

Нефтяное Дело

XII съезд русских деятелей по водяным путям

"Neftyanoe delo" nəşri 1899-cu ilin 10 yanvar tarixində Bakıda işıq üzü gördü. Qeyd edək ki, bu qəzet-jurnal təkcə Bakıda yox, bütövlükdə dünyada neft sahəsini hərtərəfli əhatə edən ilk mətbu orqan oldu.

"Neftyanoe delo" jurnalının çoxsaylı nömrələri üzərində təhlil və araşdırmalar apararkən dərinməzmunlu, peşəkarlıqla işlənmiş çoxlu materiallarla rastlaşırıq. Belə maraqlı yazılardan biri də jurnalın 1 mart 1910-cu ilin dördüncü sayında dərc olunub.

"Su yolları üzrə Rusiya xadimlərinin XII qurultayı" sərlövhəli material belə başlayır: "Fevralın 7-də Dəmir Yolları Mühəndisləri İnstitutunda şosse və daxili su yolları idarəsinin rəisi N.I. Maksimovun sədrliyi ilə, həmçinin Dəmir Yolları naziri yoldaş N.L. Şukinin iştirakı ilə su yolları üzrə rus fəallarının XII qurultayı açıldı.

Qurultayı açaraq sədr bundan əvvəlki on bir qurultayın nəticələrinə əsaslanaraq qeyd etdi ki, XI qurultayda salamlama nitqində dəmir yolları nazirinin vurğuladığı kimi bu qurultayların böyük rolunu etiraf etməmək olmaz".

Sonra vurğulanır: "Su yolları üzrə rus fəalları qurultaylarının daimi komitəsinin sədri A.N. Lipinin öncəki qurultayın fəaliyyəti haqqında məruzəsindən sonra söz başqa iştirakçılara verildi. Mühəndis V.M. Loxtin "Çörəyin daşınması və su yolları" məruzəsində Rusiya ərazisində çörəyin daşınmasında su yollarının əhəmiyyətini qeyd etdi".

Məqalədə daha sonra oxuyuruq: "1907-ci il üçün daxili su yolları və dəmir yolları ilə malların daşınması üzrə müqayisəli məlumatlar" başlığı ilə ikinci məruzə mühəndis Treyden tərəfindən oxundu. Qurultay iki şöbəyə bölünmüşdür: texniki və gəmi-inzibati. 8 fevralda V.E. Timonovun sədrliyi ilə keçən gündüz iclasında A.I. Odintsov 27 may 1904-cü ilin qanununa əsaslanaraq "Volqa çayında neft məhsullarının daşınması" haqqında məruzə oxudu.

Hörmətli oxucu, məqaləni olduğu kimi jurnalımızda dərc edərək sizin ixtiyarınıza veririk.

XII съезд русских деятелей по водяным путям

7 февраля в институте инженеров путей сообщения открылся, под председательством начальника управления внутренних водных путей и шоссейных дорог д.с.с. Н.И. Максимовича и в присутствии товарища министра путей сообщения т.с. Н.Л. Щукина, XII съезд русских деятелей по водным путям.

Открывая съезд, председатель, указав на результаты одиннадцати предыдущих съездов, отметил, что за ними нельзя не признать, прежде всего, одной крупной государственной заслуги, на которую в прошлом году указал г. министр путей сообщения в своем приветственном слове XI съезду. Собиравшиеся на эти съезды представители техники и судоходного промысла, получив возможность громко и свободно обсуждать все нужды своего дела, несомненно разбудили внимание общества и прессы к нашим забытым водным путям, составляющим огромное национальное богатство страны. Прямым последствием этого было то, что отношение к водным путям и их деятелям за последнее время переменилось, чему имеется достаточно доказательств. Наша страна обладает величайшею в свете сетью водных путей, но к нашему стыду, надо признаться, пути эти до

самого последнего времени были в большинстве не устроены и затрудняли правильное по ним судоходство... Надо помнить, что природа не создала реки готовыми и удобными путями сообщения. Человеку надо приложить много труда, чтобы сделать из этого стока воды благоустроенную сеть водных путей. В судоходном отношении недостатки наших водных путей многочисленны, но они меньше замечались в прошлом, когда промышленная и торговая жизнь страны и судоходство были мало развиты, и становятся все более и более ощутительными с возрастанием потребности в передвижении массовых грузов. Для целей массовых перевозок естественные пути обладают неопределимыми качествами и почти неограниченную пропускную способность. Правда, и теперь при полной воде наши реки дают возможность дешевого транспорта грузов, во много раз выгоднейшего по сравнению с перевозками по другим видам путей. Но нам необходимо удешевление перевозок по водным путям во весь навигационный период и без того не очень длинный, в особенности в нашей центральной и северной полосе. На железной дороге все хозяйство, – и путь и подвижной состав, – находится в руках одного хозяина, на водных же путях правительство имеет лишь заботу содержать самый путь, а весь подвижной состав принадлежит частным лицам. Поэтому весьма важно, чтобы этим именно лицам, столь близко стоящим к эксплуатации водных путей, которым лучше всего известно, к каким убыткам приводят недостатки водных путей было предоставлено самое широкое участие в обсуждении всех мер, касающихся улучшения водных путей. В этом направлении нельзя не приветствовать только что народившуюся на Волге организацию, с целью объединения и защиты интересов волжского судоходства, это так называемый «постоянный съезд судовладельцев волжского бассейна». В этой организации надо видеть деятельного сотрудника министерству путей сообщения при обсуждении и осуществлении мероприятий, касающихся улучшения водных путей всего волжского бассейна. Этот добрый пример Волги, вероятно, найдет подражание и на других водных системах. В конце своей речи председатель отметил результаты работ ведомства министерства путей сообщения за последнее время в деле улучшения внутренних водных путей (землечерпательная и др. работы).

После доклада председателя постоянного комитета съездов русских деятелей по водным сообщениям д.с.с. А.Н. Липина о деятельности предыдущего съезда, слово было предоставлено другим докладчикам. Инж. В.М. Лохтин в докладе «Движение хлеба и водные пути» отметил значение водных путей в деле перевозки хлеба в России. Второй доклад, под заглавием: «Сравнительные данные по перевозке товаров по жел. дорогам и внутренним водным путям в 1907 г.» прочитан был инж. Трейденом. Докладчик поставил себе задачей доказать, что улучшенные водные пути, которые должны составить около 9.300 верст общего протяжения, при обложении проходящих по ним товаров попутным сбором, должны дать около 6 млн. руб. годового дохода. Капитализируя этот доход, докладчик приходит к выводу, что на улучшение водных путей смело можно затратить 150 млн. руб., которые с избытком окупятся доходами попутного сбора. Одним из главных недостатков существующей у нас водной системы докладчик считает неразвитость водных путей на местах и отсутствие сносных подъездных путей. Верность своих тезисов докладчик прикреплял целым рядом статистических данных.

Съезд разбился как обыкновенно на 2 отдела: технический и судоходно-административный.

В дневном заседании 8 февраля, под председательством пр. В. Е. Тимонова, А. И. Одинцов прочел доклад «о нефтяных перевозках по бассейну р. Волги». Остановившись на законе 27 мая 1904 г. об ограждении каспийско-волжских водных путей от загрязнения нефтью, докладчик ознакомил присутствующих с результатами пятилетнего применения его на опыте. Положение дел на Волге в настоящее время таково, что замена деревянных судов железными хотя и происходит, но что, в то же время, деревянный торговый флот остается еще пока достаточно сильным и жизнеспособным. Хотя, несомненно, эксплуатация деревянных судов обходится дороже железных, но общее количество последних так еще незначительно, что волжскому судоходству едва ли скоро предстоит естественная реорганизация в том направлении, какое предусматривается законом. Вот некоторые относящиеся сюда цифровые соотношения судов: деревянных судов до 1895 г. выстроено было 349, до 1900 г. – 597, до 1905 г. – 369 и после 1905 г. – 23; за соответственные периоды железные суда дают цифры: 36, 23, 61 и 58. Таким образом, с 1900 г. деревянный флот возрос на 30 %, а железный на 131 %. Докладчик утверждает, что деревянные суда, построенные в последнее время, могут вполне удовлетворять требованиям закона относительно охранения Волги от загрязнения нефтью.

Ввиду этого, по мнению докладчика, представлялось бы возможным предоставить естественному ходу вещей разрешить вопрос о замене деревянных судов железными, и что обязательное введение в 1914 г. закона о воспрещении употреблять на перевозку нефти деревянные суда следовало бы отложить, по крайней мере, еще на несколько лет.

В оживленных прениях, возникших после доклада, ряд ораторов, со своей стороны, находил, что действительно, несмотря на то, что деревянные суда постепенно вытесняются железными, применение закона с 1914 г. было бы для судоходства весьма обременительным. На деревянный флот затрачены колоссальные средства: выбросить его из грузооборота означало бы полное разорение для многих владельцев судов. Мало того, это отразилось бы тяжело и на положении буксирного пароходства. С другой стороны, далеко еще не решено окончательно, насколько, во-первых, Волга загрязнена от перевозки нефти, именно в деревянных судах, и, во-вторых, насколько мазут и друг. нефтяные продукты влияют на уменьшение рыбы. Быть может, не меньшую роль в деле гибели рыбы сыграло так назыв. хищничество во время лова. Кроме того, постройка железных судов (стоимость одного жел. судна обходится около 100 тыс. руб., деревянного только около 15 тыс. руб.) под силу лишь очень крупным предпринимателям. В заключение прений, постановлено представить соображения съезда в управление внутренних водных путей для дальнейшего рассмотрения следующих пожеланий: 1) об отсрочке применения закона 1914 г.; 2) об оказании на льготных условиях ссуды на постройку жел. судов, и 3) о выяснении экономической стороны постройки металлических судов.

Дневное заседание 10 февраля, под председательством В.Е. Тимонова, посвящено было рассмотрению двух докладов Л.Е. Лебедева: 1) Внутренние водные пути Европейской России в связи с их перевозочными средствами по данным последней переписи речных судов; 2) речные фрахты в связи с состоянием внутренних водных путей Европейской России. Водные пути, говорил докладчик, в России еще очень мало изучены. До некоторой степени о судоходных свойствах наших рек можно судить по данным грузоподъемности их флотов. Определение емкости грузового флота получается теперь во всех государствах, по производимым регулярно через каждые пять лет переписям. Судя по этим переписям, грузоподъемная способность нашего флота за время с 1890 г. по 1907 г. возросла на 96 %, в Германии на 113 % и во Франции на 28 %.

Рядом цифр докладчик в дальнейшем показывает, что и в России, и за границей количество небольших судов (до 300 т.) заметно уменьшается, уступая место судам с значительной грузоподъемностью. В отношении интенсивности роста крупных судов Россия превосходит и Германию, и Францию. Если теперь взять, помимо размеров грузового движения и грузовой пробог, то в этом случае Россия занимает первое место. Главный водный путь – Волга обнимает 12 тыс. кв. верст; днепровский бассейн занимает 448 тыс. кв. верст. На вопрос: чем объяснить быстрое увеличение нашего речного флота, докладчик полагает, что улучшением водных путей этого объяснить нельзя; немалую роль сыграла и играет здесь конкуренция с железными дорогами и пр. Переходя к вопросу о состоянии речных фрахтов, докладчик констатирует резкое падение фрахтов на реках Европейской России. С 1852 г. по 1904 г. фрахты на Мариинской системе понизились с 17 к. до 6 к.; на Волге с 1863 г. по 1904 г. понижение с 161/2 к. до 31/2 коп. Для уравнивания фрахтов на разных водных системах необходимо было бы соединить все водные пути. Разница во фрахтах исчезнет, сказал в заключении докладчик, когда водные пути не будут столь изолированы друг от друга и когда общий тип судов будет более или менее одинаков.

В заключение прений отделом вынесена следующая резолюция: «Признавая крайне важным, для должного направления дела развития и улучшения водных сообщений Империи, возможно полное изучение речного флота и условий его работы и выражая признательность отделу статистики и картографии за сообщения съезду основных выводов из анализа собранных в последние годы данных, состава флота и речных фрахтов, – съезд выражает пожелание, чтобы были отпущены средства для новой переписи речного флота и для более широкой постановки систематических исследований его работы».

Принятые съездом резолюции относительно ненормальных условий, мешающих развитию торгового мореплавания, сводятся к следующим пожеланиям: 1) необходимы обследование берегов и устройство сети портов-убежищ, а также обстановка знаками и освещение маяков прибрежных вод и главных проходов к портам-убежищам, причем порты и рейды должны быть очищены от за-

тонувших судов, а карты должны быть исправлены и заново изданы; 2) необходимы сокращения и упрощение портовых таможенных формальностей учреждением в портах вольных гаваней; 3) необходимо увеличить число таможенных пунктов и, где их не существует, передать таможенные функции пограничной страже; 4) необходимо подчинить только портовым управлениям участки рек, служащие подходными путями к морским портам; 5) необходимо объединить власть порта и приглашать в портовые учреждения моряков торгового флота, преимущественно старых капитанов, с введением в портовые присутствия, как судоводителей, так и техников, причем необходимы упрощенные портовые управления там, где их нет, с участием общественных сил; 6) необходимо пересмотреть право приморских и приречных городов и биржевых комитетов на установление местных сборов и арендных плат в смысле недопущения таких размеров сборов, которые тормозят судоходство, причем самые сборы должны употребляться, только для содействия судоходству; 7) необходимо разрешить вопрос о праве прибалтийских берегов в интересах судоходства; 8) правительство должно прийти на помощь обществам взаимного морского страхования беспроцентными ссудами и установлением обязательного страхования. Кроме того, необходимо облегчить условия получения правительственных ссуд на постройку и приобретение судов; 9) наконец, съезд признал желательным создание специальных морских судов для решения всех возникающих конфликтов.