

Русское Общество пароходства и торговли* 1857-1869 г.

Ввиду поднятого и самим правительством, и периодической литературою весьма серьезного вопроса о русском торговом флоте, считаем необходимым сообщить нашим читателям несколько достоверных сведений о русском пароходстве на наших южных морях вообще и об успехах Русского Общества пароходства и торговли в особенности. Мы вполне уверены, что всякому, любящему свое отечество, будет приятно удостовериться в значении этого нового рычага успехов нашей внешней и внутренней торговли.

Высочайшим указом 3-го августа 1856 г. "для развития торговли южного края России и пароходных как торговых, так и почтовых сообщений этого края с русскими и иностранными портами", — учреждено Русское Общество пароходства и торговли. Общество это ввиду одного из ниспосланных проведением последствий Парижского трактата 18/31 марта 1856 года — упразднения Черноморского флота, — должно было заменить его если не боевою силою на южных морях, то нравственным влиянием русского флага на всех берегах и во всех гаванях не только Европы, но и Азии и Африки. Оно могло, в случае нужды, доставить правительству громадные перевозочные средства, нужные внутри и вне империи, если бы того потребовала честь или польза государства.

Общество открыло свои действия с пятью пароходами 21 мая 1857 года; мы видели торжественное зарождение этого предприятия и тот неподдельный восторг, который объял все сословия не только Одессы, но и всего Новороссийского края при виде основания столь великого учреждения и, признаюсь, предсказывали ему весьма блистательную будущность. С того дня прошло уже 13 полных навигаций, десятки миллионов пуд груза и целые миллионы пассажиров развезло оно по всем морям Европы; посещало священные гавани Палестины, заходило в Египет и целые миллионы рублей вносило в свою казну. Таким образом оправдало оно и главную цель своего учреждения — развитие торговли и судоходства для пользы Южной России, и доказало, что всякое мудро затеянное, честно и благоразумно веденное предприятие будет иметь успех в России, вообще так мало привыкшей к большим торговым, особенно компанейским предприятиям. Простая группировка цифр, взятых из кратких годовых отчетов об-

* Первая итоговая статья о РОПиТ, написанная "Геродотом Новороссийского края" А.А. Скальковским.

ТРУДЫ
ОДЕССКАГО
СТАТИСТИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.



ОДЕССА

въ Типографіи П. Францова.
1867.

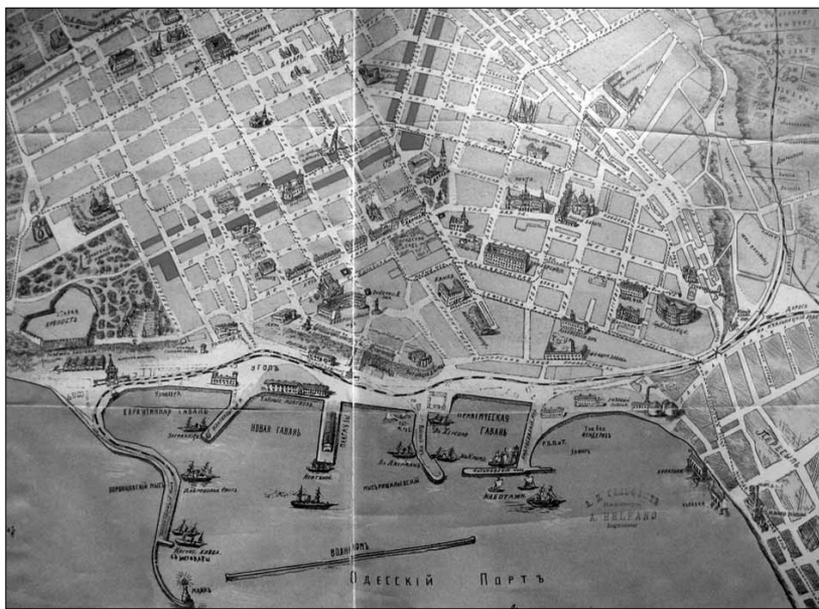
щества, будет лучшим тому доказательством и вернейшим документом его деятельности. Мы представим их со всевозможною умеренностью, и вполне убеждены, что эти цифры будут прочитаны с величайшим интересом. Но, дабы оценить их значение, мы должны сказать предварительно несколько слов о том, как основалось на наших водах отечественное пароходство и до каких результатов достигло оно в эпоху Крымского наезда. Для этого считаем необходимым повторить вкратце здесь сказанное уже нами в другом месте.*

До 1828 года на Черном и Азовском морях были только военные пароходы, слабосильные, принадлежавшие в качестве пакетботов Черноморскому адмиралтейству и служившие в этом виде в Турецкую кампанию 1828-1829 г.** В то время по ходатайству кн. Воронцова был выстроен на счет доходов г. Одессы на Николаевской верфи пакетботный и грузовой пароход в 60 сил, который, по высочайшей воле, назван был "Одессою". В июне месяце он прибыл в нашу гавань, и появление его было началом торгового и пассажирского пароходства на этих водах. Он служил несколько раз пакетботом для сношения Одессы с Варною, где командовал войсками главный начальник Новороссии. Пароход "Одесса" в течение июля и августа 1828 года совершил под командою италианского шхипера Галюфи два рейса в крымские порты; возил туда: свинец, муку и мешки, нужные для армии, привозил пассажиров и товары, особенно фрукты, но, употребляя вместо угля дрова, часто останавливался за недостатком топлива, которого по силе паров определить не успели, по неопытности, ни экипажа, ни самого капитана.*** В то же время и на той же верфи построен был другой пароход, "Наследник", назначенный для плавания по Азовскому морю. Но постройка его была столь неудачна и стоила столь дорого, что правительство отказалось от сооружения пароходов на наших водах. А потому заказан был в Петербурге на заводе Берда пароход "Нева", который прибыл в Одессу в 1834 г. и был назначен для постоянных сообщений Одессы

* Краткий очерк истории нашего пароходства помещен в наших "Записках о торговых и промышленных силах Одессы". (С. Петербург 1865 года, стр. 110-116).

** Из этих пароходов нам известны в особенности два: "Везувий", который под командою штурмана Дашкевича, и "Надежда" под командою штурмана Червякова, служили в 1827 г. транспортами адмиралтейства и заходили не раз на одесский рейд.

*** Мне случилось по приказанию фельдмаршала сделать первый рейс на этом пароходе и представить ему о нашем плавании подробный отчет. Наше путешествие было не весьма удачно: по выходе из гавани пароход в пяти верстах от Одессы загорелся и надобно было возвратиться назад для спасения судна и пассажиров. После, по выходе из евпаторийского рейда, мы вместо Ялты попали на группу скал близ Балаклавы и спаслись только благодаря присланному нам лощману, впоследствии полковнику М. Цакни.



с Константинополем. Это было первое заграничное пакетботное учреждение, основанное на силе паров.* В 1833 г. В Одессе образовалась небольшая компания на акциях, под названием "Черноморского пароходного общества", но с столь ничтожным капиталом и с такими судами, которые довели компанию до совершенного разорения, несмотря на отличный порядок и бережливость в его управлении и точность в движении пароходов, прибытия которых в Константинополь ожидали с большим удовольствием. Обществу этому не повезло. Пароход "Николай I-й" в 1840 году сгорел ночью в одесской Практической гавани, и в течение двух лет пароход "Императрица Александра" ходил в Константинополь один. Выстроенный же в Николаеве новый паровой пакетбот оказался слабым и неудобным к мореплаванию. Сообщениям с Константинополем угрожало совершенное прекращение, если бы правительство в этом, как и в других важнейших вопросах, не приняло с своей стороны самых деятельных мер.

С первых навигаций правительство убедилось, что постройка пароходов не только на Николаевской, но и на Петербургской верфях обходится

* Пароход "Нева" в страшную бурю, свирепствовавшую на Черном море 10 и 20 ноября 1835 года, погиб совершенно с большею частью своих пассажиров и экипажа.

дорого, а суда выходят неудачной конструкции, решилось, по ходатайств кн. Воронцова, заказать их в Англии. Первый пароход, там построенный и назначенный для Одессы, назван в честь преобразователя России "Петр Великий", прибыл в Одессу к 1835 г. Совершив два или три рейса к южным берегам Крыма, один в дунайские устья до самого Галаца, он своими достоинствами — ценою своей постройки, конструкциею, ходом и неслыханною прочностью (он служил с лишком 22 года) — указал нам путь, по которому следовало идти вперед. В 1836 году он вел на буксире в течение 18 с лишком дней 20-пушечный корвет "Ифигению", которым командовал в чине капитан-лейтенанта известный теперь моряк и дипломат гр. Путятин. Кн. Воронцов с обеими судами и 60-ю пассажирами ходил к восточным берегам Черного моря, посещал все занятые тогда гавани и бухты и присутствовал при основании генералом Вельяминовым новой крепости у форта Суджук-Кале, у которой устроил впоследствии столь любимый им город Новороссийск, сожженный в 1855 году, а теперь поднимающийся из развалин.

Между тем сообщения с Константинополем не прерывались, и в течение следующих лет сделано: в 1837 году 21, в 1838 — 46, в 1839 — 21, в 1840 — 21, в 1841 — 27, в 1842 — 56 рейсов, в которых участвовал уже и выписанный из Англии пароход "Петр Великий". Пассажиров они еще возили не много; но грузы товаров бывали значительные. Так в 1837 г. вывезено 325 пассажиров и на 343.000 р. с. товаров, привезено же в Одессу 318 пассажиров и на 1.110.000 р. с. товаров, в 1839 г. привезено товару на 1.701.000 р. с. и 428 пассажиров, а отправлено товару на 280.000 р. и 217 пассажиров, в 1840 г. привезено всего на 630.070 р. с. товару и 446 пассажиров, отправлено на 290.390 р. товаров и 364 пассажира.

Но с 1843 г. началась новая эпоха Черноморского пароходства, а тем более для будущего развития Одессы. Удачный опыт, сделанный при заказе в Англии парохода "Петр Великий", подал правительству мысль или купить там, или заказать другие больших размеров и сильнейшие пароходы; причем соблюдалась и экономия в издержках, и значительные мореходные выгоды. По ходатайству кн. Воронцова, в 1842 г. были заказаны и построены под надзором особых флотских офицеров два пароходо-фрегата в 250 сил каждый, назначенные для постоянных сообщений Одессы с Константинополем. Они были приспособлены для гораздо большего числа пассажиров всех классов и значительных товарных грузов; они же могли перевозить и письма. С этою целью высочайшим указом установлена была особая Экспедиция при портовой таможне в Одессе и агентство

ее в Константинополе. 10 мая 1846 года первый из таких пароходов, "Одесса" под командою капитан-лейтенанта Альбранта, отправился с грузом и 23 пассажирами в Константинополь. Этот пароход должен был сходиться с триестскими пароходами Ллойда, с дунайскими: австрийским и французским, плавающими между Константинополем, Марселем и Александриею. Одесса делается таким образом одною из оконечностей огромной сети правильных морских сообщений, ныне раскинутой между Марселем, Генуею, Ливорно, Неаполем, Мальтою, Триестом, портами Греции и Турции и Александриею в Египте и проникающей даже одной из ветвей своих, на Дунае до Вены, в самый центр Европейского материка. Многие из нас в 1840 году считали все это покамест поэзиею; но опыт оправдал справедливые ожидания правительства. Установленные сообщения непрерывно продолжались и год от году улучшались; вместе с "Одессою" начал рейсы другой пароход-фрегат, "Крым", и оба вместе с мая до декабря сделали 42, да старый компанейский пароход "Александра" 10 рейсов. Это уже было весьма много для столь недавнего учреждения, особенно если считать сообщения и с черноморскими, и с азовскими портами, всего сделано 84 рейса, а тогда даже в Петербурге и Кронштате заграничное и внутреннее пароходство делало всего 98 рейсов в одну навигацию.

В 1845 году в Англии были построены еще два парохода, для сношений Одессы с крымскими портами, и названы в память русских подвигов на Кавказе "Дарго" и "Андия"; они вскоре прославились своею быстротою и изяществом, но были слишком малы для Черного моря. В то же время открылась новая линия пароходства заграничного в связи с каботажным; это периодическое сообщение Одессы с дунайскими портами: Измаилом и Галацем. В 1845 году кн. Воронцов, желая расширить круг торгового пароходства и связать им как можно более пунктов в Новороссийском крае для развития в нем торговли и промышленности, предложил правительству учредить постоянные сообщения с русскими дунайскими портами: Измаилом и Рени — и распространить их до Галац. Одесское купечество по этому случаю изъявило свою надежду, тогда еще не доказанную, что Одесса посредством этого нового пути получит часть тех мануфактурных произведений Средней Германии, которые теперь сухопутно или чрез Константинополь получают в Одессе.* Это пароходство установилось скоро, и пароход "Петр Великий" содержал эту линию в течение почти 8 лет непрерывно; война 1854-56 годов только прекратила его движение.

* Из архива Одесского отделения коммерческого совета.

Таким образом до войны 1854-56 гг. Одесса уже имела небольшую пароходную торговую флотилию, состоявшую из следующих пароходов:

	Название пароходов	Сколько сил	Линии
1.	Одесса	250	Константинопольская
2.	Херсонес	250	
3.	Крым	250	
4.	Бессарабия	250	
5.	Еникале	180	Крымская и кавказская
6.	Тамань	180	
7.	Андия	100	
8.	Дарго	100	
9.	Петр Великий	100	Дунайская
10.	Бердянск	90	Азовская
11.	Таганрог	90	Херсонская
12.	Гр. Воронцов	60	На Днестровском лимане

1900

Эти пароходы управлялись двумя конторами: внутренние так называемую "комиссиею черноморских пароходов" при канцелярии генерал-губернатора, а заграничные "экспедициею постоянных пароходных сообщений с Константинополем", о которой мы говорили выше.

Не входя в дальнейшие подробности, скажем только, что эти 12 пароходов средним числом в 1850 годах перевозили от 17000 до 22000 пассажиров и до 1.000.000 пуд. груза в одну навигацию. Заметим мимоходом, что доходы по Константинопольской линии поступали в государственное казначейство, а потому можно указать на них за несколько лет, а именно:

В	1847	году	поступило	с пассаж.	и груза	84.357	руб.
"	1848	"	"	"	"	59.680	"
"	1849	"	"	"	"	58.652	"
"	1850	"	"	"	"	54.136	"
"	1851	"	"	"	"	58.622	"
"	1852	"	"	"	"	71.075	"
"	1853	"	"	"	"	50.019	"

Следственно, никогда доходы не покрывали расходов пароходства, чего, впрочем, и правительство не ожидало; доходы от внутренних линий и переправ простирались от 60.000 до 90.000 р. в одну навигацию.

Война прервала это пароходство; некоторые суда погибли в Азовском море. Тогда благодаря инициативе нескольких благородных частных лиц, а именно: адмирала Аркаса и д. ст. сов. Н.А. Новосельского, благодаря щедрости и мудрости правительства образовалось "Русское Общество пароходства и торговли", цель которого и круг действий ясно изложены в 1 § его устава. В первый же период своего существования (1857-1858 г.) оно приобрело 35 пароходов в 4.570 сил и открыло немедля 12 линий заграничных и внутренних сообщений, вместо 6,



как было до войны. В 1857 году оно перевезло более 75.000 пассажиров и около 2.500.000 пуд. груза и получило за них до 294.000 рублей. В 1858 году провезенный груз достиг 4.000.000 пуд., число пассажиров — 123000 челов., доходы до 746.000 рублей. С этого времени, несмотря на некоторые недоразумения в самом обществе, на ошибки некоторых распорядителей, столь естественные в деле новом и столь громадном, особенно у нас в России, где все требуется вдруг и где мало уважаются постоянные кропотливые временем и обстоятельства порождаемые улучшения, — общество идет постоянно вперед и в четыре последние года достигло самых изумительных результатов — доказательство непоколебимой уже его прочности. Благодаря усердию, распорядительности и энергии нынешнего главного директора адмирала Чихачева Русское общество приобрело уважение и даже зависть за границею и доверие в отечестве, цены акций на бирже служат тому самым лучшим доказательством. Даже поборники "всесокрушающий гласности", так сильно кричавшие и вредившие обществу в начале 1860-х годов, умолкли, — благодаря хорошим дивидендам, и убедились, что в торговых предприятиях нужны не журнальные ругательства, но доверие и терпение. Прилагаемая здесь небольшая сравнительная ведомость полученным в тринадцатилетнюю навигацию результатам, будет основным документом для всякого желающего изучить столь громадное учреждение, приурочивая его к имевшимся средствам, усердию основателей и распорядителей и пользе, принесенной им отечественной торговле и мореходству.

Сравнительная ведомость оборотов Русского Общества пароходства и торговли 1857-1869 г.

Годы	1856-7	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869
I. Число пароходов	18	35	41	43	43	43	42	45	45	47	50	54	63
II. " рейсов В первом году не показано		1035	1467	1444	1558	1277	1655	2000	2198	2035	2167	2410	2867
III. Провезено груза	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
	920032	4069667	4831677	6878652	6990381	5261663	8015571	1616465	13770509	3891473	19043686	17093740	1227219
" экипаж не показано		778	30291	31744	41922	25105	28297	55041	59868	37410	34681	32515	58065
" скота не показано		6950	14740	19676	16936	18748	30254	77540	52886	51631	57219	45631	81280
" пассажир.	28887	123593	202458	218904	208332	195371	211464	283283	285748	272146	316397	351480	430229
IV. Выручено сбора	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.
с фрахта	177900	427749	1066366	1216029	1199072	1136094	1369960	2208131	2284559	2520464	2929757	2875211	2963745
с пассаж.	114122	318555	561808	697997	612996	652907	719124	892776	757852	758743	951808	997859	1155027
V. Получено поиминной платы	389	1144173	1883106	1883406	1883406	1887188	1883003	1881527	1882901	1883282	1827447	1735043	1641482

Из этой краткой, но довольно существенной таблицы, можно извлечь весьма серьезные выводы о настоящем положении пароходства под русским флагом на наших морях, реках и лиманах и указать на то значение, которое может иметь Русское Общество пароходства в международной и внутренней торговле Южной России.

Мы видели, что до войны 1854-1856 гг., несмотря на все жертвы и старания правительства, оно располагало только 12-ю пароходами в 1900 паровых сил, которые содержали две заграничные (Константинопольскую и Галацкую) и четыре внутренние линии и перевозили от 16000 до 23000 пассажиров, принося от 150.000 до 190.000 руб. ежегодно. Сколько перевозилось груза, к сожалению, неизвестно, ибо он показывался в ценностях, но судя по вместимости пароходов, он не достигал и одного миллиона пуд. Русское Общество благодаря щедрости правительства и энергическим действиям своих руководителей в 13 лет своего существования достигло следующих результатов:

1). Оно обладает в настоящее время (1869 г.) 63 пароходами в 6580 паровых сил и в 58.012 тонн вместимости, 38 баржами и 7-ю шаландами. 27 пароходов имеют более 100 сил каждый: баржи, на которых пароходы буксируют свои грузы по Днепру и Бугу, равняются своею вместимостью корветам большой величины.* Кроме того, оно владеет разными недвижимыми имуществами в Одессе, Севастополе, Херсоне, Ялте, Феодосии и некоторых заграничных портах, которые оценены по описям компании в 1.700.000 с лишком рублей. Главнейшие из них: пристани, заводы в Одессе, мортонев элинг, пристани, мастерские, казармы и проч. в Севастополе.

2). Общество содержит с самою неуклонною точностию 20 линий, из которых 6 заграничных, а именно: Александрийскую, две Константинопольских, Анатолийскую, Марсельскую, Лондонскую и Галацкую, следовательно, его суда плавают уже не только в Черном и Азовском, но и Средиземном море и Атлантическом океане. Оно содержит 12 внутренних, или каботажных, линий: две из них составляют переправы, одна на Днестровском лимане между его херсонским и бессарабским берегами, а другая на Керченском проливе между Керчью и Таманью; затем из 10 остальных: 7 содержат постоянные сообщения между Одессою, Николаевом, Херсоном, крымскими, кавказскими и азовскими портами, а 3 специально заняты буксировкою грузов по Днепру, Бугу и Днестру.

В конце 1869 года Общество сделало два весьма серьезные изучения: 1) Отправило два лучшие свои пароходы в Суэцкий канал ко дню торжественного его открытия, чтобы убедиться на месте в пользе этого громадного сооружения и познакомить свои экипажи с новым путем, ведущим к Дальнему Востоку. 2) Оно отправило одного из лучших своих офицеров суэцким путем в Восточную Индию и собирается послать один из своих

* Именной список принадлежащих Обществу пароходов мы помещаем в конце нашей статьи.

пароходов для выбора рынка и товаров, могущих способствовать к развитию русской торговли на этих отдаленных морях.

3) В 1869 г. пароходы Русского Общества сделали 2867 рейсов заграничных и каботажных. Кроме того, пароходство содержит пароходы для буксировки барж и судов на одесском и других рейдах.

4) В 1869 г. Общество перевезло 430.229 пассажиров, 81.280 штук скота и 21.227.249 пуд. груза.

5) Наконец, в том же году Общество получило 3.009.673 руб. за фрахт товаров и других грузов и 1.149.061 руб. за провоз пассажиров и их пожитков, всего 4.158.705 руб., что на складочный капитал Общества составит валового дохода более 40%. Но, к сожалению, и наше Русское Общество, подобно всем другим подобным учреждениям в Европе, не могло существовать одними своими средствами и должно получать пособие правительства в виде помильной платы, которая, как мы видели, простирается до весьма крупной цифры 1.882.903 рублей. С 1867 года это пособие ежегодно уменьшается, и через 10 лет дойдет до половины настоящей суммы. Правда, что оно доставляет правительству в качестве пакетботов и транспортов, весьма значительные услуги, а именно: возить почты, курьеров и целые отряды войск с их багажом или бесплатно, или по самому низкому тарифу.

В заключение мы должны задать себе весьма серьезный вопрос: какое влияние имело учреждение столь обширного пароходства под русским флагом на международную торговлю империи вообще и отечественное мореходство в особенности? На первый вопрос ответ самый простой:

Из таможенных ведомостей видно, что при одесском порте двинуто было грузов по приходу и отходу судов заграничного плавания (*aux longues cours*): в лучшие торговые периоды, например:

	Под всеми флагами	Под русским флагом
		ластов*
В 1847 году	267.880	38.877
" 1857 "	284.983	21.133

После же развития Русским Обществом настоящего пароходства это движение грузов представляет следующие цифры:

	Под всеми флагами	Под русским флагом
		ластов*
В 1863 году	237.360	78.940
" 1868 "	240.598	74.480

* Прусский ласт, или две тонны, составляют 10 русских пудов.

Что же касается до каботажного пароходства, то, к сожалению, мы не имеем для его обсуждения достаточных фактов; по новым таможенным правилам, ведется счет лишь числу кораблей внутреннего плавания без показания количества и ценности их грузов. По числу же судов, пришедших и уходивших при одесском порте, видно, что начиная с 1858 г., число каботажных судов уменьшается, особенно по Херсонской и Николаевской линиям, где двигаются буксирные пароходы Русского Общества. Естественно, что купечество или землевладельцы предпочитают отправку своих продуктов посредством пароходов, доставляющих их скоро и во всякое время, тогда как парусные суда подвержены всегда влиянию погоды и ветров, а еще более по дурному качеству этих судов и невозможности их страхования в заграничных страховых компаниях. Но это уменьшение, как кажется не повсеместно на обоих наших бассейнах: Черноморском и Азовском, как можно судить по следующей краткой таблице, касаясь для примера одного только одесского порта. Таким образом: к одесскому порту прибыло парусных каботажных судов:

В 1862 году	1035
" 1863 "	648
" 1864 "	981
" 1865 "	1201
" 1866 "	1381
" 1867 "	1520
" 1868 "	1263
" 1869 "	1284

и из одесского порта отошло таких же судов:

В 1863 году	1195
" 1863 "	716
" 1864 "	1510
" 1865 "	1236
" 1866 "	1377
" 1867 "	1528
" 1868 "	1258
" 1869 "	1287

**Паровой флот
Русского Общества пароходства и торговли в 1869 г.**

Название пароходов	Число паровых сил	Число тонн водоизмещ.
1 Азов	130	3100
2 Аккерман	35	110
3 Император Александр II	160	1792
4 Аргонавт	160	615
5 Князь Барятинский	100	484
6 Князь Барятинский (Рионский)	45	35
7 Батюшка	60	212
8 Бессарабия	70	500
9 Болтун	52	215
10 Братец	60	212
11 Буг	144	1800
12 Веста	144	1800
13 Византия	70	500
14 Владимир	250	1600
15 Воробей	40	261
16 Граф Воронцов	25	72
17 Голубчик	70	465
18 Гуниб	125	1400
19 Гусь	40	261
20 Дон	70	1100
21 Дядя	80	153
22 Индюк	40	261
23 Ифигения	140	482
24 Керчь	120	315
25 Великий князь Константин	350	1480
26 Корнилов	170	3600
27 Коршун	40	250
28 Генерал Коцебу	180	850
29 Кречет	40	250
30 Крикун	60	215
31 Лазарев	160	3200
32 Лебедь	40	261
33 Матушка	60	212
34 Великий князь Михаил	185	725

35	Митридат	120	568
36	Могучий	80	1280
37	Надежда	25	15
38	Нахимов	160	3200
39	Николаев	120	300
40	Одесса	160	2400
41	Олег	250	1600
42	Великая княгиня Ольга	180	850
43	Орест	80	900
44	Первенец	40	261
45	Пилад	80	900
46	Петух	40	261
47	Рион	65	365
48	Родимый	60	216
49	Ростов	140	3000
50	Сестрица	60	215
51	Сокол	40	250
52	Таврида	160	215
53	Таганрог	90	256
54	Тамань	35	110
55	Тетка	60	250
56	Утка	40	261
57	Церера	145	1340
58	Черкасск	140	3100
59	Чихачев	160	3600
60	Эльбрус	250	1480
61	Юнона	145	1340
62	Язон	100	450
63	Ястреб	40	250

Кроме того, Обществу принадлежит: 38 барж, 7 шаланд, 1 брокшиф, 12 деревянных барж и много других мелких судов.

