

*Решено: Гаврилов*  
*Коллекция*

## Парусное мореходство Балтійскаго моря.

Докладъ А. И. Пйпъ.

Коммерческій флотъ Россіи, какъ извѣстно сравнительно очень не великъ. По вмѣстимости онъ занималъ въ 1907 г. 8-е мѣсто, будучи разъ въ 16 меньше флота Англій и немногимъ больше флота маленькой Швеціи (ср. и справочную книгу Гаврилова). Къ 1-му января 1909 года коммерческій флотъ Россіи при 898 паровыхъ и 2465 парусныхъ судахъ имѣлъ всего чистую вмѣстимость 700.959 т. Отсюда ясно видна недостаточность коммерческаго флота для Россіи, если особенно припомнимъ, что внѣшняя торговля Россіи регулярно увеличивается достигая напр. съ государствами балтійскими и Финляндіей ежегоднаго увеличенія въ 17.185.600 пудовъ (Русское Суд. июнь 1908 г.) а вся торговля въ 1905 году, дошла до 1.712.400.000 р. это въ годъ политическаго и экономическаго кризиса Россіи. Съ очевидностью выступаетъ здѣсь и все громадное значеніе флота, на долю перевозки котораго мы можемъ отнести по крайней мѣрѣ 36% всего перевезеннаго. Если бы нашъ отечественный флотъ былъ настолько великъ, что могъ быть достаточнымъ для обслуживанія нашихъ собственныхъ потребностей, то мы не были бы свидѣтелями того печальнаго, съ точки зрѣнія государственно-хозяйственнаго явленія, что нынѣ многіе заграничные пароходы живутъ только экспортомъ изъ Россіи. Развѣ для насъ не было бы важно имѣть весь этотъ громадный фрахтъ (деньги оставленнымъ въ русскихъ рукахъ)? Но бѣда въ томъ, что русское Общество пока относится довольно индифферентно къ вопросамъ мореходства, считаетъ вопросъ второстепеннымъ, а могущество Россіи видитъ только въ развитіи сухопутныхъ вопросовъ. Не отрицая меньшей важности съ точки зрѣнія добывающей и обрабатывающей промышленности моря передъ землею въ нашемъ отечествѣ, я тѣмъ не менѣе не могу не отмѣтить безусловно громаднаго значенія мореходства,

какъ орудія международнаго обмѣна. А широкій обмѣнъ вѣдь является самымъ отличительнымъ признакомъ и двигающимъ факторомъ современной экономической жизни. Сверхъ того въ теперешней океанической періодъ обмѣна, послѣдній безъ флота не мыслимъ.

При обмѣнѣ же товаромъ мы можемъ предъявлять двоякія требованія: быстроту и регулярность доставки или дешевизну. Последнее требованіе имѣетъ особое значеніе при грузахъ громоздкихъ и непортящихся, какихъ современная промышленность знаетъ не мало. Дрова, доски, камень и другіе минералы, соль, отчасти каменный уголь, хлѣбъ, — вѣдь все это грузъ, требующій меньше всего быстроты перевозки, а для которыхъ важнѣе дешевизна. Особенно наше отечество доставляетъ много подобнаго груза.

Отсюда видимъ, что парусный флотъ у насъ еще своего вѣка не отжилъ. Въ то время, какъ паровая доставка обходится между, напр. Ригой и Аренсбургомъ въ 10 к. съ пуда, парусныя суда, при меньшей затратахъ могутъ то же самое перевезти въ 2, 3—5 к. съ пуда, при хорошемъ вѣтрѣ не съ меньшимъ удобствомъ.

Въ виду всего этого, я и осмѣливаюсь остановить вниманіе уважаемаго собранія на парусномъ флотѣ Балтійскаго моря, познакомить съ его численностью, съ характеромъ, обратить вниманіе на его нужды и просить собраніе обсудить предлагаемыя мѣры.

1. Составъ: Къ 1-му январю 1909 г. приписаннымъ къ Балтійскому морю состояло: паровыхъ 193 судна, съ чистой вмѣстимостью 105.046 рег. т. (23,7% всего Россійскаго парового флота), парусныхъ 774 судна съ чистой вмѣстимостью въ 82.815 рег. тоннъ, что составляетъ 32,1% всего Россійскаго паруснаго торговаго флота, — и первый по величинѣ — полною вмѣстимостью въ 93.843 рег. тоннъ. Всего же флотъ Балтійскаго моря составляетъ 967 судовъ (28,7% всего числа) съ чистой вмѣстимостью въ 187.862 рег. тонны или 26,8% всего паруснаго флота Россійскаго.

Какъ изъ этихъ данныхъ видно, на Балтійскомъ морѣ по численности судовъ преобладаетъ парусный флотъ, составляя 80,1% всего флота Балтійскаго моря. Соотношеніе тоннажа же парового флота къ парусному составляетъ 55,9% чистой вмѣстимости для паровыхъ и 44,1% для парусныхъ. Происходитъ это оттого, что

средняя вмѣстимость (полная) паруснаго судна—121.56 рег. т. парового—939.2 рег. т. Здѣсь я не могу не привести сравнительныхъ цифръ всего Россійскаго паруснаго флота, откуда станеть яснымъ истинное положеніе флотовъ различныхъ внѣшнихъ морей. (Списокъ судовъ торг. флота къ 1 янв. 1909 г.).

Парусныя суда:

	Число судовъ.	%	Рег. т. чист. вмѣст.	%	Ср. п. вм.
Балтійское море . . .	774	31,4	82815,68	32,1	121,56
Черное и Азовское . .	738	29,9	41934,00	16,3	65,00
Бѣлое море . . . . .	394	15,9	22673,14	8,8	63,93
и для сравненія					
Каспійское море . . .	553	22,5	109930,48	42,7	225,64

Значить, парусный флотъ Балтійскаго моря составляетъ одну треть всего паруснаго флота Россіи; по тоннажу же чистой вмѣстимости относительно *всего* нашего коммерческаго флота составляетъ 11,8% или почти одну восьмую. Поэтому мы можемъ безъ преувеличенія сказать, что вопросъ о парусномъ мореходствѣ Балтійскаго моря есть вопросъ достаточно важный, чтобы на немъ остановиться, представляя изъ себя даже въ настоящее время величину коммерческую вполне солидную, особенно если припомнимъ что они принимаютъ живѣйшее участіе въ торговлѣ на самомъ важномъ по положенію, смѣю сказать, морѣ Россіи — Балтійскомъ, которое по выраженію Великаго сына русской земли Пушкина—является окномъ въ Европу. Это тѣмъ болѣе, что грузъ на Балтійскомъ морѣ перевозимый въ громадномъ большинствѣ, есть грузъ парусныхъ судовъ, лѣсъ, хлѣбъ, и т. п.

Обращаясь теперь къ самому флоту, присматриваясь ближе къ его жизни, имѣющей столь важное общегосударственное значеніе, мы не находимъ сколько-нибудь отрадной картины.

Если мы возьмемъ данные за 10 лѣтъ и станемъ разсматривать то замѣчаемъ слѣдующую картину.

Въ 1899 году (къ 1 янв.) числилось 604 судна (21,6%) съ чистой вмѣстимостью въ 80,063 рег. т. (31,3%). Потомъ это число быстро возрастаетъ, дойдя въ 1904 г. до 868 судовъ (34,7%) съ 101,921 рег. т. чистой вмѣстимости (36,9%). Этотъ годъ является поворотнымъ пунктомъ въ исторіи разсматриваемаго флота. Послѣ этого численность его начинаетъ столь же быстро

падать, пока, наконецъ, не дошла къ 1 января 1909 г. выше-названной цыфры.

Невольно спрашивается, что же является причиной подобнаго упадка роста коммерческаго паруснаго флота? Есть ли это естественное вымираніе парусныхъ судовъ, или дѣйствуютъ здѣсь временныя причины? которыя заставили приостановиться росту въ послѣднее пятилѣтіе. Можетъ быть быстрый ростъ парового флота вознаграждаетъ убыль въ парусномъ флотѣ? Посмотримъ.

По даннымъ „списка М. Т. и Пр. судовъ торговаго флота къ 1 янв. 1908 г.“ измѣненія въ числѣ судовъ за пятилѣтіе 1904—8 г.г. представляется въ слѣдующемъ видѣ: убыль парусныхъ судовъ—61, съ чистой вмѣстимостью 15,114 рег. т., прибыль паровыхъ судовъ—35, съ чистой вмѣстимостью 37,457 рег. т. Къ 1-му же января 1909 г. число парусныхъ судовъ уменьшилось еще на 33 судна.

Дѣйствительно, паровой флотъ увеличился и общій избытокъ, конечная прибыль, будетъ 22.343 рег. т. чистой вмѣстимости, или 11.707442 п.—7229832 п.—12438522 п.—10437481 п.) т. е. 2.576,569 пуд. грузоподъемности, но это намъ о конкуренціи и превосходствѣ парового и о естественномъ вытѣсненіи паруснаго флота паровымъ нисколько не доказываетъ, такъ какъ уже по вышеупомянутому только торговля съ государствами и странами, прилегающими къ Балтійскому морю, даетъ ежегоднаго увеличенія грузовъ 6 милл. пудовъ. Сверхъ того оживилась на Балтійскомъ морѣ торговля съ Англіей, Америкой, на обслуживаніе которой фактически и нужно отвести большинство увеличенія парового флота. Припомнимъ только открытіе и усиленіе новыхъ линий дальняго плаванія Сѣвернымъ обществомъ приростъ за 6 лѣтъ 20 пароходовъ съ 30470 рег. т. чистой вмѣстимости или 3849840 п. грузоподъемности, Русскимъ Восточно-Азіатскимъ пароходствомъ приростъ за 8 лѣтъ 6 пароходовъ съ 11836 рег. т. чистой вмѣстимости или 1256488 пуд. грузоподъемности. Русско-Балтійскимъ пароходнымъ обществомъ приростъ за 8 лѣтъ 4 парохода съ 5372 р. т. чистой вмѣстимости или 806000 пуд. грузоподъемности, бр. Лассманъ 4 парохода 6453 р. т. чистой вмѣстимости. Яркимъ доказательствомъ неуменьшенія паруснаго флота слѣдствіе конкуренціи перваго является и то, что Рижское общество пароходства соверщающаго рейсы между портами русскаго при-

брежья въ теченіе 1899—1908 г. не *имѣтъ* прироста на пассажирскихъ ни грузовыхъ пароходовъ. Нынче оно пріобрѣло одно старое стальное судно, но это на мѣсто погибшаго.

Недостаточность русскаго собственнаго коммерческаго флота доказывается и весьма рельефно то, что въ 1905 г. *пришло* въ порты Балтійскаго моря судовъ русскихъ 899, съ вмѣстимостью 442 т. иностранныхъ 5073 съ вмѣстимостью 3580 р. т.; *ушло*—тогда же: русскихъ судовъ—1000 съ вмѣстимостью 493 тыс. т., иностранныхъ—5096 съ вмѣстимостью 3622 тыс. т. Разница несравнимая. Это тѣмъ болѣе печально, что иностранныя суда приходятъ сюда разныя безъ груза, чтобы достать его въ Россіи и тѣмъ заставляя золото отливать изъ Россіи. Дѣйствительно: въ 1905 г. прибыло въ порты Балтійскаго моря безъ товара иностранныхъ судовъ 2105, съ вмѣстимостью 1081121 рег. т., а безъ груза отошло ихъ только 199 съ вмѣстимостью 162281 рег. т. т. е. *только* вывозили 1906 судовъ съ вмѣстимостью 918840 рег. т. (почти 100.000 рег. т.) (см. Русск. суд. 6.1908). Вообще же на русскихъ судахъ, какъ извѣстно перевозятся только около  $\frac{1}{10}$  всего груза.

Ясно, что причины упадка кроются гдѣ то въ другомъ мѣстѣ, причину поразительнаго упадка слѣдуетъ искать не во внутреннемъ ходѣ экономическаго развитія страны и торговли.

Какъ изъ списка судовъ на 1 янв. 1909 г. усматривается Россійское судостроеніе совсѣмъ не способно еще выполнять нужды, такъ какъ 74,9% судовъ по количеству и 86,2% по тоннажу—заграничной постройки пароходовъ. Отсюда видна необходимость поощренія судостроенія, но не въ ущербъ интересамъ мореходства, а разными мѣрами поощренія, постройкой верфей и т. д. Вѣдь на Балтійскомъ морѣ коммерческихъ верфей почти не имѣется.

Итакъ *приростъ парового Балтійскаго моря за послѣднее время происходитъ почти исключительно посредствомъ покупки судовъ заграничною.*

Убыль паруснаго флота происходитъ отъ нѣсколькихъ причинъ и затрудненій для плаванія, на которыхъ мы послѣ остановимся. До объясненія же убыли паруснаго коммерческаго флота Балтійскаго моря сравнимъ прежде всего взаимоотношенія судовъ прироста заграничной и отечественной постройки.

Въ 1899 году было 547 судовъ русской, 26 финляндской и 23 заграничной постройки.

Къ 1904 г. число судовъ русской постройки увеличивается на 262 судна, уменьшаются финляндской на 1 и заграничной на 6 судовъ. Съ тѣхъ поръ число судовъ заграничной и финляндской постройки регулярно уменьшается, дойдя въ 1908 г. до 16 финляндскихъ и 8 заграничныхъ судовъ. Происходитъ это какъ всёмъ извѣстно оттого, что въ 1899 г. была установлена и введена съ 1-го іюля этого года пошлина на привозимыя изъ заграницы (и Финляндіи) въ цѣломъ видѣ деревянныя рѣчныя и морскія суда, по ст. 175 тамож. тарифа.

Этою мѣрою думали поднять собственное деревянное судостроеніе, но оно пало, давая слѣдующій рядъ цифръ: въ 1899 году строилось 38 судовъ, въ 1902 г.—60 судовъ, въ 1903—уже 21 судно, а дальше идетъ быстрый упадокъ судостроенія: въ 1904 г.—18, въ 1905—только 5, въ 1906—1907—только по 4 судна; (Русск. суд. 1908 г.) и вслѣдствіе аварий и другихъ причинъ численность быстро понижается. 1907 г. напр. погибло 12 судовъ, получило серьезныя поврежденія—7, несерьезныя—34. Въ настоящее время видимъ такимъ образомъ *полный застой* или гораздо вѣрнѣе, быстрый упадокъ паруснаго флота, такъ какъ судостроенія нѣтъ и изъ заграницы на мѣсто выбывающихъ покупать нельзя вслѣдствіе чрезмѣрно высокой пошлины на деревянныя суда. А теперь была бы какъ разъ самая пора покупки деревянныхъ судовъ изъ заграницы—вѣдь тамъ теперь переходятъ на поровой флотъ, а парусный распродаютъ часто прямо за безцѣнокъ. Но видить око, да зубъ нейметъ. У насъ же парусный флотъ *своего вѣка не отжилъ еще*. Поэтому необходимы экстренно быстрыя мѣры къ устраненію причинъ искусственно задерживающихъ развитіе паруснаго флота.

## II. Неблагопріятныя обстоятельства, задерживающія развитіе паруснаго мореходства.

Обсудивъ этотъ вопросъ съ мѣстными морскими кругами, мы пришли къ слѣдующимъ положеніямъ:

1. Развитіе паруснаго флота Балтійскаго моря остановилось вслѣдствіе ухудшенія условій судостроенія, а не общей убыточности паруснаго флота. Первою причиною упадка судостроенія (до полного прекращенія его на островѣ Эзелѣ) является постоянно образующійся недостатокъ въ хорошемъ лѣсномъ матеріалѣ

а также установившіяся въ послѣдніе годы крайне высокія цѣны на таковой двойныя и тройныя противъ прежнихъ цѣнъ, какъ въ казенныхъ, такъ и въ частныхъ имѣніяхъ, вслѣдствіе усиленной торговли лѣсомъ и отправки его за границу. И прежде всего былъ вырубенъ лѣсъ находящійся вблизи моря, откуда доставка на суда сравнительно дешевле. Частные продавцы уступаютъ лѣсъ охотно лѣсопромышленникамъ, которые покупаютъ его цѣлыми дѣлянками; между тѣмъ какъ судостроителю изъ цѣлой подобной дѣлянки могутъ пригодиться лишь отдѣльныя деревья—и покупать дѣлянками, значить не выгодно. Существующія же правила предоставленія судостроителямъ преимуществъ на полученіе годнаго для постройки судовъ лѣса изъ казенныхъ лѣсныхъ дачъ безъ торговъ, страдаютъ недостатками и излишнимъ формализмомъ, что парализуетъ ихъ дѣйствіе. Такъ желающій приступить къ постройкѣ судна долженъ подать лѣсному вѣдомству прошеніе объ отпускѣ лѣса до перваго апрѣля, затѣмъ можетъ получить лѣсъ только въ слѣдующемъ году. Этотъ порядокъ неудобенъ, кромѣ излишней проволоочки, главнымъ образомъ въ тѣхъ случаяхъ, когда лѣсъ требуется для ремонта судовъ такъ какъ не всегда можно продолжительное время опредѣлить впередъ срокъ, когда и какой ремонтъ потребуется. Кромѣ того, хотя лѣсъ въ этихъ случаяхъ и отпускается безъ торговъ и не цѣлыми дѣлянками, а на выборъ, цѣны же на него весьма высоки, такъ какъ лѣсъ продается по такъ называемой оцѣнкѣ. Оцѣнка же составляется изъ казенной таксы съ прибавкой къ ней того процента, который получился выше таксы при продажѣ лѣса съ торговъ въ предыдущемъ году, а такъ какъ на торгахъ цѣны подняты лѣсопромышленниками до крайнихъ предѣловъ, то и казенная оцѣнка лѣса оказывается весьма высокою. Цѣны на лѣсъ поднимаются еще выше оцѣнки въ случаѣ конкурірованія двухъ или болѣе судостроителей т. е. когда между ними происходитъ торгъ. Такимъ образомъ постройка паруснаго судна въ 300 р. т. обходится на островѣ Эзелѣ, напримѣръ, до 20.000 рублей. А это представляется слишкомъ высокой цѣной, въ то время какъ за границей поддержанныя парусныя такія же суда продаются по вдвое меньшей цѣнѣ, (судно въ 764 рег. т. постройки 1883 г. съ первымъ классомъ стоитъ 16000 кронъ датскихъ и т. п.).

Для устраненія указанныхъ въ этомъ пунктѣ неблагопріятныхъ

обстоятельствъ, вредно отражающихся на дальнемъ развитіи паруснаго флота Балтійскаго моря и судостроительствѣ, является желательнымъ: во 1-хъ по возможности упростить полученіе судостроителями лѣса въ казенныхъ дачахъ и притомъ по *казенной таксѣ* (а не по оцѣнѣ, которая слишкомъ высока), во 2-хъ по возможности сократить срокъ между подачею заявленія объ отпускѣ лѣса и дѣйствительнымъ отпускомъ его, особенно въ тѣхъ случаяхъ, когда лѣсъ нуженъ на ремонтъ и въ 3-хъ чтобы не было злоупотребленій, установить надзоръ надъ тѣмъ, чтобы лѣсъ, отпущенный на судостроенія, дѣйствительно былъ бы употребленъ на нужды судостроенія, а не для спекуляцій, и надзоръ этотъ предоставить, кромѣ общей полиціи, самимъ судостроителямъ и обществамъ мореходства и моряковъ.

Въ связи съ этимъ нужно припомнить, что было бы необходимо указать таможнямъ о пресѣченіи замѣчаемаго иногда слишкомъ большого формализма при допущеніи безпошлиннаго ввоза изъ-за границы принадлежностей оснащенія судна, какъ-то: цѣпей, тросовъ и др. такъ какъ случалось, что таможня напр., не допустила къ ввозу цѣпи, которая была на нѣсколько футовъ длиннѣе указанной въ деклараціи. Классическій примѣръ тому приводитъ еще покойный Хр. Вальдемаръ, гдѣ капитанъ во избѣжаніе излишней переписки отрубилъ избыточную часть цѣпи. Происходитъ же этотъ избытокъ въ большинствѣ отъ разницы между русскимъ и заграничнымъ футами. Такая мелкая придирчивость кромѣ неудовольствія и ущерба дѣлу ничего не приноситъ.

2. Развитію судостроенія и увеличенію флота препятствуетъ отсутствіе верфей и доковъ на побережьѣ Балтійскаго моря. Вслѣдствіе этого суда строятся самымъ первобытнымъ способомъ и постройка сопряжена съ большими трудностями. Общій ходъ постройки слѣдующій: выбираютъ твердый берегъ, у котораго вода сравнительно глубокая, строятся маленькая будка въ которую помѣщаютъ наковальню и мѣха, а рядомъ ставятъ трубу для нагрѣванія планоковъ паромъ, получаемого изъ замурованного на землѣ чугуннаго котла, затѣмъ прокладываютъ на голой землѣ киль, и приступаютъ къ постройкѣ судна. Когда корпусъ готовъ, то обыкновенно зимою подкладываютъ подъ него деревянные рельсы, которые смазываются саломъ и по нимъ при помощи блоковъ и канатовъ люди перетаскиваютъ судно по льду на глубокую воду.



Въ мягкія зимы при нестоль твердомъ льдѣ, спускъ приходится откладывать на слѣдующій годъ и т. д. Пробуютъ и лѣтомъ спускать при помощи рельсовъ корабли на воду, но случается, что судно падаетъ на бокъ и остается тамъ въ ожиданіи болѣе полной воды, если только не будетъ при бурѣ выброшенъ на берегъ или разбитъ.

Подобный же недостатокъ ощущается въ докахъ, особенно у насъ на Эзелѣ и Даго. Мѣстные же судовладѣльцы люди небогатые и поэтому на свои средства строить верфей и доковъ не въ состояніи. Здѣсь должна идти на помощь казна или постройкой ихъ, или же необходимою субсидією мѣстнымъ людямъ.

3. Изъ обзора Балтійскаго паруснаго флота оказывается, что суда по величинѣ къ 1-му января 1909 года распределены слѣдующимъ образомъ:

до 50 рег.	т.	271 судовъ . . .	35%
51 — 100 р.	т.	206 „ . . .	26,6%
101 — 200 р.	т.	168 „ . . .	21,7%
201 — 400 р.	т.	127 „ . . .	16,4%
401 — 600 р.	т.	2 „ . . .	0,3%

Такъ какъ почти всѣ существующія судна Балтійскаго паруснаго коммерческаго флота можно считать мѣстною постройкою, то видимъ что 83,3% судовъ менѣе 200 рег. т. Но еще больше, нормальнымъ кораблемъ мѣстной постройки приходится считать судно менѣе 150 рег. т. вмѣстимостью. Предѣлъ этотъ дается, между прочимъ, размѣрами служащаго матеріаломъ, для постройки, лѣса. Выше было упомянуто: 1) что за границей замѣчается быстрый переходъ отъ паруснаго флота къ паровому и вслѣдствіе этого крайняя дешевизна продаваемыхъ судовъ, 2) что вслѣдствіе пошлины на деревянные суда привозъ этихъ уменьшился вмѣстѣ съ умѣньшеніемъ и собственной постройки и 3) что у насъ парусный флотъ еще своего послѣдняго слова не сказалъ. Поэтому замѣчается сильная тенденція къ покупкѣ деревянныхъ судовъ, потому что они, несмотря на общее пониженіе фрахтовъ, даютъ болѣе выгодные %%, чѣмъ постройка большихъ новыхъ. Но здѣсь препятствіемъ является § 175 таможеннаго тарифа, запрещающаго беспошлинный провозъ деревянныхъ судовъ. Такимъ образомъ подержанное судно въ 800 рег. т., стоящее теперь за-

граничному владѣльцу 10.000 руб., а русскому, желающему купить его и ввести въ Россію, обходится съ прибавкою 9600 руб. пошлины. Очевидно, что заграничный владѣлецъ можетъ фрахтъ оставлять болѣе дешевый, перевозить болѣе дешево, чѣмъ русскій его владѣлецъ.

Въ силу этихъ обстоятельствъ представляется необходимымъ для поднятія русскаго торговаго мореплаванія увеличеніе Балтійскаго паруснаго флота и въ частности *разрѣшить беспошлинный ввозъ изъ заграницы парусныхъ деревянныхъ судовъ не ниже 200 рег. тоннъ* вмѣстимости, чтобъ не подрывать русскаго судостроенія. Это тѣмъ болѣе необходимо что крупныя заграничныя парусныя суда все равно заходятъ въ русскіе порты и лишаютъ отечественныхъ моряковъ ихъ заработка, если нельзя имъ противопоставить своего русскаго подобнаго же флота. Если же погибнетъ парусный флотъ, то мы лишимся, между прочимъ, отличной школы, откуда вышли всѣ моряки коммерческаго флота, такъ успѣшно конкурирующіе съ заграницей. И на развалинахъ русскаго флота, если во время не итти на помощь, воцарится иностранный, который будетъ ежегодно увозить тѣ миллионы рублей, что могли остаться въ нашемъ отечествѣ.

4. Для поднятія мореплаванія и судостроенія необходимо облегчить для надобностей судоходства—полученіе удобнаго дешеваго кредита при наименьшей формальности и субсидированіе. Правительствомъ мелкихъ товариществъ паруснаго торговаго мореплаванія.

Это необходимо въ виду того, что владѣльцы паруснаго флота Балтійскаго моря не владѣютъ большими капиталами, а представляютъ собою флотъ отличнымъ сросшихся съ этою стихіей моряковъ, готовыхъ перенести и холодъ и жару.

5. Наше законодательство содержитъ много таможенныхъ, карантинныхъ и т. п. формальностей, мѣшающихъ успѣшному и быстрому мореходству, которыя надо упростить. Въ дѣлопроизводствѣ пропуска судовъ нужно было бы напимѣръ, уничтожить порядокъ прошеній, замѣнивъ его простыми заявленіями письменными или устными. Въ частности нужно установить, что судно можетъ остановиться на любомъ мѣстѣ русскаго берега безъ испрошенія на каждый отдѣльный случай разрѣшенія министерства финансовъ, не будучи обязаннымъ явиться въ таможеню; для дачи же ему пропускнаго свидѣтельства, долженъ: 1) выѣхать всегда представитель таможни

и 2) дать право офицерамъ пограничной стражи, при отсутствіи представителя таможи, въ теченіе 24 часовъ пропустить предварительно судно, что значительно облегчило бы судоходство. На Эзелѣ полезно было бы основать въ Килькондѣ отдѣленіе таможи. Нужно сблизить управление таможи и пограничной стражи. Замѣчу здѣсь же неудобства отъ смѣшительной паспортной системѣ для моряковъ, сильно затрудняющую свободное передвиженіе мореплавателей при отысканіи себѣ мѣста. Въдъ русскій коммерческій флотъ сравнительно съ экипажемъ, слишкомъ малъ и морякамъ важно бы заработать деньги на иностранныхъ судахъ но для поступленія на нихъ нужно имѣть длинную процедуру добыванія заграничнаго паспорта. Поэтому важно бы отмѣтить это стѣсненіе и предоставить морякамъ, особенно командѣ право переходить на иностранныя суда и съ паспортомъ обыкновеннымъ.

6. Наше мореходство обременено слишкомъ высокими корабельными сборами, въ числѣ которыхъ имѣется и пережитки первобытнаго мореплаванія (адресныя деньги, разные мѣстные комиссіонныя и прочіе сборы съ фрахта); казенныя портовые же сборы въ настоящее время не обременительны.

7. Для надобностей особенно мѣстнаго кобатжа устроить порты-убѣжища, недостатокъ которыхъ сильно затрудняетъ мореходство. Заходъ въ порты-убѣжища и остановка въ нихъ кораблямъ приходящимъ изъ заграницы должна быть также разрѣшена на неопредѣленное время.

На островахъ Балтійскаго моря подобныя порты-убѣжища непременно нужно бы устроить въ Килькондѣ, Церелѣ, Аренсбургѣ, Кепшо и Кертелѣ.

8. Неудовлетворительно поставленъ и морской судъ. Дѣла на морѣ происходившія разбираются у насъ въ обыкновенномъ порядкѣ и судьи часто не только не знакомы съ особенностями морской жизни, но понимаютъ ее превратно. Поэтому нужно бы или устроить спеціальныя морскіе суды, или установить что при разборѣ морскихъ процессовъ нужно пригласить эксперта-засѣдателя.

Также слѣдуетъ дѣла этого рода разбирать ускореннымъ порядкомъ, на примѣръ не болѣе 3 дней, дабы не задерживать суда въ гавани и причинять тѣмъ ему существенный вредъ.

9. Для поднятія общаго положенія мореплавателей нужно установить принудительное государственное страхованіе моряковъ на

случай смерти, старости или нетрудоспособности. Вѣдь жизнь моряка подвержена всѣмъ случайностямъ.

10. Военная служба моряковъ особенными недостатками не страдаетъ, желательно только, чтобы моряки были опредѣляемы во флотъ, хотя и не имѣютъ судоводительскихъ званій. Это подняло бы и личный составъ флотской команды.

11. Въ Прибалтійскомъ краѣ нужно законодательнымъ путемъ урегулировать береговое право въ интересахъ предоставленія большихъ правъ мореплавателямъ.

12. Въ заключеніе должны признать новый законъ о судоводителяхъ отвѣчающимъ потребностямъ жизни, но мы хотимъ выразить надежду, что 1) изъ за требованія общаго образованія городского училища не будутъ закрыты для моряковъ-практиковъ мореходныя школы на ихъ плечахъ и ихъ солидности и практичности созданся парусный коммерческій флотъ Балтійскаго моря, почти на переکورъ судьбѣ и 2) что въ случаѣ уничтоженія теперешнихъ „школъ“, были бы при училищахъ учреждены особые дополнительные классы для моряковъ, не могущихъ быть въ приготовительныхъ училищахъ уже по лѣтамъ. И важно бы поднять плавательный цензъ для полученія судоводительскихъ званій и поступленія въ училища, чтобы устранить отъ моря разныхъ карьеристовъ — неудачниковъ взамѣнъ дѣйствительныхъ моряковъ въ виду поднятія личного состава коммерческаго флота. 3) Распредѣлить училища дальняго плаванія провильно по всему побережью Балтійскаго моря, т. е. между прочимъ въ Ревелѣ (или же въ Балтійскомъ Портѣ), какъ промышленномъ центрѣ и въ Аренбургѣ для островитянъ, которыя имѣютъ сильное стремленіе къ морю. Въ прежнихъ мореходныхъ Аренбургскихъ классахъ число учащихся доходило до 70 человекъ и оттуда выходили отличнѣйшіе моряки практики, плавающие теперь то въ качествѣ капитановъ, то штурмановъ и на паровыхъ и парусныхъ судахъ всего міра. Причемъ испытанія должны бы происходить при школахъ, оказывая больше довѣрія педагогическому персоналу.

Все вниманіе уважаемаго собранія... до сего времени я сосредоточилъ на парусномъ флотѣ не потому, что считаю его важнѣе парового, или что паровой флотъ совсѣмъ нуждъ на Балтійскомъ морѣ не имѣетъ, а потому, что я вижу искусственное уменьшеніе паруснаго флота, и что нужды парового и паруснаго флота, за исключеніемъ постройки и покупки, одинаковы.

Я считаю поощреніе паруснаго флота дѣломъ важнымъ, которое не должно быть оставлено при поощреніи парового мореходства, считаю успѣхи паруснаго флота также жизненною задачею нашего торговаго мореплаванія и осмѣливаюсь поэтому предложить вниманію настоящаго перваго сѣзда моряковъ слѣдующія положенія.

I. Убыль паруснаго флота на Балтійскомъ морѣ замѣчаемая есть слѣдствіе неблагопріятныхъ обстоятельствъ мореходства.

II. Для его поднятія нужно бы принять слѣдующія мѣры.

1) Отпускать лѣсъ для постройки судовъ изъ казенныхъ лѣсовъ по таксѣ, обставивъ полученіе лѣса большой быстротой и меньшими формальностями.

2) Разрѣшить безошлинный ввозъ деревянныхъ парусныхъ судовъ, большихъ чѣмъ 200 рег. т., изъ заграницы.

3) Правительство должно содѣйствовать улучшенію постановки судостроенія постройкою верфей и доковъ.

4) Облегчить судостроителямъ и мелкимъ обществамъ парусныхъ судовладѣльцевъ полученіе дешеваго кредита и субсидировать ихъ предпріятія.

5) Упростить таможенныя формальности, установить болѣе тѣсную связь между таможеню и пограничною стражею и облегчить паспортную систему.

6) Удешевить портовые сборы и уничтожить пережиточные сборы (адресный, коммисіонный и др.).

7) Устроить порты-убѣжища, разрѣшая входить въ нихъ и судамъ приходящимъ изъ заграницы.

8) Устроить морскіе суды или обязать судей пользоваться услугами экспертовъ-засѣдателей и ускорить дѣлопроизводство.

9) Установить общегосударственную обязательную страховку моряковъ на случай смерти, старости и нетрудоспособности.

10) Моряковъ и судовую команду въ военную службу принимать во флотъ.

11) Въ Прибалтійскомъ краѣ урегулировать береговое право въ интересахъ мореплавателей.

12) При реформѣ школъ мореходныхъ принять въ расчетъ, чтобы моряки-практики съ небольшимъ образованіемъ не были бы лишены возможности получить спеціально-морского образованія.

*А. И. Пійнь.*

Гор. Аренсбургъ, ноябрь 1909 года.

Типо-лит. В. Рихтеръ. Москва.

И так как в настоящее время в связи с военными действиями и другими причинами необходимо было произвести проверку качества работы и состояния здоровья студентов, то в настоящее время проверка качества работы и состояния здоровья студентов производится в соответствии с указаниями, приведенными в настоящем документе.

1. Указанный документ является обязательным для исполнения всеми учебными заведениями и организациями, в которых работают студенты, подлежащие проверке качества работы и состояния здоровья.

2. Проверка качества работы и состояния здоровья студентов производится в соответствии с указаниями, приведенными в настоящем документе, в сроки, установленные настоящим документом.

3. Результаты проверки качества работы и состояния здоровья студентов подлежат занесению в соответствующую часть документа, предусмотренного настоящим документом.

4. Проверка качества работы и состояния здоровья студентов производится в соответствии с указаниями, приведенными в настоящем документе, в сроки, установленные настоящим документом.

5. Проверка качества работы и состояния здоровья студентов производится в соответствии с указаниями, приведенными в настоящем документе, в сроки, установленные настоящим документом.

6. Проверка качества работы и состояния здоровья студентов производится в соответствии с указаниями, приведенными в настоящем документе, в сроки, установленные настоящим документом.

7. Проверка качества работы и состояния здоровья студентов производится в соответствии с указаниями, приведенными в настоящем документе, в сроки, установленные настоящим документом.

8. Проверка качества работы и состояния здоровья студентов производится в соответствии с указаниями, приведенными в настоящем документе, в сроки, установленные настоящим документом.

9. Проверка качества работы и состояния здоровья студентов производится в соответствии с указаниями, приведенными в настоящем документе, в сроки, установленные настоящим документом.

10. Проверка качества работы и состояния здоровья студентов производится в соответствии с указаниями, приведенными в настоящем документе, в сроки, установленные настоящим документом.

11. Проверка качества работы и состояния здоровья студентов производится в соответствии с указаниями, приведенными в настоящем документе, в сроки, установленные настоящим документом.

12. Проверка качества работы и состояния здоровья студентов производится в соответствии с указаниями, приведенными в настоящем документе, в сроки, установленные настоящим документом.

13. Проверка качества работы и состояния здоровья студентов производится в соответствии с указаниями, приведенными в настоящем документе, в сроки, установленные настоящим документом.

66.783

