

283
707

155
7507

67/17882



411-5-15



62019-44

ПО ВОПРОСУ О СЕВАСТОПОЛЬСКОМЪ ПОРТѢ*).

По окончаніи Крымской войны, въ теченіи почти 20 лѣтъ до проведенія изъ Лозовой желѣзн. дороги, т. е. до 1874 г., городъ Севастополь представлялъ собою сплошные кварталы развалинъ; цѣнность недвижимыхъ имуществъ была ничтожная; владѣльцы уцѣлѣвшихъ и реставрированныхъ домовъ часто отдавали ихъ желающимъ селиться даромъ, лишь бы сохранить свои имущества; годовой бюджетъ города за это время колебался между 15,000 и 18,000 руб.

Въ 1875 г. части восточнаго и западнаго береговъ Южной бухты гор. Севастополя, по особому **Высочайшему повелѣнію**, предоставлены для нуждъ торговли, и, до настоящаго времени, на упомянутыхъ берегахъ и преимущественно на западномъ, устроены пристани, набережныя, контрфорсныя стѣнки, городскіе хлѣбные магазины, рельсовые пути, таможенныя и всѣ прочія сооруженія и приспособленія, необходимыя для торговой дѣятельности порта.

Блаженной памяти въ **Бозѣ почившій Государь Императоръ АЛЕКСАНДРЪ II**, изволилъ лично близко входить въ нужды гор. Севастополя, при ежегодныхъ посѣщеніяхъ Крыма. Онъ выражалъ свое удовольствіе и надежду представителямъ мѣстной администраціи и Городскаго Общественнаго Управленія на оправдывавшееся по существу возрожденіе города изъ развалинъ, путемъ развитія его торговой и промышленной дѣятельности, для которыхъ географическое положеніе гор. Севастополя, незамерзаемость его обширныхъ и закрытыхъ отъ всѣхъ вѣтровъ бухтъ, а также ихъ большая глубина у береговъ, представляютъ самыя счастливыя условія.

Всѣ отношенія Правительства къ представителямъ и ходатайствамъ города, были проникнуты особеннымъ сочувствіемъ и вѣрою въ торговую и промышленную будущность его, въ виду чего, Высшее правительство признало цѣлесообразнымъ выдать городу заимообразно на постройку хлѣбныхъ магазиновъ, портовыхъ приспособленій, мостовыхъ и прочихъ нуждъ до 800,000 руб., съ уплатою определенныхъ % и погашеній, что и выполняется городомъ до настоящаго времени изъ специальныхъ доходныхъ источниковъ, находящихся въ непосредственной связи и зависимости отъ торговыхъ операцій въ Южной бухтѣ.

Затѣмъ, по особому докладу Господина Министра Внутреннихъ Дѣлъ, въ **Бозѣ почившему Государю Императору** благоутодно было повелѣть, для возбужденія вящаго довѣрія въ торговомъ мірѣ, считать Высочайшее повелѣніе, предоставлявшее западный берегъ Южной бухты для торговли **«окончательнымъ»**.

* Первая страница настоящей статьи была напечатана мною еще въ 1885 г.

Такая определенная, законченная форма **Высочайшаго повелѣнія** необходима была для успокоенія торговыхъ людей, наэлектризованныхъ въ то время разными мѣстными толками, о рискѣ начинать какую либо торговлю въ гор. Севастополь.

Въ числѣ этихъ слуховъ и толковъ вѣроятнѣе представлялось мнѣніе, что торговля въ Южной бухтѣ, при измѣнившихся условіяхъ Парижскаго трактата, не будетъ вполне поощряема, а лишь терпима до возрожденія Черноморскаго флота, когда снова, въ силу традицій прошлаго, Южная бухта понадобится для военнаго флота. Другіе слухи и толкованія о гор. Севастополь не имѣли существеннаго значенія и я упоминаю лишь о томъ, который болѣе симпатиченъ былъ для патріотическаго чувства. Но съ появленіемъ приведеннаго **Высочайшаго повелѣнія**, толки въ невыгодномъ направленіи для торговаго значенія Южной бухты притихли, замолкли и взамѣнъ ихъ выросли и съ успѣхомъ стали прививаться, —новыя успокоительныя сужденія, преимущественно военныхъ техникувъ и специалистовъ, о томъ, что измѣнившійся Парижскій трактатъ и возрожденіе Черноморскаго флота положительно не исключаютъ возможности существованія и дальнѣйшаго развитія и преуспѣнія торговли въ Южной бухтѣ, потому что послѣдняя, при стремленіи военной техники къ изобрѣтенію дальнобойныхъ орудій, обстрѣливаема, почему и не можетъ быть избрана для устройства адмиралтействъ, доковъ и другихъ сооружений, потребныхъ для современнаго флота.

Въ какой степени послѣдствія особой **Монаршей милости**, выразившіяся въ вышеупомянутомъ окончательномъ повелѣніи оправдали ожиданія Правительства, можно видѣть изъ слѣдующихъ цифровыхъ данныхъ, выражающихъ торговый ростъ Севастопольскаго Коммерческаго порта.

ЗАГРАНИЧНЫЙ ВЫВОЗЪ

(экспортъ).

Въ 1875 г.	575,000 пудовъ на сумму	556,000 руб.
» 1882 »	9.391,000 » » »	9,889,000 »
» 1886 »	12.400,000 » » »	10.360,000 »
» 1887 »	16.870,000 » » »	13.555,000 »
» 1888 »	32.443,000 » » »	25.821,000 »

ЗАГРАНИЧНЫЙ ПРИВОЗЪ.

Въ 1875 г. привезено товаровъ на сумму пошлины	16,500 р.
Въ 1888 г. привезено 3.006,000 пуд.; пошлины поступило: золотою валютою .	430,660 »
кредитными	270,000 »

Севастопольская станція желѣзной дороги, принявшая и отправившая въ 1875 году всего около 1¹/₂ милліоновъ пудовъ товаровъ, приняла и отправила въ 1888 году 43.094,000 пуд.

Такое чрезвычайно быстрое и широкое развитіе торговыхъ операцій Севастопольскаго порта оказало непосредственное и поразительное вліяніе на увеличеніе городскихъ доходовъ, такъ:

Въ 1872 г. годовой доходъ составлялъ . .	15,300 р.
» 1874 » » » . .	40,000 »
» 1875 » » » . .	65,000 »
» 1879 » » » . .	148,000 »

Въ 1884 г. годов. доходъ города составл.	187,000 р.	(въ томъ числѣ $\frac{1}{2}$ к. сбор. и якор.	24,900 р.).
» 1886 » » » »	285,000 »	» » » » $\frac{1}{2}$ » » » »	58,640 »
» 1887 » » » »	356,000 »	» » » » $\frac{1}{2}$ » » » »	78,900 »
» 1888 » » » »	464,000 »	» » » » $\frac{1}{2}$ » » » »	163,000 »

Въ 1872 г. построекъ, т. е. домовъ въ городѣ было 487 кварт. 1,000

» 1887 » » » » » » 2,270 » 5,100

Если вспомнить: 1) что провозная способность Лозово-Севастопольской желѣзной дороги, почти до 1880 года, находилась въ весьма неудовлетворительномъ состояніи; 2) разрозненность владѣній по западному берегу Южной бухты, вслѣдствіе чего болѣе 10 лѣтъ вызывался излишній расходъ, до 3 коп. на пудъ, транзитныхъ грузовъ; 3) невыгодную для гор. Севастополя тарифную политику желѣзныхъ дорогъ, соединяющую съ слабымъ развитіемъ на Черномъ морѣ внутренняго судоходства, слѣдовательно и конкуренціи; 4) остановку всѣхъ операций въ портѣ, во время послѣдней войны и другія обстоятельства, такъ или иначе умалявшія коммерческія операціи, то нельзя не удивляться достигнутымъ всего лишь въ 14 лѣтъ торговымъ результатамъ гор. Севастополя, который раньше не имѣлъ за собой никакихъ торговыхъ традицій.

Въ послѣдней половинѣ разсматриваемаго періода развитія и роста торговыхъ операцій порта и самого города Севастополя, именно въ 1885 году, обсуждался вопросъ о Севастопольскомъ портѣ въ особой Коммисіи, подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, Великаго Князя Алексѣя Александровича, съ цѣлью избранія убѣжища — гавани для удовлетворенія нуждъ и потребностей возрождающагося Черноморскаго военнаго флота.

Главныя рѣшенія Коммисіи, въ краткихъ чертахъ и приблизительно, слѣдующія:

1) Для нуждъ военнаго флота избрана Южная бухта, причемъ было изъяснено бывшимъ въ то время Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, покойнымъ адмираломъ И. А. Шестаковымъ, что Южная бухта будетъ вполне достаточна для потребностей военнаго флота.

2) Коммерческій портъ изъ Южной бухты перевести въ другое мѣсто, сохранить за Севастополемъ и коммерческое его значеніе, помѣстивъ торговлю въ одну изъ ближайшихъ и удобныхъ для г. Севастополя бухтъ *).

3) Окончательное же пріисканіе соотвѣтствующаго мѣста для торговаго порта въ Севастопольскихъ бухтахъ, возложено было на Коммисію, подъ непосредственнымъ предсѣдательствомъ Его Превосходительства Главнаго Командира Черноморскаго флота и портовъ, А. А. Пещурова.

Состоя въ то время въ должности Севастопольскаго Городскаго Головы, и будучи вызванъ въ Петербургъ по вопросу о перенесеніи торговли изъ Южной бухты, я, вслѣдствіи упомянутаго рѣшенія упразднить Коммерческій портъ въ Южной бухтѣ, указавъ на желательное для города расположеніе такового въ части бухты большаго рейда, намѣтивъ Килень-бухту, какъ центръ—середину будущаго порта, съ развитіемъ его въ обѣ стороны къ Инкерману и къ Севастополю **).

Коммисія подъ предсѣдательствомъ Его Превосходительства А. А. Пещурова, открывъ свои дѣйствія на мѣстѣ, въ Севастополѣ,—признала необходимымъ сдѣлать подробныя изысканія по устрой-

*) Сохраненіе Севастополемъ коммерческаго значенія особенно желательно было покойному графу Д. А. Толстому, бывшему Министру Внутреннихъ Дѣлъ.

Графъ Д. А. Толстой относился поощрительно и послѣдовательно справедливо къ Севастополю, почему и указывалъ на целесообразную необходимость сохранить Севастополь коммерческій портъ, даже, если это потребуетъ большихъ расходовъ.

**) При этомъ мною было заявлено, что перенесеніе торговаго порта въ одну изъ бухтъ большаго рейда, неизбежно вызоветъ расходы по оздоровленію Инкерманской долины.

ству торгового порта, какъ у Килентъ-бухты, такъ и на Сѣверной сторонѣ—въ Панаіотовой балкѣ. Министерствомъ Путей Сообщенія были командированы гг. инженеры, которые произведя изысканія и составя проекты, представили ихъ предварительно на обсужденіе Коммисіи; по мнѣнію и представленію послѣдней — устройство будущаго Коммерческаго порта у Килентъ-бухты признано было лучшимъ и цѣлесообразнымъ, какъ въ интересахъ города, такъ и по сравнительной стоимости. Затѣмъ, по прошествіи нѣкотораго времени, кажется годъ спустя, Коммисіи пришлось обсуждать вопросъ, о необходимости произвести изысканія по устройству торгового порта въ Стрѣлецкой бухтѣ. Такое обстоятельство вызвано было заявленіемъ Морскаго Вѣдомства, о невозможности устройства торгового порта въ Панаіотовой и Килентъ-бухтахъ, вслѣдствіи необходимости этихъ пунктовъ для нуждъ военнаго флота. Изысканія и составленный проектъ устройства Коммерческаго порта въ Стрѣлецкой бухтѣ въ настоящее время разсматривается въ Министерствѣ Путей Сообщенія *).

Для полноты представляемыхъ мною всѣхъ существенныхъ обстоятельствъ и данныхъ, по вопросу о Севастополѣ, считаю необходимымъ упомянуть, что въ 1881 году, когда еще не возбуждалось официальнымъ порядкомъ никакого вопроса о предоставленіи Южной бухты для военнаго флота, а напротивъ, всѣ хлопотали о созданіи въ ней возможно большихъ удобствъ для торговли, бывшимъ въ то время Градоначальникомъ г. Севастополя, Его Превосходительствомъ А. И. Никоновымъ,—поднятъ былъ вопросъ, объ оздоровленіи Инкерманской долины, мѣзмы которой періодически (рядъ годовъ) порождаютъ весьма серьезныя по злокачественности и численности заболѣванія лихорадкой, которая доходитъ даже до предѣловъ города, именно Южной и Корабельной частей, отстоящихъ отъ болотъ не менѣе шести, семи верстъ.

Труды Коммисіи **), подробно занимавшейся этимъ вопросомъ, изданныя отдѣльной брошюрой въ 1882 году въ достаточной мѣрѣ уясняютъ злокачественность инкерманскихъ лихорадокъ, пріобрѣвшихъ извѣстность съ начала постройки г. Севастополя, а именно въ первыхъ годахъ настоящаго столѣтія, Инкерманская долина сдѣлалась извѣстна своими сапоразными и аппоплектическими лихорадками продолжавшимися по 1847 г., т. е. до устройства водопровода для Севастопольскаго дока и производства канализаціи, съ цѣлью осушенія долины и уменьшенія лихорадокъ. Эти работы, выполненные съ тяжкими усиліями и достойной энергіей не долго поддерживались; наступившая Крымская компанія и ея мѣстные послѣдствія совершенно уничтожили и измѣнили тѣ условія, при достиженіи которыхъ лихорадка смягчилась. Проявленіе вновь злокачественной лихорадки началось съ 1874 г. и, въ періодъ времени до 1881 г. включительно, по процентному содержанію заболѣвшихъ лихорадкой, Инкерманская долина не уступаетъ лихорадочнымъ мѣстностямъ: Рима, области Атлантическаго и Тихаго океановъ, мѣстности въ Соединенныхъ штатахъ и другихъ болѣе или менѣе извѣстныхъ лихорадочныхъ пунктахъ. Такая злокачественная лихорадка обязана своимъ существованіемъ маляріи, зарождающейся въ болотахъ Инкерманской долины. Малярія эта, какъ замѣчаетъ Коммисія, разносится теченіемъ воздуха или вѣтромъ по Инкерманской бухтѣ и Севастопольскому рейду, поражая жителей этихъ мѣстностей, расположенныхъ по берегу рейда, а также и команды судовъ, стоящихъ на большомъ Севастопольскомъ рейдѣ. Въ послѣдніе годы злокачественность лихорадокъ снова смягчилась, благодаря нѣкоторымъ осушительнымъ работамъ, произведеннымъ Управленіемъ желѣзной дороги, а главное, счастливому совпаденію этого обстоятельства съ рядомъ бывшихъ сухихъ, малождливыхъ годовъ.

Очевидно, что всѣ принимавшіяся крайне незначительныя мѣры по оздоровленію Инкермана,

*) Стрѣлецкая бухта по размѣрамъ большая и лишена удобствъ для устройства порта.

**) Подъ руководствомъ и предсѣдательствомъ Д. Ф. Римкевича.

вызывались нуждой, и, совпадая почти всегда съ періодами сухихъ годовъ, не могутъ быть причислены къ мѣрамъ радикальнымъ. Чтобы оздоровить Инкерманскую долину, нельзя ограничиваться мелкими а потому и непроизводительными осушительными работами, требующими постоянной поддержки и денежныхъ затратъ,—нужны мѣры серьезныя и въ большихъ размѣрахъ.

Если во времена адмирала М. П. Лазарева это все хорошо сознавали и старались умалить силу и злокачественность лихорадокъ, то теперь, для настоящаго флота, оздоровленіе Инкермана не только желательно, а прямо таки *необходимо*, въ особенности, если принять во вниманіе, что въ заброшенной Инкерманской долинѣ увеличивается число болотъ и камышей, вслѣдствіе постояннаго изъ году въ годъ обмеленія устья рѣки Черной.

При всѣхъ изложенныхъ обстоятельствахъ, задаваясь вопросомъ, куда перенести коммерческій портъ Севастополя, предложеніе генералъ-маіора А. М. Берха,—соорудить торговый портъ въ Инкерманѣ, является чрезвычайно удачнымъ и счастливымъ, какъ по мысли, такъ и по существу дѣла.

Устройствомъ порта въ Инкерманѣ и другими мѣрами, находящимися въ связи съ работами по прокладкѣ станціонныхъ путей, отводу р. Черной, шоссеиной дороги и проч. достигается:

1) Полное уничтоженіе инкерманскихъ болотъ, а слѣдовательно и оздоровленіе всей мѣстности, съ благотвѣтельными послѣдствіями для здоровья населенія и войскъ.

2) Получится вполне отдѣленная отъ военнаго порта коммерческая гавань, совершенно укрытая и защищенная отъ непріятельскихъ выстрѣловъ съ моря.

3) Изобиліе прѣсной воды.

4) Сокращеніе разстоянія желѣзнодорожнаго пути, сравнительно съ настоящимъ расположеніемъ товарной станціи въ Южной бухтѣ на 10 верстъ, а съ предполагаемымъ въ Стрѣлцкой бухтѣ до 20 верстъ.

5) Широкая возможность утилизировать производительно все тѣ окрестности, которыя теперь всячески избѣгаются населеніемъ, а также производить, безъ человѣческихъ жертвъ вызываемыхъ лихорадками, добываніе инкерманскаго камня, отправляемаго въ большомъ количествѣ.

6) Возможность во время войны укрыться въ концѣ этой природной удаленной отъ взморья, щели, всему нашему торговому флоту на Черномъ морѣ, въ особенности судамъ съ большой осадкой, которымъ нельзя укрыться въ Азовское море или Днѣпровскій лиманъ, даже если они будутъ свободны отъ льда *).

7) Нельзя не признать совершенно основательнымъ то серьезное значеніе для военнаго флота, какое, по мнѣнію А. М. Берха, будетъ имѣть удаленная отъ моря Инкерманская гавань, которая явится, при доступности бомбардированію и сквозному обстрѣливанію Южной бухты, единственнымъ убѣжищемъ: для спокойнаго снабженія военныхъ судовъ, нагрузки, посадки десанта, укрытію той части флота, какая по нуждѣ явится необходимой и вообще по удовлетворенію всѣхъ подобныхъ нуждъ, каковыя доступны, легче и быстрее могутъ быть выполнены за предѣлами разрушительнаго дѣйствія непріятельскаго огня. Технические опасенія относительно слабыхъ качествъ грунта Инкерманской долины, гдѣ проектируется портъ, не могутъ имѣть значенія, такъ какъ произведенными изысканіями инженера Н. Т. Щепетова, въ достаточной мѣрѣ уясняется полная возможность соорудить предполагаемый портъ.

Итакъ, помѣщеніе коммерческаго и военнаго портовъ въ обширныхъ Севастопольскихъ бухтахъ не только возможно, но и представляется необходимымъ, въ интересахъ государственной важности.

*.) Такого безопаснаго убѣжища не имѣетъ ни одинъ изъ нашихъ портовъ на Черномъ морѣ, а на противъ, все они болѣе чѣмъ доступны бомбардированію и прямому обстрѣливанію съ моря.

Всѣ тѣ выгоды и удобства, какія можетъ дать Инкерманскій коммерческій портъ, нельзя создать искусственно ни въ какомъ другомъ пунктѣ, при цѣлесообразной бережливости казенныхъ денегъ.

Перехожу къ проекту устройства Феодосійскаго порта, вмѣсто Севастопольскаго коммерческаго:

Стоимость желѣзной дороги отъ ст. Джанкой до Феодосіи, протяженіемъ отъ 110 до 115 верстъ, выразится отъ 3½ м. до 4½ м. рублей. По слухамъ, эту дорогу берется выстроить кака-я то компанія, съ условіемъ, если совершенно упразднить въ Севастополѣ коммерческій портъ и Правительство устроить таковой въ Феодосіи.

Если это дѣйствительно вѣрно, то конечно доходность по протяженію Лозово-Севастопольской желѣзной дороги уменьшится и предѣлы доходности дороги закончатся ст. Джанкой и той же Лозово-Севастопольской желѣзной дорогѣ придется постоянно имѣть непроизводительный расходъ по содержанію конечнаго участка отъ станціи Джанкой до Севастополя, настоящая доходность котораго (участка) почти совсѣмъ уничтожится и перейдетъ на компанейскій участокъ Джанкой-Феодосіи. Въ конечномъ результатѣ, Правительству придется ежегодно доплачивать непроизводительно до 600,000 рублей, по содержанію участка дороги Джанкой-Севастополь, да кромѣ того, расходы по содержанію дороги отъ Лозовой до Феодосіи должны увеличиться, ибо на этомъ протяженіи будутъ дѣйствовать уже два хозяина, а не одинъ *). Стоимость Феодосійскаго порта, какъ говорятъ исчислена въ 4½ м. рублей, но, по моему мнѣнію, обойдется дороже **). Положимъ, что я ошибаюсь и что Феодосійскій портъ дѣйствительно будетъ стоить 4½ мил. рублей. Если сравнить его, конечно, при одинаковыхъ условіяхъ, т. е. одной глубинѣ, линіи причала и проч. съ Инкерманскимъ портомъ, то послѣдній выходитъ значительно дешевле, именно около 3 мил. рублей. Слѣдовательно, по сравнительной дешевизнѣ и производительности денежныхъ затратъ, преимущество остается за Инкерманскимъ портомъ.

Затѣмъ, широкое развитіе Феодосійскаго порта и самого города въ будущемъ, многимъ представляется сомнительнымъ, вслѣдствіе вѣроятнаго недостатка въ прѣсной водѣ, добываніе которой во всякомъ случаѣ обойдется не дешево. Также сомнительнымъ представляется, чтобы Феодосійскій портъ, по его окончаніи, во время зимы оставался бы свободнымъ отъ льда (Лодія Чернаго моря, стр. 121).

Поднятіе торговаго значенія Феодосійскаго порта до предѣловъ настоящей дѣятельности Севастопольскаго коммерческаго порта, потребуетъ слишкомъ много времени, пожалуй неменѣе 10—15 лѣтъ, а за это время сложится *почтенная* цифра по недоборамъ (доходахъ) ж. дороги и порта.

Самое перенесеніе всей портовой торговой дѣятельности изъ Севастополя въ Феодосію, вызоветъ много обязательныхъ для Правительства непроизводительныхъ уплатъ, которыя вмѣстѣ съ потерями общими и въ особенности для торговыхъ людей, составятъ гораздо большую сумму, чѣмъ при перенесеніи торговли изъ Южной бухты въ Инкерманъ. Феодосійскій портъ открыть непріятельскимъ выстрѣламъ съ моря и, по мнѣнію военныхъ людей, Феодосійская бухта, въ смыслѣ защиты ея береговыми батареями, чрезвычайно неудачно расположена.

Какія же выгоды можетъ представить хлопотливое, рискованное и многоцѣнное устройство Феодо-

*) Вѣроятнѣе всего, что ж. дорогу Джанкой-Феодосіи удобнѣе окажется осуществить казеннымъ способомъ постройки, или поручить соорудить ее Л. С. ж. дорогѣ, во всякомъ случаѣ, проценты на капиталъ 4.000,000 рублей и его погашенія долгое время будутъ вызывать расходъ неменѣе 250,000 рублей ежегодно.

**) Судя по описанію лодии Чернаго моря (стр. 120) и по разсказамъ старыхъ моряковъ, дно Феодосійской бухты состоитъ изъ пла настолько вязкаго свойства, что бросаемыя якоря съ судовъ, всасываются этимъ грунтомъ, почему необходимо почаще подымать и перекладывать якорь, иначе судну затруднительно сняться. При такихъ свойствахъ дна, приморскія сооруженія необходимы дешево и въ такихъ случаяхъ всегда естественны и болѣе вѣроятны, такъ называемыя *непредвидѣнныя* обстоятельства, требующія извѣстныхъ расходовъ.

сйскаго порта? На одно преимущество только и можно указать: сократится доставка грузовъ по желѣзной дорогѣ, что-то около 30 верстъ. Но если сопоставить выгоду отъ сокращенія пути, съ вышеупомянутыми непроизводительными затратами и вспомнить, что морскіе фрахты на Теодосію дороже чѣмъ на Севастополь и что устройство порта въ послѣднемъ не представляетъ никакого риска и не можетъ вызывать всѣхъ тѣхъ сомнѣній, какія остаются на сторонѣ Теодосіи, то, конечно, придется прійти къ заключенію, что одно лишь преимущество—краткость пути далеко не достаточно, чтобы возможно было рѣшиться упразднить Севастопольскій коммерческій портъ, съ его опредѣлившимися уже блистательными результатами.

Въ заключеніе, я долженъ сказать нѣсколько словъ о нѣкоторыхъ замѣчаніяхъ по расположенію коммерческаго порта въ Инкерманѣ. Говорятъ, что расположеніе порта въ Инкерманѣ, въ тылу военнаго, неудобно потому, что Коммерческіе суда, проходя въ портъ и обратно, по бухтѣ большого рейда,—будутъ мѣшать маневрамъ миноносковъ и пристрѣлкѣ минъ, и, что съ проходящихъ коммерческихъ судовъ и пароходовъ будутъ легко распознаваться военно-морскіе секреты.—Я позволю себѣ замѣтить на это, со словъ специалистовъ, что если нужно обучаться производить маневры въ бухтахъ, то ихъ вообще вблизи подъ Севастополемъ имѣется достаточное количество *) и кромѣ рейда, если же необходимо маневрировать миноноскамъ только на большомъ рейдѣ, то движеніе коммерческихъ судовъ не можетъ быть непрерывнымъ на столько, чтобы это въ *дѣйствительности* могло помѣшать юркимъ миноноскамъ. Пристрѣлкѣ же минъ, проходящіе коммерческіе суда никоимъ образомъ помѣшать не могутъ, ибо пристрѣлку свободно можно производить вдоль рейда, а не поперекъ его; такое обстоятельство неизмѣнитъ сущности пристрѣлки. Еслиже это замѣчаніе почему либо не вѣрно, то пристрѣлку минъ, безъ особыхъ неудобствъ, можно практиковать въ Херсонеской, или Стрѣлцкой бухтахъ.

Ширина и длина большого рейда такъ достаточны, что вполне удовлетворяются, какъ военно-морскія требованія, такъ равно и свободная возможность прохода коммерческимъ судамъ. Въ крайнемъ случаѣ, можно даже отдѣлить узкую полосу къ сторонѣ Сѣверной бухты особыми значками (вѣхами или буйками) специально для прохода коммерческихъ судовъ.

Что же касается до распознаванія военно-морскихъ секретовъ, то вѣдь наибольшая доступность въ этомъ смыслѣ всегда останется за избранной для военного флота Южной бухтой, гдѣ все и вся можетъ быть наблюдаемо, невооруженнымъ даже глазомъ, прямо таки изъ оконъ и балконовъ городскихъ домовъ, расположенныхъ на гористой мѣстности, непосредственно прилегающей къ берегамъ Южной бухты.

Съ коммерческаго судна, проходящаго въ Инкерманъ менѣе всего доступно отчетливо увидѣть, что творится въ Южной бухтѣ. Лучшаго мѣста для наблюденія, какъ въ самомъ городѣ, трудно отыскать. Если же вопросъ о распознаваніи секретовъ, и, вообще о соглядатайствѣ, дѣйствительно серьезенъ и имѣетъ важное значеніе, то тогда надо предположить, что при выборѣ Южной бухты для военного флота, онъ совершенно былъ забытъ. Но объ этомъ вопросѣ, т. е. о соглядатайствѣ, затѣмъ о продольномъ обстрѣливаніи Южной бухты съ моря и проч. («Гражданинъ» 1899 г № 31), съ указаніемъ на предусмотрительныхъ мѣщевъ, устроившихъ съ большими затратами и техническими трудностями удаленные отъ моря порты Киши и Вильгельмгафенъ, заявлялось уже въ печати болѣе подробно, чѣмъ въ настоящей статьѣ. Я желалъ лишь выяснитъ возможность и необходимость сохранить за Севастополемъ его значеніе и всѣ тѣ выгоды торговаго порта, благодаря которымъ, при просвѣщенномъ содѣйствіи высшаго Правительства, городъ сталъ быстро возрождаться и богатѣть, а торговля

*, Ближайшія Херсонеская бухта и Стрѣлцкая

окончательно привилась и совершенно освоилась съ удобствами этой прекрасной, не замерзающей гавани.

Скажу болѣе, изъ всѣхъ комбинацій по распредѣленію и назначенію Севастопольскихъ бухтъ для удовлетворенія нуждъ военнаго флота и торговой дѣятельности порта, несомнѣнно, лучшей для военнаго флота и наивыгоднѣйшей по существу дѣла, представляется бухта большого рейда, съ укрытой гаванью въ концѣ, т. е. въ Инкерманѣ. Комерческій же портъ широко могъ бы расти и развиваться въ Южной бухтѣ, непосредственно прилегающей къ городу.

Но если такое распредѣленіе признается неудобнымъ, то устройство коммерческаго порта въ долину Инкермана уже потому необходимо, что въ силу лишь однихъ случайностей войны, эта укрытая отъ поражений съ моря гавань, можетъ предоставить возможность боевому флоту сохранить за собою наибольшую активную способность и продолжительность сопротивленія.

Инженеръ *А. Францовъ.*

