

3. Кауфман И. И. Серебряный рубль в России от его возникновения до конца XIX века / Илларион Игнатьевич Кауфман. — М.: Либроком, 2012. — 268 с.
4. Мельникова А. С. Русские монеты от Ивана Грозного до Петра Первого. История русской денежной системы с 1533 по 1682 год / Алла Сергеевна Мельникова. — М.: Финансы и статистика, 1989. — 318 с.
5. Орешников А. В. Русские монеты до 1547 года / Алексей Васильевич Орешников. — М.: Типография А. И. Мамонтова, 1896. — 272 с.
6. Панкратов Д. Денежная реформа на Руси / Д. Панкратов [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [https://d-pankratov.ru/archives/11332?fbclid=IwAR0VisBC5sUTkOKH1LqTvw9YJuUsSYKiNdPekA-qFjHjrxDf3\\_BHuqnQ9vs](https://d-pankratov.ru/archives/11332?fbclid=IwAR0VisBC5sUTkOKH1LqTvw9YJuUsSYKiNdPekA-qFjHjrxDf3_BHuqnQ9vs)
7. Русская нумизматика [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://ponjatija.ru/node/15302>
8. Спасский И. Г. Русская монетная система. Место и значение русской монетной системы в мировом денежном хозяйстве / Иван Георгиевич Спасский. — Л.: Издательство Государственного Эрмитажа, 1962. — 199 с.
9. Федоров-Давыдов Г. А. Монеты — свидетели прошлого. Популярная нумизматика / Герман Алексеевич Федоров-Давыдов. — М.: МГУ, 1985. — 176 с.

Лучінський І. А.

### **Добровільний флот — шлях з Одеси до Китаю (1880–1887 рр.)**

У XIX ст. Одеса перетворюється на стратегічний порт імперії. Зокрема, система порто-франко (1819–1859 рр.) лише збільшила її стратегічне значення як у економічному, так і політичному векторі. Вже у листопаді 1869 р. було відкрито Суецький канал, який «проклав» новий шлях з Одеси до Далекого Сходу: «Одним з найекзотичніших торговельних зв'язків Одеси була торгівля з Далеким Сходом, що надавала місту статусу чайного порту Російської імперії», — зазначає Патриція Герлігі [1, с. 198]. Особливе місце у сполученні Одеси з Далеким Сходом посідає «Добровільний флот», котрий розглянутий на основі праць та джерел: «Добровільний флот. Нариси комерційного стану і діяльності 1880–1885 рр.» (1887) та «Правила і тариф сплати на перевезення пасажирів на пароплавах добровільного флоту» (1881).

На початку 1878 р. Московське товариство пароплавства клопотало про влаштування «Добровільного флоту», який «въ военное

время могъ бы исполнять крейсерскую службу... а въ мирное время служилъ бы коммерческимъ цѣлямъ, занимаясь торговымъ мореплаваніемъ» [2, с. 5]. В основу діяльності флоту було покладено «преимущественно цѣли войны и крейсерской службы» [2, с. 5].

«Добровільний флот» було створено на основі пожертвувань, які склали в сумі приблизно 4 млн рублів. Автора нарису цікавить і соціальний склад тих, хто був причетним до фінансування цієї справи, яка, як він зазначає, мала похвалу зацікавленість, але жодних свідчень він не спромігся отримати через їхню відсутність [2, с. 6].

У розпорядженні «Добровільного флоту» було 8 суден: «Росія», «Москва» I, «Петербург», «Нижній Новгород», «Владивосток», «Ярославль», «Кострома», «Москва» II. 6 червня 1878 р. перші три судна було придбано у Гамбурзько-Американського пароплавного акціонерного товариства Санкт-Петербурзьким комітетом. Артилерійське оснащення також було придбано за кордоном [2, с. 7]. Політика купівлі судна базувалася з міркувань економії, наприклад, «Нижній Новгород» був придбаний через дешевизну: «Вѣроятно комитетъ соблазнился дешевою стоимостью предложеннаго парохода» [2, с. 7]. Більшість придбаних суден вимагали переоснащення і ремонту [2, с. 8].

У 1880 р. придбано пароплав «Владивосток» (англійська верф Ренфрю), а також крейсер «Ярославль» (тулонська фірма). Згодом крейсер «Ярославль» було передано у розпорядження Чорноморського флоту, оскільки він був збудований за штибом військових крейсерів французького флоту [2, с. 9].

З виручених коштів з крейсера «Ярославль» було придбано в англійців у 1883 р. судно «Кострома» (1873 р. випуску), а у 1884 р. — пароплав «Москва» II [2, с. 10].

У характері перевезень «Добровільного флоту» домінували рейси з перевезення арештантів на Сахалін, а не пасажирське чи торговельне сполучення [2, с. 12]. Уряд фінансував «Добровільний флот» у вигляді компенсацій за сплачене мито в Суецькому каналі, а також надання своєї монополії у вигляді забезпечення державних відправлень [2, с. 13, 21]. Це, в свою чергу, не сприяло залученню приватного капіталу, який би вплинув на розвиток сполучення з Далеким Сходом, оскільки керівництво «Добровільного флоту» влашто-

ували державні замовлення. Такий стан речей зумовив збитковість «Добровільного флоту», що полягало у двох основних причинах: по-перше, витрати на ремонт та переустаткування суден; по-друге, вугілля [2, с. 17]. До цього слід додати відсутність комерційної жилки, а також конкуренцію, яку складали західноєвропейські держави (наприклад, діяльність німецьких пароплавів до 1884 р. [2, с. 21]) в умовах пасивного розвитку сполучення Одеса — Далекий Схід. Відтак, «пароходы добровольнаго флота должны были признаны въ коммерческомъ отношеніи убыточными; для военнаго-же назначенія — не пригодными» [2, с. 18].

Лінія Одеса — Владивосток — Сахалін, яка була чи не найосновнішою, «съ заходамъ въ обратный путь въ Ханькоу или Гонгъ-Конгъ, а число рейсовъ въ годъ бываетъ не болѣе 7, то никакихъ особенностей въ этихъ рейсахъ не представляется» [2, с. 19]. У № 5 «Извѣстій» окреслено діяльність «Добровільного флоту», зокрема про пароплав «Владивосток»: «Дальнѣйшее пребываніе на Востокъ парохода „Владивостокъ“ не представляетъ ни выгоды, ни особенной надобности» [2, с. 20]. «Зимнія плаванія парохода „Владивостокъ“ между Японскими и Китайскими портами оказалось не только что убыточными, но даже прямо невозможными для парохода съ такой осадкой: при посѣщеніи Тяньцзина въ зиму 1882 г. пароходъ нѣсколько разъ стоялъ на мели и подвергался аварійнымъ случайностямъ, что вынудило отказаться навсегда отъ посылки парохода въ мелководные китайскіе порты», — зазначає автор нарису [2, с. 21]. Відомі випадки, коли члени екіпажу пароплаву «Добровільного флоту» під час руху судна перевантажували з місця на місце товари, які, ясна річ, псувалися або просто доставляли у напівцілому вигляді. Питання професійності членів екіпажу залишається відкритим.

Як було зазначено вище, кількість рейсів на рік складала не більше 7 разів, але для відправки арештантів на Сахалін використовували два з шести суден, а інші чотири здійснювали не більше 5 рейсів на рік, з них чотири весняні рейси співпадали з сезонними відправками чайних вантажів з Ханькоу в Одесу [2, с. 23]. Таким чином, можемо дійти висновку про сезонність курсування рейсів «Добровільного флоту».

Проблема пасажироперевезень не була розв'язана керівництвом «Добровільного флоту». Загалом придбані судна мали «весьма

большія пассажирскія помѣщенія въ первой палубѣ, и обширныя помѣщенія для эмигрантовъ — во второй» [2, с. 8]. Отже, місця були, але існували певні труднощі у вигляді відсутності професійної логістики: барк чіткого розкладу, нерідко відправлення відкладалися на декілька днів, що стосувалося також і пасажирських перевезень, які їдуть з Владивостоку до європейської частини імперії; пасажирів не вважали за обов'язкове приймати на судно, оскільки за умовами фрахтування мали мати тривалу стоянку в порті Ханькоу для завантаження чаю [2, с. 23–24]. Слід наголосити і на тому, що у «Правилах і тарифної плати» зазначається особливість перевезення III класу: «2) Пассажиры III класса принимаются лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда въ закрытыхъ палубахъ будетъ свободное отъ грузовъ помѣщеніе» [3, с. 1]. Тобто існувала висока ймовірність того, що судна не завжди будуть заповнені товарами, а також, як було зазначено, осадка судна не завжди дозволяла зайти у порти держав Далекого Сходу.

Цінова політика пасажироперевезень у порти Китаю з Одеси за лінією Одеса — Владивосток представлена наступним чином: I клас з продовольством — 75/120 руб. (Гонконг), 67/107 руб. (Шанхай), 101/162 руб. (Ханькоу); II клас з продовольством — 53/84 руб. (Гонконг), 47/75 руб. (Шанхай), 71/113 руб. (Ханькоу); II клас без продовольства — 30/62 руб. (Гонконг), 27/55 руб. (Шанхай), 40/82 руб. (Ханькоу); III клас без продовольства — 9/13 руб. (Гонконг), 18/12 руб. (Шанхай), 12/8 руб. (Ханькоу). Перша цифра вказує на вартість в кредитних рублях за зменшеним тарифом, а друга — вартість за «нормальною» ціною [3, с. 9–12].

У 1886 р. «Добровільний флот» підпорядковано морському міністерству. За рік було здійснено 7 рейсів з Одеси до Владивостоку і на Сахалін із відвідуванням на зворотному шляху Ханькоу чи Гонконгу [2, с. 32].

В своїх висновках автор нарису прагне розгледіти перспективи майбутньої торгівлі з Китаєм і Японією, але одночасно з тим критикує неуспіх «Добровільного флоту»: «Можно вполне быть увѣреннымъ, что въ скоромъ времени будетъ обращено серьезное внимание на развитіе срочныхъ пароходныхъ сообщений изъ Чорнаго моря въ порты дальняго Востока, потому что дѣло это имѣетъ весьма важное государственное и торговое значеніе. Насколько от-

даленная колонія наша въ Тихомъ Океанѣ нуждается въ улучшеніи морскаго сообщенія съ метрополією, настолько-же того требуетъ и наша торговля съ Китаемъ.

...Самъ собою возникаетъ вопросъ объ учрежденіи сильной пароходной компаніи, которая имѣла-бы средства учредить и развивать постоянныя срочныя сообщенія изъ Одессы въ порты приамурской области, Китая и Японіи» [2, с. 25–26], і далі «...плаваніе пароходовъ добровольнаго флота, не принося въ общемъ, суммированномъ результатѣ никакой выгоды ни ему самому, ни торговлѣ, ни правительству; тормозитъ лишь развитіе нашихъ морскихъ пароходныхъ сообщеній съ портами приморской области, Японіи и Китая» [2, с. 30–31], «Одновременно съ этимъ и наша единственная, активная, заграничная торговля — чайная получила-бы возможность эманципироваться отъ англичанъ и нѣмцевъ, которые напрягаютъ всѣ усилія, чтобы прибрать ее къ рукамъ помощью своихъ пароходныхъ сообщеній и организацією товарнаго кредита» [2, с. 32].

Таким чином, на «Добровільний флот» покладалися великі перспективи в напрямку військової та комерційної служби. В умовах непрофесійності керівництва «Добровільного флоту» ідея стратегічного сполучення з Далеким Сходом зазнавала поразки. Надання флоту своєрідної протекції, з боку держави, низький рівень технічного устаткування, низькокваліфікованість екіпажу, відсутність сприяння залученню приватного капіталу і т. п. не сприяло виведенню його на новий рівень розвитку комерційної справи та встановлення конкурентоспроможності західноєвропейським компаніям у постачанні товарів з Китаю, Японії, Індії. Але негативний аспект нівелюється проникненням різноманітних далекосхідних товарів, в першу чергу перетворення Одеси на «чайові ворота» Російської імперії.

1. Герлігі П. Одеса: Історія міста, 1794–1914 / Патриція Герлігі. — К.: Критика, 1999. — 383 с.
2. Добровольный флотъ. Очеркъ коммерческаго положенія и дѣятельности 1880–1885 г. — Одесса: Типографія «Одесскаго Листка», 1887. — 39 с.
3. Правила и тарифъ платы на перевозку пассажировъ на пароходахъ добровольнаго флота. — Одесса: Типографія Штаба Одесск. Воен. Округа, 1881. — 14 с.