

# КРАТКІЙ ОЧЕРКЪ

## ПОРТОВЪ

### СЪВЕРОВОСТОЧНАГО БЕРЕГА ЧЕРНАГО МОРЯ

и

#### ТОРГОВАГО НА ЭТОМЪ БЕРЕГУ МОРЕНАВАНІЯ.

Кто-то изъ ученыхъ доказывалъ, что въ эпоху земнаго переворота воды шли отъ юга на сѣверъ и своимъ стремленіемъ пробивали въ материкъ бухты, заливы, а, встрѣчая непреодолимый гранитъ, образовывали массы и утесы. Этою теоріею тотъ же ученый объяснялъ происхожденіе множества портовъ на сѣверныхъ берегахъ всѣхъ морей, тогда какъ на южныхъ ихъ встрѣчается мало. Не слѣдуетъ ли допустить такое предположеніе и для сѣверовосточнаго берега Чернаго моря, гдѣ, вѣроятно, воды, стремясь съ юга къ сѣверу, обрѣзали съ правой стороны почти прямую линію у подошвы Кавказскаго Хребта, не образовавъ на всемъ берегу, на протяженіи болѣе 300 верстъ, ни одной безопасной бухты, исключая Сухумь-Кале? Правда, есть другая бухта — Новороссійская, но образованіе ея нѣсколько не противорѣчитъ объясненной теоріи, потому что бухта эта имѣетъ входъ съ юга на сѣверъ. Чѣмъ иначе объяснить такое положеніе берега? Если предположить, что образованію здѣсь портовъ препятствовало геогностическое строеніе прилегающаго къ морю Кавказскаго Хребта, то это не будетъ еще совер-

шеннымъ разрѣшеніемъ задачи, потому что на земномъ шарѣ есть такія же прилегающія къ морю горы, вмѣщающія хорошія бухты. . . . Но такъ ли было или иначе, а сѣверо-восточный берегъ Чернаго Моря бѣденъ на пристанища и, по видимому, не можетъ привлекать мореплавателей, хотя онъ и былъ извѣстенъ мореплавателямъ древнѣйшихъ временъ: онъ принималъ Аргонавтовъ, если походъ ихъ сюда не вымыселъ греческой мифологіи; онъ видѣлъ Римлянъ, Восточныхъ Грековъ и Генуэзцевъ, имѣвшихъ здѣсь торговыя факторіи, слѣды которыхъ донынѣ сохранились въ развалинахъ громаднѣхъ построекъ, встрѣчаемыхъ въ окрестностяхъ нынѣшняго Сухумъ-Кале и другихъ мѣстахъ; съ нимъ имѣли сношенія Египтяне и Турки, изъ коихъ первые старались комплектовать войска свои здѣшними туземцами, справедливо почитаемыми за храбрѣйшихъ изъ Азіятцевъ, а послѣдніе, кромѣ того, наполняли гаремы свои здѣшними красавицами.

Безъ сомнѣнія, говоря о торговлѣ и мореплаваніи на сѣверо-восточномъ берегу Чернаго Моря, весьма любопытно было бы прослѣдить ходъ ихъ съ самыхъ древнихъ временъ, но къ сожалѣнію у насъ нѣтъ для этого положительныхъ данныхъ: догадки не всегда бываютъ справедливы и потому не достигаютъ цѣли. Безошибочно можно сказать только то, что въ эпоху владычества на Черномъ Морѣ Римлянъ и Византійскихъ Грековъ, мореплаваніе на берегахъ нынѣшней Мингреліи и Абхазіи было въ большомъ развитіи, что доказывается существовавшими здѣсь большими торговыми городами: Фазисомъ при устьѣ рѣки Ріона, Диоскурією — близъ теперешняго Сухумъ-Кале — и другими. Съ паденіемъ Грековъ мореплаваніе и торговля уменьшились и послѣдующіе владѣтели края, Турки, ограничивались небольшими коммерческими оборотами, занимаясь преимущественно вывозомъ невольницъ. Главными пунктами этого торга были: для Мингреліи — крѣпость Поти, при устьѣ Ріона; для Абха-

зіи и земли Убыховъ — Сухумъ-Кале, для Шапсуговъ и Натухайцевъ—крѣпость Анапа. Въ первое время присоединенія этого берега къ владѣніямъ Россіи назначено было на немъ для мореплавателей три пункта: Редуть-Кале (съ 1804 г.), Сухумъ-Кале и Анапа (съ 1831 г.) (\*), — къ прочимъ приходъ судовъ былъ запрещенъ, — но и въ этихъ трехъ пунктахъ движеніе судоходства было незначительно. Одинъ Редуть-Кале велъ съ 1822 года заграничную торговлю, Анапа же и Сухумъ-Кале въ ней почти не участвовали, ограничиваясь каботажнымъ мореплаваніемъ. Только съ устройствомъ ряда укрѣпленій по всему берегу, Правительство нашло возможнымъ, для благосостоянія края, развить здѣсь торговую дѣятельность. Съ этою цѣлью въ 1845 году открытъ новый портъ въ Новороссійскъ; въ томъ же году дозволенъ беспошлинный привозъ въ порты между рр. Ингуромъ и Кубанью турецкихъ мануфактурныхъ и другихъ издѣлій, въ которыхъ нуждаются туземцы, и позволено иностраннымъ судамъ плаваніе по всему протяженію берега; въ 1846 году незначительныя поселенія Новороссійскъ и Сухумъ-Кале, а также крѣпость Анапа получили названіе портовыхъ городовъ, съ важными льготами (\*\*) для

---

(\*) Хотя до взятія еще Анапы, именно въ 1821 году, открыта была мѣшная торговля съ Горцами въ Пшадѣ (имѣя Новотроицкое укр.), но результаты ея были незначительны по потерямъ, которымъ подвергались наши торговцы отъ непріязненности большей части Горцевъ. Торговля эта закрыта въ 1850, или правильнѣе въ 1828 году, при началѣ войны съ Турками.

(\*\*) Льготы эти, по Положенію 18 декабря 1846 года, заключаются въ слѣдующемъ: приписавшіеся къ городамъ Анапѣ, Новороссійску и Сухумъ-Кале изъяты на 50 лѣтъ отъ рекрутской и квартирной повинностей; они имѣютъ право торговли на всей Черноморской Берговой Линіи безъ платежа гильдейскихъ пошлинъ; кромѣ купцовъ, дозволенъ заграничный торгъ и покупка мореходныхъ судовъ мѣщанами.

торговаго сословія; въ 1847 году вновь открыты порты въ Очечирахъ и Геленджикъ и разрѣшенъ привозъ всѣхъ вообще иностранныхъ товаровъ къ портамъ Сухумъ-Кале и Новороссійску, съ предоставленіемъ первому правъ транзита товаровъ въ Тифлисъ и Персію, а наконецъ въ 1850 году издавъ новый облегчительный тарифъ привознымъ товарамъ для всего Закавказскаго Края, при чемъ оставлено въ своей силѣ разрѣшеніе вывозить безпошлинно закавказскіе и русскіе товары. Такимъ образомъ, только съ 1845 года начало развиваться здѣсь торговое мореплаваніе и только съ этого времени успѣхъ его дѣлаются довольно замѣчательными.

Слѣдя за ходомъ теперешней торговли, нельзя не прийти къ заключенію, что выгоды ея болѣе извѣстны иностраннымъ, нежели нашимъ отечественнымъ мореходамъ и торговцамъ, между тѣмъ какъ для послѣднихъ, по распоряженію Правительства, открылся съ 7 марта сего 1853 года исключительный источникъ торговаго благосостоянія. Я разумю подъ этимъ отъицъ права иностраннымъ мореходамъ производить каботажное плаваніе на Черноморской Береговой Линіи, то есть заниматься перевозкою товаровъ изъ одного пункта въ другой на сей линіи. Въ настоящее время вся заграничная и почти вся каботажная торговля находится въ рукахъ иностранцевъ: Анатольскихъ Грековъ, Армянъ и Турковъ. Оттого и заграничныя сношенія здѣшнихъ портовъ прозводятся исключительно съ торговыми турецкими мѣстами — Трбизондомъ, Батумомъ и иногда съ Константинополемъ; оттого и перевозка товаровъ между всеми пунктами Черноморской Береговой Линіи бываетъ на турецкихъ судахъ, кочермахъ и баркасахъ. Суда подъ русскимъ флагомъ едва составляютъ десятую часть всѣхъ судовъ, участвующихъ въ этой перевозкѣ. Можетъ быть оффиціальная извѣстность торговыхъ здѣсь оборотовъ обратитъ на нихъ вниманіе нашихъ торговцевъ и мореходовъ.

Изъ указанныхъ выше портовъ на Черноморской Береговой Линіи находятся теперь три главные торговые пункта : Редуть-Кале, Сухумъ-Кале и Новороссійскъ, пользующіеся правомъ привоза всехъ иностранныхъ товаровъ, но изъ нихъ только два послѣдніе могутъ считаться важными для Черноморской Береговой Линіи. Редуть-Кале почти не участвуетъ въ торговлѣ на этомъ берегу: привозимые къ нему иностранные товары все идутъ во внутрь Закавказскаго Края. Въ Очамчыры и Геленджикъ суда изъ-за границы, по неустройству еще карантинновъ, не допускаются; въ Анапу приходятъ они только съ безопытными произведеніями и въ незначительномъ числѣ.

Редуть-Кале (\*) не портъ въ собственномъ значеніи этого слова, а только временная пристань для выгрузки и нагрузки товаровъ, набранная по необходимости для торговыхъ сношеній Закавказскаго Края съ Европою: пристань эта можетъ существовать только до устройства хорошей дороги отъ Сухумъ-Кале во внутрь Закавказья. Редуть-кальскій рейдъ открытъ для всехъ вѣтровъ и не представляетъ ни малѣйшей защиты для судовъ; во время же морскаго прибола, при незначительномъ вѣтрѣ съ моря, якорная стоянка бываетъ очень опасна, а сообщеніе съ берегомъ часто гибельно. Но при всемъ этомъ, къ редуть-кальской пристани, какъ приморскому пункту Мингреліи, Имеретіи и Грузіи, прибываетъ ежегодно болѣе 350 судовъ разной величины и разнаго наименованія. Преимущество въ числѣ остается за турецкими кочермами и баркасами, (подымающими груза отъ 500 до 1000 пудовъ), которыхъ бываетъ въ приходѣ не менѣе 280 въ годъ; затѣмъ слѣдуютъ русскія каботажныя суда — шхуны и бряги, приходящія изъ азовскихъ портовъ, а за ними иностранныя разныхъ націй, но болѣею

---

(\*) Подъ 42° 16' сѣвер. шир. и 39° 16' вост. долг.

частью греческіе и англійскіе бриги и корветы. Редуть-Кале посѣщаютъ и пароходы изъ Одессы (\*), Керчи и иногда изъ портовъ Турціи. Оборотъ привозной заграничной торговли чрезъ редуть-кальскую пристань простирается на значительную сумму — болѣе 700,000 р. с., а отпускной за границу по меньшей мѣрѣ на 120,000 р. с. ежегодно; кромѣ того привозъ русскихъ товаровъ изъ Керчи, Тагаурога и Ростова составляетъ цѣнность около 85,000 р., а вывозъ въ отечественные порты не менѣе 65,000 р. с. въ годъ. По заграничной торговлѣ грузы судовъ составляютъ главнѣйше — *по привозу*: сахаръ, кофе, пряности, шерстяныя, шелковыя и бумажныя издѣлія, краски, напитки, табакъ и металлы; *по отпуску*: шелкъ сырецъ, икра паюсная, шелковыя закавказскія издѣлія, кожи сырыя и кукуруза. Изъ русскихъ портовъ привозятся: соленая рыба на значительную сумму — до 30,000 р.; чугунъ въ дѣлѣ, желѣзо и разныя издѣлія отечественныхъ фабрикъ: серебро, стекло, фаянсъ, коженныя и москотильныя товары для Мингреліи, Имеретіи и Гуріи; отвозятся въ русскіе порты: мингрельскій табакъ, лавровый листъ и ягоды, мингрельское вино, медъ, воскъ и орѣховое дерево.

*Очемширы*, какъ и Редуть-Кале, занимая пунктъ берега моря въ равномъ разстояніи между симъ послѣднимъ и Сухумъ-Кале, не имѣютъ порта и якорная стоянка тамъ возможна только въ тихую погоду. Приходъ и отходъ мелкихъ каботажныхъ судовъ простирается въ Очемширахъ до 175, за границу въ Турцію отходитъ до 46 судовъ съ мѣстными произведеніями, вывозъ коихъ пре-

---

(\*) Недавно сдѣлано распоряженіе, чтобы пароходы изъ Одессы доходили только до Сухумъ-Кале, а оттуда до Редуть-Кале и далѣе до Марани открыть вновь, съ 1-го Мая 1855 года, пологочный трактъ, соединяющій два главные пункта на сѣверовосточномъ берегу Чернаго Моря съ почтовыми сообщеніями Закавказскаго Края.      *Прим. Ред.*

имущественно состоитъ въ пальмовомъ и ореховомъ деревѣ, кожахъ, воскъ, медь и кукурузъ. Въ 1851 году отправлено товаровъ за границу на 23,990 р., въ 1852 году на 15,394 р. и въ отечественные порты на 8,220 р. 50 к. серебромъ.

Сухумъ-Кальскій Портъ — единственный на всемъ берегу, по безопасности во всякое время года, по глубинѣ и обширности бухты, которая закрыта отъ господствующихъ на Черномъ Морѣ вѣтровъ: юго-западнаго Кодорскимъ Мысомъ, восточнаго и сѣверо-восточнаго главнымъ Кавказскимъ Хребтомъ и идущими отъ него отрогами, и сѣверо-западнаго мысомъ Гумиста. Чрезвычайно рѣдко случалось терпѣть здѣсь морякамъ несчастіе, тогда какъ случаи кораблекрушеній бывають въ каждомъ почти портѣ ежегодно. Находясь подъ 42°—59' сѣверной широты и 50°—40' восточной долготы, сухумъ-кальскій портъ никогда не замерзаетъ и допускаетъ плаваніе судовъ въ теченіе круглаго года. Видъ окрестностей его чрезвычайно живописенъ. При такомъ портѣ возникаетъ городъ, теперь еще незначительный, но съ вѣрною надеждою на значительность въ будущемъ, когда расчисткою окрестностей, осушкою ближайшихъ болотъ и водопроводами исправится вредный для здовья климатъ, а главное, когда проводимая на Редуть-Кале и Тифлисъ дорога получитъ окончательное устройство. Теперь Сухумъ-Кале составляютъ: 1) турецкая каменная полуразрушенная крѣпость, построенная, какъ видно изъ уцѣлѣвшей на воротахъ надписи, въ 1138 году хиджры (1725 году по Р. Х.), по повелѣнію турецкаго султана Ахмеда, великимъ визиремъ и министромъ внутреннихъ дѣлъ Ибрагимомъ Пашею и взятая въ 1808 году однимъ русскимъ фрегатомъ (\*); 2) базаръ съ довольно большимъ рядомъ

---

(\*) При занятіи Сухумъ-Кальской Крѣпости случилось достойное памяти обстоятельство: когда занятой крѣпость русскій фрегатъ, оставивъ въ ней гарнизонъ, удалился изъ порта, некорѣ

турецкихъ деревянныхъ лавокъ, между коими въ последній годъ выстроены три европейскіе магазина и еще строятся нѣсколько; 3) нѣсколько частныхъ небольшихъ домиковъ около таможни и карантина, и 4) домъ Начальника 3-го Отдѣленія и его Управленія, военные казармы и лазареты.

Приходъ торговыхъ судовъ изъ заграницы къ Сухумъ-Кале дозволенъ съ 1852 года, когда открыта здѣсь Таможенная Застава, но, какъ выше замѣчено, до 1845 года движеніе судоходства было весьма незначительно: ежегодный приходъ не превышалъ числа 20 мелкихъ турецкихъ баркасовъ, какъ потому, что Таможенной Заставѣ предоставлено было право очищать пошлиною только немногіе европейскіе товары, такъ и потому, что сбытъ ихъ былъ сопряженъ съ большими затрудненіями, по причинѣ незначительнаго народонаселенія на Черноморской Береговой Линіи и по непріязненнымъ дѣйствіямъ Горцевъ, не имѣвшихъ почти никакихъ торговыхъ сношеній съ нашими укрѣпленіями. Каботажное судоходство по тѣмъ же причинамъ также было слабо и никогда не превышало 240 судовъ малаго размѣра. Оно занималось преимущественно, если не исключительно, развозомъ продовольствія и другихъ потребностей для войскъ сухумъ-

---

прибыль сюда турецкій военный бригъ. Не зная о занятіи крѣпости русскими, онъ преспокойно подошелъ на близкое разстояніе, бросилъ якорь, убралъ паруса и, спустивъ шлюпки, высадилъ половину экипажа на берегъ къ крѣпости. Тогда гарнизонъ крѣпости, бросившись къ шлюбкамъ и овладѣвъ ими, арестовалъ и самый бригъ. Оказалось, что онъ привезъ жалованье турецко-му гарнизону крѣпости. Такимъ образомъ русскій фрегатъ взялъ турецкую крѣпость, а русскій гарнизонъ той же крѣпости овладѣлъ турецкимъ военнымъ судномъ. — (Объ этомъ рассказывалъ мнѣ кавказскій ветеранъ маіоръ Гаврило, бывшій, въ званіи юнкера, при занятіи крѣпости и взятіи турецкаго брига, дѣйствующимъ лицомъ).



кальскаго гарнизона и другихъ укрѣпленій. Съ 1845 года, когда дозволенъ былъ безошлинный привозъ турецкихъ мануфактурныхъ издѣлій, приходъ судовъ изъ-за границы замѣтно началъ увеличиваться такъ, что въ первомъ же году превзошелъ цифру 50 и, постоянно возраста, достигъ въ 1850 году до 220 судовъ разной величины. Вместе съ тѣмъ, при открывшемся сбытѣ привозныхъ товаровъ къ горскимъ народамъ, и каботажное судостроительство оживилось и теперь Сухумъ-Кальскій Портъ посѣщаютъ отъ 357 до 420 каботажныхъ судовъ ежегодно. Привозъ изъ-за границы съ 1845 по 1848 годъ составляли главнѣйше бумажныя турецкія издѣлія на 40,376 $\frac{1}{2}$  руб., сафьяны турецкіе на 3,175 $\frac{1}{2}$  руб., соль на 1,352 руб., табакъ турецкій на 8,195 руб., фрукты и овощи на 1, 674 руб., а всего не свыше 57,155 руб. сер. въ годъ. Отпускъ за границу мѣстныхъ произведеній не превышалъ 19,455 руб. въ годъ, и эту сумму составляли: пальмовое дерево, кукуруза, кожи сырыя, воскъ, медъ, жиръ рыбій и сало. Съ 1848 года, когда въ Сухумъ-Кале начала свои дѣйствія первоклассная таможня, и когда дозволены сюда къ привозу изъ-за границы товары всѣхъ родовъ, иностранная торговля приняла болѣе обширное развитіе и къ 1852 году достигла по цѣнности привоза до 282,089 руб. 37 коп. серебромъ. Сюда привозятся теперь почти всѣ потребности роскоши и первой необходимости, отъ дорогихъ шелковыхъ тканей до самаго грубаго бумажнаго полотна, отъ англійскаго фарфора до глиняныхъ турецкихъ кувшиновъ, отъ лучшаго французскаго вина до картофеля и луку включительно. Главнѣйшихъ товаровъ привезено: бумажныхъ и полшелковыхъ издѣлій — турецкихъ на 139,564 $\frac{1}{2}$  руб., европейскихъ на 57,277 руб., сахару почти на 11,000 руб., табаку турецкаго на 20,411 руб., сафьяновъ турецкихъ на 6540 $\frac{1}{2}$  руб., вина разныхъ на 1850 руб., мыла турецкаго на 1086 руб., портеру на 987 $\frac{3}{4}$  руб., соли на 3345 $\frac{1}{2}$  руб., фруктовъ на 4273 $\frac{3}{4}$  руб., шерстяныхъ издѣлій на 3165 руб., шел-

ковыхъ на 1829 руб., хлѣба и овощей на 4714 руб. 70 коп., деревянныхъ издѣлій на 2548 руб. и монеты на 3475 руб. серебромъ (\*). Въ отпускъ за границу обращаются тѣ же предметы мѣстной производимости, какіе вывозились и въ прошлыхъ годахъ, но количество ихъ также увеличилось. Такъ, въ 1852 году, вывезено за границу разныхъ мѣстныхъ произведеній на 38,001 руб. 50 коп. сереб., въ томъ числѣ: пальмоваго дерева на 18,090 руб. 50 коп., кукурузы 12,644 пуда на 6330 руб., воску на 4012 руб., меду на 1146 руб., кожъ сырыхъ на 6821 руб., масла коровьяго на 297 руб., рыбы и жиру рыбьяго на 855 руб. серебромъ. Съ развитіемъ заграничной торговли и каботажнаго перевозка товаровъ значительно увеличилась: въ 1850 году цѣнность привезенныхъ на каботажныхъ судахъ въ Сухумъ-Кале товаровъ не превышала 62,890 руб., а въ 1852 году она возвысилась до 197,576 руб. сереб., не считая въ этой суммѣ значительныхъ казенныхъ грузовъ провіанта для войскъ и строительныхъ матеріаловъ. Вывозъ изъ Сухумъ-Кале каботажными судами товаровъ еще болѣе значителенъ: онъ составилъ въ 1850 году 243,192 руб., въ 1851 году 326,181 руб. 61 коп. и въ 1852 году 254,986 руб. 20 коп. сереб. Каботажныя суда привозятъ изъ азовскихъ портовъ и Керчи: муку пшеничную, вино хлѣбное, керченскій камень, желѣзо и чугуны въ полосахъ, листахъ и разныхъ издѣліяхъ, русскіе мануфактурные, галантерейные и другіе товары, а изъ разныхъ мѣстъ Черноморской Береговой Линіи — вымывиваемые отъ Гориевъ воскъ, медъ и кожи сырыя; вывозится въ Керчь и азовскіе порты: вино абхазское, медъ, частью воскъ, абхазскіе фрукты — орѣхи и яблоки, и нѣкоторое количество привозныхъ изъ-заграницы товаровъ — портера, фалисо-

---

(\*) Все цифры, помѣщенные въ настоящей статьѣ, взяты изъ офціальныхъ таможенныхъ свѣдѣній.

вой посуды и другихъ, а по укрѣпленіямъ Черноморской Береговой Линіи, до Анапы включительно, развозятся, кромѣ мѣстныхъ произведеній, вина и фруктовъ, почти весь привозные изъ-заграницы товары, но преимущественно турецкія и европейскія бумажныя издѣлія для сбыта Горцамъ, табакъ, сахаръ и напитки для гарнизоновъ укрѣпленій.

Отъ Сухумъ-Кале къ сѣверу по берегу моря идетъ длинный рядъ укрѣпленій, но ни при одномъ изъ нихъ нѣтъ сколько-нибудь безопасной для судовъ якорной стоянки до укрѣпленія *Геленджикъ*, гдѣ имѣется небольшой заливъ, не представляющій впрочемъ надежнаго убѣжища. Въ Геленджикъ, какъ и въ другія укрѣпленія, приходятъ только каботажныя суда съ разными русскими и оплаченными пошлиною въ Сухумъ-Кале и Новороссійскъ товарами для потребностей гарнизоновъ и сбыта окрестнымъ Горцамъ. Движеніе каботажнаго судоходства между укрѣпленіями довольно значительно; посредствомъ его гарнизоны укрѣпленій получаютъ все для своихъ нуждъ изъ Сухума, Новороссійска, Керчи и азовскихъ портовъ; кромѣ того каботажными судами привозится изъ Новороссійска и Сухума много товаровъ для сбыта Горцамъ на мѣну сырыхъ ихъ произведеній: кожъ, воску, меду и проч. Наибольше значительный сбытъ производится въ укр. Св. Духа, сопредѣльномъ съ мирными намъ Джигетами, отъ которыхъ товары идутъ къ Убыхамъ и далѣе въ горы. Собственно въ Геленджикскій Портъ приходитъ среднимъ числомъ до 120 судовъ въ годъ. Вывозъ за границу мѣстныхъ горскихъ произведеній простирается здѣсь по цѣнѣ до 15,500 р. сер. въ годъ.

Отъ Геленджика еще на сѣверъ, верстахъ въ 15, открывается подъ 44° 41' сѣв. шир. и 55° 27' вост. долг. *Новороссійская Бухта*, вдающаяся въ материкъ веретъ на пять. Кто не живалъ въ Новороссійскѣ, или не слышалъ рассказовъ о немъ, тотъ въѣзжая, при тихой погодѣ, въ Новороссійскую Бухту, навѣрное будетъ убѣж-

день, что это самая безопасная пристань: она обширна, глубока и, кажется, закрыта отъ всѣхъ вѣтровъ—сѣверо-восточнаго рядомъ высокихъ, обрывистыхъ горъ (Тугун-скуй), сѣвернаго и сѣверо-западнаго такими же, но болѣе отлогими горами, и южнаго мысомъ Доба; на самомъ «же дѣлѣ тутъ опасенъ уже не прибой, какъ въ Редуть-Кале, а напротивъ вѣтеръ съ берега, съ вершинъ близълежащихъ горъ, вѣтеръ, составляющій свойственныя «этой мѣстности бѣдствія, извѣстный подъ именемъ *Бора*. Бора не что иное, какъ ураганъ, который стремится «сверху, крутить, ломить и губить все подъ собою, срываетъ крыши, сокрушаетъ стѣны и вдавлиываетъ корабли въ море, такъ что они иногда (обледенѣлые) идутъ «ко дну у самаго берега, въ виду цѣлаго оторопѣвшаго населенія (\*).» Впрочемъ новороссійская бора, не позволяя морякамъ отдыхать въ портѣ, такъ сказать, оцуетя руки, рѣдко бываетъ гибельна для судовъ исправныхъ и осторожныхъ шкиперовъ и только въ теченіе десятилѣтія бывають случаи всеобщаго бѣдствія, какъ напримѣръ было въ зиму 1847 — 1848 годовъ, когда почти все бывшія въ портѣ военныя суда и въ томъ числѣ пароходъ были выброшены на берегъ. Нѣтъ указаній, чтобы Новороссійскій Портъ когда либо велъ значительную торговлю, хотя окрестности его и изобилуютъ производительною разныхъ продуктовъ, а близость богатой Черноморіи и плодоносныхъ долинъ кубанскихъ, при устройствѣ удобныхъ и безопасныхъ дорогъ, ручается за лучшую коммерческую его будущность. Укрѣпленный городъ Новороссійскъ основанъ недавно, въ 1838 году, близъ бывшей при этомъ портѣ турецкой крѣпости Суджукъ-Кале, построенной въ 1135 году хиджры (въ 1722 г. по Р. Х.) и взорванной русскими войсками въ 1812 году; но не смотря на младенчество свое, при заботли-

(\*) Слова Гр. С., въ фельетонѣ газеты «Кавказъ» 1832 г. № 71.

ности начальства, онъ сдѣлалъ уже большой шагъ какъ въ устройствѣ своемъ, такъ и въ торговомъ отношеніи и теперь есть лучший городъ на Черноморской Береговой Линіи.—Въ Новороссійскій Портъ приходитъ изъ за границы до 50 и изъ отечественныхъ портовъ до 220 судовъ разной величины; отходить отъ порта такое же количество. Цѣнность привоза изъ-заграницы въ 1851 году составляла сумму въ 184,923 р. 46 $\frac{1}{2}$  коп. и изъ русскихъ портовъ въ 186,115 $\frac{1}{2}$  р. сер., а отпуски за границу въ 36,671 р. и въ русскіе порты въ 119,844 руб. 40 коп. серебромъ. Привозные изъ-заграницы товары еще болѣе разнообразны, чѣмъ въ Сухумъ-Кале, но между ними первое мѣсто занимаютъ: бумажныя издѣлія европейскія на 82,129 р. 46 к. и турецкія на 57,031 $\frac{1}{2}$  р. сафьяны турецкіе на 6990 р., кофе на 1481 $\frac{1}{2}$  р., сахаръ рафинадъ на 8501 $\frac{1}{4}$  р., табакъ турецкій на 13,022 р., вина на 2066 руб., портеръ на 881 $\frac{3}{4}$  р., фрукты на 4400 р., шелковые, шерстяные и галантерейные товары почти на 1500 руб.; отпускаются за границу: воскъ желтый на 10,137 р., кожи сырыя на 18,076 р., масло коровье на 2880 р., медъ на 1199 руб., хлѣбъ на 2050 р., пивки на 1150 р.—Привозъ изъ русскихъ портовъ—Керчи, Таганрога, Ростова и другихъ мѣстъ составляютъ: хлѣбное и виноградное крымское вино, соль, мука пшеничная и другіе жизненные продукты, русскія мануфактурныя издѣлія и строительные матеріалы. Въ отечественные порты, преимущественно въ укрѣпленія Черноморской Береговой Линіи, вывозятся привозныя изъ-заграницы бумажныя издѣлія—для Горцевъ, и другіе товары для русскаго населенія. Въ крымскіе порты отправляется коровье масло, воскъ, медъ, дрова, овесъ и ячмень мѣстнаго происхожденія.

Самая сѣверная бухта на Черноморской Береговой Линіи—*Анапская*, съ крѣпостью, построеною Турками въ 1781 году и взятою русскими войсками въ третій и послѣдній разъ въ 1828 году,—известна морякамъ съ дав-

нихъ времянь. Она также, какъ и Новороссійская, мало представляетъ защиты, особенно при NW вѣтрѣ. Турки, по взятіи Русскими Крыма, до 1828 года вели здѣсь порядочную торговлю съ горскими народами, обитающими по Кубани и далѣе, сбывая имъ мануфактурныя издѣлія, воинскіе снаряды и разныя мелочи, и вывозя сырыя произведенія и женщины. Въ настоящее время, по близости Новороссійскаго первокласнаго Порта, Анапа принимаетъ незначительное участіе въ заграничной торговлѣ. Приходъ изъ-заграницы судовъ не превышаетъ 16 небольшихъ лодокъ съ деревянною посудой, фруктами и другими безпошлинными предметами; отпущекъ за границу мѣстныхъ произведеній—воску, меду, кожѣ и хлѣба едва простирается до 15,500 р. сер. За то, каботажное судоходство здѣсь въ болѣе обширномъ развитіи: изъ Керчи, Таганрога, Ростова и портовъ Черноморской Береговой Линіи приходитъ сюда болѣе 145 судовъ въ годъ съ разными потребностями на сумму до 85,000 р. сер.; на этихъ же судахъ развозятся изъ Анапы по Черноморской Береговой Линіи свѣжая, соленая и копченая рыба, добываемая въ Кубани, анапскіе и черноморскіе весьма хорошіе арбузы и дыни и другія овощи; въ Керчь идутъ кожи, сало, масло коровье и хлѣбъ въ зернѣ, доставляемые Горцами и Закубанскими Поселянами, всего на сумму около 35,000 р. въ годъ.

Вообще надобно замѣтить, что какъ по заграничному, такъ и по каботажному плаванію на Черноморской Береговой Линіи преимущественно употребляются маломѣрные суда—кочермы и баркасы съ однимъ косымъ парусомъ и двойнымъ килемъ на подобіе санныхъ полозьевъ, соединенныхъ спереди, поднимающіе груза отъ 500 до 800 и 1000 пудовъ и управляемые четырьмя или пятью челоуѣками судоваго экипажа. Суда эти, при каботажномъ здѣсь плаваніи, особенно удобны и не могутъ опасаться тѣхъ бѣдствій, коимъ обыкновенно подвергаются при дурной погодѣ, внѣ безопаснаго порта, суда болѣе вѣ-

личины, потому что такія кочермы при вѣтрѣ съ берега во время пути могутъ безопасно держаться не въ дальнемъ разстояніи отъ него и избѣгаютъ большаго волненія моря; когда же приходятъ къ мѣсту назначенія, или при противной погодѣ съ моря, тотчасъ вытягиваются посредствомъ переноснаго шпилья и катковъ тремя или четырьмя рабочими на берегъ съ полнымъ грузомъ, избѣгая такимъ образомъ морскаго прибою и облегчая выгрузку и погрузку товаровъ, производимыя уже на сушѣ вѣв капризовъ бурливаго моря. Выгода употребленія кочермы въ черноморскихъ портахъ замѣчается и въ другомъ отношеніи: онѣ приносятъ болѣе дохода, чѣмъ большія суда, потому что въ теченіе круглаго года имѣютъ грузы для перевозки и совершаютъ рейсы вдвое скорѣе. Въ портахъ Черноморской Береговой Линіи торгуютъ преимущественно лица, располагающія незначительными капиталами, отъ 500 до 5000 р. не болѣе; стало быть, чтобы нагрузить товарами большое судно, надобно имѣть дѣло съ двумя, тремя и болѣе торговцами, что требуетъ много времени и рѣдко удается, тогда какъ для кочермы всегда достаточно бываетъ груза одного хозяина и она тотчасъ отправляется въ путь безъ всякой потери времени. По этому при предстоящемъ исключительномъ каботажномъ плаваніи по Черноморской Береговой Линіи русскихъ судовъ, которыхъ въ настоящее время обращается здѣсь чрезвычайно мало, гораздо полезнѣе будетъ портовымъ жителямъ пріобрѣтать для каботажной перевозки суда меньшаго размѣра, именно кочермы и баркасы, удобныя для вытаскиванія на берегъ и для перевоза небольшихъ товарныхъ партій, тѣмъ болѣе, что сбытъ въ укрѣпленіяхъ разныхъ потребностей никогда не бываетъ въ одно время такъ значителенъ, чтобы требовалось прислать большое судно. При здѣшней торговлѣ надобно не увеличивать количества привозимыхъ предметовъ, а только какъ можно болѣе ихъ разнообразить. Должно еще знать, что кочермы не что иное, какъ подвижныя лавки,

и отправители грузовъ часто сами не знаютъ, гдѣ сбудутъ свой товаръ: въ первомъ на пути укрѣпленіи они открываютъ продажу и непроданные въ одномъ укрѣпленіи товары перевозятъ на кочермъ въ другое, что на суднѣ почти невозможно, потому что во время сбыта товаровъ оно иногда не можетъ стоять на якорь, а если и будетъ возможность, то съ меньшимъ количествомъ товаровъ перевездъ въ другое укрѣпленіе окажется невыгоднымъ.

Неизлишне будетъ упомянуть о фрахтахъ, существующихъ здѣсь на перевозку грузовъ. Кочермы и баркасы, по заведенному обычаю, никогда не берутъ фрагтовъ съ вѣса и вообще съ количества погруженныхъ товаровъ: нужно нанять весь баркасъ до известнаго пункта. Такимъ образомъ грузители обыкновенно платятъ за баркасъ или кочерму, которые могутъ поднять тяжелаго груза отъ 600 до 800 и 1000 пудовъ: отъ Трѣбизонда до Сухумъ-Кале зимою отъ 80 до 100 руб., лѣтомъ отъ 50 до 60 руб.; до Новороссійска зимою отъ 150 до 150 р., лѣтомъ отъ 80 до 100 руб.; отъ Батума до Сухумъ-Кале зимою отъ 50 до 60 р., лѣтомъ отъ 30 до 40 руб.; отъ Сухума до Новороссійска зимою отъ 100 до 120 р., лѣтомъ отъ 60 до 80 руб.; до Редуть-Кале зимою отъ 25 до 30 руб., лѣтомъ отъ 15 до 20 руб. сер. за сходку. При такомъ наймѣ грузитель можетъ отправить на кочермъ какіе угодно товары и сколько ихъ можетъ помѣститься. На большихъ судахъ фрахты взимаются съ количества товаровъ. Такъ, отъ Константинополя до Редуть-Кале, Сухумъ-Кале и Новороссійска платится отъ 20 до 25 коп. съ пуда; отъ Трѣбизонда въ тѣ же пункты отъ 10 до 15 коп. съ пуда; отъ Сухума въ Керчь отъ 3-хъ до 5 коп. и отъ Новороссійска въ Керчь отъ 1-й до 3-хъ коп. сер. съ пуда. На ближайшія разстоянія и фрахтъ соразмѣрно уменьшается.—Повторяю, что при незначительной тратѣ времени на погрузку и выгрузку товаровъ, кочермы или баркасы, быстрые на ходу при незначительномъ вѣтрѣ,



весьма скоро совершаютъ рейсы: изъ Требизонда въ Сухумъ-Кале они приходятъ на третій, четвертый и не позже какъ на пятый день; отъ Сухума въ Редуть-Кале на другой день, а въ Новороссійскъ, если идутъ прямо, не останавливаясь въ укрѣпленіяхъ, на третій или четвертый день. Такимъ образомъ кочермы могутъ совершать въ теченіе года отъ Сухумъ-Кале въ Требизондъ или Новороссійскъ не менѣе двѣнадцати рейсовъ, а получая за каждый, среднимъ числомъ, по 85 руб., зарабатываютъ въ годъ 1020 руб. серебромъ. Исключивъ изъ этой суммы жалованье пяти чловѣкамъ экипажа по 7 р. въ мѣсяцъ каждому — 520 р., на продовольствіе ихъ не болѣе 130 р. и на ремонтъ кочермы до 20 руб., всего 620 р. сер., останется чистой прибыли въ годъ до 400 руб. серебромъ, а самую лучшую кочерму съ полнымъ вооруженіемъ можно приобрести за 350 руб. серебромъ. Вотъ ясное доказательство пользы имѣть на Черноморской Береговой Линіи кочермы и баркасы. Польза эта, существующая на самомъ дѣлѣ въ настоящее время при излишествѣ, сравнительно съ потребностью, турецкихъ кочермъ, безъ сомнѣнія можетъ увеличиться, когда въ каботажной перевозкѣ товаровъ не будутъ участвовать иностранныя суда, и потому жители портовыхъ городовъ Черноморской Береговой Линіи и вообще русское торговое сословіе отъ приобретенія кочермъ должны ожидать несомнѣнныхъ выгодъ.

С. Пушкиревъ,

Д. Чл. Кав. Отд. И. Р. Г. О.