

ЧТО СЛЕДУЕТ СДЕЛАТЬ «РУССКОМУ ОБЩЕСТВУ ПАРОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ?»¹

(Ответ директора-распорядителя «Русского Общества Пароходства и Торговли» Н. А. Новосельского на статьи против управления делами этого общества. Москва *. 1860 г.)

Целой России еще памятно знаменитое прение об арифметических задачах по поводу статей гг. Новосельского, Перозио и Смирнова, происходившее в петербургском Пассаже с лишком год тому назад. Не возвращаясь к этому несчастному предмету, не решая, было ли что-нибудь справедливое в словах г. Перозио, мы попробуем заняться исключительно «Ответом» г. Новосельского. Мы сделаем предположение, лучше которого не может ничего желать г. Новосельский, — мы предположим, что каждое слово его «Ответа» есть истина, никогда не подвергавшаяся и не могущая быть подвергнутой сомнению. Исключительно на основании уверений г. Новосельского мы попробуем рассудить, что следует думать о делах Русского Общества Пароходства и Торговли.

Г. Перозио говорил, что общество «возникло при наивыгоднейших обстоятельствах». Г. Новосельский показывает, что обстоятельства эти были таковы:

1) Южный край России, среди действий возникшего Общества, был разорен войною.

2) Приморские города Южной России были разобщены, как разобщены и теперь, с внутренними областями России большую часть года дурными дорогами.

3) Вся отпускная торговля Южной России ограничивалась одними сырыми произведениями, перевозка которых пароходами при громоздкости и сравнительно низкой цене этих произведений может быть выгодною только во время усиленного спроса на них за границу или же в то время, когда

* На обложке брошюры напечатано: «С.-Петербург, в типографии Рюмина и комп., в Торговой [улице], 17, 1860». Цензурное разрешение дано так же в С.-Петербурге. — *Ред.*

они вследствие удешевления перевозки к приморским пристаням (например, вследствие развития речного буксирного пароходства в южном крае), в состоянии будут выносить высший противу парусных судов пароходный фрахт; но к развитию буксирного пароходства или вообще к улучшению средств сообщения в Южной России в то время еще не приступали; заграничный спрос на хлеб из России уменьшился со времени войны вследствие достаточных урожаев за границей и дорогих цен на хлеб в Южной России, и по этим причинам фрахт из черноморских портов понизился после войны.

4) В России не было, как нет и теперь, сословия матросов для составления экипажей на пароходах Общества.

5) В России было еще труднее, чем теперь, найти людей, готовых к коммерческой береговой и судовой службе вообще, а для такой деятельности, какая предстоит Русскому Обществу Пароходства и Торговли, в особенности.

6) В России было еще труднее, чем теперь, найти искусных механиков для службы на пароходах и даже кочегаров.

7) По всем русским берегам Черного и Азовского морей не было, как нет и теперь (за исключением Севастополя, торговля которого весьма незначительна), ни одного удобного порта, ни одной удобной пристани и никаких средств для нарузки и выгрузки.

8) На всем Юге России и по всему Черному морю не было ни одного эллинга и ни одного дока для починки и окраски пароходов. При таком отсутствии эллингов и доков Русское Общество вынуждено посылать свои пароходы для починки и окраски в Марсель; а всякому понятно, до какой степени это неудобно для срочного пароходства.

9) По всему берегу Черного и Азовского морей не было ни одного механического заведения для исправления даже самых незначительных повреждений в механизмах пароходов.

10) Русские таможенные и паспортные законы, составленные еще в те времена, когда не могло быть и речи ни о пароходстве вообще, ни о срочном в особенности, подавали и подают непрерывные поводы к недоумениям и не зависящим от Общества неудовольствиям публики.

11) Возникшее при таких условиях Русское Общество Пароходства и Торговли встретило на Черном, Средиземном и даже Азовском морях соперничество компаний: Французской, Австрийской, Английской, Греческой и Турецкой. Французская и Австрийская, будучи одинаково с Русским Обществом поддерживаемы своими правительствами и получая от них немалозначительные денежные пособия, господствовали именно на тех линиях сообщения в Средиземном море, которые определены были по уставу для действий Русского Общества Пароходства и Торговли. Соперничество с этими последними компаниями было тем труднее для Русского Общества, что деятельность и управление их были в то время уже вполне организованы.

Мы выписали буквально слова «Ответа», только выпустив для краткости некоторые из доводов, служащих подтверждением их. Мы совершенно принимаем справедливость приведенных нами слов; следовательно, не имеем надобности проверять доказательств, на которых они основаны. Что же такое говорит нам г. Но-восельский?

Он говорит нам, что страна, продуктами которой должны были грузиться пароходы Русского Общества, была разорена, то есть не могла представлять значительного количества продуктов для вывоза. Положим, что Общество основывалось для надобностей не того времени, а следующих годов, когда край поправится от разорения и будет иметь более значительное количество

продуктов. Но г. Новосельский говорит, что приморские города этого края разобщены от внутренних областей, производящих продукты, — стало быть, Общество не могло надеяться на успешность действий, пока положение внутренних путей сообщения в Южной России не изменится; оно не изменилось до сих пор, по словам г. Новосельского; стало быть, и до сих пор Общество лишено основания для успешности своих действий. Но мало того, что нет путей для подвоза продуктов к пароходам Общества, — г. Новосельский прибавляет, что сами по себе эти продукты неудобны для перевоза на пароходах: они так громоздки и дешевы, что при обыкновенных обстоятельствах не в состоянии «выносить высшего против парусных судов пароходного фрахта»; итак, по свойству самых продуктов своих отпускная торговля Южной России неудобна для действий пароходного общества. Кроме того, Общество не находило для себя ни матросов, ни людей, готовых к коммерческой береговой и судовой службе, ни даже кочегаров; итак, основывался пароходный флот, не находивший себе не только продуктов для перевозки, но даже и людей, годных на службу. Этого мало: по всем русским берегам, для которых он основывался, не было ни одной удобной пристани для него, не было даже никаких средств для загрузки и выгрузки. Итак, пароходы, не имевшие ни товаров для перевозки, ни людей для своей службы, не имели даже и мест, в которых удобно могли бы загружаться или приставать. К их существованию не было ничего приготовлено до такой степени, что для починки и окраски они должны были ходить в Марсель: по всему русскому южному берегу не было ни одного механического заведения.

Мы спрашиваем теперь: дозволялось ли здравым коммерческим расчетом основывать Общество в таких обстоятельствах? Продуктов для его действий нет, людей для него нет, пристаней для него нет, ничего нужного для него нет, — зачем же нужно оно само, когда нет ему ни круга действий, ни средств действия?

Можно предположить на это ответ такого рода: правда, что русская отпускная торговля находилась в обстоятельствах очень неблагоприятных для действий пароходного общества; но сама она, эта несчастная отпускная торговля, нуждалась в пароходном обществе, так что его основание было не предметом коммерческого расчета со стороны основателей, а благородным подвигом на общую пользу, хотя бы с убытком себе. Но г. Новосельский устраняет эту мысль. Он говорит нам, что на Черном, Средиземном и Азовском морях во время основания Русского Общества уже действовали пароходы французские, австрийские, английские, греческие и турецкие; французская и австрийская пароходные компании уже «господствовали», по его выражению, на тех линиях сообщения в Средиземном море, на которых намеревалось действовать Русское Общество. Итак, если отпускная торговля южного русского берега имела надобность в пароходах, она уже

имела пароходы к своим услугам. Она нимало не требовала, чтобы являлись какие-то благодетели для нее, служащие ей с убытком для русской нации: она могла уже располагать каким ей угодно числом пароходов, содержание которых не приносило ни одной копейки убытка русскому народу. Зачем же нам нужно было входить для нее в убытки, нимало для нее не нужные?

А положение дел, по словам г. Новосельского, было действительно таково, что Русское Общество Пароходства и Торговли не могло поддерживать своего существования без громадных жертвований от русской нации. Г. Перозио говорил, что пособие, даваемое со стороны правительства, служило совершенным обеспечением Русскому Обществу. Г. Новосельский утверждает, что это не так. Между тем, по его собственным словам, пособие правительства в 1858 году составляло гораздо более миллиона рублей. Зачем же поглотило Русское Общество Пароходства столько денег у русской нации? Зачем русская нация должна бросать на это дело такие колоссальные суммы? У г. Новосельского находим следующее разъяснение:

Содержание почтового сообщения вообще, а морского в особенности, вызывается обыкновенно не столько частными потребностями, сколько государственными. Бывает, конечно, что частные и государственные потребности соединяются в равной степени; но это может случиться только между некоторыми пунктами, где постоянно значительное передвижение товаров, пассажиров и почтовой корреспонденции. Таких пунктов весьма немного, и правильное сообщение между ними устраивается обыкновенно само собою, без всякого содействия и требования правительства. Но между теми пунктами, которые не находятся в таком исключительном положении, при безучастии правительства пароходное сообщение или вовсе не существовало бы, или же оно производилось бы не срочно, завися от выгоды заработка.

Имея в виду такое двоякое назначение почтовых пароходных компаний, а равно и то, что выдаваемые им правительственные пособия относятся в государственном бюджете к категории расходов по устройству путей сообщения и по содержанию почт, нельзя, кажется, признать их ни бесполезными, ни излишними. Если бы не было подобных компаний, остались бы вместо них правительственные учреждения с тем же назначением и расходы на эти учреждения покрывались бы исключительно из государственных доходов, тогда как со времени передачи морских почтовых сообщений частным компаниям в покрытии расходов на содержание этих сообщений и военных перевозочных средств участвует частный капитал с немалой для него выгодой. Употребление государственных сумм осталось то же, но только со времени учреждения частного почтового пароходства они приняли наименование пособий (*subventions de l'état*). Если же в последнее время повсюду увеличиваются размеры морского почтового сообщения, то, разумеется, не потому, что оно передано в частные руки, но потому, что в таком увеличении признается надобность и что удовлетворение этой надобности обходится дешевле помощью частных компаний, чем обходилось при казенном управлении. Само собою разумеется, что по мере требований правительство определяется и размер пособий учреждаемым ими частным обществам. О размере этих пособий можно судить лишь относительно, то есть смотря по условиям, при которых возможно осуществление возлагаемых на Общество обязанностей, и, во всяком случае, на основании действительного, а не умозрительного только знакомства с этими условиями, и уж никак не по одной величине цифр пособия. История пароходных морских компаний показывает, что где

требования правительств значительно превышали меру их собственной прежней деятельности, там назначались и пособия компаниям в размере, превышающем прежде лежавшие на государстве расходы. Но где деятельность морских почтовых пароходных обществ оставлена в том объеме, в каком действовало прежде само правительство, там, вследствие передачи предприятия в частные руки, немедленно по образовании этих обществ уменьшались и государственные расходы. Возьмем для примера Русское Общество Пароходства и Торговли и французскую компанию Messageries Impériales. Русское Общество учреждено взамен Новороссийской экспедиции, которая действовала только в Черном море; удивительно ли, что мера правительственного пособия Русскому Обществу, которое, сверх усиления действий по черноморским линиям, содержит еще сообщения в Средиземном море и с Англией, превышает бывшие расходы правительства на Новороссийскую экспедицию? Французской компании Messageries Impériales, напротив, передано от правительства в 1851 году пароходное сообщение в Средиземном море почти в том же объеме, в каком содержало его само правительство в течение 14 лет, и вследствие этого государственные расходы не только не увеличились, но значительно сократились. Именно, правительство тратило прежде на содержание этих сообщений ежегодно до 4 500 000 франков, не включая общих расходов по управлению, процентов на затраченный капитал, на страхование и погашение имущества; а с передачею морского почтового сообщения в частные руки пособие правительства составляло в первое время лишь 2 700 000 франков, чем и ограничили все расходы государства на этот предмет. Но, по мере расширения, по воле правительства, круга деятельности Messageries Impériales, постоянно увеличивался и размер правительственного пособия, которое в настоящее время уже доходит: в Черном и Средиземном морях до 6 500 000 франков, а в трансатлантических рейсах — до 12 000 000 франков.

Совершенно так. Если для правительства необходимо срочное почтовое сообщение между известными гаванями и если деятельность частных сношений между этими гаванями недостаточна для коммерческого ведения срочного почтового пароходства между этими гаванями, правительство имеет надобность помогать содержанию такого пароходства выдачею пособий. Нет, например, никакого сомнения в том, что для английского правительства существует надобность в почтовых сношениях с Канадою и Соединенными Штатами. Но какая надобность может существовать для русского правительства в почтовых пароходных сообщениях между южно-русским берегом и Мальтою, Марселью, Триестом и английскими гаванями? Свои сношения с Западною Европою русское правительство ведет прямо из Петербурга, а не чрез Одессу. Правительственные депеши в Вену, Париж и Лондон идут не чрез Одессу. Нам кажется, что для правительства решительно нет надобности в содержании почтового пароходства между берегами Западной Европы и южным русским берегом. Другое дело — правильное сообщение между разными городами самого южного берега. Если бы оказалось, что пересылать почту между ними на пароходах дешевле, чем отправлять ее сухим путем, правительство имело бы выгоду содержать пароходы для этих сообщений между русскими городами или давать пособия какой-нибудь компании, содержащей их. Но обязанности такой компании нимало не походили бы на огромный круг действий

Русского Общества. Содержание почты между Одессою, Херсоном, Севастополем, Феодосиею, Керчью, Бердянском и Ростовом не имеет ничего общего с рейсами в Марсель и в английские гавани. Вероятно, есть также правительственная надобность отправлять через Одессу морем почту в Константинополь; если торговые сношения между Одессою и Константинополем недостаточны для поддержания правильных рейсов по этой линии, правительственное пособие тут было бы также следствием надобности. Мы не можем в точности определить, сколько и каких пароходов понадобилось бы для полного удовлетворения обем этим надобностям; может быть, мы сделаем слишком скупую оценку, положив, что один пароход в 100 сил мог бы вполне удовлетворить всей действительной надобности почтовых сообщений между Одессою, Таганрогом и городами, лежащими вдоль этой линии; что точно так же одного такого же парохода было бы достаточно на линию между Одессою и Константинополем. Но если кому покажется мало по одному пароходу на каждую из этих линий, положим — по два парохода, — этого числа уже за глаза было бы достаточно. Итак, содержание четырех небольших пароходов или пособие на их содержание — вот наибольший предел пожертвований, каких может требовать правительственная надобность почтовых сношений между Константинополем и Одессою, между Одессою и Таганрогом. Если на этих линиях Русское Общество Пароходства и Торговли содержит большее число пароходов или содержит пароходы большего количества сил, чем какое нужно для почтовых сообщений, весь излишек расходов не основывается уже на правительственной надобности. А содержание пароходов для рейсов по Средиземному морю и Атлантическому океану решительно уже не имеет никакого соотношения с почтовыми надобностями русского правительства.

Зачем же Русское Общество Пароходства и Торговли содержит эти лишние пароходы для рейсов по Черному морю? Зачем оно получает правительственное пособие за лишние рейсы этих лишних пароходов? Зачем оно берет пособия для рейсов по Средиземному морю и в Англию? Зачем это делает оно, мы не знаем, и можем знать только то, что оно во всех этих случаях берет с правительства деньги совершенно даром.

Мы не знаем, какого количества денег было бы достаточно на пособие какой-нибудь частной компании, производящей только действительно нужное для правительства число рейсов по линиям из Одессы в Таганрог и Константинополь; положительно можно сказать только одно, что вся нужная на то сумма была бы ничтожна по сравнению с громадным количеством казенных денег, поглощаемых теперь Русским Обществом Пароходства и Торговли. Из 1 144 573 р. 94 к., взятых этим Обществом с правительства в 1858 году, какое число тысяч рублей или десятков тысяч рублей следует считать взятыми за исполнение дела, нужного прави-

тельству, мы не умеем сказать в точности: может быть, десять тысяч рублей, может быть, двадцать тысяч рублей, положим — хоть пятьдесят тысяч рублей; но уж никак не двести тысяч, даже не сто тысяч, — даже ста тысяч было бы слишком много на действительно нужное пособие четырем маленьким пароходам. Кладите какую хотите высокую норму этой действительно нужной для правительства части расхода, все-таки она будет ничтожной долей в огромной массе денег, поглощаемых Русским Обществом Пароходства и Торговли из государственных доходов.

Вот только об этом мы и говорим теперь; как управляет своими делами Русское Общество Пароходства и Торговли, мы здесь не разбираем. Мы хотим предполагать здесь полную справедливость в уверениях г. Новосельского, что оно управляет своими делами превосходно. Мы только спрашиваем: какою причиною может оправдаться самое существование Русского Общества Пароходства и Торговли, берущего такую массу денег у русской нации?

Мы видим, что существование такого общества не основывается на почтовых надобностях правительства. Сам г. Новосельский потрудился объяснить нам, что с коммерческой стороны существование Русского Общества Пароходства и Торговли не вызывалось надобностями отпускной торговли южного берега и не соответствовало ни качеству, ни количеству продуктов, никаким другим условиям коммерческого предприятия. Мы спрашиваем: зачем же возникло, зачем существует оно? Чем существует оно, это мы знаем. Сам г. Новосельский объясняет нам (на стр. 9 своего «Ответа»), что расходы Общества на содержание пароходов, их погашение, страхование и, частью, на учреждение и содержание ремонтных заведений, то есть значительнейшая половина всех расходов Общества, покрывается правительственным пособием. Действительно, на странице 108 его «Ответа» мы видим, что все количество расходов Русского Общества Пароходства и Торговли в 1858 году простиралось до 1 670 182 руб. 81 к.; а на стр. 9 мы видим, что правительственное пособие в этом году составляло 1 144 573 руб. 94 к., то есть правительственным пособием покрывались более чем две трети всех расходов Общества.

Прежняя полемика о делах Русского Общества Пароходства и Торговли относилась к управлению делами Общества, имела в виду охранение выгод его акционеров, — нам до этого никакого нет дела. Русское Общество Пароходства и Торговли устроилось на таких основаниях, что вопрос о выгодах его акционеров ничтожен перед вопросом об огромных пожертвованиях русской нации. Пусть акционеры станут получать хотя по 20 процентов дивиденда, русскому государству не станет от этого легче. Мы хотим знать, какими выгодами не для своих акционеров, а для русской нации вознаграждает или может когда-нибудь вознаградить это Общество русскую нацию за миллионы, ею брошенные и

бросаемые на него? Г. Новосельский потрудился представить в своем «Ответе» материалы для разрешения нашего вопроса.

Исходный пункт действий Русского Общества есть Одесса, стоящая в стороне от европейского движения на восток и отделенная расстоянием и дурными дорогами (весною, осенью и зимою) от всей остальной России. Так же уединенно от внутренних областей стоят при море все прочие южно-русские города. Поэтому приток к ним товаров и пассажиров сравнительно весьма слаб; собственное же население Южной России незначительно. Пассажирское передвижение между южно-русскими портами затрудняется общими для всей России причинами, между прочим стеснительностью паспортной системы и отсутствием всяких удобств для остановок и жизни в городах. Оно, правда, усиливается постепенно вследствие частого и срочного плаванья пароходов и весьма умеренной платы за провоз; но развитие его еще слишком далеко от того деятельного движения, которое мы видим, например, по берегам Италии, на линии от Марселя в Египет, из Триеста в Турцию и на других подобных линиях иностранных компаний. Торговля Южной России, как уже было замечено, заключается преимущественно в отпуске сырых продуктов, не выносящих высокого фрахта, особенно же хлеба, спрос на который за границу со времени войны значительно уменьшился. Наконец, по причине мелководия и беззащитности южно-русских рейдов, пароходы вынуждены останавливаться большей частью в дальнем расстоянии от городов, вследствие чего удорожается нагрузка, следовательно, повышается и фрахт. Messageries Impériales и Австрийский Ллойд, напротив, имеют исходными пунктами своих действий: первые — Марсель, а второй — Триест. Тот и другой из этих городов соединены железными дорогами и шоссе с важнейшими местностями своих государств и с общей сетью европейских железных дорог. Поэтому Триест и Марсель стягивают к себе грузы и пассажиров не только из тех государств, в которых они находятся, но также из всех неприморских стран, соединенных с ними сетью железных дорог, каналами, судоходными реками и шоссе. К этим двум портам направляются с сухого пути товары и пассажиры всей Западной и Средней Европы, следующие к портам Средиземного моря и вообще на восток: в Египет, Сирию, Грецию и через Трeбизонд* в Персию; а с моря к ним же направляются пассажиры и товары из восточных стран в Западную и Среднюю Европу. Таким образом компании Messageries и Австрийский Ллойд — даже независимо от давности их существования — имеют уже то огромное преимущество перед Русским Обществом Пароходства и Торговли, что исходные пункты их деятельности суть вместе и средоточия отпускной и привозной торговли с востоком *всей Средней и Западной Европы*.

Что сказать после этого? Дело ясно. Мы уже знали от г. Новосельского, что Русское Общество Пароходства и Торговли было основано в обстоятельствах, в которых не было никакой коммерческой возможности основываться подобному предприятию, то есть не было ему никакой перспективы, кроме как содержаться на счет нации. Мы теперь не имеем нужды разыскивать, до какой степени изменились эти убыточные обстоятельства с той поры, и если еще они не изменились, то скоро ли они могут замениться более выгодными. Сам г. Новосельский потрудился теперь доказать нам, что даже и тогда, когда будет сделано все зависящее от человеческих сил для наилучше-возможной обстановки, сама природа, само географическое положение будет удерживать наше

* Трапезунд. — Ред.

Пароходное Общество южного берега в условиях деятельности на Средиземном море и Атлантическом океане, чрезмерно невыгодных по сравнению с пароходными обществами Триеста и Марсели. До той поры, пока не изменится весь баланс всемирной торговли, до той поры, пока индийская и китайская торговля не проложит себе новых путей в Европу, пока английская и немецкая торговля не проложит себе новых путей в Центральную Азию и Китай, пароходы Одессы и южного берега России не могут выдерживать на Средиземном море, а тем более на Атлантическом океане, соперничества с пароходами приморских городов Западной Европы, имеющих более выгодное положение по отношению к нынешним торговым путям. Торговля тех городов — торговля целой Европы: это говорит нам сам г. Новосельский; торговля Одессы — не больше как торговля Одессы и прилежащих к ней русских губерний: это опять говорит нам сам г. Новосельский. Заключение очевидно: борьба слишком неравна, соперничество невозможно.

То есть как же невозможно? Очень возможно; мы видим, что возможно. Мы знать ничего не хотим; хотим, чтобы Одесса делала то, чего не может делать, — и, как видим, она делает: пароходы Одесского порта плавают себе куда только им вздумается, плавают себе в Марсель, в Англию, и акционеры их получают дивиденд. Почему бы им не плавать также в Рио-Жанейро и в Кантон? Акционеры их тоже получали бы дивиденд при системе, по которой, как говорит сам г. Новосельский, покрываются правительственным пособием расходы на содержание пароходов, их погашение, и пр. и пр. Нет, мы не отвяжемся от вопроса: зачем же они плавают туда, куда им не нужно плавать? И зачем они существуют, когда существуют только в убыток русской нации?

А как же не существовать у нас пароходному Обществу, получающему правительственное пособие, когда существуют такие общества в Англии, во Франции, в Австрии? Англия нам не пример; у ней есть необходимость содержать правильные почтовые сообщения с колониями за океаном и с Соединенными Штатами. С Канадою и Соединенными Штатами Англия ведет торговый оборот, превышающий всю торговлю всех русских портов со всеми странами земного шара. Австрия тоже нам не пример. Мы видим, каких результатов достигает ее финансовая система, и не дай бог не только нам, русским, но и никому на свете ставить себе за образец Австрию. Остается Франция; но ведь у Франции есть Алжирия; она служит оправданием таких пожертвований на почтовые пароходные сообщения, которые не имели бы оснований у нас. Впрочем, действительною надобностью в почтовых сообщениях с Алжириею и с иностранными берегами, важными для Франции, далеко еще не объясняется промадность пособий, выдаваемых французским правительством Обществу французского почтового пароходства. Главная причина тут другая:

Франция хочет иметь военный флот сильнее английского; она хочет иметь большое число транспортных пароходов для пособия своим военным кораблям в случае войны с Англиею. Нам нет никакой надобности искать войны ни с Англиею, ни с Франциею. Наш военный флот не имеет ни надобностей, ни притязаний равняться многочисленностью ни английскому, ни французскому. Зачем же нам тратить деньги на то, на что бросает их Франция по национальному тщеславию? Тщеславие не ведет ни к чему хорошему; не ведет оно и Францию ни к чему, кроме убытков. Но Франция вдвое или втрое богаче нас. Она может бросать миллионы, а нам бросать их не приходится: мы не так богаты.

Зачем же существует Русское Общество Пароходства и Торговли? Для истощения средств наших, которые не так изобильны, чтобы не нужна была нам строгая экономия.

Мы обращаемся к г. Новосельскому с одним вопросом: сколько всех денег взяло до сих пор Русское Общество Пароходства и Торговли у правительства в виде взноса за акции и в виде пособий разного наименования? Как бы ни думали мы об административных способностях г. Новосельского, мы считаем его человеком честным и обращаемся к нему с этим вопросом, как к человеку честному. Пусть он сочтет, сколько миллионов поглощено из государственных доходов Русским Обществом Пароходства и Торговли: пять миллионов, шесть миллионов или больше? Не довольно ли уже брошено на него денег? Нужно ли еще и дальше тратить нам на него каждый год более миллиона?

Основание Русского Общества Пароходства и Торговли было ошибкою, очень убыточною для нации; чем долее будем мы упорствовать в этой ошибке, теперь уже до очевидности раскрытой словами самого г. Новосельского, тем больше мы только будем напрасно изнурять себя; чем скорее мы исправим ее, тем лучше. Из показаний самого г. Новосельского мы видим, что способ к ее исправлению один: закрытие Русского Общества Пароходства и Торговли. Сам г. Новосельский объясняет нам, что обстоятельства, в которых возникло оно, были чрезвычайно невыгодны («если все это, — говорит он, перечислив условия, при которых основано было Общество, — составляет *наивыгоднейшие* для возникающего предприятия обстоятельства, то желательно было бы знать, что может быть названо *наиневыгоднейшими* обстоятельствами?» — «Ответ», стр. 4). Важнейшие из этих, по его собственному выражению, *наиневыгоднейших* обстоятельств таковы, что не отвержены до сих пор и очень долго еще не будут отвержены или даже таковы, что никак не будут отвержены до совершенного изменения путей всемирной торговли. При таком положении дел, обнаруживающемся из самых слов г. Новосельского, продолжать предприятие, не ведущее ни к чему, кроме громадных убытков нации, было бы совершенно излишним истощением наших средств, размер которых не допускает мотовства.

Итак, мы приглашаем Русское Общество Пароходства и Торговли приступить к развязке, возлагаемой на него обязанностью патриотизма, — приступить к ликвидации своих дел: пусть оно продаст казне или какому-нибудь частному обществу те немногие из своих пароходов, которые действительно нужны на содержание почтовых сообщений по южному русскому берегу и между Одессою и Константинополем, по единственным линиям, содержание которых может считаться не напрасным; пусть оно продаст остальные свои пароходы, кому хочет; пусть оно продаст в частные руки или казне свои механические и другие заведения; пусть оно прекратит свои дела. Если оно исполнит это, можно будет сказать: основатели и распорядители Русского Общества Пароходства и Торговли поступили как люди благородные. Увидев, что их предприятие ошибочно, что их выгоды находятся в противоречии с выгодами нации, они избавили нацию от колоссальных убытков.

Торговля южного берега не пострадает от уничтожения предприятия, которое не нужно для нее. Оживление торговли производится не такими способами, какими думало помочь ей Русское Общество Пароходства и Торговли. Торговля оживляется не тем, чтобы брать у нации деньги, — этим, напротив, уменьшаются средства нации для ведения торговли, то есть убивается торговля. Для оживления торговли южного русского берега нужны совершенно другие вещи, из которых многие вычислены самим г. Новосельским. Для этого прежде всего нужно устройство внутренних путей сообщения, проложение хороших дорог от мест, производящих хлеб, к черноморским гаваням. Нужно, кроме того, восстановление кредита, который восстанавливается бережливостью в национальных расходах. Бережливость в государственных расходах будет очень сильным средством к поднятию благосостояния жителей государства, в том числе и провинций, прилежащих к южному берегу; а возвышение благосостояния этих провинций послужит главным источником расширения всяких торговых их оборотов, в том числе и отпускнуой торговли пристаней южного берега.

Нечего опасаться, чтобы оказался недостаток в торговых судах для этой торговли, парусных или пароходных, каких она будет требовать. И без Русского Общества Пароходства и Торговли потребность эта будет удовлетворяться: сам г. Новосельский говорит, что у Русского Общества Пароходства и Торговли очень много соперничающих компаний; они будут рады дать своим торговым флотам все развитие, какого потребует торговля южного русского берега; готовности служить ей у них и у частных судовладельцев никак не меньше, чем у Русского Общества Пароходства и Торговли, и разница лишь та, что свои услуги они оказывают и будут оказывать без малейших убытков для русской казны, а Русское Общество Пароходства и Торговли требует от

нее громадных пожертвований. Очевидно даже, что торговля южного берега станет по закрытии Русского Общества Пароходства и Торговли не только развиваться быстрее сама, но и будет находить гораздо лучшее и полнейшее удовлетворение своим надобностям в каких бы то ни было, парусных или пароходных, судах для отправления своих товаров за море, чем при существовании Русского Общества Пароходства и Торговли. Громадные пособия, получаемые этим Обществом, прямо служат стеснением для других компаний и частных судовладельцев, которые желали бы предлагать свои пароходы к услугам negociантов наших южных пристаней. Закрытие Русского Общества Пароходства и Торговли необходимо для того, чтобы торговля южного берега увидела себя в естественных, нестесненных условиях для отправления своих товаров в гавани Франции и Англии.

Необходимость закрытия Русского Общества Пароходства и Торговли для избавления русской нации от напрасных громадных убытков и для блага самой торговли южного русского берега — вот заключение, к которому приводят нас объяснения, высказанные самим директором-распорядителем Русского Общества Пароходства и Торговли, г. Новосельским, в его «Ответе».