскія мѣстности Подоліи и Бессарабіи, концентрирующіяся около такихъ поселеній, какъ с. Лалова (на бессарабской сторонѣ), куда спускаются по Днѣстру зерновые продукты Оргѣвскаго уѣзда, и Рыбница на подольской сторонѣ. Но бессарабская часть этого Приднѣстровья не можетъ похвалиться устойчивою урожайностью зерновыхъ продуктовъ, за исключеніемъ кукурузы, и вслѣдствіе того не всегда одинаково питаетъ Днѣстръ обильными грузами. Урожай въ подольской части края постояненнѣе; къ тому же въ этой части Подоліи есть много имѣній, завѣдываніе которыми находится въ рукахъ недавно поселившихся здѣсь чеховъ, очень хорошо ведущихъ хозяйство, въ особенности производство кукурузы по американской системѣ, напр. въ с. Загнитковѣ, Писаревкѣ, Плоти и другихъ.

Съ другой стороны садоводство, какъ отрасль промышленности, развито въ этомъ Приднѣстровьѣ болѣе, чѣмъ въ какой либо иной его части. Нѣкоторые сады здѣсь поражаютъ своей величиною, напр. исключительно фруктовый садъ г. Арцымовича въ м. Рыбницѣ, Балтскаго уѣзда, занимающій 86 десятинъ, что и въ западной Европѣ встрѣчается, какъ большая рѣдкость. Продукты мѣстнаго садоводства, особенно сушеный черносливъ, находятъ себѣ обширный сбытъ и въ Одессѣ и въ Царствѣ Польскомъ и даже въ центральной Россіи; но все же они въ рѣдкихъ случаяхъ шли до сихъ поръ р. Днѣстромъ, а преимущественно провозились желѣзными дорогами. Этотъ же край на обоихъ берегахъ богатъ и табакомъ, равно и виноградомъ; вина нѣкоторыхъ здѣшнихъ помѣщиковъ, напр. Н. К. Апостолуло изъ с. Сахарны, Оргѣевскаго уѣзда, имѣютъ большое распространеніе, и въ г. Одессѣ также сбываются очень хорошо.

Нижнее Приднѣстровье. Мѣстность, лежащая по Днѣстру внизъ, начиная отъ большаго и издавна торговаго гор. Дубоссарь, отличается тѣмъ степнымъ характеромъ, который вообще присущъ Херсонкой губ. и южной части Бессарабіи. Несомнѣнное плодородіе почвы съ одной стороны, и частыя засухи съ другой, создали здѣсь нѣсколько рискованный характеръ хозяйства. Въ этой мѣстности имѣются значительныя крупно-земельныя помѣстья, съ обширными запашками, и одинъ обильный урожай зачастую вознаграждаетъ за неурожай нѣсколькихъ лѣтъ. Въ годы такихъ урожаевъ число зерновыхъ продуктовъ, которые можетъ дать этотъ край, громадно; даже при неурожаѣ пшеницы онъ все же можетъ дать большія партіи кукурузы, урожаи которой отличаются большей устойчивостью; и для этихъ продуктовъ естественнымъ выходомъ въ Одессу, т. е. самый ближайшій и удобный пунктъ для ихъ экспорта, яв-

ляется р. Днѣстръ. Это въ полномъ смыслѣ одесскій районъ. Важнѣйшими по отправкѣ зерновыхъ продуктовъ пунктами въ этой мѣстности служатъ: на херсонской сторонѣ г. Дубоссары, Григоріополь, Тирасполь, а на бессарабской—с. Водолуй-Воды, выходъ къ Днѣстру Кишиневскаго уѣзда, г. Бендеры и на самыхъ низовьяхъ Днѣстра с. Чобручь, Раскаецы, Пуркары и Олонешты. Не менѣе, если даже не болѣе, важно винодѣліе послѣдней мѣстности; вина Димо, Мордвинова, Германсона, Клоца и многихъ иныхъ помѣщиковъ южной Бессарабіи имѣють большое распространеніе; изъ гор. Аккермана, посада Шабы и с. Пуркаръ вина идутъ и за границу. Затѣмъ Дубоссары и Тирасполь извѣстны садоводствомъ, а первыя и табакомъ. Съ нижняго Днѣстра идутъ въ Одессу арбузы, дыни и другія баштанныя овощи. Все низовье Днѣстра, какъ мы сказали выше, а тѣмъ болѣе Днѣстровскій лиманъ, богаты рыбою; окрестности же лимана обильны солеными озерами, соль съ которыхъ могла бы стать важнымъ обратнымъ грузомъ нар. Днѣстрѣ, что уже достигается Р. О. П. и Т. въ послѣдніе годы. Еще важнѣе процвѣтающее въ этой мѣстности Херсонской и Бессарабской губерній овцеводство, благодаря которому въ Одессу поступаетъ значительное количество шерсти, экспортируемой за границу. Мы не говоримъ о значительномъ здѣсь скотоводствѣ, такъ какъ р. Днѣстръ не въ состояніи оказать какую либо помощь его развитію; въ Одессу скотъ изъ Бессарабіи, главной его поставщицы, просто пригоняется.

Днѣстровскіе грузы. Этотъ, хотя и бѣглый обзоръ Приднѣстровья, не можетъ не вселить убѣжденія въ его богатствѣ; можно было бы ожидать обильныхъ грузовъ, идущихъ отсюда въ Одессу и, разумѣется, главнымъ образомъ по р. Днѣстру, такъ какъ проходящія

здѣсь желѣзныя дороги могутъ забирать грузы весьма не широкой полосы, сравнительно не шире 25—30 верстъ, причемъ желѣзнодорожные фрахты, съ неизбѣжными при этой перевозкѣ расходами, ни коимъ образомъ не могутъ конкурировать съ фрахтами и расходами водянаго сообщенія. Но все это было бы приложимо лишь въ томъ случаѣ, если бы Днѣстръ въ настоящее время могъ считаться дѣйствительно вполнѣ судоходнымъ; а такъ какъ судоходство на этой рѣкѣ, какъ сейчасъ скажемъ, встрѣчаетъ массу препятствій, то нѣтъ ничего удивительнаго, что значительная часть продуктовъ, производимыхъ мѣстностями, даже очень близкими къ Днѣстру, шла до сихъ поръ и еще идетъ по желѣзнымъ дорогамъ, и въ такомъ случаѣ иногда направляется не къ Одессѣ — своему естественному торговому-промышленному центру, а къ Волочиску или даже къ Граеву и Кенигсбергу. Между тѣмъ, не впадая въ преувеличеніе, можно утверждать, что Приднѣстровье въ силахъ доставить въ Одессу въ среднемъ нѣсколько десятковъ милліоновъ пудовъ однихъ зерновыхъ продуктовъ. Затѣмъ въ Одессу могло бы идти не менѣе десяти тысячъ сажень дровъ (изъ имѣній г. Родоконаки Рашкова и Ольшанки можетъ идти дровъ до 4 т. сажень въ годъ), много дубоваго строеваго лѣса, бочарныхъ издѣлій, паркетныхъ издѣлій, дубовой коры и проч. для отправленія за границу. Конечно, шли бы Днѣстромъ и такіе грузы, какъ сахаръ (до милліона пудовъ въ среднемъ), спиртъ въ огромномъ количествѣ, вино, даже съ верхняго Днѣстра, не говоря о нижнемъ, откуда и теперь вывозится Днѣстромъ до 5 т. бочекъ, черносливъ (сотни тысячъ пудовъ), фрукты и овощи, сырыя кожи, гипсъ, алебастръ и многіе другіе продукты, о которыхъ въ настоящее время трудно и говорить.

Съ меньшею точностью, но все же можно указать, что приднѣстровскій край можетъ потребить значительное количество продуктовъ, если бы таковыя направлялись сюда изъ Одессы при умѣренныхъ фрахтахъ. Такъ сюда могло бы идти, судя по спросу, не менѣе милліона пудовъ соли, сотни тысячъ пудовъ керосина, до милліона пудовъ нефтяныхъ остатковъ для сахарныхъ заводовъ, тоже каменнаго угля, особенно въ виду распоряженія о болѣе правильной рубкѣ лѣсовъ, которое отозвалось значительнымъ повышеніемъ цѣнъ на дрова. Много, наконецъ, шло бы на Днѣстръ желѣза, мануфактурныхъ и бакалейныхъ товаровъ и т. п., что съ трудомъ можетъ быть усчитано заранѣе; но, что количество грузовъ было бы не малое, видно хоть изъ того факта, что въ настоящее время желѣзными дорогами и подводами доставляется въ Сороки, Могилевъ и Атаки до $\frac{1}{2}$ милліона пудовъ желѣза и колониальныхъ товаровъ.

Между тѣмъ въ настоящее время число грузовъ, какъ идущихъ съ Днѣстра въ Одессу, такъ и въ особенности поступающихъ отсюда на Днѣстръ, составляетъ лишь слабую часть этихъ цифръ; не входя пока въ подробности, можемъ указать, что напр. въ настоящее время (въ 1887 году) перевезено было съ Днѣстра въ Одессу зерновыхъ продуктовъ около 14 милліон. пудовъ; что касается другихъ грузовъ, то ихъ было совсѣмъ немного, напр. сахару до 70 тысячъ пудовъ. Доставлено же было вверхъ по Днѣстру всего 530 тыс. пудовъ, главнымъ образомъ соли; уголь шель только для одесскаго водопровода въ размѣрѣ 200 т. пудовъ; остальной грузъ былъ и подавно не великъ; притомъ доставка грузовъ на Днѣстръ изъ Одессы производилась исключительно однимъ Р. О. П. и Т. Очевидно перевозка грузовъ Днѣстромъ вообще находится въ неудовлетворительномъ состояніи и на Днѣстрѣ далеко еще

нѣтъ всего требующагося здѣсь числа перевозочныхъ средствъ. Въ тоже время въ такой богатой мѣстности, какъ Приднѣстровье, должно существовать значительное передвиженіе населенія, вызываемое торгово-промышленными требованіями края. Такъ какъ парходное пассажирское движеніе, которое производилось на Днѣстрѣ только въ теченіе 1886—1887 г., въ сущности было со стороны Р. О. П. и Т. такъ сказать пробнымъ и не отличавшимся, въ зависимости отъ мелководія и вообще неурядицы на Днѣстрѣ, правильностью рейсовъ, и происходило на сравнительно небольшомъ разстояніи (см. ниже), то усчитать возможное передвиженіе населенія по Днѣстру трудно; но во всякомъ случаѣ оно могло бы быть весьма значительно.

Причины неудовлетворительности судоходства по Днѣстру. Столь неудовлетворительное движеніе по Днѣстру является результатомъ малаго развитія здѣсь правильнаго грузоваго парходства, а всѣ иные перевозочныя средства должны считаться неудовлетворяющими современнымъ требованіямъ торговли и промышленности. Въ свою очередь недостатокъ правильнаго парходнаго движенія по р. Днѣстру есть слѣдствіе крайне неблагоприятныхъ условій плаванія по этой рѣкѣ, заключающихся въ находящихся на ней меляхъ (перекатахъ), порогахъ, камняхъ, карчахъ и т. п., частью же и въ быстротѣ теченія и извилистости русла рѣки. Препятствія эти большей частью до того значительны, что изъ за нихъ Днѣстръ много вѣковъ считался не судоходнымъ, поэтому на немъ существовали и существуютъ наплавныя мельницы, которыхъ вообще не бываетъ на судоходныхъ рѣкахъ, а желѣзнодорожный мостъ у г. Бендеръ сооруженъ такъ мало поднятымъ надъ рѣкою, что даже при низкомъ горизонтѣ воды парходы малаго размѣра не могутъ подъ нимъ пройти иначе, какъ сва-

ливъ трубу; при высокой же водѣ проходъ подъ этимъ мостомъ пароходовъ становится крайне затруднительнымъ, а иногда и невозможнымъ. Намъ нѣтъ цѣли здѣсь останавливаться подробно на объясненіи причинъ, которыя вызываютъ въ Днѣстрѣ всѣ указанныя выше неудобства для свободнаго по немъ плаванія; мы предпочитаемъ указать на весьма серьезный и обстоятельный новѣйшій трудъ инженера В. М. Лахтина: Рѣка Днѣстръ, ея судоходство, свойства и улучшение (Одесса 1886 г.), гдѣ этотъ вопросъ разъясненъ съ достаточною полнотою. Намъ важно лишь замѣтить, что главное затрудненіе для плаванія по Днѣстру заключается въ его меляхъ—перекатахъ, на которыхъ эта рѣка, имѣющая въ другихъ мѣстахъ значительную глубину и потому доступная для большихъ рѣчныхъ судовъ, получаетъ при низкой водѣ глубину $1\frac{3}{4}$ ф., и тѣмъ становится неспособною для прохода судовъ, даже самыхъ мелкосидящихъ.

Перекатовъ на р. Днѣстрѣ весьма много; на изученной г. Лахтинымъ части рѣки— между Могилевомъ и с. Выхватинцами (Балтскаго у.), на разстояніи 200 верстѣ, ихъ считаютъ около тридцати; важнѣйшіе изъ нихъ сверху внизъ по рѣкѣ слѣдующіе: въ Карлашевкѣ Садковцахъ, Субботовкѣ, Флеминдѣ, Кладкахъ, Янкуловѣ, Трефоуцахъ, Доярнѣ, Раковцѣ, Каменкѣ, Сенатовкѣ, Рыбницѣ и Сахарнѣ. До послѣдняго времени существовалъ еще самый острый перекатъ—Качаловскій, но теперь онъ уже исправленъ или, можно сказать, его уже нѣтъ. Нижнее теченіе Днѣстра не было еще изслѣдовано, но практика указываетъ и здѣсь опасные перекаты, напр. въ Попенкахъ, Гаянахъ, Погребахъ, Пугаченахъ, Шарпенахъ, Гура-Быкулы, Бендерахъ (два), Тирасполѣ, Суклеѣ, Карагашѣ и Слободзеѣ.

Существующіе въ настоящее время днѣстровскіе перекаты, конечно, могутъ быть устранены; но еще

большая бѣда заключается въ способности Днѣстра образовать новые перекаты, что находится въ зависимости во первыхъ отъ самаго теченія рѣки, несущей со своихъ верховьевъ много ила и песка, во вторыхъ отъ крайней неровности рѣчнаго дна, способствующей ихъ задержкѣ, и въ третьихъ отъ необыкновенной извилистости теченія съ крутыми поворотами и частою мѣною рѣкою своего фарватера; такъ въ послѣдніе годы образовалось на Днѣстрѣ нѣсколько новыхъ перекатовъ, напр. два у г. Бендери, прежде не существовавшихъ. Вслѣдствіе этого, какъ будетъ ниже говориться о томъ гораздо подробнѣе, постоянный надзоръ за состояніемъ днѣстровскаго русла представляетъ предметъ первой необходимости, а приведеніе Днѣстра въ возможно удобный для плаванія судовъ видъ требуетъ полнаго изученія всей рѣки.

Значеніе перекатовъ на Днѣстрѣ особенно велико, потому что изъ за нихъ суда теряютъ весьма много времени въ каждую навигацію, такъ какъ часто не могутъ плавать иначе, какъ съ малымъ грузомъ, а иногда и вовсе не могутъ плавать; это вліяетъ крайне неблагоприятно на фрахты, къ удешевленію которыхъ однако нужно стремиться. Само собою понятно, что значеніе перекатовъ въ плаваніи по Днѣстру бываетъ не всякій годъ одно и тоже: при высокой водѣ перекаты могутъ быть свободно пройдены нагруженными судами. Довольно правильно, хотя и не одинаково, повышается вода въ Днѣстрѣ, во время весенняго половодія, когда большинство перекатовъ дѣлается проходимымъ; сверхъ того каждый годъ бываетъ, въ зависимости отъ таянія снѣговъ въ Карпатахъ, или отъ дождей, нѣсколько моментовъ такъ называемыхъ паводковъ, когда въ Днѣстрѣ вода хоть на короткое время повышается; этими паводками тоже

пользуются для сплава судовъ; но такіе моменты быва-
ютъ и коротки и тоже не каждый годъ одинаковы.

Все вышесказанное придаетъ судоходству по Днѣ-
стру не правильный, а такъ сказать лихорадочный ха-
рактеръ; а насколько это невыгодно отражается не
только на днѣстровскомъ судоходствѣ, но и на мѣстной
торговлѣ, ясно само собою.

72525
Что касается пороговъ то таковыя на Днѣстрѣ на-
ходятся лишь около гор. Ямполя и, по мнѣнію лицъ,
близко знакомыхъ съ Днѣстромъ, не представляютъ
препятствія, равнаго перекатамъ, какъ напр. представ-
ляютъ это пороги на р. Днѣпрѣ. Еще менѣе, конечно,
можетъ противодѣйствовать развитію правильного паро-
ходства на Днѣстрѣ извѣстная быстрота его теченія, про-
исходящая отъ высоты паденія рѣки, хоть и мѣшающая
хорошему управленію спускающихся по Днѣстру судовъ
и требующая огромнаго расхода силы для движенія по
рѣкѣ вверхъ; при урегулированіи рѣки и при современ-
ной техникѣ судоходства могли бы быть устрое-
ны суда, приспособленныя къ указаннымъ выше затруд-
неніямъ. Тоже самое можно сказать и о находящихся
въ руслѣ рѣки карчахъ, происходящихъ отъ смыванія
рѣкою, особенно во время весенняго половодья, при-
брежныхъ деревьевъ, и объ отдѣльныхъ камняхъ; серь-
езная расчистка отъ нихъ русла и затѣмъ нѣсколько
предохранительныхъ мѣръ, о которыхъ говорено будетъ
ниже, могутъ вполне обезопасить рѣку отъ этого зла,
нынѣ бывающаго главною причиною гибели судовъ (осо-
бенно отъ карчей). Отмѣтимъ еще и частое измѣненіе
Днѣстромъ своего фарватера, особенно послѣ половодья;
при хорошемъ надзорѣ за рѣкою это препятствіе для
судоходства могло бы быть устранено безъ большого
труда. Ниже Слободзеи Днѣстрѣ уже довольно удобенъ
для плаванія, хотя теченіе его здѣсь особенно извили-

сто; удобнымъ остается онъ и до самаго устья, гдѣ находится огромный перекалъ, такъ называемые Кореньки, длиною въ пятьсотъ сажень, съ нормальною глубиною около три ф., но при сѣверныхъ вѣтрахъ въ два и даже до полутора ф., совершенно запирающій выходъ судамъ изъ Днѣстра въ лиманъ и тѣмъ приносящій громадное затрудненіе развитію днѣстровскаго пароходства.

Верхнее теченіе Днѣстра отъ границы до Могилева, еще не изслѣдованое, болѣе свободно отъ перекаловъ; но быстрота его теченія и крутость поворотовъ рѣки при очень узкомъ фарватерѣ и здѣсь достаточно затрудняютъ плаваніе; эти препятствія, какъ мы сказали выше, не могутъ считаться непреодолимыми.

Очеркъ исторіи судоходства по Днѣстру до 1863 г. Не смотря на столь плохое состояніе Днѣстра въ отношеніи судоходства, таковое бывало тамъ издавна. Въ запискѣ, представленной въ 1881 г. Бессарабскому Губернскому Земскому Собранію Предсѣдателемъ Б. Г. З. Управы А. М. Катруцою: О необходимости расчистки и регулированія теченія рѣки Днѣстра и учрежденія по ней правильнаго судоходства—собраны и искусно сгруппированы свѣдѣнія объ исторіи судоходства по Днѣстру, начиная съ глубокой древности и по настоящее время (см. Вѣстникъ Бассар. Земства 1881 г. 1 и 2. Доклады Управы стр. 3—13). Мы дополнимъ ихъ лишь однимъ указаніемъ: есть основаніе полагать, что уже въ XIV—XV в. мѣстомъ для отправки зерновыхъ продуктовъ изъ предѣловъ нынѣшней южной Россіи за границу была гавань Хаджибей т. е. теперешняя Одесса, такъ что тяготѣніе днѣстровскаго экономическаго района къ Одессѣ имѣетъ, можно сказать, свою пятисотлѣтнюю исторію.

Движеніе по Днѣстру зерновыхъ продуктовъ, начиная еще съ генуэзскихъ временъ и до самаго 1863 г., производилось исключительно слѣдующимъ образомъ:

хлѣбъ грузился на галеры т. е. небольшія, наскоро сколоченныя, четырехъугольныя, продолговатыя, плоскодонныя суда, безъ крыши, съ плохимъ днищемъ, поднимающія въ среднемъ около 3000 пудовъ, при 4-хъ рабочихъ (см. описаніе въ запискѣ А. М. Катруцы стр. 19). Строились эти суда на верховьяхъ Днѣстра въ Галиціи и оттуда спускались въ богатыя хлѣбомъ мѣстности Днѣстра, гдѣ брали грузъ въ мѣшкахъ и плыли внизъ до г. Маякъ, причемъ это плаваніе было подвержено многочисленнымъ случайностямъ. Галеры застаивались на перекатахъ, разбивались на порогахъ, или о карчи, или даже о берегъ, зерно постоянно подмокало со дна или отъ дождя и теряло въ своемъ качествѣ; нерѣдко оно даже проростало, когда галера задерживалась гдѣ либо въ пути и т. п. (сравни записку Катруцы стр. 20—21), что вызывало необходимость въ переработкѣ хлѣба, сушкѣ и пр. Многіе грузоотправители предпочитали для перевозки зерновыхъ продуктовъ пользоваться проходящими изъ Галиціи плотами (записка Катруцы стр. 19), тоже неудовлетворительными, гдѣ грузы всецѣло были предоставлены вліянію атмосферы. Число такихъ плотовъ и галеръ бывало различно, смотря по урожаю; причемъ галеры дѣлали два три оборота между Сороками и Маяками посредствомъ голевки вверхъ лошадьми, а затѣмъ, какъ и плоты, продавались въ Маякахъ, какъ лѣсъ (доски, дрова). Хлѣбъ же изъ Маякъ шель 40 верстъ въ Одессу подводами, что стоило грузовладельцамъ не малыхъ денегъ; даже изъ близкаго къ устью Днѣстра и къ морю Аккерманскаго уѣзда хлѣбъ шель въ Одессу подводами; затѣмъ до отправки за границу хлѣбъ испытывалъ много мытарствъ по одесскимъ магазинамъ и подводамъ.

Легко видѣть, какіе громадныя накладныя расходы ложились при этомъ на хлѣбъ и во что могъ обойтись

экспортируемый хлѣбъ на борту корабля. Лишь слабый экспортъ до 1860 годовъ зерновыхъ продуктовъ въ западную Европу изъ Америки и дешевизна производства хлѣба допускали возможность весьма значительнаго для своего времени экспорта таковыхъ изъ южной Россіи; иначе конкуренція была-бы для него совершенно невозможною. Накладные расходы при отправкѣ хлѣба на галерахъ были столь значительны, рискъ столь великъ, что многіе помѣщики изъ самаго Приднѣстровья, даже изъ мѣстностей довольно близкихъ къ Одессѣ, напр. изъ подъ Дубоссарь, предпочитали отправлять свой хлѣбъ чумацкими валками, что вовсе не избавляло его отъ огромныхъ одесскихъ расходовъ.

Неудовлетворительность такой перевозки днѣстровскихъ грузовъ не могла не дать себя чувствовать, особенно когда развитіе пароходства придало этому дѣлу вообще упрощенный и удешевленный характеръ. Въ то же время казалось страннымъ, что Днѣстръ, одна изъ самыхъ большихъ рѣкъ въ Европѣ, оказывается будто-бы совершенно негодною для пароходнаго плаванья. Поэтому мы встрѣчаемъ и до 1863 года рядъ попытокъ, какъ по крайней мѣрѣ узнать Днѣстръ, сдѣлать его описаніе въ отношеніи судоходства, познакомиться съ его экономическимъ значеніемъ и съ его райономъ, и даже произвести нѣкоторую очистку рѣки, такъ и развитъ судоходство на Днѣстрѣ примѣненіемъ улучшенныхъ перевозочныхъ средствъ, особенно пароходства. О попыткахъ этихъ очень обстоятельно говоритъ А. М. Катруца въ своей запискѣ, изъ которой поэтому мы беремъ лишь самыя краткія указанія. Пробы описать Днѣстръ были сдѣланы въ самомъ началѣ XIX в. при Герцогѣ Ришелье Принцемъ Нассау Зигеномъ, потомъ, уже въ 1840 году при Князѣ Воронцовѣ особыми комиссіями, въ трудахъ которыхъ принимали главное участіе въ первомъ случаѣ

Эйтнеръ, во второмъ Родіоновъ. Для изслѣдованія экономическаго значенія Днѣстра въ началѣ 1860-хъ годовъ состоялась по порученію Его Императорскаго Высочества Генерала Адмирала Великаго Князя Константина Николаевича поѣздка на Днѣстръ извѣстнаго писателя Афанасьева - Чужбинскаго, описаніе которой — «Очерки Днѣстра» помѣщено во второмъ томѣ Поѣздки въ южную Россію, причемъ изъ этого сочиненія (стр. 327) видно, что авторъ въ изученіи днѣстровскаго района имѣлъ предшественниковъ. Важныя экономическія наблюденія были сдѣланы также Защукомъ для извѣстнаго изданія: Матеріалы для географіи и статистики Россіи, собранныя офицерами генеральнаго штаба (Бессарабская область), и бывшимъ въ то время профессоромъ Рипельевскаго лицея М. Вольскимъ въ сочиненіи: Очеркъ исторіи хлѣбной торговли Новороссійскаго края.

Попытки хоть сколько нибудь расчислить русло Днѣстра были до 1863 г. весьма незначительны. Самая первая изъ нихъ принадлежала частному лицу, одесскому купцу Суровцову, которому разрѣшено было въ 1838 году провести каналъ между Днѣстромъ у Маякъ и р. Турунчукомъ, а въ вознагражденіе его издержекъ предоставлено на 10 лѣтъ исключительное право перевозки грузовъ по этому каналу; каналъ этотъ имѣлъ цѣлью обходъ мелководнаго устья р. Днѣстра при впаденіи его въ лиманъ (см. описаніе канала въ запискѣ А. М. Катруцы стр. 7—8) и сократилъ путь верстѣ на 15; но затѣмъ строитель канала Суровцовъ разорился и сошелъ съ ума (см. печальную картину у Афанасьева стр. 432). Впрочемъ, идея устройства канала изъ Днѣстра прямо въ море существовала и раньше Суровцова: еще въ 1817 г. на сѣздѣ дворянъ Подольской губерніи былъ предложенъ проэктъ канала между Днѣстромъ и Одессою, который долженъ былъ

имѣть по правительственнымъ изысканіямъ 246 верстъ длины, 27 верстъ тунелей и 6 верстъ мостовъ; позднѣе были проекты постройки каналовъ между Маяками и Одессой, также между Тирасполемъ и Одессою. Каналы эти впрочемъ имѣли цѣлью еще орошеніе прилегающихъ къ нимъ мѣстностей и снабженіе Одессы водою (записка А. М. Катруды стр. 7).

Въ 1854 г. происходила, по распоряженію правительства, очистка Днѣстра отъ камней; но, не говоря о легендарныхъ воспоминаніяхъ объ этой очисткѣ, можно сказать, что на Днѣстрѣ не ощущалось отъ нея никакой пользы; также маловажна была расчистка Днѣстра и въ 1862 г., на которую въ 1857 г. было ассигновано Мин. Путей Сообщенія 25 т. руб.; между тѣмъ еще съ 1848 г. было установлено взиманіе съ судовъ, проходящихъ по Днѣстру (какъ и по другимъ рѣкамъ Имперіи) $\frac{1}{4}\%$ сбора со стоимости перевозимаго груза. Серьезныя мѣры къ расчисткѣ Днѣстра, какъ увидимъ ниже, были приняты въ 1883 г.

Надзоръ за рѣкою былъ весьма слабый и имѣлъ, повидимому, главною цѣлью взиманіе $\frac{1}{4}\%$ сбора; хотя и были на Днѣстрѣ два начальника дистанціи, съ небольшими штатами лицъ при каждомъ изъ нихъ, но, по неимѣнію пароходовъ, они были даже лишены возможности плавать по Днѣстру, особенно вверхъ.

Не мало было попытокъ до 1863 г. перевозки грузовъ по Днѣстру лучшими судами, чѣмъ галеры и плоты, даже пароходами; но всѣ такія попытки были неудачны *). Еще въ 1802 г. Принцъ Нассау Зигенъ плавалъ по Днѣстру на суднѣ приготовленномъ имъ по образцу судовъ Эльбы; но оказалось, что, какъ спускъ, такъ

*) Что вопросъ о судоходствѣ по Днѣстру въ это время занималъ русскую публику, видимъ изъ появленія въ Современникѣ 1847 г. (№ 5) статьи о судоходствѣ по Днѣстру, неизвѣстно, впрочемъ, кѣмъ написанной.

и взводъ судна требуетъ слишкомъ много времени. Въ 1850-хъ годовъ стали по Днѣстру ходить плашкоуты, если не ошибаемся, по инициативѣ Г. Попова (описание ихъ смотри въ запискѣ А. М. Катруцы стр. 21); они строились имъ въ Бендерахъ и циркулировали между Бендерами и Маяками, тоже не будучи въ состояніи подниматься выше Бендеръ хотя-бы къ Дубоссарамъ. Подымая значительно больше груза, чѣмъ галеры или плоты, и доставляя его лучше, плашкоуты перевозили его по болѣе дорогому фрахту, такъ какъ грузъ долженъ былъ оплатить и расходъ по поднятію плашкоута вверхъ по рѣкѣ лошадьми, и притомъ только въ половодіе; вслѣдствіе этого перевозка грузовъ плашкоутами не привилась; Поповъ свое дѣло бросилъ, послѣдователей у него почти не было. Въ 1874 и 1875 гг. были попытки снова ввести въ плаванье плашкоутъ, но затѣмъ онъ былъ оставленъ. Еще позднѣе появились на Днѣстрѣ паромы хоть и небольшого объема, но хорошо построенные (записка А. М. Катруцы стр. 19); но такая именно постройка, обусловившая ихъ дороговизну, была причиною высокаго фрахта на перевозимые ими грузы.

Гораздо важнѣе были попытки пустить на Днѣстрѣ пароходы, хотя и онѣ до 1863 г. не привели къ удачнымъ результатамъ. Первый пароходъ правительственный, выстроенный въ Англіи, явился на Днѣстрѣ, собственно на устьѣ его, еще въ 1838 г. по инициативѣ Князя Воронцова, почему и назывался Князь Воронцовъ; онъ долженъ былъ держать сообщеніе между Аккерманомъ и Овидіополемъ, а по возможности и съ Одессою. По ходатайству Князя Воронцова правительство разрѣшило купить въ Англіи еще одинъ пароходъ, который прибылъ въ 1843 г. и, хоть и названъ былъ Днѣстромъ, но могъ плавать только по лиману, да и здѣсь эксплуатація его оказалась для правительства невыгодною.

Первый пароходъ на самомъ Днѣстрѣ былъ пущенъ въ 1847 г.; онъ былъ построенъ г. Лубою, почему и названъ былъ Луба. Цѣлью его была буксировка судовъ по Днѣстру, начиная отъ Ямполья и до самой Одессы. Работалъ этотъ пароходъ до 1851 г. и прекратилъ свое плаванье главнымъ образомъ вслѣдствіе малосильности машины.

Всѣ эти неудачныя попытки по организаціи на Днѣстрѣ улучшеннаго судоходства были причиною мнѣнія, существовавшаго въ концѣ 1850-хъ и началѣ 1860-хъ годовъ, что общепризнанныя неудобства Днѣстра совершенно непреодолимы. Возлагалось болѣе надеждъ на торговое оживленіе приднѣстровскаго края помощью постройки желѣзныхъ дорогъ, которыя связали бы этотъ край съ Одессою. Хотя до 1863 г. такихъ дорогъ построено еще не было, но уже была проэктирована линія отъ Одессы къ Днѣстру до с. Парканъ, какъ вѣтвь дороги, идущей изъ Одессы въ Подолію. Затѣмъ проэктировалась еще конно-желѣзная дорога изъ Одессы черезъ всю Бессарабію до Хотина. Бессарабскіе землевладѣльцы сверхъ того хлопотали объ устройствѣ по Бессарабіи между важнѣйшими торговыми пунктами шоссе, которыя однако выстроены не были, почему Бессарабія и понынѣ лишена питательныхъ путей къ Днѣстру или даже къ желѣзнымъ дорогамъ.

Начало дѣятельности Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ.
Въ такомъ положеніи было дѣло судоходства по р. Днѣстру, когда за него взялось Русское Общество Пароходства и Торговли. Въ наше намѣреніе не входитъ излагать исторію этого Общества и подробно говорить о его значеніи для русской торговли вообще; но и безъ длинныхъ разсужденій само собою ясно, что одною изъ первыхъ и главныхъ задачъ Р. О. П. и Т. была забота о развитіи мѣстной новороссійской торговли, вслѣдствіе чего пара-

ходы Р. О. П. и Т. стали обращаться по всѣмъ южно-русскимъ морямъ и заливамъ и начали перевозить значительное число грузовъ съ Днѣпра и Буга. Конечно, Р. О. не могло не обратить вниманія на Днѣстръ, какъ-бы ни были не выгодны условія его эксплуатаціи, сознавая, что только такое сильное Общество и можетъ взяться заведеніе Днѣстра въ торговую систему Чернаго Моря.

Немедленно послѣ основанія, въ 1857 г., администрація Р. О. П. и Т. пригласила знаменитаго инженера Гартлея осмотрѣть устье и лиманъ Днѣстра и дать заключеніе о возможности здѣсь пароходства; послѣ осмотра Гартлей нашель невозможнымъ очистить выходъ Днѣстра въ море, по обширности бассейна лимана и отсутствію морскаго прилива. Въ то же время былъ отправленъ пароходъ Братецъ съ баржами вверхъ по рѣкѣ, но долженъ былъ возвратиться, не безъ потерь для себя и баржъ.

Хотя эта первая неудача на время и прекратила стремленіе Р. О. П. и Т. на Днѣстръ и оно ограничилось содержаніемъ пароходной переправы между Аккерманомъ и Овидіополемъ; но оно все же не переставало желать взяться за дѣло шире. Еще до 1860 г. одинъ изъ директоровъ Р. О. П. и Т. проѣхаль по Днѣстру дѣлалъ промѣры, собиралъ статистическія свѣдѣнія; была въ началѣ 1860-хъ годовъ напечатана въ Одессѣ брошюра, въ которой, признавая главнымъ препятствіемъ для днѣстровскаго судоходства Ямпольскіе пороги, предлагались мѣры къ упорядоченію плаванія въ этой мѣстности; но, какъ главное препятствіе въ плаваніи не въ порогахъ, а въ перекатахъ, то брошюра эта значенія не имѣла.

Въ 1862 г. Р. О. П. и Т. обратилось въ Министерство Путей Сообщенія съ ходатайствомъ объ улучшеніи рѣки Днѣстра въ отношеніи къ судоходству. Вѣроятно, понявъ это ходатайство въ томъ смыслѣ, что рѣчь идетъ

о радикальномъ улучшеніи рѣки, т. е. о расчисткѣ перекатовъ и объ устройствѣ шлюзовъ, которые сдѣлали бы возможнымъ взводное пароходство на Днѣстрѣ, и полагая, что состояніе приднѣстровской промышленности и торговли не таково, чтобъ путемъ сбора съ проходящихъ по Днѣстру судовъ можно было окупить затраты, которыя пришлось бы произвести, Министерство Путей Сообщенія отказало Р. О. П. и Т. въ исполненіи его ходатайства.

Избранный въ 1862 г. Директоромъ Р. О. П. и Т. Николай Матвѣевичъ Чихачовъ, которому Р. О. болѣе чѣмъ кому либо иному изъ его предшественниковъ обязано расширеніемъ и развитіемъ своей дѣятельности, желая поднять торговлю всѣхъ прилегающихъ къ Черному Морю русскихъ областей, обратилъ вниманіе и на Днѣстръ куда имъ была отправлена съ открытіемъ навигаціи 1863 г., экспедиція, состоявшая изъ парохода и двухъ желѣзныхъ баржъ. Экспедиція эта, пользуясь половодьемъ, проникла до мѣстечка Каменки, гдѣ суда приняли грузъ; но затѣмъ вслѣдствіе препятствій, оказанныхъ рѣкою, они должны были разгрузиться и, лишь благодаря энергіи покойнаго Н. Ѳ. Можайскаго, Помощника Директора по морской части, вернулись безо всякаго груза въ Одессу: пароходъ въ концѣ мая, а баржи даже въ концѣ іюня.

Въ мартѣ 1863 г. авторъ этой записки, въ виду ясной рѣшимости тогда уже общеизвѣстнаго своей энергіей Н. М. Чихачова развить судоходство по Днѣстру, поступилъ на службу въ Р. О. П. и Т. съ спеціальною цѣлью работать на Днѣстровской линіи. Н. М. Чихачовъ согласился съ мыслью, которая и нынѣ правильна, что порядокъ соединенія водянымъ путемъ днѣстровскаго экономическаго района съ Одессою долженъ начинаться *съ низовьевъ Днѣстра*, и затѣмъ уже постепенно идти вверхъ, а потому прежде всего слѣдуетъ направить па-

роходы съ баржами въ мѣстечко Маяки для приѣма зерновыхъ грузовъ съ днѣстровскихъ галеръ и доставки ихъ непосредственно водою въ одесскій портъ, чтобы доставленный такимъ образомъ грузъ могъ прямо, избѣгая одесскіе магазины, быть нагруженъ на пароходъ для вывоза за границу, чѣмъ въ значительной степени уменьшались бы накладные на экспортируемый хлѣбъ расходы. Вслѣдствіе этого Н. М. Чихачовъ и поручилъ намъ заготовить на Днѣстрѣ грузъ для перевозки его на 2-хъ баржахъ. Въ виду установившейся практики — отправлять хлѣбъ изъ Маякъ въ Одессу подводами, и недовѣрія къ возможности перевозки его водою, намъ было весьма трудно получить грузы на баржи Р. О. и лишь удалось склонить къ первому опыту одного изъ самыхъ крупныхъ покупателей хлѣба на Днѣстрѣ, покойнаго уже одесскаго купца Когана, при чемъ онъ все таки потребовалъ при доставкѣ хлѣба въ Одессу выгрузки его въ магазинъ, не допуская возможности отправки за границу безъ переработки въ магазинѣ.

Обезпечивъ себя предстоящимъ грузомъ 7 Апрѣля 1863 г. пароходъ Р. О. П. и Т. Сестрица съ баржами №№ 12 и 15 отправились изъ Одессы въ Маяки, приняли тамъ съ галеръ зерно и благополучно доставили его въ Одессу.

Вслѣдствіе перваго удачнаго опыта Н. М. Чихачовъ рѣшился открыть постоянную грузовую линію Одесса-Маяки, назначивъ автора настоящей записки агентомъ этой линіи.

Состояніе воды въ устьѣ Днѣстра было въ 1863 года слѣдующее: при сѣверномъ вѣтрѣ 3 ф. (при очень сильномъ и того меньше, даже до 2 ф.), при безвѣтріи $3\frac{1}{2}$ до $3\frac{3}{4}$ ф. и лишь при южномъ вѣтрѣ 4— $4\frac{1}{2}$ ф.; баржи принимали грузъ въ Маякахъ на 3 ф. и выводились затѣмъ на рейдъ лимана, гдѣ производилась перегрузка съ двухъ баржъ на одну, имѣвшую грузъ на 5 ф.; эта баржа и доставлялась въ Одессу. Фрахты въ

1863 г. были отъ 35—45 к. съ двухъ 5 мѣрныхъ мѣшковъ зерна, за доставку съ баржи въ магазинъ взымалось 12—15 к. съ пары мѣшковъ; подводъ же отъ Маякъ до Одессы взымали, смотря по состоянію дороги и накопленію грузовъ, отъ 40 до 80 к. за пару мѣшковъ.

Въ теченіе лѣта 1863 г. съ баржами обращался пароходъ Сестрица между Маяками и Аккерманомъ, гдѣ онъ сдавалъ баржи пароходу Матушка для доставленія въ Одессу. Такимъ путемъ было перевезено въ этомъ году 1½ милліона пудовъ хлѣба и выручено было свыше 50 тысячъ руб. фрахта; причемъ, хотя примѣру Когана сразу послѣдовали многіе днѣстровскіе хлѣбоотправители, но все же они направляли хлѣбъ въ магазины, и лишь съ слѣдующаго года, снова по почину Когана, хлѣбъ сталъ съ баржъ перегружаться непосредственно на пароходы для экспорта, для чего грузители стали стараться сберечь хлѣбъ получше при слѣдованіи его на галерахъ; въ магазины же поступали лишь тѣ грузы, которые особенно пострадали въ пути, или которые складывались въ ожиданіи лучшихъ цѣнъ.

Результатъ компаніи 1863 г. надолго опредѣлили характеръ дѣятельности Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ; до самаго 1876 г. она была перевозкою грузовъ водою между Маяками и Одессою и главное вниманіе было обращено на развитіе этой дѣятельности; остальной же Днѣстръ былъ пока оставленъ, тѣмъ болѣе что Р. О. П. и Т. не видѣло со стороны правительства намѣренія сдѣлать что нибудь для улучшенія и развитія днѣстровскаго судоходства.

Грузовъ Р. О. П. и Т. имѣло для своихъ баржъ достаточно, за исключеніемъ годовъ неурожая на Днѣстрѣ, напр. 1864, 1868, 1875, 1876; но въ такіе годы оно перевозило и иной грузъ, напр. дрова, алебастръ и пр.; такими грузами оно и вообще дополняло свою перевозку зерновыхъ продуктовъ. По выгодѣ же для себя Р. О.

можетъ отмѣтить особенно 1867 г., когда оно получило 100 т. руб. фрахта и даже не могло забрать всего предложеннаго ему груза.

Проходя постоянно мимо Аккермана, суда Р. О. П. и Т. стали наконецъ причиною, что и изъ этого города и его уѣзда хлѣбъ тоже пошелъ въ Одессу водою.

Послѣдователи Р. О. въ судоходствѣ по Днѣстру.
Дѣятельность Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ въ теченіе 1863—1876 гг. вызывала не разъ конкуренцію здѣсь различныхъ пароходовладѣльцевъ, но она оказалась недолговѣчною и, не смотря на то, что нѣкоторые пароходовладѣльцы часто держали болѣе низкіе фрахты, чѣмъ Р. О., они не могли найти грузовъ; Р. О. П. и Т. успѣло себя зарекомендовать среди днѣстровскихъ грузоотправителей, и поэтому всегда еще зимою могло обезпечить себя грузами для перевозки ихъ въ предстоящую компанію. Конкурентами Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ съ 1863 до 1876 г. были: 1) Одесскій купецъ Христофоръ Поповичъ. Еще въ 1864 г. пароходъ его «Марія» съ 4-мя баржами прошелъ по Днѣстру выше Могилева до с. Наславче, гдѣ взялъ грузъ кукурузы, съ которымъ и спустился къ Маякамъ, выждавши высокую воду; въ компанію же 1865 г. пароходъ Поповича «Мойсей Пророкъ» плавалъ между Маяками и Одессою, а въ 1866 г. между Одессою и Бендерами. Въ 1866 г. Поповичъ поставилъ на эту линію и пароходъ «Марія», но этою же навигаціею онъ свою дѣятельность на Днѣстрѣ и окончилъ.

2) Князь С. М. Воронцовъ. Онъ поставилъ въ 1868 г. на линіи Маяки Одесса пароходъ «Александръ», плававшій до 1870 года.

3) П. П. Шмидтъ; имъ поставленъ былъ въ 1870 г. на той же линіи пароходъ Царь Давидъ. Въ 1871 году Шмидтомъ было устроено Новороссійское пароходное Общество, пароходъ котораго Днѣстръ съ 4 баржами

плавать между Аккерманомъ и Одессою; дѣятельность этого пароходнаго Общества на Днѣстрѣ вскорѣ и прекратилась.

и 4) Братья Анатра. Они пустили тоже въ 1870 г. между Одессою и Маяками пароходъ Анатра; но дѣятельность ихъ здѣсь прекратилась въ слѣдующемъ же году.

Мы указали на предпріятія осуществившіяся, было еще нѣсколько проэктированныхъ, но не перешедшихъ въ дѣйствительность; впрочемъ таковыя имѣли въ виду развитіе судоходства по всему Днѣстру; такъ еще въ началѣ 1860 годовъ составилось въ Галиціи Общество пароходства по Днѣстру подъ предсѣдательствомъ Князя Сапѣги, причемъ оно располагало и значительнымъ капиталомъ; въ 1867 г. Общество спустило въ м. Журановѣ свой пароходъ «Днѣстръ», который и прошолъ рѣкою въ Черное Море; но вскорѣ Общество распалось.

Другое общество было основано въ 1869—1870 гг. иностранцами Бюхмюлеромъ, Грауманомъ и Керномъ, но они и не начинали своего судоходства по Днѣстру.

Въ 1871 г. образовалось значительное общество, во главѣ котораго стояли нѣкоторые одесскіе капиталисты; но оно и совершенно не приступало къ дѣйствіямъ, такъ какъ правительство не согласилось предоставить ему монополію на 12 лѣтъ въ плаваніи по Днѣстру и его лиману.

Наконецъ упомянемъ, полноты ради, что въ 1872 году проѣхалъ до Могилева и обратно на пароходѣ г. Померъ, но результатовъ этой поѣздки не было ни какихъ.

Одесская желѣзная дорога. Гораздо большую конкуренцію Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ представила Одесская жел. дорога, которая, впрочемъ, одно время, съ 1870 по 1878 годъ составляла съ Р. О. П. и Т. одно общество. Линія Раз-

дѣльная—Унгены перерѣзала поперекъ всю Бессарабію, грузы которой, въ томъ числѣ и изъ прилегающихъ къ желѣзной дорогѣ мѣстностей Приднѣстровья, пошли на Одессу (или на Граево). Въ 1873 г. была устроена жел. дор. вѣтвь въ $5\frac{1}{2}$ верстѣ отъ ст. Бендеръ къ дер. Варницѣ, лежащей на берегу Днѣстра, почему хлѣбъ съ галеръ и плотовъ, идущихъ сверху рѣки, могъ выгрузиться въ Варницѣ и идти въ вагонахъ ж. дороги въ Одессу. Такимъ путемъ пошло достаточно грузовъ; но хотя при этомъ путь для галеръ сокращался на 185 верстѣ, значительная часть днѣстровскихъ грузоотправителей продолжала посылать хлѣбъ къ Маякамъ для дальнѣйшей доставки на баржахъ Р. О. П. и Т. въ Одессу и перегрузки здѣсь прямо на пароходы.

Мѣры относительно облегченія плаванія по Днѣстру. Хотя, какъ мы сказали, Р. О. П. и Т. въ теченіе всего времени отъ 1863—1876 г. дѣйствовало лишь на устьѣ Днѣстра, но и здѣсь дѣятельность его не мало страдала отъ естественныхъ причинъ: отъ мелководья устья рѣки и отъ карчей, наносимыхъ сюда теченіемъ, такъ что Р. О. П. и Т. должно было принимать мѣры для облегченія плаванія; оно на примѣръ постоянно подымало карчи; въ 1869 г. оно попробовало очистить отъ заносовъ устье р. Турунчука, т. е. Суровцовскій каналъ, но онъ снова былъ занесенъ пескомъ и иломъ. Особенно эти работы были значительны въ 1874 г.; тогда былъ углубленъ до $3\frac{1}{2}$ ф. фарватеръ въ устьѣ Днѣстра расчисткою Суровцоваго канала посредствомъ устроенныхъ съ этою цѣлью особенныхъ желѣзныхъ граблей, что дало возможность пароходамъ Братцу, Сестрицѣ и Сынку переходить каналъ съ нагруженными баржами; къ сожалѣнію эта возможность существовала всего въ теченіе одной кампаніи, такъ какъ во время слѣдующаго ледохода устье Турунчука было снова занесено и потому стало не проходи-

мымъ для пароходовъ. Очистка и особенно выкарчовываніе устья Днѣстра производились и потомъ, послѣ каждаго ледохода.

Правительство все это время почти не приходило на помощь Р. О. П. и Т. въ дѣлѣ улучшенія рѣки, и особенно въ дѣлѣ улучшенія устья; въ 1863 — 1864 г. на самой рѣкѣ происходило выкарчовываніе, а также взорвано было нѣсколько камней, въ томъ числѣ и опасный Сторожъ въ Ямпольскихъ порогахъ. Затѣмъ лишь въ 1875 г. снова было произведено выкарчовываніе рѣки, на что ассигновано было 4/т. рублей. Но что можно сдѣлать на эти деньги? Карчей извлекли немного, а затѣмъ число ихъ на Днѣстрѣ скоро и увеличилось.

Описанное выше положеніе днѣстровскаго судоходства не могло, конечно, удовлетворять сельскихъ хозяевъ Приднѣстровья, понимавшихъ вліяніе, которое можетъ имѣть перевозка грузовъ по Днѣстру въ дѣлѣ пониженія накладныхъ расходовъ на зерновые продукты, что въ свою очередь можетъ имѣть крупное значеніе въ нашей борьбѣ на западно-европейскихъ рынкахъ съ Америкой, которой конкуренція въ это время уже дала намъ себя почувствовать. Особенно заинтересована въ этомъ Бессарабія, для которой Днѣстръ служить, можно сказать, главнымъ выходомъ, тогда какъ въ Херсонской губ. онъ важенъ лишь для западной ея части, ибо восточная прилежитъ къ судоходному Днѣпру и перерѣзывается тоже достаточно судоходнымъ Бугомъ.

Понимая, что плохое развитіе судоходства является главнымъ образомъ результатомъ неудовлетворительности русла рѣки, земство Бессарабской губерніи въ 1876 г. въ свою очередь ходатайствовало предъ Министерствомъ Путей Сообщенія покрайней мѣрѣ объ изслѣдованіи Днѣстра, и тоже получило отказъ на томъ основаніи, что при незначительности средствъ Мини-

стерство принуждено заниматься изученіемъ рѣкъ первостепенной важности для государственныхъ потребностей, къ которымъ оно р. Днѣстръ не причисляетъ. Министерство предлагало лишь прислать техникувъ со своими инструментами для производства изысканій, если земство дастъ на работы 90 т. рублей для подробнаго описанія всей рѣки, или 20 т. р. для описанія и съемки опасныхъ мѣстъ ея; но земство не нашло возможнымъ принять на себя требуемые расходы. Точно также было отклонено правительствомъ ходатайство Бессарабск. Губернск. Земскаго Собранія въ 1877 г. о введеніи въ Бессарабіи общей для всѣхъ классовъ натуральной повинности для устройства шоссе съ выдачею отъ казны субсидіи въ размѣрѣ половины стоимости его.

Въ то время, когда мы видимъ съ одной стороны непризнаніе Днѣстра рѣкою, судоходство на которой имѣеть государственное значеніе, съ другой въ нашей ученой литературѣ уже существовали весьма важные труды о значеніи Днѣстра; имѣемъ въ виду извѣстное сочиненіе петербургскаго профессора Янсона: Статистическое изслѣдованіе о хлѣбной торговлѣ въ одесскомъ районѣ. Къ этому же времени относится и статья П. Гроссула Толстаго: Судоходство и торговля на Днѣстрѣ, равно и описаніе Днѣстра, сдѣланное по инициативѣ того же лица Одесскимъ отдѣленіемъ Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству.

1875—1881 годы на Днѣстрѣ. Въ 1875 г. авторъ этой записки, временно уѣхавшій изъ Одессы, оставилъ службу въ Р. О. П. и Т. Тогда администрація Р. О., вѣроятно, выжидая результатовъ устроенной ею Варницкой ж. д. вѣтви, не организовала наново днѣстровскаго агентства и даже въ 1876 г. временно прекратила дѣятельность Общества на Днѣстрѣ, тѣмъ болѣе, что бли-

зились политическія затрудненія, которыя привели къ послѣдующей войнѣ за освобожденіе славянъ: тогда на Р. О. П. и Т. возложены были правительствомъ инныя задачи. Словомъ р. Днѣстръ осталась въ сторонѣ отъ операцій Общества и грузы Приднѣстровья шли чрезъ Варницкую и другія станціи Ю. З. Ж. дорогъ, Общество которыхъ образовалось въ 1878 г. и въ составъ которыхъ тогда вошла и отдѣленная отъ Р. О. П. и Т. Одесская ж. дорога. Этому же желѣзнодорожному Обществу передана была и построенная тогда правительствомъ, собственно со стратегическою цѣлью, линія отъ Бендеръ до Рени, проходящая вдоль всей южной Бессарабіи.

Временное прекращеніе дѣятельности Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ было въ сущности прекращеніемъ и вообще пароходства на этой рѣкѣ; всѣ затрудненія, имѣвшія здѣсь мѣсто, оставались въ прежнемъ видѣ и, хотя продолжали печататься сочиненія «О необходимости расчистки и регулированія теченія р. Днѣстра и учрежденія на ней правильнаго судоходства» (К. Ласкаго въ Запискахъ Общ. Сельск. Хозяйства Южн. Россіи 1879 г. Сентябрь—Октябрь), но они не вызывали какихъ либо активныхъ послѣдствій.

Въ 1880 г. авторъ этой записки, вернувшись въ Одессу, въ докладѣ Н. М. Чихачову представилъ проэктъ возобновленія дѣятельности Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ съ распространеніемъ ея постепенно на всю рѣку, начиная работы сперва съ небольшимъ числомъ судовъ.

Въ то же время, опровергая мнѣніе, существовавшее тогда въ публикѣ, что для улучшенія судоходства по Днѣстру необходимо сперва урегулированіе фарватера рѣки, какъ дорого стоящую мѣру, не подготовленную серьезнымъ изученіемъ рѣки, авторъ доказывалъ, что по открытіи судоходства практика сама можетъ ука-

затѣ, какія мѣры должны быть приняты на Днѣстрѣ. Исходною же точкою для предстоящаго плана дѣйствій Общества авторъ предложилъ принаравливаніе судоходства, не выжидая урегулированія, къ мѣстнымъ условіямъ рѣки и торговли, а не наоборотъ. Онъ находилъ, что вмѣсто траты денегъ Р. О. П. и Т. на расчистку рѣки слѣдуетъ тратить ихъ на постройку сподручныхъ судовъ и въ тоже время практически изучать рѣку. Суда онъ предлагалъ строить такія, какія указывала сама днѣстровская практика: деревянныя съ такими же шпангаутами, съ разборными палубами, возможно короткаго и широкаго размѣра, съ очень малымъ углубленіемъ, вмѣстимостью въ 10 т. пудовъ зерноваго груза каждое. Авторъ выражалъ надежду, что впослѣдствіи можно будетъ выработать типъ днѣстровскаго судна большаго размѣра и лучшей конструкціи.

Начать работу на Днѣстрѣ авторъ предлагалъ, независимо отъ испытанной нами уже линіи Одесса—Маяки, на участкѣ Днѣстра до с. Сахарны (Оргѣевскаго уѣзда), затѣмъ открыть участокъ отъ Сахарны до г. Сорокъ, а далѣе чрезъ 5 лѣтъ до Могилева. Затѣмъ для болѣе удобнаго плаванія онъ все же считалъ необходимымъ и нѣкоторую работу надъ днѣстровскимъ фарватеромъ, а именно продолженіе на прежнихъ основаніяхъ расчистки днѣстровскаго устья, вытаскиваніе карчей (преимущественно между Маяками и Бендерами) и наконецъ нѣкоторую, хотя бы палліативную расчистку перекатовъ между Тирасполемъ и Сороками.

Н. М. Чихачовъ, который и теперь не оставлялъ мысли связать Днѣстръ съ одесскимъ портомъ удобнымъ водянымъ сообщеніемъ, сознавая, что задача эта и по силамъ и по праву принадлежитъ Р. О. П. и Т., рѣшился снова открыть судоходство на Днѣстрѣ и снова же поручилъ веденіе этого дѣла автору настоящей за-

писки, который остается и понынѣ главнымъ агентомъ Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ.

Въ навигацію 1881 г. суда Р. О. появились на всемъ нижнемъ и среднемъ Днѣстрѣ. Самъ Н. М. Чихачовъ, въ сопровожденіи приглашенныхъ имъ для обсужденія различныхъ связанныхъ съ судоходствомъ по Днѣстру вопросовъ представителей земства и мѣстныхъ землевладѣльцевъ, проѣхалъ по Днѣстру на пароходѣ до Качаловой (Сорокского уѣзда) и такимъ образомъ лично ознакомился съ Днѣстромъ. Въ слѣдующемъ году Н. М. Чихачовъ еще разъ проѣхалъ по Днѣстру на пароходѣ Р. О. до самой границы. Помимо изученія Днѣстра эти поѣздки имѣли еще и другое важное значеніе; онѣ дали основаніе Н. М. Чихачову создать для Днѣстра новый типъ мелкосидящихъ, пароходовъ.

Возобновленная въ 1881 году дѣятельность Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ уже не прекращалась до настоящаго времени, причемъ эксплуатація всего теченія Днѣстра была осуществлена на дѣлѣ раньше, чѣмъ это было предполагемо.

Дѣятельность Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ въ 1881—1887 г. Не имѣемъ основанія излагать дѣятельность Р. О. на Днѣстрѣ въ 1881—1887 г. погодно, въ лѣтописномъ порядкѣ; предпочитаемъ сдѣлать обзоръ ея по группамъ; такъ мы укажемъ сперва число и характеръ судовъ Р. О. П. и Т., дѣйствовавшихъ въ этотъ періодъ времени на Днѣстрѣ, и улучшенія въ нихъ; количество и составъ перевезенныхъ за это время грузовъ, какъ прямыхъ, такъ и обратныхъ; мѣры, принятыя Р. О. для развитія своей дѣятельности и, какъ результатъ таковыхъ, открытіе для днѣстровскаго судоходства новыхъ источниковъ, откуда пошли въ Одессу грузы рѣчнымъ путемъ; наконецъ бросимъ взглядъ и на опыты пассажирскаго движенія по Днѣстру на пароходахъ. Такое систематическое из-

ложение въ результатѣ дастъ читателямъ достаточно полную и ясную картину дѣятельности Общества на Днѣстрѣ въ настоящее время.

Флотъ Р. О. П. и Т. Суда Общества работали съ 1881 года слѣдующія: Въ 1881 г. два парохода »Дочка» и «Сынокъ» и 9 берлинъ и подчалковъ; это были наиболѣе мелко сидящія суда Р. О. въ то время.

Въ 1882 г. работало поочередно пять пароходовъ, Дочка, Сынокъ, Внучекъ, Братъ и Сестра; послѣдніе два парохода именно тѣ, которые построены по мысли Н. М. Чихачова, послѣ его двукратнаго путешествія по Днѣстру, и по своей конструкціи специально приспособлены для плаванія по этой рѣкѣ. Берлинъ и подчалковъ работало уже 34.

Въ 1883 г. на Днѣстрѣ было 4 парохода Р. О.: Братъ, Сестра, Дочка и Теща; берлинъ и подчалковъ 31.

Въ 1884 г. пять пароходовъ: Братъ, Сестра, Дочка, Теща и Внучекъ; берлинъ и подчалковъ 34. Но сверхъ того на Днѣстрѣ пущень былъ въ этомъ году особенный видъ судовъ, специально днѣстровскихъ т. е. при постройкѣ которыхъ приняты были въ соображеніе, какъ условія плаванія по Днѣстру, такъ и условія перевозки здѣсь грузовъ. Суда эти названы были Н. М. Чихачовымъ—Гессенками, и въ 1884 г. ихъ было на Днѣстрѣ 4. Гессенка имѣетъ 36 аршинъ длины, 12 ширины, порожнемъ она сидитъ 6 дюймовъ; подымаетъ на дюймъ около 280 пудовъ; при высокой водѣ можетъ перевозить 11000 пудовъ, при низкой (при горизонтѣ въ 2 ф.) 5000 п. Особенностью гессенки является еще ея очень широкая, сравнительно съ тѣмъ, какая она въ другихъ судахъ, корма. Хлѣбъ перевозится гессенкою насыпью и покрывается хотя и прочною, но разборчивою крышею, почему она въ хорошую погоду раскрывается и зерно пользуется солнцемъ и воздухомъ. Сверхъ крыши кла-

дется еще брезентъ, что совершенно охраняетъ хлѣбъ отъ вліянія дурной погоды.

Въ 1885 г. поочереди тѣже 5 пароходовъ и еще пароходъ Сынокъ; берлинъ и подчалковъ 35, гессенокъ 20.

Въ 1886 г. тѣже 6 пароходовъ, 20 гессенокъ; берлинъ и подчалковъ 38; изъ нихъ нѣкоторые были временно переведены для работы на Днѣстрѣ съ р. Днѣпра.

Наконецъ въ 1887 г. на Днѣстрѣ работало 4 парохода: Братъ, Сестра, Дочка и Внучекъ, паровой катеръ Работникъ, 20 гессенокъ и 33 берлины и подчалка. Сверхъ того въ этомъ году въ виду необычайно низкаго уровня воды въ 1886 и 1887 гг. пущено было на Днѣстрѣ судно новаго типа, названное Днѣстровкой. Появленіе днѣстровки явилось результатомъ того, что для подъема судовъ на верхнія пристани Днѣстра при низкомъ горизонтѣ необходимъ пароходъ съ осадкою въ 1 ф., а такъ какъ столь мелко сидящіе пароходы слабы, то приходится голевать суда лошадьми; при этомъ же условіи необходимы особенно легкія и дешевыя суда, въ виду страданій ихъ отъ голевки. Днѣстровка и есть такое судно, взводимое буксиромъ, а, если нельзя, то голевкою. Длина ея у штевня 126 ф., ширина 26 ф., высота борта 3 ф. 5 д., осадка порожнемъ 4½ д.; при нагрузкѣ до 2405 п. осадка 1 ф., до 4823 п. 1 ф. 7 д., до 6968 п. 2 ф., до 7566 п. 2 ф. 2 д., и до 9606 п. 2 ф. 8 д. Будучи специально днѣстровскимъ судномъ, днѣстровка не имѣетъ руля, а управленіе ведется кирмами, что и дешевле; по скорости плаванія днѣстровка не уступаетъ галерѣ, если еще не превосходитъ ея. Но и днѣстровка имѣетъ существенные недостатки: эксплуатація этого судна обходится не дешево; въ интересахъ малой осадки необходимо было уступить въ

скрѣпленіи въ крышѣ и внутренней обшивкѣ, и поэтому грузъ перевозится въ мѣшкахъ; Р. О. П. и Т. продолжаетъ работать надъ изобрѣтеніемъ новаго типа судовъ, еще болѣе приспособленныхъ къ нынѣшнимъ условіямъ перевозки грузовъ по Днѣстру.

За то весьма удачна была дѣятельность поставленнаго въ 1887 г. на Днѣстрѣ пароваго катера «Работникъ». Заказанный Директоромъ Общества Николаемъ Федоровичемъ Фанъ-деръ Флитомъ, паровой катеръ этотъ быстрѣе буксируетъ суда за теченіемъ и гораздо лучше проводитъ ихъ въ извилинахъ рѣки; при сравненіи результатовъ его работы съ работою крупныхъ пароходовъ, катеръ имѣетъ большое преимущество, если принять еще въ соображеніе дешевизну его постройки и эксплуатаціи сравнительно съ этими пароходами.

Берлины, подчалки, гессенки и днѣстровка сдѣлали въ теченіе 1887 г. 398 рейсовъ до Маякъ, что составить въ общемъ около $7\frac{1}{2}$ рейсовъ на каждое судно.

Въ первые годы навигація начиналась обыкновенно въ половинѣ или даже въ концѣ апрѣля, и оканчивалась въ октябрѣ, такъ какъ суда отводились на зимовку на Днѣпрѣ. Въ послѣдніе годы рѣчныя суда Р. О. П. и Т. хотя не безъ риска зимуютъ на Днѣстрѣ (въ Бендерахъ и Маякахъ), что даетъ возможность начинать навигацію раньше, чѣмъ прежде, сплавляя грузы, оставшіеся отъ прошлаго года; причемъ очень важное значеніе имѣютъ устроенные Р. О. склады для хлѣба, о которыхъ скажемъ особо. По всему Днѣстру Р. О. П. и Т. имѣетъ свои собственныя пристани: въ Атакахъ, Сорокахъ, Воронковѣ, Вартюжанахъ, Резинѣ, Лаловой, Дубоссарахъ, Григоріополѣ, Бендерахъ, Раскацахъ и Олонештахъ; въ 1887 г. Р. О. достигнуто соглашеніе съ Маякскою городскою думою относительно пользованія городскою пристанью въ Маякахъ; такое же соглашеніе достигнуто въ 1887 году

и съ Могилевскою городскою думою объ отводѣ мѣста на берегу Днѣстра подъ пристань для судовъ Р. О. П. и Т., которое пока здѣсь пристани не имѣло.

Въ настоящее время днѣстровскій флотъ Р. О. П. и Т. составляютъ:

Пароходы: Рѣчные буксирные, которыхъ . . .	4
Пассажирскій (см. ниже).	1
Паровой катеръ буксирный	1
Желѣзныя баржи морскія, изъ общаго числа 50, имѣющихся въ Р. О..	20
Деревянные суда: берлины и подчалки	33
Гессенки	20
Днѣстровка	1

Судя по количеству идущихъ по Днѣстру грузовъ, флотъ этотъ можно признать далеко недостаточнымъ; но увеличеніе числа судовъ въ значительномъ размѣрѣ потребовало бы огромнаго капитала, который не можетъ быть затраченъ иначе, какъ съ большою осторожностью. Ставя развитіе своего флота на Днѣстрѣ въ зависимость отъ улучшенія рѣки, Р. О. П. и Т. не можетъ въ то же время не считаться, въ виду неопредѣленности положенія у насъ ж. д. тарифнаго вопроса вообще, и съ тарифною политикою Ю. З. Ж. дорогъ, которыя для привлеченія грузовъ съ Днѣстра на Варницкую вѣтвь не стѣнялись въ своихъ ставкахъ, чему примѣры будутъ приведены далѣе.

Въ силу этой осторожности Р. О. П. и Т., продолжая слѣдовать своей исходной точкѣ—принравливаться къ свойствамъ Днѣстра, лишь постепенно увеличиваетъ свой флотъ, стараясь главнымъ образомъ выработать новые типы судовъ, все съ меньшей и меньшей осадкой, что, какъ мы сказали, достигается съ большимъ трудомъ.

Грузы на Днѣстрѣ. Грузовъ въ теченіе 1881—1887 гг. на судахъ Р. О. П. и Т. было перевезено:

Въ 1881 году	527.000	пудовъ.
» 1882 »	1.116.000	»
» 1883 »	1.404.000	»
» 1884 »	2.140.000	»
» 1885 »	3.010.000	»
» 1886 »	3.697.000	»
» 1887 »	4.881.000	»

При чемъ по районамъ было перевезено : 1881 1882 1883 1884 1885 1886 1887
в ъ т ы с я ч а х ъ п у д о в ъ

Изъ Могилевскаго (отъ Хотина до Сорокъ) :	}	798	1020	668	485	498					
Изъ Сорокского (отъ Сорокъ до Рашкова) :				855	685	713					
Изъ Резинскаго (отъ Рашкова до Лаловой) :	}	527	1116	486	768	597	551	799			
Изъ Дубоссарскаго (отъ Лаловой до Григоріополя) :						535	1258	1316			
Изъ Бендерскаго (отъ Григоріополя до Маякъ) :				120	334	355	718	1555			
<hr/>				ВСЕГО	527	1116	1404	2140	3010	3697	4881

Уже изъ этой таблицы видѣнъ ходъ развитія дѣла.

Сперва Р. О. П. и Т. брало грузы лишь на среднемъ теченіи Днѣстра, между Рашковымъ (въ сущности даже отъ Сахарны) и Григоріополемъ; затѣмъ Общество постепенно приобрѣло и верхнее теченіе рѣки—отъ Рашкова до Хотина, причемъ первый рейсъ въ Могилевъ былъ въ 1883 г.; и лишь позднѣе, особенно въ послѣдніе годы Общество завоевало и нижній Днѣстръ, откуда уже идетъ въ Одессу огромное количество грузовъ, раньше Днѣстра не видавшихъ.

По составу грузовъ, Р. О. П. и Т. перевозило раньше преимущественно озимую пшеницу, въ послѣдніе же годы, особенно изъ нижнихъ районовъ Днѣстра, идетъ кукуруза, которая нынѣ составляетъ около 70% грузовъ, привози-

мыхъ Р. О. изъ Днѣстра въ Одессу. Изъ районовъ и новыхъ мѣстностей, откуда въ послѣднее время зерновые грузы пошли Днѣстромъ, тогда какъ прежде они преимущественно поступали на станціи ж. дорогъ, можно указать въ Бессарабіи уѣзды Бѣлецкій, Оргѣвскій и Бендерскій и окрестности Аккермана, въ Подольской губерніи—на Косницу, Грушку, Болганъ, Дмитрашковку, Ольшанку, Каменку, Рапковъ, Шершенцы, Загнитково, Плоты, Писаревку, Молокишъ, Рыбницу и другіе, и въ Херсонской окрестности Дубоссаръ, Тирасполя, равно и мѣстность въ окрестностяхъ Аккермана.

Приведенная выше таблица указываетъ и на постоянное прогресированіе дѣятельности Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ относительно перевозки хлѣба; понятно, что при лучшемъ состояніи рѣки оно перевезло бы еще болѣе грузовъ.

Кромѣ зерновыхъ продуктовъ Р. О. перевозило въ Одессу съ Днѣстра и иной грузъ; такъ въ первый же рейсъ въ Хотинъ (въ 1886 г.) полученъ былъ для доставки въ Одессу грузъ сахара песка, первый примѣръ перевозки этого продукта по Днѣстру; въ 1887 г. опять перевозился сахаръ. Затѣмъ суда Р. О. перевозили лѣсъ съ нижняго Днѣстра, вино изъ дубоссарскаго района и пр.

Постоянное увеличеніе числа грузовъ, перевозимыхъ на судахъ Р. О., происходило при постоянной же и весьма энергичной конкуренціи Юг. Зап. жел. дорогъ, принимающихъ всевозможныя мѣры для привлеченія грузовъ къ своимъ станціямъ и въ томъ числѣ значительно понизившихъ тарифъ на перевозку зерновыхъ продуктовъ изъ Варницы въ Одессу; онъ съ $6\frac{1}{4}$ к. съ пуда былъ пониженъ до $4\frac{1}{2}$ к. Въ апрѣлѣ 1887 г. Юг. Зап. ж. д., чтобы отвоевать у Р. О. П. и Т. районъ нижняго Днѣстра (Дубоссары, Бендеры и Тирасполь), еще понизили въ видѣ опыта на 3 мѣсяца тарифныя ставки съ нѣкоторыхъ станцій (Каушаны, Бендеры и Тирасполь) на одну—

полторы копѣйки съ пуда, но скоро убѣдились въ безполезности этой мѣры и чрезъ 3 мѣсяца возстановили свой тарифъ. Борьба Юг. Зап. ж. дорогъ съ Р. О., помимо ея трудности для первыхъ въ виду знакомства уже значительной части публики, и въ особенности землевладельцевъ, съ преимуществами перевозки грузовъ водянымъ путемъ, что доказывается и тѣмъ фактомъ, что въ настоящее время болѣе 1 милліона пудовъ хлѣба идетъ на судахъ Р. О. изъ окрестностей Бендеръ и Тирасполя, гдѣ есть станціи ж. дорогъ, при чемъ многія галеры сдаютъ хлѣбъ на суда Р. О. въ самой Варницѣ, — представляется вовсе не желательной и въ общегосударственныхъ интересахъ, ибо, при настоящихъ условіяхъ европейскаго хлѣбнаго рынка, при конкуренціи съ нами внѣ европейскихъ странъ, мы можемъ рассчитывать продавать свой хлѣбъ за границу лишь при дешевой на него цѣнѣ; по этому весьма важно развивать доставку хлѣба изъ плодороднѣйшей въ Россіи полосы, болѣе чѣмъ на 800 верстъ прилегающей къ Днѣстру, въ одесскій портъ именно этою рѣкою, чѣмъ избѣгаются многіе накладные расходы, повышающіе цѣну на экспортируемый нами хлѣбъ, чего не можетъ достигнуть жел. дорога. Напротивъ можно опасаться, что если бы она могла стать монополистомъ въ перевозкѣ грузовъ, она немедленно подняла бы свои ставки.

Приведемъ еще таблицу зерновыхъ продуктовъ, перевезенныхъ въ промежутокъ въ 1881 г. — 1887 по ж. д. изъ Варницы въ Одессу:

Въ 1881	году	6200	тысячъ	пудовъ.
»	1882	»	6900	»
»	1883	»	5700	»
»	1884	»	4500	»
»	1885	»	8000	»

Въ 1886 году 6000 тысячъ пудовъ.

» 1887 » 8800 » »

Изъ этой таблицы видно, что число грузовъ не уменьшилось; ясно, что Р. О. П. и Т. вызвало главнымъ образомъ грузы изъ новыхъ источниковъ.

Обратные грузы. Обратныхъ грузовъ, т. е. перевозка которыхъ шла вверхъ по Днѣстру, было въ 1881—1887 году:

Въ 1881 г. 59 тысячъ пудовъ.

» 1882 » 435 » »

» 1883 » 483 » »

» 1884 » 435 » »

» 1885 » 302 » »

» 1886 » 550 » »

» 1887 » 532 » »

Болѣе всего перевезено было по Днѣстру соли— $\frac{2}{3}$ всего количества груза, изъ Одессы и Аккермана; въ 1882—1884 г. перевозился каменный уголь; въ 1886 г. была перевезена по Днѣстру вверхъ каменная соль изъ бахмутскаго района, доставленная желѣзными дорогами въ Бендеры; первая проба въ этомъ случаѣ оказалась удачною.

Необходимость не только сплаваго, но и взводнаго судоходства по Днѣстру не нуждается въ доказательствахъ; къ сожалѣнію совершенно неудовлетворительное состояніе рѣки далеко не всегда позволяетъ подымать нагруженныя суда, поэтому днѣстровскій районъ обратными грузами нынѣ достаточно удовлетворенъ быть не можетъ.

Мѣры, принятыя Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ для пользы и удобства грузоотправителей. Увеличеніе грузовъ, перевозимыхъ на Днѣстрѣ судами Р. О. П. и Т., явилось главнымъ образомъ результатомъ тѣхъ мѣръ, которыя были имъ приняты для удобства грузителей въ промежутокъ

1881 — 1887 г. Въ этомъ отношеніи нельзя не указать, что большинство улучшеній было дѣломъ того сочувствія къ задачамъ Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ, которое обнаруживаетъ Директоръ Общества Н. Ф. Фанъ-деръ-Флитъ. Состоятъ они главнымъ образомъ въ слѣдующемъ:

Способъ перевозки грузовъ. Р. О. П. и Т. перевозить грузы на судахъ, которыя, какъ мы говорили выше, по большей части уже приспособлены именно къ плаванію по Днѣстру. Грузы перевозятся насыпью, почему грузитель имѣетъ экономію въ $1\frac{1}{2}$ —2 к. на пудъ сравнительно съ отправкою на галерахъ, гдѣ необходимы мѣшки. Р. О. П. и Т. перегружаетъ зерно въ Маякахъ на желѣзныя баржи, доставляющія его въ одесскій портъ для нагрузки непосредственно на пароходы для экспорта, чѣмъ избѣгаются значительные расходы, имѣющіе мѣсто при отправкѣ по желѣзной дорогѣ, не говоря о лучшей сохранности качества хлѣба.

Мѣшки. Р. О. П. и Т. даетъ за дешевую плату въ пользованіе мѣшки для доставки хлѣба изъ мѣстъ производства на суда.

Страхованіе. Для безопасности грузоотправителей Р. О. П. и Т. страхуетъ у себя посылаемые его судами грузы, взывая, смотря по протяженію пути и по времени года, $\frac{3}{10}$ —1% страховой преміи, каковая премія не можетъ не считаться весьма умѣренной; всѣ грузы, перевезенные на судахъ Р. О. П. и Т., были безъ исключенія застрахованы. Къ этому можно присоединить, что Р. О. П. и Т. никогда не имѣло процессовъ съ грузоотправителями относительно пострадавшихъ грузовъ—признакъ, что оно вполне вознаграждаетъ за всѣ убытки.

Постоянство фрахтовъ. Извѣстное значеніе имѣетъ и постоянство фрахтовъ Р. О. П. и Т., дающее возможность грузоотправителямъ заранѣе всегда болѣе или менѣе точно опредѣлить свои расходы, между тѣмъ какъ

такого условія не существуетъ при перевозкѣ грузовъ галерами и потомъ ж. дорогою.

Платформы и сусуяки. Очень важное значеніе имѣло устройство Р. О. П. и Т. особыхъ помѣщеній для храненія хлѣба. Такъ какъ большинство приднѣстровскихъ землевладѣльцевъ не имѣло достаточно помѣщеній для храненія хлѣба, то они обыкновенно торопились осенью, по мѣрѣ умолота, отправлять свой хлѣбъ (часто не выжидая болѣе выгодныхъ цѣнъ) на днѣстровскія пристани для немедленной погрузки его на суда; между тѣмъ отъ мелкаго уровня воды или отъ поздняго времени хлѣбъ сплавленъ въ Одессу быть не могъ, и потому оставался, иногда долгое время, на берегу подъ открытымъ небомъ, подвергаясь вліянію непогоды и всякимъ инымъ случайностямъ. Съ цѣлью помочь грузоотправителямъ Р. О. П. и Т. стало устраивать на главныхъ днѣстровскихъ пристаняхъ крытыя платформы и даже магазины, гдѣ хлѣбъ можетъ сохраняться продолжительное время, напр. до слѣдующей навигаціи.

Въ такихъ помѣщеніяхъ еще болѣе нуждалась кукуруза, которая по самому свойству своему должна сохраняться въ качанахъ отъ осени и до конца весны и поступаетъ въ экспортъ лишь въ слѣдующую за урожаемъ навигацію.

Между тѣмъ владѣльцы кукурузы, иногда не имѣя возможности кредитоваться подъ свою кукурузу на продолжительный срокъ, зачастую молотили ее тою-же зимою и въ такомъ сыромъ видѣ отправляли ж. дорогою въ Одессу для экспорта. Всѣмъ памятно, конечно, крупныя убытки, которые понесли одесскіе экспортеры отъ отправки подобной кукурузы, причемъ эти случаи положили не одно черное пятно на торговую репутацію Одессы, какъ мѣста экспорта. Для облегченія положенія владѣльцевъ кукурузы Р. О. П. и Т. устроило во многихъ

важнѣйшихъ пристаняхъ по Днѣстру спеціальныя склады для кукурузы — такъ называемыя сусуяки, отдаваемые имъ въ наемъ кукурузовладѣльцамъ, которые въ тоже время имѣютъ возможность кредитоваться въ Р. О. П. и Т. подъ свои грузы и поэтому не торопятся отправкою ихъ. Кукуруза, сохраняемая въ сусуякахъ зимою въ качанахъ, здѣсь-же молотится и грузится на суда.

Вывозъ кукурузы съ Днѣстра за послѣдніе годы былъ огромный, и это тѣмъ интереснѣе, что еще въ 1881 г. столь опытный хозяинъ и знатокъ Приднѣстровья, какимъ справедливо можетъ считаться извѣстный бессарабскій землевладѣлецъ и земскій дѣятель А. И. Виноградскій, въ своей запискѣ для земства, о которой скажемъ ниже, указывалъ на перевозку по Днѣстру кукурузы, какъ на условіе для развитія днѣстровскаго судоходства лишь въ отдаленномъ будущемъ.

Проектъ устройства платформъ былъ выработанъ въ 1883 г., а выстроена первая платформа въ Сорокахъ въ 1884 г., для чего пріобрѣтено было особое мѣсто. Первые склады для кукурузы устроены были въ Дубоссарахъ въ 1885 г.

Въ настоящее время Р. О. П. и Т. имѣетъ на Днѣстрѣ слѣдующіе магазины и платформы:

Въ Атакахъ, устроенный въ 1886 г., каменный, крытый желѣзомъ магазинъ на 100 тысячъ пудовъ. Постройка его обошлась не безъ затрудненій, такъ какъ для него надо было купить и сравнять цѣлую гору.

Пріобрѣтенное мѣсто послужило и для устройства здѣсь пристани и агентства; сверхъ того достаточно мѣста и для устройства еще одного, столь-же большого магазина.

Въ Сорокахъ у Р. О. П. и Т. есть 3 платформы на 90 тысячъ пудовъ.

Въ Воронковѣ есть 2 платформы на 60,000 пудовъ.

Въ Вартюжанахъ	3	платформы на	90,000	пудовъ.
» Резинѣ	1	»	30,000	»
» Лаловой	2	»	60,000	»
» Маловой	1	»	30,000	»
» Дубоссарахъ	1	»	40,000	»
» Бендерахъ	1	»	30,000	»
» Раскацахъ	1	»	30,000	»
» Олонештахъ	1	»	30,000	»

Атакскій магазинъ и сорокскія платформы каждую зиму полны хлѣба, преимущественно пшеницы, для отправки весною; остальные платформы дѣлаютъ въ теченіе навигаціи по нѣскольکو оборотовъ.

Сусуяковъ Р. О. П. и Т. имѣетъ: Въ Сорокахъ 2, Косницѣ 3, Воронковѣ 4, Вартюжанахъ 6, Каменкѣ 4, Сенатовкѣ 4, Лаловой 3, Маловой 11, Дубоссарахъ 16, Григоріополѣ 10, Бендерахъ 10, Тирасполѣ 10, Раскацахъ 10 и Олонештахъ 10; всѣ они зимою бываютъ постоянно заняты кукурузою.

Ссуды. Зная, что дешевая продажа хлѣба землевладѣльцами обыкновенно является результатомъ отсутствія у нихъ во время продажи хлѣба средствъ, или затруднительности и дороговизны кредита, Р. О. П. и Т. обратило вниманіе и на этотъ слабый пунктъ нашего сельскаго хозяйства. Оно выдаетъ грузителямъ, доставляющимъ хлѣбъ въ склады Общества, а иногда и подъ хлѣбъ, сложенный въ существующихъ у иныхъ землевладѣльцевъ складахъ, ссуду на умѣренные проценты, отъ 6 до 8%. Операція эта, въ другихъ случаяхъ обыкновенно сопровождающаяся недоразумѣніями и процессами, происходитъ между грузителями и Р. О. П. и Т. весьма гладко, безо всякихъ ссоръ.

Особенное значеніе имѣетъ выдача ссудъ подъ кукурузу, о чемъ мы только что говорили.

Благодаря этимъ мѣрамъ, можемъ указать на любо-

пытный фактъ, что изъ числа зерноваго груза, за исключеніемъ кукурузы, не менѣе 75% грузилось на суда Р. О. П. и Т. самими производителями, получившими такимъ образомъ возможность продать хлѣбъ въ Одессѣ безъ посторонняго посредничества. Кукурузы производителями ея погружено 40%; но и это немало, такъ какъ кукуруза болѣе всего производится крестьянскимъ населеніемъ Приднѣстровья и затѣмъ уже приобрѣтается отъ него купцами, составляющими изъ мелкихъ партій достаточные для перевозки грузы.

Конечно, задачею Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ, какъ и въ другихъ случаяхъ, было — стать въ непосредственныя отношенія къ производителямъ, насколько это возможно по мѣстнымъ условіямъ; и задача эта имъ здѣсь удачно достигнута, причемъ значительною долею этой удачи оно обязано той чуткости къ правильному пониманію собственныхъ интересовъ, которою отличаются днѣстровскіе хлѣбопроизводители, и тѣмъ хорошимъ отношеніямъ, которыя установились между ними и Р. О. П. и Торговли.

Дѣятельность Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ не разъ вызывала официальные выраженія признательности директорамъ Общества со стороны мѣстнаго населенія, напр. отъ губернскихъ и уѣздныхъ земствъ, городскихъ обществъ и проч. Съ величайшимъ удовольствіемъ укажемъ и на обнаруженное сочувствіе къ дѣятельности Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ со стороны г. Начальника края Его Высокопревосходительства Одесскаго Генераль-Губернатора Христофора Христофоровича Роопа послѣ поѣздки его по Днѣстру на пароходѣ Общества въ 1886 г. Полное оправданіе дѣятельности Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ видимъ и въ томъ, что число сплавляемыхъ на судахъ его грузовъ съ каждымъ годомъ увеличивается, не смотря на конкуренцію, оказываемую ему здѣсь.

**Итоги выгодъ, принесенныхъ Приднѣстровью дѣ-
тельностью Р. О. П. и Т.** Если мы, на основаніи всего
сказаннаго выше, захотѣли бы выяснитъ болѣе точнымъ
образомъ, въ цифровыхъ данныхъ, всѣ выгоды, принесен-
ныя Р. О. П. и Т. днѣстровскому району, то, какъ
ни трудны подобныя вычисленія, мы все же можемъ
сдѣлать таковыя съ значительною долею точности. Такъ
напр. сбереженіе въ качествѣ хлѣба, перевозимаго су-
дами Р. О. П. и Т., должно имѣть огромное вліяніе на его
цѣнность, особенно при конкуренціи, встрѣчаемой на-
шимъ хлѣбомъ на иностранныхъ рынкахъ; сбереженіе
это трудно перевести на деньги; но, чтобы подвести
итогъ разницѣ въ расходахъ при перевозкѣ на галерахъ и
на судахъ Р. О. П. и Т., принимаемъ его въ minimum'ѣ, — все-
го въ 3 к. на пудъ; фрахты за перевозку хлѣба на гале-
рахъ беремъ умерѣнные, въ дѣйствительности они ста-
новятся выше при каждомъ затрудненіи въ плаваніи
по рѣкѣ. При такихъ условіяхъ расходы при перевозкѣ
хлѣба на галерахъ въ существенныхъ чертахъ предста-
вляются слѣдующими:

Фрахтъ отъ Могилева до Варницы	6	коп.	пудъ
Прокатъ мѣшковъ	2	»	—
Страховая премія	1	»	—
Содержаніе провожатаго и мелкіе расходы	1	»	—
Уменьшеніе цѣнности хлѣба отъ порчи на галерѣ	3	»	пудъ
Недостача отъ разсыпки и проч.	2	»	»
Перевозка по жел. дор. отъ Варницы до Одессы	4 ¹ / ₂	»	»
Составленіе партіи въ магазинѣ	1 ¹ / ₄	»	»
Наемъ магазина	2	»	»
Страхованіе въ магазинѣ	1 ¹ / ₂	»	»
Рабочіе для просушки хлѣба	1 ¹ / ₂	»	»

Недостача послѣ просушки	3	к.	пудъ
Погрузка изъ магазина на пароходъ	2	»	»
Всего	$28\frac{3}{4}$	»	»

Эта цифра расходовъ уже потому можетъ считаться умѣренной, что въ запискѣ Бессарабскаго земства, поданной въ 1881 г. Министерству Путей Сообщенія, расходы при отправкѣ хлѣба въ Одессу изъ Приднѣстровья галерами и жел. дорогою исчислены въ 40 к. за пудъ, причемъ земство считаетъ:

Фрахтъ по Днѣстру до Варницы	$9\frac{1}{2}$	к.	за пудъ.
Перевозка изъ Варницы въ одесскіе магазины	$6\frac{1}{2}$	»	»
Изъ магазиновъ въ портъ	6	»	»
Прокать мѣшковъ	2	»	»
Страхованіе на Днѣстрѣ	3	»	»
Одесскіе расходы	8	»	»
Недостача	5	»	»
Всего	40	коп.	съ пуда.

Между тѣмъ при перевозкѣ зерновыхъ продуктовъ на судахъ Р. О. П. и Т. расходуется нынѣ:

Фрахтъ отъ Могилева до Одессы	12	к.	за пудъ.
Прокать мѣшковъ	1	»	»
Страхованіе	$\frac{1}{2}$	»	»
Недостача	$\frac{1}{2}$	»	»
Перегрузка изъ баржи на пароходъ	$\frac{3}{4}$	»	»
Всего	$14\frac{3}{4}$	к.	

Такимъ образомъ перевозка хлѣба на галерѣ и по жел. дорогѣ можетъ быть исчислена дороже перевозки его на судахъ Р. О. П. и Т. въ 14 к. за пудъ, т. е. дороже почти на 100%; о важности этой цифры нечего говорить. Разница въ оцѣнкѣ недостачи хлѣба въ обоихъ случаяхъ перевозки тоже принята нами умѣренная. Г-нъ Виноградскій въ своей запискѣ о Днѣстрѣ (см. ниже)

принимаетъ еще большую разницу въ недостаткѣ при перевозкѣ грузовъ галерами и жел. дорогою съ одной стороны и исключительно водою до самой Одессы съ другой.

Считая число зерновыхъ грузовъ, идущихъ нынѣ съ Днѣстра, въ 12 милліоновъ пудовъ, слѣдуетъ допустить, что экономія въ расходахъ на ихъ перевозку, если бы они цѣликомъ прошли водою, равнялась бы 1,680,000 рублей въ одинъ годъ. Но этого мало; до существованія перевозки хлѣба на Днѣстрѣ судами Р. О. П. и Т. тарифъ на провозъ его отъ Варницы до Одессы былъ не $4\frac{1}{2}$ к., какъ теперь, а $6\frac{1}{4}$ к. и, конечно, онъ не понизился бы, если бы не конкуренція Р. О. П. и Т.; (*) въ такомъ случаѣ хлѣбу пришлось бы платить еще 210,000 руб. въ годъ.

Предшествующія вычисленія все же могутъ считаться до нѣкоторой степени проблематичными; но можно исчислить ту пользу, которую дѣйствительно принесло Р. О. П. и Т. днѣстровскому району перевозкою его продуктовъ. Изъ таблицы вывезенныхъ съ Днѣстра грузовъ видно, что за 7 лѣтъ Р. О. П. и Т. перевезло ихъ не менѣе $15\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ. На эту сумму разница въ 14 к. за пудъ, при сравненіи расходовъ по перевозкѣ на галерахъ и на судахъ Р. О. П. и Т., составляетъ 2,170,000 руб.; при прежнемъ же тарифѣ ж. д. отъ Варницы до Одессы эта разница составила бы даже до $2\frac{1}{2}$ милліоновъ рублей. За эти же 7 лѣтъ перевезено галерами и ж. д. свыше 46-ти милліоновъ пудовъ; на нихъ разница въ тарифѣ ж. д. въ $1\frac{3}{4}$ к. на пудъ составитъ 800,000 рублей; такимъ образомъ дѣятельность Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ дала за 7 лѣтъ днѣстровскому району непосредственной поль-

(*) И теперь Юго-зап. ж. дороги взимаютъ $4\frac{1}{2}$ к. лишь во время навигаціи по Днѣстру; когда же ея нѣтъ, тарифъ снова возвышается до $6\frac{1}{2}$ коп.

зы $2\frac{1}{2}$ милліона рублей, и косвенной 800,000 рублей, а всего 3,300,000 рублей.

На обратныхъ грузахъ польза, полученная краемъ, не можетъ быть вычислена изъ сравненія стоимости перевозки, такъ какъ провозная плата на подводахъ отъ станцій ж. дороги до днѣстровскихъ пристаней весьма разнообразна; поэтому мы приведемъ лишь сравненіе цѣнъ, существовавшихъ на самый главный предметъ обратной перевозки— соль до начала дѣятельности Р. О. П. и Т. и въ настоящее время. Цѣна на соль понизилась напимѣръ въ Сорокахъ съ 40 к. на 25 к. пудъ; въ такомъ же размѣрѣ пала она и на другихъ пристаняхъ, т. е. приблизительно на 40%; что составитъ на 2,000,000 приблизительно пуд. соли, перевезенныхъ за послѣднія семь лѣтъ, 300,000 рублей.

Для оцѣнки той пользы, которую можно ожидать отъ дѣятельности Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ въ будущемъ, находимъ полезнымъ вычислить еще размѣръ той выгоды, которую принесъ Приднѣстровью настоящій флотъ Р. О. П. и Т. за послѣдній т. е. самый широкій годъ его развитія; Въ 1887 г. количество перевезеннаго груза составляетъ около 5 милліоновъ пудовъ; разница въ 14 к. на пудъ дастъ 700,000 рублей; на 330,000 пудовъ соли разница въ 15 копѣекъ дастъ 50,000 рублей; всего прямой пользы краю за 1887 г. 750,000 рублей; кромѣ косвенной, около 175,000 руб., заключающаяся въ сбавкѣ тарифа ж. д. на 8,800,000 пудовъ.

Изъ этихъ соображеній безусловно становится яснымъ, сколько пользы можетъ ожидать край отъ полного развитія судоходства на Днѣстрѣ, которое въ настоящее время, можно сказать, находится въ маломъ размѣрѣ; съ другой стороны цифры перевозимыхъ грузовъ доказываютъ, что край этотъ заслуживаетъ внимательнаго къ нему отношенія и значительныхъ затратъ на улуч-

шеніе Днѣстра, о чемъ ниже мы скажемъ гораздо подробнѣе.

Пассаѣирское пароходство. Кромѣ буксирнаго пароходства Р. О. П. и Т. пытаются организовать на Днѣстрѣ и пассаѣирское. Собственно говоря, въ виду нынѣшняго состоянія Днѣстра эти попытки преждевременны, для учрежденія здѣсь пассаѣирскаго пароходства слѣдовало бы ждать значительнаго улучшенія рѣки; но, въ виду постоянно высказываемаго публикою желанія пользоваться пароходствомъ на Днѣстрѣ, Р. О. П. и Т. сознательно идетъ на неудачу и связанные съ нею убытки. Въ 1886 г. имъ былъ направленъ на Днѣстрѣ пароходъ Курьеръ, плававшій сперва между Хотиномъ и Могилевомъ, а затѣмъ между Могилевомъ и Сороками; но 1886 г. былъ одинъ изъ самыхъ безводныхъ на Днѣстрѣ и пароходъ плавалъ съ большимъ трудомъ. Въ 1887 г. тотъ же пароходъ Курьеръ, переименованный соотвѣтственно своему назначенію въ Опытъ, плавалъ въ теченіе всей навигаціи между Могилевомъ и Рашковомъ; но и въ 1887 г. на Днѣстрѣ была слишкомъ низкая вода, по этому и плаваніе Опыта, хотя и лучшее, чѣмъ въ 1886 г., все же было далеко не удовлетворительнымъ.

Конечно, плаванье по Днѣстру въ 1886 — 1887 г. пассаѣирскаго парохода было только пробнымъ, но развитіе пассаѣирскаго пароходства на Днѣстрѣ весьма желательно.

Разумѣется, сообщеніе Днѣстра съ Одессою путемъ пассаѣирскаго пароходства невозможно, въ виду его медленности сравнительно съ желѣзно-дорожнымъ сообщеніемъ; поэтому пассаѣирское пароходство на Днѣстрѣ должно имѣть цѣлью сообщеніе между днѣстровскими пристанями, которое не можетъ не быть значительнымъ въ виду населенности края. Важнѣе всего было

бы правильное обращеніе пароходовъ между Могилевомъ и Бендерами, для сдачи пассажировъ съ Днѣстра въ Бендерахъ на желѣзную дорогу; движенію пассажировъ въ этой мѣстности предстоить еще усилиться отъ соединенія Могилева жел. дорогою съ Юго-Зап. ж. дорогами. Верховья Днѣстра отъ Могилева до самой границы не менѣе средняго Днѣстра доступны для пассажирскаго пароходства, только здѣсь ничего не сдѣлано пока для знакомства съ рѣкою, даже не обозначень ея фарватеръ.

Независимо отъ перевозки пассажировъ, пассажирскіе пароходы должны доставить приднѣстровскому населенію еще большое удобство въ перевозкѣ массы фруктовъ, овощей, вина и пр. Но дѣло въ томъ, что пассажирское пароходство по существу своему должно быть срочнымъ; для этого необходима сильная машина, а таковая можетъ быть поставлена нынѣ лишь на глубоко сидящихъ пароходахъ; остается поэтому желать, опять таки, чтобы рѣка Днѣстръ была улучшена; во всякомъ случаѣ въ настоящее время развитіе срочнаго пассажирскаго пароходства на Днѣстрѣ менѣе всего зависитъ отъ добраго желанія Р. О. П. и Т., которое въ послѣднее время командировало своихъ служащихъ на инныя, сходныя съ Днѣстромъ по условіямъ своего теченія рѣки для изученія тамъ судоходства.

Работы, произведенныя въ 1881—1887 г. для улучшения Днѣстра. Мы многократно уже говорили, что дѣятельность Р. О. П. и Т. на Днѣстрѣ встрѣчала препятствіе въ самомъ состояніи рѣки. До начала работъ правительственныхъ инженеровъ въ 1883—1884 г. Р. О. постоянно на свой счетъ по возможности очищало рѣку отъ карчей и отдѣльныхъ камней, обставляло фарватеръ зна-

ками и даже нѣсколько расчищало отдѣльные перекаты и устье, пользуясь, какъ паллятивной мѣрою, искусственными щитами, граблями и т. п. Но понятно, что незначительныя все же мѣры Р. О. не могли привести Днѣстръ въ желаемое для судоходства состояніе, напри- мѣръ трудно было Р. О. расчистить устье Днѣстра на 500 сажень въ длину и покрайней мѣрѣ на 30 сажень въ ширину и 6 ф. въ глубину. Такая работа по силамъ одному правительству, хотя бы она и могла быть даже совершена на счетъ тѣхъ грузовъ, которые могутъ идти по рѣкѣ. Правительство, какъ мы выше уже говорили, взымало на улучшеніе Днѣстра съ проходящихъ судовъ особый сборъ. Вслѣдствіе того, въ 1880 году возникло новое ходатайство Бессарабскаго земства предъ правительствомъ о расчисткѣ Днѣстра. Инициаторомъ этого дѣла явился не разъ уже упомянутый нами А. И. Виноградскій, помѣщикъ Сорокскаго уѣзда, извѣстный земскій дѣятель Бессарабіи, хорошо знакомый съ нуждами сельскаго хозяйства края, равно и съ состояніемъ Днѣстра и его судоходства. Изучивъ предварительно положеніе судоходства на тѣхъ рѣкахъ, которыя, какъ напр. верхняя Эльба, Неккаръ и т. п., сходны по характеру съ нашимъ Днѣстромъ, А. И. Виноградскій представилъ Сорокскому уѣздному земскому собранію обширную записку о Днѣстрѣ. Въ этой запискѣ онъ сперва изложилъ причины неудовлетворительности судоходства по этой рѣкѣ и исторію неудачныхъ хлопотъ о ихъ устраненіи, указалъ на значеніе улучшенія днѣстровскаго судоходства въ развитіи сельскаго хозяйства края; затѣмъ описалъ тѣ мѣры, которыя были приняты на Эльбѣ и другихъ рѣкахъ для уничтоженія препятствій, подобныхъ днѣстровскимъ, и даже вычислилъ, что можетъ стоить примѣненіе этихъ мѣръ на Днѣстрѣ. Признавая, что радикальное исправленіе теченія Днѣстра

дѣйствительно требуетъ значительныхъ затратъ, которыя, по его мнѣнію, не могутъ окупиться при нынѣшнемъ состояніи днѣстровской промышленности и торговли, А. И. Виноградскій предлагалъ войти съ представленіемъ къ Бессарабскому Губернскому Земскому Собранію о возбужденіи ходатайства о принятіи хотя-бы нѣкоторыхъ паллятивныхъ и сравнительно вовсе необременительныхъ для казны мѣръ, которыя однако могли бы оказать весьма существенную помощь дѣлу днѣстровскаго судоходства, а именно, чтобы:

1) Взимаемый $\frac{1}{4}\%$ сборъ съ днѣстровскихъ судовъ шель исключительно на улучшеніе рѣки Днѣстра;

2) Было назначено нѣсколько партій инженеровъ для полнаго описанія рѣки;

3) Не дожидаясь окончанія этого труда, было приступлено къ улучшенію уже существующаго спускнаго пароходства, т. е. къ углубленію важнѣйшихъ днѣстровскихъ перекатовъ;

4) Опасныя мѣста на рѣкѣ были возможно скорѣе обозначены сторожевыми знаками (бакенами), такъ какъ эти мѣста и безъ описанія уже извѣстны старымъ и опытнымъ правщикамъ (лоцманамъ), а для надзора за бакенами и другими работами пущено было на Днѣстръ извѣстное, хотя бы и не большое число паровыхъ катеровъ;

5) Въ наиболѣе опасныхъ мѣстахъ, которыхъ не особенно и много, были опытные лоцманы, подобные тѣмъ, какіе уже есть на Днѣстрѣ, и за небольшую плату проводили суда;

6) По окончаніи описанія рѣки были составлены на основаніи его смѣтныя исчисленія работъ, требуемыхъ для приведенія Днѣстра въ судоходное состояніе съ углубленіемъ фарватера его до 6 ф. при ординарѣ.

Согласившись съ докладомъ А. И. Виноградскаго,

Сорокское земство уполномочило его возбудить вопросъ объ улучшеніи Днѣстра въ предстоящемъ Бессарабскомъ Губернскомъ Земскомъ Собраніи. Собраніе это состоялось въ генварѣ 1884 г. и вопросу о Днѣстрѣ было спеціально посвящено засѣданіе 27 января, когда одновременно съ докладомъ г. Виноградскаго Предсѣдателемъ Бессарабской Губернской Земской Управы А. М. Катруцою внесенъ былъ докладъ Управы о необходимости расчистки и урегулированія теченія рѣки Днѣстра и учрежденія по ней правильнаго судоходства.

Докладъ этотъ напечатанъ въ Вѣстникѣ Бессарабскаго Земства 1881 г. № 1 и 2, и мы имъ уже пользовались для составленія настоящей записки; въ немъ прежде всего изложена очень обстоятельно исторія судоходства по рѣкѣ Днѣстру, потомъ сдѣлано описаніе Днѣстра, какъ судоходной рѣки, указаны причины безуспѣшности попытокъ къ учрежденію пароходства по Днѣстру, исчислено количество грузовъ, идущихъ по этой рѣкѣ, и наконецъ изложены предположенія объ открытіи буксирнаго пароходства по Днѣстру и о возможности и необходимости расчистки рѣки для правильнаго судоходства.

Управа предлагала въ заключеніе ходатайствовать передъ правительствомъ о безотлагательной расчисткѣ Днѣстра съ принятіемъ расходовъ на счетъ казны, съ возмѣщеніемъ ихъ изъ $\frac{1}{4}\%$ сбора съ идущихъ по Днѣстру судовъ. По прочтеніи доклада управы А. И. Виноградскій изложилъ собранію свои соображенія по данному вопросу, изложенныя нами выше, и также предложилъ ходатайствовать, чтобы правительство приняло на себя расчистку рѣки, а для возмѣщенія расходовъ увеличить плату, взимаемую съ идущихъ по рѣкѣ судовъ съ $\frac{1}{4}\%$ до 1% и болѣе, смотря по необходимости. Послѣ всестороннихъ преній по этому вопросу собраніе постано-

вило: 1) докладъ Управы принять, дополнивъ его предложеніями, сдѣланными А. И. Виноградскимъ, и 2) имѣя въ виду, что настоящій вопросъ представляетъ настоятельную потребность для всей имперіи, и въ особенности для Бессарабіи и смежныхъ губерній—Подольской и Херсонской, и что разрѣшеніе его желательно въ весьма быстромъ времени, Собраніе нашло нужнымъ уполномочить Предсѣдателя Губернской Управы А. М. Катруцу и А. И. Виноградскаго принять на себя трудъ лично ходатайствовать по этому вопросу предъ правительствомъ, для чего поѣхать въ Петербургъ и имѣть представительство предъ кѣмъ слѣдуетъ, а равно вступить, если они это найдутъ необходимымъ, въ переговоры съ Правленіемъ Р. О. П. и Т. для совмѣстнаго ходатайства о скорѣйшей расчисткѣ Днѣстра. Также собраніе просило Подольскаго губернскаго предводителя дворянства Н. М. Крупенскаго, присутствовавшаго въ этомъ засѣданіи, ходатайствовать предъ Кіевскимъ, Волынскимъ и Подольскимъ Генераль-Губернаторомъ объ этомъ же вопросѣ. Уполномоченныя земствомъ лица, особенно А. И. Виноградскій, употребили не мало энергіи, чтобы склонить Министерство Путей Сообщенія къ помощи днѣстровскому судоходству; совмѣстно съ ними ходатайствовало о томъ и Р. О. П. и Т., и на этотъ разъ хлопоты ихъ увѣнчались значительнымъ успѣхомъ.

Въ 1881—1882 г. было произведено изслѣдованіе Днѣстра, и производившіе его инженеры пришли относительно очистки рѣки къ слѣдующимъ заключеніямъ:

Нижнее теченіе Днѣстра, протяженіемъ въ 400 верстъ, отъ с. Выхватинець до Маякъ, можетъ считаться довольно удовлетворительнымъ въ отношеніи судоходства, тѣмъ болѣе, что оно имѣетъ только транзитный характеръ. Поэтому слѣдуетъ обратить вниманіе на остальную, верхнюю половину Днѣстра и начать работы

отъ Выхватинець очисткою рѣки вверхъ до Могилева, что составитъ 200 верстъ, т. е. такъ наз. среднее теченіе Днѣстра, отложивъ очистку верхняго теченія (т. е. отъ Могилева до границы) до другаго времени въ виду большихъ расходовъ, такъ какъ на очистку Днѣстра лишь между Могилевомъ и Выхватинцами потребовалось по представленному проекту 400 тысячъ рублей.

Ассигнованіе проэктированной суммы 400 тысячъ руб. и сверхъ того 75 тысячъ руб. на приобрѣтеніе нѣкоторыхъ судовъ, землечерпательныхъ машинъ и проч. было разрѣшено правительствомъ въ видѣ безпроцентной ссуды, покрываемой, какъ это и предлагало Бессарабское земство, путемъ взыванія спеціального для Днѣстра налога съ проходящихъ судовъ, размѣръ котораго былъ опредѣленъ правительствомъ въ 1% съ цѣнности перевозимой на суднѣ клади; самая же сумма была отпущена въ 1884—1886, когда и происходили работы на Днѣстрѣ.

Приступая къ работамъ, которыя должны были быть выполнены на Днѣстрѣ на ассигнованныя деньги, завѣдывавшій этими работами инженеръ Лахтинъ задумалъ, по его словамъ, осуществить слѣдующую программу: довести Днѣстръ въ исправляемомъ мѣстѣ до одного какого либо состоянія, которое можно было бы принять за предѣлъ возможности движенія пароходовъ, т. е. соотвѣтственно съ этимъ состояніемъ улучшить лишь тѣ мѣста рѣки, которыя преграждаютъ судовой путь ранѣе, чѣмъ вода упадетъ до соотвѣтствующаго этому предѣлу уровня. Что-же касается до многочисленнаго ряда затрудненій, которыя начинаютъ обнаруживаться только при этомъ послѣднемъ уровнѣ или ниже, то всѣ таковыя препятствія, въ виду значительнаго размѣра требуемыхъ на устраненіе ихъ расходовъ, необходимо оставить въ прежнемъ видѣ до будущаго

времени. За упомянутое предѣльное для возможности судоходства состояніе уровня воды избрано было соответствующее нулевому показанію водомѣра въ Залещикахъ въ Галиціи, въ которое, какъ показываютъ 30-ти лѣтнія наблюденія, рѣка приходитъ въ среднемъ выводѣ не болѣе, какъ на 20 дней въ каждую навигацію, что въ сравненіи съ 100 днями, теряемыми обыкновенно, имѣетъ огромное значеніе.

Программу свою г. Лахтинъ въ 1882 г. сообщилъ на устроенномъ имъ съѣздѣ въ Сорокахъ, на который были приглашены имъ представители земства, судохозяева, грузоотправители, а также нѣсколько инженеровъ. Съѣздъ согласился, что при улучшеніи Днѣстра важно, насколько это возможно, достигнуть сокращенія времени остановки судоходства изъ за мелководія.

Для осуществленія намѣченной имъ цѣли г. Лахтинъ считалъ нужнымъ исправить на Днѣстрѣ пороги въ Кладкахъ и Ямполѣ и 8 самыхъ главныхъ перекаатовъ, а затѣмъ устроить 3 затона для зимовки судовъ.

Въ послѣднемъ своемъ докладѣ г. Лахтинъ говоритъ, что задача имъ выполнена и цѣль достигнута: Поставлены 2 затона въ Кладкахъ и Рапковѣ для зимовки судовъ; расчищены пороги въ Кладкахъ и Ямполѣ, точно также и намѣченные имъ перекааты—путемъ устройства прочныхъ направляющихъ теченіе рѣки сооруженій (дамбъ и плотинъ) въ соединеніи съ землечерпательными работами; хотя изъ заключенія коммисіи, свидѣтельствовавшей въ 1887 г. эти работы, видно, что работы на 4 перекатахъ (въ Головчинцахъ, Флеминдѣ, Раковцѣ и Доярнѣ) нуждаются еще въ довершеніи. Лучше прежняго изучены остальные перекааты на среднемъ Днѣстрѣ, равно и тѣ мѣста, гдѣ устройство dna грозитъ образованіемъ новыхъ перекаатовъ. Нѣсколько очищено русло рѣки отъ карчей и отдѣльныхъ камней.

Независимо отъ того, на среднемъ Днѣстрѣ фарватеръ обозначенъ пловучими вѣхами, а во всѣхъ затруднительныхъ мѣстахъ береговыми указательными знаками, и организована постовая стража.

Дальнѣйшія работы, необходимыя для улучшенія Днѣстра. Съ величайшимъ удовольствіемъ останавливаясь надъ фактомъ помощи днѣстровскому судоходству со стороны Министерства Путей Сообщенія и видя въ этомъ лишь начало приведенія Днѣстра въ удобное для судоходства состояніе, равно признавая и пользу уже произведенныхъ на Днѣстрѣ техническихъ сооружений, мы не можемъ не задать себѣ вопроса о томъ, въ какомъ направленіи пойдетъ улучшеніе Днѣстра далѣе? Рѣшеніе этого вопроса представляетъ въ настоящее время дѣло первостепенной важности; поэтому мы считаемъ умѣстнымъ высказать здѣсь наши объ этомъ соображенія, основанныя на долгомъ знакомствѣ съ днѣстровскимъ судоходствомъ; льстимъ себя надеждою, что, можетъ быть, какое либо изъ нашихъ указаній будетъ принято во вниманіе при работахъ на улучшеніе Днѣстра, который намъ такъ дорогъ хотя бы въ силу нашей дѣятельности здѣсь въ теченіи 25 лѣтъ.

Въ сужденіяхъ и докладахъ объ упорядоченіи Днѣстра мы встрѣчаемъ въ сущности предложенія двухъ родовъ: въ однихъ говорится объ урегулированіи рѣки, въ другихъ о расчисткѣ ея; между тѣмъ на практикѣ эти термины далеко не одинаковаго характера. Урегулированіе рѣки мы понимаемъ въ смыслѣ радикальнаго исправленія рѣки и превращенія ея изъ не судоходной въ судоходную, расчистку же въ томъ смыслѣ, что Днѣстръ въ общемъ будто бы нынѣ удобенъ для судоходства, и лишь въ нѣкоторыхъ мѣстахъ нуждается въ расчисткѣ.

Извѣстно свойство Днѣстра, конечно, дѣйствовавшее въ теченіе многихъ вѣковъ, отлагать песокъ на всемъ своемъ теченіи, не исключая и лимана, соединяющаго Днѣстръ съ моремъ. Въ виду этого урегулированіе Днѣстра должно начинаться съ самаго источника его и, идя послѣдовательно по рѣкѣ, оканчиваться въ лиманѣ или вѣрнѣе въ морѣ. Если урегулированіе Днѣстра будетъ произведено не въ этихъ предѣлахъ, а лишь между известными точками, то за каждой такой точкой Днѣстръ будетъ образовывать новые мели или перекаты, чему примѣры существуютъ уже и нынѣ, послѣ совершенныхъ на Днѣстрѣ работъ, о чемъ мы скажемъ нѣсколько ниже.

Насколько возможно и выполнимо при такомъ условіи урегулированіе Днѣстра, иной вопросъ, котораго мы тоже коснемся ниже; пока намъ важно было лишь показать, что думать объ урегулированіи Днѣстра, какъ о чемъ то легко достижимомъ, весьма ошибочно.

Съ другой стороны расчисткою называть тѣ работы, которыя необходимо произвести для улучшенія судоходства на столь большой (800 верстъ) и капризной рѣкѣ, какъ Днѣстръ, тоже невозможно; это выраженіе слишкомъ слабое. Проще всего было бы пока говорить объ улучшеніи Днѣстра.

Всѣ согласны въ томъ, что улучшеніе Днѣстра крайне необходимо и должно быть сдѣлано; но въ какомъ направленіи? По нашему мнѣнію прежде всего слѣдуетъ признать въ Днѣстрѣ существованіе двухъ такъ сказать болѣзней, одной хронической, другой острой.

Хроническая болѣзнь его это тѣ перекаты, о которыхъ такъ много было говорено выше и изъ за которыхъ много вѣковъ на Днѣстрѣ не существовало иныхъ перевозочныхъ средствъ, кромѣ галеръ.

Острою болѣзнью рѣки мы называемъ обостреніе

того или другаго переката, встрѣчу на рѣкѣ новыхъ, до того неизвѣстныхъ перекатовъ, карчей, наносимыхъ камней—словомъ такихъ препятствій для судоходства, которые заранѣе не могли быть предвидѣнными.

Объ болѣзни, каждая по своему тормозящія судоходство по Днѣстру, нуждаются въ спеціальному лѣченіи. Хроническая—въ капитальномъ улучшеніи, близкомъ въ сущности къ урегулированію Днѣстра, острая во временныхъ, хотя бы паллятивныхъ мѣрахъ, при которыхъ скорость ихъ выполненія имѣетъ особенно важное значеніе.

Сознавая всю важность мѣръ для радикальнаго улучшенія Днѣстра, мы желаемъ однако выяснитъ что еще болѣе важно принять мѣры для помощи его острой болѣзни; во первыхъ находящіеся въ руслѣ рѣки карчи и наносные камни, какъ мы говорили, нынѣ чаще всего бываютъ причиною гибели судовъ и грузовъ; оберечься отъ нихъ иногда невозможно, ибо многіе изъ нихъ подъ водою; по этому избавленіе Днѣстра отъ нихъ должно быть первою заботою лицъ, занимающихся улучшеніемъ рѣки; во вторыхъ внезапно обострившіеся перекааты могутъ застать въ расплохъ цѣлые караваны судовъ на такихъ мѣстахъ, гдѣ это вовсе не ожидалось; въ третьихъ борьба съ такими острыми перекатами, карчами и т. п. нынѣ можетъ быть скорою и дешевою, тогда какъ, если не будутъ приняты своевременно подходящія мѣры къ уничтоженію вновь появившихся острыхъ перекатовъ, то возрастетъ число постоянныхъ хроническихъ перекатовъ на рѣкѣ, борьба съ которыми будетъ болѣе серьезною и болѣе дорогою. Во всякомъ случаѣ радикальное улучшеніе рѣки можетъ принести плоды только въ будущемъ, тогда какъ днѣстровскій районъ уже теперь нуждается въ судоходствѣ; по этому помощь Днѣстру въ его острой болѣзни, можно сказать, не терпитъ отлагательства.

Затѣмъ, не менѣе важно и скорое улучшеніе устья Днѣстра, для соединенія рѣки съ моремъ, хотя при отсутствіи изслѣдованія устья, трудно опредѣлить, какою болѣзною изъ двухъ названныхъ выше страдаетъ это устье. Конечно, состояніе устья не дѣлаетъ невозможною доставку днѣстровскихъ грузовъ водою въ Одесскій портъ, но оно значительно тормозитъ развитіе такой перевозки, причиняя значительную потерю времени рѣчнымъ судамъ, морскимъ баржамъ и пароходамъ и увеличивая накладные расходы.

Наконецъ необходима еще одна мѣра, которая въ сущности должна быть первою—учрежденіе на Днѣстрѣ инспекціи, но въ полномъ значеніи этого слова.

Починъ Мин. Путей Сообщенія въ дѣлѣ исправленія Днѣстра вызываетъ, конечно, полную признательность со стороны землевладѣльцевъ и судовладѣльцевъ днѣстровскаго района; но нельзя не сказать, что пока достигнуты еще сравнительно неособенно значительные результаты. Несмотря на всю энергію, обнаруженную инженерами, завѣдывавшими расчисткою Днѣстра, они могли, въ виду сравнительной незначительности затраченной правительствомъ суммы, выполнить лишь очень узкую программу; тѣмъ болѣе когда г. Начальникъ округа, независимо отъ прямой технической задачи—исправленія перекаатовъ, встрѣтился съ необходимостью немедленно выполнить еще и инныя работы, какъ это мы видѣли въ дѣятельности главнаго завѣдывавшаго работами на Днѣстрѣ инженера Лахтина, а именно: вытаскиваніе карчей и отдѣльныхъ наносныхъ камней, обстановку рѣки наплавными береговыми знаками, содержаніе сторожей и проч.; наконецъ, въ обезпеченіе своего парохода, землечерпательницъ и другихъ судовъ, инженеры должны были построить зимовники. Можно даже вывести заключеніе, что, лишь благодаря сочувствію къ Днѣстру лицъ, заправ-

лявшихъ работами, и бережливымъ съ ихъ стороны расходамъ, только и могли быть получены нынѣшнія, частью оконченныя, частью неоконченныя работы; въ противномъ случаѣ и такихъ результатовъ не было бы достигнуто.

Въ настоящее время снова приходится ходатайствовать предъ Министерствомъ Путей Сообщенія о дальнѣйшемъ отпускѣ средствъ на работы по улучшенію Днѣстра. Ниже конемся результатовъ уже произведенныхъ работъ, а тутъ намъ кажется умѣстнымъ поставить вопросъ, какого характера должны быть дальнѣйшія работы по исправленію Днѣстра, или, вѣрнѣе, какихъ работъ заслуживаетъ Днѣстръ въ сравненіи съ его значеніемъ и съ тою пользою, которую его исправленіе можетъ дать, и не только его району, но всему государству?

Чтобы судить, заслуживаетъ или не заслуживаетъ Днѣстръ полного урегулированія, слѣдуетъ выяснитъ сперва, какое количество грузовъ способенъ дать ему прилежащій къ нему районъ. Уже изъ сравненія показанія о количествѣ грузовъ, прошедшихъ по Днѣстру въ послѣдніе годы, съ цифрами, находящимся въ сочиненіяхъ 1870-хъ годовъ, напр. проф. Янсона, и показывающими количество грузовъ, шедшихъ по Днѣстру въ прежніе годы, можно вывести заключеніе о необыкновенно широкомъ развитіи вывоза зерновыхъ продуктовъ изъ Приднѣстровья; но мы попробуемъ подойти къ этому вопросу съ иной стороны.

Извѣстно, что мѣстность, лежащая по обоимъ берегамъ Днѣстра на всемъ его протяженіи, весьма плодородна; мы беремъ мѣстность отъ Хотина и до Бендеръ, какъ такую, изъ которой могутъ направляться рѣкою хлѣбные грузы. Лежащая въ этомъ районѣ на правомъ берегу Бессарабія можетъ всецѣло питать Днѣстръ своими грузами, но мы принимаемъ разстояніе для подвозки

ихъ къ Днѣстру наименьшее—въ 40 верстѣ; въ лѣво-бережїи, въ Подольской и Херсонской губ., даже 15 верстѣ. Взятая нами мѣстность оказывается имѣющею не менѣе 2,250,000 десятинъ въ Бессарабіи и 850,000 десятинъ въ Подольской и Херсонской губ. Беремъ, что изъ этого количества $\frac{1}{3}$ идетъ подъ запашку пшеницы и десятина даетъ 70 пудовъ, что для Приднѣстровья даже мало; получаемъ свыше 70-ти милліоновъ пудовъ одной пшеницы; по закону трехпольнаго хозяйства — вторая $\frac{1}{3}$ земли дастъ столько же, или больше (по свойству зерна) кукурузы и другихъ яровыхъ хлѣбовъ. Выключивъ число хлѣба, необходимаго для мѣстнаго употребленія и для сѣмянъ, и допустивъ возможность меньшихъ запасекъ въ иныхъ хозяйствахъ, можно все таки принять количество хлѣба, которое могло бы быть вывезено Днѣстромъ, въ 70 милліоновъ пудовъ; при чемъ мы не считаемъ еще иныхъ грузовъ, не считаемъ также и грузовъ обратныхъ, а это все должно имѣть значеніе при опредѣленіи цифры рѣчнаго сбора. Предположенная нами къ вывозу съ Днѣстра цифра 70 милліоновъ пудовъ хлѣба очень велика, но, кто долго и постоянно слѣдилъ за хлѣбопашествомъ Приднѣстровья, тотъ знаетъ, какъ развилось оно въ послѣдніе 20 лѣтъ или даже еще позже; тогда какъ до того, первенствующую роль въ сельскомъ хозяйствѣ здѣсь играло скотоводство. Мы знаемъ хозяйства, гдѣ 16 лѣтъ тому назадъ засѣвалось хлѣбомъ 150 десятинъ, а теперь 1000 десятинъ слишкомъ; широкія запашки съ 1860 годовъ въ хозяйствахъ господъ Огоновича, Шимоновича, Демьяновича и др. общеизвѣстны. Причины громаднаго увеличенія хлѣбопашества на Днѣстрѣ были главнымъ образомъ слѣдующія: значительное увеличеніе въ Подолїи населенія и въ томъ числѣ рабочихъ, почему, не взирая на огромное расширеніе здѣсь хлѣбопашества, немало рабочихъ отправляется на заработки

въ Бессарабію ; введеніе земледѣльческихъ орудій ; — раньше же широкія запашки были неисполнимы въ силу невозможности своевременно убрать хлѣбъ, особенно при хорошемъ урожаѣ ; увеличеніе цѣнъ на всѣ хлѣба, и наконецъ необходимость сокращенія скотоводства въ виду установившихся препятствій для прогона скота за границу, равно и постоянныхъ его болѣзней въ послѣднее время.

Ближайшія къ намъ 8 лѣтъ въ Приднѣстровьи были въ большинствѣ случаевъ урожайныя, цѣны на пшеницу были въ среднемъ высокія — все это не могло не содѣйствовать обогащенію края ; рядомъ съ этимъ появилось на Днѣстрѣ новое судоходство, которое значительно уменьшило накладные расходы по доставкѣ хлѣба ; отсюда и результаты въ увеличеніи вывоза днѣстровскаго хлѣба. Довольно привести въ примѣръ, что флотилія Р. О. П. и Т., далеко не достаточная для днѣстровскаго района, въ нѣсколько лѣтъ своего существованія, или точнѣе сказать своего младенчески развивающагося состоянія, уже успѣла увеличить вывозъ хлѣба съ Днѣстра на 5 милліоновъ пудовъ и главнымъ образомъ съ нижняго Днѣстра, начиная отъ Резины, т. е. изъ Оргѣвскаго уѣзда Бессарабіи, и изъ Херсонской губерніи, откуда хлѣбъ никогда раньше не поступалъ на Днѣстръ, по которому въ этомъ районѣ инженеры даже считали излишнимъ производить изслѣдованія, ибо по немъ проходили лишь транзитомъ грузы съ верхняго Днѣстра. Не слѣдуетъ полагать, что днѣстровскіе грузы составляютъ все количество производимаго нынѣ Приднѣстровьемъ хлѣба ; за отсутствіемъ удобства въ днѣстровскомъ судоходствѣ много хлѣба ищетъ себѣ иныхъ выходовъ, напр. подводами на сухопутную границу или желѣзными дорогами къ большимъ портамъ ; много шло и на винокуренные заводы, нынѣ прекратившіе свою дѣятельность. При томъ мы вовсе не желаемъ сказать, что Приднѣстровье уже производитъ 70 милл. или

около того возможнаго къ вывозу хлѣба; оно только въ состояніи развиться до такого вывоза при параллельномъ улучшеніи путей сообщенія.

Наша практика въ Днѣстровской линіи Р. О. П. и Т. давала намъ многочисленныя и вполнѣ ясныя данныя, что, если бы флотъ Р. О. на Днѣстрѣ былъ значительно больше настоящаго, онъ еще могъ бы болѣе привлечь къ Днѣстру тѣхъ грузовъ, которые нынѣ идутъ по различнымъ желѣзнодорожнымъ линіямъ.

Мы не безъ умысла употребили здѣсь слово «привлечь» грузы. Дѣйствительно, не смотря на всѣ выгоды доставки грузовъ въ Одессу съ Днѣстра непосредственно водою, ихъ теперь еще нужно привлекать къ такой доставкѣ. Сплавъ хлѣба на галерахъ, со всѣми ихъ атрибутами, какъ напр. съ обязательною подмочкою хлѣба, баснословною нехваткою, расходами на переработку въ Одессѣ и пр., до того оттолкнулъ владѣльцевъ хлѣба на Днѣстрѣ отъ водянаго пути, что только довѣріе къ Р. О. П. и Т. могло побудить грузовладельцевъ на отдачу грузовъ судамъ Общества, причемъ выраженіе — отдача груза на судно — вполнѣ правильное; и прежде думали, и теперь нѣкоторые полагаютъ, что, рѣшиться послать грузъ водою — значитъ попрощаться съ своимъ добромъ!

Разумѣется, теперь дѣло уже измѣняется; многіе прежніе враги водянаго пути стали, послѣ перваго же опыта, лучшими его защитниками, популяризируя его даже среди своихъ ближнихъ и дальнихъ знакомыхъ; а въ особенности новое судоходство пользуется полнымъ сочувствіемъ представителей земства и крупныхъ хлѣбопроизводителей.

Всѣ эти соображенія приведены нами съ цѣлью показать, что развитіе перевозки хлѣба по Днѣстру до громадныхъ размѣровъ есть вещь весьма допустимая, и

оно шло бы очень скоро, если бы была исправлена рѣка и рядомъ съ этимъ развилось правильное судоходство.

Возвращаясь къ тому выводу, который мы сдѣлали выше, что Днѣстръ можетъ дать 70 милліоновъ пуд. хлѣба, каковой выводъ надѣмся будетъ подтвержденъ всѣмъ земледѣльческимъ классомъ Приднѣстровья, мы можемъ эти 70 м. пудовъ правильно оцѣнить для взиманія рѣчнаго сбора въ 35 м. рублей. Тогда взимаемый на улучшение рѣки $1\frac{1}{4}\%$ сборъ составитъ свыше 400 тысячъ руб. въ годъ (уже теперь, при плохомъ положеніи рѣки, $1\frac{1}{4}\%$ сборъ даетъ 50 т. руб. въ годъ, причемъ онъ постоянно увеличивается). Капитализируя 400,000 руб. по обычнымъ вычисленіямъ процентовъ съ погашеніемъ, получимъ капиталъ во много милліоновъ рублей. Ясно, что Днѣстръ достоинъ самаго полного урегулированія и способенъ своими собственными силами погасить сдѣланныя на него крупныя затраты.

Весьма возможно, что мнѣніе объ употребленіи на урегулированье Днѣстра нѣсколькихъ милліоновъ рублей удивитъ многихъ, полагающихъ, что для Днѣстра довольно и расчистки. Для сравненія приведемъ, что затрачено на Эльбѣ, т. е. по своимъ свойствамъ и протяженію весьма сходной съ Днѣстромъ рѣкѣ. Работы для урегулированія Эльбы начались послѣ спеціальнаго Эльбскаго конгресса 1872 года, и до 1881 г. одна Пруссія израсходовала 15,763,000 марокъ, а съ 1881 г. по 1887 еще 6.238,000 марокъ; на 1888 г. опредѣлено еще 3,450,000 марокъ; такъ что къ концу 1888 г. затраты Пруссіи на улучшеніе своей части Эльбы—380 километровъ—составляютъ 22,346,000 марокъ. Ангальтъ на 47 километровъ протекающей здѣсь Эльбы тратилъ отъ 1866 до 1885 г. ежегодно среднимъ числомъ по 149,900 марокъ въ годъ. Теперь ассигнованно на новыя соору-

женія 108,410 марокъ, а на поддержку существующихъ 73,300 марокъ.

Саксонія тратитъ ежегодно 300,000 марокъ.

Богемія отдаетъ работы на Эльбѣ съ подряда, каждый разъ на 6 лѣтъ. Не имѣя точныхъ цифровыхъ свѣдѣній за прошлые годы, можемъ привести здѣсь лишь цифры 1887 г., на который было ассигновано 263,000 гульденовъ, кромѣ 250,000 г., оставшихся въ запасѣ съ 1886 г., и 100,000 г., которые будутъ уплочены въ 1888 г.

Какъ этими, такъ и дальнѣйшими свѣдѣніями о судоходствѣ на Эльбѣ мы обязаны любезности г. Директора Туэрнаго пароходства на Эльбѣ г. Филиппи.

Не смотря на столь громадныя затраты, урегулированіе Эльбы далеко еще не окончено. Правда въ область урегулированія вошли многія, и капитальныя добавочныя работы: устройство пристаней, зимовниковъ, перегрузочныхъ пунктовъ и пр., которыя на Днѣстрѣ могутъ не понадобится, или понадобится въ гораздо меньшемъ размѣрѣ. Интересно при этомъ, что плывущія на Эльбѣ суда и грузы не несутъ никакихъ сборовъ; первыя уплачиваютъ лишь за стоянку въ зимовникахъ и на пристаняхъ по опредѣленной таксѣ.

Статистика грузовъ, перевезенныхъ по Эльбѣ, вполне подтверждаетъ наше мнѣніе относительно возможности увеличенія числа ихъ на Днѣстрѣ, вслѣдствіе улучшенія рѣки. На главной таможенѣ Саксоніи—Шандау, по мѣрѣ улучшенія рѣки, количество идущихъ по теченію грузовъ за 10 лѣтъ, т. е. съ 1875 по 1885 г. увеличилось въ 3 раза, а именно:

Въ 1876 г. прошло	517,843	тоннъ.
» 1877 » »	589,643	»
» 1878 » »	769,334	»
» 1879 » »	929,186	»

Въ 1880 г.	прошло	1,208,280	тоннъ.
» 1881 »	»	1,265,396	»
» 1882 »	»	1,384,734	»
» 1883 »	»	1,505,325	»
» 1884 »	»	1,599,011	»
» 1885 »	»	1,473,820	»

Количество груза на одномъ суднѣ въ рейсъ въ среднемъ съ 155 тоннъ дошло до 220, т. е. увеличилось почти на 50%.

Число грузовъ, прошедшихъ противъ теченія, за 10 лѣтъ увеличилось въ 8 разъ.

Въ 1876 г.	25,706	тоннъ.
» 1877 »	29,351	»
» 1878 »	23,312	»
» 1879 »	32,153	»
» 1880 »	49,255	»
» 1881 »	116,194	»
» 1882 »	155,946	»
» 1883 »	186,315	»
» 1884 »	222,867	»
» 1885 »	171,667	»

Количество же груза на одномъ суднѣ въ рейсъ въ среднемъ съ 44,2 тоннъ дошло до 200 тоннъ слишкомъ.

Въ цифрахъ грузовъ, шедшихъ за течениемъ, зерновой грузъ далъ слѣдующее увеличеніе:

1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882
3,516	15,099	25,928	33,589	48,469	41,684	96,118
1883	1884	1885				
82,827	79,585	60,014	тоннъ.			

Противъ теченія шла особенно соль въ слѣдующемъ количествѣ: Въ 1876 — 7996 т., въ 1877 — 9369; за 1878—1882 г. свѣдѣній не имѣемъ; въ 1883—17,620; въ 1884—22,466 и въ 1885—22,226 тоннъ.

Днѣстровская коммисія. Если изъ всего сказаннаго нами можно будетъ вывести заключеніе, что Днѣстръ достоинъ полнаго урегулированія и его собственныя силы могутъ погасить сдѣланныя на это затраты, то необходимо разрѣшить другой вопросъ: способенъ ли Днѣстръ и его запасъ воды выдержать полное урегулированіе? Конечно, отвѣтъ на этотъ вопросъ можетъ быть данъ только техниками специалистами. Если отвѣтъ ихъ будетъ отрицательный, или если Министерство Путей Сообщенія не согласится дать средства на полное урегулированіе Днѣстра, тогда производство здѣсь дальнѣйшихъ работъ зависитъ прежде всего отъ тѣхъ средствъ, которыя будутъ отпущены. Въ такомъ случаѣ намъ казалось бы болѣе всего цѣлесообразнымъ образовать при Одесскомъ Генераль Губернаторѣ спеціальную днѣстровскую коммисію (подобно тому, какъ есть особый Донской гирловой комитетъ) изъ лицъ, назначенныхъ Мин. Путей Сообщенія, и приглашенныхъ съ совѣщательными голосами представителей земства, мѣстныхъ хлѣбопроизводителей и судовладельцевъ, которые бы могли и выработать проектъ предстоящихъ мѣръ. Результаты уже произведенныхъ на Днѣстрѣ работъ и практическое изученіе рѣки инженерами дадутъ цѣнный матерьялъ для коммисіи; съ другой стороны свѣдѣнія, которыя будутъ представлены ей прочими членами, очень заинтересованными въ улучшеніи Днѣстра, не могутъ не имѣть значенія.

Значеніе произведенныхъ на Днѣстрѣ работъ. Въ ожиданіи такой коммисіи мы позволимъ себѣ теперь бросить взглядъ на работы, сдѣланныя на Днѣстрѣ въ 1884—1886 г. Было уже говорено, что изслѣдованъ былъ лишь средній Днѣстръ отъ Могилева до Выхватинецъ, такъ какъ верхній, который главные грузы свои отправлялъ сухопутьемъ, считался менѣе важнымъ, а

нижній былъ признанъ транзитнымъ участкомъ для средняго.

Можно предположить, что исправленіе перекаатовъ лучше было бы вести съ самаго верха рѣки, чтобы исправленіе cadaго послѣдующаго переката согласовалось съ результатами исправленія переката предшествующаго и т. д. Не знаемъ, считаетъ ли техника возможнымъ, что при исправленіи верхняго Днѣстра, т. е. выше Могилева, окажется необходимымъ серьезно измѣнить или даже уничтожить какую либо изъ работъ, уже произведенныхъ на среднемъ Днѣстрѣ. Если это такъ, то инженеры, расчищающіе Днѣстръ, должны пріостановить на среднемъ Днѣстрѣ дальнѣйшее окончаніе начатыхъ ими работъ и перенести его на верхній, начиная съ протекающаго въ Галиціи, для чего необходимо заключеніе какой либо конвенціи. Если же такое предположеніе не будетъ признано раціональнымъ, тогда казалось бы болѣе цѣлесообразнымъ начать работы не на среднемъ Днѣстрѣ, а на нижнемъ, т. е., постепенно, пристань за пристанью соединять Днѣстръ съ моремъ.

Не смотря на полное вниманіе къ нуждамъ Днѣстра г. Начальника Кіевскаго Округа и на энергію инженеровъ, о заслугахъ которыхъ нельзя не упоминать, когда рѣчь идетъ о ихъ работахъ на Днѣстрѣ, употребленіе всего 400,000 рублей, изъ коихъ 75 тысячъ р., если не болѣе, пошло на пріобрѣтеніе необходимаго инвентаря: парохода, 2-хъ землечерпательницъ, изъ которыхъ одну взяли на Днѣпръ, и пр., — для большого района средняго Днѣстра не могло принести судоходству существенной пользы. Оно и не удивительно, если мы сравнимъ съ этою скромною цифрою тѣ десятки милльоновъ марокъ, которые затрачены были на Эльбѣ. По этому многія работы на Днѣстрѣ не могли быть довершены. Безусловно окончено было уничтоженіе камней при с. Кладкахъ; со-

оружены, и при этомъ очень солидно, два зимовника, хотя еще у насъ нѣтъ свѣдѣній о ихъ практичности. Изъ перекатовъ же одна Качалова совершенно уничтожена; остальные работы на перекатахъ и каналъ въ порогахъ еще не окончены. Долго ли судоходство будетъ пользоваться плодами расчистки Качаловой, покажетъ близкое будущее; намъ кажется, что уже настоящее почти показываетъ противное, такъ какъ полагаемъ возможнымъ, что перекатъ у Каменки есть прямой и достойный преемникъ старой фирмы Качалова. Раньше перекатъ у Каменки ничуть не выдавался изъ ряда второстепенныхъ, а послѣ уничтоженія Качаловой онъ сталъ самымъ невыносимымъ. Если такъ, то всѣ затраты на Качалову послужили лишь къ переносу переката на 10 верстъ ниже; а страдать на перекатѣ на 10 верстъ ниже или выше, судоходству совершенно безразлично.

На Раковой шейкѣ новый перекатъ образовался у самаго окончанія дамбы, сооруженной для исправленія прежняго; на Флеминдѣ образовался горбъ такъ близко къ дамбѣ, что проходъ не только судовъ, но и пароходовъ сталъ весьма затруднительнымъ и опаснымъ, о чемъ свидѣтельствуютъ случаи съ судами Р. О. П. и Т. Каналъ въ порогахъ не окончень, теченіе занесло выходъ изъ него раньше, чѣмъ успѣли открыть его для судоходства; съ другой стороны дамба канала значительно увеличила затрудненія прохода судовъ по общему ходу, такъ какъ раньше, приближаясь, за теченіемъ, къ Чередѣ—группѣ камней въ концѣ пороговъ,—судно имѣло одну задачу: держаться вправо, чтобы теченіе не нанесло его на Череду, а теперь задача усложнилась, ибо, взявъ изъ за Череды слишкомъ вправо, судно рискуетъ быть нанесеннымъ на дамбу, особенно когда съ устройствомъ канала усилилась быстрота теченія рѣки; знаемъ даже случаи крушенія здѣсь судовъ.

Въ виду этихъ результатовъ, а также въ виду знакомства съ Днѣстромъ лицъ, производившихъ работы, особенно завѣдывавшаго ими В. М. Лахтина, основательно изучившаго рѣку, равно и судоходство и экономическое положеніе края, г. Лахтинымъ составленъ новый проэктъ работъ, и тоже пока на среднемъ Днѣстрѣ, рассчитанный на 10 лѣтъ. Сознавая всю важность этого вопроса, какъ по времени, такъ и по суммѣ требующейся въ проэктѣ, было бы цѣлесообразно обсудить его въ той комиссіи, о которой мы говорили выше.

Въ виду этого мы даже воздерживаемся теперь говорить о тѣхъ мѣрахъ, которыя, по нашему мнѣнію, могли бы быть полезными, и остановимся всего лишь на такихъ сторонахъ вопроса, рѣшеніе которыхъ лежитъ, какъ мы полагаемъ, внѣ спора: на необходимости лучшей организаціи инспекціи и на нѣкоторыхъ паллятивныхъ мѣрахъ для немедленной помощи днѣстровскому судоходству.

Инспекція на Днѣстрѣ. Что касается инспекціи, то въ настоящее время на Днѣстрѣ существуетъ одинъ инспекторъ въ Сорокахъ и 2 начальника дистанціи въ Могилевѣ и Варницѣ; и, если не ошибаемся, главною задачею начальниковъ дистанціи является наблюденіе за поступленіемъ $1\frac{1}{4}\%$ рѣчнаго сбора.

Для сравненія приведемъ свѣдѣнія о наличномъ составѣ инженеровъ и инспекторовъ на Эльбѣ.

Въ Пруссіи: I округъ Торгау, отъ границы Саксоніи до границы Ангальта, 103 километра:

Строительный совѣтникъ, строитель отъ правительства, водяной строительный инспекторъ, 3 строителя пристаней, 3 рѣчныхъ строителя.

II. Округъ Магдебургъ, отъ Ритцмика до Рогца, 81 километръ: 2 строителя отъ правительства, водяной

строительный инспекторъ, 5 строителей пристаней, 4 рѣчныхъ строителя.

III. Округъ Стендаль, отъ Рогеца до Гавеля, 81 километръ: 1 водяной строительный инспекторъ, 2 строителя отъ правительства, 4 строителя пристаней и 3 рѣчныхъ строителя.

V. Округъ Виттенбергъ, отъ Гавеля до Брандлебена, 71 километръ: 2 водяныхъ строительныхъ инспектора, 1 строитель отъ правительства, 4 строителя пристаней, 2 рѣчныхъ смотрителя и 1 смотритель верфи.

IV. Округъ Гитцакеръ, отъ Демица до Барферде, 60 километровъ: 1 водяной строительный инспекторъ, 1 строитель отъ правительства, 3 строителя пристаней, 2 рѣчныхъ смотрителя.

VI. Округъ Лаунбургъ, отъ Барферде до устья Севе, 39 километровъ: 1 водяной строительный инспекторъ, 1 смотритель отъ правительства, 2 строителя пристаней и 2 рѣчныхъ смотрителя.

Въ Ангальтъ, 52 километра: строительный инспекторъ, 3 строителя пристаней и 1 рѣчной смотритель.

Въ Мекленбургъ: Дистанціонный смотритель, смотритель плотовъ, 2 рѣчныхъ надзирателя и др.

Въ Саксоніи, 122 километра: въ Пирнѣ 1 строительный инспекторъ, смотритель дамбъ, рѣчной надзиратель, смотритель мостовъ, 2 смотрителя береговъ, 2 смотрителя пристаней.

Въ Дрезденѣ: строительный инспекторъ и мн. др.; и т. д. въ остальныхъ округахъ. Сверхъ того на Эльбѣ на каждыя 14 верстъ есть одинъ постовой для наблюденія за вѣхами; инспектора на Эльбѣ имѣютъ свои пароходы; выкарчовываніе производится на Эльбѣ постоянно, равно и обшивка, т. е. укрѣпленіе береговъ.

Конечно, Днѣстръ не нуждается въ столь сло-

жной инспекціи; но таковая должна быть устроена здѣсь основательно.

Не входя въ подробности организаціи ея для Днѣстра, возможно однако сказать, что инспекція должна здѣсь существовать въ такомъ размѣрѣ, чтобы она фактически была хозяиномъ рѣки; все судоходство должно подчиняться ея указаніямъ; и что бывъ то же время инспекція могла быть всегда готова на помощь судамъ при слѣдованіи по рѣкѣ. Для этого безусловно необходимо, чтобы инспекція въ каждый моментъ знала состояніе фарватера и перекатовъ, ежедневно изслѣдовала ихъ при помощи постовыхъ, наблюдала за правильною постановкою и перестановкой вѣхъ и береговыхъ знаковъ, указывала глубину рѣки посредствомъ шаровъ на береговыхъ столбахъ. Необходимо, чтобы каждый камень, каждая карча въ рѣкѣ немедленно стала извѣстна инспекціи и извлекаема ею, а до того былъ поставленъ предохранительный знакъ; между тѣмъ какъ теперь часто узнаютъ о существованіи подводной карчи тогда, когда судно пробилося объ нее и должно изъ за того уплатить грузоотправителю 10 тысячъ рублей; вынутіе же изъ рѣки этой карчи, когда она будетъ указана инспекціи, обойдется въ 5 рублей. Говоря безо всякихъ шутокъ, судовладѣльцы охотно помѣнялись бы въ этомъ случаѣ ролью съ инспекціей: пусть она указываетъ имъ карчи на рѣкѣ, а судовладѣльцы на свой счетъ будутъ ихъ вытаскивать. Инспекція должна добиться немедленнаго уничтоженія всѣхъ прибережныхъ деревьевъ, которыя, увлекаемыя въ половодье, и образуютъ карчи, причѣмъ весьма желательно укрѣпленіе береговъ. Затѣмъ инспекція должна слѣдить: если судно идетъ съ грузомъ выше глубины на перекатѣ—не пропускать его и заставить отгрузиться на указанномъ мѣстѣ; также не дозволить перевозку камней на столь слабыхъ галерахъ. На

трудныхъ перекатахъ постовые должны проводить суда за особую плату, если на судахъ нѣтъ лоцмана изъ цеха, или старшины судна, выдержавшаго экзамень на лоцмана; конечно, образованіе лоцманскаго цеха вмѣсто нынѣшнихъ провожатыхъ изъ Цекиновки (противъ Сорокъ), хотя бы и изъ нихъ же, тоже представляется существенно необходимымъ дѣломъ. Инспекція должна имѣть въ своемъ распоряженіи пароходъ или паровой катеръ (и даже не одинъ) и землечерпательницы, подобныя тѣмъ, которыя есть на Эльбѣ; въ ея распоряженіи должны быть и приспособленія для оказыванія временной и скорой помощи на перекатахъ. При правильной организаціи инспекціи судовладѣльцы Днѣстра получаютъ уже значительное облегченіе, помимо всякихъ иныхъ мѣръ. Затѣмъ на ту же самую инспекцію можетъ быть возложено и взиманіе рѣчнаго сбора.

Необходимыя паллятивныя мѣры на Днѣстрѣ.

Обратимся къ тѣмъ мѣрамъ для Днѣстра, которыя мы назвали паллятивными, и главнымъ образомъ къ оказанію проходящимъ судамъ скорой помощи на перекатахъ. Каковы бы ни были послѣдующія работы для будущаго исправленія Днѣстра, судоходство на немъ въ настоящее время не получитъ отъ нихъ помощи; между тѣмъ при обостреніи перекатовъ необходима судамъ самая скорая, такъ сказать моментальная, помощь. По этому было бы цѣлесообразно возложить обязанность помогать судамъ въ проходѣ черезъ перекаты на ту же инспекцію, для чего въ составъ ея должны быть назначаемы и инженеры, которые давали бы временную помощь на перекатахъ тѣми или другими способами, въ числѣ которыхъ могли бы имѣть мѣсто легко передвигаемые щиты, грабли и т. п., а главнымъ образомъ мелкосидящія землечерпательницы. Мы сами видѣли на Эльбѣ въ одной дрезденской гавани 5 землечерпательницъ, сидящихъ

кормою 2 ф., а носомъ много меньше, и съ обѣихъ сторонъ носовой части устроены элеваторы черпаками, такъ какъ на Эльбѣ все же бываютъ случаи, когда на какомъ либо перекатѣ оказывается воды всего на 2 ф. Оставить на перекатахъ существующій нынѣ порядокъ совершенно невозможно. Теперь суда, задержанныя перекатомъ напр. возлѣ Дубоссаръ, должны дать знать объ этомъ въ Сороки инспектору, который между тѣмъ можетъ быть по служебнымъ обязанностямъ въ Кіевѣ; пока снесутся съ нимъ и пока онъ сдѣлаетъ распоряженіе, уйдетъ масса драгоценнаго времени, и пожалуй скорѣе поспѣетъ вода, чѣмъ помощь инженеровъ; и не мудрено: разъ у нихъ нѣтъ спеціальныхъ средствъ на такую помощь, они и не могутъ быть къ ней подготовлены. Нужно испытать самому нынѣшнія днѣстровскія страданія, когда десятки нагруженныхъ судовъ, прошедшіе съ огромными затрудненіями и съ отгрузкою крупные перекаты, вдругъ неожиданно останавливаются у вновь появившагося переката на нижнемъ Днѣстрѣ и никакъ не могутъ его пройти, а тутъ изъ Австріи приходятъ вѣсти, что идетъ большая вода, нужно спѣшить въ Маяки для перегрузки хлѣба и подымать суда вверхъ, а нето паводокъ уйдетъ!

Сверхъ того, можно не сомнѣваться, что даже при широкомъ улучшеніи Днѣстра будутъ имѣть мѣсто отдѣльные случаи образованія острыхъ перекатовъ (какъ это уже есть на Эльбѣ), тогда еще болѣе чувствительныхъ для судовъ, и необходима будетъ постоянная ихъ расчистка въ будущемъ; такъ лучше же взяться за это дѣло немедленно.

Не важно въ смыслѣ улучшенія Днѣстра, но очень полезно было бы для днѣстровскаго судоходства устройство по крайней мѣрѣ одного затона повыше Атакъ. Затоны въ Кладкахъ и Рашковѣ имѣютъ серьезное зна-

ченіе для судовъ, застигнутыхъ въ пути неожиданнымъ наступленіемъ морозовъ, въ особенности въ малую воду. Въ такихъ случаяхъ они имѣють шансъ невредимо отстаиваться и даже прозимовать въ затонахъ. Но въ интересахъ отправки первой водой грузовъ, остающихся изъ года въ годъ на Днѣстрѣ, эти затоны неудовлетворительны, такъ какъ въ ихъ районѣ почти не остается хлѣба, а онъ есть главнымъ образомъ въ Атакахъ и частью въ Сорокахъ, куда поднять суда изъ затоновъ возможно лишь при помощи парохода. Между тѣмъ послѣдній безусловно долженъ зимовать въ Одессѣ, чтобъ быть поднятымъ на эллингъ для окраски и исправленія, и не можетъ пройти на Днѣстръ раньше прохода льда со всей рѣки и лимана; такимъ образомъ теряется много времени, а главное—первая, самая лучшая вода. Зимуюя въ Атакахъ, суда послѣ прохода льда черезъ эту пристань, моглибы немедленно принять грузъ и спускаться.

Рѣчной сборъ. Такъ какъ въ связи съ исправленіемъ Днѣстра находится вопросъ о рѣчномъ здѣсь сборѣ, то позволимъ себѣ высказать свой взглядъ на способъ его взиманія. Въ настоящее время оцѣнка груза зависитъ отъ самаго грузохозяина. Экспертиза вызвала бы много расходовъ и недоразумѣній. Не будетъ ли болѣе удобно, если бы Управленіе округа при помощи Одесскихъ Комитетовъ Торговли и Мануфактуръ и Биржеваго устанавливало въ февралѣ до начала августа, т. е. до новаго урожая, а въ іюлѣ на новый урожай, т. е. съ августа до конца навигаціи, нормальныя цѣны на всѣ продукты, сдѣлавъ ихъ обязательными для взиманія рѣчнаго сбора? Что же касается опредѣленія количества груза на судахъ, то можно допустить способъ опредѣленія его особымъ измѣреніемъ судна. Впрочемъ, еще удобнѣе предоставить разработку этого вопроса указанной выше днѣстровской комисіи. Рѣчной сборъ, коне-

чно, поступить въ Министерство Путей Сообщенія, но изъ него прежде всего надо выдѣлять извѣстную часть на инспекцію и на производство всѣхъ работъ ея по предложенной выше программѣ.

Заканчивая этотъ очеркъ мѣръ, необходимыхъ для улучшенія Днѣстра, мы хорошо сознаемъ, что техника найдетъ полезнымъ измѣнить ихъ, дополнить и проч., но, такъ или иначе, работы на Днѣстрѣ должны быть, и чѣмъ скорѣе, тѣмъ лучше. Лишь параллельно съ ними можно рассчитывать на развитіе днѣстровскаго судоходства. Лица, мало знакомыя съ Днѣстромъ, не должны думать, что дѣятельность на Днѣстрѣ Р. О. П. и Т. можетъ служить основаніемъ къ предположеніямъ объ удовлетворительномъ состояніи рѣки въ настоящее время. Въ развитіи своего судоходства на Днѣстрѣ Р. О. П. и Т. сознавало, что прибыль можетъ быть лишь въ будущемъ, а въ началѣ эксплуатація Днѣстра дастъ пользу только краю; само же Р. О. П. и Т. будетъ приносить жертвы. Поэтому, не взирая на огромную пользу, которую оно видимо здѣсь приносить землевладѣльцамъ и вообще грузоотправителямъ, и на отсутствіе равной ему по характеру судоходства конкуренціи, оно дѣлаетъ все, что можетъ для этой цѣли, какъ это мы видѣли при обзорѣннн его дѣятельности.

Отъ днѣстровскаго населенія нечего требовать, оно безусловно на дѣлѣ выказало свое сочувствіе въ лицѣ Р. О. П. и Т. развитію судоходства на Днѣстрѣ. Можно откровенно сказать, что трудами Р. О. П. и Т. Днѣстръ подготовленъ хорошо, какъ поле для дѣятельности лицъ, заинтересованныхъ въ его судоходствѣ, и единственно отъ улучшения самаго Днѣстра, или даже отъ самыхъ способовъ его улучшения, зависитъ дальнѣйшее развитіе днѣстровскаго судоходства на пользу края и экспортирующей его хлѣбъ Одессы. Намъ извѣстно, что дѣятельность на

Днѣстрѣ пока не принесла Р. О. П. и Т. никакой выгоды, наоборотъ она была убыточна; поэтому въ дѣлѣ развитія его судоходства слѣдуетъ спѣшить ему на помощь улучшеніемъ Днѣстра, а не оставлять на одно Р. О. П. и Т. всю борьбу съ капризами рѣки; иначе можно опасаться, что, утомившись этою борьбою, Р. О. П. и Т. покинетъ Днѣстрѣ, и тогда онъ надолго останется безъ серьезнаго, правильно поставленнаго судоходства, ибо, что оказалось бы не подъ силу Р. О. П. и Т., то, конечно, не подъ силу будетъ и инымъ, особенно частнымъ предпринимателямъ; въ такомъ случаѣ Днѣстрѣ снова окажется безъ серьезнаго судоходства и всецѣло въ зависимости отъ галеръ и желѣзной дороги. Между тѣмъ при улучшеніи Днѣстра Р. О. П. и Т., какъ старѣйшее и въ тоже время значительнѣйшее предпріятіе на Днѣстрѣ, будетъ въ состояніи урегулировать днѣстровскіе фрахты, поддержать правильные расчеты по страхованію и проч.

Улучшеніе Днѣстра должно имѣть цѣлью поставить землевладѣніе днѣстровскаго края въ возможно выгодныя условія для сбыта его продуктовъ. Въ виду этого считаю умѣстнымъ коснуться и другихъ мѣръ, имѣющихъ ту же самую цѣль, а именно постройки днѣстровскихъ судовъ, подъѣздныхъ путей къ Днѣстру, и наконецъ способа перегрузки хлѣба въ Одесскомъ портѣ съ баржъ на пароходы; важность всего этого въ вопросѣ о нашемъ хлѣбномъ экспортѣ, надѣмся, не можетъ вызвать ничего сомнѣнія.

Постройка судовъ на Днѣстрѣ. Само собою понятно, что рядомъ съ заботами объ улучшеніи Днѣстра должны идти и заботы о введеніи на Днѣстрѣ судовъ такого устройства, которыя бы прежде всего обезпечивали цѣлость и доброкачественность груза и во вторыхъ по своей подъемоспособности давали возможность перевозить грузъ по дешевому фрахту. Вмѣстѣ съ этимъ

слѣдовало бы принять мѣры, чтобы днѣстровскія суда строились въ Россіи т. е. на самомъ Днѣстрѣ; тогда заработная плата оставалась-бы здѣсь же и могъ образоваться спеціальныи судостроительный цехъ. Мастера его, живя постоянно на Днѣстрѣ и знакомые съ характеромъ рѣки, могли бы принаравливать и суда къ его свойствамъ, между тѣмъ какъ теперь Галиція, не имѣя нашей конкуренціи, снабжаетъ Днѣстръ неуклюжими открытыми ящиками, наз. галерами. Существующіе нынѣ на Днѣстрѣ три большихъ лѣсопильныхъ завода (въ Бендерахъ, Тирасполѣ и Маякахъ) могли-бы оказать днѣстровскому судостроенію значительную помощь. Для достиженія постройки судовъ на нашемъ Днѣстрѣ слѣдовало бы:

1) Примѣнить къ галерамъ взиманіе пошлины, которая установлена для всякаго рода судовъ, привозимыхъ изъ заграницы.

2) Установить, что всякое судно должно имѣть крышу или соотвѣтственные брезенты.

3) Всякое судно должно имѣть якоря, концы и прочій такелажъ.

и 4) Для поощренія судоходства назначить ежегодно премію, изъ суммъ рѣчнаго сбора, по опредѣленію днѣстровской комисіи за всякое усовершенствованіе въ судостроеніи.

На Эльбѣ, рядомъ съ судами Акціонернаго общества туэрнаго пароходства, владѣющаго капиталомъ свыше 7,000,000 марокъ, существуетъ болѣе 500 судовъ частныхъ владѣльцевъ, которые заключаютъ конвенціи съ этимъ Обществомъ, состоящія главнымъ образомъ въ томъ, что Общество одно готовитъ грузъ для всѣхъ судовъ, получаетъ провозную плату и пр., и въ концѣ навигаціи производитъ съ частными судовладѣльцами пропорціональный расчетъ.

Подъездные пути. Въ числѣ мѣръ, которыя съ одной стороны могли бы содѣйствовать привлеченію къ Днѣстру гораздо большаго количества грузовъ, а съ другой удешевить накладные расходы на поступающій съ Днѣстра въ Одессу хлѣбъ, что содѣйствовало бы вывозу его за границу, одно изъ первыхъ мѣстъ занимаетъ устройство удобныхъ подъездныхъ путей къ Днѣстру. Вопросъ о подъездныхъ путяхъ въ послѣднее время обратилъ на себя вниманіе даже въ правительственныхъ сферахъ; изданы были особыя постановленія, напр. относительно устройства шоссейныхъ дорогъ, причемъ правительство приходитъ на помощь земствамъ, устраивающимъ подъездные пути, отпускомъ средствъ, частью въ безвозвратное пособіе, частью же въ видѣ займа. Наконецъ о подъездныхъ путяхъ въ послѣднее время есть у насъ весьма почтенные труды, особенно записка Р. В. Орбинскаго, доказывающая необходимость ихъ устройства въ Новороссійскомъ краѣ и предлагающая цѣлую программу относительно ихъ осуществленія. Поэтому мы считаемъ излишнимъ распространяться здѣсь о пользѣ подъездныхъ путей вообще, и въ частности въ приднѣстровскомъ районѣ, и ограничимся лишь одною специально приднѣстровскою чертою: Мѣстные, особенно бессарабскіе хлѣбопроизводители искони привыкли по мѣрѣ вымолота хлѣба отправлять его въ Одессу; причинъ къ этому было не мало: и отсутствіе магазиновъ, и ускореніе въ оборотѣ капитала, и нежеланіе рисковать возможностью пониженія цѣнъ и пр.

Между тѣмъ какъ разъ въ разгарѣ работъ по молотьбѣ хлѣба часто бываютъ дожди, вслѣдствіе которыхъ по дорогамъ образуется невылазная грязь; крестьяне въ это время тоже бываютъ заняты уборкою собственнаго хлѣба, часто случается и болѣзнь скота; все это, вмѣстѣ взятое, чрезвычайно затрудняетъ доставку

хлѣба и дѣлаетъ ее значительно болѣе дорогою, чѣмъ обыкновенно. Ясно, насколько необходимы улучшенія въ способахъ доставки хлѣба въ Приднѣстровьи.

Бессарабское земство, понимая значеніе уменьшенія расходовъ по доставкѣ хлѣба въ Одессу въ нашей конкуренціи съ странами, отличающимися именно дешевою доставкою хлѣба къ своимъ портамъ, уже давно занялось вопросомъ объ улучшеніи подъѣздныхъ путей и неоднократно ходатайствовало у правительства о помощи земству для устройства шоссейныхъ дорогъ выдачею половины необходимыхъ суммъ въ субсидію, а половины въ суду заимообразно, безъ процентовъ, съ разсрочкою на 10 лѣтъ; въ иномъ случаѣ оно просило о разрѣшеніи устроить шоссейныя дороги посредствомъ натуральной повинности.

Министерство Путей Сообщенія, въ виду того, что, въ силу п. 15 Высочайше утв. 5 апрѣля 1883 г. мнѣнія Гос. Совѣта, земству могутъ быть отпускаемы изъ казны на устройство подъѣздныхъ путей или безпроцентныя ссуды, или, при крайней въ томъ необходимости, безвозвратныя пособія въ размѣрѣ не выше половины всей исчисленной на эти пути суммы—отклоняло ходатайства земства.

Какъ ни полезно было бы устройство въ Приднѣстровьи шоссейныхъ дорогъ, но полагаемъ, что еще удобнѣе была бы постройка здѣсь узкоколейныхъ паровыхъ желѣзныхъ дорогъ — это былъ бы самый цѣлесообразный способъ доставки хлѣба къ пристанямъ Днѣстра и обратной доставки грузовъ для сельскохозяйственныхъ нуждъ края. При своевременной перевозкѣ въ крытыхъ вагонахъ и хорошихъ судахъ хлѣбъ шелъ бы въ Одессу, избѣгая всѣхъ тѣхъ затрудненій, о которыхъ только что было говорено.

Исходя изъ того положенія, что узкоколейныя желѣ-

зно-дорожные пути къ Днѣстру могутъ наилучшимъ образомъ способствовать экономическому развитію Приднѣстровья, авторъ этой записки выработалъ проэктъ постройки подобной дороги въ Сорокскомъ у. Бессарабск. губ. Здѣсь было бы неумѣстно излагать весь проэктъ, но основанія его въ общихъ чертахъ слѣдующія: Дорога беретъ начало въ сѣверо-западномъ углу Сорокаго уѣзда, въ мѣстѣ соприкосновенія съ нимъ уѣздовъ Хотинскаго и Яскаго, близъ торговаго мѣстечка Единецъ, и перерѣзывая самыя обильныя хлѣбомъ мѣстности Сорокаго уѣзда, и въ тоже время идя по мѣстамъ, не требующимъ дорогихъ сооруженій, оканчивается у пристани Днѣстра Васильково, ниже Сорокъ. На выборъ Василькова конечнымъ пунктомъ вліяло главнымъ образомъ то, что Васильково при устройствѣ дороги замѣнитъ пристань Атаки, куда теперь направляется на подводахъ хлѣбъ района проектируемой дороги. Между тѣмъ суда, грузящіяся на Атакской пристани, должны перейти много злыхъ перекатовъ до Василькова.

Протяженіе дороги 100 верстъ и съ подвижнымъ составомъ стоимость постройки до 13 тысячъ р. за версту.

При устройствѣ предположенной ж. дороги имѣется въ виду установленіе слѣдующихъ условій: Перевозка хлѣбныхъ грузовъ производится въ закрытыхъ вагонахъ въ насыпную.

Эксплоатація линіи соображена такимъ образомъ, чтобы сдѣлать возможнымъ перевозку въ теченіе 3-хъ мѣсяцевъ (съ половины іюля до половины октября) грузовъ пшеницы и яровыхъ хлѣбовъ, 1-го мѣсяца (марта) остатковъ, которые грузители не успѣли бы вымолотить осенью, и 3-хъ мѣсяцевъ (апрѣля, мая и іюня) кукурузы.

Тарифъ на перегрузку зерновыхъ продуктовъ до берега Днѣстра имѣетъ быть установленъ по возможности

умѣренный, и во всякомъ случаѣ перевозка обойдется дешевле, чѣмъ на подводахъ.

Такъ какъ предполагаемая дорога доставляетъ грузы къ Днѣстру, то для грузителей безусловно необходима увѣренность, что грузы затѣмъ въ неиспорченномъ видѣ и безпрепятственно будутъ доставлены въ Одессу. Въ слѣдствіе того должна быть заключена конвенція, по крайней мѣрѣ на первыя 10 лѣтъ, между узкоколейной желѣзною дорогою и Р. О. П. и Т., — которою обезпечивалось бы 5 слѣдующихъ пунктовъ, самыхъ существенныхъ для грузителей:

а) Сооруженіе средствами Р. О. П. и Т. въ конечномъ пунктѣ линіи на берегу Днѣстра въ Васильковѣ каменныхъ складовъ для храненія товаровъ со времени выгрузки изъ вагоновъ до погрузки на суда.

б) Выдача ссуды подъ хлѣбъ на возможно выгодныхъ условіяхъ при приѣмѣ товара въ вагонъ.

в) Выдача владѣльцу груза коносамента Р. О. П. и Т. при самомъ поступленіи груза въ вагонъ желѣзной дороги.

г) Погрузка изъ магазиновъ на суда механическимъ способомъ за счетъ Р. О. П. и Т.

д) Отвѣтственность управленія дороги совмѣстно съ Р. О. П. и Т. за сдачу полного количества хлѣба, принятаго отъ владѣльца, причѣмъ могущая оказаться недостача, свѣше заранѣе опредѣленной на то умѣренной нормы, владѣльцу возмѣщается.

На станціяхъ узкоколейной желѣзной дороги тоже сооружаются магазины для складыванія хлѣба до прибытія вагоновъ.

Изъ приведенныхъ условій получаютъ для хлѣбопроизводителей слѣдующія выгоды:

а) Своевременная отправка хлѣба.

б) Полное охраненіе качества и количества его.

в) Удешевленіе доставки хлѣба къ берегу Днѣстра.
г) Удешевленіе перевозки по Днѣстру въ разницѣ во фрахтѣ между Наславче и Васильковомъ.

д) Оставаясь у себя дома, т. е. не отрываясь отъ своихъ прямыхъ занятій, производитель отправляетъ свой хлѣбъ до Одессы, не совершая поѣздки къ Днѣстру для заготовленія галеръ и пр.

е) Онъ получаетъ у себя дома ссуду, напр. въ 60% стоимости хлѣба, на дешевыхъ процентахъ.

и ж) Въ случаѣ, если хлѣбъ окажется послѣ молотбы не достаточно чистымъ или сухимъ, владѣлецъ можетъ прочищать или перерабатывать его въ магазинѣ Р. О. П. и Т. на берегу Днѣстра и отправить въ Одесу вполне въ хорошемъ состояніи.

Въ цифрахъ выгода, считая экономію на мѣшки, сбереженіе въ качествѣ и относительно недостачи хлѣба, разницу въ тарифѣ перевозки узкоколейной желѣзной дорогою и подводами и проч., можетъ составить около 10 к. на пудъ.

Между тѣмъ помѣщики теперь, въ самые лучшіе годы, получаютъ пользы на пудъ пшеницы около 10 к.; такимъ образомъ экономія, получаемая производителемъ отъ узкокол. ж. дороги, составитъ 100% его пользы.

При этомъ еще слѣдуетъ принять въ соображеніе, что, какъ это было говорено выше, привезенный въ здоровомъ видѣ хлѣбъ можетъ быть продаваемъ и перегружаемъ изъ баржъ прямо на иностранные пароходы, выгоды чего уже извѣстны.

Вмѣстѣ съ тѣмъ проведеніе проектируемой дороги и ея эксплуатированіе будетъ весьма доходнымъ предпріятіемъ, такъ какъ по этой линіи пойдетъ весьма много грузовъ; ею будутъ пользоваться всѣ хозяйства, находящіяся на пути слѣдованія линіи на разстояніи 20—25 верстъ къ сѣверу и 30—35 верстъ къ югу, что

составить не менѣе 200 т. дес. земли; конечно, мы не принимаемъ въ расчетъ полосу, прилегающую къ самому Днѣстру версть приблизительно на 15—20.

Устроенная на указанныхъ основаніяхъ ж. дорога несомнѣнно дастъ мощный толчекъ развитію сельскохозяйственной промышленности Сорокского и сосѣднихъ уѣздовъ Бессарабіи. Дорогу эту желательно было бы основать на началахъ частныхъ акціонерныхъ обществъ, причемъ полезнѣе и справедливѣе было бы прежде всего предоставить участіе въ предпріятіи съ такимъ мѣстнымъ характеромъ мѣстнымъ же землевладѣльцамъ, которымъ такимъ образомъ доставалась бы и польза отъ самага предпріятія. Принимая однако во вниманіе, насколько было бы затруднительно и даже вредно для интересовъ края отвлечь отъ хозяйственнаго оборота прямо заинтересованныхъ землевладѣльцевъ весь капиталъ, необходимый для сооруженія узкоколейной желѣзной дороги, слѣдуетъ обратиться съ ходатайствомъ къ правительству, которое, признавая всю пользу отъ сооруженія подъѣздныхъ и питательныхъ путей въ дѣлѣ развитія сельскаго хозяйства, не откажетъ въ помощи узкоколейной дорогѣ, тѣмъ болѣе, что узкоколейная дорога не нуждалась бы въ такой помощи, какая оказывается инымъ подъѣзднымъ путямъ, а лишь въ выдачѣ ссуды съ уплатою обычныхъ % и погашенія. Акціонеры дороги, вѣроятно, не откажутся послѣ полного погашенія всего капитала, передать дорогу со всѣмъ имуществомъ безвозмездно Сорокскому земству, съ тѣмъ чтобы прибыль была употребляема, съ разрѣшенія правительства, на извѣстныя благотворительныя учрежденія.

Перегрузка хлѣба въ Одессѣ на пароходы. Мы не разъ говорили о значеніи непосредственной погрузки зерновыхъ продуктовъ съ приходящихъ съ Днѣстра баржъ на иностранные пароходы въ самомъ Одесскомъ портѣ;

такое же значеніе, конечно, имѣть перегрузка и для хлѣба, приходящаго водою изъ другихъ мѣстъ на баржахъ на парусныхъ судахъ.

Часто случается, что время прибытія баржи или судна не совпадаетъ съ хорошею цѣною на хлѣбъ или съ готовымъ уже къ принятію хлѣба пароходомъ; такое несовпаденіе влечетъ за собою продолжительную стоянку судна въ портѣ. Практика указываетъ, что число дней стоянки баржи среднимъ числомъ 12, т. е. оно равняется или превосходитъ даже число дней рейса баржи въ оба конца; такая задержка баржи не можетъ не имѣть значенія при опредѣленіи фрахта: при немедленной выгрузкѣ баржа сдѣлала бы въ 2 раза больше рейсовъ и фрахтъ могъ бы уменьшиться, если не на половину, такъ какъ былъ бы расходъ на буксировку, то во всякомъ случаѣ на $\frac{1}{3}$.

Отъ стоянки хлѣбъ согрѣвается и портится, отсюда, кромѣ убытка, вѣчныя пререканія между покупателями и продавцами.

Покупатели платятъ за готовый уже или вскорѣ прибывающій пароходъ много дороже, чѣмъ за пароходъ, который прибудетъ еще черезъ 3—4 недѣли.

Экспортеръ часто нуждается въ грузѣ однороднаго качества на цѣлый пароходъ. При приѣмѣ хлѣба прямо съ баржъ онъ не всегда можетъ выполнить эту задачу, такъ какъ наличность груза на разныхъ баржахъ не всегда представляетъ одно качество, тѣмъ болѣе, что осмотрѣть хлѣбъ на баржѣ до самаго дна ея невозможно.

Бываютъ жалобы на недоброкачественность нашего хлѣба; между тѣмъ подсѣвка на баржѣ неудобна и сопряжена съ разсыпкою и съ большими расходами, въ особенности въ дурную погоду. Просушка же сырого хлѣба на баржѣ рѣшительно невозможна.

Всѣ подобныя затрудненія сами собою указываютъ

на необходимость устройства въ Одесскомъ портѣ такихъ временныхъ зернохранилищъ, которыя давали бы возможность, въ случаѣ надобности, выгружать туда хлѣбъ изъ баржъ и тамъ его хранить, просушивать и сортировать; при этомъ всѣ манипуляціи должны быть сдѣланы съ помощью механическихъ приспособленій и обходиться недорого владѣльцамъ хлѣба. Лучше всего было бы устроить такія зернохранилища на водѣ въ портѣ (плавучіе магазины), или на набережныхъ; но первыя стоили бы черезчуръ дорого, а для вторыхъ въ Одессѣ нѣтъ мѣстъ. Поэтому приходится обратиться къ городскимъ магазинамъ; а для удешевленія выгрузки изъ баржъ въ нихъ хлѣба и нагрузки его оттуда на пароходы намъ кажется наиболѣе цѣлесообразнымъ воспользоваться устройствомъ проволочной на столбахъ дороги изъ порта въ эти магазины.

Руководясь такимъ соображеніемъ, авторъ этой записки въ концѣ 1886 года подалъ Его Превосходительству г. Одесскому Градоначальнику проектъ устройства подобной проволочной дороги изъ Андросовской гавани къ магазину на Пересыпи; причемъ въ Андросовской гавани предположено поставить паровой элеваторъ для подъема хлѣба изъ трюмовъ баржъ и подачи въ вагонетки, которыя паровой силою доставляются на крышу магазина и посредствомъ особыхъ приспособленій сдаютъ зерно въ магазинъ. У магазина долженъ быть поставленъ такой же элеваторъ для подъема зерна изъ магазина и подачи въ вагонетки, которыя должны бы отвозить зерно въ Карантинную гавань на пароходъ; но въ виду возможности несогласованія такой перевозки съ движеніями по эстакадѣ пришлось бы минуть эстакаду и везти зерно съ вагонетками на Андросовскую гавань на специально устроенныя баржи, подводимыя затѣмъ къ пароходу, куда

зерно перегружается элеваторомъ же; каждый элеваторъ опредѣляетъ и вѣсъ груза.

Не входя въ подробности проэкта, прибавимъ лишь, что, составляя его, мы имѣли главнымъ образомъ въ виду сокращеніе накладныхъ расходовъ, которое, по нашимъ соображеніямъ, даже при усложненной манипуляціи равнялось бы $3\frac{1}{4}$ коп. на пудъ, что представляется немало-важною экономіей.

Проектъ нашъ встрѣтилъ сочувствіе въ Его Превосходительствѣ г. Градоначальникѣ и былъ также одобренъ Строительн. Отдѣл. Гор. Управы, хотя и съ нѣкоторыми измѣненіями; въ настоящее время онъ находится на разсмотрѣніи особой думской комиссіи.

Говоря о своемъ проэктѣ въ настоящей запискѣ, намъ въ данномъ случаѣ все равно, кѣмъ онъ ни будетъ осуществленъ, и даже осуществленъ ли будетъ этотъ проэктъ или другой, лишь бы была оказана помощь. Нѣкоторые справедливо замѣтили, что проектируемый способъ имѣетъ для Одессы слишкомъ небольшой размѣръ. Собственно говоря, устройство въ Одессѣ элеватора въ полномъ смыслѣ этого слова сразу разрѣшило бы всѣ затрудненія. И дѣйствительно, пора бы Одесскому порту имѣть элеваторъ; но въ немъ, къ сожалѣнію, его пока нѣтъ; между тѣмъ вопросъ о перегрузкѣ въ портѣ нуждается въ скоромъ рѣшеніи. Важность его видна изъ того, что въ Одессу водою приходитъ около 30 милліоновъ хлѣба.

Возвращаясь къ вопросу объ элеваторѣ, мы полагаемъ, что широкое разнообразіе хлѣба, доставляемаго въ Одессу изъ различныхъ районовъ (пшеница наприм. имѣетъ не одинъ десятокъ сортовъ и оттѣнковъ), можетъ усложнить вопросъ объ устройствѣ элеватора сравнительно съ устройствомъ его въ С. Америкѣ, гдѣ хлѣбъ можно означать немногими марками. Въ виду этого эле-

ваторъ небольшой, который вошелъ въ проектъ проволочной желѣзной дороги, могъ бы служить опытомъ. И точно, не лучше ли начать съ малаго и, практически изучивъ дѣло у себя дома, стремиться къ взаимному принаровленію специально нашихъ элеваторовъ и нашего сельскаго хозяйства.

Желательно было бы устроить элеваторъ и на пристани Днѣстра при складахъ узкоколейной жел. дороги, о которыхъ было говорено выше.

Сдѣланные сперва для одного Сорокского уѣзда, элеваторы, при чуткости бессарабскихъ землевладѣльцевъ къ интересамъ сельскаго хозяйства, имѣли бы несомнѣнный успѣхъ, и этотъ опытъ послужилъ бы примѣромъ для развитія элеваторовъ. Причемъ и проектированный выше элеваторъ при проволочной желѣзной дорогѣ также имѣлось въ виду специализировать для одного днѣстровскаго хлѣба, а сперва даже для хлѣба одного сорокского района. Мы полагаемъ, что вообще полезнѣе было бы устраивать прежде всего элеваторы на мѣстахъ отправки хлѣба. Зачѣмъ платить фрахтъ за тотъ соръ, который долженъ отсѣеваться? Зачѣмъ подвергать сырой хлѣбъ переходу съ мѣста погрузки въ Одессу? Лучше же отправить въ Одессу хлѣбъ совсѣмъ готовый къ отпуску. Притомъ устройство элеватора на мѣстѣ отправки хлѣба могло бы имѣть громадное воспитательное значеніе въ нашемъ сельскомъ хозяйствѣ, особенно крестьянскомъ. Для владѣльца сорнаго хлѣба не такъ наглядна разница въ вырученной имъ платѣ за хлѣбъ съ платою иному лицу за чистый хлѣбъ, если эта уплата совершается далеко, напр. въ Одессѣ; онъ можетъ приписать это случайности, напр. неудачному моменту продажи; между тѣмъ при элеваторахъ, администрація которыхъ будетъ исполнѣ авторитетною въ глазахъ производителей, квитанція на меньшее сравнительно съ доставленнымъ коли-

чество продукта тотчасъ же обратить на себя вниманіе и вызоветъ мѣры для улучшенія хлѣба.

Вопросъ объ элеваторахъ до того важенъ, что Одесское городское управленіе въ интересахъ города должно было бы просить Одесскіе Комитеты Торговли и Мануфактуръ и Биржевой всесторонне разработать этотъ вопросъ, для чего они могли бы составить комиссію, пригласивъ въ нее представителей города, равно и хлѣбопроизводителей всего района, питающаго одесскій экспортъ. Капиталы на выгодное дѣло всегда найдутся, а польза отъ элеватора несомнѣнна. Намъ кажется даже, что городское управленіе должно было бы смотрѣть на это дѣло, какъ на такое, которое дало бы городу еще и большой непосредственный доходъ. Вся Одесса прямо или косвенно живетъ экспортомъ хлѣба. Имѣя такія компетентныя въ дѣлѣ торговли учрежденія, какъ Комитеты Торговли и Мануфактуры и Биржевой, Одесса могла бы очень многое сдѣлать въ пользу улучшенія и увеличенія отпускной торговли зерновыми продуктами, отъ чего и всѣ безъ исключенія отрасли городского хозяйства дали бы городу гораздо большіе доходы.

Всѣ сбереженія по доставкѣ хлѣба съ мѣста производства въ Одессу, которыя указаны въ настоящей запискѣ, могутъ въ общемъ составить весьма крупную цифру, какъ мы видѣли, далеко превосходящую ту прибыль, которую получаютъ нынѣ наши хозяева отъ своихъ посѣвовъ; если же дѣйствительно они получаютъ эти сбереженія, то легко себѣ представить, насколько увеличится у насъ производство хлѣба, какое обращено будетъ вниманіе на его улучшеніе и какъ увеличится нашъ зерновой экспортъ на рынки потребленія.

Намъ могутъ замѣтить, что экспортъ нашего хлѣба можетъ имѣть предѣлъ, обусловленный его конкуренціей съ заокеанскимъ хлѣбомъ, и что поэтому увеличеніе

количества способнаго къ вывозу хлѣба не послужить на самомъ дѣлѣ къ его вывозу. Практика послѣднихъ лѣтъ опровергаетъ это разсужденіе. Сколько лѣтъ уже идутъ, даже среди компетентныхъ лицъ, толки о существованіи перепроизводства въ зерновыхъ продуктахъ, между тѣмъ вывозится изъ Россіи весь хлѣбъ, который только можетъ подлежать вывозу. Когда весною 1887 г. послѣ обильнаго урожая въ С. Америкѣ въ 1886 г., въ Одессѣ оказалось недостаточно пшеницы, цѣны на нее въ Англіи немедленно поднялись. Какое же это перепроизводство? Намъ представляются эти соображенія параллельными разсужденіямъ о паденіи Одессы; сколько лѣтъ они слышатся, а наоборотъ видно все большее и большее процвѣтаніе города. Нашъ хлѣбъ всегда обезпеченъ на счетъ сбыта, С. Америка не можетъ производить хлѣба такъ дешево, какъ Россія; нужно только стремиться къ возможному уменьшенію накладныхъ расходовъ и къ улучшенію самаго качества нашего хлѣба.

Заканчивая этимъ свою записку, оговоримся, что, хотя мы имѣли прямою цѣлью указать на положеніе днѣстровскаго судоходства и его нужды, но мы не могли не позволить себѣ коснуться и еще нѣкоторыхъ вопросовъ, вслѣдствіе тѣсной ихъ связи съ днѣстровскимъ вопросомъ.

Въ заключеніе скажемъ, что мы будемъ счастливы, если люди, болѣе насъ опытные и обладающіе специальными познаніями, потрудятся пополнить тѣ пробѣлы, которые они навѣрное здѣсь встрѣтятъ, или укажутъ на наши погрѣшности. Можетъ быть весь этотъ совокупный трудъ не останется безъ вліянія на улучшеніе Днѣстра, на развитіе промышленности и торговли въ его богатомъ краѣ и на увеличеніе одесскаго экспорта.

