

Русскій парусный флотъ къ 1 января 1904 г. состоялъ изъ 2500 судовъ, вмѣстимостью въ 277,284 рег. тоннъ, а къ 1 января 1913 г. въ парусномъ флотѣ числилось 2.577 судовъ, вмѣстимостью въ 256,844 рег. тоннъ. Такимъ образомъ, за 10 лѣтъ нашъ парусный флотъ увеличился на 77 судовъ, общая же вмѣстимость его сократилась, что объясняется уменьшеніемъ размѣровъ вновь строящихся судовъ. Къ началу 1904 г. средняя вмѣстимость одного паруснаго судна составляла 110,9 и къ началу 1913 г.—99,7 рег. тоннъ.

Число парусныхъ судовъ и ихъ вмѣстимость по отдѣльнымъ морямъ представляются къ началу 1913 г. въ слѣдующемъ видѣ:

М О Р Я.	Число судовъ.	Вмѣстимость въ рег. тоннахъ.	
		чистая	полная
Бѣлое . . . . .	410	22.432	25.725
Балтійское . . . . .	715	72.898	83.434
Черн. и Азовское . . . . .	891	50.274	57.724
Тихій океанъ . . . . .	5	259	338
Внѣшнія моря . . . . .	2021	145.863	167.221
Каспійское . . . . .	556	110.981	118.493

Какъ видно изъ этой таблицы, наибольшее число парусныхъ судовъ плаваютъ на Черномъ и Азовскомъ моряхъ, а наименьшее—на Тихомъ океанѣ, причемъ по вмѣстимости своихъ парусныхъ судовъ первое мѣсто занимаетъ Каспійское море. Въ общемъ слѣдуетъ замѣтить, что парусныя суда, преобладая на всѣхъ моряхъ надъ паровыми по численности, значительно уступаютъ имъ по вмѣстимости. Исключеніе составляетъ Тихій

океанъ, на которомъ плаваютъ лишь 5 парусныхъ судовъ.

Въ составѣ паруснаго флота отдѣльныхъ морей произошли слѣдующія измѣненія: на Черномъ и Азовскомъ моряхъ парусный флотъ увеличился на 247 судовъ, а общая вмѣстимость на 11,389 рег. тоннъ; на Каспійскомъ морѣ число судовъ увеличилось на 6, а тоннажъ на 128 р. т.; на Балтійскомъ морѣ число судовъ сократилось на 153, а тоннажъ на 29.023 рег. т.; на Бѣломъ морѣ число судовъ уменьшилось на 21, общій тоннажъ—2251 р. т.; наконецъ, на Тихомъ океанѣ число парусныхъ судовъ уменьшилось на 2.

Грузоподъемность паруснаго флота понизилась за означенный періодъ съ 27.999 до 26.276 тыс. пуд.

Строился нашъ парусный флотъ преимущественно въ Россіи; процентъ судовъ, построенныхъ за границей, съ каждымъ годомъ все понижался, и къ началу 1913 года такихъ судовъ было всего 2,7% общаго числа.

Въ заключеніе слѣдуетъ сказать, что нашъ торговый флотъ, развитіе котораго зависитъ въ значительной степени отъ благоустройства нашихъ портовъ, растетъ еще сравнительно слабо. Характерно, что большая часть нашей внѣшней торговли ведется на судахъ, плавающихъ подъ иностраннымъ флагомъ. За послѣдніе годы при оборотѣ судовъ по внѣшней торговлѣ въ 22 милл. тоннъ, подъ русскимъ флагомъ совершается только 10% этого оборота, вслѣдствіе чего мы уплачиваемъ ежегодно за услуги иностраннаго флота около 70 милл. руб.

Очевидно, этому печальному явленію въ недалекомъ будущемъ настанетъ конецъ, и нашъ заграничный товарооборотъ выйдетъ изъ подъ иностранной опеки.

## Добровольный флотъ.

Возникновеніе Добровольнаго Флота относится къ 1878 г. Основаніемъ для него послужилъ чрезвычайный патріотическій подъемъ всего населенія Россіи, охватившій русское общество въ тревожные дни санъ-стефанскихъ дипломатическихъ переговоровъ, когда послѣ едва законченной войны съ Турціей Россія, повидимому, стояла передъ опасностью новой войны съ другой морской державой. Въ виду этого первоначальной задачей Добровольнаго Флота было усиленіе нашего военнаго флота такой мореходной организаціей, которая при необходимости могла бы обращаться на служеніе военнымъ нуждамъ имперіи.

Вызванное патріотическимъ подъемомъ страны обиліе стекавшихся со всей Россіи пожертвованій дало возможность весьма быстро приступить къ созданію Добровольнаго Флота. Такимъ образомъ, къ моменту ликвидаціи военныхъ дѣйствій въ Турціи нашъ Добровольный Флотъ уже располагалъ тремя большими пароходами крейсерскаго типа. Это были «Россія», «Петроградъ» и «Москва», къ которымъ вскорѣ былъ присоединенъ «Нижній-Новгородъ».

Съ тѣхъ поръ Добровольный Флотъ выполняетъ свою культурную работу и становится однимъ изъ главнѣйшихъ факторовъ въ дѣлѣ развитія русскаго торговаго мореплаванія, превратившись изъ скромнаго предпріятія въ одно изъ солиднѣйшихъ въ мірѣ пароходствъ. Въ настоящее время нашъ Добровольный Флотъ располагаетъ 32 пароходами океанскаго типа, общей грузоподъемностью до 6.000.000 пуд., изъ которыхъ половину составляютъ суда постройки послѣднихъ пяти лѣтъ.

ПАРОХОДЫ.	Полныхъ регистровыхъ тоннъ.	Годъ постройки.	Длина.	Ширина.	Грузоподъемность въ пудахъ.
Н.-Новгородъ . . . . .	3.367	1891	336 ф.	40 ф.	228.780
Саратовъ . . . . .	5.426	1892	462 «	50 «	183.768
Ярославль . . . . .	4.494	1892	415 «	45 «	273.668
Тамбовъ . . . . .	4.441	1893	415 «	45 «	283.898
Петроградъ . . . . .	5.432	1894	462 «	52 «	207.700
Владиміръ . . . . .	5.620	1895	449 «	49 «	341.062
Воронежъ . . . . .	5.616	1896	449 «	49 «	336.120
Кіевъ . . . . .	5.566	1896	446 «	49 «	340.250
Херсонъ . . . . .	6.707	1896	493 «	54 «	288.726
Екатеринославъ . . . . .	6.581	1898	420 «	54 «	426.312
Пермь . . . . .	4.243	1903	373 «	48 «	347.324
Колыма . . . . .	1.459	1906	241 «	35 «	101.866
Ставрополь . . . . .	1.210	1097	200 «	33 «	54.250
Орелъ . . . . .	3.462	1909	400 «	45 «	113.522
Полтава . . . . .	3.476	«	352 «	45 «	113.522
Рязань . . . . .	3.521	«	352 «	45 «	113.522
Симбирскъ . . . . .	2.712	«	352 «	41 «	76.570
Пенза . . . . .	2.679	«	314 «	41 «	76.570
Кишиневъ . . . . .	2.372	1910	314 «	41 «	155.930
Тула . . . . .	2.351	1910	280 «	41 «	155.930
Курскъ . . . . .	6.254	1911	280 «	51 «	473.494
Могилевъ . . . . .	6.377	1911	407 «	52 «	437.720
Новгородъ . . . . .	5.286	1912	390 «	50 «	408.580
Лена . . . . .	1.363	«	263 «	33 «	86.304
Симферополь . . . . .	2.716	1912	286 «	40 «	122.760
Тверь . . . . .	2.716	«	286 «	40 «	122.760
Тобольскъ . . . . .	2.716	1913	286 «	40 «	122.760
Томскъ . . . . .	2.716	«	286 «	40 «	122.760



Астрахань . . . . .	2.716	1913	286 ф.	40 ф.	122.760
Эривань . . . . .	2.716	«	286 «	40 «	122.760
Индирикка . . . . .	2.269	1889	315 «	38 «	186.000
Яна . . . . .	2.269	1886	315 «	38 «	186.000

До возникновенія Добровольнаго Флота всѣ русскія пароходныя предпріятія сосредоточивали свою дѣятельность почти исключительно на моряхъ и рѣкахъ Европейской Россіи, оставляя безъ должнаго вниманія наши восточныя окраины, почему вся торговля Россіи съ Дальнимъ Востокомъ производилась главнымъ образомъ сухимъ путемъ черезъ Сибирь, что представляло серьезныя затрудненія при отсутствіи въ то время желѣзной дороги; морской же путь обслуживался исключительно иностранными пароходами черезъ Гамбургъ и Лондонъ. Такимъ образомъ задача для дѣятельности Добровольнаго Флота ставилась сама собою, а установленіе правильныхъ почтово-товаро-пассажирскихъ рейсовъ между Одессою и Владивостокомъ являлось требованіемъ времени. И Добровольный Флотъ блестяще разрѣшилъ свою задачу.

За первыя шесть лѣтъ существованія Добровольнаго Флота между Одессою и Владивостокомъ было совершено всего 34 полныхъ рейса, т. е. около 6 рейсовъ въ годъ; черезъ 15 лѣтъ послѣ этого годовое число рейсовъ дошло до 24 и даже до 25. Съ открытіемъ движенія по Сибирской жел. дор. число рейсовъ естественно уменьшилось, и въ настоящее время ежегодно совершается 18 обязательныхъ срочныхъ рейсовъ; но въ это время весьма значительно развилось мѣстное дальне-восточное движеніе.

Такимъ образомъ, Добровольный флотъ совершаетъ теперь срочные товаро-пассажирскіе рейсы по слѣдующимъ направленіямъ:

1. Восточная линія: изъ Одессы во Владивостокъ, съ заходомъ по пути въ Константинополь, Портъ-Саидъ, Суэцъ, Джэдду, Ходейду, Джибути, Коломбо, Сингапуръ, Пенангъ, Гонгъ-Конгъ, Шанхай, Нагасаки, всего въ годъ 18 рейсовъ, число которыхъ можетъ быть увеличено.

2. Экспрессныя линіи: Владивостокъ—Цуруга, два раза въ недѣлю, Владивостокъ—Шанхай (черезъ Нагасаки), одинъ разъ въ недѣлю.

Директоръ русскаго общества для изготвленія снарядовъ и военныхъ припасовъ, контръ-адмиралъ въ отставкѣ Петръ Аркадьевичъ Троянъ родился въ 1856 г. По окончаніи курса въ морскомъ училищѣ онъ былъ произведенъ въ офицеры, а затѣмъ окончилъ курсъ и морской академіи. Съ 1874 г. по 1910 г. онъ провелъ сначала въ военномъ флотѣ, а затѣмъ 20 лѣтъ въ Добровольномъ флотѣ, занимая послѣдовательно оберъ-и штабъ-офицерскія должности. Во время русско-японской войны командовалъ вспомогательнымъ крейсеромъ «Смоленскъ», переименованнымъ въ крейсеръ «Ріонъ». Сначала войны крейсировалъ самостоятельно въ Красномъ морѣ и у мыса Доброй Надежды, а затѣмъ былъ въ эскадрѣ адмирала Рожественскаго; въ послѣднее время онъ состоялъ членомъ комитета Добровольнаго флота.

Въ виду существующаго въ русскомъ обществѣ интереса къ сѣвернымъ окраинамъ нашего отечества, комитетъ Добровольнаго флота снарядилъ въ 1910 г. экспедицію въ воды Ледовитаго океана съ цѣлью положить начало будущимъ сообщеніямъ съ нѣкоторыми пунктами его побережій. Во главѣ экспедиціи былъ поставленъ

3. Линія Татарскаго пролива: изъ Владивостока въ Николаевскъ на Амурѣ, съ заходомъ по пути въ заливъ св. Ольги, Императорскую гавань, Пилево, Александровскъ на Сахалинѣ, сел. Рыбное, де-Кастри, всего 16 рейсовъ въ годъ.

4. Сѣверныя линіи, по Охотскому и Берингову морямъ; всего въ годъ 24 рейса изъ Владивостока въ Петропавловскъ на Камчаткѣ съ заходомъ въ Хакодате и съ дальнѣйшимъ посѣщеніемъ разныхъ пунктовъ Камчатки и побережья Охотскаго и Берингова морей.

5. Владивостокъ—Нижне-Колымскъ, одинъ рейсъ въ навигацію.

6. Владивостокъ—устье рѣки Лены, одинъ рейсъ въ навигацію.

Такимъ образомъ, Добровольному Флоту удалось разрѣшить весьма важную задачу: создать тѣсную связь между метрополіей и ея самыми отдаленными восточными окраинами. Кромѣ того, онъ же создалъ продолженіе Великаго Сибирскаго пути, превративъ его, такимъ образомъ, изъ національнаго въ международный и тѣмъ придавъ ему мировое значеніе.

Въ составъ правленія Добровольнаго Флота входятъ предсѣдатель вице-адмиралъ М. В. Князевъ, члены правленія—д. ст. сов. Н. В. Герасимовъ, шталмейстеръ д. с. с. Н. А. Ржевускій, ген.-м. В. А. Штенгеръ, ст. сов. К. Я. Ушаковъ, полк. М. М. Загю, д. ст. сов. П. А. Беклемишевъ, директоръ-распорядитель—В. К. Крафтъ, секретарь—С. И. Годецкій, завѣдывающій коммерческимъ отдѣломъ—М. Л. Афанасьевъ, главный бухгалтеръ—В. А. Юноша-Шанявскій. Кромѣ того, управляющимъ дѣлами въ Одессѣ состоитъ князь Д. Г. Маврокордато, на Дальнемъ Востокѣ—Л. Ф. Компаніонъ; агенты имѣются въ Россіи—Петроградъ, Москва, Кіевъ, Варшава, Одесса, Николаевъ, Севастополь, Батумъ, Новороссійскъ, Владивостокъ, Николаевскъ на Амурѣ, Александровскъ на Сахалинѣ, Петропавловскъ на Камчаткѣ, Охотскъ, Гижига, Ростовъ-на-Дону, заграницей—Константинополь, Портъ-Саидъ, Суэцъ, Джэдда, Бейрутъ, Джибути, Калькутта, Коломбо, Сингапуръ, Гонгъ-Конгъ, Шанхай, Ханькоу, Нагасаки, Цуруга, Лондонъ, Гамбургъ, Мельбурнъ.

Правленіе: Петроградъ. Итальянская ул., 33.



П. А. Троянъ.

П. А. Троянъ, который отправился въ путь изъ Владивостока на пароходѣ «Колыма» къ устью рѣки Колымы, впадающей въ Ледовитый океанъ. Свою задачу — изслѣдовать морской путь—П. А. Троянъ выполнилъ вполне удачно. Ему удалось еще разъ подтвердить возможность созданія прочной связи государства съ забытымъ краемъ, пригоднымъ для заселенія и развитія торговыхъ сношеній. Въ докладѣ о результатахъ своей сложной экспедиціи П. А. Троянъ указывалъ, что хотя бы одинъ ежегодный рейсъ изъ Владивостока къ устью Колымы съ торгово-промышленными цѣлями былъ бы весьма желателенъ и вполне возможенъ, особенно если для этихъ рейсовъ приспособить специальный пароходъ. Въ дополненіе къ этому онъ указалъ на то обстоятельство, что американскія суда заходятъ въ наши сѣверныя воды и ведутъ съ прибрежными обывателями выгодную для себя и разорительную для русскаго населенія мѣновую торговлю. Надо надѣяться, что блестящіе успѣхи экспедиціи П. А. Трояна принесутъ свои плодотворные результаты для отечественнаго судоходства, для оживленія забытаго сѣвернаго края и для развитія торговыхъ сношеній.



Капитанъ I ранга въ отставкѣ Рудольфъ Карловичъ Фельдманъ родился въ 1864 г. въ г. Ревелѣ. Среднее образование онъ получилъ въ ревельской классической гимназій.



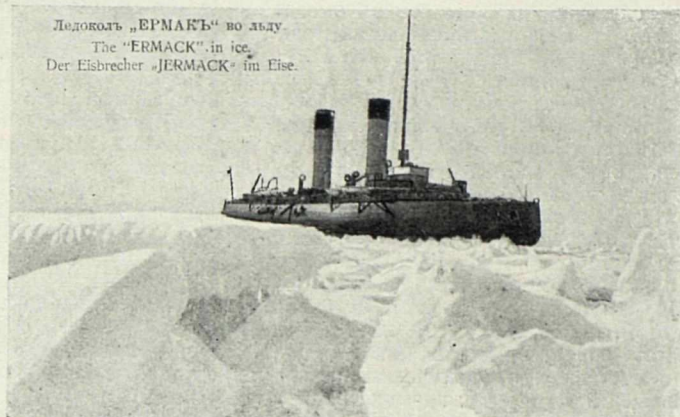
Р. К. Фельдманъ.

Въ 1878 г. онъ увлекся морскимъ дѣломъ, а въ 1882 г. поступилъ въ морское училище, по окончаніи курса въ которомъ въ 1885 г. онъ былъ произведенъ въ гардемарины, затѣмъ въ 1886 г.—въ мичманы и въ 1893 г. въ лейтенанты. Въ 1897 г. онъ вышелъ въ запасъ и зачислился въ Добровольный флотъ. Въ 1901 г. онъ, между прочимъ, плавалъ на крейсерѣ пограничной стражи; въ томъ же году онъ поступилъ снова въ военный флотъ, но въ 1902 г. вышелъ въ отставку съ чиномъ капитана II ранга. Въ 1902—1903 г. г. онъ служилъ при комитетѣ Добровольнаго флота.

Разносторонняя и многополезная дѣятельность Р. К. Фельдмана выдвинула его въ 1904 г. на видный постъ командира ледокола «Ермакъ». На этомъ дѣтищѣ адмирала Макарова онъ состоитъ командиромъ и понынѣ.

Въ 1911 г. за отличіе произведенъ въ капитаны I ранга съ оставленіемъ въ отставкѣ.

Р. К. Фельдманъ награжденъ орденами и медалями: въ 1885 г. медаль за спасеніе погибавшихъ; въ 1893 г.—орденъ св. Станислава 3 степени; въ 1894 г.—медаль



въ память царствованія Александра III; въ 1904 г.—шведскій орденъ Даннеборга; въ 1908 г.—за снятіе крейсера «Олего»—орденъ св. Владиміра IV степени; въ томъ же году—прусскій орденъ «Краснаго Орла»; въ 1909 г. почетный знакъ Императорскаго о-ва спасенія на водахъ и норвежскій орденъ Олафа; въ 1891 г.—жетонъ за плаваніе въ эскадрѣ Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника Цесаревича отъ Триеста до Владивостока.

## 4-ый Общій Сѣздъ Судовладѣльцевъ.

Засѣданія 4-го общаго сѣзда судовладѣльцевъ происходили 27—30 января 1914 года въ Петроградѣ. Предсѣдателемъ сѣзда былъ единогласно избранъ М. Н. Бенуа, товарищами предсѣдателя: К. Э. Регель, Е. М. Небученовъ, М. М. Бениславскій, И. Н. Величко, А. А. Крыжановскій, П. П. Региръ и А. Я. Фельдманъ; секретарями сѣзда: Н. Н. Сухихъ, И. В. Коншевскій, А. М. Гамбургеръ и Л. И. Левинсонъ; членами ревизіонной комиссіи З. С. Зельцеръ, П. И. Морозовъ и А. М. Гамбургеръ.

Сѣздъ призналъ необходимымъ увеличить число округовъ министерства путей сообщенія до 15, вмѣсто нынѣ существующихъ 7, и учредить при округахъ судоходные совѣты съ участіемъ представителей судоходныхъ предприятий и выразилъ пожеланіе о привлеченіи на должность начальниковъ портовъ и ихъ помощниковъ лицъ или съ высшимъ техническимъ образованіемъ или специалистовъ-практиковъ въ сферѣ торговаго мореплаванія.

По вопросу о перевозкѣ иностранныхъ товаровъ въ русскихъ портахъ для дальнѣйшаго слѣдованія на русскихъ судахъ безъ оплаты пошлиной въ портахъ перегрузки, сѣздъ рѣшилъ принять всѣ необходимыя мѣры, чтобы облегчить и расширить транзитъ иностранныхъ грузовъ въ русскіе торговые порты безъ ущерба для таможеннаго вѣдомства.

Въ виду обнаруженной явной убыточности для торговаго мореплаванія консульскихъ пошлинъ, сѣздъ поручилъ совѣту ходатайствовать объ ихъ отмѣнѣ или въ крайнемъ случаѣ объ уменьшеніи. Въ цѣляхъ точнаго установленія условій, при которыхъ судно должно быть задержано въ порту, сѣздъ рѣшилъ ходатайствовать о пересмотрѣ «Правилъ освидѣтельствованія морскихъ торговыхъ судовъ».

При обсужденіи вопроса «О механикахъ торговаго флота» сѣздъ призналъ желательнымъ, чтобы судовладѣльцы въ возможно широкой формѣ предоставляли воспитанникамъ училищъ технику дальняго плаванія мѣсть на своихъ пароходахъ для лѣтнихъ практическихъ занятій.

Съ большимъ интересомъ была заслушана докладъ «О мѣрахъ къ удешевленію каменноугольнаго и нефтяного топлива». Въ результатъ сѣздъ присоединился къ ходатайству углепромыш-

ленниковъ юга Россіи объ удешевленіи проѣзда рабочихъ къ копиямъ донецкаго бассейна, а также о сооруженіи новыхъ желѣзнодорожныхъ линій и увеличеніи подвижнаго состава и пропускной способности желѣзныхъ дорогъ донецкаго бассейна. Кроме того, рѣшено было ходатайствовать о скорѣйшемъ осуществленіи проектовъ Волго-Донскаго канала и Волго-Сибирскаго воднаго пути. Въ цѣляхъ же удешевленія нефтяного топлива сѣздъ высказался за расширеніе льготъ при пользованіи казенными участками съ установленіемъ обязательнаго минимальнаго количества буровыхъ работъ и за разработку возможно большей площади нефтеносныхъ земель, а также за беспошлинный ввозъ изъ заграницы нефти и продуктовъ ея перегонки.

Сочувственно былъ принятъ сѣздомъ докладъ совѣта «Объ обществахъ для надзора за паровыми котлами», и было выражено пожеланіе о расширеніи компетенціи этихъ обществъ въ смыслѣ предоставленія имъ права надзора и за судовыми паровыми котлами.

Съ цѣлью упростить и облегчить таможенныя операціи, сѣздъ высказался за желательность устройства вольныхъ гаваней въ Россіи, особенно въ Одессѣ.

По вопросу объ обезпеченіи фрахта грузомъ сѣздъ призналъ необходимость проведенія въ законодательномъ порядкѣ слѣдующихъ положеній: 1) судовладелецъ принадлежитъ преимущественное право на удовлетвореніе изъ груза причитающагося ему вознагражденія за перевозку и др. платежей, 2) ему предоставляется право на удержаніе груза до полученія причитающейся суммы. Кроме перечисленныхъ, сѣздомъ были заслушаны доклады, имѣющіе мѣстное значеніе: «Объ Астраханскомъ морскомъ каналѣ», «О судоходствѣ на Мариинскомъ водномъ пути», «О проектированномъ министерствомъ путей сообщенія установленіи сборовъ за пользованіе Мариинскимъ воднымъ путемъ» и др.

Въ общемъ итогъ работы сѣзда являются весьма важными и полезными для интересовъ русской торговли и промышленности, такъ какъ большинство резолюцій имѣютъ въ виду содѣйствіе русскому экспорту и удовлетвореніе нуждъ нефтепромышленности юга Россіи.



## Совѣтъ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ.

Для предварительныхъ организационныхъ работъ и подготов- ки матеріала для 4-го общаго съѣзда судовладѣльцевъ 4 марта 1913 года былъ избранъ совѣтъ съѣзда, во главѣ съ предсѣдате- лемъ М. Н. Бенуа и товарищами предсѣдателя: К. Э. Регелемъ отъ мореходныхъ предпріятій и Е. М. Небученовымъ отъ рѣчныхъ.

Совѣтъ, начиная съ 5 марта 1913 г. по 1 января 1914 г., имѣлъ 88 засѣданій, въ коихъ, кромѣ разработки вопросовъ и исполне- нія постановленій 3-го общаго съѣзда, занимался обсужденіемъ вопросовъ, направленіе и разрѣшеніе которыхъ въ правитель- ственныхъ и общественныхъ учрежденіяхъ должно было имѣть большое значеніе для мореходныхъ и рѣчныхъ предпріятій. За это время члены совѣта участвовали въ засѣданіяхъ совѣтовъ представителей торговли и промышленности, биржевой торговли и сельского хозяйства, Императорскаго общества судоходства и въ междувѣдомственныхъ совѣщаніяхъ.

Кромѣ того, по вопросамъ страхованія рабочихъ судоходныхъ предпріятій, согласно закона 23 іюня 1912 года, совѣтъ обра- зовалъ особую комиссію, на засѣданія которой были приглаше- ны представители судоходныхъ предпріятій, правительственныхъ учреждений и торгово-промышленныхъ организаций.

Преимущественное вниманіе совѣта было обращено на нужды торгового мореплаванія. Совѣтъ призналъ необходимымъ хода- тайствовать о желательности созданія морского торговаго устава, отвѣчающаго требованіямъ времени, а также о пересмотрѣ таможен- наго устава и всѣхъ правилъ и инструкцій, дѣйствующихъ въ дѣлѣ торгового мореплаванія.

По вопросу о портовомъ управленіи совѣтъ высказался за то- чтобы предсѣдатель и члены портовыхъ присутствій отъ судоход- ныхъ предпріятій избирались представителями этихъ предпріа- тій изъ своей среды, а также чтобы всѣ вопросы, затрагивающіе интересы и нужды торговаго мореплаванія и подлежащіе обсуж- денію въ правительственныхъ и законодательныхъ учрежденіяхъ предварительно обсуждались совмѣстно съ представителями вѣдомствъ въ совѣтѣ съѣздовъ судовладѣльцевъ.

Идя навстрѣчу необходимости развитія русскаго экспорта, совѣтъ высказался за оставленіе существующаго льготнаго вывоз- ного тарифа на керосинъ. Что же касается нефти и нефтяныхъ остатковъ, то съѣздъ, принимая во вниманіе крайній недостатокъ этихъ продуктовъ для внутренняго употребленія, постановилъ ходатайствовать о повышеніи тарифовъ на эти продукты въ направ- леніяхъ къ вывознымъ портамъ. Съ цѣлью воспрепятствовать отливу керосина съ волжскаго района и дальнѣйшему повышенію цѣны на него на Волгѣ, совѣтъ высказался противъ пониженія про- возной платы за керосинъ и нефтяное топливо отъ Петровска и волжскихъ пристаней до Петрограда.

По вопросу о запрещеніи съ начала навигаціи 1914 года поль- зоваться деревянными наливными судами для перевозки и хра- ненія нефти, совѣтъ постановилъ просить министра путей сообще- нія войти съ представленіемъ о продленіи права пользованія деревянными наливными судами до начала навигаціи 1916 года.

Предсѣдатель общества бук- сирно-пароходовладѣльцевъ на рѣкѣ Невѣ и ея притокахъ Петръ Ильичъ Захаржевскій принадлежитъ къ числу наибо- лѣе крупныхъ въ Петроградѣ владѣльцевъ буксирныхъ паро- ходовъ и транспортных су- довъ, пользуясь репутаціей энергичнаго и дѣловаго чело- вѣка. Но прежде чѣмъ достиг- нуть настоящаго своего почет- наго положенія въ торговомъ мірѣ, онъ прошелъ сложный жизненный путь.

Окончивъ курсъ наукъ въ духовной семинаріи, онъ отдал- ся дѣлу народнаго образованія, состоя въ теченіе трехъ лѣтъ сельскимъ учителемъ. Когда пришло время его брату отбы- вать воинскую повинность, П. И. Захаржевскій добровольно вступилъ въ ряды російской арміи вмѣсто брата и отбылъ полный срокъ, получивъ званіе прапорщика запаса.

Возвратившись домой, онъ занялся сначала сель- скимъ хозяйствомъ въ родовомъ имѣніи, представляв- шемъ въ то время цѣнность не свыше 20.000 руб. Умѣ- лымъ веденіемъ дѣла и рациональными культурными мѣропріятіями онъ быстро поднялъ цѣнность и доход- ность имѣнія и черезъ пять лѣтъ продалъ его за 105.000 р.

Въ 1899 г. онъ пріѣхалъ въ Петроградъ и рѣшилъ примѣнить свой трудъ и энергію къ дѣлу столичнаго буксирнаго пароходства, для чего имъ былъ пріобрѣ- тенъ въ Ревелѣ подходящій пароходъ. Три года упорнаго



П. И. Захаржевскій.

труда не дали, однако, положи- тельныхъ результатовъ; тогда онъ заказалъ новый пароходъ, уплативъ фирмѣ авансомъ 18.000 руб., но фирма обанкротилась, деньги пропали. Эти неудачи не сломили его энергіи.

Онъ пріобрѣлъ на Вольномъ островѣ отмель и оборудовалъ тамъ собственную верфь, на ко- торой въ короткій срокъ постро- илъ по собственнымъ планамъ буксирный пароходъ и 10 судовъ для транспортированія строи- тельныхъ матеріаловъ. Пред- пріятіе его было уже въ пол- номъ расцвѣтѣ, ко гда въ 1904 г. его призвали, какъ прапорщи- ка запаса, въ дѣйствовавшую противъ Японіи армію. По окон- чаніи во йны, онъ съ новой энер- гіей занялся восстановленіемъ своего предпріятія. И въ настоя- щее время П. И. Захаржевскій является владѣльцемъ 4 буксир- ныхъ пароходовъ и 14 транспорт- ныхъ судовъ. Его изобрѣтатель-

ности принадлежать особенно удачно скомбинирован- ные водоотливы, которые вошли теперь во всеобщее употребленіе.

Посвящая свободное время общественной дѣятель- ности, П. И. Захаржевскій извѣстенъ на просвѣтитель- номъ и благотворительномъ поприщѣ, какъ добрый и отзывчивый челоувѣкъ.

Контора буксирнаго пароходства П. И. Захаржев- скаго находится: Петроградъ. Вас. О—въ. 17 линія, д. 70. Тел. 547—00.

## Товарищество судоходства и пароходства И. И. Конецкій.

Товарищество учреждено въ 1900 г. съ основнымъ капиталомъ въ 800.000 р., который въ 1913 г. возросъ до 1.200.000 р. Обороты послѣднее время—около двухъ милліоновъ рублей въ годъ. Товарищество производитъ транспортированіе кладей и имѣетъ буксирное паро-

ходство на р. р. Невѣ и Волгѣ съ ея притоками, а также на Маріинской водной системѣ. Составъ правленія: И. Г. Конецкій, Е. И. Конецкій, И. И. Конецкій и кан- дидатъ Г. И. Конецкій. Правленіе: Петроградъ. Невскій пр., 173.



## Г. С. Бернштамъ.

Корабельный маклеръ при петроградскомъ портѣ, петроградскій купецъ и домовладѣлецъ, потомственный почетный гражданинъ Германъ Сергѣевичъ Бернштамъ родился въ 1857 году.

По окончаніи образованія онъ опредѣлился на службу въ контору къ корабельному агенту Эмилю Браунъ, пользовавшемуся въ свое время самой широкой популярностью въ экспортно - импортныхъ коммерческихъ кругахъ. Подъ руководствомъ Э. Брауна, оцѣнившего усердіе, сообразительность и трудоспособность своего молодого сотрудника, Г. С. Бернштамъ постепенно изучилъ все дѣло и часто самостоятельно выполнялъ весьма ответственныя порученія, зарекомендовавшія его въ биржевыхъ кругахъ, какъ серьезнаго знатока биржевого корабельнаго дѣла. Начавъ съ малаго, Г. С. Бернштамъ работалъ совмѣстно съ Э. Браунъ 28 лѣтъ, сдѣлавшись его ближайшимъ помощникомъ.

Въ 1901 году биржевое купечество почтило Г. С. Бернштама избраніемъ на ответственную должность корабельнаго маклера при петроградскомъ портѣ. Связанные съ этой должностью труды и заботы были уже хорошо знакомы Г. С. Бернштаму, поэтому онъ сразу же успѣшно повелъ свои дѣла, пользуясь уваженіемъ и полнымъ довѣріемъ со стороны своихъ кліентовъ.

Въ 1913 году за долголѣтнюю и полезную дѣятельность, по представленію петроградскаго биржевого комитета, Г. С. Бернштамъ былъ Высочайше удостоенъ званія потомственного почетнаго гражданина.

Въ настоящее время Г. С. Бернштамъ, какъ корабельный маклеръ, занимается посредничествомъ между судовладѣльцами и погрузителями по зафрахтованію кораблей и пароходовъ для экспорта за границу разныхъ грузовъ: хлѣба, лѣса и лѣсныхъ матеріаловъ и прочихъ товаровъ биржевой торговли. Кроме того, онъ производитъ покупку и продажу коммерческихъ судовъ. Въ этомъ отношеніи его опытность и знаніе дѣла стоятъ настолько высоко, что онъ пользуется постоянно самой широкой кліентурой среди русскаго и заграничнаго купечества.

Въ спортивныхъ кругахъ имя Г. С. Бернштама извѣстно, какъ вице-командора и предсѣдателя комитета Сестрорѣцкаго яхтъ-клуба, въ развитіи котораго онъ принимаетъ ближайшее участіе. Кроме того, онъ состоитъ дѣятельнымъ членомъ во многихъ просвѣтительныхъ и благотворительныхъ учрежденіяхъ и обществахъ.

Контора Г. С. Бернштама находится: Петроградъ. Весильевскій Островъ, 2 линія, д. 35. Тел. 410—12.