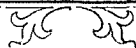
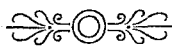


СОВѢТЪ СЪѢЗДОВЪ СУДОВЛАДѢЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА.



ТРУДЫ ТРЕТЬЯГО

Съезда Судовладельцевъ Волжекаго
Бассейна.



НИЖНІЙ-НОВГОРОДЪ.

10—13 декабря 1910 года.



О Г Л А В Л Е Н І Е.

	Стран.
ПРОГРАММА ЗАНЯТІЙ третьяго очередного Съѣзда Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна 10—13-го декабря 1910 года	V
Сводъ постановленій третьяго съѣзда	VII

Ч а с т ь I.

Списокъ лицъ, присутствовавшихъ на III очередномъ Съѣздѣ	1
Члены Съѣздовъ, присутствовавшіе на III очередномъ Съѣздѣ	3
Списокъ лицъ, приглашенныхъ на Съѣздъ и принимавшихъ въ немъ участіе	4
Журналь перваго засѣданія третьяго очередного Съѣзда 10 декабря 1910 года	9
Журналь втораго (вечерняго) засѣданія 10 декабря 1910 года	25
Журналь третьяго засѣданія Съѣзда 11 декабря 1910 года	39
Журналь четвертаго (вечерняго) засѣданія Съѣзда 11 декабря 1910 года	51
Журналь пятаго засѣданія Съѣзда 12 декабря 1910 года	57
Журналь шестаго засѣданія Съѣзда 13 декабря 1910 года	81
Заявленіе третьей секціи Съѣзда по вопросу объ образованіи при Совѣтѣ Съѣздовъ особой комиссіи для разсмотрѣнія вопроса о реформѣ существующаго типа рѣчныхъ училищъ	86
Заявленіе командировъ буксирныхъ пароходовъ, плавающихъ на Волжскомъ Бассейнѣ по вопросу объ организаціи курсовъ для командировъ-практиковъ	87
Журналь № 1 засѣданія первой секціи третьяго очередного Съѣзда Судовладѣльцевъ 10 декабря 1910 года	88
Журналь № 2 засѣданія первой секціи третьяго Съѣзда 11 декабря 1910 года	89
Журналь № 3 первой секціи третьяго Съѣзда 12 декабря 1910 года	90
Заявленіе Ф. М. Баукина о положеніи пристаней при г. Сингилеѣ	91
Заявленіе Сенгилеевской городской управы о расчисткѣ фарватера рѣки Волги противъ г.Сенгилея	92
Заявленіе Правленія Общества содержателей пароходныхъ буфетовъ Волжско-Камскаго Бассейна, по вопросу „ <i>объ отмыннѣ трактирнаго сбора съ буфетовъ въ пользу городовъ</i> “	93
Докладная записка Н. Н. Ермолина о возбужденіи ходатайства передъ Министерствомъ Путей Сообщенія о необходимости добавить на рѣку Вятку въ 1911 г. два землесоса и ассигновать до 40000 руб. на обзаведеніе двумя пароходами	94
Докладъ 23 командировъ о созданіи эмеритуры для судоводцевъ	96
Заявленіе И. Ф. Скрѣнинскаго о необходимости имѣть паровые или тепловые барказы для освѣщенія бакеновъ	97
Сравнительная вѣдомость прихода и расхода суммъ, поступившихъ въ распоряженіе Совѣта Съѣздовъ съ 1 декабря 1909 г. по 1 ноября 1910 года	98
Актъ Ревизіонной Комиссіи Третьяго Съѣзда Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна	100
Проектъ смѣты Совѣта Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна на 1911 годъ	101
Докладъ Второй секціи Съѣзда „ <i>о перевозкѣ грузовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ</i> “	104

Ч а с т ь II.

Докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „ <i>о соединеніи бассейна рѣки Волги съ Сибирскими рѣками</i> “.	1
Докладъ Совѣта Съѣздовъ „ <i>объ отношеніи Министерства Путей Сообщенія къ вопросу объ устройствѣ и содержаніи лаваней и затоновъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ</i> “	5

Докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „объ улучшеніи подходовъ къ Сызранскимъ пристанямъ“	8
Докладъ Совѣта Съѣздовъ „о результатахъ анкеты по обязательному обложенію““	11
Докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „объ обложеніи судоходства въ пользу государства, земства и городовъ““	14
Докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „о попутныхъ въ пользу городовъ сборахъ съ грузовъ, привозимыхъ по воднымъ путямъ““	17
Докладная записка Совѣта Съѣздовъ къ поступившему на разсмотрѣніе Государственной Думы и Государственного Совѣта законодательному предположенію 30 членовъ Государственной Думы „о попутныхъ въ пользу городовъ сборахъ съ грузовъ, привозимыхъ по воднымъ путямъ““	18
Докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „о пересмотрѣ постановленія II-ю очереднаго Съѣзда „о нормахъ сборовъ съ судовъ и грузовъ за стоянку и зимовку въ Сорновскомъ и Муромскомъ затонахъ у г. Нижняго-Новгорода““	26
Докладная записка къ поступившему на разсмотрѣніе Государственной Думы и Государственного Совѣта законопроекту Министерства Путей Сообщенія „объ установленіи сборовъ за пользованіе Сорновскимъ и Муромскимъ затонами на р. Воля у Нижняго-Новгорода““	28
Докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „о переводѣ мѣстопребыванія Правленія Казанскаго Округа Путей Сообщенія изъ Казани въ Нижній-Новгородъ““	41
Докладъ Совѣта Съѣздовъ „о современномъ состояніи Маринской системы““	43
Докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „о расчисткѣ русла рѣки Воли у г. Рыбинска и укрѣпленіи лѣваго берега ея отъ устья р. Шексны до села Капаево““	46
Докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „о проектѣ Волю-Донскаго канала““	49
Докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „о поддержаніи передъ правительствомъ ходатайства Владимирскаго Уезднаго Земскаго Собранія объ ассигнованіи пособія на устройство постояннаго моста во Владимірѣ черезъ рѣку Клязьму““	61
Докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „о положеніи землечерпанія на рѣкахъ Волжскаго Бассейна въ связи со смѣтою Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ дорогъ““	62
Работа землечерпательнаго каравана Казанскаго Округа Путей Сообщенія въ навигацію 1910 года	82
Работа землечерпательнаго каравана Московскаго Округа Путей Сообщенія въ навигацію 1910 года	84
Стоимость землечерпанія въ затонахъ и на перекатахъ въ навигацію 1909 года“	85
Отчетная вѣдомость по дѣйствию дноуглубительныхъ снарядовъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія за 1910 годъ“	89
Свѣдѣнія о землечерпательныхъ работахъ Московскаго Округа Путей Сообщенія въ навигацію 1910 года.“	102
Докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „о положеніи обстановки на рѣкахъ Волжскаго Бассейна въ связи съ вопросомъ объ организаціи судоходнаго и техническаго надзора на рѣкахъ Волжскаго Бассейна“	126
Докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „о реорганизаціи мѣстныхъ установленій по завѣдыванію внутренними водными путями,“ (Согласно проекту преобразованія Министерства Путей Сообщенія)“	134
Докладъ Совѣта Съѣздовъ „о замѣнѣ пароводныхъ бушпритовъ катъ-балками““	143
Докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „о сигналахъ на паровыхъ судахъ, о замѣнѣ канатной тлѣи перевозовъ на судоходныхъ рѣкахъ весельной и о сигналахъ на перевальныхъ вѣхахъ““	146
Докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „объ уничтоженіи остатковъ выправительныхъ сооруженій на р.р. Воля и Оклъ“	148
Докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „объ избраніи представителей Совѣта Съѣздовъ въ отдѣльныхъ пунктахъ рѣки Волжскаго Бассейна“	151
Докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „объ избраніи представителя отъ нашихъ Съѣздовъ въ Междувѣдомственную комиссію для составленія плана работъ по развитію и улучшенію водяныхъ сообщеній Имперіи““	152

ПРОГРАММА ЗАНЯТІЙ

Третьяго Съѣзда Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна, имѣвшаго мѣсто въ Н.-Новгородѣ

10—13 декабря 1910 года.

1. Избраніе Предсѣдателя III-го очереднаго Съѣзда, его Товарища и Секретарей.
2. Избраніе 3-хъ членовъ Ревизіонной Комиссіи и одного къ нимъ кандидата на 1911 годъ.
3. Избраніе 2-хъ членовъ и 1-го кандидата взаменъ выбывающихъ изъ состава Совѣта по жребію согласно примѣчанію къ § 24-му Положенія о Съѣздахъ.
4. Избраніе 2-хъ кандидатовъ въ члены Совѣта Съѣздовъ взаменъ выбывшихъ Н. Н. Бехтерева и П. П. Яргомскаго.
5. Отчетъ Совѣта Съѣздовъ о его дѣятельности за 1910 годъ.
6. Отношеніе Министерства Путей Сообщенія къ вопросу объ устройствѣ и содержаніи гаваней и затоновъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ.
7. О результатахъ анкеты по обязательному обложенію.
8. О нормахъ обложенія на 1911 годъ.
9. О положеніи обстановки на рѣкахъ Волжскаго Бассейна въ связи съ вопросомъ объ организаціи судоходнаго и техническаго надзора на водныхъ путяхъ.
10. О реорганизаціи мѣстнаго управленія внутренними водными путями. (Обсужденіе внесеннаго въ Государственную Думу проекта реорганизаціи штатовъ Министерства Путей Сообщенія).
11. Объ установленіи въ пользу городовъ сборовъ съ грузовъ, привозимыхъ въ города и вывозимыхъ изъ нихъ по воднымъ путямъ.
12. О положеніи землечерпанія на рѣкахъ Волжскаго Бассейна въ связи со смѣтой Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ на 1911 годъ.
13. О реформѣ существующаго типа рѣчныхъ училищъ; о курсахъ, испытательныхъ комиссіяхъ и ихъ программахъ для лоцмановъ и командировъ.
14. О современномъ состояніи Маріинской системы.
15. О соединеніи бассейна р. Волги съ Сибирскими рѣками.
16. О проектѣ Волго-Донскаго канала.
17. Объ улучшеніи подходовъ къ Сызранскимъ пристанямъ.
18. О сооруженіи постояннаго моста въ г. Владимірѣ черезъ рѣку Клязьму.
19. О замѣнѣ на пароходахъ бушпритовъ катъ-балками.
20. Объ уничтоженіи остатковъ выправительныхъ сооруженій на р. Волгѣ.
21. О сигналахъ на паромныхъ судахъ, о замѣнѣ канатной тяги перевозовъ на судоходныхъ рѣкахъ весельной, о сигналахъ на перевальныхъ вѣхахъ.

VI

22. О пересмотрѣ постановленія II-го очередного Съѣзда по вопросу объ обложеніи судовъ и грузовъ а пользованіе Сормовскимъ и Муромскимъ затонами у Н.-Новгорода.

23. О переводѣ мѣстопребыванія Правленія Казанскаго Округа Путей Сообщенія изъ Казани въ Нижній-Новгородъ.

24. Избраніе представителей на 13-й Съѣздъ русскихъ дѣятелей по водянымъ путямъ.

25. Избраніе представителя и замѣстителя къ нему въ Междувѣдомственную Комиссію для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи.

26. Избраніе представителей Совѣта Съѣздовъ въ отдѣльныхъ пунктахъ.

27. Разсмотрѣніе проекта закона „о перевозкѣ грузовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ“, выработаннаго Совѣтомъ Съѣздовъ представителей Биржевой Торговли и Сельскаго Хозяйства.

28. Объ обложеніи судоходства въ пользу государства, земствъ и городовъ.

29. О необходимости углубленія русла р. Волги и укрѣпленія лѣваго берега противъ г. Рыбинска отъ устья р. Шексны до селенія Копаева (по докладу Рыбинскаго Биржевого Комитета).

30. Разсмотрѣніе финансоваго отчета Совѣта Съѣздовъ за 1910 годъ.

31. Разсмотрѣніе смѣты Совѣта Съѣздовъ на 1911 годъ.

32. Докладъ Ревизіонной Комиссіи.

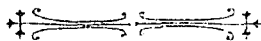
33. Установленіе времени и мѣста созыва 4-го очередного Съѣзда.

СВОДЪ ПОСТАНОВЛЕНІЙ

III-го ОЧЕРЕДНОГО СЪѢЗДА СУДОВЛАДѢЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА

10—13 декабря 1910 года.

Нижній-Новгородъ.



Избраніе Предсѣдателя III-го Съѣзда, его Товарища и Секретарей Съѣзда.

Предсѣдателемъ Съѣзда избранъ Иванъ Федоровичъ Скрѣпинскій. Товарищемъ Предсѣдателя—Иванъ Николаевичъ Величко. Секретарями Съѣзда: Дмитрій Семеновичъ Артамоновъ, Иванъ Павловичъ Золотницкій, Владиміръ Павловичъ Позернъ и Петръ Петровичъ Яргомыскій.

Избраніе 3-хъ членовъ Ревизіонной Комиссіи и 1-го къ нимъ кандидата на 1911 годъ.

Членами Ревизіонной Комиссіи избраны: баронъ Николай Николаевичъ Бухольцъ, Иванъ Павловичъ Золотницкій и Павелъ Матвѣевичъ Морозовъ; кандидатомъ къ нимъ—Николай Ефимовичъ Березинъ.

Избраніе 2-хъ членовъ Совѣта взамѣнъ выбывшихъ, согласно § 24 „положенія о Съѣздахъ“ по жребію: Д. В. Сироткина и А. А. Жеребцова, и 3-хъ кандидатовъ: 1-го взамѣнъ выбывшаго по жребію И. П. Тогунова и 2-хъ взамѣнъ отказавшихся: Н. Н. Бехтерева и П. П. Яргомыскаго.

Большинствомъ голосовъ избраны: въ члены Совѣта: Дмитрій Васильевичъ Сироткинъ и Константинъ Павловичъ Квапишевскій; въ кандидаты: инженеръ путей сообщенія Александръ Никифоровичъ Голубевъ, Лаврентій Ивановичъ Тереховъ и Алексѣй Михайловичъ Невѣровъ.

По вопросу объ отчетѣ Совѣта Съѣздовъ о его дѣятельности за время съ 1 ноября 1909 года по 1 ноября 1910 года

Выслушавъ отчетъ Совѣта Съѣздовъ о его дѣятельности за истекшій годъ, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Отчетъ Совѣта Съѣздовъ утвердить и выразить ему благодарность за энергичные и тяжелые труды его, направленные къ защитѣ интересовъ и нуждъ судоходства на рѣкахъ Волжскаго Бассейна.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, усмотрѣвъ изъ отчета, что ходатайство Совѣта о пересмотрѣ проекта закона по судоходству и сплаву на внутреннихъ водныхъ путяхъ, осталось безъ удовлетворенія,

Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Продолжать дѣятельность Совѣта по данному вопросу въ направленіи, указанномъ постановленіемъ II-го очередного Съѣзда.

По вопросу „объ устройствѣ и сооруженіи гаваней и затоновъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ“

Заслушавъ докладъ Совѣта Съѣздовъ, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Признавая, что вопросъ объ обезпеченіи судоходству необходимыхъ условій для безопасной зимовки судовъ и передачи грузовъ имѣеть крайне важное значеніе, и что дѣятельность въ этомъ

отношеніи, какъ правительства, такъ и всѣхъ заинтересованныхъ учреждений и организацій должна быть согласована между собою, поручить Совѣту Съѣздовъ содѣйствовать городамъ и общественнымъ учреждениямъ устройству затоновъ и гаваней при условіи обезпеченія нормальнаго обложенія за пользованіе этими сооружениями.

По вопросу „о результатахъ анкеты по обязательному обложенію“

Выслушавъ докладъ Совѣта Съѣздовъ, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Подтверждая принципиальное положеніе, высказанное въ постановленіи II-го Съѣзда по данному вопросу, что „правильная организація Волжскаго судоходнаго представительства, въ видѣ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна, осуществима лишь при условіи установленія обязательнаго обложенія всего Волжскаго судоходства на нужды Съѣздовъ и на содержаніе ихъ органовъ,“—просить Совѣтъ Съѣздовъ продолжать его дѣятельность съ цѣлью подготовки благоприятныхъ условій по осуществленію обязательнаго обложенія всѣхъ судовладѣльцевъ на общія нужды въ направленіи, указанномъ ему II-мъ очереднымъ Съѣздомъ по данному вопросу.

По вопросу „о нормахъ обложенія на 1911 годъ“

Выслушавъ докладъ Совѣта, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Утвердить слѣдующія нормы обложенія на 1911 годъ съ судового имущества членовъ Съѣздовъ на содержаніе Совѣта Съѣздовъ и его учреждений:

- 1) Теплоходы—съ 1 кв. фута, примѣнительно къ площади нагрѣва паровыхъ котловъ 1,8 коп.
- 2) Пароходы:
 - а) Товаро-пассажирскіе—съ 1 кв. фута площади нагрѣва паровыхъ котловъ 1,2 коп.
 - б) Буксирные—съ 1 кв. фута площади нагрѣва паровыхъ котловъ 0,6 коп.
- 3) Баржи:
 - а) Желѣзныя—съ 1 кв. саж. площади судна по наибольшимъ его измѣреніямъ 6 коп.
 - б) Деревячныя—съ 1 кв. саж. площади по 0,6 коп.
- 4) Суда безпалубныя съ каждаго судна по 1 руб.
- 5) Нефтекачки—за каждую по 10 руб.

По вопросу „о положеніи обстановки на рѣкахъ Волжскаго Бассейна въ связи съ организаціей судоходнаго и техническаго надзора“

Выслушавъ докладъ Совѣта Съѣздовъ, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Ходатайствовать передъ Министерствомъ Путей Сообщенія объ улучшеніи быта бакенщиковъ и объ ассигнованіи средствъ, достаточныхъ для болѣе полной обстановки фарватера и предложить Совѣту Съѣздовъ передать свой докладъ на разсмотрѣніе Съѣздовъ инспекторовъ Казанскаго и Московскаго Округовъ Путей Сообщенія.

По вопросу „о реорганизаціи мѣстнаго управленія внутренними водными путями“

Выслушавъ докладъ Совѣта Съѣздовъ, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Поручить Совѣту Съѣздовъ внести на основаніи положеній, заключающихся въ докладѣ, соответствующія измѣненія въ проектъ реорганизаціи штатовъ Министерства Путей Сообщенія и сообщить общія положенія доклада въ соответствующія учрежденія.

Примѣчаніе. Отъ разсмотрѣнія этого вопроса отказались представители Казанскаго и Московскаго Округовъ П. С., присутствовавшіе на Съѣздѣ.

По вопросу „объ установленіи въ пользу городовъ сборовъ съ грузовъ, привозимыхъ въ города и вывозимыхъ изъ нихъ по воднымъ путямъ“

Выслушавъ докладъ Совѣта, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Раздѣляя взгляды Совѣта Съѣздовъ, высказанные въ докладной запискѣ по этому вопросу, просить Совѣтъ Съѣздовъ продолжать въ томъ же направленіи его дѣятельность по защитѣ интересовъ судоходства отъ несправедливаго обложенія въ пользу городовъ.

По вопросу „о положеніи землечерпанія на рѣкахъ Волжскаго Бассейна“

Заслушавъ докладъ Совѣта Съѣздовъ о землечерпаніи на рѣкахъ Казанскаго и Московскаго Округовъ Путей Сообщенія и объясненія представителей названныхъ Округовъ, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Докладъ и положенія, выставленные въ немъ Совѣтомъ Съѣздовъ, утвердить и выразить благодарность Казанскому и Московскому Округамъ Путей Сообщенія за произведенныя улучшенія въ этомъ серьезномъ и жизненномъ для Волжскаго судоходства дѣлѣ и послать привѣтственную телеграмму инициатору землечерпанія В. Г. Клейберу, блестяще осуществившему углубленіе перекаатовъ землечерпаніемъ, несмотря на недостаточность ассигнованныхъ средствъ.

По вопросу „о реформѣ существующаго типа рѣчныхъ училищъ, о курсахъ, испытательныхъ комиссіяхъ и ихъ программахъ для лоцмановъ и командировъ“.

Выслушавъ заключеніе избранной для разсмотрѣнія означенныхъ вопросовъ Комиссіи и признавая всю важность и сложность намѣченныхъ вопросовъ и крайнюю ограниченность времени, предоставленнаго для разсмотрѣнія послѣднихъ, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Просить Его Высокопревосходительство Г-на Министра Путей Сообщенія разрѣшить продолжить занятія Комиссіи Съѣзда въ качествѣ Комиссіи при Совѣтѣ Съѣздовъ съ тѣмъ, чтобы результаты работъ этой Комиссіи съ заключеніемъ Совѣта были представлены на разсмотрѣніе ближайшаго очереднаго Съѣзда; вмѣстѣ съ тѣмъ уполномочить Совѣтъ по отдѣльнымъ вопросамъ, связаннымъ съ существующей постановкой рѣчного образованія и не терпящимъ отлагательства, возбуждать и самостоятельныя ходатайства передъ правительственными учрежденіями.

По вопросу „о современномъ состояніи Мариинской системы“

Выслушавъ докладъ Совѣта о современномъ состояніи Мариинской системы и ознакомившись съ докладомъ, представленнымъ депутатами С-Петербургскаго и Рыбинскаго Биржевыхъ Обществъ г-ну Министру Путей Сообщенія, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Признавая безусловную необходимость достройки Мариинской системы, поручить Совѣту Съѣздовъ принять самое энергичное участіе въ разрѣшеніи этого вопроса и немедленно сообщить въ Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ и въ Министерство Торговли и Промышленности о рѣшеніи Съѣзда.

По вопросу „о соединеніи бассейна рѣки Волги съ Сибирскими рѣками“

Выслушавъ докладъ Совѣта Съѣздовъ и сообщенія: Г. Нижегородскаго Губернатора Камергера Двора Его Императорскаго Величества А. Н. Хвостова и бывшаго Начальника Пермскаго Отдѣленія Казанскаго Округа Путей Сообщенія инженера п. с. Н. В. Попова, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Признавая безусловную необходимость соединенія Сибирскихъ водныхъ путей съ внутренними водными путями Европейской Россіи, просить правительство обратить особое вниманіе на вопросъ о названномъ соединеніи системою шлюзованныхъ каналовъ, прося выяснить подробнымъ изслѣдованіемъ наиболѣе выгодный путь соединенія съ тѣмъ, чтобы при обсужденіи этого вопроса были допущены представители всѣхъ заинтересованныхъ сторонъ, въ томъ числѣ промышленности и судоходства Сибири.

По вопросу „о проектѣ Волго-Донскаго канала“

Признавая разрѣшеніе вопроса объ устройствѣ Волго-Донскаго канала чрезвычайно важнымъ въ интересахъ торговли и промышленности Россіи, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Поручить Совѣту Съѣздовъ продолжать начатыя работы по освѣщенію означеннаго вопроса, экономическаго, стратегическаго и финансоваго его значенія и того вліянія, которое произведетъ это сооруженіе на водныя перевозки Волжскаго Бассейна.

По вопросу „объ улучшеніи подходовъ къ Сызранскимъ пристанямъ“

Выслушавъ докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу объ улучшеніи подходовъ къ Сызранскимъ пристанямъ, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Признавая, что устройство въ отдѣльныхъ пунктахъ водныхъ путей за счетъ казны дорогихъ сооружений является необходимымъ лишь въ пунктахъ первостепеннаго значенія и что во всѣхъ остальныхъ случаяхъ подобныя сооружения, какъ имѣющія исключительно мѣстный характеръ, должны создаваться на мѣстныхъ средства, просить Сызранскій Биржевой Комитетъ представить подробно разработанныя технически и экономически свѣдѣнія о проектированномъ устройствѣ канала-гавани и предоставить дальнѣйшее разрѣшеніе вопроса Совѣту въ зависимости отъ выясниваемаго значенія сооружения съ точки зрѣнія интересовъ Волжскаго судоходства. По вопросу же о расчисткѣ транзитнаго хода по Раковской Воложкѣ подчинить разрѣшеніе его общему плану землечерпательныхъ работъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія на транзитѣ.

По вопросу „объ устройствѣ постояннаго моста въ г. Владимірѣ черезъ рѣку Клязьму“

Разсмотрѣвъ вопросъ о поддержаніи передъ правительствомъ ходатайства Владимірскаго Уѣзднаго Земскаго Собранія объ ассигнованіи пособія на устройство постояннаго моста въ г. Владимірѣ черезъ р. Клязьму, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Поручить Совѣту Съѣздовъ поддержать это ходатайство, предварительно подробно разсмотрѣвъ проектъ моста въ смыслѣ соответствія проходимости пролетовъ съ размѣрами рейсирующихъ судовъ; вмѣстѣ съ тѣмъ поручить Совѣту Съѣздовъ имѣть неусыпное наблюденіе за постройкой всякихъ вообще мостовъ черезъ сплавныя и судоходныя рѣки Волжскаго Бассейна и просить Министерство Путей Сообщенія о приглашеніи для разсмотрѣнія мѣста постройки мостовъ черезъ сплавныя и судоходныя рѣки представителей судовладельческихъ организацій.

По вопросу „о замѣнѣ на пароходахъ бушпритовъ катъ-балками“

Выслушавъ заключеніе 1-й секціи Съѣзда по докладу Совѣта Съѣздовъ „о замѣнѣ пароходныхъ бушпритовъ катъ-балками, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

1) признать на пассажирскихъ и товарныхъ пароходахъ, ходящихъ безъ буксира, замѣну бушпритовъ катъ-балками или крэмъ-балками—возможной и желательной и

2) признать на буксирныхъ пароходахъ бушпритъ необходимымъ для безопаснаго и успешнаго плаванія; если же будетъ изобрѣтено приспособленіе, замѣняющее по своимъ удобствамъ бушпритъ, то вновь вернуться къ разсмотрѣнію этого вопроса.

По вопросу „объ уничтоженіи остатковъ выправительныхъ сооружений на рѣкахъ Волжскаго Бассейна“.

Выслушавъ заключеніе 1-й секціи по вопросу: „объ уничтоженіи остатковъ выправительныхъ сооружений на рѣкахъ Волгѣ и Окѣ“, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Постановленіе 1-й секціи по данному вопросу утвердить и поручить Совѣту Съѣздовъ на основаніи имѣющихся въ журналѣ секціи матеріаловъ возбудить соответствующее ходатайство передъ Управленіемъ Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ и Правленіями Казанскаго и Московскаго Округовъ Путей Сообщенія.

ПОСТАНОВЛЕНІЕ 1-й СЕКЦІИ:

Нѣкоторыя изъ построенныхъ выправительныхъ сооружений въ настоящее время не поддерживаются ремонтомъ и не служатъ для цѣлей улучшенія фарватера, при чемъ вмѣсто улучшенія фарватера только стѣсняють судоходство. Такія сооружения желательно разобрать, или инымъ образомъ устранить представляющее таковыми сооружениями неудобство для судоходства. Къ числу такихъ сооружений принадлежатъ:

по рѣкѣ В. О. Л. Г. Ъ:

- 1) остатки крѣпленія берега въ Козинскомъ яру.
- 2) остатки крѣпленія берега по сбѣгѣ въ Линдовскій луговой яръ.
- 3) продольная дамба у Собачьяго прорана (№ 32) и двѣ нижележащія поперечныя дамбы за №№ 12 и 13
- 4) на Осельскомъ перекатѣ продольная дамба № 52.
- 5) камни въ луговомъ яру выше и ниже Люлиховскаго затона.
- 6) остатокъ берегового крѣпленія въ Осельскомъ яру.
- 7) голова горной дамбы на Осельскомъ перекатѣ № 55.
- 8) на Осельскомъ перекатѣ срѣзать головы дамбъ №№ 58 и 59.
- 9) на Шеланговскомъ перекатѣ головы двухъ дамбъ №№ 21 и 22 и
- 10) выбрать камни на ходовомъ фарватерѣ у Саратова (дамба № 67).

по рѣкѣ О. К. Ъ:

- 1) на Елатомскомъ перекатѣ три полузапруды у лѣваго берега необходимо частью разобрать.

По вопросу: „о замѣнѣ канатной тяги перевозныхъ паромовъ на судоходныхъ рѣкахъ, сигналахъ на паромныхъ переправахъ и о сигналахъ и перевальныхъ вѣхахъ“.

Выслушавъ заключеніе 1-й секціи Съѣзда по означеннымъ докладамъ Совѣта Съѣздовъ, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

- 1) По вопросу о замѣнѣ канатной тяги перевозныхъ паромовъ на судоходныхъ рѣкахъ—

Прокладку канатовъ черезъ русло судоходныхъ рѣкъ признать недопустимымъ; переправа должна быть устроена паровая или тепловая, конная, на веслахъ или на шестахъ;

- 2) по вопросу о сигналахъ на паромныхъ переправахъ—

Просить судоходный надзоръ о необходимости имѣть сигналы на паромныхъ переправахъ, такъ какъ это предусматрѣно существующими правилами плаванія и циркулярными распоряженіями Министерства Путей Сообщенія.

- 3) По вопросу о сигналахъ на перевальныхъ вѣхахъ—

а) признать существующій узаконенный цвѣтъ сигнальныхъ фонарей на перевальныхъ вѣхахъ удовлетворяющимъ требованіямъ судоходства, при чемъ для большей ясности сигналовъ просить Министерство Путей Сообщенія замѣнить 10 линейныя ламповыя горѣлки фонарей на вѣхахъ 16 линейными и увеличить площадь рефлекторовъ и

б) огни перевальныхъ вѣхъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ они совпадаютъ съ линіей береговыхъ огней или съ огнями стоящихъ каравановъ у постоянныхъ пристаней, путемъ сочетанія разнаго цвѣта огней, сдѣлать ясно отличительными отъ всѣхъ другихъ судовыхъ и береговыхъ огней.

Является желательнымъ устройство такой вѣхи, на которой были бы установлены два фонаря—зеленый и бѣлый—одинъ надъ другимъ.

По вопросу „объ обложеніи судовъ и грузовъ за пользованіе Сормовскимъ и Муромскимъ затонами у г. Н.-Новгорода“.

Выслушавъ докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу объ обложеніи судовъ и грузовъ за пользованіе Сормовскимъ и Муромскимъ затонами, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Одобрить принятія Совѣтомъ Съѣздовъ мѣры и поручить Совѣту Съѣздовъ входить съ ходатайствами по этому вопросу въ соотвѣтствующія учрежденія.

По вопросу „о переводѣ мѣстопробыванія Казанскаго Округа Путей Сообщенія изъ Казани въ Н.-Новгородъ“

Выслушавъ докладъ Совѣта по данному вопросу, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Признавая, что мѣстопробываніе Правленія Казанскаго Округа Путей Сообщенія не въ Н.-Новгородѣ, а въ Казани создаетъ крайнія затрудненія въ удовлетвореніи самыхъ непосредственныхъ нуждъ судоходства, высказаться за необходимость въ интересахъ Волжскаго судоходства перевода Казанскаго Округа Путей Сообщенія изъ Казани въ Нижній-Новгородъ, какъ центръ Волжской судоходной дѣятельности.

По вопросу „объ избраніи представителей на XIII Съѣздъ Русскихъ дѣятелей по водянымъ путямъ“

Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Избрать представителями на означенный Съѣздъ: И. В. Баранова, И. Н. Величко, А. А. Жеребцова, П. П. Комова, И. М. Лбова, А. И. Милютина, С. А. Пестрикова, П. М. Рѣпина, И. А. Салтыкова, Д. В. Сироткина, Л. И. Терехова и П. П. Яргомскаго.

По вопросу „объ избраніи представителя Совѣта Съѣздовъ и замѣстителя къ нему въ составъ Междувѣдомственной Комиссіи для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи“

Выслушавъ докладъ Совѣта Съѣздовъ, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Избрать представителемъ въ составъ означенной Комиссіи Д. В. Сироткина и его замѣстителемъ И. Н. Величко.

По вопросу „объ избраніи представителей Совѣта Съѣздовъ въ отдѣльныхъ пунктахъ рѣкъ Волжскаго Бассейна“

Заслушавъ докладъ Совѣта Съѣздовъ, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

1) выразить благодарность представителямъ Совѣта, помогавшимъ послѣдному за истекшіи годъ въ его трудной работѣ,

2) утвердить существующій составъ представителей на мѣстахъ съ слѣдующими измѣненіями и дополненіями: въ Астрахани: Александръ Ивановичъ Алферовъ, баронъ Евгений Николаевичъ Бухольцъ, Карлъ Николаевичъ Видерстремъ, Иванъ Матвѣевичъ Лбовъ и Александръ Степановичъ Степановъ; въ Царицынѣ—Викторъ Александровичъ Зайцевскій, Алексѣй Игнатьевичъ Исаковъ, Тимофей Михайловичъ Канавинъ, Василій Федоровичъ Лапшинъ и Дмитрій Александровичъ Ястребцовъ; въ Саратовѣ—Василій Федоровичъ Бырдинъ, Алексѣй Васильевичъ Окомелковъ, Николай Николаевичъ Первовъ и Павелъ Михайловичъ Рѣпинъ; въ Самарѣ—Юсифъ Александровъ

вичъ Барановъ, Яковъ Мироновичъ Бузинъ, Григорій Ивановичъ Звѣревъ и Геннадій Васильевичъ Федоровъ; въ Симбирскѣ—Михаилъ Дмитриевичъ Кузьмичевъ; въ Казани—Константинъ Сергѣевичъ Земляновъ и Андрей Кондратьевичъ Ивановъ; въ Рыбинскѣ—Иванъ Николаевичъ Величко, Николай Николаевичъ Жеребцовъ и Аркадій Николаевичъ Цеховой; въ Рязани—Иванъ Андреевичъ Салтыковъ; въ Москвѣ—Иванъ Васильевичъ Барановъ, князь Николай Александровичъ Волконскій, Михаилъ Николаевичъ Лыхинъ и Иванъ Потаповичъ Окуневъ; въ Перми—Иванъ Ивановичъ Кожевниковъ, Алексѣй Алексѣевичъ Коровинъ, Александръ Даниловичъ Ржевнинъ и Григорій Михайловичъ Чудиновъ; въ Уфѣ—Степанъ Степановичъ Анферовъ, Алексѣй Ивановичъ Наровчатовъ, Василій Ильичъ Самодѣлкинъ, Александръ Федоровичъ Чижовъ и Дмитрій Клементьевичъ Юдаевъ; въ Вяткѣ—Николай Николаевичъ Ермолинъ и Александръ Яковлевичъ Тырышкинъ; отъ рѣки Клязьмы—Михаилъ Матвѣевичъ Николаевъ; отъ рѣки Шексны—Александръ Ивановичъ Афанасьевъ и Василій Ивановичъ Милютинъ; отъ рѣки Мологи—Иванъ Васильевичъ Голубевъ и отъ рѣки Суры—Николай Михайловичъ Таланцевъ.

По вопросу „о разсмотрѣніи проекта закона о перевозкѣ грузовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ“

Выслушавъ заключеніе II-й секціи Съѣзда по разсмотрѣнію законопроекта Совѣта Съѣздовъ Представителей Биржевой Торговли и Сельскаго Хозяйства „о перевозкѣ грузовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ“, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Признавая названный законопроектъ неприемлемымъ въ данной редакціи, какъ не отвѣчающій условіямъ буксирной перевозки грузовъ, проситъ Министра Путей Сообщенія разрѣшить II-й секціи Съѣзда продолжить ея занятія и по закрытіи Съѣзда и разработанный послѣдней матеріалъ передать Совѣту Съѣздовъ для мотивированнаго заключенія 5-му Съѣзду Представителей Биржевой Торговли и Сельскаго Хозяйства.

По вопросу „объ обложеніи судоходства въ пользу государства, земства и городовъ“

Выслушавъ докладъ Совѣта Съѣздовъ, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Признавая, что обложеніе судоходства является чрезвычайно тяжелымъ и зачастую не основаннымъ на законномъ правѣ, поручитъ Совѣту Съѣздовъ произвести анкету среди судоходныхъ предприятий, посредствомъ которой выяснитъ всѣ вопросы, касающіеся обложенія судопромышленности и представить подробный докладъ по сему вопросу слѣдующему Съѣзду.

По вопросу „объ углубленіи мѣста стоянки каравана въ г. Рыбинскѣ“

Выслушавъ доклады Совѣта Съѣздовъ и Рыбинскаго Биржевого Комитета, Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Признать необходимымъ расчистку транзитнаго хода у Рыбинскихъ пристаней средствами землечерпательнаго каравана Казанскаго Округа Путей Сообщенія, если таковыя работы не будутъ препятствовать работамъ землечерпательнаго каравана по расчисткѣ перекатовъ.

По вопросамъ „о разсмотрѣніи финансоваго отчета Совѣта Съѣздовъ за 1911 годъ“, „о докладѣ Ревизіонной Комиссіи“ и „о приходо-расходной смѣтѣ Совѣта на 1911 годъ“

Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

1) Финансовый Отчетъ Совѣта Съѣздовъ за 1910 годъ утвердить, поручивъ послѣднему дефицитъ въ размѣрѣ 2608 р. 99 к. покрыть изъ поступленій 1911 года,

2) утвердить заключеніе Ревизіонной Комиссіи, выразивъ ей благодарность за обревизованіе денежнаго отчета Совѣта Съѣздовъ,

3) смѣту Совѣта Съѣздовъ на 1911 годъ въ суммѣ 12400 рублей утвердить и

4) поручить Совѣту Съѣздовъ озаботиться учрежденіемъ постояннаго представительства въ Петербургѣ и организовать таковое на началахъ, указанныхъ постановленіемъ по сему поводу II-го очереднаго Съѣзда.

По вопросу „объ установленіи времени и мѣста созыва IV очереднаго Съѣзда“

Съѣздъ ПОСТАНОВИЛЪ:

Созвать IV очередной Съѣздъ въ Нижнемъ-Новгородѣ въ декабрѣ 1911 года, болѣе точное опредѣленіе времени открытія Съѣзда предоставить Совѣту Съѣздовъ въ зависимости отъ выяснившихся обстоятельствъ.

**Совѣтъ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ
Волжскаго Бассейна.**

15 декабря 1910 года.

Часть I.

СПИСОКЪ ЛИЦЪ,

присутствовавшихъ на III-мъ очередномъ създѣ судовладѣльцевъ
Волжскаго Бассейна.

Г. Нижегородскій Губернаторъ, Камергеръ Двора Его Императорскаго Величества, статскій совѣтникъ. Хвостовъ, Алексѣй Николаевичъ,

Г. Начальникъ Московскаго Округа Путей Сообщенія, Чаплыгинъ, Владиміръ Александровичъ, инженеръ п. с., тайный совѣтникъ.

Г. Нижегородскій Вице-Губернаторъ, Бирюковъ, Сергѣй Ивановичъ, дѣйствительный статскій совѣтникъ.

Г. Нижегородскій Городской Голова, Богоявленскій, Иванъ Васильевичъ.

Г. Начальникъ Нижегородской Рѣчной Полиціи, Гербель, Николай Васильевичъ, генераль-майоръ.

Г. Начальникъ Нижегородскаго Рѣчнаго Училища, Шкотъ, Дмитрій Федоровичъ, генераль-майоръ.

Г. Членъ Государственной Думы Скороходовъ, Алексѣй Александровичъ.

Г. Окружный Инспекторъ Судоходства Московскаго Округа Путей Сообщенія, съ правами Помощника Начальника Округа, Сокольскій, Николай Ильичъ, инженеръ п. с., коллежскій совѣтникъ.

Г. Помощникъ Начальника Казанскаго Округа Путей Сообщенія, Антоновъ, Николай Александровичъ, инженеръ п. с., коллежскій ассесоръ.

Г. Начальникъ Нижегородскаго Отдѣленія Казанскаго Округа Путей Сообщенія, Голубевъ, Александръ Никифоровичъ, инженеръ п. с., коллежскій ассесоръ.

Г. Начальникъ Кіевскаго Отдѣленія Кіевскаго Округа Путей Сообщенія, Поповъ, Николай Васильевичъ, инженеръ п. с., надворный совѣтникъ.

Г. Начальникъ III-го отдѣленія Отдѣла Торговли Министерства Торговли и Промышленности, Барановскій, Василій Рафаиловичъ, коллежскій совѣтникъ.

Г. Начальникъ III-го отдѣленія Нижегородской Казенной Палаты, Кругликовъ, Александръ Николаевичъ, коллежскій совѣтникъ.

Г. Членъ Нижегородской Городской Управы, Урлашевъ, Михаилъ Михайловичъ.

Г. Завѣдующій дноуглубительнымъ караваномъ на р. Окъ, Бриллигъ, Евгений Робертовичъ, инженеръ IX класса, коллежскій секретарь.

Г. Завѣдующій Ярославскимъ Техническимъ участкомъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія, Войткевичъ, Михаилъ Феликсовичъ, титулярный совѣтникъ.

Г. Завѣдующій Макарьевскимъ Техническимъ участкомъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія, Широковъ, Владиміръ Васильевичъ, инженеръ п. с., титулярный совѣтникъ.

Г. Завѣдующій 3-мъ Техническимъ участкомъ Московскаго Округа Путей Сообщенія, Чебышевъ, Пафнуцій Петровичъ, инженеръ-стр., коллежскій секретарь.

Г. Инспекторъ Судоходства Кинешемскаго участка Казанскаго Округа Путей Сообщенія, князь Кекуатовъ, Владиміръ Александровичъ, надворный совѣтникъ.

Г. Инспекторъ Судоходства Нижегородскаго участка Казанскаго Округа Путей Сообщенія, Кедровъ, Михаилъ Николаевичъ, надворный совѣтникъ.

Г. Инспекторъ Судоходства Казанскаго участка Казанскаго Округа Путей Сообщенія, Начальникъ Казанскаго Рѣчнаго Училища, Черепановъ, Михаилъ Васильевичъ, титулярный совѣтникъ.

Г. Инспекторъ Судоходства 3-го участка Московскаго Округа Путей Сообщенія, Мянговскій, Александръ Львовичъ, коллежскій совѣтникъ.

Г. Техникъ по освидѣтельствуванію паровыхъ котловъ Кинешемскаго и Нижегородскаго участковъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія, Воробьевъ, Евгений Александровичъ, инженеръ-технологъ.

Г. Начальникъ Рыбинскаго Рѣчнаго Училища Богдановъ, Дмитрій Александровичъ, Командиръ парохода „Ермакъ“ О-ва „Кавказъ и Меркурій“.

Г. Санитарный врачъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія, Арнольдъ, Владиміръ Андреевичъ.

Представители биржевых комитетовъ и другихъ общественныхъ организацій.

Астраханскаго Биржевого Комитета—Скрѣпинскій, Иванъ Федоровичъ.

Бакинскаго—Куринъ, Иванъ Степановичъ.

Балаковскаго—Корзинщиковъ, Сергѣй Сергѣевичъ.

Казанскаго — Ивановъ, Андрей Кондратьевичъ.

Нижегородскаго—Морозовъ, Павелъ Матвѣевичъ.

Пермскаго—Кожевниковъ, Григорій Васильевичъ.

Петербургскаго—(судоходнаго отдѣла) Левенсонъ, Левъ Ивановичъ.

Петербургскаго—(Калашниковской Биржи) Березинъ, Дмитрій Ѳеодоровичъ.

Рыбинскаго—Чарушинъ, Василій Ѳеодоровичъ, и Бѣляковъ, Петръ Семеновичъ.

Саратовскаго—Окомелковъ, Алексѣй Васильевичъ.

Сызранскаго: Ильинъ, Кузьма Алексѣевичъ, и Слѣпушкинъ, Федоръ Михайловичъ.

Русско-Англійской Торговой Палаты—Лельковъ, Петръ Ивановичъ, Членъ Палаты, Старшій маклеръ Нижегородской Биржи.

Нижегородскаго Отдѣленія Императорскаго Русскаго Техническаго Общества—инженеры: Кабачинскій, Николай Васильевичъ и Гинзбургъ, Самуиль Семеновичъ.

Совѣта Съѣздовъ Металлозаводчиковъ Сѣвернаго и Прибалтійскаго районовъ, Токарскій, Михаилъ Антоновичъ, инженеръ-технологъ.

Владимірскаго уѣзднаго земства—Тарасовъ, Владиміръ Михайловичъ, Гласный Владимірскаго Уѣзднаго Земскаго Собранія.

ЧЛЕНЫ СЪЪЗДОВЪ,

присутствовавшіе на III-мъ очередномъ Съѣздѣ 10—13 декабря 1910 г.

Акопова-Теръ Ивана Никитича наслѣдники.
Представитель Иванъ Александровичъ Араkelовъ.
Асадуллаевъ, Шамси.

Представитель Юсифъ бекъ Везировъ.
Баукинъ Флегонтъ Михайловичъ.
Башкировъ Матвѣй Емельяновичъ Товарищество
Представитель Иванъ Сильвестровичъ Ивановъ.
Башкировъ Яковъ Емельяновичъ Товарищество.

Представитель Яковъ Емельяновичъ Башкировъ.

Березинъ Иванъ Ефимовичъ.
Березинъ Николай Ефимовичъ,
Блиновъ Асафъ Аристарховичъ.

Представитель Василій Александровичъ Бударинъ.
Бузинъ Семень Мироновичъ.

Быковъ Иванъ Родіоновичъ.

Бѣляевъ Дмитрій Федоровичъ.

Волжское Паевое Товарищество.

Представитель Семень Мироновичъ Бузинъ.

Вятско-Волжское Пароходство, Т-во.

Представитель Владиміръ Венцеславовичъ Бруннеръ.

Дегтяревъ Маркелль Александровичъ.

„Дельви́гъ Д. Н. баронъ и К-⁰“ Торг. Домъ.

Представитель баронъ Дмитрій Николаевичъ Дельви́гъ.

Дерюгинъ Петръ Давидовичъ.

Земляновъ Сергѣй Андреевичъ.

Представитель Михаилъ Алексѣевичъ Земляновъ.

Зининъ Арсеній Трофимовичъ.

Зубриловъ Иванъ Яковлевичъ.

Ивановъ Андрей Кондратьевичъ.

Казанскій Федоръ Васильевичъ.

„Каменскіе Ф. и Г. братья“ Торговый Домъ.

Представители:

Ричардъ Андреевичъ Штюрмеръ.

Владиміръ Васильевичъ Бусыгинъ.

Камское Паевое Товарищество.

Представитель Григорій Васильевичъ Кожевниковъ.

Качкова А. В. наслѣдники, Пароходство.

Представитель Иванъ Александровичъ Качковъ.

Кашина Марія Капитоновна.

Представитель Василій Евграфовичъ Карасевъ.

Клюкинъ Андрей Демидовичъ.

Коломенскій машиностроительный заводъ.

Представитель Николай Васильевичъ Кабачинскій.

Кугушевъ Михаилъ Григорьевичъ,

„Кудряшевъ и Чесноковъ“ Тор. Домъ.

Представители:

Степанъ Никандровичъ Чесноковъ.

Василій Тимофеевичъ Вопиловъ.

„Купеческое Пароходство по рѣкѣ
Волгѣ“, Товарищество.

Представитель Павелъ Михайловичъ Рѣпинъ.

Лакѣевъ Василій Ефимовичъ.

Лапшинъ Василій Федоровичъ.

Представитель Алексѣй Михайловичъ Невѣровъ.

Лапшинъ Михаилъ Павловичъ (старшій).

Лапшинъ Николай Павловичъ.

„Любимовъ Иванъ и К-⁰“, Акціонерн. О-во.

Представители:

Иванъ Васильевичъ Барановъ.

Константинъ Павловичъ Квапишевскій.

Масловъ Николай Владиміровичъ.

„Мазутъ“ Нефтепромышленное и Торговое То-
варищество.

Представитель Сампсонъ Борисовичъ Гуревичъ

Макуринъ Николай Федоровичъ.

Милютинъ Андрей Ивановичъ, Администрація.

Представитель Федоръ Петровичъ Серебренниковъ.

Морозовъ Павелъ Матвѣевичъ.

Муратовъ Дмитрій Михайловичъ.

Муратовъ Илья Михайловичъ.

Мѣшковъ Николай Васильевичъ.

Представитель Лука Васильевичъ Крысовъ.

„Николаева М. Е. сыновья“ Торговый Домъ.

Представитель Михаилъ Матвѣевичъ Николаевъ.

Никольскій Алексѣй Николаевичъ.

„Нобель Братья“ Т-во нефтяного произ-
водства.

Представители:

Иванъ Николаевичъ Величко.

Николай Федоровичъ Скворцовъ.

Иванъ Павловичъ Золотницкій.

Носовъ Семень Петровичъ.

Облаевъ Александръ Ивановичъ.

„Ока“, Акціонерное Общество.

Представитель Лаврентій Ивановичъ Тереховъ.

Окуневъ Иванъ Потаповичъ.

„Орѣхова Андрея сыновья“ Торговый Домъ.

Представитель Ананій Осиповичъ Мухановъ.

Панкинъ Павелъ Григорьевичъ.

Плехановъ Павелъ Тимофеевичъ.

„Ремизовъ Николай Ивановичъ съ Бр.“, Тор-
говый Домъ.

Представитель Николай Ивановичъ Ремизовъ.

Руквишиниковъ Александръ Петровичъ.

„Русь“ Товарищество Пароходства и Торговли.

Представитель Алексѣй Михайловичъ Невѣровъ.

Р ѣ п и н ъ Павелъ Михайловичъ.
 „Рябиковы Братья“ Торговый Домъ.
 Представитель Михаилъ Степановичъ Солинъ.
 Салтыковъ Иванъ Андреевичъ.
 Самойловъ Никаноръ Тимофеевичъ.
 „Самолетъ“ Пароходное Общество.
 Представители:
 Сергѣй Александровичъ Пестриковъ.
 Бар. Николай Николаевичъ Бухольцъ.
 „Сергѣева С. Ф. С-вья“, Торговый Домъ.
 Представитель Федоръ Сергѣевичъ Сергѣевъ.
 Симоновъ Ефимъ Ивановичъ.
 Сироткинъ Дмитрій Васильевичъ.
 „Смирнова Александра с-вья“ Тор-
 говый Домъ.
 Представитель Александръ Алексѣевичъ Смирновъ.
 Смолкинъ Тимофей Осиповичъ.
 Представитель Петръ Тимофеевичъ Смолкинъ.
 Солинъ Михаилъ Степановичъ.
 „Сормово“ Акціонерное Общество.
 Представитель Сергѣй Александровичъ Хрѣнниковъ.
 Строгановъ Сергѣй Александровичъ, графъ.
 Представитель Федоръ Афанасьевичъ Плюсинъ.

„Таланцевы Братья“ Торговый Домъ.
 Представитель Николай Михайловичъ Таланцевъ.
 Тогуновъ Иванъ Павловичъ.
 Тюринъ Иванъ Васильевичъ.
 Чередиловъ Иванъ Васильевичъ.
 Чернебоновъ Яковъ Степановичъ Т-во.
 Представители:
 Петръ Александровичъ Рукинъ.
 Михаилъ Петровичъ Рукинъ.
 Широковы Михаилъ и Андрей Васильевичи,
 Братья.
 Представители:
 Михаилъ Васильевичъ Широковъ.
 Андрей Васильевичъ Широковъ.
 Шоринъ Акимъ Федоровичъ.
 Шоринъ Иванъ Александровичъ.
 Представитель Михаилъ Ивановичъ Шоринъ.
 Шуртыгинъ Василій Ивановичъ Т-во лѣсо-
 промышленности и торговли.
 Представитель Василій Ивановичъ Заборонковъ.
 Яргомскій Петръ Дмитріевичъ.
 Ярцевъ Николай Порфирьевичъ.

СПИСОКЪ ЛИЦЪ,

приглашенныхъ на съѣздъ и принимавшихъ въ немъ участіе.

Ананьинъ Иванъ Павловичъ.
 Антоновъ Дмитрій Васильевичъ.
 Арефьевъ Николай Ивановичъ.
 Артамоновъ Дмитрій Семеновичъ.
 Балакинъ Иванъ Михайловичъ.
 Барминъ Александръ Андреевичъ.
 Барминъ Александръ Ивановичъ.
 Барминъ Александръ Николаевичъ.
 Безсоновъ Николай Ивановичъ.
 Блюмбергъ Иванъ Яковлевичъ.
 Богдановъ Александръ Степановичъ.
 Боковъ Федоръ Павловичъ.
 Борейша Михаилъ Ипполитовичъ.
 Борисовъ Михаилъ Алексѣевичъ.
 Борисовъ Петръ Леонтьевичъ.
 Бородулинъ Николай Андреевичъ.
 Бочкаревъ Михаилъ Федоровичъ.
 Браацъ Василій Васильевичъ.
 Бруннеръ Александръ Венцеславовичъ.
 Бузинъ Иванъ Семеновичъ.
 Булгаковъ Иванъ Михайловичъ.
 Булгаковъ Николай Львовичъ.
 Бункевичъ Иванъ Яковлевичъ.
 Бурановъ Осипъ Михайловичъ.
 Бѣлоусовъ Анатолій Дмитріевичъ.
 Винокуровъ Михаилъ Петровичъ.
 Владыкинъ Иванъ Яковлевичъ.
 Водопьяновъ Иванъ Васильевичъ.
 Глазуновъ Александръ Ивановичъ.
 Глазуновъ Михаилъ Максимовичъ.

Довѣренный О-ва „Мазуть“.
 Командиръ Ак. О-ва „Ив. Любимовъ и К^о“.
 Командиръ Акц. О-ва „Ока“.
 Довѣренный О-ва „Волга“.
 Комиссіонеръ.
 Командиръ О-ва „по Волгѣ“.
 Командиръ О-ва „Волга“.
 Командиръ Т-ва „Бр. Нобель“.
 Присяжный Повѣренный.
 Командиръ Т-ва „Русь“.
 Командиръ О-ва „Самолетъ“.
 Судовладѣлецъ.
 Агентъ О-ва „Кавказъ и Меркурій“.
 Командиръ О-ва „Волга“.
 Пом. командира О-ва „Самолетъ“.
 Командиръ Вятско-Волжскаго П-ва.
 Командиръ Восточнаго Общества.
 Командиръ Т-ва „Русь“.
 Командиръ О-ва „Кавказъ и Меркурій“.
 Судовладѣлецъ.
 Командиръ О-ва „Волга“.
 Командиръ О-ва „Волга“.
 Командиръ Т-ва „Русь“.
 Командиръ Т-ва „Мазуть“.
 Командиръ О-ва „Самолетъ“.
 Командиръ О-ва „по Волгѣ“.
 Командиръ О-ва „Ив. Любимовъ и К^о“.
 Пом. командира О-ва „по Волгѣ“.
 Командиръ П-ва Милютина.
 Командиръ О-ва „Волга“.

Глуховъ Константинъ Васильевичъ.
Глѣбъ-Кошанскій Антонъ Васильевичъ.
Голобоковъ Евлампій Ивановичъ.
Гоппенъ Валеріанъ Валеріановичъ.
Горяиновъ Сергѣй Ивановичъ.

Гражданиновъ Илья Михайловичъ.
Гюппененъ Карлъ Семеновичъ.
Дерюгинъ Семенъ Николаевичъ.
Дмитріевъ Валеріанъ Варфоломеевичъ.
Дмитріевъ Варфоломей Андреевичъ.
Долинъ Иванъ Александровичъ.
Доронинъ Михаилъ Андреевичъ.
Дункель Эдуардъ Федоровичъ.
Дьячковъ Михаилъ Григорьевичъ.
Ерохинъ Владиміръ Ивановичъ.
Жуковъ Сергѣй Ивановичъ.
Зайцевъ Петръ Алексѣевичъ.
Захаровъ Сергѣй Михайловичъ.
Зѣваловъ Никифоръ Ивановичъ.
Ювлевъ Александръ Федоровичъ.
Юсть Иванъ Карловичъ.
Казакевичъ Игнатій Мартыновичъ.
Калининъ Александръ Александровичъ.
Каллингъ Василій Германовичъ.
Карташева Татьяна Константиновна.
Касаткинъ Иванъ Михайловичъ.
Кашинцевъ Владиміръ Петровичъ.
Квашенкинъ Николай Ивановичъ.
Китовъ Александръ Григорьевичъ.
Китовъ Дмитрій Григорьевичъ.
Клюге Людвигъ Ивановичъ.
Козловъ Василій Михайловичъ.
Козловъ Михаилъ Ивановичъ.
Козыревъ Федоръ Дмитріевичъ.
Князевъ Николай Ефимовичъ.
Коль Даніилъ Ивановичъ.
Копосовъ Павель Васильевичъ.
Кочетовъ Иванъ Васильевичъ.
Крапивинъ Петръ Петровичъ.
Крошневъ Иванъ Егоровичъ.
Кузнецовъ Константинъ Васильевичъ.
Кулагинъ Михаилъ Ивановичъ.
Куликовъ Михаилъ Ивановичъ.
Кунинъ Владиміръ Николаевичъ.
Курбатовъ Михаилъ Степановичъ.
Кургановъ Семенъ Яковлевичъ.
Кутузовъ Иванъ Илларионовичъ.
Кусковъ Иванъ Константиновичъ.
Лапотниковъ Дмитрій Дмитріевичъ.
Лебедевъ Николай Семеновичъ.
Лезинъ Андрей Фаддѣевичъ.
Леонтьевъ Дмитрій Федоровичъ.
Летковскій Константинъ Ивановичъ.
Лобановъ Егоръ Матвѣевичъ.
Ловцовъ Петръ Александровичъ.
Мадзюкъ Алексѣй Николаевичъ.
Макаревскій Федоръ Ивановичъ.
Маловъ Ефимъ Аванасьевичъ.
Малышевъ Авдѣй Евграфовичъ.
Марковъ Фотій Ивановичъ.
Матанцевъ Николай Николаевичъ.

Командиръ О-ва „Волга“.
Командиръ Т-ва „Русь“.
Начальникъ Рѣчныхъ постовъ.
Командиръ О-ва „Кавказъ и Меркурій“.
Представитель газетъ „Голоса Москвы“, „Торгово-Промышленной“ и „Утра Россіи“.
Довѣренный Стахѣва.
Командиръ казеннаго парохода „Востокъ“.
Судовладѣлецъ.
Техникъ.
Контролеръ О-ва „Кавказъ и Меркурій“.
Завѣдующій складомъ Т-ва „Мазуть“.
Караванный Восточнаго Общества.
Командиръ Т-ва „Мазуть“.
Командиръ Т-ва „Русь“.
Бухгалтеръ Т-ва „Мазуть“.
Представитель газеты „Волгарь“.
Командиръ П-ва Т. Д. „Бр. Каменскіе“.
Командиръ О-ва „Самолетъ“.
Командиръ О-ва „Волга“.
Судовладѣлецъ.
Командиръ О-ва „по Волгѣ“.
Командиръ казеннаго парохода „Нижній-Новгородъ“.
Командиръ О-ва „Волга“.
Командиръ О-ва „по Волгѣ“.
Представительница газеты „Волгарь“.
Представитель газеты „Нижегородская Биржа“.
Командиръ О-ва „Ив. Любимовъ и К^о“.
Начальникъ постовъ Кинешемскаго участка.
Командиръ Восточнаго Общества.
Командиръ Т-ва „Русь“.
Командиръ Т-ва „Мазуть“.
Командиръ О-ва „Волга“.
Командиръ Ш. Асадуллаева.
Командиръ О-ва „Волга“.
Командиръ Восточнаго Общества.
Командиръ О-ва „по Волгѣ“.
Пом. командира О-ва „по Волгѣ“.
Командиръ Восточнаго Общества.
Командиръ М. К. Кашиной.
Командиръ Ш. Асадуллаева.
Командиръ О-ва „Самолетъ“.
Командиръ Восточнаго Общества.
Командиръ М. П. Лапшина.
Командиръ О-ва „Кавказъ и Меркурій“.
Командиръ С. М. Бузина.
Караванный О-ва „Ока“.
Командиръ О-ва „Самолетъ“.
Довѣренный М. П. Лапшина.
Командиръ Т-ва „Русь“.
Командиръ О-ва „Ока“.
Командиръ О-ва „Мазуть“.
Судовладѣлецъ.
Командиръ Торговаго флота.
Судовладѣлецъ.
Командиръ О-ва „Кавказъ и Меркурій“.
Командиръ Т-ва „Русь“.
Представитель газеты „Нижегородскій Листокъ“
Командиръ О-ва „Волга“.
Командиръ Т-ва „Русь“.
Пароходовладѣлецъ и лѣсопромышленникъ.
Командиръ О-ва „Ив. Любимовъ и К^о“.

Матвѣевъ Николай Александровичъ.
Мизиновъ Николай Михайловичъ.
Мироновъ Федоръ Семеновичъ.
Митрофановъ Иванъ Фирсовичъ.
Мошковъ Иванъ Дмитриевичъ.
Мясниковъ Николай Павловичъ.
Недопекинъ Николай Петровичъ.
Незаймаковъ Борисъ Марковичъ.
Никиташинъ Павелъ Васильевичъ.
Павловскій Евгенийъ Васильевичъ.
Павловъ Евгенийъ Сергѣевичъ.
Павловъ Николай Сергѣевичъ.
Павлычевъ Иванъ Ильичъ.
Пегѣевъ Александръ Васильевичъ.
Перевозчиковъ Иванъ Александровичъ.
Перетрутовъ Харлампій Ивановичъ.
Пермяковъ Николай Васильевичъ.
Пигѣевъ Федоръ Ивановичъ.
Плотниковъ Андрей Степановичъ.
Позернъ Владиміръ Павловичъ.

Полякъ Акимъ Соломоновичъ.
Поповъ Петръ Константиновичъ.
Поршинъ Иванъ Ивановичъ.
Протасовъ Степанъ Кузьмичъ.
Протопоповъ Иванъ Степановичъ.
Пряниковъ Михаилъ Филипповичъ.
Пучковъ Иванъ Васильевичъ.
Риклефсъ Карлъ Федоровичъ.
Рубинъ Левъ Борисовичъ.

Сабо Василій Федоровичъ.
Савинъ Михаилъ Федоровичъ.
Сенкевичъ Людвигъ Игнатьевичъ.
Сергѣевъ Василій Ивановичъ.
Сергѣевъ Петръ Матвѣевичъ.
Сироткинъ Василій Васильевичъ.
Соколовъ Василій Арсеньевичъ.
Сорокинъ Егоръ Васильевичъ.
Спѣховъ Иванъ Александровичъ.
Струнке Фрицъ Петровичъ.
Сутыринъ Андрей Сергѣевичъ.
Сутыринъ Илья Андреевичъ.
Токаревъ Козьма Степановичъ.
Трапезниковъ Василій Егоровичъ.
Тумановъ Петръ Михайловичъ.
Туриловъ Василій Яковлевичъ.
Тырышкинъ Иванъ Яковлевичъ.
Тюпкинъ Павелъ Николаевичъ.
Филимоновъ Сергѣй Алексѣевичъ.
Хитровскій Федоръ Павловичъ.
Хонякевичъ Иванъ Васильевичъ.
Хохловъ Александръ Флегонтовичъ.
Хохловъ Павелъ Александровичъ.
Чаровой Анисимъ Анисимовичъ.
Челышевъ Николай Григорьевичъ.
Червяковъ Василій Федоровичъ.
Черновъ Михаилъ Ивановичъ.
Чистовъ Николай Александровичъ.
Чушанинъ Степанъ Александровичъ.
Шадринъ Осипъ Афанасьевичъ.
Шаровъ Николай Дмитриевичъ.

Техникъ.
Командиръ Т-ва „Мазуть“.
Командиръ О-ва „Волга“.
Командиръ О-ва „Волга“.
Судовладѣлецъ.
Начальникъ рѣчныхъ постовъ.
Пом. командира О-ва „по Волгѣ“.
Командиръ О-ва „Волга“.
Судовладѣлецъ.
Командиръ Т-ва „Русь“.
Пом. командира О-ва „по Волгѣ“.
Пом. командира Восточнаго Общества.
Командиръ Т-ва „Мазуть“.
Командиръ Т-ва „Русь“.
Командиръ Восточнаго Общества.
Механикъ О-ва „по Волгѣ“.
Завѣдующій Сормовскимъ складомъ Т-ва „Бр. Нобель“.
Командиръ О-ва „по Волгѣ“.
Биржевой маклеръ.
Секретарь Центральнаго Бюро по Волжскому согла-
шенію.
Управляющій караваномъ Т-ва „Мазуть“.
Страховой агентъ.
Довѣренный Стахѣева.
Механикъ.
Контролеръ П-ва Н-овъ А. В. Качкова.
Командиръ Восточнаго Общества.
Командиръ О-ва „Ока“.
Командиръ О-ва „по Волгѣ“.
Корреспондентъ Московскаго района Статистическаго
Бюро Съѣзда Бакинскихъ Нефтепромышленниковъ.
Секретарь Инспектора О-ва „по Волгѣ“.
Командиръ О-ва „Волга“.
Командиръ О-ва „Ока“.
Командиръ О-ва „Волга“.
Командиръ О-ва „Волга“.
Судовладѣлецъ.
Машинистъ.
Судовладѣлецъ.
Командиръ О-ва „Волга“.
Командиръ О-ва „Русь“.
Командиръ О-ва „Ока“.
Командиръ О-ва „Русь“.
Командиръ О-ва „Волга“.
Агентъ Вятско-Волжскаго П-ва.
Довѣренный Лобанова.
Командиръ О-ва „Волга“.
Судовладѣлецъ.
Командиръ Т-ва „Мазуть“.
Командиръ О-ва „по Волгѣ“.
Представитель газеты „Судоходецъ“.
Командиръ Вятско-Волжскаго П-ва.
Судовладѣлецъ.
Судовладѣлецъ.
Контролеръ О-ва „по Волгѣ“.
Командиръ О-ва „Волга“.
Командиръ Восточнаго Общества.
Довѣренный Чернонебова.
Командиръ О-ва „Самолетъ“.
Командиръ О-ва „Кавказъ и Меркурій“.
Командиръ Бр. Березиныхъ.
Командиръ О-ва „по Волгѣ“.

Шахтеймеръ Казиміръ Францевичъ.
Шиповъ Сергѣй Алексѣевичъ.
Широковъ Михаилъ Афанасьевичъ.
Шишовъ Николай Николаевичъ.
Языковъ Осипъ Тарасовичъ.
Якимовскій Николай Васильевичъ.
Яргомскій Дмитрій Петровичъ.
Яшинъ Иванъ Васильевичъ.

Техникъ п. с.
Командиръ О-ва „Ока“.
Командиръ О-ва „Волга“.
Биржевой маклеръ.
Командиръ О-ва „Волга“.
Командиръ О-ва „Самолетъ“.
Судовладѣлецъ.
Командиръ П-ва Т. Д. „Бр. Каменскіе“.

ЖУРНАЛЪ

ПЕРВАГО ЗАСЪДАНІЯ

третьяго съѣзда судовладельцевъ волжскаго бассейна.

10 декабря 1910 года. (Дневное).

ЖУРНАЛЪ

ПЕРВАГО ЗАСѢДАНІЯ

третьяго сѣзда судовладѣльцевъ волжскаго бассейна.

10 декабря 1910 года. (Дневное).

Засѣданіе открывается въ 11^{1/2} час. дня.
Присутствуютъ:

Нижегородскій Губернаторъ, Камергеръ Двора Его Императорскаго Величества, А. Н. Хвостовъ, Вице-Губернаторъ С. И. Бирюковъ, Нижегородскій Городской Голова И. В. Богоявленскій, Начальникъ Нижегородской Рѣчной Полиціи Генераль-Майоръ Н. В. Гербель, Начальникъ Нижегородскаго Рѣчного Училища Д. Ф. Шкотъ, Начальникъ Московскаго Округа П. С. т. с. В. А. Чаплыгинъ, Окружный Инспекторъ Судоходства Московскаго Округа П. С. съ правами Помощника Начальника Округа, инженеръ п. с. Н. И. Сокольскій, Помощникъ Начальника Казанскаго Округа П. С., инженеръ п. с. Н. А. Антоновъ, Начальникъ Нижегородскаго Отдѣленія Казанскаго Округа П. С. инженеръ п. с. А. Н. Голубевъ, Начальникъ Кіевскаго Округа П. С., инженеръ п. с. Н. В. Поповъ, Представитель отъ Министерства Торговли и Промышленности, Начальникъ III-го отдѣленія Отдѣла Торговли В. Р. Барановскій, Завѣдующій 3-мъ техническимъ участкомъ Московскаго Округа П. С. инженеръ п. с. П. П. Чебышевъ, Инспекторъ Судоходства Кинешемскаго участка Казанскаго Округа П. С. князь В. А. Кекуатовъ, Инспекторъ Судоходства Нижегородскаго участка Казанскаго Округа П. С. М. Н. Кедровъ, Инспекторъ Судоходства 3-го участка Московскаго Округа П. С. А. Л. Мянновскій, Техникъ по освидѣтельствуванію паровыхъ котловъ Кинешемскаго и Нижегородскаго участковъ, инженеръ-технологъ Е. А. Воробьевъ, Санитарный врачъ Казанскаго Округа П. С.—В. А. Арнольдовъ; Представители Общественныхъ организаций: Астраханскаго—И. Ф. Скрѣпинскій, Бакинскаго Биржеваго Комитета И. С. Куринъ, Казанскаго—А. К. Ивановъ, Нижегородскаго—П. М. Морозовъ, Пермскаго—Г. В. Кожевниковъ, Рыбинскаго—П. С. Бѣляковъ и В. Ф. Чарушинъ, Сызранскаго—К. А. Ильинъ и Ф. М. Слѣпушкинъ, Комитета Хлѣбной Биржи въ селѣ Балаковѣ—С. С. Корзинниковъ, отъ Русско-Англійско-Торговой Палаты—П. И. Лельковъ, отъ Владимирскаго уѣзднаго земства—В. М. Тарасовъ, отъ Нижегородскаго Отдѣленія Императорскаго Русскаго Техническаго Об-

щества С. С. Гинзбургъ и Н. В. Кабачинскій, Члены Сѣздовъ, а также команды пароходовъ, начальники дистанцій и рѣчныхъ постовъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія.

Предсѣдатель Совѣта Д. В. Сироткинъ. Объявляю 3-й Сѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна открытымъ.

Нижегородскій Губернаторъ Камергеръ Двора Его Императорскаго Величества, А. Н. Хвостовъ.

Господа, привѣтствую настоящее собраніе Сѣзда Судовладѣльцевъ. Послѣ милостиваго вниманія, которое оказалъ Его Величество Государь Императоръ представителямъ судоходства въ іюль текущаго года, я увѣренъ, что работа Ваша пойдетъ еще плодотворнѣе, еще дружнѣе на пользу дорогого отечества. Еще разъ привѣтствую Сѣздъ и желаю успѣха въ его работѣ.

Д. В. Сироткинъ. Позвольте отъ имени Совѣта Сѣздовъ привѣтствовать Его Превосходительство г. Губернатора за пожеланіе плодотворной работы Сѣзду и за то отношеніе Его Превосходительства къ воднымъ путямъ, которые онъ проявилъ, будучи Вологодскимъ Губернаторомъ; я предлагаю отъ имени Сѣзда привѣтствовать Его Превосходительство.

Всѣ члены Сѣзда выражаютъ привѣтствіе аплодисментами.

Нижегородскій Городской Голова И. В. Богоявленскій. Позвольте мнѣ отъ имени Нижегородскаго Городскаго Общественнаго Управленія привѣтствовать третій Сѣздъ Судовладѣльцевъ и отъ всей души пожелать успѣха въ предстоящихъ ему работахъ. Сѣзды, подобные настоящему, весьма распространенное явленіе въ западной Европѣ. Основанные на принципѣ самодѣятельности и объединенія общественныхъ силъ, тамъ они сдѣлались могучимъ рычагомъ не только матеріальной, но и духовной жизни.

Городское Общественное Управленіе въ настоящее время глубоко заинтересовано работами Сѣзда. Оно хорошо знаетъ, что масса жителей Н.-Новгорода связана со волжской судопромышленностью, получая отъ нея средства своего существованія. Но и судопромышленники должны быть заинтересованы въ городскомъ

благоустройствѣ и общемъ развитіи городской жизни, что несомнѣнно благоприятно отразится и на рѣчномъ флотѣ. Поэтому, желательно, чтобы наши отношенія были мирны, а не походили на военное положеніе, какъ это иногда замѣчалось.

Въ этомъ отношеніи позвольте напомнить о проектируемомъ попудномъ сборѣ въ пользу города; я полагаю, что если бы мы чаще бесѣдовали, мы лучше бы понимали другъ друга, свои взаимные интересы. Всѣ собранныя съ грузовъ средства пойдутъ на улучшение подъѣздныхъ путей, на улучшение городскихъ сѣздовъ, а слѣдовательно и на пути къ пароходнымъ пристанямъ, которые сейчасъ нахоятся въ довольно запущенномъ состояніи, а между тѣмъ у города нѣтъ средствъ, чтобы производить капитальный ремонтъ всѣхъ этихъ сооружений. Въ благоустроенномъ же состояніи этихъ сѣздовъ несомнѣнно заинтересованы и г.г. судовладѣльцы. Такимъ образомъ, въ этомъ отношеніи наши интересы взаимны.

Далѣе, въ интересахъ города и промышленности желательно, чтобы желѣзнодорожныя линіи не замыкались тупымъ концомъ у города, и въ виду этого мы поддерживаемъ всякое направленіе новыхъ дорогъ, которое выводитъ городъ изъ этого положенія, связывая его со всемірнымъ рынкомъ.

Между тѣмъ г.г. судовладѣльцы часто протестуютъ противъ осуществленія новыхъ желѣзнодорожныхъ путей, проходящихъ вблизи или параллельно воднымъ путямъ. На этой почвѣ между нами могутъ возникнуть противорѣчія, которыя, быть можетъ, легче примирялись-бы, если-бы мы подвергали совмѣстному обсужденію предлагаемые проекты, т. е. развитіе судоходства по рѣкамъ, на берегу которыхъ стоитъ городъ, является и въ нашихъ существенныхъ интересахъ. Городское самоуправленіе, съ своей стороны, готово подойти ближе къ судовладѣльческой организаціи, и съ этой мыслью привѣтствуетъ настоящій Сѣздъ и желаетъ ему успѣха.

В. Р. Барановскій. Отъ имени г. Министра Торговли и Промышленности и г. Управляющаго Отдѣломъ Торговли имѣю честь привѣтствовать третій Сѣздъ Судовладѣльцевъ и желаю ему плодотворной работы.

П. И. Лельковъ. Отъ имени Русско-Англійской торговой палаты желаю Сѣзду Судовладѣльцевъ плодотворной работы въ его трудахъ на пользу судоходной промышленности Россіи.

Н. В. Кабачинскій. Привѣтствую Сѣздъ отъ имени Нижегородскаго отдѣленія Императорскаго Русскаго Техническаго Общества.

П. Г. Панкинъ. Позвольте и мнѣ, какъ члену иногородному, привѣтствовать Сѣздъ. Я думаю, что Сѣздъ поддержитъ интересы всѣхъ прирѣчныхъ городовъ, которые экономическими узами тѣсно связаны съ судоходствомъ Волжскаго Бассейна. Я привѣтствую представителя города, явившагося на нашъ Сѣздъ, чтобы привѣтствовать насъ и призвать къ совмѣстной работѣ.

Далѣе, я хотѣлъ бы сдѣлать предложеніе Сѣзду: Скоро должно исполниться сорокъ дней со смерти великаго нашего писателя Л. Н. Толстого; по примѣру всѣхъ культурныхъ организацій и собраній, такъ живо

и единодушно откликнувшихся на постигшее всѣхъ насъ горе, я призываю почтить его память вставаніемъ.

Всѣ члены Сѣзда встаютъ.

Д. В. Сироткинъ. М.м. Г.г. Отъ имени Совѣта Сѣздовъ приношу глубокую благодарность за привѣтствія Сѣзду. Характеризуя дѣятельность Совѣта Сѣздовъ за истекшій годъ, я не могу не признать, что онъ сдѣлалъ мало, и далеко не выполнилъ всей работы, возложенной на него предшествующимъ Сѣздомъ. До настоящаго времени остался не разрѣшеннымъ вопросъ о регистраціи судовъ. Совѣтомъ Сѣздовъ изъ Министерства Путей Сообщенія не получено отвѣта на его ходатайство по данному вопросу. Вслѣдствіе этого, право собственности на такое крупное имущество, какъ рѣчныя суда, стоимость которыхъ у иныхъ владѣльцевъ простирается до нѣсколькихъ сотъ тысячъ рублей, остается недостаточно огражденнымъ. Также мы не получили отвѣта на наше ходатайство по вопросу о пересмотрѣ правилъ объ огражденіи Каспійско-Волжскихъ водныхъ путей отъ загрязненія нефтью, тогда какъ законъ, запрещающій перевозку нефти въ деревянныхъ судахъ, вступаетъ въ силу съ 1914 года и насъ могутъ, по силѣ его, заставить замѣнить всѣ деревянные суда желѣзными. Обложеніе городами за пристанскіе участки все увеличивается, земства облагаютъ насъ совершенно произвольно. Мы пишемъ протесты, но они не достигаютъ цѣли. Для освѣщенія и разъясненія всѣхъ этихъ вопросовъ необходимы матеріалы, нужно собрать статистическія свѣдѣнія и выяснить передъ правительствомъ, сколько платить и сколько можетъ платить судоходство. Мы не противъ самаго обложенія, но мы протестуемъ противъ чрезмѣрности и неравномѣрности его. Усиленное обложеніе со стороны городовъ, земства и правительства давить судоходную промышленность своей безсистемностью. Представитель города совершенно вѣрно указалъ на существующій между нами антагонизмъ. Для устраненія его необходимо подвергнуть совмѣстному обсужденію тѣ вопросы, которые затрагиваютъ интересы какъ судоходства, такъ и городовъ. Въ настоящее время въ обложеніи существуетъ полный произволъ, и мы настаиваемъ на томъ, чтобы основанія и способы были точно опредѣлены закономъ, а не устанавливались усмотрѣніемъ облагающихъ учреждений. Законопроектъ о судоходствѣ и сплавѣ въ настоящее время внесенъ въ Государственную Думу. Мы протестуемъ противъ этого законопроекта, онъ насъ не удовлетворяетъ. Мы просимъ о томъ, чтобы этотъ законопроектъ былъ изъятъ изъ законодательныхъ палатъ и былъ переработанъ на основаніи болѣе чѣмъ 30-ти лѣтняго опыта судоходной практики. Но самый важный экономическій вопросъ водныхъ путей — это борьба съ желѣзными дорогами. Для широкихъ массъ, говорятъ, этотъ вопросъ не извѣстенъ; но мы стараемся знакомить съ нимъ общество посредствомъ печати, брошюръ, и я думаю, что вопросъ этотъ ясенъ. Желѣзныя дороги въ силу того положенія, которое онѣ занимаютъ въ государствѣ, создаютъ невозможную конкуренцію для водныхъ путей. За послѣднее время желѣзныя дороги проводятся параллельно воднымъ путямъ. Конечно, проведеніе новыхъ желѣзныхъ до-

рогъ—вопросъ государственной важности, не при разрѣшеніи его безусловно необходимо сообразоваться съ интересами всѣхъ отраслей промышленности; между тѣмъ въ комиссіи по разсмотрѣнію вопроса о проведеніи новыхъ желѣзныхъ дорогъ участвуютъ главнымъ образомъ представители вѣдомствъ, городовъ, земствъ, и т. д., но совершенно отсутствуетъ, напр., представительство отъ такой серьезной по своему значенію въ общей экономической жизни страны отрасли промышленности, какою является внутреннее судоходство. Вамъ извѣстно, на примѣръ, что Астраханскіе домовладѣльцы настояли на проведеніи по лѣвому берегу р. Волги желѣзнодорожной линіи. Ходатайство ихъ было удовлетворено, затрчено на эту дорогу нѣскольکو десятковъ миллионъ рублей, совершенно бесполезно. Мы должны встать на защиту своихъ интересовъ и ходатайствовать, чтобы намъ было предоставлено право участія въ этихъ совѣщаніяхъ. Теперь опять поднять вопросъ о проведеніи Петербургъ-Кинельской дороги. Если бы этотъ проектъ осуществился, то новая линія отняла бы у водныхъ путей массу грузовъ и причинила бы намъ большіе убытки. Говорятъ, что желѣзныя дороги функционируютъ въ теченіе всего года, а водные пути только 6 мѣсяцевъ, и послѣдніе не даютъ возможности правильно и регулярно итти грузамъ. Но промышленность и торговля уже приспособились къ этому; достаточно указать на хлѣбные грузы, перевозка которыхъ въ районахъ, обслуживаемыхъ водными путями, происходитъ почти исключительно въ періодъ навигаціи; по воднымъ путямъ идутъ тѣ грузы, которые самой жизнью приспособлены къ нимъ, главнымъ образомъ, малоцѣнные сырые продукты. Желѣзныя же дороги отнимаютъ у водныхъ путей и эти грузы, искусственно ломая установленные тарифы и ставя сельскихъ хозяевъ въ ненормальное положеніе въ отношеніи оплаты провоза производимыхъ ими продуктовъ. Я укажу, какъ примѣръ, на тарифъ на пшеницу—Саратовъ-Петербургъ—19 копеекъ и Кирсановъ-Петербургъ—23 коп.; такимъ образомъ, хотя Кирсановъ находится ближе къ Петербургу, но такъ какъ онъ стоитъ въ сторонѣ отъ водныхъ путей, то сельскіе хозяева принуждены переплачивать по 4 коп. на пудъ; въ результатъ такой политики являются залежи, которые такъ ярко характеризуютъ несостоятельность желѣзныхъ дорогъ въ дѣлѣ передвиженія массовыхъ грузовъ. Если бы представители сельскаго хозяйства больше интересовались тарифными вопросами, они бы поддержали насъ въ нашей борьбѣ. Въ настоящее же время этими вопросами интересуются 2—3 сельско-хозяйственныхъ общества; земства и города этими вопросами не затронуты, и потому ихъ представители, участвующіе въ различныхъ правительственныхъ совѣщаніяхъ, поддерживаютъ проведеніе всякой новой желѣзнодорожной линіи, независимо отъ ея значенія и возможной доходности. Въ Америкѣ, 20 лѣтъ тому назадъ желѣзныя дороги отняли у водныхъ путей всѣ грузы, и пароходство было окончательно задавлено. Но въ настоящее время выяснилось, что желѣзныя дороги не могутъ справиться съ перевозкою дешевыхъ и громоздкихъ грузовъ и предметовъ первой необходимости, какъ хлѣбъ, соль и др., въ силу ихъ невыгодности, и правительство теперь старается вновь направить ихъ

на водные пути. На западѣ мы видимъ ту же борьбу желѣзныхъ дорогъ, но и здѣсь все-таки невыгодные грузы остаются воднымъ путямъ. Я не буду распространяться о томъ, насколько ненормально такое положеніе, при которомъ желѣзныя дороги заставляютъ водные пути лишаться грузовъ, понижая тарифъ на перевозку, до невыгодныхъ для себя размѣровъ, но думаю, что кому дороги интересы отечественной судопромышленности, на томъ лежитъ обязанность способствовать всѣми мѣрами къ выясненію этого крупнаго экономического вопроса для Россіи. Нѣтъ ни въ одной странѣ такой рѣки, какъ Волга. Она пересекаетъ всю Россію и соединяетъ востокъ съ западомъ. Нѣтъ ни одной такой рѣки, которая была бы такъ удобна для транспорта, ни одна рѣка не имѣетъ такого важнаго значенія для экономического развитія страны. Поэтому мы должны стремиться выяснить экономическое значеніе судоходства и просить правительство, чтобы оно разсмотрѣло еще разъ вопросъ о такъ называемыхъ специальныхъ и навигаціонныхъ тарифахъ. Какъ Вамъ извѣстно, въ настоящее время въ Государственной Думѣ находится законопроектъ о страхованіи рабочихъ отъ несчастныхъ случаевъ. Мы, со своей стороны, должны всѣми мѣрами способствовать его осуществленію. Наша 200 тысячная армія служащихъ и рабочихъ ничѣмъ не обезпечена и поставлена въ худшія условія, чѣмъ, на примѣръ, на желѣзныхъ дорогахъ. Тамъ служащіе имѣютъ право на эмеритуру, они обезпечены на случай смерти или болѣзни. Статистика говоритъ намъ, что судоходные служащіе, по характеру своихъ работъ, не могутъ быть долгое время трудоспособными, и жизнь ихъ сокращается... Тѣмъ болѣе наши заботы о нихъ, о ихъ нуждахъ должны быть усилены, такъ какъ благополучіе судовладѣльцевъ тѣсно связано съ благополучіемъ служащихъ. Ихъ интересы—интересы наши. Конечно, я знаю, что въ данное время осуществить всѣ пожеланія невозможно, но я все-таки съ полной надеждою смотрю на будущее. Мы должны всѣми силами стараться идти впередъ. Намъ должны воодушевить слова ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА, которыя угодно было ЕГО ВЕЛИЧЕСТВУ высказать депутаціи, представлявшей лѣтомъ отъ лица нашихъ Съѣздовъ. ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ сказалъ: „ЖАЛКО, ЧТО ДО СЕГО ВРЕМЕНИ МАЛО ОБРАЩАЛОСЬ ВНИМАНІЯ НА ВОДНЫЕ ПУТИ“. Эти слова должны придать намъ силу въ работѣ. Послѣ этихъ словъ мы можемъ питать надежду, что наши интересы будутъ поддержаны и на нихъ обратятъ вниманіе. Я предлагаю просить Его Превосходительство, г. Губернатора, повергнуть къ стопамъ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА наши вѣрнопопданническія чувства.

Предложеніе Д. В. Сироткина принимается единогласно.

П. Г. П а н к и н ъ. Позвольте отмѣтить замѣченное мною на этомъ Съѣздѣ одно отрадное явленіе: впервые мы видимъ здѣсь представителя отъ города. Я бы предложилъ обратиться и къ другимъ городамъ Поволжья, чтобы они присылали на Съѣздъ Судовладѣльцевъ своихъ представителей—это бы укрѣпило связь между городами и судовладѣльцами.

Судоходная промышленность и желѣзныя дороги стремятся къ одному—къ обслуживанію нуждъ народ-

наго хозяйства. Принимая это во вниманіе, необходимо согласовать нашу дѣятельность съ общими нуждами и интересами государства; чтобы не было плохихъ отношеній и съ желѣзными дорогами, нужно идти на компромиссы и по тарифнымъ вопросамъ, принимая во вниманіе интересы всей русской промышленности.

П. М. Морозовъ. Нижегородскій биржевой комитетъ привѣтствуетъ открытіе третьяго Сѣзда Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна и желаетъ плодотворной работы и процвѣтанія судопромышленности на славу Россіи.

С. А. Пестриковъ. Позвольте предложить послать отъ имени Сѣзда телеграммы: Предсѣдателю Совѣта Министровъ, а также Министрамъ Путей Сообщенія и Торговли и Промышленности, Товарищу Министра Торговли и Промышленности Миллеру, Начальнику Управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ.

Предложеніе С. А. Пестрикова единодушно принимается.

Д. В. Сироткинъ. Прошу членовъ Сѣзда приступить къ выборамъ предсѣдателя, 2-хъ его товарищей и секретарей записками.

П. П. Яргомскій. Оглашаетъ ст. 18-ю „Положенія о Сѣздахъ“, слѣдующаго содержанія: „Сѣздъ открывается предсѣдателемъ Совѣта Сѣздовъ, затѣмъ члены Сѣзда избираютъ изъ своей среды предсѣдателя Сѣзда, его Товарища и двухъ секретарей закрытою подачею голосовъ. Предсѣдатель Сѣзда руководитъ преніями и направляетъ ихъ согласно программѣ занятій, не выходя изъ предѣловъ оной. Примѣчаніе. Предсѣдатель и члены Сѣздовъ не могутъ быть избираемы предсѣдателями Сѣзда“.

Далѣе оглашаетъ настоящій составъ Совѣта Сѣздовъ.

Для подсчета поданныхъ записокъ избираются: Л. И. Тереховъ, П. Г. Панкинъ и И. Ил. Кутузовъ.

Д. В. Сироткинъ. Оглашаетъ результаты подсчета голосовъ.

Избраны: въ Предсѣдателя Сѣзда И. Ф. Скрѣпинскій. Въ товарищи предсѣдателя И. Н. Величко. Въ секретари: Д. С. Артамоновъ, И. П. Золотницкій, В. П. Позернъ, П. П. Яргомскій.

Результаты выборовъ встрѣчаются апплодисментами.

И. Н. Величко. Искренно благодарю Сѣздъ за честь, оказанную мнѣ своимъ выборомъ. Но, къ глубокому сожалѣнію, я вынужденъ отказаться, такъ какъ завтра долженъ буду уѣхать отсюда по неотложнымъ дѣламъ.

Голоса: Просимъ...

И. Ф. Скрѣпинскій. Благодарю за честь, оказанную мнѣ выборомъ въ предсѣдателя Сѣзда, но я не подготовленъ, т. к. только что пріѣхалъ и не могъ еще ознакомиться съ тѣми боевыми вопросами, которые будутъ поставлены на ваше разсмотрѣніе. Кромѣ того, въ виду отказа такого опытнаго руководителя и помощника, какимъ является Иванъ Николаевичъ Величко, я считаю себя вынужденнымъ повторить свой отказъ, выразивъ глубокую благодарность за оказанную мнѣ честь.

Голоса: Просимъ...

И. Н. Величко. Я не могу согласиться лишь потому, что долженъ буду оставить Сѣздъ до его закрытія; и Вы, Иванъ Федоровичъ, напрасно ставите въ связь свой отказъ съ моимъ; я не могу принять предложеніе.

И. Ф. Скрѣпинскій. Тогда не можете ли Вы, Иванъ Николаевичъ, принять участіе и раздѣлить съ нами труды по веденію засѣданій Сѣзда, хотя на первые дни, до Вашего отъѣзда.

И. Н. Величко изъявляетъ согласіе.

Предсѣдательское мѣсто занимаетъ И. Ф. Скрѣпинскій, мѣсто тов. предсѣдателя И. Н. Величко. Въ должностъ секретарей вступаютъ: Д. С. Артамоновъ, И. П. Золотницкій, В. П. Позернъ, П. П. Яргомскій.

И. Ф. Скрѣпинскій. Итакъ съ Божьей помощью приступимъ къ работамъ. Богъ въ помощь вамъ и намъ.

Оглашается телеграмма отъ Начальника Казанскаго Округа Путей Сообщенія инженера п. с. Н. Н. Бехтерева слѣдующаго содержанія: „Привѣтствую открытіе Третьяго Сѣзда Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна, шлю пожеланія успѣшной и плодотворной работы“.

По предложенію предсѣдателя постановлено послать ему отвѣтную телеграмму съ выраженіемъ благодарности.

Согласно желанію Сѣзда оглашаются тексты телеграммъ на имя: Предсѣдателя Совѣта Министровъ, Министра Путей Сообщенія, Министра Торговли и Промышленности, Министра Финансовъ, Товарища Министра Торговли и Промышленности П. И. Миллера и Начальника Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ слѣдующаго содержанія:

1) Господину Предсѣдателю Совѣта Министровъ П. А. Столыпину:

„Третій Сѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна единодушно постановилъ выразить Вашему Высокопревосходительству свои искреннія чувства уваженія и преданности, надѣясь, что нужды водныхъ путей по словамъ великаго Государя будутъ близки Вашему сердцу“.

2) Господину Министру Путей Сообщенія:

„Третій Сѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна при открытіи единогласно постановилъ выразить Вашему Высокопревосходительству за Ваше внимательное отношеніе къ нуждамъ Волжскаго судоходства свою глубокую признательность“.

3) Господину Министру Торговли и Промышленности:

„Третій Сѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна единогласно постановилъ привѣтствовать Ваше Высокопревосходительство, твердо надѣясь на то, что интересы Волги будутъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ приняты во вниманіе“.

4) Господину Министру Финансовъ:

„Третій Сѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна, открывъ свои занятія, шлетъ Вашему Высокопревосходительству выраженія своей искренней признательности и надѣется, что нужды Волжскаго судоходства, имѣющаго громадное экономическое значеніе, встрѣтятся живой откликъ со стороны Вашего Высокопревосходительства“.

5) Господину Товарищу Министра Торговли и Промышленности—Павлу Ивановичу Миллеръ:

„Третій Съездъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна постановилъ выразить Вашему Превосходительству свою признательность за сердечное отношеніе къ нуждамъ водныхъ путей“.

6) Его Сіятельству Г. Начальнику Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ Князю В. Н. Шаховскомъ:

„Третій Съездъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна, сожалья о Вашемъ отсутствіи, выражаетъ надежду, что Ваше Сіятельство не оставитъ и впредь безъ вниманія нужды Волги“.

Редакція телеграммъ принимаются Съездомъ.

Предсѣдатель. Предлагаю приступить къ выборамъ 2 членовъ Совѣта и къ нимъ 3 кандидатовъ на 1911 годъ взаменъ выбывшихъ: по жребію членовъ Совѣта—Д. В. Сироткина и А. А. Жеребцова, и кандидата И. П. Тагунова, и Н. Н. Бехтерева и П. П. Яргомскаго, отказавшихся отъ этого званія.

П. П. Яргомскій по предложенію Предсѣдателя вновь объявляетъ списокъ выбывшихъ членовъ и читаетъ соотвѣтствующія статьи Положенія о Съездахъ и Наказа Совѣту, относящіяся къ выборамъ въ Совѣтъ.

П. Г. Панкинъ. Выбирать въ члены Совѣта П. П. Яргомскаго можно или нѣтъ?

П. П. Яргомскій. Такъ какъ я состою управляющимъ дѣлами Совѣта то, занимая платную должность, согласно Наказа, членомъ Совѣта быть не могу.

Кромѣ меня точно также сложилъ съ себя званіе члена Совѣта Н. Н. Бехтеревъ вслѣдствіе назначенія его на должность Начальника Казанскаго Округа Путей Сообщенія.

Предсѣдатель объявляетъ перерывъ на 10 минутъ, въ теченіе которыхъ проситъ заполнить и вручить предсѣдателю избирательныя записки.

По возобновленіи засѣданія, Предсѣдатель Съезда предлагаетъ перейти къ выбору записками членовъ секцій по разсмотрѣнію вопросовъ, передающихся на ихъ разсмотрѣніе, согласно программѣ Съезда.

П. П. Яргомскій. Я предложилъ бы не производить выборы въ члены секцій записками, а предоставлять принять участіе въ ихъ работахъ всѣмъ желающимъ членамъ Съезда.

Предложеніе П. П. Яргомскаго принимается.

Въ 1 ч. 20 мин. оглашаются результаты подсчета голосовъ по выборамъ въ члены Совѣта на 1911 г.

П о л у ч и л и :

Д. В. Сироткинъ	42
А. Н. Голубевъ	33
К. П. Квапишевскій	27
И. П. Тагуновъ	15
Л. И. Тереховъ	11
А. М. Невѣровъ	10
Н. Е. Березинъ	7
А. А. Жеребцовъ	5
П. М. Морозовъ	3
В. В. Бруннеръ	3

Остальные кандидаты менѣ трехъ записокъ.

На баллотировку ставится первая серія кандидатовъ въ числѣ первыхъ десяти лицъ, получившихъ наибольшее количество записокъ, а именно:

Д. В. Сироткинъ, А. Н. Голубевъ, К. П. Квапишевскій, И. П. Тагуновъ, Л. И. Тереховъ, А. М. Невѣровъ, Н. Е. Березинъ, А. А. Жеребцовъ, П. М. Морозовъ, В. В. Бруннеръ.

Въ 1 ч. 45 м. приступаютъ къ подсчету шаровъ баллотировавшихся въ первой серіи.

П о л у ч и л и :

	Избирательн.	Неизбирательн.
Сироткинъ Д. В.	130	3
Голубевъ А. Н.	105	32
Квапишевскій К. П.	113	27
Тагуновъ И. П.	83	55
Тереховъ Л. И.	109	31
Невѣровъ А. М.	93	47
Жеребцовъ А. А.	76	63
Морозовъ П. М.	90	49
Березинъ Н. Е.	82	57
Бруннеръ В. В.	63	74

Предсѣдатель. Было поставлено на баллотировку только 10 лицъ; остается еще 6 кандидатовъ. Предлагаю приступить къ ихъ баллотировкѣ.

Вслѣдствіе отказа со стороны многихъ кандидатовъ ставятся на баллотировку Н. И. Ремизовъ и Ф. В. Казанскій.

Предсѣдатель. Пока идетъ подсчетъ шаровъ, позволю огласить поступившія привѣтственныя телеграммы Съезду:

1) Отъ Предсѣдателя Совѣта Съезда Горнопромышленниковъ Юга Россіи фонъ-Дитмара слѣдующаго содержания:

„Совѣтъ Съезда Горнопромышленниковъ Юга Россіи, привѣтствуя открытіе третьяго Съезда Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна, шлетъ членамъ Съездовъ искреннія пожеланія успѣха въ ихъ занятіяхъ на пользу отечественной промышленности“.

2) Отъ Совѣта Съезда Представителей Промышленности и Торговли:

„Горячо привѣтствуя открытіе занятій третьяго Съезда Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна, Совѣтъ Съездовъ представляетъ промышленности и торговли проситъ передать Съезду искреннія пожеланія плодотворной работы на пользу отечественной промышленности“.

3) Отъ Предсѣдателя Совѣта Съездовъ Терскихъ Нефтепромышленниковъ:

„Совѣтъ Съезда Терскихъ Нефтепромышленниковъ, выражая сожалѣніе, что лишенъ возможности по непредвидѣннымъ обстоятельствамъ командировать своего представителя для участія въ занятіяхъ третьяго Съезда, привѣтствуетъ его и приноситъ пожеланія полного успѣха въ работахъ“.

4) Отъ Совѣта Съездовъ Представителей Биржевой Торговли и Сельскаго Хозяйства:

„Не имѣя, къ сожалѣнію, возможности назначить представителя, Совѣтъ Съездовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства проситъ пере-

дать Съезду Судовладельцев искреннѣйшія пожеланія успешной плодотворной работѣ“.

5) Отъ представителя пароходнаго О-ва „Кавказъ и Меркурій“ въ г. Астрахани С. П. Доможирова (телеграмма изъ Баку):

„Привѣтствуя открытіе Съезда и желая успешныхъ занятій, сожалѣю о невозможности принять участіе“.

Предсѣдатель въ 2^{1/4} ч. оглашаетъ результаты выборовъ.

Избранными оказались:

Въ члены Совѣта: Д. В. Сироткинъ, получившій 130 избирательныхъ голосовъ и 3 неизбирательныхъ голоса; К. П. Квапишевскій—113 избирательныхъ и 27 неизбирательныхъ голосовъ.

Въ кандидаты: Тереховъ Л. И., получившій 109 избирательныхъ и 31 неизбирательныхъ, Голубевъ А. Н.—105 избирательныхъ и 32 неизбирательныхъ и Невѣровъ А. М.—93 избирательныхъ и 47 неизбирательныхъ.

Д. В. Сироткинъ. Благодарю членовъ Съезда за довѣріе, выраженное мнѣ настоящимъ выборомъ.

П. Г. Панкинъ. Я уже говорилъ прошлый годъ и теперь повторяю снова, что Съезду слѣдуетъ ввести порядкомъ выборы по дѣйствительному списку, а не фиктивному, какъ практикуется теперь. Существующее представительство неравномерно и построено на несправедливомъ принципѣ: тогда какъ однѣ фирмы имѣютъ по 6 голосовъ, мелкіе судовладельцы не имѣютъ ни одного. Объ этомъ заявлялъ я еще на I-мъ Съездѣ, повторилъ на II-мъ, заявляю и теперь. Но и независимо отъ этого право участія на съездѣ ничѣмъ не опредѣляется.

Директора правленій крупныхъ фирмъ лично сами на съездахъ не участвуютъ, а присылаютъ своихъ довѣренныхъ, интересы которыхъ могутъ быть чужды нашимъ. Многихъ людей здѣсь на съездѣ мы совершенно не знаемъ.

Д. В. Сироткинъ. О несправедливости или неравномерности представительства въ нашей организации не можетъ быть никакой рѣчи. Такія льготныя условія, какія существуютъ у насъ для мелкой судопромышленности, не существуютъ ни въ одной организации. Всѣ имѣющіе хотя бы 2 баржи уже имѣютъ у насъ право рѣшающаго голоса. Имѣющихъ 6—7 деревянныхъ малоцѣнныхъ баржей, — и пароходъ обладаютъ наибольшимъ числомъ голосовъ, 6-ю голосами, наряду съ крупными пароходными обществами. Сверхъ этой нормы, сколько бы промышленникъ ни имѣлъ судовъ, число голосовъ не можетъ быть увеличено. Въ другихъ же организацияхъ число голосовъ, предоставленныхъ крупнымъ промышленникамъ, не ограничено. Что касается разговора о томъ, что здѣсь участвуютъ лица, которыхъ никому неизвѣстны, то это является, конечно, совершенно невѣрнымъ: такихъ лицъ здѣсь совершенно нѣтъ, и мы хорошо знаемъ каждого присутствующаго здѣсь, и чью фирму данное лицо представляетъ.

И. Ф. Скрѣпинскій. Господа, позвольте приступить къ разсмотрѣнію вопросовъ, стоящихъ въ программѣ Съезда. У насъ въ программѣ первымъ вопросомъ стоитъ: „о соединеніи бассейна рѣки Волги съ Сибирскими рѣками“. Позвольте приступить къ заслушанію докладовъ Совѣта по этому вопросу.

П. П. Яргомыскій читаетъ докладъ Совѣта „о соединеніи бассейна рѣки Волги съ Сибирскими рѣками“. (Приложеніе № 1).

И. Ф. Скрѣпинскій. Кому угодно высказаться, господа, прошу записаться.

П. Г. Панкинъ. Намъ бы интересно услышать резюме Совѣта, его заключеніе. Вопросъ слишкомъ серьезный и сложный, чтобы имѣть смѣлость высказывать свои соображенія, не имѣя въ своихъ рукахъ ни цифръ, ни фактовъ. По этому заключенію Совѣта тѣмъ болѣе необходимо.

Д. В. Сироткинъ. Вопросъ, затронутый въ докладѣ, представляетъ большую важность; проектируемыя соединенія,—которое бы изъ нихъ ни осуществилось,—могутъ перевернуть всю систему хлѣбной торговли, исторически сложившіеся пути движенія грузовъ, такъ что Совѣтъ не могъ дать своего заключенія и передалъ вопросъ на заключеніе Съезда.

П. Г. Панкинъ. Очень жаль, что нѣтъ такого заключенія, на которое мы были въ правѣ рассчитывать. Намъ приходится съ голыми руками подходить къ такому серьезному вопросу.

И. Ф. Скрѣпинскій. П. Г., Вамъ угодно записаться, такъ я Васъ запишу въ очередь, а сейчасъ у меня записаны Господинъ Нижегородскій Губернаторъ А. Н. Хвостовъ и инженеръ п. с. Н. В. Поповъ.

А. Н. Хвостовъ. Уважаемый Предсѣдатель Совѣта въ своей вступительной рѣчи ярко и характерно очертилъ положеніе волжской судопромышленности. Съ одной стороны, борьба съ желѣзными дорогами, боевыми тарифами, отнимающими у водныхъ путей перевозки, съ другой, борьба въ средѣ самой судопромышленности, между крупными и мелкими судовладельцами. Борьба эта, разумѣется, существуетъ не на бумагѣ, не въ области предположеній и теоретическихъ построеній, она происходитъ въ самой жизни и отзывается на бытѣ массы служащихъ, связанныхъ условіями своего существованія съ судопромышленностью. Желаніе помочь воднымъ путямъ и заставило меня, господа, явиться на вашъ Съездъ и, въ качествѣ частнаго лица, подѣлиться съ вами свѣдѣніями, почерпнутыми мною изъ путешествій по Вологодской губерніи. Быть можетъ, имѣющіяся у меня данныя помогутъ найти выходъ изъ того заколдованнаго круга, въ которомъ вы очутились, откроютъ надежду широкимъ размахомъ выйти изъ настоящаго тягостнаго положенія.

Насталъ серьезный моментъ для водныхъ путей. Государство сейчасъ обсуждаетъ вопросъ о соединеніи Сибири съ Европейской Россіей и вывозными портами въ Европу, и отъ рѣшенія того, какими путями желѣзными или водными, въ какомъ направленіи должно произойти это соединеніе, какой изъ возможныхъ проектовъ заслужитъ одобреніе,—зависитъ будущность судопромышленности. Если сторонники желѣзнодорожнаго соединенія сумѣютъ доказать, что ихъ путь выгоднѣе воднаго, то весь огромный транзитъ товаровъ изъ Сибири въ Европу и обратно пойдетъ мимо насъ, не улучшивъ положенія судопромышленности. Между тѣмъ, не можетъ быть сомнѣнія, что для громоздкихъ товаровъ, для хлѣба и вообще для сырья желѣзныя дороги не могутъ быть естественнымъ путемъ; только

водная перевозка может поднять экономическое благосостояние Сибири, дать за дешевую плату выходъ къ портамъ для ея сырья. И на нашей обязанности лежитъ доказать эту мысль, пока не поздно, такъ какъ, если одержать побѣду желѣзнодорожные порты, то Правительство, уже по одному тому, что затратило громадныя средства на желѣзнодорожный путь или приняло на себя опредѣленные гарантіи, будетъ препятствовать осуществленію воднаго соединенія съ Сибирью. Какъ вамъ извѣстно, существуютъ три варианта воднаго соединенія Сибири съ Европой. Первый—это естественный путь въ устья Сибирскихъ рѣкъ и далѣе морскимъ путемъ черезъ Ледовитый океанъ въ Европу. Отрицательными чертами этого направленія являются—дальность слѣдованія среди плавающихъ льдовъ Ледовитаго океана, краткость навигаціи, а главнымъ образомъ, необходимость преодолѣть слишкомъ много препятствій и опасностей, чтобы достигнута желаемой цѣли. Разумѣется, могутъ найтись отважные предприниматели, которые заинтересуются этимъ путемъ и будутъ дѣлать попытки въ этомъ направленіи, но развѣ это путь для постоянныхъ торговыхъ сообщеній? Чтобы имъ пошелъ транзитъ товаровъ, я рѣшительно не допускаю. Въ этомъ отношеніи я могу сослаться на попытку покойнаго адмирала Макарова: кажется ни въ отвагѣ, ни въ опытности ему никто не откажетъ, и тѣмъ не менѣе, не смотря на то, что во главѣ каравана, специально снаряженнаго къ устью Оби съ Европейскими товарами, шелъ ледеколь, не смотря на то, что почти весь экипажъ былъ специально подобранъ изъ опытныхъ англійскихъ шкиперовъ и германскихъ моряковъ, предпріятіе его окончилось полной неудачей. Можетъ быть, еще будутъ повторяться такія попытки, и кому нибудь удастся пробиться морскимъ путемъ къ устью Оби, но мое глубокое убѣжденіе, повторяю, что этотъ путь, какъ торговый, совершенно несбыточенъ. Слѣдуетъ также имѣть въ виду, что отъ этого направленія русская рѣчная судопромышленность ничего не выиграетъ, такъ какъ нельзя сомнѣваться, что весь транзитъ попадетъ въ руки иностранцевъ, захватившихъ издавна мировую морскую перевозку грузовъ; тогда какъ тѣ два пути, которые я имѣю въ виду, открываютъ для рѣчной судопромышленности огромное будущее. Этотъ вопросъ имѣетъ особенно серьезное значеніе для судопромышленности волжской, такъ какъ въ случаѣ проведенія любого изъ тѣхъ двухъ соединеній, о которыхъ я говорю, потребуются люди опыта и огромный рѣчной флотъ, чтобы въ дѣйствительности установить сообщеніе между Сибирью и русскими вывозными портами; первое право въ этомъ отношеніи, первая возможность использовать новое соединеніе несомнѣнно будутъ принадлежать вамъ, волжскимъ судоходцамъ, которые создали собственною энергіей, безъ всякой поддержки со стороны Правительства, величайшій рѣчной флотъ въ мірѣ.

Переходя теперь къ существующимъ вариантамъ такого соединенія, я долженъ отмѣтить, что сторонникомъ одного изъ нихъ является присутствующій здѣсь Н. В. Поповъ, съ которымъ мнѣ уже неоднократно приходилось встрѣчаться и сталкиваться при защитѣ нашихъ проектовъ, сторонникомъ же другого являюсь я. Мой

вариантъ соединяетъ систему рѣки Оби съ Печорой и черезъ Вычегду съ Сѣверной Двиной,—прямой почти путь отъ Оби къ Архангельску, который долженъ стать по этому проекту вывознымъ пунктомъ для сибирскаго сырья, въ частности хлѣба, минуя центральныя и южныя губерніи Россіи. Такимъ образомъ, сибирскій хлѣбъ не будетъ давить на цѣны русскаго внутренняго рынка.

Второй вариантъ, какъ вамъ извѣстно, это соединеніе Туры и Тобола черезъ Исеть и Чусовую съ Камой и Волжскимъ бассейномъ. Казалось бы, здѣсь, на этомъ Сѣздѣ, такъ тѣсно связанномъ съ интересами волжскаго судоходства, на первый взглядъ странно слышать отстаиваніе именно перваго варианта. Съ одной стороны, взять сообщеніе между Сибирью и Европой и русскими портами, которое пойдетъ по установленнымъ путямъ, съ другой—путь, для осуществленія котораго надо преодолѣть много затрудненій. Но это такъ кажется до ознакомленія только съ вопросомъ. Если мы глубже задумаемся, сравнивая оба варианта, то и съ точки зрѣнія волжскаго судоходства и съ точки зрѣнія болѣе широкой—интересовъ государства, благосостоянія его населенія, всѣ невыгоды окажутся на сторонѣ послѣдняго соединенія черезъ р. Каму. Если соединеніе пройдетъ черезъ Каму и Волгу, то результаты его для благосостоянія центра и юга Россіи будутъ крайне плачевны: не для кого будетъ возить грузы по дешевой водному пути, некому будетъ покупать дешевый хлѣбъ и товары, такъ какъ страна будетъ разорена паденіемъ цѣнъ на хлѣбъ, а слѣдовательно и на землю. Цѣль, ради которой устраивается всякій путь,—поднятіе благосостоянія населенія, окажется не достигнутой. Если поставить вопросъ, можетъ ли это соединеніе черезъ Каму съ Европейской Россіей и волжскими рынками способствовать разрѣшенію намѣченной задачи, и отвѣтить на него съ той широкой точки зрѣнія, которой я коснулся, то отвѣтъ можетъ быть одинъ: нѣтъ, не можетъ, а наоборотъ, направленіе грузового потока этимъ путемъ подорветъ, какъ помѣщикъ, такъ и крестьянское хозяйство центра и юга Россіи. Внутренній нашъ рынокъ, въ настоящее время, охраняется отъ переполненія его сибирскимъ хлѣбомъ Челябинскимъ переломомъ; но уже сейчасъ вырабатывается новая тарифная схема, какъ мы объ этомъ слышали изъ доклада Совѣта. Если теперь при желѣзнодорожной перевозкѣ, съ слабой пропускной способностью нашихъ желѣзныхъ дорогъ, съ райономъ привлеченія грузовъ не свыше 3 тысячъ верстъ, старались создать искусственную преграду для сибирскаго хлѣба, то что получится, если этотъ хлѣбъ пойдетъ дешевымъ воднымъ путемъ, съ дешевыхъ земель, съ района не въ 3 тысячи, а въ 10 тысячъ верстъ: насъ на внутреннемъ рынкѣ могутъ имѣть окончательно задавить; въ какомъ положеніи окажется хлѣбная торговля, если появится на немъ хлѣбъ съ такихъ земель, гдѣ производство его обходится всего по нѣсколько копеекъ за пудъ. Возьмемъ даже такой расчетъ: портовая цѣна 1 руб., провозъ за 8 тыс. в.—50 коп., цѣна на мѣстѣ, дающая возможность хозяйничать,—15 коп. пудъ, съ земли, стоящей 10—15 руб. десятина. При такомъ положеніи сибирскому хозяину остается еще 35 коп. на пудъ, за

счетъ которыхъ онъ можетъ конкурировать съ центральнымъ сельскимъ хозяиномъ, производить давленіе на рыночныя цѣны и уронить портовыя. Могутъ возразить, что весь этотъ хлѣбъ будетъ здѣсь только транзитомъ, что онъ пойдетъ къ портамъ на вывозъ; но вѣдь ясно для каждаго, что трудно будетъ создать для него преграду, если только онъ попадетъ въ Россію, и цѣны на него будутъ стоять выгодныя для внутренняго покупателя. Въ результатѣ получится, что сибирскій хлѣбъ, привозимый по дешевому водному пути съ дешевыхъ земель, будетъ нормировать цѣны на нашемъ внутреннемъ рынкѣ; выгодныя для Сибири—онъ окажутся разорительными для русскаго землевладѣнія и не только для крупныхъ сельскихъ хозяевъ, обладающихъ техническими знаніями и средствами, но, главнымъ образомъ, для крестьянъ, которые, благодаря введенію личной собственности, только что стали становиться на ноги въ хозяйственномъ отношеніи. На чемъ же вы сами будете зарабатывать? Главные потребители—мелкіе хозяева при новыхъ цѣнахъ на хлѣбъ и на землю будутъ разорены, такъ какъ задолженность ихъ земель соотвѣтствуетъ болѣе высокой стоимости того и другого, и экономическое состояніе Россіи значительно падетъ. Съ появленіемъ сибирскаго хлѣба на внутреннемъ рынкѣ, установятся на немъ такія цѣны на хлѣбъ, относительно которыхъ съ увѣренностью можно сказать, что при нихъ задолженное мелкое крестьянское хозяйство существовать не можетъ. Цѣны на землю, при существующихъ цѣнахъ на хлѣбъ, можно считать болѣе или менѣе установившимся, и если мы сюда взведемъ хлѣбъ сибирскій, наступитъ полная экономическая перетурбація, разореніе всѣхъ и потребителей, и производителей, и кредитныхъ учреждений, дававшихъ высокія ссуды подъ землю. При той связи, которая существуетъ между всѣми составными частями финансоваго хозяйства страны, разореніе въ одной области отразится и на всѣхъ остальныхъ, и въ концѣ концовъ получится полнѣйшее экономическое банкротство. На эти соображенія возражаютъ ссылкой на какія то міровыя цѣны, будто-бы опредѣляющія цѣны на внутреннемъ рынкѣ. Люди бумажныхъ расцѣтовъ, которые выдвигаютъ подобныя соображенія, полагаютъ, что міровыя цѣны даны какъ что-то незыблемое, въ родѣ, напримѣръ, справочныхъ цѣнъ для какой-либо казенной поставки, и, будто-бы, онѣ регулируютъ хлѣбныя цѣны на мѣстныхъ рынкахъ. Если бы дѣло обстояло такъ, конечно, было бы совершенно безразлично, попадетъ ли сибирскій хлѣбъ на внутренніе рынки, или нѣтъ. Между тѣмъ не подлежитъ никакому сомнѣнію, что міровая цѣна есть производная цѣна разныхъ мѣстныхъ рынковъ, зависящихъ отъ спроса и предложенія данного момента, умѣло регулируемыхъ тѣми странами, которыя имѣютъ возможность въ наивыгоднѣйшій моментъ высказать свой спросъ и не поставлены въ необходимость пользоваться невыгоднымъ для себя предложеніемъ. Міровой спросъ на хлѣбъ почти постояненъ, и медленный, правильно прогрессивный ростъ его подчиняется строгому закону. Тѣ колебанія въ немъ, которыя какъ бы вліяютъ на цѣны мѣстныхъ рынковъ, есть не болѣе какъ искусная маскировка міроваго спроса, съ цѣлью получить наивыгоднѣйшее предложеніе. Массовое пос-

тупленіе хлѣба черезъ Архангельскъ, минуя наши внутренніе рынки, тоже, можетъ быть, повліяетъ нѣсколько и на заграничныя, понизивъ и міровыя цѣны, и гдѣ-либо въ Аргентинѣ сократится площадь запашки подъ хлѣбъ, но будетъ это въ Аргентинѣ и отзовется болѣе на ея жителей, чѣмъ на насъ, такъ какъ сибирскій хлѣбъ черезъ Архангельскъ будетъ конкурировать на Лондонскомъ рынкѣ непосредственно съ Америкой и Аргентиной, Россія же главнымъ образомъ торгуетъ съ Германіей и южными государствами, рынковъ которыхъ этотъ хлѣбъ коснется лишь косвенно. Что міровая цѣна является производной отъ цѣнъ внутреннихъ рынковъ, можно видѣть на свѣжемъ еще фактѣ. Раньше, какъ извѣстно, землевладѣльцамъ не давали ссудъ подъ хлѣбъ, не вывезенный еще на станцію, и они должны были, благодаря этому, сбывать хлѣбъ за безцѣнокъ, вслѣдствіе чего цѣны все время держались на низкомъ уровнѣ. Въ прошломъ году Министерство Финансовъ рѣшило открыть землевладѣльцамъ кредитъ въ Государственномъ Банкѣ подъ хлѣбъ въ амбарахъ. Благодаря установленнымъ льготнымъ правиламъ о ссудахъ подъ хлѣбъ, удалось придержать его, не выбросить весь на рынокъ, въ то время, когда Европа покупаетъ у Россіи, и вслѣдствіе этого удержать цѣны на приличномъ уровнѣ. Когда подошли сроки заканчивать операцію, стали ликвидировать обязательства, пришлось извѣстное количество хлѣба опять выбросить на рынокъ и цѣны быстро пошли на пониженіе. Оказывается, міровая цѣна, при помощи телеграфовъ и телефоновъ, чутко прислушивается главнымъ образомъ лишь къ количеству предложеній и стоимости доставки и тотчасъ же мѣняется въ зависимости отъ нихъ при одномъ и томъ же, приблизительно, міровомъ спросѣ. Другое доказательство этого мы видимъ въ извѣстномъ всѣмъ фактѣ, что въ неурожайные годы, когда хлѣба мало, цѣны на внутреннемъ рынкѣ повышаются, въ урожайные—онѣ падаютъ, и та-же Европа, потребляющая приблизительно то-же опредѣленное количество, тотчасъ же устанавливаетъ другія цѣны. Если мы теперь съ трудомъ регулируемъ ихъ, можно предвидѣть, что получится, когда еще придется считать съ сибирскимъ хлѣбомъ.

Пути этотъ, такимъ образомъ, мнѣ кажется очень опаснымъ.

Насъ утѣшаютъ, что нечего такъ мрачно смотрѣть на будущее, что послѣдствія вывоза сибирскаго хлѣба на Волгу скажутся еще не скоро. Однако, хорошая же оцѣнка дается соединенію, относительно котораго надо желать, чтобы оно подольше не осуществилось. Не спорю, когда нибудь можетъ наступить время и для него. Когда вдоль Сѣвернаго рѣчнаго пути черезъ Илычъ и Сосьву, въ мѣстахъ пока еще пустынныхъ, разовьется промышленность, окрѣпнетъ сибирское земледѣліе и установятся достаточныя цѣны на землю, тогда, быть можетъ, настанетъ время и для втораго соединенія. Но пока, при наличности существующихъ условій, соединять съ Европой, прорѣзавъ Уралъ на Каму, по меньшей мѣрѣ преждевременно.

Наконецъ, я долженъ остановиться еще на рядѣ техническихъ соображеній, выдвигаемыхъ противъ защищаемого мною проекта. Говорятъ, что Камское соединеніе дешевле и легче выполнимо по техническимъ

условіямъ. Но кода идетъ рѣчь о такихъ начинаніяхъ, отъ осуществленія которыхъ зависитъ, быть можетъ, все будущее Россіи, будетъ ли это стоить 40 или 67 милліоновъ, это вѣдь такая мелочь, что на ней стыдно останавливаться.

Если-бы Н. В. Поповъ доказалъ, что осуществленіе его проекта не грозитъ существованію сельскаго хозяйства центральной и южной Россіи, то тогда бы еще можно было говорить о наиболѣе дешевомъ соединеніи. Къ тому же я долженъ подчеркнуть, что технически Сѣверный вариантъ совершенно не разработанъ, такъ какъ произведено было лишь рекогносцировочное изслѣдованіе, носящее характеръ скорѣе простой „отписки“, чѣмъ изслѣдованія. Въ серединѣ лѣта, 1909 года, во время обмелчанія рѣкъ, мною получено было увѣдомленіе изъ Министерства путей сообщенія, что вслѣдствіе вызванной докладами моими ВЫСОЧАЙШЕЙ отмѣтки: „произвести изслѣдованіе въ томъ же году“—Министерство для этого изслѣдованія совершенно неизвѣстнаго пути на Сибирь командируетъ экспедицію. Къ изумленію моему, ей былъ данъ маршрутъ къ мѣсту изслѣдованія, не смотря на позднее для того время, кружной—черезъ Пермь, отдалявшій значительно приступъ къ работѣ. Экспедиція состояла изъ одного маленькаго чиновника инженера Мочульскаго, неработавшаго никогда ранѣе на сѣверѣ. Мнѣ указано было приготовить оленей, которые лѣтомъ линяютъ и находятся за 1000 верстъ въ горахъ. Однимъ словомъ, освѣдомленность вѣдомства оказалась удивительная. Проѣхавъ въ теченіе 2-хъ или 3-хъ недѣль по Илычу и соединенію его съ Сосьвой на лодкѣ, не выходя изъ послѣдней, Мочульскій все-таки далъ заключеніе о трудности устройства пути, оцѣнивъ послѣднее около 40 милліоновъ—сумму, по моему, ничтожную при сопоставленіи ея съ выгодами оживленія Сибири и Сѣвера. Однимъ словомъ, сдѣлано было все, чтобы и ВЫСОЧАЙШУЮ волю формально исполнить, и получить результаты, на которые нельзя было бы опереться и поэтому я попрежнему повторяю, что технически путь совершенно не обслѣдованъ. Всякія рекогносцировочныя изслѣдованія, по свойству своему, бесполезны, и Вологодское Губернское земство стоитъ на правильномъ пути, ходатайствуя о серьезномъ техническомъ и экономическомъ обслѣдованіи сѣвернаго варианта. Это первое, что нужно сдѣлать.

По изслѣдованіи обоихъ вариантовъ въ теченіе одного, а можетъ быть и двухъ лѣтъ, и не только техническаго, но и экономическаго характера, можно будетъ сравнивать и сопоставлять ихъ между собою. Только тогда и можно будетъ говорить, какой вариантъ предпочтительнѣе, при непремѣнномъ условіи, повторяю, если представителями сельскаго хозяйства и торговли будетъ признана къ тому времени безопасность вывоза сибирскаго хлѣба на Каму.

Н. В. П о п о в ъ. Его превосходительство Алексѣй Николаевичъ Хвостовъ сдѣлалъ интересное предположеніе о возможности наплыва сибирскаго хлѣба въ Европейскую Россію. Но мнѣ кажется, что на этотъ вопросъ можно взглянуть съ другой точки зрѣнія. Чтобы сибирскій хлѣбъ не попалъ на рынки Европейской Россіи, его можно направить по слѣдующему пути: сибирскій хлѣбъ по Тоболу, Турѣ, Исети и Чусо-

вой доходить до Левшина, откуда направляется не къ Волгѣ, какъ это непремѣнно предполагаетъ Алексѣй Николаевичъ, а вверхъ по Камѣ до устья Южной Кельтмы, а затѣмъ по такъ называемому С. Екатерининскому сообщенію на р. Вычегду въ Сѣверную Двину, къ Архангельскому порту. С. Екатерининское соединеніе съ 1837 года хотя и заброшено, но оно всегда можетъ быть вновь восстановлено для судовъ грузоподъемностью въ 50 тысячъ пудовъ, съ осадкой въ 10 четвертей. Государственная Дума при обсужденіи смѣты водныхъ путей неоднократно высказывалась въ томъ смыслѣ, чтобы устройство послѣднихъ производилось на коммерческихъ началахъ, т. е. чтобы суммы, потраченныя на устройство какого нибудь пути, могли быть покрыты поступленіемъ сборовъ съ грузовъ, слѣдующихъ этимъ путемъ. Подобные сборы, несомнѣнно, будутъ установлены и за пользованіе Сибирскимъ соединеніемъ. И, подобно тому, какъ существуетъ для хлѣбныхъ грузовъ, направляющихся по желѣзной дорогѣ изъ Сибири, Челябинскій тарифный переломъ, на этомъ водномъ пути можно будетъ тарифы построить на томъ же началѣ: пойдетъ сибирскій хлѣбъ въ сѣверномъ направленіи, вверхъ по Камѣ,—тарифъ меньше; пойдетъ онъ въ южномъ направленіи, внизъ по Камѣ,—можно будетъ установить большій тарифъ. Если примѣнить такой способъ, то можно смотрѣть безъ боязни на Чусовскій вариантъ и тѣ опасенія, которыя высказывалъ Алексѣй Николаевичъ относительно пониженія цѣнъ на внутреннихъ рынкахъ Россіи, едва-ли могутъ оправдаться. При такихъ условіяхъ оба варианта можно будетъ сопоставить исключительно съ технической стороны и, кромѣ того, можно взглянуть на устройство этого пути и съ точки зрѣнія интересовъ Волжскаго судоходства. Прежде всего слѣдуетъ отмѣтить то, что сѣверный вариантъ на 600 верстъ сѣвернѣе Чусовскаго направленія; навигация на Печорѣ и Сѣв. Двинѣ ровно на 1½ мѣсяца короче, чѣмъ на рѣкахъ, входящихъ въ Чусовской вариантъ. Это уже одно представляетъ довольно отрицательную величину для сѣвернаго направленія. Въ самомъ дѣлѣ, согласно даннымъ о вскрытіи и замерзаніи водъ А. М. Рыкачева, средней періодъ навигации въ устьѣ р. Сосьвы—146 дней, въ устьѣ р. Исети—191 день. Эта разница пріобрѣтаетъ особенное значеніе при перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, такъ какъ несомнѣнно важно, чтобы хлѣбъ текущаго урожая по возможности скорѣе успѣлъ попасть въ Европейскую Россію и направиться въ бассейнъ р. Сѣв. Двины до закрытія навигации. Кромѣ того, существуютъ и другія неблагоприятныя условія для сѣвернаго направленія: путь, устроенный по этому направленію, пройдетъ по совершенно пустынной мѣстности; исходный пунктъ этого пути—устье рѣки Сосьвы—представляетъ собою мертвую тундру. На протяженіи этого пути, отъ Оби до р. Вычегды, встрѣчаются всего только три селенія и охотничьи избы; тогда какъ Чусовской вариантъ проходитъ по наиболѣе населеннымъ мѣстамъ средняго Урала, что въ значительной степени облегчитъ производство самыхъ работъ по устройству этого пути.

При этомъ для сѣвернаго варианта еще предстоитъ создать рѣчной флотъ; судоходство тамъ находится въ самомъ зачаточномъ состояніи; и въ этомъ отношеніи

Печора и Вычегда не могут быть и сравниваемы съ Камой и Волгой. Весь Сѣверный край, по которому проектируется соединеніе съ Сѣв. Двиной, лишень также добывающей и обрабатывающей промышленности, что также должно имѣть громадное значеніе при оцѣнкѣ обоихъ вариантовъ. Чусовской вариантъ пройдетъ по промышленному Уралу, черезъ цѣлую серію Уральскихъ горныхъ заводовъ, которые въ настоящее время переживаютъ крайне острый кризисъ: заводы закрываются одинъ за другимъ; рабочее населеніе этихъ заводовъ лишается всякаго заработка. Это происходитъ главнымъ образомъ, какъ это выяснила правительственная комиссія, посѣтившая въ прошломъ году Уралъ, что также подтверждается изслѣдованіями проф. Озерова, Митинскаго и друг., вслѣдствіе отсутствія горючаго матеріала. Уралъ обладаетъ богатѣйшими рудами, но у него нѣтъ топлива; существующія немногочисленныя каменноугольныя копи Урала даютъ довольно плохой уголь и едва могутъ удовлетворить собственное потребленіе тѣхъ заводовъ, которымъ они принадлежатъ; доставка каменнаго угля съ юга Европейской Россіи крайне затруднительна вслѣдствіе отсутствія подъѣздныхъ путей и высокихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Такъ какъ большинство заводовъ расположено въ бассейнѣ рѣки Чусовой, то съ проведеніемъ воднаго пути черезъ срединный Уралъ явится возможность утилизаціи силы падающей воды для полученія, такъ называемаго „блага угля“—электрической энергіи“. По приблизительнымъ подсчетамъ одна Чусовая можетъ дать ежегодно электрической энергіи около 150 тыс. лошадиныхъ силъ. Чтобы показать, какое значеніе имѣетъ эта цифра, я укажу на то, что вся металлургическая промышленность Россіи въ годъ тратитъ 315000 лошадиныхъ силъ, изъ нихъ Уралъ 75000 лошадиныхъ силъ. Количество энергіи, которое дастъ Чусовая, будетъ за глаза достаточно для того, чтобы обезпечить Уральской промышленности и прилегающимъ желѣзнымъ дорогамъ двигательную силу. Опытъ такихъ странъ, какъ Швеція, даетъ указанія относительно полной возможности примѣненія электрической энергіи для выплавки чугуна, для выдѣлки сортового желѣза и стали. Электрическая энергія р. Чусовой дастъ возможность возродиться Уралу и развить свои производительныя силы не только въ отношеніи крупной, но и мелкой промышленности, что отразится на ростѣ покупательныхъ силъ населенія. Проживъ въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ въ Перми, я могу засвидѣтельствовать, да вы и сами знаете—это отражается на вашихъ оборотахъ,—насколько ослабъ въ теченіе послѣднихъ лѣтъ Уралъ, какъ покупатель. Въ настоящее время, съ закрытіемъ заводовъ остается безъ дѣла рабочее населеніе, и положеніе его тѣмъ ужаснѣе, что оно совсѣмъ не знаетъ земледѣлія, не можетъ приняться за него, да къ тому же и не имѣетъ земли. Затѣмъ съ устройствомъ съ Сибирью воднаго сообщенія черезъ Каму, Чусовую и Исеть, явится полная возможность перевести излишекъ волжскаго флота въ Сибирь, которая нуждается въ паровыхъ судахъ. Опыты этого рода очень поучительныя, мы уже знаемъ, когда Товарищество Бр. Нобель перевезло изъ Перми, разобравъ предварительно, нѣсколько своихъ пароходовъ на сибирскія рѣки. Водный путь черезъ Уралъ можетъ сыграть огромную роль въ моментъ ка-

кихъ нибудь осложненій на Дальнемъ Востокѣ, или голодовокъ въ центральной Россіи. Провозоспособность водныхъ путей почти безконечно велика; если же принять во вниманіе скорость движенія грузовъ, то и въ этомъ отношеніи желѣзныя дороги не имѣютъ большаго преимущества. Совѣщаніе, состоявшееся года два тому назадъ при Центральномъ Порайонномъ Комитетѣ, признало желательнымъ довести скорость товарныхъ поѣздовъ до 100 верстъ въ сутки. Между тѣмъ скорость движенія судна по благоустроенному водному пути, безъ особеннаго напряженія, можетъ достигнуть тѣхъ же 100 верстъ. Если вы припомните, что на Уралѣ вдоль воднаго пути расположены такіе заводы, какъ Мотовилихинскій, Кушвинскій и Серебрянскій—пушечный и снарядные, Ижевскій оружейный заводъ, вы оцѣните, какое значеніе можетъ имѣть устройство этого воднаго пути для отправленія боевыхъ припасовъ, оружія, наконецъ, аммуниціи и провіанта изъ Казанскихъ складовъ въ случаѣ какихъ нибудь осложненій на Дальнемъ Востокѣ.

Что же касается сравненія обоихъ вариантовъ относительно ихъ высоты, то оказывается, что Сѣверный Уралъ вообще очень возвышенъ и представляетъ собою горный кряжъ съ крутыми склонами. Высота перевала съ р. Сосьвы въ р. Печору равна 212 саж. надъ уровнемъ моря. Въ общей сложности для перехода съ Оби до р. Вычегды черезъ два водораздѣла необходимо будетъ устроить 200 шлюзовъ съ подпоромъ въ 2 саж. Чусовской вариантъ имѣетъ наивысшую точку надъ уровнемъ моря 146 с. и шлюзование потребуетъ лишь для 106 саж. для перехода изъ Сибири въ Каму, или 106 шлюзовъ съ подпоромъ въ 2 саж. и 11 шлюзовъ съ тѣмъ же подпоромъ для перехода въ 2 сажъ съ р. Камы по С. Екатеринбургскому водному сообщенію въ р. Вычегду, т. е. всего 117 шлюзовъ.

Это уже одно дѣлаетъ вариантъ Исеть, Чусовая, Кама, Вычегда болѣе предпочтительнымъ передъ вариантомъ Обь, Сосьва, Илычъ, Печора, Мылва, Вычегда. Въ пользу Чусовскаго варианта говоритъ еще то, что для его обслуживания имѣется на лицо готовый волжскій флотъ съ кадровъ опытныхъ и энергичныхъ судоводцевъ. На сѣверномъ же пути придется создавать все сызнова. Указываютъ, что имѣется будто въ этомъ отношеніи выходъ; волжскій флотъ можетъ быть переведенъ на Сѣверную Двину черезъ систему Герцога Виртембергскаго. Но, къ сожалѣнію, эта система въ современномъ ея состояніи совершенно непригодна для пропуска волжскихъ судовъ, какъ по отношенію своей глубины, такъ равно и размѣра шлюзовъ и для того, чтобы дать возможность проходить волжскимъ судамъ необходимыя дополнительныя затраты на приведеніе этой системы въ соотвѣтствующее состояніе. Алексѣй Николаевичъ относительно экспедиціи инженера Мочульскаго высказался, что посадили инженера недостаточно опытнаго. Допустимъ, что, можетъ быть, это и такъ. Хотя экспедиція для изслѣдованія сѣвернаго направленія въ 1900 г. и снаряжена была спѣшно, но во всякомъ случаѣ результаты изслѣдованія инженера Мочульскаго были провѣрены съ другими данными, съ работами экспедиціи профессора Гофмана въ 50-хъ годахъ прошлаго столѣтія, который производилъ из-

слѣдованія Сѣвернаго Урала и получилъ отмѣтку перевала, черезъ который Алексѣй Николаевичъ проектируетъ водный путь, близко совпадающую въ даннѣми экспедиціи Мочульскаго, а именно въ 213 саж., т. е. на одну сажень больше, чѣмъ Мочульскій. Такимъ образомъ, ссылка на неопытность Мочульскаго отпадаетъ. Если въ концѣ концовъ вопросъ будетъ рѣшенъ въ пользу Чусовскаго варианта, то это соединеніе окажется нѣ только крайне полезнымъ и нужнымъ, но и прямо коммерчески выгоднымъ предпріятіемъ, при общей стоимости соединенія электрической энергіи, которая можетъ дать около 15 милліоновъ рублей въ годъ выручки, не говоря о сборахъ съ грузовъ. Это даже больше, чѣмъ выгодное предпріятіе: въ 8 лѣтъ вся сумма, затраченная на устройство пути, будетъ окуплена.

Техническія трудности Сѣвернаго варианта необычайны. Когда въ Техническомъ Совѣщаніи при Управленіи Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ подвергались оцѣнкѣ даннныя, добытыя экспедиціей Мочульскаго, то совѣщаніе пришло къ заключенію, что единственнымъ возможнымъ способомъ перейти по этому варианту водораздѣлъ является устройство тоннеля на 17 верстѣ длины, въ виду того, что устройство открытаго канала въ этомъ пунктѣ невозможно вслѣдствіе отсутствія на водораздѣлѣ воды.

Современная техника знаетъ подобныя сооруженія; укажу, на примѣръ, Симплонскій тоннель. При общей длинѣ его въ 17 верстѣ, стоимость его обошлась въ 28 милліоновъ рублей на наши деньги. Эта работа чрезвычайно трудная. И съ такими же трудностями, несомнѣнно, придется считаться и на Уралѣ. Наконецъ, слѣдуетъ обратить вниманіе на условія судоходства и грузового движенія по сѣверному варианту, если таковой будетъ устроенъ. По этому направленію все судоходство будетъ имѣть характеръ транзитнаго движенія, весной суда изъ Сибири пойдутъ груженныя, а лѣтомъ порожнія обратно. Собственныхъ грузовъ этотъ край въ настоящемъ его состояніи дать не можетъ. Тогда какъ Чусовской вариантъ, не говоря о массѣ транзитнаго груза, будетъ имѣть много мѣстнаго. Какъ въ томъ, такъ и въ другомъ направленіи суда будутъ идти не пустыя, а съ грузомъ.

Преимущества Чусовскаго варианта настолько очевидны, что Министерствомъ Путей Сообщенія внесень уже въ Государственную Думу законопроектъ объ отпускѣ 162 тысячъ рублей на производство изысканій въ направленіи Чусовая—Исетъ. Когда эти средства будутъ отпущены и будутъ произведены подробныя изысканія, можно будетъ окончательно установить стоимость этого соединенія. Что же касается сѣвернаго варианта, повторяю, осуществленіе его будетъ представлять неизмѣримыя трудности; все тамъ нужно будетъ устраивать сызнова, привозить издалека, не только рабочихъ и инструменты, но даже провіантъ для нихъ. Между тѣмъ развитіе забытаго Печорско-Вычегодскаго края можетъ быть выполнено гораздо проще, при помощи возстановленія такъ называемаго Екатерининскаго сообщенія и устройства воднаго пути черезъ Печорскій волокъ, отъ Чердыни къ Якшинской пристани.

Едва ли во всемъ мірѣ найдется такая низкая сѣдловина, по которой проходитъ Екатерининскій водный путь: всего 7, 5 сажень составляетъ подъемъ отъ Камы до канала и 14, 5 сажень отъ Вычегды до канала, и въ проектъ устройства воднаго пути черезъ Уралъ должно быть включено въ одну общую программу и устройство воднаго сообщенія съ р. Камы на Вычегду для вывоза Сибирскаго хлѣба на Архангельскъ.

Предсѣдатель. Позвольте опубликовать очередь ораторовъ. У меня записаны: Алексѣй Ник. Хвостовъ, Сергѣй Ал. Пестриковъ, П. П. Яргомыскій, Членъ Государственной Думы А. А. Скороходовъ.

А. Н. Хвостовъ.... Я сдѣлаю только краткія возраженія на сказанное Н. В. Поповымъ. Прежде всего отмѣчу, что онъ самъ признаетъ опасность заповненія южныхъ и центральныхъ рынковъ сибирскимъ хлѣбомъ, и потому предлагаетъ выходъ „поворачивать системой тарифовъ направленіе грузовъ въ Сѣверъ къ Вычегдѣ и Сѣверной Двинѣ черезъ Екатерининскій каналъ“. Бѣда только въ томъ, что это Екатерининское сообщеніе, при всѣхъ своихъ положительныхъ сторонахъ, страдаетъ полнымъ отсутствіемъ воды. Значитъ, надо ранѣе съ точностью опредѣлить, можетъ ли пропустить Екатерининскій каналъ всѣ хлѣбныя грузы Сибири и затѣмъ уже настаивать на соединеніи послѣдней съ Европой черезъ Чусовую и Каму, а пока это еще не доказано и вопросъ стоитъ открытымъ. Кромѣ того, вѣдь, взявъ за исходную точку впаденіе Иртыша въ Обь, ясно, что путь до Архангельска по моему варианту черезъ Илычъ и Сосву будетъ на 1500 в., приблизительно, короче, чѣмъ черезъ Чусовую и Екатерининскій каналъ. Правда, Пермь и Екатеринбургъ въ ущербъ Нижнему-Новгороду стануть сортировочными пунктами для грузовъ, распредѣляя ихъ далѣе на Каму и на Сѣверъ черезъ Екатерининскій каналъ, но едва ли судовладельцы отъ этого выиграютъ.

Н. В. Поповъ говорилъ, что произойдетъ оживленіе Урала вслѣдствіе возможности утилизаціи силы паденія воды для полученія электрической энергіи, которая можетъ быть примѣнена для выплавки чугуна и сортового желѣза. Но вопросъ о полученіи электрической энергіи на судоходныхъ рѣкахъ—вопросъ довольно спорный. На рѣкахъ, гдѣ нѣтъ водопадовъ, нельзя предполагать возможность утилизаціи силы ея для полученія блага угля; если-же это возможно, такая рѣка—плоха для судоходства. Но если ужъ говорить о полученіи электрической энергіи, то послѣднюю, можетъ быть, еще легче будетъ получать по Сѣверному варианту. Съ этой точки зрѣнія совершенно безразлично, гдѣ бы ни устраивать водное сообщеніе. Точно также вполне безразлично, такъ сказать, и качество Урала для рѣшенія вопроса о направленіи. Если на среднемъ Уралѣ имѣется нѣсколько заводовъ, о судьбѣ которыхъ такъ беспокоятся, то не слѣдуетъ забывать, что и на сѣверномъ Уралѣ съ проведеніемъ пути понастроятся заводы и разовьется промышленность. Я обращаю кромѣ того ваше вниманіе на огромный Вологодскій край, въ которомъ могло бы умѣститься самое большое государство средней Европы, и необъятный край вдоль Оби и Сосвы, остающійся въ государственномъ смыслѣ совершенно не использованнымъ. И если на одну чашку вѣсовъ

положить эти богатые страны, только ожидающія, чтобы их приобщили къ культурѣ, а на другую нѣсколько уральскихъ заводовъ, въ чью пользу должны склониться вѣсы, ясно должно быть для каждаго. Въ одной только Вологодской губерніи около 27½ миллионъ десятинъ земли частью пригодной для земледѣлія, частью для лѣсного хозяйства, не приносящаго, кстати, почти никакого дохода, потому что смѣшно говорить о доходѣ по 5 коп. съ десятины. Съ проведеніемъ воднаго пути всѣ эти земли и лѣса будутъ стоять по крайней мѣрѣ вдесятеро дороже, и одно это поднятіе стоимости казенныхъ земель съ избыткомъ возвратитъ Государству всѣ расходы по проведенію Сѣвернаго варианта.

Еще одно возраженіе. Н. В. Поповъ указываетъ, что на Сѣверномъ пути нѣтъ флота, необходимаго для выполненія предстоящей работы и что съ Волги нельзя будетъ подать этотъ флотъ на сѣверныя рѣки. Возражая, я прежде всего укажу на Маринскую систему и систему герцога Виртембергскаго, на приведеніе которой въ порядокъ не такъ много нужно будетъ денегъ, какъ предполагаетъ Н. В. Поповъ. Но кромѣ этого пути я могу предложить и другое соединеніе, которое для волжскаго судоходства, быть можетъ, представить особенный интересъ: это соединеніе Костромки и Лежи, притока Сухоны. Осуществленіе этого соединенія будетъ стоить очень дешево, и этимъ будетъ дана возможность подавать волжскій флотъ на сѣверный путь по кратчайшему разстоянію. Этотъ путь будетъ имѣть большое значеніе. Балтійское море, черезъ которое сейчасъ идетъ нашъ морской экспортъ, всегда въ случаѣ какихъ нибудь осложненій можетъ быть для насъ заперто, тогда какъ выходомъ съ Волги къ Архангельску мы получаемъ открытое море, застрахованное отъ такихъ неприятныхъ случайностей. Созданіемъ двойного выхода къ Архангельску и съ Волги по Костромкѣ и Лежѣ и съ Оби по Илычу и Вычегдѣ мы дадимъ наконецъ возможность нашимъ сѣвернымъ губерніямъ, которымъ своего хлѣба не хватаетъ, покрывать эту недостачу русскимъ хлѣбомъ, будетъ ли это ихлѣбъ съ Волги или сибирскій, а не привозить его изъ заграницы, какъ это было и въ прошломъ и въ нынѣшнемъ году. Въ силу этого я полагаю бы, что о возможности и необходимости сѣвернаго соединенія можно высказаться прямо и опредѣленно. Повторяю, что экспедиція Мочульскаго, не смотря на всѣ неблагоприятныя указанія, на техническія трудности намѣченнаго соединенія, все-таки оцѣнила осуществленіе моего проекта только въ 40 миллионъ рублей, осуществленіе же проекта Н. В. Попова разсчитано на 70 миллионъ. Сумма въ 40 миллионъ для многихъ покажется страшною по своимъ размѣрамъ; но это кажется такъ только на первый взглядъ. Не говоря о томъ, что эта сумма окупится подъемомъ цѣны земель и лѣсовъ огромнаго края, какъ я указалъ выше, вѣдь за пользованіе этимъ путемъ будутъ установлены сборы, которыми въ очень короткій срокъ можетъ быть покрыта не только эта, но и въ пять разъ большая сумма. Весь грузооборотъ вашей Волги составляетъ 1 миллиардъ пудовъ, тогда какъ по новому пути съ района въ 10 тыс. вер. изъ Сибири можно ждать не менѣе миллиарда пуд. однихъ хлѣбныхъ грузовъ; если предположить, что сборъ будетъ установленъ въ размѣрѣ только 1 коп. съ пуда,

то и тогда получится 10 миллионъ сборовъ ежегодно. Я говорю, конечно, о томъ количествѣ груза, которое будетъ послѣ того, какъ пройдетъ непрерывный водный путь и своей дешевизной дастъ возможность вывозить, а слѣдовательно и создавать и вырабатывать сырье и, главнымъ образомъ, хлѣбъ на огромныхъ, теперь мертвыхъ пространствахъ, статистическія цифры вывоза которыхъ при этомъ ихъ настоящимъ состояніемъ—ничего сказать не могутъ. Въ отвѣтъ на старое соперничество желѣзныхъ дорогъ и водныхъ путей я смѣло могу утверждать, что, судя по бюджету, желѣзные дороги у насъ приносятъ одни убытки намѣченный же мною водный путь окупитъ себя черезъ 5—10 лѣтъ при 40 мил. стоимости и будетъ приносить 5% при затратѣ 200 миллионъ.

С. А. Пестриковъ. Выслушавъ все, что было сказано здѣсь представителями и защитниками двухъ различныхъ направленій по такому серьезному и важному вопросу, мнѣ, старому дѣятелю по Волгѣ, станется стыдно. Мы о такихъ проектахъ позволяемъ себѣ говорить у себя въ кабинетѣ, или за чашкою чаю на биржѣ, какъ о чемъ то несбыточномъ, и вотъ приходитъ посторонній человекъ, вноситъ на наше обсужденіе и поддерживаетъ съ убѣдительною, со знаніемъ дѣла одинъ изъ такихъ проектовъ. Мы даже какъ слѣдуетъ въ нѣсколько часовъ разобраться не можемъ въ такомъ серьезномъ вопросѣ. Но разъ этотъ вопросъ вышелъ изъ кабинетовъ, разъ онъ сталъ предметомъ гласнаго его обсужденія, значитъ настало время проведенія его въ жизнь. И мы должны отнестись къ этому серьезно. Когда дѣло идетъ о будущемъ, останавливаться не приходится. Первый вопросъ, который тутъ возникаетъ,—это вопросъ экономической. Что такое 40—70 миллионъ, о которыхъ здѣсь сейчасъ говорили, когда, быть можетъ, они дадутъ сотни миллионъ. И Сѣздъ долженъ отнестись къ этому вопросу съ полнымъ вниманіемъ. Сейчасъ мы въ немъ разобраться не можемъ. Но это не значитъ, чтобы его отложить, о немъ забыть. Сѣздъ долженъ сказать о необходимости дальнѣйшаго изслѣдованія кореннаго вопроса о соединеніи Волги съ системой сибирскихъ рѣкъ. Необходимы изысканія и въ томъ и въ другомъ направленіяхъ; въ первую очередь поставить экономическую сторону вопроса. И самое лучшее просить объ учрежденіи особой комиссіи для выясненія этого большого вопроса. Я думаю, что безъ правительственной комиссіи въ этомъ дѣлѣ не обойтись. И самое лучшее просить правительство объ образованіи такой комиссіи.

П. Г. Панинъ. Я съ своей стороны просилъ бы занести въ журналъ выраженіе благодарности Его Превосходительству за интересное и содержательное сообщеніе.

Къ сожалѣнію, мы не можемъ даже обсуждать этого вопроса. Для этого нужно имѣть въ рукахъ цифры и факты, которыхъ у насъ нѣтъ. Нельзя съ пустыми руками идти и вступать въ критику тѣхъ или иныхъ взглядовъ лицъ, которые много потрудились въ такомъ важномъ вопросѣ. Но все же намъ нужно выяснитъ этотъ вопросъ. Его Превосходительство высказалъ опасеніе, что отъ осуществленія одного проекта пострадаютъ мѣстные интересы сельскаго хозяйства внутренней Россіи. Подчеркиваю, именно, мѣстные интересы.

Другой докладчик съѣхалъ къ вопросу о важности соединенія для судоходства. Это я скажу, очень и очень маленькіе интересы. Наконецъ, выдвигалась и другая точка зрѣнія,—интересы общественные, государственные интересы. Это уже совсѣмъ другое дѣло. Здѣсь я вижу, сидитъ представитель Министерства Торговли и Промышленности. Я раньше просилъ отъ Совѣта, а теперь прошу отъ присутствующаго представителя Министерства высказать общій взглядъ на этотъ вопросъ. И дальнѣйшую свою рѣчь откладываю, пока не выскажется представитель Совѣта и Министерства Торговли и Промышленности.

И. Ф. С к р ѣ п и н с к і й. Вы сейчасъ не будете продолжать?

П. Г. П а н к и н ъ. Я бы просилъ сейчасъ дать слово представителю Министерства Торговли и Промышленности, послѣ котораго я опять бы сталъ говорить.

И. Ф. С к р ѣ п и н с к і й. Сейчасъ у меня уже записано нѣсколько лицъ, и пока этотъ списокъ не будетъ исчерпанъ, я никому другому голоса дать не могу. (Обращаясь къ В. Р. Барановскому): Если Вамъ угодно будетъ говорить, я Васъ занесу въ списокъ, а сейчасъ слово принадлежитъ члену Государственной Думы А. А. Скороходову.

Членъ Государственной Думы А. А. С к о р о х о д о в ъ. Явившись въ Ваше собраніе въ первый же день Съѣзда, я къ своему удовольствію констатирую, что на немъ обсуждается вопросъ, въ которомъ задѣты интересы Сибири. Вмѣстѣ съ тѣмъ я долженъ отмѣтить, что при обсужденіи этого крайне важнаго для Сибири вопроса нѣтъ заинтересованныхъ представителей Сибири, приглашенныхъ съ мѣстъ. Здѣсь мы слышали съ одной стороны голосъ аграріевъ центральной Россіи, съ другой стороны представителей волжской судопромышленности, а отъ Сибири никого, кромѣ меня, явившагося сюда случайно, какъ приглашеннаго вами—Члена Государственной Думы. Господа, рѣшать вопросы безъ участія въ нихъ заинтересованныхъ сторонъ—это рисковать дать совершенно неправомерное ему направленіе. Въ этомъ отношеніи я могу сослаться на довольно убѣдительный примѣръ. Въ Государственную Думу внесенъ законопроектъ о шлюзованіи рѣкъ Туры и Тобола. Въ объяснительной запискѣ министерства убѣдительно доказывается необходимость этого шлюзованія; ссылаются, между прочимъ, на постановленіе по этому вопросу Совѣщанія при Восточномъ Порайонномъ Комитетѣ въ Самарѣ; однако же, я скажу, что на этомъ Совѣщаніи отъ Сибири то-же присутствовали только представители вѣдомствъ. Для Сибири это не аргументъ. Вся Сибирь говорить, дайте намъ желѣзную дорогу, а шлюзованія Туры и Тобола намъ не нужно. Здѣсь говорили объ интересахъ двухъ равноправныхъ сторонъ—Европейской Россіи и Сибири, высказывались предположенія о миллиардѣ пудовъ хлѣбныхъ грузовъ, которые изъ Сибири могутъ двинуться въ Россію. Не знаю, откуда эта цифра взята. Статистика, напримѣръ, намъ говоритъ о поступленіи на желѣзную дорогу въ ближайшемъ прошломъ, отъ 30 до 40 милліоновъ хлѣбныхъ грузовъ изъ Сибири. Но потенциальная возможность Сибири въ этомъ смыслѣ растеть; населеніе Сибири увеличивается однимъ

притокомъ переселенцевъ болѣе, чѣмъ на 100 тысячъ душъ ежегодно. Слѣдовательно, надо дать возможность развиваться сибирскому земледѣлію; надо дать ему возможность сбывать свой хлѣбъ, и не за пятакъ.—а поэтому надо дать ему наилучшій выходъ, и не только по Иртышу, но и по Оби, и отъ Семипалатинска къ Туркестану.

Какъ же вы хотите рѣшать вопросъ о томъ или иномъ направленіи соединительнаго пути, когда вы даже не знаете, какое направленіе предпочла-бы сама Сибирь. Въ данномъ случаѣ особенно важно выслушать голосъ самой Сибири. Вопросъ очень важный, и надо его рѣшить такъ, чтобы потомъ не приходилось къ нему снова возвращаться. Если вы теперь не рѣшите окончательно вопроса, Сибирь будетъ вамъ благодарна. Надо ставить вопросъ такъ, и это необходимо сдѣлать, чтобы въ рѣшеніи его Сибирь могла быть вашимъ полноправнымъ компаньономъ.

П. П. Я р г о м с к і й. Съ горячимъ чувствомъ удовольствія привѣтствую въ лицѣ Алексѣя Николаевича Хвостова человѣка, близко принимающаго къ сердцу заботы о развитіи водныхъ путей. Это даетъ право надѣяться, что ставъ Нижегородскимъ губернаторомъ, Алексѣй Николаевичъ сдѣлаетъ многое для защиты водныхъ путей и въ частности волжской судопромышленности.

Переходя затѣмъ къ волнующему насъ теперь вопросу о соединеніи съ сибирскими рѣками, я долженъ отмѣтить, что направленіе экспорта хлѣба на Архангельскъ заключаетъ въ себѣ одну сторону вопроса, не подмѣченную пока ни однимъ изъ предшествующихъ ораторовъ. Изъ Архангельска вывозъ хлѣба пойдетъ уже на иностранныхъ судахъ, заработокъ будетъ не для русскаго судоходства, а для иностранцевъ; кромѣ того, на тѣхъ же иностранныхъ судахъ въ Архангельскъ привезутъ изъ заграницы предметы производства иностранной промышленности, что едва ли будетъ желательно и выгодно для нашей отечественной промышленности. Если предпочесть сообщеніе изъ Сибири съ западными портами желѣзнодорожное, заработокъ по перевозкѣ останется въ казнѣ. Многое здѣсь говорилось, что въ случаѣ соединенія Сибири съ Европейской Россіей, черезъ Каму сибирскій хлѣбъ нахлынетъ въ Россію и задавить ея сельское хозяйство. Между тѣмъ, статистическія данныя говорятъ о преувеличенности подобныхъ опасеній. Такъ, по даннымъ центрального статистическаго комитета весь сборъ пшеницы составлялъ: въ Европейской Россіи—въ 1904 г.—863,9 м. п., въ 1905 году—749,8 м. п., въ 1906—572,8 м. п., въ 1907 г.—565,8 м. п., въ 1908 г.—636,4 м. п.; въ Сибири: за соотвѣтствующіе года—52,5 м. п., 70,5; 76,2; 76,0; 92,6. Если изъ этого послѣдняго количества исключить необходимое для мѣстнаго потребленія, то въ результатѣ вывоза получатся цифры очень скромныя. Довольно точнымъ показателемъ Сибирскаго вывоза хлѣба могутъ служить отправленія со станцій Сибирской ж. дор.; эти отправленія сравнительно ничтожны. Такъ, отправлено съ Сибирской желѣзной дороги: въ 1902 г.—12,4 м. п., въ 1903 г.—17,2 м. п.; въ 1904 г.—23,8 м. п., въ 1905 году—24,8 м. п., въ 1906 году—39,1 м. п. Обращаясь къ цифрамъ нашего хлѣбнаго экспорта, мы увидимъ, что цифры его держатся

довольно равномерно, въ среднемъ около полумилліарда пудовъ въ годъ, а именно:

въ 1904 г.—1905 г.	—637,8	мл.	пуд.
„ 1905 „—1906 „	—585,7	„	„
„ 1906 „—1907 „	—427,3	„	„
„ 1907 „—1908 „	—352,7	„	„
„ 1908 „—1909 „	—486,8	„	„

Боятся наплыва сибирскаго хлѣба не приходится. Членъ Государственной Думы Алексѣй Александровичъ Скороходовъ совершенно справедливо указалъ, что сибирскому хлѣбу надо дать выходъ. На востокъ нельзя, такъ какъ тамъ ему приходится конкурировать съ Китаемъ; на югъ—нѣтъ желѣзныхъ дорогъ; тамъ, какъ на примѣръ, въ Туркестанѣ развивается культура хлопка, но нѣтъ хлѣба; къ сожалѣнію, отсутствіе удобныхъ путей сообщенія препятствуетъ ввозу туда сибирскаго хлѣба; было-бы весьма цѣнно въ экономическихъ интересахъ вмѣсто хлѣбныхъ полей культивировать въ

Туркестанѣ хлопокъ; на сѣверъ вывезти нельзя—тамъ однѣ тундры и льды. Такимъ образомъ, положеніе естественно складывается въ пользу направленія на западъ—на Каму и Волгу. Говорю, впрочемъ, это лично отъ себя, а не какъ представитель Совѣта Съѣздовъ. И думаю, что вывозъ сибирскаго хлѣба въ центральную Россію, въ нѣсколько даже большемъ количествѣ, чѣмъ теперь, не вызоветъ паденія хлѣбныхъ цѣнъ.

И. Ф. С к р ѣ п и н с к і й. Господа, уже четыре часа съ четвертью. Позвольте объявить до 6 часовъ перерывъ. Въ 5 часовъ начнутся засѣданія секцій—1-й наверху въ помѣщеніи Правленія Волжскаго Общества Взаимнаго страхованія судовъ, и II-й секціи—о проектѣ закона о перевозкѣ грузовъ—въ верхнемъ биржевомъ залѣ.

Объявляю засѣданіе закрытымъ.

Засѣданіе закрыто въ 4 ч. 18 мин. дня.

ЖУРНАЛЪ

ВТОРОГО ЗАСЪДАНІЯ

третьяго създа судовладѣльцевъ волжскаго бассейна.

10 декабря 1910 года. (Вечернее).

ЖУРНАЛЪ

ВТОРОГО ЗАСѢДАНІЯ

третьяго сѣзда судовладѣльцевъ волжскаго бассейна.

10 декабря 1910 года. (Вечернее).

Засѣданіе открывается въ 6½ час. вечера.

Предсѣдатель И. Ф. Скрѣпинскій. Товарищъ Предсѣдателя И. Н. Величко. Секретари: Д. С. Артамоновъ, И. П. Золотницкій, В. П. Позернь, П. П. Яргомыскій.

И. Ф. Скрѣпинскій... Прошу выслушать поступившія телеграммы: изъ Грознаго, отъ Совѣта Сѣздовъ Терскихъ Нефтепромышленниковъ слѣдующаго содержанія:

„Совѣтъ Сѣзда Терскихъ Нефтепромышленниковъ, выражая сожалѣніе, что лишень возможности по непредвидѣннымъ обстоятельствамъ командировать своего представителя для участія въ занятіяхъ третьяго Сѣзда, привѣтствуетъ его и приноситъ пожеланія полного успѣха въ работахъ“.

Поступило отъ Совѣта Сѣздовъ предложеніе послать графинѣ С. А. Толстой телеграмму: (читаетъ).

„Сѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна, почтивъ вставаніемъ память великаго писателя русской земли, шлетъ Вамъ выраженія искренняго сочувствія постигшемъ Васъ горѣ, которое является горемъ всей Россіи и всего культурнаго міра“.

Угодно редакцію телеграммы утвердить?

Г о л о с а: Послать...

П. Г. П а н к и н ъ... Я бы предложилъ послать привѣтствіе предсѣдателю первыхъ двухъ нашихъ Сѣздовъ, М. Н. Журавлеву.

Г о л о с а: Просимъ...

И. Ф. Скрѣпинскій. Предложеніе можно считать принятымъ?

Г о л о с а: Просимъ...

И. Ф. Скрѣпинскій... Приступимъ къ дальнѣйшему обсужденію вопроса о соединеніи съ Сибирскими рѣками. Слово принадлежитъ Н. В. Попову.

Н. В. П о п о в ъ... Очень сожалѣю, что мнѣ приходится говорить въ отсутствіи главнаго моего оппонента Алексѣя Николаевича Хвостова, такъ какъ возраженія мои будутъ касаться почти исключительно выдвинутыхъ имъ соображеній. Прежде всего я остановлюсь на возраженіи, которое сдѣлалъ Алексѣй Николаевичъ противъ моего указанія о невозможности установить сообщеніе Чусовскаго варианта съ Архан-

гельскимъ портомъ черезъ посредство С. Екатерининскаго канала вслѣдствіе яко бы недостатка воды въ этомъ направленіи. Мои изслѣдованія, выполненныя въ теченіе лѣта сего 1910 г., съ несомнѣнностью установили полную возможность устройства въ верховьяхъ рѣки Джурича водохранилища, вполне обезпечивающаго соединеніе водой на двѣ пары параллельныхъ шлюзовъ съ пропускной способностью въ обѣ стороны до 60 судовъ въ сутки.

Другое возраженіе Алексѣя Николаевича касалось того, что будто бы невозможно одновременно устраивать и водное сообщеніе и приспособленіе для полученія электрической энергіи. Къ сожалѣнію, А. Н. Хвостовъ съ этой стороной вопроса недостаточно знакомъ: опыты такихъ странъ, какъ Америка и Швеція, доказываютъ полную возможность совмѣщенія и того и другого. На ряду съ этимъ Алексѣй Николаевичъ выдвинулъ противъ меня и защищаемаго мною проекта другіе добавочные вопросы. Остановлюсь немного на проектѣ соединенія Костромы съ Лежей. Мнѣ кажется, что если бояться наплыва сибирскаго хлѣба въ центральную Россію, то слѣдуетъ избѣгать и этого направленія, потому что хлѣбъ съ такимъ же удобствомъ можетъ по этому соединенію съ Сѣвернаго пути при благопріятныхъ конъюнктурахъ рыночныхъ цѣнъ свернуть съ прямого пути и вмѣсто того, чтобы итти въ Архангельскъ, выйти на Волгу. Единственнымъ, несомнѣнно серьезнымъ аргументомъ въ пользу сѣвернаго соединенія, выдвинутымъ А. Н. Хвостовымъ, является указаніе на лѣсныя богатства Вычегодско-Печерскаго края, которыя или пропадаютъ для государства вслѣдствіе невозможности рациональной ихъ эксплуатаціи, или же хищнически истребляются иностранцами, и я вполне присоединяюсь къ тому, что является безусловно желательнымъ по Вычегдѣ устроить удобный путь, дающій возможность сплава лѣса въ теченіе всей навигаціи. Но вѣдь эта рѣка на протяженіи 700 верстъ своего нижняго теченія входитъ въ оба варианта и слѣдовательно, вопросъ объ эксплуатаціи лѣсовъ Вычегодскаго бассейна также легко разрѣшится при устройствѣ воднаго сообщенія съ рѣки Камы на рѣку

Вычегду; что касается лѣсовъ Печоры, то ихъ легко будетъ эксплуатировать черезъ устройство воднаго пути съ р. Камы на р. Печору.

Считаю необходимымъ остановиться на цифрахъ, приводимыхъ А. Н., о стоимости обоихъ соединеній. Мы слышали, какъ А. Н. характеризовалъ инженера Мочульскаго—молодой инженеръ, недостаточно опытный и т. д. Тѣмъ не менѣе въ своихъ расчетахъ А. Н. всецѣло опирается на цифры Мочульскаго. Между тѣмъ расчетъ Мочульскаго стоимости устройства воднаго пути черезъ Уралъ недостаточно правиленъ. Мочульскій въ своихъ расчетахъ исходилъ изъ стоимости кубатуры, выяснившейся при аналогичныхъ работахъ за границей, и на основаніи этихъ данныхъ опредѣлилъ стоимость устройства сѣвернаго направленія въ 40 милліоновъ рублей. Но для каждаго должно быть ясно, что цѣны заграничныхъ работъ такого рода не могутъ быть примѣнены къ Сѣверному Уралу. Вѣдь, насколько можетъ повыситься стоимость 1 куб. сажени земляныхъ или взрывныхъ работъ вслѣдствіе, на примѣръ, необходимости подвозить издалека не только рабочихъ и инструменты, но даже провіантъ для нихъ. Вѣдь работы будутъ производиться буквально въ пустынь, лишенной даже проѣзжихъ дорогъ; ближайшій населенный пунктъ отъ мѣста производства работъ будетъ находиться на разстояніи нѣсколькихъ сотъ верстъ; разумѣется, это должно страшно удорожить стоимость работы, по крайней мѣрѣ, на 50—60%, если не болѣе. Затѣмъ, не забудьте принять во вниманіе исключительныя трудности перехода черезъ С. Уралъ: тоннель, который необходимо пробить по длинѣ 17 верстъ въ толщѣ горнаго хребта, долженъ быть такой ширины, чтобы два судна могли разойтись. Многихъ техническихъ данныхъ по этому варианту пока совсѣмъ не имѣется. Слѣдуетъ вообще имѣть въ виду, что стоимость тоннельныхъ работъ зависитъ не только отъ длины, ширины и глубины канала въ тоннелѣ, но также и отъ породъ, ихъ характера залеганія и количества грунтовыхъ водъ. Достаточно указать на то, что при работахъ по проведеніи Симполскаго тоннеля наибольшія трудности представляли не столько работы по устройству тоннеля въ горныхъ породахъ, сколько борьба съ притокомъ грунтовыхъ водъ. Приходилось устраивать отводъ воды и тампонировать выходы подпочвенныхъ ключей. Насколько подобныя затрудненія могутъ повысить цѣнность работъ на С. Уралѣ въ данномъ случаѣ сказать опредѣленно не представляется возможнымъ, но что общая стоимость одного только тоннеля обойдется, во всякомъ случаѣ, болѣе 60 милліоновъ рублей. Такимъ образомъ, на основаніи имѣющихся данныхъ нельзя опредѣлить стоимости устройства воднаго сообщенія черезъ С. Уралъ, но тѣмъ не менѣе было бы въ высшей степени желательно произвести широкое экономическое изслѣдованіе намѣченныхъ соединеній, съ привлеченіемъ свѣдущихъ въ этомъ дѣлѣ специалистовъ. Подобное изслѣдованіе Чусовскаго варианта было начато лѣтомъ 1910 года экспедиціей инженера Фидмана. Имъ были приглашены для участія въ экспедиціи специалисты, и на основаніи этого изслѣдованія можно будетъ уже болѣе опредѣленно судить, что можетъ дать соединеніе съ Сибирью по Чусовскому варианту. Такое изслѣдованіе было бы

полезно произвести и по Сѣверному варианту, съ привлеченіемъ къ этому дѣлу въ обоихъ случаяхъ представителей торговли, промышленности и судоходства прилегающихъ къ Уралу областей, какъ по эту, такъ и по ту сторону Урала, несомнѣнно крайне заинтересованныхъ въ данномъ вопросѣ. Вотъ все, что я хотѣлъ сказать по поводу возраженій А. Н. Хвостова.

И. Ф. С к р ѣ п и н с к і й. Вамъ, Павелъ Григорьевичъ, угодно сейчасъ говорить?

П. Г. П а н к и н ъ. Нѣтъ, я уступаю свою очередь представителю Министерства Торговли и Промышленности, послѣ котораго я попрошу разрѣшенія говорить.

В. Р. Б а р а н о в с к і й. По принципиальному вопросу о желательности соединенія рѣкъ Сибири съ рѣками Имперіи двухъ мнѣній, очевидно, быть не можетъ, ибо для всякаго ясно то громадное значеніе, которое имѣло бы во всѣхъ отношеніяхъ такое соединеніе для Россіи вообще и для Сибири въ частности.

Однако, въ настоящемъ засѣданіи, по моему мнѣнію, высказаться опредѣленно за тотъ или иной проектъ невозможно, ибо доложенныя авторами проектовъ данныя не могутъ быть признаны въ достаточной мѣрѣ разработанными; даже техническія изысканія, произведенныя по проекту Нижегородскаго Губернатора, являются только предварительными, какъ о томъ заявилъ и самъ авторъ проекта, а потому изъ имѣющихся нынѣ въ распоряженіи Сѣзда матеріаловъ нельзя вывести сколько нибудь точнаго заключенія ни о технической осуществимости обоихъ проектовъ (напр. тоннель въ 18 верстъ длиною черезъ Уралъ по проекту г. Губернатора), ни о размѣрѣ потребныхъ на осуществленіе каждаго изъ этихъ проектовъ ассигнованій.

Вмѣстѣ съ тѣмъ мнѣ представляется заслуживающимъ полнаго вниманія заявленіе члена Государственной Думы Скороходова о томъ, что вопросъ о соединеніи сибирскихъ рѣкъ съ рѣками центральной Россіи долженъ быть предварительно подвергнутъ разсмотрѣнію на мѣстахъ, въ Сибири: голось Сибири имѣетъ въ этомъ дѣлѣ серьезное значеніе, а между тѣмъ ея взглядъ на вопросъ остается донинѣ совершенно неизвѣстнымъ.

Что касается затѣмъ соображеній экономическаго характера, доложенныхъ въ настоящемъ засѣданіи, то по поводу ихъ считаю долгомъ отмѣтить нижеслѣдующее:

Я, съ своей стороны, затруднялся бы присоединиться къ мнѣнію о томъ, что, при соединеніи сибирскихъ рѣкъ съ бассейномъ Волги, дешевый сибирскій хлѣбъ, нахлынувъ въ громадныхъ количествахъ въ центральную Россію, неминуемо понизитъ цѣны на хлѣбъ въ Россіи вообще, въ ущербъ землевладѣльческому классу и крестьянамъ, каковыхъ невыгодныхъ послѣдствій будто-бы не повлечетъ за собою соединеніе Оби съ Бѣлымъ моремъ, ибо весь сибирскій хлѣбъ направится тогда прямо на экспортъ, не оказывая никакого вліянія на русскій хлѣбный рынокъ.

Мнѣ думается, во-первыхъ, что врядъ ли можно ожидать въ ближайшемъ будущемъ вліянія въ Сибири хлѣба въ такихъ громадныхъ количествахъ, какъ милліардъ или даже полмилліарда пудовъ. Сколько

известно, донинѣ Сибирь поставляетъ на рынокъ не болѣе 100 мил. пуд. хлѣба, и нѣтъ основаній ожидать въ скоромъ времени такихъ количествъ хлѣба, о которыхъ мы здѣсь слышали отъ докладчика.

Затѣмъ, въ отношеніи цѣны сибирскій хлѣбъ во всякомъ случаѣ не вдвое дешевле хлѣба центральныхъ губерній: за пятилѣтіе 1903—1907 г.г. пшеница въ западно-сибирскихъ губерніяхъ стоила 72 коп., а въ центральныхъ губерніяхъ 97 коп., т. е. разница выражается суммою 25 коп., а не 50 коп., какъ было указано. Если хлѣбъ на мѣстѣ въ Сибири и обходится нынѣ дешевле, чѣмъ въ центральной Россіи, то нельзя, однако, упускать изъ вида ни растущей постоянно въ Сибири дороговизны рабочихъ рукъ, ни краткости срока между уборкою тамъ хлѣбовъ и закрытіемъ навигаціи (что вынуждаетъ производителя хранить хлѣбъ до весны), и посему врядъ ли можно опасаться дешевизны сибирскаго хлѣба съ точки зрѣнія вліянія его на пониженіе цѣны на русскомъ хлѣбномъ рынкѣ.

Не представляется достаточныхъ основаній къ подобнымъ опасеніямъ и потому, что цѣны на хлѣбъ въ настоящее время диктуются вообще не русскимъ, а лондонскимъ рынкомъ. Я не могу согласиться съ высказаннымъ здѣсь г. Нижегородскимъ Губернаторомъ мнѣніемъ о томъ, что міровая цѣна на хлѣбъ есть нѣчто лишнее реальнаго значенія, и что она въ значительной мѣрѣ является кабинетнымъ, теоретическимъ измышленіемъ, которому неправильно придается самодовлѣющее значеніе. Міровая цѣна на хлѣбъ, какъ и на многіе товары міроваго обмѣна, существуетъ вполне реально, и по соображенію съ мировымъ рынкомъ излишекъ предложенія въ 100—200 мил. пуд. не можетъ оказать рѣшающаго вліянія на мировую хлѣбную цѣну съ смыслѣмъ пониженія. Конечно, вообще цѣна регулируется соотношеніемъ предложенія и спроса, но въ хлѣбной торговлѣ, какъ и во всякой торговлѣ вообще, важенъ не одинъ фактъ предложенія, а также и характеръ этого предложенія: если производитель вынужденъ выбрасывать товаръ на рынокъ и не имѣетъ возможности ждать, цѣны, конечно, падаютъ. Но если русскому производителю хлѣба будетъ дана возможность сложить хлѣбъ въ зернохранилища и ждать удобнаго момента, картина, несомнѣнно, существенно измѣнится. Министерство Торговли и Промышленности нынѣ занято разработкою вопроса о сооруженіи зернохранилищъ, и надо думать, что этотъ вопросъ получитъ вскорѣ удовлетворительное разрѣшеніе, а въ такомъ случаѣ усиленіе предложенія вообще, а со стороны сибирскаго хлѣба—въ частности не должно внушать тѣхъ опасеній, которыя здѣсь были высказаны.

Въ заключеніе считаю необходимымъ возразить также и противъ высказаннаго г. Губернаторомъ предположенія о томъ, что, при избраніи направленія Обь—Сѣверная Двина, весь сибирскій хлѣбъ можно будетъ направлять на экспортъ въ Архангельскъ, благодаря чему этотъ хлѣбъ не будетъ оказывать вліянія на русскій хлѣбный рынокъ: если оцѣнивать сибирскій вывозъ даже въ 500 мил. пуд., а не въ миллиардъ пудовъ, какъ говорилъ докладчикъ, то вывезти и такое количество хлѣба черезъ одинъ Архангельскій портъ окажется фактически невозможнымъ, и часть

этого количества неминуемо придется направить на балтійскій и, вѣроятно, на южные порты, а потому это преимущество проекта г. Нижегородскаго Губернатора передъ проектомъ инженера Попова врядъ ли можетъ быть принято во вниманіе при сравнительной оцѣнкѣ того и другого проекта.

И. Ф. С к р ѣ п и н с к і й. Слово принадлежитъ П. Г. Панкину.

П. Г. П а н к и н ѣ. Я готовъ уступить свою очередь слѣдующему лицу, записавшемуся за мной.

И. В. Б а р а н о в ѣ. Сѣверное направленіе предназначается прежде всего, если не исключительно, для движенія хлѣбныхъ грузовъ, и съ этой точки зрѣнія должно разсматриваться. Въ какое же время можетъ доставиться хлѣбъ по Сѣверному водному пути? Снятый въ августъ хлѣбъ въ теченіе навигаціи того года, какъ намъ известно, водой не доставляется, а потому можетъ быть доставленъ по рѣкамъ Западной Сибири къ Сѣверному каналу только слѣдующей за сборомъ весной и въ Архангельскъ, слѣдовательно, прибудетъ не раньше поздней осени, т. е. по истеченіи болѣе года послѣ сбора. Такой продолжительный срокъ доставки требуетъ значительнаго оборотнаго капитала, сопряженъ съ рискомъ и дорогой водной страховкой, а потому доставка по Сѣверному водному пути едва-ли можетъ явиться болѣе выгодной, чѣмъ прямой ж. д. путь. Доставка хлѣба по Сѣверному пути должна удорожаться еще тѣмъ, что суда, доставившія хлѣбъ, не будутъ имѣть обратныхъ грузовъ и принуждены будутъ возвращаться порожними; кромѣ того, они не могутъ возвратиться въ Сибирь къ началу новой весенней кампаніи и, слѣдовательно, потребуется двойной комплектъ судовъ для ежегоднаго безостановочнаго движенія хлѣбныхъ грузовъ. Мѣстное значеніе канала не можетъ быть также значительнымъ, ибо никакое промышленное предпріятіе нельзя вести, имѣя сообщеніе только четыре мѣсяца въ году. Для сплава лѣса каналъ большой пользы не принесетъ, т. к. будетъ проходить тѣми же естественными водными путями, какими пользовались для этого и до сихъ поръ. Я высказываюсь за ненужность и безвыгодность Сѣвернаго канала.

По южному каналу время навигаціи будетъ длиннѣе, мѣстныхъ и транзитныхъ перевозокъ будетъ несравненно больше, но и онъ едва-ли можетъ удовлетворить всѣмъ коммерческимъ требованіямъ.

П. Г. П а н к и н ѣ.... Вопросъ, который мы здѣсь разсматривали, если слушать высказывавшіяся здѣсь различныя сужденія, можетъ быть разрѣшенъ только съ широкой, общегосударственной точки зрѣнія. Частные интересы при этомъ не должны приниматься въ соображеніе. И даже такіе частные интересы, какъ, напримѣръ, интересы самой Сибири. Говорившій здѣсь депутатъ отъ Сибири упомянулъ, что мы рѣшаемъ вопросъ безъ хозяина. Это не вѣрно. Сибирь все же таки только окраина, а хозяиномъ является центръ.

И мы далеко не уѣдемъ, если будемъ рѣшать этотъ вопросъ съ точки зрѣнія частныхъ интересовъ. И мнѣ поэтому хотѣлось узнать отъ организацій и учреждений, близко стоящихъ къ дѣлу, оцѣнку вопроса съ такой общегосударственной точки зрѣнія. Однако же, что мы здѣсь слышали отъ представителя Министерства Торговли и Промышленности, ничего опредѣлен-

наго намъ не дало. Ровно ничего не сказали и представитель Сибири и представитель Совѣта. Мы выслушали здѣсь цифры, рядъ цифръ. Цифры имѣютъ несомнѣнно большое значеніе, но къ нимъ нужно относиться съ осторожностью. Они не только не рѣшаютъ вопроса, но даже могутъ ввести въ заблужденіе. Тѣмъ болѣе, что тѣ цифры, которыя мы здѣсь услышали, многого намъ не объясняютъ. Приводили цифры вывоза хлѣба изъ Сибири, но если принять во вниманіе, что въ Сибири земли много, гораздо больше, чѣмъ въ Россіи, ясно, что тамъ можетъ много родиться хлѣба. Только сейчасъ нѣтъ смысла много засѣвать: выхода ему нѣтъ. И если какой нибудь путь можетъ открыть выходъ для этого хлѣба, надо дать ему предпочтеніе. Сообщение Его Превосходительства, господина Нижегородскаго Губернатора въ извѣстномъ смыслѣ явилось для насъ, какъ лучъ свѣта въ темной комнатѣ. Его указанія на лѣсныхъ богатства Сѣвернаго края, гибнущія втунѣ для насъ, тѣмъ болѣе цѣнны, что здѣсь мы видимъ не частныя интересы, а интересы государства. Несомнѣнно, считается съ тѣмъ, что путь пройдетъ по пустыннымъ мѣстамъ, съ этой точки зрѣнія не приходится: если онъ способенъ приобщить къ культурѣ цѣлый огромный край, со всѣми его богатствами, какъ лѣсными, такъ и хранящимися въ нѣдрахъ земли, то въ этомъ заключается его государственное значеніе. Но въ то же время со всѣми соображеніями, выдвинутыми г. Нижегородскимъ губернаторомъ, согласиться нельзя. Между прочимъ, упущено значеніе пути въ цѣляхъ колонизаціи. Мы сейчасъ крайне серьезно заняты вопросомъ расселенія. Если мы создадимъ только пути для расселенія, этого будутъ не достаточно. Надо дать возможность окрѣпить переселенческому хозяйству, а для этого открыть дорогу къ рынку для продуктовъ переселенческаго хозяйства.

Вотъ тѣ общія, а не частныя, точки зрѣнія, которыя выясняются по мѣрѣ того, какъ мы будемъ ближе подходить къ вопросу. Но сейчасъ этого вопроса мы разрѣшить не можемъ. Мы передъ нимъ съ пустыми руками. Рѣшить его сейчасъ не можемъ, кое какъ рѣшить неудобно. Надо выйти съ достоинствомъ изъ настоящаго положенія. И единственный по моему выходъ—поручить Совѣту собрать достаточный матеріалъ, напечатать его и разослать всѣмъ учрежденіямъ и лицамъ, которыя что нибудь могутъ сказать по данному вопросу, и на основаніи полученныхъ отзывовъ составить докладъ слѣдующему Съѣзду.

И. Н. Величко. Я придаю большое значеніе обсужденію этого вопроса на этомъ Съѣздѣ, который является Съѣздомъ всей Волги. Соединеніе съ Сибирскими рѣками для Волжской судопромышленности можетъ имѣть большое значеніе, особенно, если одновременно съ этимъ и Маринская система будетъ приспособлена для движенія судовъ. И принимая во вниманіе значеніе этого пути, который соединитъ богатѣйшіе уѣзды Сибири непосредственно съ Петербургомъ, останавливаться особенно на стоимости такого соединенія не приходится. Говорятъ, что это соединеніе обойдется около 40 милліоновъ рублей. Но эта цифра—какъ разъ стоимости Московской Окружной дороги; и если нашлись средства для послѣдней, хотя она

обслуживаетъ интересы только одного московскаго узла, то тѣмъ болѣе они должны найтись для этого соединенія. При оцѣнкѣ его споръ о пертурбаціяхъ, которыя оно будто бы можетъ вызвать, слѣдуетъ оставить въ сторонѣ, такъ какъ рѣчь идетъ о большемъ. Если мы съ одной стороны возьмемъ Волгу съ системами, соединяющими ее съ Балтійскимъ моремъ, и съ другой стороны, систему Сибирскихъ рѣкъ, надо дать возможность эти системы обратить въ великія внутреннія моря.

Поэтому я бы предложилъ въ резолюціи ходатайствовать о необходимости соединенія и объ ассигнованіи средствъ на дополнительныя изслѣдованія.

Н. П. Ярцевъ. Мнѣ пришлось выслушать здѣсь два доклада. Намъ предлагаютъ на разсмотрѣніе два варианта выхода сибирскаго хлѣба. Одинъ изъ нихъ имѣетъ въ виду направить вывозъ сибирскаго хлѣба на Архангельскъ, чтобы устранить конкуренцію его съ хлѣбомъ внутренней Россіи. Второй имѣетъ цѣлью привлечь къ работѣ рѣки Волжскаго бассейна и проведеніе пути черезъ населенный край. Докладчикъ, инженеръ п. с. Н. В. Поповъ, разсматривалъ вопросъ ближе интересамъ Волги. Г. Нижегородскій Губернаторъ интересамъ—помѣщиковъ и прочихъ землевладѣльцевъ. Для осуществленія второго варианта, какъ говорилъ намъ докладчикъ, потребуется затрата 40 милліоновъ рублей, которая вполнѣ будетъ давать пользы ежегодно 10 милліоновъ съ вывозимаго изъ Сибири одного милліарда хлѣба. Предложеніе, какъ видите, весьма заманчивое. Но тутъ же намъ говоритъ П. П. Яромскій, доказывая цифрами, что общій вывозъ хлѣба не милліардъ пудовъ, а всего, въ лучшіе урожайныя годы, не болѣе какъ 40—50 милліоновъ пудовъ. Какъ видите, господа, разница получается огромная, а поэтому не можетъ ли быть и разницы въ стоимости сорокамилліонной затраты и 10-ти милліонномъ сборѣ. Какъ бы первая сумма не возросла до сотни милліоновъ, а вторая не понизилась бы до нѣсколькихъ сотенъ тысячъ.

Не буду дальше входить въ разсмотрѣніе докладовъ, но одно могу сказать, что варианту Н. В. Попова сочувствую больше не потому, что онъ идетъ навстрѣчу нашимъ интересамъ, интересамъ судопромышленниковъ, а потому, что онъ больше отвѣчаетъ интересамъ государства. Съ точки зрѣнія государственной, чѣмъ хлѣбъ дешевле, тѣмъ важнѣе для потребителя, то есть для народа, который несетъ всѣ налоги государства. Поэтому бояться наплыва сибирскаго хлѣба не стоитъ, а въ особенности въ такомъ количествѣ какъ 40—50 милліоновъ пудовъ.

Говорятъ, что внутренній рынокъ устанавливаетъ цѣны. Но это не такъ; каждый изъ насъ знаетъ, цѣны устанавливаетъ заграница. Сейчасъ у насъ въ Рыбинскѣ большіе запасы хлѣба, а за границей, въ Аргентинѣ, слышно, неурожай, возможно, что будетъ спросъ на нашъ хлѣбъ, и цѣны тогда будутъ повышаться. Такъ что я хочу сказать, что если ежегодно будетъ прибавляться на внутренній рынокъ сибирскаго хлѣба до 50 милліоновъ пудовъ, то на цѣнахъ это не отразится, а хотя бы, допустимъ, даже нѣсколько и отразилось, то отъ этого будетъ только двойная польза, какъ для русскаго потребителя такъ и для сибирскаго крестья-

янина, которому будетъ открытъ рынокъ для его хлѣба. Представитель Сибири указываетъ намъ, что Съѣздъ не можетъ обсуждать вопросъ, гдѣ затрагиваются интересы ея, не спросивъ голоса самой Сибири. Но это, мнѣ думается, едва-ли такъ, чтобы центръ Россіи не могъ обсуждать этого столь важнаго вопроса безъ спроса самой Сибири, тогда какъ и самый-то вопросъ этотъ обсуждается, быть можетъ, въ интересахъ самой Сибири, которой допускаютъ конкурировать съ хлѣбомъ центральной Россіи. Въ виду огромной важности предлагаемыхъ проектовъ, предлагаю собранію отнестись съ должной осторожностью и всестороннимъ изученіемъ ихъ.

С. А. Пестриковъ. Выслушавъ возраженія послѣдняго оратора, мнѣ начинаетъ представляться, что въ основѣ тѣхъ двухъ взаимноисключающихъ сужденій, которыя здѣсь были высказаны, лежитъ какъ будто взаимное непониманье. Возьмемъ, наприм., цифры. Петръ Петровичъ Яргомыскій говорилъ о 50 милліонахъ вывоза, Алексѣй Николаевичъ Хвостовъ—о милліардѣ. Разница получается огромная, и это произошло оттого, что не выяснено, сколько имѣется въ Сибири земли, годной подъ обработку. Необходимо выяснитъ, какое количество хлѣба Сибирь можетъ дать въ зависимости отъ благоприятныхъ условий, и только въ расцѣтѣ на нормальныя условія строить и рѣшать вопросъ. Въ настоящемъ собраніи, мнѣ кажется, несправедливо рѣшать этотъ вопросъ, значеніе котораго не только для Россіи, но и для всего міра огромно. Ходатайствовать, какъ здѣсь предлагали, чтобы были произведены изслѣдованія, мнѣ кажется недостаточнымъ. Слѣдуетъ просить объ образованіи специальной комиссіи изъ представителей различныхъ вѣдомствъ и интересовъ. Нужно выяснитъ всѣ связанныя съ этимъ вопросомъ различныя нужды, которыя должны имѣть своихъ представителей въ комиссіи. И пусть эта комиссія выработаетъ нѣчто положительное. Мнѣ поэтому вспоминается, что когда рѣшенъ былъ вопросъ о постройкѣ Сибирской желѣзной дороги, то для рѣшенія всѣхъ вопросовъ, связанныхъ съ этимъ грандіознымъ предпріятіемъ, былъ образованъ подъ Предсѣдательствомъ Наслѣдника-Цесаревича особый Комитетъ Сибирской желѣзной дороги. Такой именно комитетъ, мнѣ представляется, необходимо учредить для рѣшенія всѣхъ вопросовъ, связанныхъ съ осуществленіемъ намѣчаемаго соединенія.

И. А. Салтыковъ. Мы слишкомъ много уклонились въ сторону.

Соединеніе нужно Сибири, нужно и намъ. И надо, какъ можно скорѣе поспѣшить съ осуществленіемъ этого соединенія. Здѣсь говорятъ о цифрахъ, данныхъ. Зачѣмъ всѣ эти данныя? Почему такія соображенія не возникаютъ, когда нужно проводить желѣзную дорогу? А съ другими интересами не надо и считаться. Г-нъ Поповъ изобразилъ передъ нами хорошій путь. И этотъ путь можетъ себя оправдать. Онъ можетъ дать новую жизнь Уралу, облегчитъ намъ конкуренцію съ Западомъ путемъ дешевыхъ фрахтовъ. Мы должны ходатайствовать—принять поскорѣе мѣры къ осуществленію этого пути. Водный Сибирскій путь намъ желателенъ и приступить къ осуществленію его надо поскорѣе.

И. Ф. Скрѣпинскій. Быть можетъ, господа,

признаете вопросъ достаточно выясненнымъ? Сейчасъ ко мнѣ поступили двѣ резолюціи—одна Совѣта, другая С. А. Пестрикова. Но прежде чѣмъ поставить эти резолюціи на ваше обсужденіе, я хотѣлъ бы сказать по этому поводу нѣсколько словъ съ своей стороны. Несомнѣнно, трудно намъ отрѣшиться отъ собственныхъ интересовъ и отдать предпочтеніе Сѣверному варианту. Но не слѣдуетъ упускать изъ виду того соображенія, что этотъ вариантъ, разсчитанный на нашъ вывозъ, будетъ имѣть значеніе для установленія равновѣсія нашего государственнаго баланса и увеличить притокъ золота въ Россію. Южный же вариантъ, какъ намъ здѣсь доказывали, имѣетъ различныя преимущества, и техническія, и экономическія. Нельзя не развести руками передъ колоссальностью задачи. И въ настоящемъ засѣданіи врядъ ли мы придемъ къ какому нибудь выводу. Поэтому я предложилъ бы перенести пренія еще на слѣдующее засѣданіе, или принять одну изъ предложенныхъ резолюцій.

Голоса: Вопросъ выясненъ. Резолюцію.

И. Ф. Скрѣпинскій. Позвольте опубликовать поступившія резолюціи: (читаетъ резолюціи).

А. А. Скороходовъ. Я просилъ бы слова по личному вопросу. Меня здѣсь, очевидно, не поняли. Я отнюдь не говорилъ, что Сибирь является хозяйнымъ вопроса. Если припомните, я закончилъ свою рѣчь заявленіемъ, что въ рѣшеніи этого вопроса мы должны признать Сибирь своимъ полноправнымъ компаньономъ,—и я просилъ бы это отмѣтить въ вашей резолюціи.

И. Ф. Скрѣпинскій. Господа, членъ Государственной Думы А. А. Скороходовъ къ предложенной резолюціи вноситъ поправку, чтобы при рѣшеніи этого вопроса были допущены представители Сибири. Эта поправка принимается?

Голоса. Просимъ.

И. Ф. Скрѣпинскій. Значитъ, можно признать, что вся резолюція съ поправкой А. А. Скороходова принимается?

Голоса. Принимается.

Въ редакціи резолюціи говорится слѣдующее:

„Признавая безусловную необходимость соединенія Сибирскихъ водныхъ путей съ внутренними водными путями Европейской Россіи, Съѣздъ постановилъ: просить Правительство обратить особое вниманіе на вопросъ о названномъ соединеніи системою шлюзованныхъ каналовъ, прося выяснитъ подробнымъ изслѣдованіемъ наиболее выгодный путь соединенія“. (Поправка Члена Государственной Думы А. А. Скороходова: „Съѣздъ призналъ необходимымъ участіе при обсужденіи этого вопроса представителей промышленности и судоходства Сибири“.

И. Ф. Скрѣпинскій. Прошу выслушать телеграмму отъ Совѣта Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли.

„Горячо привѣтствуя открытіе занятій третьяго Съѣзда Судовладельцевъ Волжскаго Бассейна, Совѣтъ Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли проситъ передать Съѣзду искреннія пожеланія плодотворной работы на пользу отечественной промышленности“.

И. Ф. Скрѣпинскій. Прошу приступить къ

слѣдующему вопросу программы: „Разсмотрѣніе отчета Совѣта Съѣздовъ о его дѣятельности за отчетный годъ“.

П. Г. Панкинъ. Прошу разрѣшить сдѣлать маленькое замѣчаніе. Въ практикѣ всѣхъ общественныхъ организаций, какъ земскихъ, такъ и городскихъ, установилось правило, что отчету исполнительнаго органа предшествуетъ докладъ ревизіонной комиссіи, такимъ образомъ, собраніе дѣйствительно можетъ произвести оцѣнку дѣятельности даннаго учрежденія, имѣя въ своемъ распоряженіи не только отчетъ, но и докладъ ревизіонной комиссіи; у насъ же почему то отступаютъ отъ порядка.

П. П. Яргомыскій. Совѣтъ ничего не имѣетъ противъ порядка, рекомендуемаго Павломъ Григорьевичемъ Панкинымъ, но, къ сожалѣнію, отчетъ Ревизіонной Комиссіи еще не готовъ.

И. Ф. Скрѣпинскій. Итакъ, господа, приступимъ къ отчету. Онъ достаточно объемистый и чтеніе его займетъ много времени.

П. Г. Панкинъ. Опять таки и это неправильно. Отчетъ долженъ быть заблаговременно напечатанъ и разосланъ всѣмъ членамъ. Это на много бы сократило время, которое мы теперь должны посвящать ему.

П. П. Яргомыскій (читаетъ отчетъ Совѣта о его дѣятельности за истекшій годъ). (Приложеніе № 2).

П. Г. Панкинъ. Когда будетъ итти рѣчь о регистраціи судовъ, прошу слова.

И. Ф. Скрѣпинскій. Я Васъ запишу.
(Чтеніе отчета продолжается).

Ф. А. Скрѣпинскій. Господа, отчетъ не дошелъ и до половины, а времени ушло много. Какъ видите, это длинный перечень вопросовъ, который одинъ даетъ представленіе о той громадной работѣ, о массѣ энергіи, которыя долженъ былъ затрачивать Совѣтъ для выполнения возложенныхъ на него обязанностей. Не согласитесь ли вы въ дальнѣйшемъ ограничиться только перечнемъ вопросовъ, опуская всѣ подробности.

Голоса. Просимъ.

П. П. Яргомыскій (читаетъ далѣе по отчету только заголовки вопросовъ).

И. Ф. Скрѣпинскій. Какъ прикажете съ отчетомъ? Прикажете утвердить, принять къ свѣдѣнію и отпечатать для разсылки членамъ?

П. Г. Панкинъ. Ну, разумѣется, прежде всего благодарить и записать въ журналѣ. Люди работали, старались, а вы даже поблагодарить не хотите. Такая масса труда. Одинъ перечень чего стоитъ. Я хотѣлъ говорить, но теперь отказываюсь и прошу лишь занести въ журналъ благодарности Совѣту.

Голоса. Просимъ благодарить.

П. А. Пестриковъ. Особенно слѣдуетъ благодарить Петра Петровича Яргомыскаго, который отдалъ всего себя этой работѣ.

Голоса. Просимъ.

П. П. Яргомыскій... Господа, я очень тронутъ этой благодарностью. Я дѣлалъ все, что могъ. Но не надо забывать, что за моей спиной стоялъ наличный составъ канцеляріи Совѣта. Большая доля благодарности должна быть отнесена на ихъ долю.

Голоса. Просимъ.

И. Ф. Скрѣпинскій. Получена телеграмма

отъ Совѣта Съѣздовъ Горнопромышленниковъ Юга Россіи. Прикажете зачитать?

Голоса. Просимъ.

(Читается телеграмма): „Совѣтъ Съѣдовъ Горнопромышленниковъ Юга Россіи, привѣтствуя открытіе третьяго Съѣзда Судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна, шлетъ членамъ Съѣздовъ искреннія пожеланія успѣха въ ихъ занятіяхъ на пользу отечественной промышленности“.

И. Ф. Скрѣпинскій... На очереди докладъ Совѣта „объ отношеніи Министерства П. С. къ вопросу объ устройствѣ затоновъ и гаваней на внутреннихъ водныхъ путяхъ“. Но прежде позвольте объявить вамъ, что, такъ какъ занятія 2-й секціи по разсмотрѣнію проекта закона о перевозкѣ грузовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ сегодня не могли состояться, то Совѣтъ Съѣздовъ проситъ до свѣдѣнія господа членовъ Съѣзда, что занятія секціи начнутся завтра въ 10 час. утра въ верхнемъ биржевомъ залѣ; что же касается 1-й секціи, то занятія ея подъ предсѣдательствомъ К. П. Квапишевскаго уже начались и завтра будутъ продолжаться съ 10 час. утра въ помѣщеніи Общества взаимнаго страхованія рѣчныхъ судовъ. Теперь приступимъ къ докладу Совѣта.

П. П. Яргомыскій... (Читаетъ докладъ Совѣта „объ отношеніи Министерства Путей Сообщенія къ вопросу объ устройствѣ и содержаніи затоновъ и гаваней на внутреннихъ водныхъ путяхъ“). (Приложеніе № 3).

А. Н. Голубевъ. Мнѣ кажется, что въ основѣ вопроса, какъ онъ изложенъ въ докладѣ Совѣта, имѣется недоразумѣніе. Министерство П. С. не отказывается отъ своей обязанности по устройству гаваней и затоновъ и, гдѣ въ этомъ нужна является особенно ошутительной, устраиваетъ за счетъ казны и затоны, и гавани. Напомню, что въ 1904 г. по инициативѣ Министерства былъ изданъ законъ, которымъ опредѣляются основанія погашенія подобныхъ расходовъ казны, именно путемъ установленія сборовъ съ судовъ и грузовъ, пользующихся устроенными за счетъ казны гаванями и затонами. И тѣ гавани и затоны, которыя Министерство считаетъ нужнымъ устраивать, оно и устраиваетъ. Въ частности относительно Нижняго могу указать, что на разсмотрѣніи Министерства находятся два проекта: Мещерской гавани и Борскаго затона. Проектъ Мещерской гавани вполнѣ разработанъ, составлена уже и смѣта его, и если въ смѣту на 1911 годъ еще не попалъ кредитъ на приступъ къ работамъ, то можно не сомнѣваться, что этотъ кредитъ будетъ ассигнованъ по смѣтѣ 1912 года. Что же касается Борскаго затона, на устройствѣ котораго особенно настаиваютъ судовладѣльцы, и который приводится въ примѣръ отношенія Министерства къ разсматриваемому вопросу, то могу указать, что и здѣсь дѣло обстоитъ не совсѣмъ такъ, какъ оно рисуется по докладу Совѣта. Могу увѣрить, что затонъ въ концѣ концовъ будетъ устроенъ, если же вопросъ о его устройствѣ откладывается, произошло это вслѣдствіе того, что здѣсь Министерство столкнулось съ вопросомъ объ отчужденіи земли; поэтому и проектъ этого устройства еще детально не разработанъ. Если остановиться еще на одномъ случаѣ, который можетъ быть приведенъ

въ примѣръ отношенія Министерства къ вопросу—я имѣю въ виду ходатайство Рыбинской Городской Управы о расширеніи Рыбинской гавани, то здѣсь на лицо крайне сложный вопросъ о сборахъ. Рыбинское Городское Управление ходатайствовало о безпроцентной ссудѣ въ 800 тыс. рублей; разумѣется, Министерство не могло согласится на это, имѣя особенно въ виду, что въ Рыбинскѣ существуютъ судоходные сборы, которые даютъ полную возможность произвести расширение гавани, не прибѣгая къ министерству.

П. Г. П а н к и н ъ.... Вопросъ, который мы рассматриваемъ, очень важенъ, и не только для интересовъ судоходства, но и для населенія прилегающихъ къ рѣкамъ городовъ. Я думаю, что вопросъ этотъ имѣетъ даже большее значеніе для интересовъ хлѣбной торговли, чѣмъ для судоходства. Говорятъ, чѣмъ дешевле хлѣбъ, тѣмъ лучше. Что толку въ дешевомъ хлѣбѣ, если нѣтъ денегъ. Пусть будетъ хлѣбъ и дорогъ, но будутъ деньги. И если хлѣбъ будетъ дешевле, но выхода ему нѣтъ, то и земля будетъ оставаться заброшенной. И чтобы отъ вывоза хлѣба была польза для населенія, намъ надо заботиться о тѣхъ обстоятельствахъ, которыя создаютъ благоприятныя условія для хлѣбной торговли, даютъ возможность продавать хлѣбъ дороже. И если посмотрѣть на это не съ узкой точки зрѣнія, то въ рѣшеніи этого вопроса большую роль должны сыграть мѣстныя общественныя организаціи. При устройствѣ такихъ дорогихъ сооружений, какъ гавани, надо заботиться не только объ удобствахъ стоянки судовъ, но и о складахъ товаровъ, зернохранилищахъ и т. д. Устройство складовъ и зернохранилищ имѣетъ въ такихъ случаяхъ большое значеніе, такъ какъ оно даетъ возможность торговцу выждать благоприятныхъ рыночныхъ конъюнктуръ, не выбрасывать на рынокъ товаръ, когда предложеніе и безъ того велико. Взваливать же заботы объ этомъ на правительство—по моему мнѣнію, ничего не выйдетъ изъ этого.

Правительство прежде всего не можетъ поступать, какъ намъ желательно. Нужна самостоятельная организація, которая бы взяла на себя заботы объ удовлетвореніи этой потребности. Правительство мы можемъ просить только объ извѣстной помощи, но самую организацію дѣла взваливать на него нельзя. Разумѣется, для постройки гаваней нужны деньги, но для этого существуетъ кредитъ, который можно устроить въ частныхъ банкахъ, или въ Государственномъ. Въ этомъ отношеніи помощь правительства была бы существенна. И вотъ, господа, этотъ кредитъ легче будетъ организовать, когда за устройство берется какая нибудь общественная организація. И этотъ вопросъ въ докладѣ Совѣта совсѣмъ обойденъ. Затѣмъ Совѣтъ во что бы то ни стало хочетъ оттолкнуть отъ этого дѣла другія общественныя организаціи. Я вамъ укажу примѣръ, который мнѣ очень хорошо извѣстенъ. Рѣка Ока уходитъ отъ Рязани на 5 верстъ; между тѣмъ она соединяется у города съ Трубежемъ, который представляетъ въ этомъ мѣстѣ хорошую стоянку для судовъ. И вотъ если обратить вниманіе на положеніе Рязани, которая является большимъ транзитнымъ пунктомъ, устроить такіе склады, то будетъ взаимная выгода.

И. Ф. С к р ѣ п и н с к і й... Я просилъ бы Васъ держаться рамокъ вопроса.

П. Г. П а н к и н ъ... Я все время говорю въ рамкахъ вопроса. Итакъ, я говорю, что въ Рязани всѣ грузы приходится везти за 5 верстъ гужемъ. Какъ это отражается на цѣнѣ товара, вы должны себѣ представить. Грузоотправители, несомнѣнно, согласились бы платить небольшіе сборы, чтобы имъ только дали возможность устраивать разгрузку и складъ товаровъ у самой пристани. И вотъ, когда говорятъ объ устройствѣ такихъ сооружений, заботятся только объ удобствахъ стоянки судовъ и положительно ничего не дѣлаютъ для удобства грузоотправителей. Взглядъ на этотъ вопросъ нужно расширить, привлечь къ дѣлу общественныя организаціи, и организація Съѣздовъ Судовладѣльцевъ можетъ въ этомъ дѣлѣ сыграть большую роль. Я положительно настаиваю поручить Совѣту найти почву для объединенія въ этомъ дѣлѣ всѣхъ заинтересованныхъ общественныхъ организацій и къ будущему Съѣзду представить разработанный докладъ. Эти обстоятельства очень важны, закрывать глаза на нихъ нельзя и по этому я настаивалъ бы поручить Совѣту и будущему Съѣзду разработать этотъ вопросъ.

Д. В. С и р о т к и н ъ. Борскій затонъ по существу совсѣмъ не слѣдовало бы приводить въ примѣръ дѣятельности министерства въ данномъ вопросѣ. Съ 80-хъ годовъ судовладѣльцы ходатайствуютъ объ устройствѣ затона въ Борскомъ озерѣ, и несмотря на то, что здѣсь налицо всѣ благоприятныя условія для устройства затона, большая площадь для размѣщенія судовъ,—до сихъ поръ ничего не сдѣлано для удовлетворенія этого ходатайства. Перегруженность нижегородскихъ затоновъ всѣмъ извѣстна. Если даже оставить въ сторонѣ Сормовскій и Молитовскій и остановиться только на Муромскомъ, то и здѣсь условія зимовки крайне неблагоприятны. Хвостъ зимующаго каравана въ Муромскомъ затонѣ каждый годъ давить льдомъ, всѣхъ судовъ въ затонѣ невозможно размѣстить. И мы нарочно поставили этотъ вопросъ на обсужденіе Съѣзда, чтобы имѣть возможность высказаться. Устройство зимовочныхъ пунктовъ, затоновъ для судоходства крайне важно. Совѣтъ Съѣздовъ въ то же время вовсе не стоитъ за устройство однихъ затоновъ; онъ признаетъ нужду и въ устройствѣ гаваней, но только въ такихъ пунктахъ, гдѣ они могутъ окупить себя. Исходя изъ этой точки зрѣнія, Совѣтъ признаетъ ненужность устройства дорогихъ гаваней въ Кинешмѣ и Самарѣ, такъ какъ тамъ такія сооружения никогда не окупаютъ себя, и поддерживаетъ устройство гавани въ Нижнемѣ, такъ какъ Нижегородская гавань всегда себя окупитъ. Въ малыхъ пунктахъ со слабымъ грузооборотомъ такія сооружения себя не окупаютъ и устройство ихъ только обременитъ казну. А въ большихъ пунктахъ, гдѣ происходитъ большая разгрузка и передача грузовъ съ воды на желѣзную дорогу или обратно, гдѣ существуетъ потребность и въ устройствѣ складочныхъ помѣщеній, быть можетъ, даже доковъ—мы не противъ такихъ сооружений, и напрасно г-нъ Панкинъ упрекнулъ Совѣтъ, что онъ заботится только объ удобствахъ зимовки судовъ и пренебрегаетъ интересами грузоотправителей. До сихъ поръ всѣ такія работы принимала на себя казна, и я не вижу

иного пути для удовлетворенія этой потребности. Взять на себя это дѣло Съѣздамъ при существующемъ положеніи—невозможно. У насъ не хватаетъ средствъ даже на текущіе расходы. Предоставить это дѣло городамъ,—какъ къ этому насъ усиленно призываетъ П. Г. Панкинъ,—но это не всегда можетъ совпадать съ нашими интересами; города могутъ тутъ преслѣдовать свои виды, могутъ создаваться такія дорожныя сооруженія, что сборы за стоянку будутъ обременительны для судоходства. Поэтому мы попрежнему держимся взгляда,—пусть правительство устраиваетъ въ нужныхъ мѣстахъ и гавани, и затоны и устанавливаетъ сборы сообразно произведеннымъ расходамъ.

В. В. Ш и р о к о в ъ.... Здѣсь упоминали о Борскомъ затонѣ и приводили, какъ примѣръ, что правительство не желаетъ больше принимать на себя устройство такихъ сооружений, и возлагаетъ эту обязанность на общественныя учрежденія. По этому поводу А. Н. Голубевъ уже сказалъ, что дѣло обстоитъ не совсемъ такъ. Къ сказанному Александромъ Никифоровичемъ я могу прибавить, что въ настоящее время имѣю порученіе составить именно проектъ Борскаго затона, и по утвержденіи проекта будетъ внесенъ соответствующій кредитъ въ смѣты Округа. Значитъ, точка зрѣнія министерства на этотъ вопросъ иная, чѣмъ это приведено въ докладѣ. Далѣе, Совѣтъ Съѣздовъ полагаетъ, что общественныя организациі не могутъ приниматься за устройство такихъ сооружений. Однако, могутъ найтись общественныя организациі, которыя найдутъ возможнымъ взять на себя устройство гаваней. И представляется интересъ выяснитъ, какъ относится Совѣтъ Съѣздовъ къ такой возможности. Какъ разъ такой случай рассматривался лѣтомъ текущаго года на Совѣщаніи, созванномъ при Правленіи Казанскаго Округа для обсужденія смѣтныхъ предположеній Округа на 1911 годъ. При обсужденіи вопроса объ устройствѣ весеннихъ пристаней у г. Казани, Казанскій Городской Голова заявилъ, что можетъ быть городъ заключить заемъ въ нѣсколько милліоновъ рублей на устройство гавани и просилъ Округъ помочь въ этомъ дѣлѣ выработкой проекта и смѣты на устройство гавани. Объ этомъ же представители города вели разговоръ съ Министромъ П. С., когда послѣдній проѣзжалъ по Волгѣ, и Министръ отдалъ распоряженіе оказать возможное содѣйствіе городу. Быть можетъ, Совѣтъ Съѣздовъ объяснить, почему, когда объ этомъ зашла рѣчь на названномъ Совѣщаніи, то представитель его, если не ошибаюсь, П. П. Яргомскій, выступилъ съ протестомъ противъ того, чтобы Округъ оказывалъ содѣйствіе въ этомъ дѣлѣ городу. Мотивъ тотъ, что технической персональ Округа и безъ того заваленъ работой, и что вообще нечего ему въ это дѣло путаться. Положимъ, этотъ протестъ не имѣлъ практическаго значенія, такъ какъ распоряженіе Министра не подлежало обсужденію, но эту точку зрѣнія Совѣта я положительно не понимаю. Казалось бы, наоборотъ, слѣдовало Совѣту привѣтствовать инициативу со стороны города, а не кидать палки ему въ колеса...

А. Н. Г о л у б е в ъ. Я сдѣлаю нѣсколько возраженій Д. В. Сироткину. Какъ Правленіе Казанскаго Округа П. С., такъ и Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ дорогъ завалено ходатайствами

объ устройствѣ того или другого затона; удовлетворить всѣ эти ходатайства единовременно нѣтъ фактической возможности; необходимо при этомъ считаться съ извѣстной планомѣрностью при удовлетвореніи подобныхъ ходатайствъ. Поэтому нѣтъ ничего удивительнаго, если на то или иное ходатайство Министерство и отвѣтило въ томъ смыслѣ, что на средства казны данный затонъ устроенъ быть не можетъ, но если найдутся частныя средства, то Министерство не откажетъ въ своемъ содѣйствіи. Что же касается специально города Нижняго, то въ этомъ отношеніи судовладѣльцы, кажется, не могутъ жаловаться на отношеніе министерства къ ихъ нуждамъ. Мещерская гавань будетъ устроена: въ этомъ можно не сомнѣваться, устройство ея одобрено, какъ техническимъ Совѣщаніемъ при Управленіи Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ дорогъ, такъ и Междувѣдомственной Комиссіей. Въ частности и Господинъ Министръ П. С. въ бытность лѣтомъ текущаго года въ Н.-Новгородѣ, отнесся съ большимъ одобреніемъ къ устройству здѣсь гавани. Проектъ этотъ былъ выдвинутъ вмѣсто проекта устройства затона въ Борскомъ озерѣ именно потому, что здѣсь все ясно, все опредѣленно; ни съ какими затрудненіями считаться не придется, чего нельзя сказать о проектѣ Борскаго затона. Но и относительно послѣдняго имѣвшіяся затрудненія, повидимому, будутъ устранены, такъ что и этотъ проектъ будетъ приведенъ въ исполненіе.

П. Г. П а н к и н ъ... Если бы въ программѣ стояло—отношеніе Совѣта Съѣздовъ къ вопросу объ устройствѣ затоновъ, то я бы понялъ происходящіе дебаты, но разъ этого нѣтъ, то надо расширить рамки вопроса, поставить вопросъ объ участіи общественныхъ учрежденій въ такомъ большомъ дѣлѣ.

Дмитрій Васильевичъ сказалъ, что относительно взгляда на этотъ вопросъ Совѣта я заблуждаюсь. Одно изъ двухъ, или меня не поняли, или не выслушали. Я не допущу и мысли, чтобы общественныя учрежденія обнаружили иное отношеніе къ такому важному вопросу; кромѣ содѣйствія ничего отъ нихъ ждать нельзя. Точка же зрѣнія Совѣта мнѣ прямо непонятна. Напримѣръ, онъ говоритъ: правительство должно содѣйствовать этому дѣлу, а когда правительство такъ и поступаетъ, предлагаетъ помочь городу въ устройствѣ гавани, со стороны Совѣта встрѣчается даже тормазь. Это, повторяю, прямо непонятно. Со стороны поступаетъ масса просьбъ, въ удовлетвореніи которыхъ замѣшаны крупныя имущественныя интересы, а Совѣтъ все это рѣшаетъ крайне легко. Нужно войти по этому поводу въ соглашеніе со всѣми общественными учрежденіями, если нужно, такъ и съ желѣзными дорогами,—въ этомъ должно помочь намъ и правительству—и только тогда мы приблизимся къ рѣшенію вопроса. Повторяю, дѣло разбросанное, сложное, нужно все это отъ маленькаго до большаго разобрать и рассмотреть, а правительство все это рѣшаетъ по шаблону. Шаблонъ же въ этомъ дѣлѣ неумѣстенъ. Поэтому я и говорю, что нужно взять это дѣло въ свои руки, выработать форму, фундаментъ, въ чемъ бы выразилась солидарная дѣятельность всѣхъ общественныхъ учреждений. А совѣтъ съ этимъ не желаетъ считаться.

П. П. Ярго мскій. У Министерства въ послѣднее время кореннымъ образомъ измѣнился взглядъ на этотъ вопросъ. Оно полагало раньше, что устройство гаваней и затоновъ должно производиться на средства мѣстныхъ общественныхъ организацій; Министерство же въ этомъ дѣлѣ предлагало только содѣйствіе при выработкѣ техническихъ проектовъ и смѣтъ, и въ случаяхъ необходимости при отчужденіи земли или установленіи сборовъ за пользованіе гаванями и затонами. Такой именно взглядъ Министерства вытекаетъ изъ отвѣта, полученнаго въ январѣ текущаго года Комитетомъ хлѣбной биржи въ с. Балаковѣ; аналогичный же отвѣтъ въ августѣ прошлаго года получилъ Совѣтъ Съѣздовъ на свое ходатайство объ устройствѣ Борскаго затона. И если теперь, какъ изволилъ сказать В. В. Широковъ, у него имѣется порученіе составить проектъ Борскаго затона, то это лишь доказываетъ, что Управление внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ за короткій срокъ вновь измѣнило свой взглядъ на этотъ вопросъ; объ этомъ, впрочемъ, свидѣлствуетъ и записка Управления внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ о планѣ ближайшихъ работъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ. Теперь позволю сказать нѣсколько словъ по поводу моего выступленія въ Казани, о которомъ говорилъ инженеръ Широковъ. Дѣйствительно, на совѣщаніи при Правленіи Казанскаго Округа П. С., происходившемъ въ іюль мѣсяцѣ текущаго года, Казанскій городской голова поднималъ внѣочередной программный вопросъ—объ оказаніи городу содѣйствія для составленія проекта устройства гавани. И если я протестовалъ противъ этого, то потому, что принялъ въ соображеніе, что гавань городъ проектируетъ устроить стоимостью въ семь милліоновъ рублей. Такая гавань въ Казани, судоходное значеніе которой незначительно, для судоходства совершенно не нужна; она имѣетъ въ виду, главнымъ образомъ, интересы желѣзной дороги. Гавань эта нужна и интересна самому городу; такъ пусть же онъ самъ составитъ рационально разработанный проектъ и представитъ его на утвержденіе въ Казанскій Округъ П. С.; если же установить такой прецедентъ, то Округъ будетъ заваленъ подобными порученіями отъ всѣхъ городовъ—кто же тогда будетъ вести непосредственно порученное Округу дѣло?

Н. В. Поповъ. Мнѣ кажется, что я могъ бы сказать нѣчто для освѣщенія обсуждаемаго вопроса. Дѣло въ томъ, что нѣсколько лѣтъ тому назадъ мнѣ пришлось быть въ Петербургѣ и говорить по вопросу объ устройствѣ Муллинской гавани въ Перми, съ Начальникомъ Управления внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ. Послѣдній высказалъ соображенія о томъ, что нельзя ли къ этому дѣлу привлечь частныя организаціи и акціонерныя компаніи. Дѣйствительно, всѣ ходатайства удовлетворить на средства казны невозможно, и въ этомъ дѣлѣ частная предпримчивость могла бы оказать большое содѣйствіе. Взять, напримѣръ, Пермь. Тамъ положительно негдѣ зимовать. Это было еще нѣсколько лѣтъ назадъ, теперь положеніе дѣлъ стало еще хуже. Жизнь идетъ впередъ. За 10 лѣтъ количество плавающихъ судовъ на Камѣ увеличилось въ 6 разъ, между тѣмъ для зимовки остались у г. Перми по прежнему три затона: Заозер-

скій, Королевскій и Курьинскій, и нѣкоторымъ судамъ приходится зимовать въ открытой рѣкѣ. Крайне интересно было бы услышать мнѣніе присутствующаго представителя Государственной Думы. Я слышалъ, что въ Государственной Думѣ будто-бы установился такой взглядъ, что пути сообщенія должны вѣдать Министерство Путей Сообщенія, всѣ же вспомогательныя устройства должны создаваться на средства частной предпримчивости.

Д. В. Сироткинъ. Я долженъ сказать нѣсколько словъ по личному дѣлу. Я считаю совершенно недопустимымъ тонъ, усвоенный г. Панкинымъ при обсужденіи разсматриваемыхъ Съѣздомъ вопросовъ. И если г. Панкинъ не измѣнитъ своего тона, то и я съ своей стороны не нахожу возможнымъ при такихъ условіяхъ принимать участіе въ работахъ съѣзда.

П. Г. Панкинъ. Я приношу извиненіе. Я привыкъ говорить въ общественныхъ собраніяхъ и никогда не забываю, что можно сказать въ общественномъ мѣстѣ и чего нельзя. И если Совѣтъ поступаетъ не такъ, какъ я нахожу правильнымъ, то я это всегда скажу. Мы вотъ слышали, что взглядъ Министерства измѣнился, что оно считаетъ, что устройство затоновъ и гаваней дѣло мѣстныхъ общественныхъ учреждений. Но развѣ Совѣтъ потворствуетъ этому правильному взгляду? Онъ долженъ считать содѣйствіемъ своимъ задачамъ, если какая нибудь общественная организація обнаруживаетъ желаніе приняться за устройство того или другого полезнаго для судоходства приспособленія. А онъ поступаетъ какъ разъ наоборотъ. П. П. Ярго мскій говорилъ въ Казани,—онъ и не скрываетъ этого,—что Округъ не долженъ помогать городамъ въ составленіи проектовъ по устройству гаваней и затоновъ; онъ заботится больше о томъ, чѣмъ будутъ заниматься путевскіе инженеры, чѣмъ само ихъ непосредственное начальство. Мнѣ интересно узнать, какъ П. П. дѣлалъ свое заявленіе—лично отъ себя, или какъ представитель Совѣта. И удивительно такое отношеніе Совѣта къ такому важному дѣлу.

С. А. Пестриковъ. Самое лучшее вопросъ этотъ отложить до слѣдующаго Съѣзда. До сихъ поръ мы на нашихъ Съѣздахъ всегда видѣли представителей Министерства, которые могли дать намъ то или другое разъясненіе по обсуждаемому на Съѣздѣ вопросу. На этомъ Съѣздѣ, къ сожалѣнію, представителей Министерства нѣтъ, слѣдовательно, и члены Съѣзда не могутъ притти къ какому либо окончательному рѣшенію. Поэтому, пока мы окончательнаго отвѣта отъ Министерства не дождались, слѣдовало бы и намъ поостеречься отъ опредѣленнаго рѣшенія.

И. Ф. Скрѣпинскій. Мы слышали различныя мнѣнія по обсуждаемому вопросу. Можетъ быть Съѣздъ остановится на такомъ рѣшеніи—поручить Совѣту войти или входить съ ходатайствами по данному вопросу, когда признаетъ это нужнымъ. Хотя приходится признать, что при такомъ порядкѣ удовлетвореніе многихъ ходатайствъ такого рода откладывается на безчисленное число лѣтъ. Угодно ли вамъ принять такую резолюцію?

В. Ф. Чарушинъ. Скорѣе слѣдуетъ принять предложеніе С. А. Пестрикова.

И. Ф. Скрѣпинскій. Едва ли такое предложе-

ніе устраиваетъ. Изъ-за того, что мы отложимъ, сама то нужды не останутся, ходатайства все же будутъ поступать. Какъ же вы, господа, хотите? Быть можетъ, все же поручить Совѣту, въ зависимости отъ поступающихъ ходатайствъ разсматривать эти ходатайства и возбуждать соотвѣтствующія представленія?

Д. В. Сироткинъ. Тутъ очевидно недоразумѣніе. Рѣшенія тутъ не требуется никакого. Дѣло заключается въ томъ, какимъ способомъ должны устраиваться гавани и затоны,—должна ли ихъ устраивать казна, или же за устройство ихъ должны приняты мѣстныхъ учрежденія—Биржевые Комитеты, Совѣтъ Съѣздовъ, земства или города. Но для насъ такая задача была бы непосильна, то же и для биржевыхъ комитетовъ, и если-бы какое нибудь такое учрежденіе взялось за такую задачу, то въ концѣ концовъ могло бы не справиться съ ней, и вся тяжесть ея все равно ляжетъ на правительство. Правительство въ этомъ дѣлѣ является единственнымъ учрежденіемъ, которому по силамъ такая задача.

И. Ф. Скрѣпинскій. Поступила резолюція такого содержанія (читаетъ). Угодно будетъ принять ее?

И. Ф. Скрѣпинскій. Итакъ, я ставлю вопросъ—отложить или принять предложеніе Совѣта.

Ф. М. Слѣпушкинъ. Отложить нельзя. Масса неудовлетворенныхъ нуждъ, которыя ждать не могутъ.

В. В. Широкоевъ. Можетъ быть, къ резолюціи Съѣзда прибавить—въ тѣхъ случаяхъ, когда какая нибудь общественная организація пожелаетъ принять участіе въ устройствѣ гавани или затона, поручить Совѣту оказывать содѣйствіе. И вообще содѣйствовать тому, чтобы общественныя организаціи брались за устройство такихъ сооружений.

И. Ф. Скрѣпинскій. Подъ флагами города могутъ пройти и какіе нибудь концессионеры. Вопросъ не такъ простъ, какъ это кажется, и рѣшать его такъ нельзя. Такое пожеланіе—таково мое мнѣніе, а у меня большой судоходный опытъ, нужно понимать не за страхъ, а за совѣсть. Было бы крайне неосторожно принять такое пожеланіе, выраженное въ такой общей формѣ—или отложить, или разрѣшить общественнымъ организаціямъ устройство гаваней и затоновъ. Едва ли это правильно. Возможно, что какой нибудь городъ заинтересуется устройствомъ гавани или затона безъ какихъ бы то ни было постороннихъ цѣлей. я этой возможности не отрицаю, но закрѣпляютъ это въ резолюціи было бы неосторожно. Приходится въ каждомъ случаѣ сообразоваться съ обстоятельствами.

С. А. Пестриковъ. Я не думаю, чтобы—отложить—значило изъять этотъ вопросъ изъ вѣдѣнія Совѣта. Отложить—значитъ не выносить опредѣленнаго рѣшенія.

И. Ф. Скрѣпинскій. Итакъ, господа, предлагаю принять заслушанную резолюцію.

П. Г. Панкинъ. И поручить Совѣту приготовить къ будущему Съѣзду окончательное рѣшеніе.

И. Н. Величко. Тутъ происходитъ, повидимому, недоразумѣніе вслѣдствіе разсужденія одновременно о двухъ вопросахъ: одного—теоретически-принципіально—за чей счетъ должны производиться такія сооружения—за счетъ-ли казны или за счетъ городовъ, земствъ и частныхъ капиталовъ и другого—конкрет-

наго по отношенію къ данному ходатайству. Въ зависимости отъ окружающихъ вопросъ обстоятельствъ иногда необходимо оказывать содѣйствіе всякой общественной организаціи, иногда оказать это содѣйствіе не представляется возможнымъ, въ виду этого я предлагаю докладъ Совѣта принять къ свѣдѣнію и поручить ему оказывать содѣйствіе въ такихъ вопросахъ городамъ и другимъ инициаторамъ въ зависимости отъ выясненныхъ обстоятельствъ.

И. Ф. Скрѣпинскій. Позвольте баллотировать.

И. Ф. Скрѣпинскій. Итакъ, господа, угодно принять предложенную И. Н. Величко резолюцію?

Съѣздъ принимаетъ резолюцію слѣдующаго содержанія:

„Заслушавъ докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу объ отношеніи Министерства Путей Сообщенія къ вопросу объ устройствѣ и содержаніи гаваней и затоновъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ, Третій Съѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна постановилъ: поручить Совѣту Съѣздовъ содѣйствовать городамъ и общественнымъ учрежденіямъ устройству затоновъ и гаваней при обезпеченіи нормальнаго обложенія за пользованіе этими сооружениями.

И. Ф. Скрѣпинскій. Прошу перейти къ слѣдующему вопросу объ улучшеніи подходовъ къ Сызранскимъ пристанямъ.

П. П. Яргомыскій. (Читаетъ докладъ Совѣта „объ улучшеніи подходовъ къ Сызранскимъ пристанямъ“). (Приложеніе № 4).

К. А. Ильинъ. Я присутствовалъ на засѣданіи въ комиссіи командировъ и лоцмановъ. Комиссія эта признала невозможнымъ установить ходъ по Раковой воложкѣ. Но тотъ же вопросъ разсматривался раньше въ Казанскомъ Округѣ, и Округъ рѣшилъ поставить на Раковой ходъ землечерпательную машину, которая работала у насъ, но ничего не сдѣлала. Я прошу Съѣздъ сдѣлать постановленіе: просить Казанскій Округъ расширить ходъ къ Сызранскимъ пристанямъ. Вопросъ этотъ для Сызрани чрезвычайно важенъ. Я настаиваю на поддержаніи транзитнаго хода по Раковой воложкѣ; пусть Округъ самъ рѣшитъ, какъ это лучше устроить, но я прошу поддержать наце ходатайство объ устройствѣ подхода къ городскимъ пристанямъ.

Н. А. Антоновъ. Представители Сызранскаго Биржевого Комитета все время смѣшиваютъ два вопроса: о транзитномъ ходѣ у г. Сызрани и о подходѣ къ Сызранскимъ пристанямъ. Строго ихъ раздѣляя, какъ вопросы общаго и мѣстнаго значенія, я скажу лишь нѣсколько словъ о первомъ, т. е. о транзитномъ ходѣ у Сызрани.

За послѣдніе годы Раковскій ходъ былъ всегда мельче Лопатинской воложки. Со спадомъ воды онъ сначала переводился во вторые хода, а затѣмъ—закрывался, т. е. обстановка съ него снималась.

Въ межень для транзитнаго хода оставалась одна Лопатинская воложка. На этомъ ходу всегда поддерживалась достаточная для судоходства глубина. Такъ въ навигацію

1904 года она не падала ниже 13 четвертей.

1905 „ „ „ „ 13 „

1906	года	она	не	падала	ниже	10	четвертей.
1907	"	"	"	"	"	12	"
1908	"	"	"	"	"	17	" 2 вершка.
1909	"	"	"	"	"	12	" 3 вершка.
и 1910	"	"	"	"	"	12	" 2 вершка.

Если вспомнить, что въ 1906 году на низовомъ плесѣ было исключительное мелководье и что ниже Лопатинской воложки были болѣе мелкіе перекаты, какъ, на примѣръ, Кисловская воложка, Купоросный перекалъ и Молочная воложка, то слѣдуетъ признать, что Лопатинская воложка никогда особыхъ затрудненій для судоходства не представляла.

Количество землечерпательныхъ работъ, которыя приходилось затрачивать для поддержанія должной глубины Лопатинской воложки, также никогда не было чрезмѣрно большимъ. Въ 1910 году машина здѣсь проработала лишь около 10 дней, въ 1907 и 1908 годахъ—землечерпанія не производилось вовсе.

Такимъ образомъ, состояніе транзитнаго хода у Сызрани никакъ нельзя признать угрожаемымъ. Землечерпаніе легко справляется съ задачей поддержанія здѣсь достаточной глубины и, если на болѣе затруднительныхъ перекатахъ мы теперь не примѣняемъ уже выправительныхъ работъ, то нѣтъ основанія примѣнять ихъ и здѣсь.

Представители Сызранскаго Биржевого Комитета указываютъ на общую неустойчивость русла р. Волги у Сызрани, но это обстоятельство скорѣе говоритъ противъ выправительныхъ работъ, чѣмъ за нихъ, такъ какъ, чѣмъ русло неустойчивѣй, чѣмъ болшій районъ должны захватить выправительныя сооруженія, тѣмъ, слѣдовательно, дороже они должны стоить. Поэтому, я позволю себѣ усомниться, что въ данномъ случаѣ можно было бы ограничиться затратой тѣхъ 1½ миллионъ, о которыхъ здѣсь говорилось.

И. Ф. Скрѣпінскій. Кому угодно высказаться?

Ф. М. Слѣпушкинъ. Представитель Казанскаго Округа Путей Сообщенія представилъ здѣсь оцѣнку вопроса съ точки зрѣнія транзитнаго хода и на основаніи этого пришелъ къ отрицательнымъ выводамъ. Но, по моему мнѣнію, и городъ самъ по себѣ, какъ крупный торговый и промышленный пунктъ, долженъ представлять извѣстное значеніе, и интересы его должны быть приняты въ расчетъ. Сызрань представляетъ крупный распредѣлительный пунктъ; съ другой стороны, онъ является виднымъ центромъ мукомольной промышленности; обороты и производительность его мельницъ только немногимъ уступаютъ Самарѣ. Въ настоящее время всѣ грузы съ пристани и на пристань приходится возить гужемъ за 7 версты, что несомнѣнно удорожаетъ стоимость продукта. Раковый ходъ... Нѣкоторые здѣсь присутствующіе, быть можетъ, помнятъ, когда караваны съ баржами могли подходить непосредственно къ самой Сызрани по Раковому ходу; я, по крайней мѣрѣ, могу сослаться на свидѣтельство К. Ф. Сергѣева, который самъ лично подводилъ свои караваны къ самой Сызрани во время межени. Волга стала уходить отъ Сызрани съ проведеніемъ желѣзной дороги и постройкой желѣзнодорожнаго моста. Русло стало засоряться вслѣдствіе осыпанія желѣзнодорожной насыпи, которая проходитъ по самому берегу Волги, и подмыванія ея весенними водами. Теперь ходъ суще-

ствуетъ по Лопатинской воложкѣ, но Волга уходитъ все дальше, и скоро пристани придется перенести на такъ называемую Застѣнную воложку за 12—15 верстъ отъ города. И это измѣненіе произошло въ теченіе послѣднихъ 25 лѣтъ. Такъ какъ причина засоренія Волги правительственное сооруженіе—желѣзная дорога, и такъ какъ правительство не предусматрѣло вліянія дороги и моста на режимъ рѣки, то было бы справедливо, чтобы правительство и приняло расходы по исправленію допущенной ошибки на счетъ казны. Что же касается вопроса, можетъ или нѣтъ проектируемое устройство канала—гавани исправить существующее положеніе Сызрани, то я могу сослаться, что представитель того вѣдомства, которое здѣсь возражаетъ противъ проектируемыхъ работъ, именно Казанскаго Округа Путей Сообщенія, инженеръ Невенгловскій, высказался за возможность такимъ путемъ улучшенія подходовъ къ Сызранскимъ пристанямъ. Затѣмъ, другой представитель того же вѣдомства, инженеръ Ковзанъ, составилъ проектъ и смѣту, причемъ оказалось, что вся стоимость работъ будетъ что-то около 400 тыс. рублей. Значитъ, сами же инженеры ихъ вѣдомства находятъ возможнымъ производство этихъ работъ, а Округъ предлагаетъ Сызрани свои услуги, техническія силы, а самое производство работъ предлагаютъ произвести за счетъ спеціального займа. Но у города сейчасъ нѣтъ возможности заключить заемъ; онъ до сихъ поръ еще не оправился отъ пожара 1908 года. Напрасно далѣе думать, что Сызрань представляетъ такой незначительный промышленный пунктъ. Онъ перерабатываетъ въ годъ до 6 миллионъ пудовъ зерна. Производительность Сызранскихъ мельницъ только немногимъ ниже, какъ я уже упоминалъ, Самарскихъ; суточный перемоль ихъ составляетъ болѣе 30 очковъ, или 40 тыс. пудовъ.

Все это количество продукта не потребляется на мѣстѣ, а отправляется въ другіе пункты, какъ по желѣзнымъ дорогѣ, такъ и по водѣ. Предсѣдатель Совѣта Сѣздовъ, Д. В. Сироткинъ, въ своемъ вступительномъ словѣ указалъ на ту опасность, которая грозитъ судоходству, если будутъ оставлять въ пренебреженіи водные пути; но подходы къ городамъ составляютъ также часть воднаго пути, и пренебреженіе даже этой частью можетъ принести многомилліонные расходы: грузооборотъ направится по желѣзнымъ дорогамъ, отчего судоходство будетъ въ проигрышѣ. Поэтому я думаю, что въ интересахъ судоходства, а также промышленности слѣдуетъ поддержать ходатайство Сызранскаго Биржевого Комитета.

И. Ф. Скрѣпінскій. Быть можетъ Сѣзду угодно будетъ поддержать заключеніе Совѣта по данному вопросу?

П. Г. Панкинъ... Мы его не слышали.

П. П. Яргомскій... Позвольте, я Вамъ (Панкину) прочту еще разъ. (Читаетъ резолютивную часть этого же доклада).

К. А. Ильинъ. Я прошу прочесть также и записку Сызранскаго Биржевого Комитета.

П. Г. Панкинъ... Что можетъ эта записка дать? По моему, просить Биржевой Комитетъ представить подробныя данныя и вопросъ оставить открытымъ до будущаго Сѣзда.

И. Ф. Скрѣпинскій. Предлагаю заслушать записку Сызранскаго Биржевого Комитета.

П. Г. Панкинъ... Давно она получена?

П. П. Яргомыскій. Наканунѣ Съѣзда. (Читаетъ записку).

И. Ф. Скрѣпинскій. Угодно кому высказаться?

П. Г. Панкинъ. Только время пропало. (Смѣхъ). (Обращаясь къ Ф. М. Слѣпушкину). Вы не должны улыбаться. Что мы можемъ сказать по поводу обсуждаемаго вопроса. Самое лучшее будетъ передать Совѣту Съѣздовъ, не ограничивая его никакими указаніями, и просить Сызранскій Биржевой Комитетъ представить въ распоряженіе Совѣта всѣ данныя.

И. Ф. Скрѣпинскій... Угодно согласиться съ докладомъ Совѣта или съ запиской Биржевого Комитета?

Ф. М. Слѣпушкинъ. Когда читали записку, всѣ разговаривали, и никто ничего не слышалъ. Что же касается того, что недостаетъ данныхъ, то еще въ прошломъ году Съѣзду была представлена подробная экономическая записка, составленная по порученію Биржевого Комитета г. Галяшкинымъ, въ которой приведены всѣ подробныя данныя и всѣ цифры, необходимыя для оцѣнки вопроса. Техническая сторона вопроса вполнѣ выяснена инженерами Округа, и самъ Округъ въ концѣ концовъ признаетъ возможность производства этихъ работъ, только отказывается производить ихъ за счетъ казны. Къ сожалѣнію, Биржевой Комитетъ рассчитывалъ, что взгляды его встрѣтятъ поддержку на настоящемъ Съѣздѣ, въ противномъ случаѣ онъ представилъ бы всѣ подробныя выкладки и расчеты по проекту. Сегодня намъ представили заключеніе комиссіи командировъ и лоцмановъ, которые пришли къ выводу, что направить ходъ по Раковой воложкѣ невозможно. Но командиры, компетентные въ качествѣ судоводителей, въ томъ вопросѣ, который нужно рѣшить, какъ направить русло, совершенно не компетентны. Лучше въ этомъ вопросѣ намъ полагаться на заключеніе специалистовъ, инженеровъ,—Невенгловскаго и Ковзана, которые, какъ специалисты, могутъ намъ сказать, какъ направить струю воды, чтобы Волга сама разрабатывала себѣ ходъ. Говорятъ, что Совѣтъ во время не получилъ требуемыхъ данныхъ. Но часть этихъ данныхъ Совѣтъ получилъ еще въ прошломъ году, другую часть за двѣ недѣли до Съѣзда. Городъ Сызрань потому и могъ развиться въ крупный центръ, что стоялъ на Волгѣ. Съ постройкой желѣзной дороги теченіе рѣки измѣнилось, фарватеръ сталъ уходить. Причина этого—не чудо, а мостъ, который стѣснилъ фарватеръ, и направилъ теченіе его въ другую сторону, вслѣдствіе чего одинъ берегъ рѣки стало подмывать, а къ другому подсыпаться. Подобное явленіе замѣчено и въ другихъ пунктахъ, напримѣръ въ Саратовѣ.

П. П. Яргомыскій... Тѣ матеріалы, на которые ссылается Ф. М. Слѣпушкинъ—напечатаны въ „Трудахъ II-го Съѣзда“, которые разосланы всѣмъ членамъ. Тѣ новые матеріалы, которые представилъ Совѣту передъ Съѣздомъ Сызранскій Биржевой Комитетъ, новаго рѣшительно ничего не даютъ. По поводу заключенія командировъ, что у Сызрани все равно ничего не сдѣлаешь, я могу сослаться также на полученное мною передъ самымъ Съѣздомъ письмо инженера Петроко-

кино, начальника Сызранскаго Техническаго участка, который также заключаетъ, что Волгу у Сызрани не спасти.

Н. И. Сокольскій. Меня крайне удивляетъ, что здѣсь неоднократно упоминали фамилію инженера Невенгловскаго. Во избѣжаніе недоразумѣній, я долженъ пояснить, что никакого инженера Невенгловскаго не было, а былъ Невенгловскій, начальникъ Сызранской судоходной дистанціи, который, думаю, никогда и не претендовалъ на ту роль, которая отводится ему нѣкоторыми изъ участвующихъ въ обсужденіи.

А. Н. Голубевъ. Говорятъ, что кардинальной причиной ухода Волги отъ Сызрани является постройка желѣзнодорожнаго моста; я спрошу, почему же Волга отходить и отъ Казани, и отъ Саратова, Хвалынска и многихъ другихъ пунктовъ?

Вода—живая сила, она идетъ туда, гдѣ ей лучше, гдѣ ей удобнѣе по линіи наименьшаго сопротивленія; она оставляетъ русло и образуетъ рукава одинъ за другимъ, что мы видимъ на всемъ ея протяженіи въ видѣ различныхъ воложекъ; причины этихъ отступленій рѣки, будучи очень многообразны, не вполнѣ еще выяснены; во всякомъ случаѣ, я полагаю, въ данномъ случаѣ нѣтъ никакихъ основаній устанавливать причинную связь между уходомъ рѣки отъ Сызрани и постройкой моста.

К. А. Ильинъ. Инженеры въ 1909 году хотѣли ходъ по Раковой воложкѣ устроить, а капитаны нашли, что для поддержанія транзитнаго хода и Лопатинской волложки нужно работы не мало. Сейчас ходъ идетъ по Лопатинской воложкѣ, но если и на нее не обратятъ вниманія, то ходъ пойдетъ по Застѣнной—на 12 верстъ ниже города. Къ городу нельзя будетъ подступиться. Почему же не принять мѣры? Теченіе по Раковому ходу есть; весною мелкія суда здѣсь ходятъ, плоты тоже; весною работа по Раковому ходу есть, только въ межень онъ не доступенъ судамъ. Городу не такъ нужна Лопатинская волложка, сколько Раковый ходъ. Самъ Округъ призналъ это, обѣщавъ поставить здѣсь машину; годъ прошелъ, ничего не сдѣлано. А за этотъ годъ измѣненій не произошло; мельче не стало. Поэтому я прошу Съѣздъ поддержать наше ходатайство, просить Казанскій Округъ сдѣлать расчистку по Раковому ходу.

Н. А. Антоновъ. Здѣсь я слышу нѣсколько разъ—инженеры хотѣли, инженеры считали... Слѣдуетъ пояснить, что и весь вопросъ возбужденъ не инженерами, а Сызранскимъ Биржевымъ Комитетомъ.

К. А. Ильинъ. У меня есть двѣ телеграммы, которыя подтверждаютъ это. Сейчас инженеры отказываются, а у меня, только не при себѣ, а на квартирѣ, двѣ телеграммы, въ которыхъ они находятъ, что Раковый ходъ непременно надо расчистить.

А. Н. Голубевъ. Телеграммы, очевидно, отъ инженера Ковзана; мнѣніе одного инженера Ковзана нельзя выдавать за взглядъ Округа.

К. А. Ильинъ. Я могу предъявить, только не сейчасъ, телеграммы Округа.

А. Н. Голубевъ. Въ концѣ концовъ, существуетъ прямое распоряженіе Министра, которому Округъ обязанъ подчиниться.

П. Г. Панкинъ... Сызранцы хлопочутъ, чтобы Волга отъ нихъ не ушла; желанія ихъ естественны; но какъ городъ маленькій, не имѣетъ средствъ, чтобы представить достаточныя данныя: голосъ ихъ не слышенъ. Я предлагаю—поручить Совѣту Съѣздовъ обсудить этотъ вопросъ.

И. Н. Величко... Получивъ, разумѣется, необходимыя свѣдѣнія.

И. Ф. Скрѣпинскій... Предлагаю выслушать проектъ резолюціи (читаетъ).

Н. А. Антоновъ. Я просилъ бы выключить изъ резолюціи касающееся транзитнаго хода; транзитный ходъ и безъ того будетъ поддерживаться, но конечно въ томъ направленіи, гдѣ количество работъ будетъ наименьшимъ. Равно будетъ поддерживаться и подходъ къ существующимъ меженнымъ пристанямъ.

К. А. Ильинъ. Казанскій Округъ раньше общалъ, а теперь отказывается.

И. Ф. Скрѣпинскій... Мы не призваны здѣсь судить Казанскій Округъ...

Н. В. Поповъ... Я обращаю Ваше вниманіе на ту постановку вопроса, которую дѣлаютъ представители Сызранскаго Биржеваго Комитета. Если поставить одну машину специально къ Сызрани, это значитъ уменьшить количество работъ на транзитѣ. Составъ землечерпательнаго каравана въ Казанскомъ Округѣ, какъ вамъ извѣстно, недостаточенъ. Всѣмъ требованіямъ удовлетворить нельзя; поэтому приходится изъ двухъ золь выбирать меньшее—ставить машины на транзитъ и отказывать въ этомъ городамъ. И такой порядокъ установленъ не зря, а въ общихъ интересахъ волжскаго судоходства.

Ф. М. Слѣпушкинъ. Я хочу возразить на это. Въ Сызрани можно расчистку производить весной, когда на верхнемъ плесѣ землечерпательныя машины работать не могутъ.

Н. А. Антоновъ. Раковый ходъ нельзя разрабатывать весной, такъ какъ машины не будутъ доставать дна. Въ то время, когда по состоянію горизонта воды, можно работать на Раковомъ ходу—одинаково можно работать и на сосѣднихъ перекатахъ.

И. Ф. Скрѣпинскій. Позвольте еще разъ опубликовать проектъ резолюціи (читаетъ).

Н. А. Антоновъ. Въ ходатайствѣ не слѣдуетъ указывать, что возстановить ходъ по Раковой воложкѣ невозможно; невозможнаго нѣтъ; все дѣло въ количествѣ работъ, быть можетъ, вода начнетъ сама разрабатывать этотъ ходъ; наконецъ, только на эту возможность въ близкомъ будущемъ рассчитывать нельзя.

И. Ф. Скрѣпинскій. Остановимся на предлагаемой резолюціи; мнѣ кажется, что и Сызранскій Биржевой Комитетъ могъ бы принять ее и спокойно предоставить остальное обстоятельствамъ и времени. Самая главная его забота—подходъ къ пристанямъ будетъ обезпеченъ, въ этомъ можно не сомнѣваться. Городъ Астрахань сейчасъ оказался въ такомъ же положеніи. Прямо противъ города оказалась песчаная отмель на 13 четвертяхъ глубины; думали, случайное образование, а когда поизслѣдовали—оказывается огромное сооруженіе, которое, очевидно, образовывалось годами, и только теперь, на нашихъ глазахъ обнаружилось.

К. А. Ильинъ. О гавани уже молчу, но о транзитномъ ходѣ по прежнему ходатайствую.

П. Г. Панкинъ. Ну, хорошо, мы поддержимъ Васъ, постановимъ, но вѣдь изъ нашего постановленія шубы не сошьешь... Нѣтъ данныхъ, нѣтъ заключенія Округа...

Какъ же намъ иначе поступить?

И. Ф. Скрѣпинскій. Итакъ, господа, резолюція принимается?

Съѣздъ принимаетъ постановленіе слѣдующаго содержанія.

„Заслушавъ докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу объ улучшеніи подходовъ къ Сызранскимъ пристанямъ, Съѣздъ постановилъ: просить Сызранскій Биржевой Комитетъ представить подробно разработанныя технически и экономически свѣдѣнія о проектированномъ устройствѣ канала гавани и предоставить дальнѣйшее разрѣшеніе вопроса Совѣту въ зависимости отъ выяснишагося значенія сооруженія съ точки зрѣнія интересовъ Волжскаго судоходства. По вопросу же о расчисткѣ транзитнаго хода по Раковской воложкѣ подчинить разрѣшеніе его общему плану землечерпательныхъ работъ Казанскаго Округа П. С. на транзитѣ“.

Засѣданіе закрыто въ 10¹/₂ час. вечера.

ЖУРНАЛЪ

ТРЕТЬЯГО ЗАСѢДАНІЯ

третьяго съѣзда судовладѣльцевъ волжскаго бассейна

11 декабря 1910 года. (Дневное).

ЖУРНАЛЬ

ТРЕТЬЯГО ЗАСЪДАНІЯ

третьяго сѣзда судовладѣльцевъ волжскаго бассейна.

11 декабря 1910 года. (Дневное).

Засѣданіе открывается въ 12 ч. дня.

Предсѣдательствуетъ И. Ф. Скрѣпинскій. Товарищъ предсѣдателя И. Н. Величко. Секретари: Д. С. Артамоновъ, И. П. Золотницкій и П. П. Ярго мскій.

Предсѣдатель. По программѣ занятій въ сегодняшнемъ вечернемъ засѣданіи долженъ разсматриваться вопросъ о реформѣ существующаго типа рѣчныхъ училищъ, о курсахъ, испытательныхъ комиссіяхъ и ихъ программахъ для лоцмановъ и командировъ. Вопросы эти являются очень важными, матеріалъ, представленный на Сѣздъ, требуетъ дальнѣйшей разработки, и я предложилъ бы разсмотрѣть ихъ въ особой комиссіи, въ которой просить участвовать всѣхъ лицъ, интересующихся вопросами рѣчного образованія. Здѣсь, я вижу, присутствуютъ начальники рѣчныхъ училищъ: Рыбинскаго, Нижегородскаго и Казанскаго. Я просилъ бы ихъ принять участіе въ работахъ комиссіи. Затѣмъ я слышу, мнѣ называютъ: А. Н. Голубева, А. М. Невѣрова, Д. С. Артамонова, Л. И. Клюге, В. В. Гоппена, Э. В. Дункеля, М. Н. Кедрова и Л. И. Терехова. Я просилъ бы всѣхъ названныхъ лицъ и вообще всѣхъ, желающихъ поработать, собраться сегодня въ 6 ч. вечера въ помѣщеніи Совѣта Сѣздовъ для начала работъ комиссіи

Предложеніе предсѣдателя принимается единогласно.

Предсѣдатель. Позвольте огласить телеграмму, полученную отъ М. Н. Журавлева.

П. П. Ярго мскій читаетъ телеграмму, полученную отъ М. Н. Журавлева слѣдующаго содержанія: „Тронутый памятью и вниманіемъ, которыми третій Сѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна почтилъ меня при своемъ открытіи, прошу Васъ, многуважаемый Иванъ Федоровичъ, принять и передать Сѣзду мою душевную благодарность и пожеланіе полного успѣха его дѣятельности. Очень сожалѣю, что нездоровье помѣшало мнѣ принять личное участіе въ Сѣздѣ“.

Предсѣдатель. Теперь позвольте перейти къ обсужденію вопроса, стоящаго первымъ въ про-

граммѣ занятій сегодняшняго дня: „о результатахъ анкеты по обязательному обложенію“.

В. П. Позернъ. Читаетъ докладъ Совѣта „о результатахъ анкеты по обязательному обложенію“. (Приложеніе № 4).

По окончаніи чтенія доклада предсѣдатель предлагаетъ желающимъ высказаться по содержанію доклада.

П. Г. Панинъ. Относительно вопроса, затронутого только что прочитаннымъ докладомъ, я долженъ указать, что при томъ составѣ Сѣзда, какимъ онъ является въ настоящее время, нельзя было думать о положительныхъ результатахъ анкеты.

Мнѣ кажется несвоевременнымъ теперь вводить проектируемое вами обязательное обложеніе. Кто теперь участвуетъ въ Сѣздѣ?

Мы видимъ сейчасъ въ составѣ членовъ Сѣзда на 1 ноября 1911 года всего только 97 членовъ, которые почти всѣ являются представителями крупныхъ фирмъ. Ваша организація забыла маленькихъ людей—мелкихъ промышленниковъ; возьмите ихъ—насъ здѣсь будетъ много; эта масса въ громадномъ количествѣ раскинута по необъятному пространству Поволжья.

Въ официальные свѣдѣнія попадаютъ не всѣ судопромышленники, и мы не слышали здѣсь голоса многихъ. Прежде же всего необходимо считаться съ большинствомъ. Такимъ образомъ, необходимо измѣнить самое положеніе о Сѣздахъ. Вчера я высказывалъ замѣчаніе по поводу баллотировки; мы здѣсь видимъ полную несправедливость. Если бы сами судовладѣльцы подходили къ урнѣ, то они бы всегда сознательно относились къ рѣшеніямъ. А теперь мы видимъ то одного, то другого довѣреннаго фирмы, которыхъ мы совершенно не знаемъ, которые сами не имѣютъ судовъ, и мало заинтересованы въ развитіи судоходства; правды и справедливости достигъ при этомъ порядкѣ нельзя. Если мы будемъ игнорировать мелкую судопромышленность, не будемъ заботиться о своемъ развитіи, мы не подвинемся впередъ.

При той политикѣ, которую ведетъ сѣздъ, трудно что либо сдѣлать. Вчера г. губернаторъ указалъ, что Сѣздъ борется на два фронта: съ одной стороны, съ

железнодорожными тарифами, съ другой—съ мелкой судопромышленностью; послѣдняя борьба и ведетъ насъ къ гибели. Я еще прошлый годъ возбуждалъ вопросъ о пересмотрѣ устава Съѣздовъ, но, къ сожалѣнію, въ программѣ настоящаго Съѣзда не вижу никакого доклада по этому вопросу.

Предсѣдатель. Не можете ли Вы держаться въ рамкахъ поставленнаго вопроса.

П. Г. Панкинъ. Такимъ образомъ, я полагаю, что пока мы не пересмотримъ самое положеніе о Съѣздахъ, у насъ ничего не выйдетъ и проектируемое положеніе никогда не будетъ утверждено правительствомъ.

Предсѣдатель. Я долженъ напомнить постановленіе втораго Съѣзда по вопросу объ обложеніи; оно гласитъ:

„Признавая, что правильная организація Волжскаго судоходнаго представительства, въ видѣ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна, осуществима лишь при условіи установленія обложенія всего Волжскаго судоходства на нужды Съѣздовъ и на содержаніе ихъ органовъ, слѣдуетъ признать это обложеніе необходимымъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ нельзя не отмѣтить, что предварительно возбужденія передъ правительствомъ соответствующаго ходатайства надлежитъ узнать мнѣніе по возможности всѣхъ Волжскихъ судовладѣльцевъ относительно установленія для нихъ обложенія.

Изыскивая способъ, которымъ можно было бы оповѣстить Волжскихъ судовладѣльцевъ о предполагаемой мѣрѣ и получить ихъ отзывъ о ней, Съѣздъ считаетъ наиболѣе удобнымъ и полезнымъ произвести опросъ всѣхъ волжскихъ судовладѣльцевъ путемъ разсылки имъ соответственныхъ опросныхъ листковъ, обусловивъ срокъ, неполученіе послѣ котораго отвѣта можетъ быть сочтено за согласіе спрашиваемаго на обязательное обложеніе и на размѣры его. Затѣмъ слѣдуетъ созвать въ г. Нижнемъ-Новгородѣ экстренный Съѣздъ, на который пригласить не только членовъ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна, но и всѣхъ прочихъ волжскихъ судовладѣльцевъ“.

Какъ же могъ Совѣтъ не исполнить постановленія Съѣзда? Такимъ образомъ, упреки Павла Григорьевича въ неправильныхъ дѣйствіяхъ Совѣта совершенно не имѣютъ почвы и опадаютъ. Неправильная посылка можетъ привести насъ къ неправильному рѣшенію.

Вчера только мы привѣтствовали открытіе настоящаго Съѣзда, не сомнѣваясь въ его плодотворной работѣ. Но вѣдь Съѣзды не могутъ существовать на пищѣ св. Антонія: здѣсь нужны деньги, деньги и деньги.

Что касается брошеннаго намъ упрека, что баллотировка производится нами неправильно и члены Съѣзда не имѣютъ полномочій, то это до очевидности несправедливо, и всѣ упреки по этому поводу я считаю нужнымъ возвратить оратору.

И. Н. Величко. Павелъ Григорьевичъ Панкинъ второй день поучаетъ насъ о томъ, какъ вообще ведутся засѣданія, производятся баллотировки и другія техническія приемы коллегіальнаго обсужденія вопросовъ, какъ будто мы въ этомъ совершенно неопытны и не знакомы съ традиціями. Если я до сихъ поръ

выслушивалъ его замѣчанія и не возражалъ, то только потому, что не желалъ отнимать время у собранія и не придавалъ значенія его выступленіямъ, ясно показывавшимъ его собственное незнакомство съ вопросомъ. Но когда онъ позволилъ себѣ официально заявить о неправильности баллотировки, я принужденъ такъ же официально категорически заявить ему, что заявленіе его голословно и совершенно не согласно съ истиной. Въ баллотировкѣ принимали участіе члены съѣзда, лично намъ извѣстные, шары раздавались только тѣмъ, кто на полученіе ихъ имѣлъ законное право, а если при подходѣ къ баллотировочному ящику не требовалось удостовѣреніе личности, чего, повидимому, желалъ г. Панкинъ, то, повторяю, потому что всѣ участвовавшіе въ баллотировкѣ президіуму извѣстны лично.

Что касается обвиненій дѣятельности Совѣта Съѣздовъ, то и ихъ я считаю глубоко несправедливыми. Дѣйствительно, нѣкоторые указанные пробѣлы существуютъ, но я признаю ихъ неизбежными при такой скудости средствъ, которые представлены въ распоряженіе Совѣта. Я поражаюсь, какъ Совѣтъ, при такой обстановкѣ, могъ все же справиться съ возложенной на него громадной работой. Я уже ранѣе обращалъ вниманіе Съѣзда на то обстоятельство, что Совѣтъ, находясь въ Нижнемъ и не имѣя филиальнаго отдѣленія въ Петербургѣ, не будетъ имѣть возможности, въ полномъ смыслѣ этого слова, стоять на стражѣ интересовъ судоходства. Теперь слова мои подтверждаются, всѣ члены съѣзда признаютъ необходимымъ имѣть въ Петербургѣ представительство. Для этого, конечно, необходимы средства, въ которыхъ у насъ, до проведенія обязательнаго обложенія, недостатокъ. Разсчитывать же на проведеніе обязательнаго обложенія въ ближайшемъ будущемъ трудно, вопросъ требуетъ крайне осторожнаго съ нимъ обращенія, а потому спѣшить съ нимъ нельзя. Мы до сего времени существовали добровольнымъ обложеніемъ, надо надѣяться просуществоемъ и далѣе, потому что дѣло наше приобретаетъ все большее вниманіе судоходцевъ; всѣмъ ясно, до какой степени важно объединеніе. Павелъ Григорьевичъ говоритъ о какой-то борьбѣ, мнѣ совершенно неизвѣстной; въ нашемъ собраніи нѣтъ борьбы, а есть единеніе, безъ котораго такая организація существовать не можетъ. Вотъ къ поддержанію нашей организаціи какъ съ нравственной, такъ и съ матеріальной стороны, къ дальнѣйшему упроченію объединенія, я васъ, господа, и призываю.

Д. В. Сироткинъ. Разъ Предсѣдатель допустилъ пренія не по вопросу, то Совѣту приходится отвѣчать на тѣ обвиненія, которыя были выдвинуты противъ организаціи. Наивысшее количество рѣшающихъ голосовъ, именно 6, имѣютъ у насъ владѣльцы 6—7 судовъ; такое же количество голосовъ имѣютъ и всѣ представители, имѣющіе и болѣе солидное имущество. Болѣе равномѣрнаго, болѣе справедливаго представительства, чѣмъ у насъ, нигдѣ не существуетъ при подобныхъ нашей организаціяхъ.

Что касается анкеты по обложенію, то, какъ извѣстно, второй Съѣздъ поручилъ Совѣту разработать анкету и собрать чрезвычайный Съѣздъ; но послѣдній собирать не имѣло смысла, потому что отвѣты посту-

пали очень поздно, и мы докладъ по этому вопросу представили сейчасъ.

Быть можетъ, съ этимъ вопросомъ необходимо подождать и подумать. Насильно заставлять платить мы не можемъ; но обложеніе необходимо для насъ же. Совѣтъ ничего не будетъ имѣть, если настоящій Сѣздъ не разрѣшитъ этого вопроса, а отложить рѣшеніемъ до будущаго Сѣзда.

Насъ облагаютъ другіе,—но теперь мы для своихъ собственныхъ нуждъ должны обложить себя. Вопросъ объ обложеніи обсуждается съ 1903 года, но не разрѣшенъ еще до настоящаго времени; мелкіе промышленники будутъ платить немного, но здѣсь важень центъ. При введеніи же обязательнаго обложенія мы встанемъ на твердую почву. Такимъ образомъ, обложеніе для сохраненія нашей организациі необходимо.

П. Г. Панкинъ. Возражать на упреки не буду. Но скажу опять о противорѣчіяхъ въ положеніи о Сѣздахъ. Здѣсь говорится, что если 3 лица заявятъ противъ, то вопросъ рѣшается закрытой баллотировкой, если не заявятъ—то открытой...

Дѣйствительно, предсѣдатель долженъ быть обьективнымъ...

Предсѣдатель. Я прошу не касаться предсѣдателя...

П. Г. Панкинъ. Да я въ сущности и не къ Вамъ лично, вообще...

Р. А. Штюрмеръ. Я протестую противъ дѣйствій г. Панкина. Мы выбрали предсѣдателя настоящаго Сѣзда подавляющимъ большинствомъ и должны относиться къ нему съ уваженіемъ, котораго г. Панкинъ не оказываетъ ему.

Прошлый годъ г. Панкинъ доставилъ намъ много неприяностей, и нынѣ я больше терпѣть ихъ не могу и прошу лишить его слова. По существу обсуждаемаго вопроса я предлагаю поставить на баллотировку вопросъ о томъ—желательно ли рѣшеніе вопроса объ обложеніи вынести сейчасъ, или отложить до будущаго Сѣзда.

М. А. Токарскій. Я хотя и не принадлежу къ числу лицъ, близко связанныхъ съ судовладѣніемъ, но я принадлежу къ точно такой же организациі, которая переживаетъ въ настоящее время такой же организационный періодъ, какъ и судоходная. Я хотѣлъ бы высказать нѣсколько общихъ положеній по этому вопросу. По моему мнѣнію, является необходимымъ, чтобы всѣ отрасли промышленности были подвергнуты самообложенію для пріобрѣтенія средствъ на защиту своихъ интересовъ.

И наша сѣверно-балтійская металлургическая промышленность и другіе виды ея страдаютъ отъ отсутствія обложенія.

Не могу не отмѣтить одного явленія, которое такъ ярко выступаетъ во всѣхъ аналогичныхъ организацияхъ. Это—выраженіе недовольства организациями со стороны мелкихъ промышленниковъ.

Когда является острая нужда въ благопріятномъ разрѣшеніи тѣхъ или другихъ, связанныхъ съ промышленностью вопросовъ, то всегда мелкіе промышленники имѣютъ даровыхъ защитниковъ своихъ интересовъ въ лицѣ членовъ Сѣздовъ, не неся ровно никакихъ расходовъ.

И я поражаюсь, что эти люди, не платя ровно ничего, имѣютъ все-таки мужество ждать и даже требовать, чтобы крупная промышленность защищала ихъ.

Но, господа, мы организуемся сами, только сами несемъ всѣ расходы по организациі, и естественно, что должны защищать и защищаемъ только сами себя.

И вотъ, послѣ сыплются, какъ изъ рога изобилія, упреки, что крупная промышленность защищаетъ только себя, а мелкихъ промышленниковъ оставляетъ въ сторонѣ; но, господа, они почему-то всегда отклоняются отъ обложенія, жалѣютъ гроши тогда, когда мы несемъ большіе расходы, а требуютъ очень многого.

Среди мелкихъ промышленниковъ, правда, встрѣчаются такіе, которые идутъ навстрѣчу общимъ нуждамъ промышленности, но все-таки масса ихъ остается инертной. Я полагаю, что безъ законодательнаго импульса въ обложеніи нѣтъ возможности объединить всѣхъ представителей мелкой промышленности.

Къ сожалѣнію, приходится отмѣтить, что законодательныя учрежденія не идутъ навстрѣчу назрѣвшимъ нуждамъ промышленности.

Государственная Дума отклонила ходатайство организациі мукомоловъ объ обязательномъ обложеніи, полагая, что оно поведетъ къ созданію синдикатовъ.

Господа, я позволю себѣ высказать увѣренность, что настоящій Сѣздъ Судовладѣльцевъ оказалъ бы громадную пользу всему государству, если бы авторитетно подтвердилъ, что при введеніи обязательнаго обложенія не преслѣдуется синдикатскихъ цѣлей. Большой камень свалился бы съ груди нашей русской промышленности, и всѣ организациі, по различнымъ родамъ ея, воспрянули бы духомъ.

Вотъ почему, отъ имени Сѣверной и Прибалтійской металлургической промышленности я въ настоящее время высказываюсь за принципиальное рѣшеніе даннаго вопроса по обложенію.

Н. Ф. Макуринъ. Мелкіе судовладѣльцы еще не высказываются противъ обложенія, но они боятся, что ихъ не возьмутъ въ организацию. Я лично стою за соразмѣрное обложеніе.

П. Г. Панкинъ. Принципъ обязательнаго обложенія всегда долженъ имѣть равномѣрность. Вотъ въ городѣ, на примѣръ, имѣющей одинъ домъ и 10 домовъ платятъ разное, но пользуются равномѣрными правами. Здѣсь же мелкіе плательщики не могутъ пользоваться ничѣмъ. Я, слава Богу, не доживу до того времени, когда вы здѣсь достигнете своей цѣли.

Р. А. Штюрмеръ. Это невозможно... Я прошу предсѣдателя прекратить выходы г. Панкина.

Предсѣдатель. Чтобы не задерживать собраніе, я предлагаю заслушать резолюцію, представленную мнѣ группой членовъ Сѣзда.

П. Г. Панкинъ. Я не хочу слушать резолюцію; я хочу говорить по существу...

Р. А. Штюрмеръ. Это возмутительно...

П. Г. Панкинъ. (Обращаясь къ Р. А. Штюрмеру). Замолчите... Кто Вы такой? Я прошу не мѣшать мнѣ...

Предсѣдатель останавливаетъ П. Г. Панкина и читаетъ предложенную резолюцію. Резолюція Сѣздомъ принимается единогласно, за исключеніемъ П. Г. Панкина.

„Съѣздъ, заслушавъ докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „объ обязательномъ обложеніи Волжскаго судоходства“, постановилъ: просить Совѣтъ Съѣздовъ продолжать его дѣятельность въ направленіи, данномъ II-мъ Съѣздомъ“.

Въ 12 час. 50 мин. объявляется перерывъ.

Засѣданіе возобновляется въ 1 часть 30 мин. дня.

Предсѣдательствуетъ И. Н. В е л и ч к о.

Предсѣдатель заявляетъ, что въ верхнемъ биржевомъ залѣ въ 8¹/₂ вечера назначено засѣданіе 2 секціи для разсмотрѣнія проекта закона о перевозкѣ грузовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ.

Предсѣдатель. По программѣ сейчасъ предстоитъ разсмотрѣть вопросы о нормахъ обложенія, а финансовый отчетъ за 1910 годъ предстоитъ разсмотрѣть завтра. Вопросы эти тѣсно связаны одинъ съ другимъ; я предлагаю отложить вопросъ объ обложеніи до завтра, а въ настоящее время заслушать докладъ объ обложеніи судоходства въ пользу государства земства и городовъ.

В. П. П о з е р н ь (читаетъ докладъ). (Приложеніе № 5).

По выслушаніи доклада Предсѣдатель предлагаетъ высказаться по нему.

Желающихъ высказаться нѣтъ.

Предсѣдатель. Въ виду того, что по прочитанному докладу никто не имѣетъ желанія высказаться, я... (г. Панкинъ перебиваетъ).

(Во время рѣчи г. Панкина дважды останавливаетъ послѣдняго).

П. Г. П а н к и н ь. Я буду говорить.

Въ докладѣ говорится о нарушеніи городскими и земскими учреждениями правъ судовладельцевъ. По моему, это совершенно не такъ. Нормы обязательныхъ постановленій городовъ и земствъ не такъ ясны; многіе судовладельцы не могутъ разобраться въ нихъ, и вотъ Совѣту и слѣдовало бы придти имъ на помощь въ каждомъ отдѣльномъ неправильномъ случаѣ обложенія.

Затѣмъ, этотъ вопросъ нельзя разъяснить одной какой либо организаціей. Здѣсь, какъ мы видимъ, затрагиваются интересы государства, города и земства. Я вчера уже указывалъ на необходимость приглашенія представителей отъ городовъ и земствъ и теперь хотѣлъ бы знать—будетъ ли Совѣтъ посылать имъ приглашенія.

При ихъ участіи, многіе вопросы, имѣющіе общую связь, могли бы легче разрѣшаться; напримѣръ, пристанскіе, затонные вопросы легче разрѣшались бы тогда; здѣсь все переплетено и связано, и я не хочу односторонняго разрѣшенія вопроса и потому снова высказываюсь за разрѣшеніе его совмѣстно съ представителями другихъ общественныхъ организацій.

М. А. Т о к а р с к і й. Вопросъ о неправильномъ обложеніи со стороны городовъ и земствъ судоходной и другихъ видовъ промышленности разбирался въ Министерствѣ Торговли и Промышленности подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Финансовъ Покровскаго.

И тогда было выяснено, что земства всегда стремятся вездѣ и всюду возложить всю тяжесть обложенія на промышленность. Здѣсь же было отмѣчено и о неправильности самаго принципа оцѣнки.

Предположено было организовать для оцѣнки особое междувѣдомственное бюро, въ составъ котораго входили бы представители всѣхъ вѣдомствъ и общественныхъ организацій. Для практической пользы, мнѣ кажется, слѣдовало бы хлопотать о скорѣйшемъ проведеніи этой организаціи въ жизнь.

Тогда мы добьемся того, что промышленность не будетъ угнетена чрезмѣрной оцѣнкой, въ основу которой будетъ положена справедливость. Органъ этотъ не будетъ зависѣть отъ земства, будетъ безпристрастенъ и болѣе справедливъ. Въ настоящее же время въ одномъ мѣстѣ промышленность обкладывается въ 2⁰/₀, въ другомъ—въ 40⁰/₀, 36⁰/₀ и т. д.

Эта разность въ оцѣнкѣ и указываетъ на отсутствіе определенной нормы въ обложеніи. Главное зло заключается въ томъ, что оцѣнивающимъ органъ въ настоящее время не является независимымъ.

С. А. П е с т р и к о в ь. Больше всего заинтересованы въ обложеніи транспортныя предпріятія, именно товаро-пассажирскія пароходства Я, какъ представитель крупной судопромышленности, прекрасно знаю, насколько существующее обложеніе несправедливо.

Я согласенъ съ г. Панкинымъ, что свѣдѣнія, собранныя отъ однихъ пароходчиковъ, недостаточны; необходимо получить ихъ и отъ городовъ и земствъ. Но вся бѣда заключается въ томъ, что мы рискуемъ не получить отвѣта, такъ какъ города и земства заинтересованы въ сохраненіи царящаго безпорядка въ обложеніи.

Добровольно они не пойдутъ навстрѣчу нашимъ желаніямъ, и я бы предложилъ привлечь ихъ къ совмѣстнымъ обсужденіямъ при содѣйствіи правительства.

Д. В. С и р о т к и н ь. Здѣсь говорятъ, что мы должны протестовать по каждому отдѣльному случаю неправильнаго обложенія. Но какимъ образомъ мы можемъ протестовать? Напримѣръ, гдѣ нибудь въ Вольскѣ обложили неправильно, но мы узнаемъ объ этомъ тогда, когда протестовать уже поздно. Чтобы слѣдить за правильностью всѣхъ случаевъ обложенія, мы должны имѣть въ своемъ распоряженіи своевременно отчеты о земскихъ засѣданіяхъ, иначе мы всегда рискуемъ пропустить сроки.

Какъ извѣстно, нѣкоторыя земства берутъ много, другіе—ничего; вотъ Совѣтъ и предлагаетъ произвести анкету, чтобы выяснитъ положеніе.

Мы знаемъ, что въ настоящее время въ Петербургѣ существуетъ Комиссія по разсмотрѣнію законопроекта о городскихъ и земскихъ управленіяхъ, гдѣ отсутствуютъ наши представители. Необходимо ихъ провести туда. Если этотъ законопроектъ пройдетъ въ жизнь, то онъ можетъ принести намъ еще большее зло.

Обложеніе съ каждымъ годомъ все растетъ, и скоро на рѣкахъ не найдете ни одного судна безъ обложенія, если мы не заявимъ протестъ.

П. Г. П а н к и н ь. Противъ нарушенія закона нельзя создать новый законъ. Говорятъ—нужно создать новую организацію. Но вѣдь это въ свою очередь потребуетъ и новыхъ расходовъ, которые падутъ опять таки на насъ. Но даже и при созданіи этой новой организаціи по оцѣнкамъ едва ли можно достигнуть спра-

ведливости. Я не понимаю, какъ это мы можемъ стремиться отъ своей организаціи—къ организаціи чисто чиновничьей; это вопіющій абсурдъ...

Предсѣдатель останавливаетъ П. Г. Панкина.

М. А. Т о к а р с к і й. Я полагаю, что здѣсь кроется явное недоразумѣніе. Я не покушался на уничтоженіе коллективныхъ началъ и общественной самодѣятельности. Въ Германіи въ настоящее время уже существуютъ такія оцѣночныя организаціи, а Германію, я думаю, нельзя упрекнуть въ развитіи чиновничества. Учрежденіе это создается не изъ чиновниковъ; оно будетъ состоять изъ тѣхъ же людей, выбранныхъ отъ общественныхъ организацій и объединенныхъ понятіемъ цѣльности. Они разсматривали бы вопросъ принципиально, на началахъ справедливости и равномѣрности ко всѣмъ отраслямъ промышленности и составили бы общую схему оцѣнки по всей Имперіи. Въ настоящее время этой равномѣрности совершенно не существуетъ. Напримѣръ, сельское хозяйство обкладывается до 2⁰/₁₀ доходности, а остальные виды промышленности до 8 и 11⁰/₁₀. Вотъ мы и указываемъ на необходимость созданія такого учрежденія, которое уравнило бы въ обложеніи всѣ виды промышленности.

П. П. Я р г о м с к і й. На Създѣ было высказано пожеланіе, чтобы судовладѣльцы сообщали въ Совѣтъ о всѣхъ случаяхъ неправильнаго обложенія и Совѣтъ разрѣшалъ бы ихъ. Долженъ сказать, что такія заявленія уже поступали въ Совѣтъ, и онъ разрѣшалъ ихъ. Совѣтъ и впредь будетъ придерживаться такого же отношенія ко всѣмъ поступающимъ къ нему заявленіямъ. Затѣмъ, по поводу приглашенія представителей городовъ и земствъ къ участию въ работахъ Създа опять долженъ сказать, что это пожеланіе точнѣйшимъ образомъ выполняется Совѣтомъ. Земству и городу приглашенія посылаются.

П. Г. П а н к и н ъ. Говорятъ, что предполагаемая центральная организація по оцѣнкамъ будетъ состоять изъ выборныхъ лицъ. Привели примѣръ Германіи, но забыли указать, что у насъ условія жизни совершенно другія. Фотографировать чужія порядки не стоитъ. Создаваемый органъ все равно у насъ не можетъ установить принципъ равномѣрности всѣхъ отраслей промышленности, такъ какъ это будетъ прежде всего еще рѣшаться высшей инстанціей—правительствомъ, у котораго могутъ быть свои соображенія на этотъ счетъ.

Предсѣдатель. Прошу покороче и не задерживать собраніе.

П. Г. П а н к и н ъ. Разъ мнѣ не даютъ говорить—я кончаю.

Предсѣдатель. Докладъ Совѣта, выслушанный нами, представляетъ особый интересъ. Сборъ съ насъ, какъ говорить докладъ, производится, отчасти по закону, отчасти по спорнымъ правамъ, а иногда и совершенно противозаконно, при чемъ они даже не всегда могутъ быть обжалованы.

Высказанныя въ преніяхъ пожеланія распадаются на двѣ части: первое, отмѣченное П. Г. Панкинымъ—чтобы Совѣтъ поддерживалъ поступающія къ нему обращенія о неправильной оцѣнкѣ въ отдѣльныхъ случаяхъ. Но, какъ указалъ П. П. Яргомскій, это Совѣтъ уже дѣлаетъ и будетъ дѣлать впредь, и поэтому по-

желаніе это, я полагаю, не нужно включать въ резолюцію. Второе пожеланіе—это, чтобы вопросъ объ обложеніи разрѣшался не по каждому отдѣльному случаю, а по извѣстному нормирующему закону, и чтобы сборъ распредѣлялся правильно и однообразно по всѣмъ пунктамъ.

Когда мы говоримъ объ анкетѣ, то должны принять во вниманіе трудности ея осуществленія. Многія заинтересованныя стороны дѣйствительно могутъ не дать отвѣта. Одинъ ораторъ предлагалъ для понужденія ихъ просить о содѣйствіи даже губернатора, но эта мѣра совершенно не должна имѣть мѣста.

Я думаю, что мы должны поручить Совѣту произвести анкету, чтобы онъ къ будущему Създу собралъ достаточный матеріалъ и выяснилъ, по возможности, всѣ затронутые здѣсь вопросы; важно выяснитъ что-же платять въ настоящее время промышленники. Я предлагаю заслушать слѣдующую резолюцію. (Читаетъ).

П. Г. П а н к и н ъ. Производить анкеты—это Совѣтъ можетъ дѣлать всегда и безъ санкции Създа, и я нахожу это постановленіе совершенно излишнимъ.

Что касается утвержденія, что земства не отвѣтятъ на запросы, то это совершенно не вѣрно. Городскія и Земскія Управы официальные учрежденія, и Совѣтъ Създовъ—тоже. Утверждать, что одно официальное учрежденіе не отвѣтитъ другому—это значитъ оскорблять ихъ.

П. П. Я р г о м с к і й. Считаю себя обязаннымъ отвѣтить уважаемому Павлу Григорьевичу. Городскія Управы не всѣ такъ хороши, какъ думаетъ онъ. Я могу официально изъ дѣлопроизводства Совѣта указать, что нѣкоторыя управы по важнымъ вопросамъ, когда имъ не выгодно отвѣчать, упорно отмачиваются, и приходится писать губернаторамъ.

С. А. П е с т р и к о в ъ. Я говорилъ, что сборы вездѣ разнообразны,—и вотъ хотѣлъ бы узнать—почему они разнообразны. Статистическое отдѣленіе при Министерствѣ, вѣроятно, могло бы дать отвѣтъ.

По предложенію предсѣдателя Създа вынесъ по данному вопросу слѣдующую резолюцію:

„Третій Създъ Судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна, рассмотрѣвъ докладъ Совѣта Създовъ по означенному вопросу, и признавая, что обложеніе судоходства является чрезвычайно тяжелымъ и зачастую не основаннымъ на законномъ правѣ, постановилъ: поручить Совѣту Създовъ произвести анкету среди судоходныхъ предпріятій, посредствомъ которой выяснитъ всѣ вопросы, касающіеся обложенія судопромышленности и представить подробный докладъ слѣдующему Създу“.

Предсѣдатель. На очереди у насъ обсужденіе доклада: „объ обложеніи въ пользу городовъ грузовъ, слѣдующихъ по воднымъ путямъ“. (Приложеніе № 6). Докладъ очень большой, и я бы попросилъ Петра Петровича, если Създъ ничего не будетъ имѣть противъ, ознакомить съ возникновеніемъ вопроса въ краткихъ словахъ.

П. П. Я р г о м с к і й. 2-го марта 1910 года законопроектъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ „о порядкѣ установленія сборовъ въ пользу городовъ съ грузовъ, привозимыхъ въ города и вывозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ“ послѣ рассмотрѣнія въ Государственной

Думѣ и Государственному Совѣтѣ стать дѣйствующимъ закономъ.

Еще при рассмотрѣніи въ Государственной Думѣ названнаго законопроекта послѣдняя въ засѣданіи своемъ 11-го февраля 1909 года выразила пожеланіе „о скорѣйшемъ внесеніи законопроектовъ: 1) объ установленіи попутныхъ сборовъ въ пользу земствъ на устройство подъѣздныхъ путей и 2) о распространеніи попутныхъ сборовъ въ пользу городовъ на грузы, привозимые въ города по воднымъ путямъ“, а черезъ недѣлю, 18-го февраля того же года въ порядкѣ 55 статьи Учрежденія Государственной Думы въ послѣднюю поступило за подписью 30 членовъ Думы законодательное предположеніе „о попутныхъ въ пользу городовъ сборахъ съ грузовъ, привозимыхъ по воднымъ путямъ“. Это законодательное предположеніе уже рассмотрѣно въ финансовой комиссіи Государственной Думы, которая высказалась за его принятіе съ тѣмъ, чтобы въ деталяхъ названный законопроектъ былъ согласованъ съ общими положеніями закона 2-го марта 1910 года объ обложеніи желѣзнодорожныхъ грузовъ.

Вопросъ объ обложеніи водныхъ грузовъ требуетъ вообще большой осторожности. На эту сторону вопроса уже обратилъ вниманіе Государственной Думы бывший Помощникъ Начальника Главнаго Управленія по дѣламъ мѣстнаго хозяйства Н. Л. Пшерадскій. Его соображенія о томъ, что обложеніе водныхъ грузовъ даже въ минимальномъ размѣрѣ можетъ измѣнить естественный ходъ движенія грузовъ по воднымъ путямъ и тѣмъ самымъ „существенно повліять на самую возможность пользоваться водными путями“, представляются тѣмъ болѣе цѣнными, что заявлены не какой нибудь заинтересованной стороной, а представителемъ правительства, оцѣнивающимъ данный вопросъ съ точки зрѣнія государственныхъ интересовъ.

Условія дѣятельности желѣзныхъ дорогъ и судоходныхъ предпріятій между собою глубоко отличны: служа одному и тому же дѣлу, перемѣщенію товаровъ и людей въ странѣ, и тѣ и другія пользуются далеко не равнымъ вниманіемъ, какъ со стороны правительства, такъ и мѣстныхъ учреждений въ лицѣ земствъ и городовъ. И если членъ Государственной Думы А. М. Масленниковъ обмолвился въ засѣданіи послѣдней характеристикимъ замѣчаніемъ, что „у насъ еще большая часть грузовъ идетъ по воднымъ путямъ“, то въ этомъ полусожалѣніи къ нашей „отсталости“ сформулировано типичное отношеніе къ воднымъ путямъ и судоходству.

Обратите вниманіе, господа, хотя бы на тотъ фактъ, что желѣзныя дороги вполнѣ свободны, какъ отъ всѣхъ видовъ промысловаго обложенія, такъ и отъ тѣхъ мѣстныхъ сборовъ, которые для судоходнаго предпріятія имѣютъ серьезное значеніе.

Согласно статистическимъ даннымъ, опубликованнымъ Отдѣломъ Статистики и Картографіи Министерства Путей Сообщенія о движеніи грузовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ за 1907 годъ, общее количество грузовъ, отправленныхъ по всѣмъ внутреннимъ воднымъ путямъ Европейской Россіи за указанный годъ, составляетъ 2198173 тыс. пудовъ.

Изъ этого количества 769 мил. пудовъ или 35%₀ отправлено съ 63 важнѣйшихъ рѣчныхъ пристаней.

Съ другой стороны и прибытіе товаровъ также концентрируется главнымъ образомъ въ 62 важнѣйшихъ пунктахъ, на долю которыхъ приходится 1527 мил. пудовъ, что составляетъ 69%₀ по отношенію всѣхъ отправленныхъ и почти 80%₀ всѣхъ прибывшихъ грузовъ.

Такимъ образомъ, если обложеніе будетъ установлено хотя бы въ 62 важнѣйшихъ пунктахъ, то и тогда оно коснется почти двухъ съ половиною миллиардовъ пудовъ грузовъ (2.397,2 мил. пуд.), а въ дальнѣйшемъ, по мѣрѣ роста перевозокъ въ странѣ вырастетъ еще болѣе значительно; слѣдуетъ принять во вниманіе, что грузооборотъ нашихъ водныхъ путей удваивается черезъ каждыя 8—10 лѣтъ; такимъ образомъ, уже черезъ 10 лѣтъ обложенію будутъ подлежать, по крайней мѣрѣ, 5 миллиардовъ пудовъ.

Если даже принять средній размѣръ обложенія $\frac{1}{8}$ коп. съ пуда, то и тогда оно при современномъ грузооборотѣ дастъ цифру почти 3 милліона рублей, (точнѣе 2.999 тыс. рублей), изъ которыхъ на долю Волжскаго бассейна придется свыше $1\frac{1}{2}$ милліоновъ.

Общее количество отправленныхъ въ 1907 году по воднымъ путямъ Европейской Россіи грузовъ составляетъ 2.198.173 тыс. пудовъ. Если принять, что средній фрахтъ на 1 пудъ перевезеннаго груза составляетъ 5 коп., то получимъ, что валовая выручка всего рѣчного флота Европейской Россіи составитъ въ круглыхъ цифрахъ 110 милліоновъ рублей. Среднюю норму прибыли въ рѣчномъ судоходствѣ надо считать не выше 5%₀. Итого 5,5 мил. рублей чистой прибыли. Такимъ образомъ, это новое обложеніе составитъ почти 2,7%₀ валовой выручки и почти 55%₀ чистой прибыли—обложеніе прямо невѣроятное. И это при ставкѣ только въ $\frac{1}{8}$ коп. съ пуда. Слѣдовательно, если оно хотя по нѣкоторымъ категоріямъ грузовъ дойдетъ до $\frac{1}{2}$ коп. или даже $\frac{1}{4}$ коп., то оно поглотитъ едва ли не всю чистую прибыль.

По даннымъ Министерства Финансовъ „о суммахъ раскладочнаго сбора въ торговыхъ и промышленныхъ предпріятіяхъ, обязанныхъ публичной отчетностью“, общее обложеніе прибыли всѣми видами промысловаго обложенія составляло: въ 1905 г.—5,90%₀, въ 1906 г.—7,62%₀, въ 1907 г.—7,62%₀.

Фактическое обложеніе судоходства слѣдуетъ принять во всякомъ случаѣ не ниже 11—12%₀ ихъ чистой доходности. При такихъ условіяхъ установленіе новаго дополнительнаго обложенія, которое грозитъ поглотить едва ли не всю чистую прибыль, убьетъ рѣчное судоходство. Не будемъ утѣшать себя надеждою, что этимъ новымъ закономъ воспользуются не всѣ города, и не въ полной мѣрѣ: финансовое положеніе нашихъ городовъ таково, что каждый изъ нихъ постарается воспользоваться представившейся ему возможностью переложить хотя бы часть своихъ прямыхъ расходовъ на спеціальныя средства судоходнаго сбора. Въ Волжскомъ бассейнѣ подобное обложеніе уже сейчасъ существуетъ въ Рыбинскѣ, Самарѣ и Астрахани; возбужденъ вопросъ въ Н.-Новгородѣ, Казани, Тетюшахъ и Царицынѣ.

Мы ничего не имѣемъ противъ обложенія, лишь бы размѣръ его былъ согласованъ со степенью услугъ, приносимыхъ извѣстнымъ улучшеніемъ судоходному дѣлу. Но когда вводится налогъ на судоходство въ

пользу городовъ, какъ въ разсматриваемомъ случаѣ, мы считаемъ себя въ правѣ спросить, почему судоходство призвано расплачиваться за финансовую несостоятельность городовъ и за результаты тѣхъ общихъ причинъ, которыя привели города къ этой несостоятельности.

Если подъѣздные пути въ нашихъ городахъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и рѣчнымъ пристанямъ дѣйствительно заставляютъ желать много лучшаго, то отвѣтственность за такое положеніе дѣль должна падать цѣликомъ на наши городскія самоуправленія. Послѣднія получаютъ громадный доходъ съ судоходства и въ видѣ отчисленій съ промысловаго и раскладочнаго сборовъ, и въ видѣ налога съ паровыхъ котловъ, и наконецъ, въ видѣ арендной платы за сдачу береговыхъ участковъ подъ пароходныя пристани и склады товаровъ.

Эта послѣдняя статья въ послѣднее время почти во всѣхъ прирѣчныхъ городахъ, по крайней мѣрѣ Волжскаго бассейна, растетъ.

Ростъ ея въ цѣломъ рядѣ волжскихъ городовъ не оставляетъ никакихъ сомнѣній въ томъ, что подъ видомъ арендной платы, въ основѣ которой лежитъ оплата услугъ, города установили не предусмотрѣнный закономъ новый видъ обложенія судоходства. Такъ, на примѣръ, въ Нижнемъ-Новгородѣ за послѣднія 20 лѣтъ арендная плата выросла почти на 40%.

Какъ велики доходы городовъ отъ судоходства, можно судить потому, что въ Н.-Новгородѣ сумма поступающихъ въ распоряженіе города сборовъ съ судоходства, даже не считая отчисленій промысловаго налога и раскладочнаго сбора, составляетъ по отчету Городской Управы за 1909 годъ почти 80 тысячъ руб. Доходъ Самары отъ судоходства по отчету за 1907 г. составляетъ еще болѣе крупную цифру—130 тысячъ рублей.

Если бы Городскія Думы получаемые ими съ судоходства сборы употребляли на улучшеніе пристаней, устройство хорошихъ къ нимъ подъѣздовъ, то волжскія пристани представляли бы образецъ порядка и благоустройства. Установленіе при такихъ условіяхъ сборовъ въ пользу городовъ являлось бы по существу извѣстнаго рода преміей за ихъ пренебреженіе къ нуждамъ судоходства.

Если бы разсматриваемый законопроектъ прошелъ въ нашихъ законодательныхъ учрежденіяхъ и обложеніе водныхъ грузовъ въ пользу городовъ было установлено, то поступления его пошли бы не на устройство подъѣздныхъ путей къ пристанямъ, а на покрытіе текущихъ городскихъ расходовъ. Въ этомъ порукой хотя бы исторія судоходной пошлины, существовавшей въ Н.-Новгородѣ въ теченіе 67 лѣтъ.

Такимъ образомъ, резюмируя сущность высказанныхъ соображеній, приходимъ къ слѣдующимъ заключеніямъ. Устанавливаемое законопроектомъ обложеніе водныхъ грузовъ по существу имѣетъ цѣлью оказать городамъ воспособленіе за счетъ судоходства.

Налогъ этотъ для судоходства крайне несправедливъ, такъ какъ игнорируетъ непосредственныя нужды самого судоходства.

Задачи, стоящія передъ водными путями въ такой странѣ, какъ Россія, съ ея необъятными пространствами и земледѣльческимъ характеромъ ея культуры,—

огромны, но требуютъ предварительной усиленной работы и громадныхъ средствъ для поднятія ихъ на ту высоту, чтобы онѣ могли отвѣчать требованіямъ растущаго грузооборота. Судоходство, учитывая положеніе государственныхъ финансовъ, готово принять на себя возмѣщеніе хотя части тѣхъ расходовъ, которые требуются для выполненія этой задачи. Но при этомъ оно въ правѣ рассчитывать, что будутъ приняты во вниманіе его интересы. Устанавливая сборы съ судоходства въ пользу городовъ, тѣмъ самымъ рубятъ сукъ, на которомъ сидятъ,—отнимаютъ у судоходства возможность оплачивать расходы по улучшенію водныхъ путей.

Судоходные сборы намъ нужны, но не для оказанія субсидіи городамъ, и даже не для устройства въ чертѣ ихъ подъѣздныхъ путей, а для улучшенія условій самого судоходства.

И съ этой точки зрѣнія Совѣтъ Съѣздовъ, какъ представитель интересовъ Волжскаго судоходства, рѣшительно высказывается противъ разсматриваемаго законопроекта.

Предсѣдатель предлагаетъ желающимъ высказаться по поводу сказаннаго.

П. Г. Панкинъ. Полагаю, что поставленный здѣсь вопросъ не можетъ рѣшать одинъ судовладельческой Съѣздъ: тутъ заинтересованы и грузоотправители и слѣдовало бы привлечь къ обсужденію этого вопроса и ихъ.

Затѣмъ, необходимо замѣтить, что по сбору съ грузовъ не выдѣлены и жел. дороги. Но жел. дороги вполне обезпечены подъѣздными путями, и тамъ обложеніе въ пользу городовъ кажется болѣе несправедливымъ. У насъ же къ пристанямъ ведутъ иногда на 5 верстъ и болѣе совершенно негодныя дороги. Такъ вотъ я и думаю, что необходимо указать, чтобы проектируемые сборы шли исключительно на устройство подъѣздныхъ путей

Д. В. Сироткинъ. Всѣ наши доклады говорятъ, что судоходство должно нести сильное обложеніе, оно же облагается до 35% доходности. Такого обложенія не существуетъ нигдѣ. Мы и хотимъ произвести анкету, чтобы собрать полный необходимый матеріалъ, разработать его и представить правительству съ тѣмъ, чтобы при рѣшеніи вопросовъ обложенія былъ услышанъ и нашъ голосъ.

П. Г. Панкинъ. Я не понимаю, какъ можно ломиться въ открытую дверь. Если Совѣтъ можетъ сдѣлать больше, чѣмъ я говорю, то дайте ему еще больше полномочій, чѣмъ онъ имѣетъ теперь.

Предсѣдатель. Выслушавъ пренія, мнѣ кажется, Съѣздъ долженъ высказаться въ томъ смыслѣ, что, одобряя дѣйствія Совѣта, поручить ему продолжать свою дѣятельность въ указанномъ направленіи.

Резолюція эта Съѣздомъ принимается.

Предсѣдатель. Позвольте перейти къ слѣдующему вопросу—„объ установленіи сборовъ за пользованіе Сормовскимъ и Муромскимъ затопами на р. Волгѣ у Н.-Новгорода“. (Приложенія № 7 и 8).

Д. В. Сироткинъ. Какъ извѣстно, нами были выработаны за пользованіе затопами особыя ставки, но министерство не согласилось принять ихъ. Совѣтъ въ послѣднее время издалъ еще записку, гдѣ указы-

васть, что оба эти затона не безопасны для судовъ и что, въ виду этого, обложеніе слѣдуетъ понизить. Ока- зывается, въ Государственной Думѣ вопросъ о поль- зованіи затонами вновь пересматривался и, кажется, нормы нѣсколько понижены. Позвольте обратиться къ члену Государственной Думы Алексѣю Александровичу Скороходову съ просьбой объ освѣщеніи того поло- женія, въ какомъ находится въ данное время этотъ вопросъ въ Государственной Думѣ.

А. А. Скороходовъ. Проектъ обложенія былъ переданъ первоначально въ Финансовую Комиссію, ко- торая нашла, что нормы обложенія для этихъ затоновъ по проекту не превышали существующихъ въ Рыбин- ской гавани. Но когда Комиссія перешла къ разсмo- трѣнію стоимости ихъ сооружений и увидѣла, что Ры- бинская гавань стоила 1200 тыс. рублей, а Муромскій затонъ 200 тыс. рублей, то нашла возможность уста- новить нормы обложенія,—для Сормовскаго затона до 30 коп. съ кв. сажени судовъ и 10 коп. съ кв. фута площади нагрѣва паровыхъ котловъ; для Муромскаго же затона Комиссія нашла возможнымъ понизить эти нормы наполовину—до 15 к. въ первомъ случаѣ и 5 коп. во второмъ. Затѣмъ сборъ за хлѣбные грузы по- низенъ до $\frac{1}{4}$ коп. и нефтяные—до $\frac{1}{8}$ коп. съ пуда, остальные грузы оставлены по нормировкѣ проекта.

Проектъ былъ уже внесенъ 1-го декабря въ пле- нарное засѣданіе Государственной Думы, но вслѣдствіе полученія записки отъ Совѣта Съѣздовъ Судовладѣль- цевъ Волжскаго Бассейна былъ снятъ съ очереди и переданъ въ комиссію о путяхъ сообщенія, гдѣ нельзя ожидать новаго пониженія, и которая его, вѣроятно, утвердитъ. Ранѣе можно было опасаться, что Госу- дарственная Дума согласится со ставками, предложен- ными правительствомъ, но теперь, принимая во вни- маніе высказанныя въ запискѣ Совѣта Съѣздовъ со- ображенія, Комиссія, вѣроятно, согласится съ заклю- ченіемъ Финансовой Комиссіи.

П. Г. Панкинъ. Всѣ сооружения по устройству гаваней и затоновъ дѣлаются, какъ извѣстно, прави- тельствомъ и составляютъ его собственность. Государ- ство тратитъ на нихъ большія средства. Я полагаю, что необходимо всѣ эти расходы суммировать и при установленіи нормъ обложенія не принимать въ рас- четъ стоимость лишь одного какого либо сооружения, а стоимость всѣхъ вмѣстѣ, распредѣляя сборъ на по- крытіе ихъ равномерно по всему судоходному району.

Н. Ф. Макауринъ. Съ одной стороны правитель- ство устройствомъ затоновъ развиваетъ судоходную промышленность, съ другой,—установленіемъ непомѣр- ной платы за пользованіе ими—убиваетъ ее. По мое- му мнѣнію, обложеніе въ Муромскомъ затонѣ необхо- димо тоже понизить.

Предсѣдатель. Какъ указалъ Алексѣй Алек- сандровичъ Скороходовъ, докладная записка Совѣта Съѣздовъ оказала особенно благотворное дѣйствіе при разсмотрѣніи даннаго вопроса въ законодательномъ учрежденіи. Это одинъ изъ многихъ примѣровъ полез- ной дѣятельности Совѣта, который такъ рельефно выразился. Я-бы предложилъ слѣдующую резолюцію. (Читаеть).

„Заслушавъ докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу объ обложеніи судовъ и грузовъ за пользованіе Сор-

мовскимъ и Муромскимъ затонами, третій Съѣздъ постановилъ: одобрить принятыя Совѣтомъ Съѣздовъ мѣры и поручить Совѣту Съѣздовъ входить съ хода- тайствами по этому вопросу въ высшія правительст- венныя учрежденія“.

Резолюція принимается единогласно.

Съѣздъ по предложенію Предсѣдателя переходитъ къ вопросу о переводѣ Правленія Казанскаго Округа П. С. изъ Казани въ Н.-Новгородъ.

В. П. Позернъ читаетъ докладъ „о переводѣ Казанскаго Округа П. С. изъ Казани въ Н.-Новгородъ. (Приложеніе № 9).

С. А. Пестриковъ. Вопросъ о переводѣ Округа въ Нижній возникъ давно и часто онъ былъ уже близокъ къ разрѣшенію, но только въ послѣдней своей инстанціи всегда встрѣчалъ противоудѣйствія.

Какъ на одну изъ причинъ, препятствующихъ пе- реводу его въ Нижній, указывали, что въ Казани лег- че находить чиновниковъ Округа.

Въ 1897 году и позднѣе вопросъ о переводѣ сно- ва обсуждался, и снова все оставалось по старому. Я полагаю, что въ настоящее время самый подходящий моментъ просить о переводѣ. За переводъ Округа въ Нижній я говорю не только, какъ членъ Съѣзда, но и какъ представитель легкаго пароходства. Всѣ главныя конторы этихъ пароходствъ сосредоточены здѣсь, и приходится много тратить времени на переписку. Наша потребность—чтобы Округъ былъ переведенъ въ Нижній.

П. Г. Панкинъ. Въ „Свадьбѣ Кречинскаго“ есть мѣсто, гдѣ говорится: „ударъ разъ, ударъ два,— но ужъ не до безчувствія“. Такъ и здѣсь: хлопчутъ, хлопчутъ, а все таки возъ остается и нынѣ тамъ.

Я думаю, что Округъ дѣйствительно нужно пере- вести въ Нижній, и вотъ почему:—теперь сильно развивается судоходство по р. Москвѣ. Нижній близокъ къ Москвѣ и въ то же время является узловымъ пунктомъ.

Но, господа, наша организація—не хозяинъ города, мы являемся здѣсь только гостями. По моему, необхо- димо, чтобы самъ городъ просилъ о переводѣ. Я на- стаиваю, чтобы Совѣтъ вошелъ въ соглашеніе съ горо- домъ, т. к. послѣдній заинтересованъ въ переводѣ не менѣе насъ.

Если судовладѣльцы возбуждали 12 ходатайствъ о переводѣ и всѣ они увѣнчались полнымъ неуспѣхомъ, то ужъ 13-е ходатайство непременно нужно возбудить совмѣстно съ городомъ.

М. М. Урлашевъ. Какъ представитель города, могу указать, что городъ самостоятельно уже обра- щался съ подобнымъ ходатайствомъ.

Н. А. Антоновъ. Вопросъ о переводѣ затро- нутъ, по моему мнѣнію, или поздно, или рано. Если Округа останутся безъ измѣненій, то лучше, если Прав- леніе Округа будетъ переведено въ Нижній. Но если проектъ преобразования ихъ пройдетъ и компетенція Начальниковъ отдѣленій (по проекту отдѣловъ) будетъ значительно расширена, то для Нижегородскаго района, пожалуй, важнѣе будетъ имѣть у себя отдѣлъ, чѣмъ Управление. Управление же въ этомъ случаѣ, можетъ быть, окажется цѣлесообразнымъ перевести въ Москву.

Д. В. Сироткинъ. Николай Александровичъ

говорить, что управление Округомъ могутъ перевести и въ Москву. Какъ будто, чѣмъ больше учрежденіе, тѣмъ оно дальше должно стоять отъ дѣла. Вѣдь, если Правленіе Округа будетъ въ Н.-Новгородѣ, то оно будетъ въ самомъ центрѣ судоходной дѣятельности. Я думаю, что вопросъ не долженъ быть снова пересмотрѣнъ, и рѣшить его необходимо сейчасъ.

Предсѣдатель. Несмотря на то, что Николай Александровичъ указываетъ на несвоевременность возбужденія ходатайства, имѣя въ виду проектъ переустройства, мы все-таки должны хлопотать, чтобы Округъ былъ переведенъ въ Нижній.

Предлагаетъ резолюцію: „По вопросу о переводѣ мѣстопробыванія Казанскаго Округа П. С. изъ Казани въ Н.-Новгородъ Съѣздъ постановилъ: высказаться за переходимость въ интересахъ Волжскаго судоходства перевода Казанскаго Округа П. С. изъ Казани въ Н.-Новгородъ, какъ центръ Волжской судоходной дѣятельности“.

П. Г. Панкинъ. Я бы просилъ оставить:—совмѣстно съ городомъ.

Предсѣдатель. Я не думаю, чтобы такая вставка усилила значеніе резолюціи. Городъ можетъ хлопотать лишь изъ за матеріальныхъ выгодъ. Но правительство едва-ли будетъ принимать во вниманіе интересы отдѣльныхъ городовъ. Эта поддержка города, по моему, практическихъ результатовъ не принесетъ.

П. Г. Панкинъ. Кромѣ того, необходимо считаться и съ самолюбіемъ Округа; нужно просить, чтобы и онъ поддержалъ наше ходатайство.

Я прошу внести въ резолюцію мою поправку о возбужденіи ходатайства совмѣстно съ городомъ.

М. М. Урлашевъ. Вторично повторяю, что у насъ было возбуждено такое ходатайство и прошу съѣздъ поддержать насъ.

В. В. Широковъ. Мнѣ кажется, что смѣшеніе этихъ двухъ ходатайствъ можетъ только повредить дѣлу. Къ интересамъ судоходства присовокуплять интересы города не слѣдуетъ. Министерство Путей Сообщенія вѣроятно будетъ разсматривать вопросъ въ отношеніи интересовъ судоходства; вплетать же сюда городъ—это только заслонять сущность вопроса.

Предложенная Предсѣдателемъ резолюція принимается безъ поправокъ.

Предсѣдатель. Предлагаю перейти къ обсужденію слѣдующаго вопроса „о современномъ состояніи Маринской системы“.

П. П. Ярго м с к і й. Читаетъ докладъ Совѣта „о современномъ состояніи Маринской системы“. (Приложеніе № 10).

М. А. Токарскій. По поводу улучшенія Маринской системы, я коснусь лишь части ея—именно Ладожскихъ каналовъ. Къ улучшенію этой части Маринской системы мы подходимъ уже въ теченіе 5 лѣтъ. Мы просимъ объ ассигнованіи средствъ, но намъ отказываютъ. Необходимость улучшенія тамъ сознается настолько, что даже въ Государственной Думѣ высказались за необходимость изысканія средствъ на этотъ предметъ.

Когда вопросъ обсуждался въ первоначальныхъ стадіяхъ, то мнѣ пришлось выступить по вопросу о переустройствѣ Ладожскаго канала.

Предсѣдатель. Въ настоящемъ докладѣ ничего не говорится о Ладожскихъ каналахъ, и я бы просилъ не касаться ихъ.

М. А. Токарскій. Но, можетъ, Вы разрѣшите мнѣ сказать. Это даже необходимо и для Министерства, которое полагаетъ, что настоящей Съѣздъ Судовладельцевъ выскажется по этому вопросу.

Приладожскіе каналы есть часть Маринской системы и состояніе ихъ давно нуждается въ улучшеніи, которое откладывается лишь за отсутствіемъ въ Министерствѣ необходимыхъ средствъ. Но мы полагаемъ, что углубленіе и отдѣлку каналовъ можно произвести изъ суммъ, расходуемыхъ теперь на существующую тамъ конную тягу, если послѣднюю замѣнить тягой паровой, которая будетъ стоить значительно дешевле; полученная отъ этого экономія суммъ и дастъ возможность приступить къ устройству каналовъ. Въ настоящее время одна частная компанія хлопочетъ получить разрѣшеніе замѣнить на концессионныхъ началахъ конную тягу паровой. И вотъ намъ было бы крайне желательно получить резолюцію Съѣзда въ томъ духѣ, чтобы на устройство Ладожскаго канала и были получены средства именно такимъ путемъ—путемъ замѣны конной тяги паровой.

В. Ф. Чарушинъ. Къ докладу Предсѣдателя я могу добавить, что въ Министерствѣ уже ассигновано 300 тысячъ рублей на устройство Маринской системы и скоро будетъ приступлено тамъ къ работамъ.

Л. И. Левенсонъ. Устанавливаемые сборы за пользованіе данными сооруженіями имѣютъ существенное значеніе, и вопросъ этотъ слѣдовало бы всесторонне обсудить.

Предсѣдатель. Я не могу допустить обсужденіе этого вопроса, такъ какъ онъ не поставленъ на повѣстку, и члены Съѣзда не имѣютъ данныхъ для его обсужденія. Если бы онъ былъ поставленъ на повѣстку, то весь Рыбинскій Биржевой Комитетъ, крайне заинтересованный имъ, присутствовалъ-бы здѣсь. Вопросъ этотъ слишкомъ капитальный, и я просилъ бы не затрагивать его.

П. Г. Панкинъ. Когда Совѣту приходится рѣшать такіе вопросы, которые связаны съ интересами другихъ,—нужно соблюдать особенную осторожность и обязательно привлекать къ обсужденію заинтересованныхъ лицъ. Здѣсь затрагиваются интересы лѣсопромышленниковъ. Я бы хотѣлъ, чтобы мы никого не затрагивали.

Далѣе—мы слышимъ, какое значеніе имѣетъ система судоходства и даже имѣетъ открытый выходъ въ море.

Здѣсь боятся зависимости городовъ, а Вы (обращаясь къ М. А. Токарскому) предлагаете попасть въ кабалу частнымъ лицамъ. Будетъ полное недоумѣніе Съѣзда, если онъ вынесетъ предлагаемую Вами резолюцію.

М. А. Токарскій. Это не совсѣмъ частное предпріятіе—оно будетъ гарантировано правительствомъ.

П. Г. Панкинъ. Это все равно.
Предсѣдатель. Позвольте прекратить споры.
П. Г. Панкинъ. Такой путь не долженъ попасть въ частныя руки.

М. А. Токарскій. О какихъ либо частныхъ рега-

ліяхъ здѣсь не говорится. Тарифъ будетъ установленъ правительственными распоряженіями. Вопросъ только въ томъ, кто будетъ строить дорогу—частныя лица, съ гарантіей правительства, или само правительство. Необходимо лишь высказаться, можетъ ли частная инициатива установить тамъ паровозную тягу.

В. В. Широковъ. Передавать такое важное для судоходства дѣло въ руки частнаго желѣзнодорожнаго предпріятія, едва-ли желательно. Было высказано много жалобъ на то, что желѣзныя дороги прижимаютъ водные пути, примѣняя различныя комбинаціи тарифовъ. Мнѣ кажется, что до тѣхъ поръ, пока интересы судоходства не будутъ представлены въ учрежденіяхъ, вѣдающихъ желѣзнодорожныя тарифы, не слѣдуетъ даже входить въ обсужденіе этого вопроса.

Предсѣдатель. Мнѣ кажется, что М. А. Токарскій старался доказать, что дѣло тамъ будетъ поставлено, какъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ; но этимъ то онъ какъ разъ и напугалъ насъ. Если бы М. А. Токарскій настаивалъ на вынесеніи резолюціи по данному вопросу, то мы, вѣроятно, вынесли-бы такую резолюцію, что г. Токарскій пожалѣлъ-бы о своемъ предложеніи.

По окончаніи преній предлагаетъ резолюцію, которая и принимается Съѣздомъ въ слѣдующей редакціи:

„Съѣздъ, ознакомившись съ докладомъ, представленнымъ депутатами С.-Петербургскаго и Рыбинскаго Биржевыхъ Обществъ Господину Министру Путей Сообщенія и, признавая безусловную необходимость постройки Маринской системы, поручаетъ Совѣту Съѣздовъ принять самое энергичное участіе въ разрѣшеніи этого вопроса и немедленно сообщить въ Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ и въ Министерство Торговли и Промышленности о рѣшеніи Съѣзда“.

По предложенію Предсѣдателя Съѣздъ переходитъ къ обсужденію вопроса объ углубленіи мѣста стоянки каравана у Рыбинскихъ пристаней. (Приложеніе № 11).

А. Н. Голубевъ. Позвольте нѣсколько ознакомить Васъ съ исторіей этого вопроса. Когда это ходатайство было представлено въ Округъ, первоначально оно было признано подлежащимъ удовлетворенію. Но когда былъ поднятъ вопросъ о правительственной субсидіи въ 700 тысячъ рублей, на расширеніе гавани, то ходатайство это было снято съ очереди. Въ нынѣшнемъ году были сдѣланы заявленія командирами, что ходъ здѣсь крайне плохъ.

Такъ, вѣдь, Петръ Петровичъ, Были.?

П. П. Яргомакскій. Были заявленія о непорядкахъ въ стоянкѣ судовъ.

А. Н. Голубевъ. Углубленіе здѣсь необходимо не только для Рыбинска, но и для всего транзитнаго судоходства.

Предсѣдатель. Позвольте мнѣ сказать по этому вопросу нѣсколько словъ. Я состоялъ 15 лѣтъ Товарищемъ Предсѣдателя Рыбинскаго Биржевого Комитета и знакомъ съ этимъ вопросомъ.

Дѣло въ томъ, что громадный караванъ груженыхъ баржей, входящій въ Рыбинскъ, устанавливается посрединѣ рѣки на протяженіи десяти—двѣнадцати верствъ. Баржи становятся такъ, чтобы по обѣ стороны стоящаго каравана былъ проходъ для пароходовъ: со сто-

роны берега—для пассажирскихъ и другихъ, работающихъ въ караванѣ, а съ другой, около лѣваго берега—для транзитнаго прохода въ Шексну и верхнюю Волгу. Вотъ этотъ фарватеръ, вдоль лѣваго берега, годъ отъ года мельтѣетъ настолько, что проходъ и проводка судовъ сдѣлалась не безопасной, командиры пароходовъ выражаютъ свои жалобы въ громадномъ количествѣ, вслѣдствіе чего Рыбинскій Биржевой Комитетъ уже не разъ обращался въ Министерство Путей Сообщенія съ ходатайствами о расчисткѣ этого фарватера, но благоприятныхъ результатовъ не добился. Расходовать на эту работу биржевые сборы Комитетъ не могъ, такъ какъ сборы эти имѣютъ другое назначеніе, содержаніе рѣчной противопожарной охраны—рѣчной полиціи и больницы для судорабочихъ. Бывали года, когда поступившаго за навигацію сбора не хватало на это. Я просилъ-бы поддержать ходатайство въ томъ видѣ, въ какомъ его представилъ Рыбинскій Биржевой Комитетъ.

П. Г. Панкинъ. А въ Петербургъ суда тутъ идутъ?

Предсѣдатель. Да, это транзитный путь.

П. Г. Панкинъ. Несомнѣнно, что такая потребность въ улучшеніи транзитнаго пути существуетъ вездѣ и ассигнованные капиталы на это быстро исчерпываются. Такъ вотъ и нужно ихъ распредѣлять равномерно, а для этого необходимо знать, нѣтъ ли въ другомъ мѣстѣ болѣе насущной нужды. Если ее нѣтъ—то тогда Съѣздъ, конечно, ничего не будетъ имѣть противъ поддержанія ходатайства Рыбинскаго Комитета.

В. Ф. Чарушинъ. Получаемые нами сборы итти на другія потребности никуда не могутъ; а Совѣтъ желаетъ, чтобы мы удѣлили на это часть изъ нихъ.

Д. В. Сироткинъ. Рыбинскій Комитетъ говорить, чтобы средства для него были удѣлены изъ тѣхъ, которыя требуются на судоходство. Но Рыбинскій Комитетъ одинъ изъ тѣхъ счастливицковъ, который имѣетъ судоходные сборы. Теперь онъ строитъ для себя зданіе Биржи въ 200 тысячъ рублей и понятно,—эта сумма составила не изъ членскихъ взносов, и онъ могъ бы затратить на углубленіе изъ своихъ средствъ.

А. Н. Голубевъ. Я постараюсь освѣтить вопросъ съ технической стороны. У Рыбинска придется работать рефулерной машиной, и при этой работѣ придется принять дополнительныя мѣры: чтобы охранить искусственно насыпанный берегъ отъ сползанія и размыва, его необходимо укрѣпить—путемъ ли устройства вертикальной стѣнки или укрѣпленіемъ его мостовой. Если Округъ найдетъ возможнымъ расширить фарватеръ, то не найдетъ ли Рыбинскій Биржевой Комитетъ возможнымъ устроить стѣнку у берега за свой счетъ.

Предсѣдатель. Въ смѣту Управленія Водныхъ Путей уже внесены средства на это.

По окончаніи преній Съѣздъ принимаетъ по этому вопросу резолюцію слѣдующаго содержанія:

„По вопросу объ углубленіи мѣста стоянки каравана въ г. Рыбинскѣ III-й Съѣздъ призналъ необходимымъ расчистить транзитный проходъ Рыбинскими пристанями,—если таковой работы не будутъ препятствовать работамъ землечерпательнаго каравана по расчисткѣ перекатовъ“.

Засѣданіе закрывается въ 4 часа 40 мин. дня.

ЖУРНАЛЪ

ЧЕТВЕРТАГО ЗАСЪДАНИЯ

третьяго създа судовладѣльцевъ волжскаго бассейна.

11 декабря 1910 года. (Вечернее).

ЖУРНАЛЪ

ЧЕТВЕРТАГО ЗАСѢДАНІЯ

третьяго сѣзда судовладѣльцевъ волжскаго бассейна.

11 декабря 1910 года. (Вечернее).

Засѣданіе открывается въ 6³/₄ час. вечера.

Предсѣдательствовалъ И. Ф. Скрѣпинскій. Товарищъ Предсѣдателя И. Н. Величко. Секретари: Д. С. Артамоновъ, И. П. Золотницкій, и П. П. Яргомскій.

Предсѣдатель. На очереди стоитъ вопросъ о Волжско-Донскомъ каналѣ. Докладъ былъ разосланъ во всѣ общественныя организаци, и многіе члены Сѣзда, вѣроятно, знакомы съ нимъ. Въ виду этого я нахожу, что нѣтъ необходимости читать его весь, а лишь ознакомить съ существенной частью вопроса. (Приложеніе № 12).

П. П. Яргомскій. Докладъ представляетъ изъ себя сплошныя цифры и коротко передать его содержаніе нельзя.

Д. В. Сироткинъ. По моему мнѣнію, обсужденіе этого вопроса слѣдуетъ отложить до слѣдующаго Сѣзда, когда мы соберемъ нѣкоторыя данныя, необходимыя для всесторонняго освѣщенія вопроса. Долженъ указать, что здѣсь главное вниманіе обращено на интересы концессионеровъ, и наше рѣшеніе практическаго значенія имѣть не будетъ.

П. Г. Панкинъ. Желательно знать, какъ высказывается Совѣтъ—за, или противъ проекта.

Д. В. Сироткинъ. Проектъ этотъ затрагиваетъ массу сложныхъ вопросовъ, для разрѣшенія которыхъ необходимо собрать нѣкоторыя данныя, которыхъ въ настоящее время у насъ нѣтъ въ распоряженіи. Нужно установить, въ нашихъ ли интересахъ будетъ проектируемое южное соединеніе и что оно можетъ намъ дать. Если провозная плата на Волго-Донской вѣткѣ будетъ понижена, то проведеніе канала для насъ совершенно не нужно.

П. Г. Панкинъ. Я бы желалъ, чтобы Совѣтъ всегда вносилъ заключенія по всѣмъ докладамъ, которые онъ предлагаетъ на обсужденіе Сѣзда.

Д. В. Сироткинъ. Совѣтъ не могъ самостоятельно рѣшить этотъ сложный вопросъ—онъ имѣетъ міровое значеніе; члены Совѣта обыкновенные люди и не могутъ дѣлать ничего сверхъестественнаго.

П. Г. Панкинъ. Пусть у Совѣта будетъ хотя

какая либо директива, и тогда общее положеніе обсудить можно и сейчасъ.

Д. В. Сироткинъ. Я бы предложилъ избрать особую Комиссію, которая въ понедѣльникъ и вынесла бы свое заключеніе по данному вопросу.

П. П. Яргомскій. Совѣтъ разсматривалъ настоящій проектъ, но не высказался опредѣленно, въ виду сложности вопроса. Вопросъ чрезвычайно серьезный.

Л. И. Тереховъ. Проектъ чрезвычайно обширенъ и имѣетъ большое общественное значеніе. Выполненіе его можетъ вызвать нѣкоторую пертурбацію въ Волжской судоходной промышленности: тогда явится возможность перевозить грузы изъ Каспійскаго моря въ Черное, что повидимому, главнымъ образомъ, и имѣется въ виду. Этотъ проектъ въ корнѣ затрагиваетъ не только интересы Волги, но и Маріинской системы. Онъ можетъ нарушить существующее положеніе волжской судопромышленности и отвлечь значительную часть грузовъ, идущихъ на Петербургъ.

Я думаю, что мы теперь не можемъ особенно близко останавливаться на этомъ проектѣ, во-первыхъ, потому, что онъ идетъ вразрѣзъ съ нашими интересами, а во-вторыхъ, мы рѣшительно мало подготовлены къ его разрѣшенію.

Я бы предложилъ собранію не касаться въ настоящій моментъ разбора деталей этого проекта, отложивъ его до слѣдующаго очереднаго судоходнаго Сѣзда, поручивъ Совѣту ознакомиться поближе съ проектомъ, составить обстоятельный докладъ и внести на обсужденіе будущаго очереднаго Сѣзда.

Предсѣдатель. Такъ угодно передать проектъ Совѣту, разработать, отпечатать и разослать членамъ, оставивши обсужденіе его до слѣдующаго Сѣзда?

П. П. Яргомскій. Я боюсь, что мы къ слѣдующему Сѣзду не успѣемъ разработать этотъ вопросъ, и потому просилъ бы не связывать насъ срокомъ и не устанавливать точно времени для его внесенія.

Л. И. Тереховъ. Вопросъ слишкомъ серьезенъ

и на выполнение его и проведение въ жизнь, можетъ быть, потребуются цѣлые годы.

Съѣздъ постановилъ передать проектъ для разработки Совѣту Съѣздовъ.

Предсѣдатель проситъ Съѣздъ перейти къ обсужденію слѣдующаго по программѣ вопроса относительно устройства постоянного моста въ г. Владимірѣ.

Предсѣдатель. Какъ угодно Съѣзду—поддержатъ ходатайство Владимірскаго Земства, или нѣтъ?

П. П. Я р г о м с к і й. Читаетъ докладъ „о поддержаніи передъ Правительствомъ ходатайства Владимірскаго Уѣзднаго Земства—объ ассигнованіи пособія на устройство постоянного моста въ г. Владимірѣ черезъ рѣку Клязьму“ (Приложеніе № 13).

Л. И. Т е р е х о в ъ. Какъ извѣстно, всякій мостъ черезъ судоходную рѣку служитъ препятствіемъ для судоходства. Этимъ недостаткомъ страдаетъ не только р. Клязьма, но и р. Ока и, главнымъ образомъ, Москва рѣка. Здѣсь, какъ мы видимъ, ходатайствуютъ объ устройствѣ постоянного моста т. е. постоянного стѣсненія судоходству. Для судоходства постройка моста не составляетъ интереса и поэтому на мой взглядъ непонятны тѣ мотивы обращенія Владимірскаго Земства или города къ намъ о поддержкѣ его ходатайства. Удовлетвореніе его не въ интересахъ судоходства.

П. П. Я р г о м с к і й. Вопросъ обстоитъ такимъ образомъ: здѣсь былъ наплавной мостъ, который значительно стѣснялъ судоходство. Теперь на его мѣстѣ желаютъ строить постоянный мостъ съ такимъ расчетомъ, что онъ будетъ оказывать наименьшее стѣсненіе. Въ этомъ мы заинтересованы и обращеніе къ намъ Владимірскаго Земства, въ виду этого, не является недоразумѣніемъ.

В. А. Ч а п л ы г и н ъ. Вопросъ объ устройствѣ постоянного моста у г. Владиміра возникъ въ Комиссіи, которая была образована мною для разсмотрѣнія вопроса объ устраненіи препятствій судоходству, принимаемыхъ наплавными мостами на р. Клязьмѣ. Дѣло въ томъ, что рѣка у города Владиміра такъ мелка, что устройство паромной переправы въ этомъ мѣстѣ невозможно. Поэтому явилась необходимость найти такой выходъ, который удовлетворилъ бы какъ интересъ города, такъ и интересъ судоходства. Такимъ средствомъ и является постройка проектируемаго постоянного моста. Я полагаю, что Съѣзду данное ходатайство поддерживать, конечно, не слѣдуетъ, но Съѣздъ долженъ высказаться, что постройка постоянного моста въ г. Владимірѣ съ точки зрѣнія судоходной промышленности желательна.

П. Г. П а н к и н ъ. Вопросъ такъ ясенъ, что право, не слѣдовало бы и говорить. Но нѣкоторые ораторы его сузили до невозможности: если судовладѣльцамъ мостъ не нуженъ, то, говорятъ, его и совсѣмъ не надо. А если городъ расположенъ на обѣихъ сторонахъ рѣки—тогда какъ? Я опять стою противъ антагонизма съ городами. Мы здѣсь говорили, что они не откликаются на наши просьбы, а сами какъ относимся къ нимъ. Я думаю, что поддержать это ходатайство слѣдуетъ и въ нашихъ же интересахъ.

В. А. Ч а п л ы г и н ъ. Я думаю, что слѣдуетъ при этомъ лишь указать, чтобы мостъ былъ устроенъ такъ,

чтобы можно было беспрепятственно проходить его пароходомъ въ теченіе всей навигаціи.

И. Н. В е л и ч к о. Вопросъ этотъ я считаю крайне серьезнымъ. Всѣмъ извѣстно, какое громадное препятствіе представляютъ собою мосты, особенно неправильно поставленные. Наименьшее препятствіе представляютъ изъ себя постоянные мосты, построенные удобопроходимо для судовъ, и потому постройка такихъ мостовъ должна быть нами энергично поддерживаема. Я полагаю, что всякіе проекты вновь строящихся мостовъ черезъ судоходныя части Волжскаго бассейна обязательно должны подвергаться нашему обсужденію и надо добиться того, чтобы безъ нашего вѣдома и разсмотрѣнія не разрѣшалось бы правительствомъ строить ни одного моста. Совѣтъ долженъ относиться крайне внимательно къ постройкѣ мостовъ и выражать свое согласіе лишь послѣ тщательной провѣрки чертежей и удостовѣренія въ томъ, что высота и ширина пролетовъ соответствуетъ размѣрамъ судовъ и что устои расположены правильно относительно направленія теченія.

Я думаю, что прежде, чѣмъ поддерживать ходатайство, необходимо поручить Совѣту затребовать планъ моста и выяснитъ, не будетъ ли онъ стѣснять судоходство.

Н. П. Я р ц е в ъ. Г. Сироткинъ говоритъ, что загражденіе мостами рѣкъ составляетъ большое зло. Да, это правда, мосты представляютъ очень и очень большое зло, а въ особенности на такихъ рѣкахъ, какъ Волга, гдѣ развито огромное движеніе каравановъ. Препятствуютъ правильному движенію каравановъ, которые приходится расчаливать и вести подъ мостъ по одному и по два судна или плота, на что приходится непроизводительно тратить много времени, но и при такихъ предосторожностяхъ не рѣдко бываютъ аварии, задръваютъ устои моста, и нашимъ командамъ (разумѣется буксирнымъ) приходится отвѣчать за это и зимой сидѣть въ „кутузкѣ“. Если дѣйствительно уже суждено судоходству мириться съ этимъ зломъ—мостами, то, по крайней мѣрѣ, хотя бы они представляли меньшее зло. Но почему у насъ до сего времени Совѣтъ Съѣздовъ не обращаетъ должнаго вниманія на постройку ихъ—молчать. Вотъ, допустимъ, у насъ, у Казани въ этомъ году, начнется постройка моста и, какъ передавали мнѣ, Паратскій затонъ будетъ пересѣченъ земляной дамбой и, такимъ путемъ, лишимся мы, волгари, хорошаго естественнаго затона. Тогда какъ черезъ затонъ слѣдовало бы сдѣлать пролетъ, какъ въ виду сохраненія самого затона, такъ и въ виду того, чтобы не было сильнаго теченія въ пролеты моста, которыхъ предполагается всего только шесть, въ которые вода пойдетъ сильно и образуетъ водопадъ, парходамъ потребуется большое усиліе, чтобы пройти ихъ. А потому еще разъ заявляю Съѣзду—необходимо обратить серьезное вниманіе на постройку этого моста и проектъ его подвергнуть обсужденію. Необходимо также при этомъ обратить вниманіе и на высоту моста. Вотъ у насъ существуетъ мостъ черезъ р. Казанку; когда его строили, то высота была сдѣлана, кажется, по указанію Городской Думы, судовладѣльцевъ почему то не пожелали спросить, и что же?.. Онъ оказался настолько низокъ, что даже при среднемъ уровнѣ воды

не проходят баржи и пассажирские пароходы: создано огромное препятствие судам, которым необходимо попасть выше по р. Казань, а в случае, что Боже упаси, несчастия — пожара на судах, ниже стоящих пристанях, — то неминуемо может погибнуть весь караван, который находится выше горящего судна; спуститься ниже нельзя будет, а выше также, — не пустить мост; и гибель будет не только всего каравана в этой местности, но и пристаней и товаров на последних. Поэтому я хочу сказать, чтобы при постройке Казанского моста не допустить бы нам таких ошибок, как были допущены при постройке существующих мостов. Вот взять еще мост в г. Астрахани через рѣку Балду, мост тоже низок. У г. Владимира, если хотя бы строить мост, то пусть строят там такой, чтобы не мешал судоходству.

В. А. Чаплыгинъ. Я думаю, что ничего нельзя иметь против постройки постоянных мостов, если они удовлетворяют беспрепятственному проходу судов. Предлагаемый проект представлялся в Округ, который и рассмотрел его. В будущем же, при существующей теперь организации судовладельцев, Округ имеет в виду обращаться в таких случаях предварительно к Совету Съездов Судовладельцев для обсуждения условий постройки проектируемых мостов.

Д. В. Сироткинъ. Постоянные мосты и на малых рѣках имеют большое значение; тем большее значение они имеют, как препятствие, на больших рѣках. О постройке Казанского моста, к сожаленью, у нас не имеется никаких данных. Постройка каменных мостов имеет существенное значение. Александровский мост дает нам сотни тысяч рублей убытка от аварий; я бы просил Николая Александровича сделать нам пояснения о Казанском мосте.

Н. А. Антоновъ. Вопрос о Казанском мосте в настоящее время решен окончательно.

Возвышение низа ферм над горизонтом высоких вод будет более 6-ти сажен. Все пролеты — 75 саженные. Общее отверстие — 450 сажен. Опасение о недостаточности этого отверстия едва ли можно разделять. Отверстие Сызранского моста, пропускающего вместе воду Волги и Камы, только на 200 сажен больше Казанского. Паратский затон действительно будет переспан земной дамбой, но зато Казанская дорога непосредственно ниже моста, устроить искусственный затон с зимовочной площадью в 60000 кв. сажен и глубиной 12 четвертей при самых низких горизонтах.

Н. П. Ярцевъ. Представитель Казанского Округа говорит, что препятствия не будут под вновь строящимся Казанским мостом; дай Бог, чтобы и не были они, но ведь приходится верить ему только на слово; никаких данных, удостоверяющих это, он нам не представляет. Между тем, как я слышал, существует же разногласие между инженерами, которые сейчас строят мост: одни стоят за устройство дамбы по затону, другие за пролет. Да, мне думается, и не нужно быть сведущим в инженерном деле, как это сами волгари знают; при большом разливе воды по лугам и теперь это место

представляется очень быстрым, через что приходится напрягать большие усилия парохода, чтобы выйти в этом месте, а тогда, когда вся эта масса воды будет заключена в 6-ть пролетов, получится сильный водопад.

С. А. Пестриковъ. Я думаю, что о Казанском мосте говорить уже поздно. Если говорить с точки зрения государственных интересов, то нужно признаться, что устройство мостов желательно. Если мы будем ходатайствовать о приостановке постройки, считаясь только с личными интересами, то своими односторонними ходатайствами мы можем потерять доверие правительства.

Я завидывал 3 года Александровским мостом и могу засвидетельствовать, что 100 тысячных аварий там никогда не было. Аварии были лишь тогда, когда капитаны не желали расчаливать большие караваны.

П. Г. Панкинъ. Очень приятно услышать то, что сейчас слышали. Представитель Казанской Биржи как то случайно лишь упомянул о мосте, не подумавши сообщить об этом раньше, своевременно. Жаль, что и Совет до сих пор ничего не слыхал об этом месте. Но из сожаленья все таки шубу не сошьешь.

Что мы можем ходатайствовать о приостановке постройки моста — я не согласен. Лучше поздно, чем никогда. Но действительно ли он может оказать препятствия судоходству? Это надо решить, и решить это не трудно.

Казанская ж. д., в видах своих интересов, делает что угодно, но она при своей экономии может устроить так, что для нас явится опасность. О водопадах в пролетах, конечно, не может быть и речи; в межень возможно лишь увеличение скорости течения. Но представьте, что будет весной. Тогда получится сильный подъем воды, усилится значительно быстрота течения и при устройстве наших пароходов они не в состоянии будут проходить пролеты. Вот это то и нужно устранить, сделавши запасные пролеты. На это следует обратить особенное внимание. Если в видах экономии пролеты будут суживаться, то ходатайствовать о пересмотре проекта необходимо даже тогда, когда он будет утвержден.

Л. И. Тереховъ. Так как прения о Владимирском мосте вышли за пределы своих рамок, то я позволяю себе коснуться положения постройки других мостов через судоходные рѣки.

В Муроме через Оку начата постройка железнодорожного моста, воздвигаются его устои. Командиры пароходов заявляют, что он будет представлять громадное неудобство для судоходства, так как полверсты выше моста имеется крутое закругление фарватера, а на полверсты ниже моста имеется перекаль и паромная городская переправа, то неизбежно, каждому буксирному пароходу, идущему с полным возом как вверх, так и вниз, придется останавливаться и проводить свой воз в расчалку, что повлечет большую потерю времени.

За последнее время судоходство на рѣке Ок завоёвывает себе гражданство, оно широко развивается, и даже правительство на это обратило свое внимание.

Надо полагать, что при составлении проекта этого

моста Московскій Округъ давалъ свое заключеніе. Но мнѣ кажется, что Округу слѣдовало бы въ это время обратиться къ судопромышленникамъ съ запросомъ о томъ, не можетъ ли существованіе въ этомъ мѣстѣ постоянного моста создать собою стѣсненія судоходству и нанести ущербы интересамъ судопромышленности, чего Округъ къ сожалѣнію не сдѣлалъ. Вопросъ этотъ очень важный, и я бы просилъ представителей Округа освѣтить его.

Предсѣдатель. Мы уклонились отъ поставленнаго вопроса. Предлагаю выслушать предложенную мнѣ резолюцію, а затѣмъ уже перейти къ обсужденію о постройкѣ другихъ мостовъ.

П. П. Яргомыскій. Читаетъ резолюцію слѣдующаго содержанія:

„Разсмотрѣвъ вопросъ о поддержаніи предъ правительствомъ ходатайства Владимирскаго Уѣзднаго Земскаго Собранія объ ассигнованіи пособія на устройство постоянного моста во Владимирѣ черезъ рѣку Клязьму, третій Съѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна постановилъ: поручить Совѣту Съѣздовъ поддерживать это ходатайство, предварительно подробно разсмотрѣвъ проектъ моста въ смыслѣ соответствія проходимости пролетовъ съ размѣрами рейсирующихъ судовъ, и вообще просить Совѣтъ Съѣздовъ слѣдить бдительно за постройкой всякихъ мостовъ вообще черезъ судоходныя рѣки Волжскаго бассейна и просить, чтобы Министерствомъ Путей Сообщенія для разсмотрѣнія мѣста постройки мостовъ черезъ сплавныя и судоходныя рѣки приглашались представители судовладѣльческихъ организаций“.

Н. А. Ангоновъ. Прошу разрѣшить сдѣлать поясненіе къ словамъ Н. П. Ярцева. Онъ говоритъ о водопадахъ—ихъ не будетъ; будетъ лишь временное увеличеніе скорости теченія—вѣроятно на двѣ или на три весны, т. е. пока вода не разработаетъ себѣ должнаго русла. Особенно значительнаго препятствія для судоходства слѣдуетъ ожидать только весной 1912-го года. Въ этомъ отношеніи сыграетъ извѣстную роль и правобережный выступъ, находящійся ниже оси моста (станціи Островъ Моск. Каз. ж. д.). Выступъ этотъ частью будетъ разобранъ вручную въ 1911 году для желѣзнодорожной насыпи, частью же—предназначенъ къ размыву весенними водами 1912-го года.

Не отрицая, такимъ образомъ, что постройка Казанскаго моста создастъ временное препятствіе для судоходства, я однако не могу согласиться съ тѣмъ, что это препятствіе будетъ постояннымъ и такимъ грознымъ, какъ его рисуетъ г-нъ Ярцевъ. Наконецъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что постройка моста уже начата и должна быть закончена въ 1913 году; всякія ходатайства въ настоящее время уже явятся запоздалыми. Вопросъ о добавочномъ пролетѣ въ Паратскомъ затонѣ своевременно обсуждался. Отъ этого отказались въ виду необходимости во время весенняго половодья закрывать добавочный пролетъ щитами.

Н. П. Ярцевъ. На слова Д. В. Сироткина могу сказать одно, что Совѣтъ Съѣздовъ долженъ быть освѣдомленъ о Казанскомъ мостѣ. Указывать на то, почему Казанскій Биржевой Комитетъ ничего въ этомъ случаѣ не дѣлаетъ, это мнѣ кажется, дѣло касается не однихъ Казанскихъ пароходчиковъ, а всѣхъ волж-

скихъ судопромышленниковъ, о которыхъ долженъ заботиться не Казанскій Биржевой Комитетъ, а Совѣтъ Съѣздовъ, а поэтому и упрекъ этотъ можно отнести только къ послѣднему.

Сергѣй Александровичъ Пестриковъ говоритъ, что черезъ Александровскій мостъ можно пройти безъ аварій (это что же... на казенномъ или пассажирскомъ пароходѣ?), которая будто бы создается только отъ того, что пароходы не хотягъ производить расчалки. Я крайне удивленъ это слышать отъ бывшаго представителя Казанскаго Округа, который хорошо долженъ знать, что подъ мостъ не ходятъ пароходы, идущіе сверху со всѣмъ караваномъ, а идутъ въ расчалку, на основаніи существующихъ правилъ для плаванія. Для буксирныхъ и пассажирскихъ пароходовъ и для плотовъ существуютъ здѣсь различныя пролеты.

Нынѣ для плотовъ былъ отведенъ сначала такой пролетъ, чтобы создавать аваріи; приходилось ждать другого парохода и только съ нимъ съ причаломъ по обоимъ концамъ и было возможно спускать.

Затѣмъ, неизвѣстно, въ чьемъ вѣдѣніи находится мостъ: въ рукахъ ли желѣзной дороги или Казанскаго Округа. Когда при спускѣ плотовъ приходилось обращаться нашимъ командирамъ къ путейскому начальству съ вопросомъ, почему назначенъ не прошлогодній (1909) пролетъ для спуска плотовъ, а другой весьма плохой, то путейское начальство говорило, что этотъ пролетъ назначенъ желѣзной дорогой, а въ прошлогодній пролетъ пускать нельзя, такъ какъ онъ не особенно проченъ. Но потомъ, когда почти прошелъ плотовой сезонъ—сплавъ, былъ назначенъ прошлогодній пролетъ, т. е. тотъ самый, въ который добывались командиры плотоводы. Изъ опасныхъ устоевъ мостъ опять превратился въ неопасный, безъ всякаго ремонта его. Это обстоятельство, мнѣ кажется, тоже слѣдовало бы выяснить, въ виду серьезности вопроса объ устояхъ моста.

Н. И. Соколовскій. Я сдѣлаю краткія замѣчанія. Говорятъ, что строить мосты нельзя, такъ какъ они стѣсняють судоходство. Прекратить постройку мостовъ для желѣзныхъ дорогъ нельзя, но надо строить мосты настолько технически совершенные, чтобы они не препятствовали судоходству, а по отношенію къ Александровскому мосту я не могу согласиться, чтобы таковой, при пятидесятисаженныхъ ходовыхъ пролетахъ между быками, являлъ бы собой большое препятствіе судоходству при наличіи правильнаго управленія судами. Указываютъ далѣе, что завѣдуетъ Александровскимъ мостомъ желѣзная дорога,—но вѣдь здѣсь есть два представителя, завѣдывавшіе мостомъ—С. А. Пестриковъ и я, которые могутъ подтвердить, что ничего подобнаго никогда не было.

А. Н. Голубевъ. Я глубоко протестую противъ утвержденія г. Ярцева, что пролеты назначаются такъ, чтобы создавать аваріи, это грубая выходка противъ представителей Округа.

И. А. Салтыковъ. Я бы просилъ освѣтить вопросъ объ устройствѣ моста въ г. Муромѣ.

Предсѣдатель. Я уже указывалъ, что мы уклонились отъ поставленнаго на обсужденіе вопроса; далѣе такого уклоненія и не могу допустить. Этого вопроса въ программѣ нѣтъ.

И. А. Салтыковъ. Мы сюда пріѣхали не программы смотрѣть, а обсуждать свои нужды. Я долженъ напомнить, что этотъ вопросъ имѣетъ громадное значеніе и я прошу обратитъ на него вниманіе.

Н. П. Ярцевъ. Александръ Никифоровичъ Голубевъ сдѣлалъ заявленіе, что я позволилъ себѣ грубую выходку. Если онъ не возьметъ своего замѣчанія обратно, то я буду вынужденъ просить занести слова его въ протоколъ. Я только сказалъ, что не знаютъ, кто завѣдуетъ мостомъ: желѣзнодорожное начальство или Казанскій Округъ; проходы же для сплава плотовъ назначаются такія, чтобы въ нихъ происходили аваріи.

Предсѣдатель, обращаясь къ Н. П. Ярцеву: можетъ Вы возьмете свои слова обратно. Вопросъ этотъ желательнo исчерпать.

А. Н. Голубевъ. Я буду вполне удовлетворенъ, если г. Ярцевъ откажется отъ своихъ словъ, и они будутъ занесены въ протоколъ.

Н. П. Ярцевъ. Я говорилъ, что не знаютъ, кто хозяинъ моста, и указалъ, что пролеты назначаются такъ, какъ бы умышленно, чтобы создавать аваріи.

Предсѣдатель (обращаясь къ Ярцеву). Можетъ Вы откажетесь отъ своихъ словъ?

Н. П. Ярцевъ. Я не могу отказаться, потому что я ничего оскорбительнаго для Казанскаго Округа не сказалъ. Чувствую себя я оскорбленнымъ со сторо-

ны Александра Никифоровича Голубева за сдѣланное имъ заявленіе.

П. П. Ярго мскій при общемъ шумѣ читаетъ резолюцію слѣдующаго содержанія:

„Разсмотрѣвъ вопросъ о поддержаніи предъ правительствомъ ходатайства Владимірскаго Уѣзднаго Земскаго Собранія объ ассигнованіи пособія на устройство постояннаго моста во Владимірѣ черезъ рѣку Клязьму, третій Съѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна постановилъ: поручить Совѣту Съѣздовъ поддержать это ходатайство, предварительно подробно разсмотрѣвъ проектъ моста въ смыслѣ соответствія проходимости пролетовъ съ размѣрами рейсирующихъ судовъ, и вообще просить Совѣтъ Съѣздовъ слѣдить бдительно за постройкой всякихъ мостовъ вообще черезъ судоходныя рѣки Волжскаго Бассейна и просить, чтобы Министерствомъ Путей Сообщенія для разсмотрѣнія мѣста постройки мостовъ черезъ сплавныя и судоходныя рѣки приглашались представители судовладѣльческихъ организацій“.

А. А. Салтыковъ. Прошу добавить также, чтобы не засыпали затонъ.

Предсѣдатель. Рѣчь идетъ не о затонахъ, а о мостѣ.

Резолюція принимается.

Засѣданіе закрывается въ 8¹/₂ часовъ вечера.

ЖУРНАЛЪ

ПЯТАГО ЗАСЪДАНІЯ

третьяго създа судовладѣльцевъ волжскаго бассейна

12 декабря 1910 года. (Дневное).

ЖУРНАЛЪ

ПЯТАГО ЗАСЪДАНІЯ

третьяго съѣзда судовладѣльцевъ волжскаго бассейна.

12 декабря 1910 года. (Дневное).

Засѣданіе открывается въ 11 ч. 50 м. утра.

Предсѣдательствуетъ И. Ф. Скрѣпинскій. Товарищъ предсѣдателя И. Н. Величко.

Секретари: Д. С. Артамоновъ, И. П. Золотницкій, В. П. Позернъ и П. П. Яргомскій.

Къ началу засѣданія прибылъ Управляющій губерніей д. с. с. С. И. Бирюковъ.

Д. с. с. С. И. Бирюковъ. Господа, прошу выслушать телеграмму, полученную мною отъ Его Императорскаго Величества Государя Императора въ отвѣтъ на телеграмму, посланную по вашему порученію при открытіи Съѣзда. (Всѣ встаютъ). Телеграмма эта слѣдующаго содержанія:

„Передайте собравшимся на Съѣздъ судопромышленникамъ Мою сердечную благодарность за выраженныя чувства любви и преданности. Увѣренъ, что работы Съѣзда приведутъ къ благоустройству нашего великаго воднаго пути на пользу родной промышленности и торговли“.

Счастливъ передать вамъ привѣтъ обожаемаго Монарха. Ура“...

Клики дружно подхватываются всѣмъ собраніемъ.

И. Ф. Скрѣпинскій. Прошу, господа, заслушать полученныя телеграммы слѣдующаго содержанія:

Отъ Министра Путей Сообщенія т. ѓ. С. В. Рухлова:

„Сердечно благодарю третій Съѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна за выраженныя чувства. Относясь съ полнымъ вниманіемъ къ нуждамъ Волги, высказываю надежду, что Съѣздъ своей работой намѣтитъ правильные пути къ ихъ удовлетворенію“.

Отъ Товарища Министра Торговли и Промышленности д. с. с. П. И. Миллера.

„Прошу принять и передать третьему Съѣзду Судовладѣльцевъ искреннюю благодарность за выраженныя чувства“.

Отъ Начальника Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ кн. В. Н. Шаховскаго:

„Прошу передать третьему Съѣзду Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна мою искреннюю благодарность за вниманіе, желаю ему плодотворной дѣятельности. Нуж-

ды Волжскаго судоходства всегда будутъ близки управленію внутреннихъ водныхъ путей“.

И. Ф. Скрѣпинскій. Теперь приступимъ къ выполненію программы сегодняшняго засѣданія. На очереди стоитъ докладъ Совѣта: „О положеніи землечерпанія на рѣкахъ Волжскаго бассейна въ связи со смѣтой Управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ на 1911 г.“. (Приложеніе № 14).

П. П. Яргомскій начинаетъ читать докладъ Совѣта. Первую часть доклада, излагающую исторію землечерпанія на р. Волгѣ, П. П. Яргомскій сообщаетъ въ сжатомъ видѣ, характеризуя лишь главные этапы развитія этого дѣла. Остальная часть доклада читается подробно. Когда докладчикъ доходитъ до мѣста, гдѣ характеризуется положеніе вопроса о ночныхъ работахъ на землечерпательныхъ машинахъ въ Московскомъ Округѣ Путей Сообщенія, слова проситъ завѣдующій землечерпаніемъ на р.р. Москвѣ и Окѣ Е. Р. Бриллингъ.

Е. Р. Бриллингъ. Прошу слова къ порядку дня. Я прошу Петра Петровича прочесть это мѣсто буквально, именно такъ, какъ написано въ докладѣ.

П. П. Яргомскій. (Возражая послѣднему). Виновать, Евгенийъ Робертовичъ, у Васъ въ рукахъ лишь проектъ доклада, тогда какъ я читаю уже утвержденный Совѣтомъ докладъ, и въ послѣднемъ это мѣсто написано именно такъ, какъ я прочелъ.

(Въ дальнѣйшемъ чтеніе доклада оканчивается безъ перерывовъ).

И. Ф. Скрѣпинскій. Кому, господа, угодно высказаться по прочитанному докладу?

И. М. Рѣпинъ. Вотъ мы слышали докладъ. Если оглянуться назадъ, къ концу 70-хъ и первой половинѣ 80-хъ годовъ, то прогрессъ въ этомъ дѣлѣ большой. Въ прежнее время идешь съ караваномъ—если стоитъ машина на перекачѣ—и боишься—дѣло значитъ плохо. А теперь со всѣхъ сторонъ мы просимъ—дайте намъ машину, и нѣтъ отбою отъ этихъ просьбъ. Теперь у насъ въ Казанскомъ Округѣ прекрасныя машины и образцовая организація дѣла, созданная такимъ руко-

водителемъ, какъ Вильгельмъ Генриховичъ Клейберъ. И теперь мы можемъ явственно ощущать результаты этой организаци. Нынѣшняя навигациа, какъ вамъ гг. извѣстно, была трудная. На верхнемъ плесѣ работало 7 машинъ, и благодаря этому глубина ниже $7\frac{1}{2}$ четвертей не опускалась. То ли было въ прежнее время? Были года, когда на верхнемъ плесѣ больше аршина вода не стояла. Такъ что безъ всякихъ оговорокъ—на верхнемъ плесѣ землечерпаніе улучшило транзитный путь. То же надо сказать и о среднемъ плесѣ: ниже 9 четвертей въ среднемъ не спускается—и слава Богу. Не то нужно сказать о Нижнемъ Поволжьи. Нижний плесъ, господа, находится въ забвеніи. О немъ забыли. Въ прошедшіе года, въ навигации 1907—1909 годовъ, когда на среднемъ плесѣ меньше $10-10\frac{1}{2}$ четв. не бывало, мы на нижнемъ плесѣ еле перебивались; вода сходила на нѣкоторыхъ перекатахъ до 9 и до $8\frac{1}{2}$ четвертей. И благодаря этому глубину среднего плеса нельзя было полностью использовать. Приходилось перегружать баржи. И въ нынѣшнюю навигацию нашъ плесъ обратилъ на себя общее вниманіе; хотя скажу: мало. У насъ на нѣкоторыхъ перекатахъ не только воды не было, но гдѣ и была вода, не сумѣли ее использовать, работой землечерпательныхъ машинъ только портили перекаты. Такой случай былъ на Ураковской воложкѣ: понадѣлали восьмерокъ,—какъ хочешь, такъ и иди. Ну, обратились въ Округъ, прислали другую машину, поисправили малость. Немного приходилось думать, чтобы испортить перекатъ, а сколько пришлось хлопотать, чтобы исправить. Другой такой же случай былъ около Царицына на Купоросномъ перекатѣ. Въ Астрахани у взморья такое же положеніе. Работаетъ тамъ машина шестая...

Г о л о с а: Шестнадцатая.

П. М. Р ѣ п и н ѣ. Ну, хорошо, шестнадцатая; машина старая, производительностью $4\frac{1}{2}$ куб. с. Что съ нее возьмешь? Рейдовый караванъ у насъ тамъ ходитъ на $6-6\frac{1}{2}$ четвертяхъ. Намъ обязательно надо ходатайствовать, чтобы обратить вниманіе на нижнюю Волгу и увеличить тамъ число машинъ. Единственное наше спасеніе—увеличеніе землечерпательныхъ машинъ, и первая наша забота должна быть о нижнемъ плесѣ.

В. А. Ч а п л ы г и н ѣ. Въ заслушанномъ докладѣ по адресу Московскаго Округа П. С. выражены нѣкоторые упреки, на которые я постараюсь отвѣтить. Прежде всего говорится, что свѣдѣнія о работахъ землечерпательныхъ машинъ своевременно не публикуются. Совершенно вѣрно. Мы такую вѣдомость составляемъ только въ концѣ навигаци и, какъ характеризуетъ докладъ Совѣта Съѣздовъ, которому доставлена эта вѣдомость, она составлена прекрасно. Сравнить нашу отчетность по землечерпательнымъ работамъ съ отчетностью Казанскаго Округа и требовать, чтобы мы черезъ каждыя двѣ недѣли давали сводную вѣдомость о работѣ землечерпательныхъ машинъ—нельзя; тамъ на каждой машинѣ имѣется особый инженеръ, съ котораго и можно потребовать точной и подробной вѣдомости, тогда какъ у насъ, на весь землечерпательный караванъ, разбросанный на 1000 вер., имѣется только одинъ инженеръ, завѣдующій землечерпаніемъ, который все время находится въ разѣѣ-

дахъ. Тѣмъ не менѣе, 1-го и 15-го числа каждаго мѣсяца у насъ составляются для представленія въ Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ свѣдѣнія о дѣятельности землечерпательныхъ машинъ, въ которыхъ приводятся сырыя, не обработанныя данныя; и если Совѣтъ Съѣздовъ будетъ настаивать на сообщеніи этихъ свѣдѣній, оговаривая,—не исполнѣ провѣренныхъ, то думаю, что они могутъ быть ему доставляемы. Затѣмъ, на Московскій Округъ возводится нареканіе относительно непроизводства ночныхъ работъ. Я не знаю, откуда получилъ Совѣтъ эти свѣдѣнія, но они не совсѣмъ точны. Могу засвидѣтельствовать, что это не такъ, что работы все же производятся. Правда, работы не сплошныя, такъ какъ приходится сообразоваться съ наличностью кредитовъ. Если бы, какъ настаиваетъ Совѣтъ Съѣздовъ, работы производились въ теченіе круглыхъ сутокъ въ продолженіе всей навигаци, то могло бы случиться, что въ наиболѣе острый періодъ мелководья, когда именно производство сплошныхъ работъ обязательно, кредиты были бы исчерпаны. Поэтому, когда надобности въ ночныхъ работахъ нѣтъ, онѣ и не производятся. Въ настоящемъ году, когда въ іюнѣ мѣсяцѣ наступилъ острый моментъ мелководья, тотчасъ же было отдано распоряженіе приступить къ производству ночныхъ работъ, и жалобъ на то, что ночныя работы не производятся, ни отъ кого ко мнѣ не поступало. Вообще, я прошу гг. судопромышленниковъ, если они замѣтятъ неисправности въ землечерпаніи, обращаться съ жалобами ко мнѣ лично. Я категорически протестую противъ утвержденія доклада, что ночныя работы, не смотря на отданное распоряженіе, не производятся. Такихъ фактовъ не было. Возможны другіе факты, что къ этимъ работамъ приступали не сразу, такъ какъ штатъ машинъ держится только въ необходимомъ размѣрѣ, и при переходѣ къ ночнымъ работамъ приходится спѣшно нанять дополнительный комплектъ, что не всегда и не вездѣ возможно сдѣлать сразу. Наибольшія затрудненія въ этомъ году были на плесѣ Коломна-Рязань и, однако же, въ самые трудные моменты мы держали глубину на 4-хъ четвертяхъ, а вѣдь прежде тамъ бывало 8 вершковъ. Этотъ плесъ можетъ быть исправленъ вполне только шлюзованіемъ, которое на немъ, какъ вамъ извѣстно, и предполагается въ ближайшемъ будущемъ. Возьмите Дѣдновскій перекатъ—онъ одинъ чего стоитъ. Вѣдь это не одинъ перекатъ, а цѣлая группа ихъ, которая тянется на протяженіи 5-ти верствъ, тѣмъ не менѣе, на немъ все время поддерживалась глубина не менѣе 4-хъ четвертей. На Москвѣ-рѣкѣ совершенно не было задержекъ и препятствій, глубина плеса все время удерживалась на 5 четвертяхъ. Если, наконецъ, обратиться къ плесамъ ниже Рязани, то тамъ также все время поддерживалась глубина отъ 4-хъ до 5-ти четвертей, въ среднемъ до $4\frac{1}{2}$ четвертей. И этихъ результатовъ удалось добиться съ совершенно недостаточнымъ землечерпательнымъ караваномъ, раскинутымъ на протяженіи 800 верствъ отъ Нижняго до Коломны, если не считать Москву-рѣку, гдѣ работала одна маленькая машина „Москворѣцкая 3“. Если же судовладельцы предъявляютъ претензіи на большую глубину, то я могу сказать, что пока не будутъ заказаны и доставлены на рѣку предназначенныя для Оки

новыя 5 машинъ, то на большіе результаты рассчитывать не приходится, а о 6-ти четвертяхъ при существующемъ положеніи и думать нечего. Когда же новыя машины поступятъ, то не только 6 четвертей, но даже больше можетъ быть вполне гарантировано. Что касается заказа этихъ машинъ, то, какъ извѣстно, это зависитъ не отъ Округа. Я только могу сообщить, что сейчасъ Управленіемъ ведутся переговоры съ заводами о заказѣ ихъ и какъ разъ передъ отправленіемъ на Съѣздъ, я участвовалъ въ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра П. С. Н. Л. Щукина по заказу этихъ машинъ. Управление идетъ навстрѣчу желаніямъ судовладельцевъ и намѣрено произвести заказъ съ большою осмотрительностью. Сейчасъ вызываются дѣятели и даже судходцы и выясняются ихъ взгляды относительно тѣхъ требованій, которыя должны быть предъявлены при заказѣ этихъ машинъ. Въ то же время отъ заводовъ затребованы справки относительно цѣнъ и прочихъ условий. Всѣ эти свѣдѣнія концентрируются въ Комитетѣ при Управленіи, куда будутъ вызваны также и техники землечерпательнаго дѣла, и только по выясненіи всѣхъ этихъ обстоятельствъ, Управление приступитъ къ заключенію договоровъ съ заводами.

Н. А. Антоновъ. О результатахъ землечерпательныхъ работъ нельзя судить по даннымъ одного года. Вопросъ этотъ слѣдовало бы полнѣе освѣтить, сопоставить данныя прошлыхъ навигацій, беря для сравненія только послѣдніе года, т. е. когда благодаря В. Г. Клейберу принципы землечерпанія на транзитѣ были уже прочно установлены на Волгѣ. Только на основаніи такого изслѣдованія, можно притти къ окончательному результату, произошло ли какое либо ухудшеніе въ постановкѣ этого дѣла. Въ этомъ отношеніи особенно жаль, что Совѣтъ въ своемъ докладѣ не сопоставилъ результаты землечерпанія истекшей навигаціи и навигаціи 1906 года; сопоставленіе это само напрашивалось, такъ какъ эти навигаціи имѣютъ весьма много общихъ характерныхъ признаковъ: тотъ же быстрый спадъ весенней воды, тѣ же минимальные горизонты, тотъ же, наконецъ, паводокъ во второй половинѣ августа. Наиболѣе важнымъ общимъ признакомъ, конечно, слѣдуетъ признать минимальные горизонты. Въ Нижнемъ совпаденіе этихъ горизонтовъ въ 1906 и 1910 годахъ было полное: какъ въ томъ, такъ и въ другомъ году $+ 0,28$ отъ „0“ нашихъ дополненій. Въ прочихъ пунктахъ они хотя не совпадали, но близко подходили другъ къ другу; такъ, напримѣръ, въ Рыбинскѣ въ 1910 году минимальный горизонтъ былъ на 3 сотки выше, чѣмъ въ 1906 году; въ Богородскѣ и Самарѣ—на 1 сотку ниже.

Обратимся теперь къ сравненію результатовъ землечерпанія за эти двѣ вполне сходныя навигаціи.

Въ 1906 году наименьшая транзитная глубина была	
верхняго плеса	7 четвертей.
средняго „	10 „
нижняго „	9 „
Въ 1910 году:	
верхняго плеса	$7\frac{1}{2}$ „
средняго „	9 „
нижняго „	$10\frac{1}{2}$ „

Отсюда видно, что въ 1910 году только средній

плесъ былъ въ худшемъ состояніи, чѣмъ въ 1906 году, но зато верхній и особенно нижній—въ значитель, но лучшемъ.

Если сравнимъ транзитную глубину на всемъ протяженіи Нижній—Астрахань (т. е. вмѣстѣ средняго и нижняго плесовъ), то увидимъ, что въ 1906 году глубина 10 четвертей и менѣе наблюдалась въ теченіе 41 дня
глубина 9 четвертей и менѣе наблюдалась въ теченіе 4 дней
тогда какъ въ 1910-мъ году
10 четвертей и менѣе наблюдалась въ теченіе 17 дней
9 четвертей и менѣе наблюдалась въ теченіе только 1 дня.

Я не буду отрицать тѣхъ оплошностей, которыя имѣли въ этомъ году мѣсто на Кременскомъ, Духовническомъ и нѣкоторыхъ другихъ перекатахъ.

Въ большомъ и сложномъ дѣлѣ трудно обойтись совсѣмъ безъ ошибокъ. Но, несмотря на наличность таковыхъ, нельзя не признать, что борьба съ мелководьемъ этого года велась Округомъ вполне успѣшно и болѣе успѣшно, чѣмъ въ подобное мелководье 1906 года. Землечерпательныя силы Округа въ истекшую навигацію были распределены болѣе правильно, благодаря чему транзитная глубина средняго плеса подерживалась болѣе, чѣмъ верхняго, а нижняго плеса—болѣе, чѣмъ средняго, тогда какъ въ 1906 году сравнительно благоприятное состояніе средняго плеса не могло быть вполне использовано судходствомъ, въ виду плохого состоянія нижняго плеса. Такимъ образомъ, въ дѣлѣ поддержанія транзитной глубины на Волгѣ Округъ идетъ не назадъ, а впередъ.

Въ докладѣ Совѣта Съѣздовъ попутно затрагивается цѣлый рядъ вопросовъ и приводится масса цифровыхъ данныхъ. Цифрамъ, конечно, можно было бы противопоставить только цифры же, но этого я сдѣлать не могу, такъ какъ съ докладомъ, къ сожалѣнію, мы познакомились только сейчасъ.

Поэтому я коснусь только въ общихъ чертахъ количества нерабочаго времени землечерпательныхъ машинъ. Казанскимъ Округомъ принимаются и, конечно, будутъ приниматься всѣ мѣры къ уменьшенію такого времени, однако слѣдуетъ помнить, что по самому характеру работъ на транзитѣ процентъ нерабочаго времени всегда будетъ значителенъ. На буксировку машинъ съ одного мѣста на другое, на установку ихъ на мѣстѣ работъ и на счалку каравана по окончаніи ихъ—всегда уходитъ не мало времени. Чѣмъ мелководнѣе навигація, чѣмъ интенсивнѣе работа, тѣмъ больше этихъ перемѣщеній и тѣмъ больше на нихъ уходитъ времени. Совѣту Съѣздовъ извѣстно, конечно, что на одинъ и тотъ же перекалъ зачастую ставится машина 3—4 раза въ навигацію. Мнѣ кажется, докладъ дѣлаетъ ошибку, не объясняя этихъ обстоятельствъ, благодаря чему получается впечатлѣніе, что все нерабочее время машинъ—является результатомъ оплошности лицъ, приставленныхъ къ этому дѣлу. Если прибавить сюда, что не мало въ общемъ времени всегда должно уходить на перекладку якорей, на перемѣщеніе рефулеровъ, на чистку котловъ и на пропускъ въ узкихъ ходахъ мимо машины каравановъ и плотовъ

то, надѣюсь, Съѣздъ должнымъ образомъ отнесется къ этому нерабочему времени, которое докладомъ трактуется, какъ непроизводительно затраченное.

Нельзя вполне присоединиться и къ соображеніямъ Совѣта Съѣздовъ о распредѣленіи машинъ по плесамъ. Такъ, напримѣръ, переводъ Волжской 7-й на нижній плесъ былъ бы совершенно нерационаленъ. Эта машина можетъ вырабатывать прорѣзь глубиной не болѣе 18—19 четвертей, что для нижняго плеса является далеко недостаточнымъ. Однотипная седьмому номеру машина № 8 только потому успѣшно работаетъ на нижнемъ плесѣ, что рама ея удлинена на 2 аршина. Результатъ этой капитальной передѣлки № 8 еще недостаточно выясненъ, чтобы и на № 7 предпринять такую же передѣлку. Съ теперешней же рамой машина № 7 можетъ только успѣшно работать на верхнемъ и временно (въ межень) на среднемъ плесѣ.

Д. В. Сироткинъ. Я долженъ сдѣлать нѣкоторыя поясненія къ докладу. Прежде всего, по поводу возраженій Московскаго Округа Путей Сообщенія о ночной работѣ. Свѣдѣнія мы получаемъ отъ командировъ пароходовъ. Они пишутъ намъ и телеграфируютъ, что ночныя и праздничныя работы не производятся. Мы должны вѣрить этимъ сообщеніямъ. Вы, господа, должны войти въ наше положеніе. Все неудовольствіе, все горе, которое командиръ испытываетъ на плесѣ, онъ изливаетъ Совѣту, и наша обязанность передать все это Съѣзду. Мы занимаемъ особенное положеніе: гдѣ дѣло идетъ хорошо, о томъ намъ не пишутъ, а всякое недовольство несутъ къ намъ. У насъ въ нашей перепискѣ, въ нашихъ отношеніяхъ съ командирами и судовладельцами, какъ на свѣточувствительной пластинкѣ, отражается только отрицательная сторона работы. И пенять на насъ за то, что все это мы выносимъ на Съѣздъ,—упрекать насъ, было бы несправедливо. Чины Округа эти замѣчанія могутъ использовать для себя. Сама жизнь совершенствуется, и это отражается во всѣхъ областяхъ. Напримѣръ, въ Московскомъ Округѣ землечерпаніе не полно не потому, что тамъ не хотятъ дѣлать, а потому, что машины недостаточно, машины старыя, слабой производительности. Глубокая наша благодарность, какъ Казанскому, такъ и Московскому Округамъ Путей Сообщенія за тѣ улучшенія, которыя они вносятъ въ дѣло. За послѣдніе годы сдѣлано во много разъ больше, чѣмъ было раньше. Въ землечерпаніи мы ушли очень далеко. И потому въ нашей совмѣстной работѣ не должно быть диссонансовъ. Наши задачи и задачи Округовъ по существу однѣ и тѣ же. Совмѣстной дѣятельностью мы должны дополнять другъ друга; не воздвигать между нами стѣну взаимнаго недовѣрія, а разрушить послѣдніе остатки ея, которые, быть можетъ, еще сохранились отъ прежнихъ временъ,—вотъ о чемъ заботится Совѣтъ Съѣздовъ, и онъ надѣется, что въ этомъ отношеніи встрѣтитъ поддержку со стороны Округовъ. Господа, я предлагаю благодарить, какъ Казанскій Округъ въ лицѣ присутствующихъ на Съѣздѣ Николая Александровича, такъ и Московскій—въ лицѣ Его Превосходительства, Начальника Московскаго Округа Путей Сообщенія Владиміра Александровича Чаплыгина, и послать В. Г. Клейберу, создавшему на Волгѣ землечерпаніе, привѣтственную телеграмму.

(Предложеніе Д. В. Сироткина поддерживается Съѣздомъ апплодисментами).

И. А. Салтыковъ. Я хочу сказать нѣсколько словъ о постановкѣ дѣла въ Московскомъ Округѣ. Я не обвиняю Начальника Округа за пробѣлы, которые такъ хорошо и многосправедливо выяснилъ докладъ Совѣта, но предлагаю просить Начальника Округа принять мѣры къ уменьшенію нерабочихъ часовъ на землечерпательныхъ машинахъ. Точно также вмѣнить въ обязанность багермейстерамъ и служащимъ на машинахъ не отлучаться во время работъ. Самъ замѣчалъ. Затѣмъ хочу обратить вниманіе Начальника Округа на нѣкоторыя распоряженія и объяснить намъ, законны они или не законны. Такъ, инспекторъ судоходства въ Рязани, г-нъ Массальскій, когда на Дѣдновскомъ перекачѣ было 1 аршинъ 1 верш., заставлялъ паузиться въ Рязани и брать обмѣрныя свидѣтельства на 1 аршинъ. Я просилъ бы сдѣлать распоряженіе чтобы можно было паузиться у самаго мелкаго перекачата. Вѣдь это очень неудобное положеніе, когда приходится паузиться за 150 верстъ до перекачата. Слѣдуетъ также обратить вниманіе, что въ Рязани паузиться прямо невозможно. Пристань очень тѣсна: даже пассажирскому пароходу, чтобы пройти ниже Рязанскаго моста, нужно много труда; а съ караваномъ того труднѣе. Между тѣмъ, завѣдующій пристанью даетъ разрѣшеніе проходить буксиромъ не иначе, какъ распаузившись. Вслѣдствіе такого распоряженія были даже аваріи.

И. Ф. Скрѣпкинскій. Какое это имѣетъ отношеніе къ землечерпанію?

И. А. Салтыковъ. Я хотѣлъ сдѣлать попутныя замѣчанія.

Е. Р. Бриллингъ. Относительно землечерпанія въ Московскомъ Округѣ докладъ начинается съ указанія, что освѣтить постановку этого дѣла тѣми свѣдѣніями, которыя помѣщаются въ „Извѣстіяхъ“ Округа, онъ не можетъ, такъ какъ эти свѣдѣнія крайне неполны, не указываютъ, напримѣръ, часы, когда машины становятся на работу и т. д. На это я укажу, что въ Правленіи Округа и въ Управленіи Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ дорогъ каждыя двѣ недѣли имѣются самыя подробныя свѣдѣнія о работѣ землечерпательныхъ машинъ. Что же касается „Извѣстій“, то помѣщеніе въ нихъ этихъ свѣдѣній является, пожалуй, даже излишнимъ. Въ „Извѣстіяхъ“ помѣщаются такія свѣдѣнія, которыя могутъ имѣть практическое значеніе для судоходства. „Извѣстія“ преслѣдуютъ цѣль давать быстро такія свѣдѣнія, которыя могутъ представить практической интересъ на мѣстахъ. А какое значеніе для судоходца можетъ имѣть извѣстіе, что такая то машина начала работу на такомъ-то перекачѣ въ 6 ч. 25 м. или въ 6 ч. 30 м. Свѣдѣнія эти не затериваются, они имѣются, но просто помѣщеніе ихъ въ „Извѣстіяхъ“ считаемъ не нужнымъ. Послѣ этихъ предварительныхъ замѣчаній перехожу къ работѣ машинъ. Возьмемъ по порядку—„Окская 1-я“. Въ докладѣ говорится, „наблюдается большая потеря времени съ начала работъ послѣ прихода на мѣсто и при уходѣ съ мѣста работы по окончаніи работы“. Упрекъ не совсѣмъ основательный. 12 часовъ, которые Совѣтъ полагаетъ достаточнымъ, чтобы поставить машину на

якоря или убрать ее съ якорей—всегда соблюдаются. Исключение составляют такие случаи, когда машина пришла къ мѣсту работы ночью. Приходится выждать утра, чтобы осмотрѣться, выбрать мѣсто работы; въ такихъ случаяхъ приходится тратить, разумѣется, больше времени, во всѣхъ же остальныхъ случаяхъ эти, такъ сказать, законные 12 часовъ всегда соблюдаются, что я могъ бы доказать, разбирая подробно работу каждой машины. Точно также, не принимается докладомъ во вниманіе время, которое приходится иногда употреблять на чистку котловъ, а также на работы изыскательнаго характера. Въ началѣ навигаціи машиной „Окская-1-я“ въ Трубежѣ не была выполнена вся необходимая работа, пришлось увести ее на Заозерскій перекатъ; затѣмъ съ Заозерскаго переката она не сразу могла двинуться, такъ какъ при ней нѣтъ спеціального парохода для буксировки; пришлось ждать, когда за ней придетъ пароходъ. Вообще, имѣя на весь землечерпательный караванъ всего одинъ пароходъ, крайне трудно производить своевременную буксировку машинъ. Между прочимъ, въ докладѣ также отмѣчается, что слишкомъ много времени тратится на буксировку машинъ. Я на этотъ упрекъ скажу, что при тѣхъ разстояніяхъ, на которыя приходится раскидывать работу землечерпательнаго каравана, это неизбѣжно. Возьмемъ, на примѣръ, машину „Окская 5“; въ докладѣ говорится, что она буксировалась 881 в. вверхъ по теченію и столько же внизъ; но, чтобы доставить ее изъ Рязани на Бабинскій перекатъ, надо поднять ее на 660 верстъ вверхъ по теченію, и потомъ доставить обратно. По Клязьмѣ приходилось также слишкомъ далеко ходить. Относительно „Окской 1-й“ также говорится въ докладѣ, что она много и, какъ бы, непроизводительно буксировалась. Но стоитъ только проверить, гдѣ она работала, чтобы этотъ упрекъ отпалъ. Въ работѣ этой машины крайне характерно сказались исключительныя обстоятельства истекшей навигаціи. Въ самомъ началѣ навигаціи благоприятный горизонтъ воды на плесѣ Коломна—Рязань позволилъ обратить машину на расчистку Борковскаго затона. Не успѣла она окончить эту работу, какъ понадобилась на Москву—рѣку для экстренныхъ работъ,—необходимо было подчистить нѣкоторые наиболѣе мелкіе перекаты. Между тѣмъ, съ 13 мая начался быстрый спадъ воды на Окѣ. Горизонтъ воды понизился почти на цѣлую сажень ниже „0“ Рязанскаго водомѣрнаго поста; пришлось эту машину вытребовать обратно и поставить на плесъ Рязань-Касимовъ.

Теперь коснусь ночныхъ работъ. Никакихъ сомнѣній нѣтъ въ томъ, что эти работы производятся. Стоитъ ознакомиться съ вѣдомостями о работѣ машинъ, чтобы въ этомъ убѣдиться. Возьмемъ машину „Окская 3“; поставленная на Дѣдновскомъ перекатѣ, она проработала здѣсь со 2 по 6 мая включительно; общее количество рабочихъ часовъ 112, что даетъ въ среднемъ 22 часа въ сутки. И это можно доказать по отношенію почти всѣхъ машинъ, за нѣкоторыми небольшими исключениями. Такъ, на примѣръ, не работала по ночамъ Клязьминская машина, и это объясняется тѣмъ, что трудно было организовать ночныя работы этой машинѣ: машина прибыла къ намъ поздно, въ срединѣ августа, въ самый разгаръ полевыхъ работъ у

прибрежнаго населенія, и въ это время возможность найти дополнительную смѣну рабочихъ на машину крайне ограничена. Изъ всѣхъ выводовъ, которые привелъ Совѣтъ Съѣздовъ въ своемъ докладѣ, я принимаю одинъ единственный и всецѣло къ нему присоединяюсь; это недостатокъ машинъ. И если землечерпательный караванъ Московскаго Округа, въ концѣ концовъ, будетъ увеличенъ новыми машинами, вполне можно будетъ поддерживать на всемъ пути Москва—Нижній глубину, достаточно удовлетворительную для судоходства.

М. Н. Кедровъ. Изъ доклада Совѣта усматривается, что на р. Суру предполагается заказать 1 землечерпательницу, для рѣки же Ветлуги съ тремя другими мелкими рѣками также одну. Это предпочтеніе, оказываемое Совѣтомъ рѣкѣ Сурѣ, для меня не совсемъ понятно. Мнѣ казалось бы какъ разъ наоборотъ; если сопоставить данныя о грузооборотѣ и движеніи судовъ на р.р. Сурѣ и Ветлугѣ, то послѣдняя заслуживаетъ несомнѣнно большаго вниманія, чѣмъ р. Сура, и потребность въ землечерпаніи на р. Ветлугѣ также значительно больше, чѣмъ на р. Сурѣ. На Сурѣ имѣется всего 1 пароходъ „Чайка“ Бр. Таланцевыхъ, который поддерживаетъ сообщеніе между Курмышемъ, Ядринымъ и Васильсурскомъ, тогда какъ на Ветлугѣ 8 пассажирскихъ пароходовъ и нѣсколько буксирныхъ. Между тѣмъ, соотношеніе глубинъ на перекатахъ на Ветлугѣ много хуже, чѣмъ на Сурѣ. На Ветлугѣ предѣльная глубина на перекатахъ 8 вершковъ на Сурѣ 11 вершковъ; эта разница въ 3 вершка имѣетъ большое значеніе при большомъ сравнительномъ флотѣ. Я долженъ обратить вниманіе Съѣзда, что обмѣнъ товаровъ съ Ветлугой значительный; оттуда напр., идетъ масса лѣса; обороты по лѣсной торговлѣ на Ветлугѣ выражаются въ милліонахъ рублей. Между тѣмъ, рѣка лишена возможности вполне оправдывать свое назначеніе. Если бы на эту рѣку дать землечерпательницу, то, несомнѣнно, она дала бы Волгѣ гораздо больше грузовъ, чѣмъ даетъ теперь. Достаточно указать на предстоящее развитіе этого края вообще, такъ какъ у с. Воскресенскаго и дер. Гулихи будетъ происходить постройка 2 мостовъ, и въ будущемъ, несомнѣнно, на этотъ край и на р. Ветлугу, въ частности, обратятъ большое вниманіе. По рѣкѣ же Сурѣ никакихъ мостовъ нѣтъ и пока не предвидится, тамъ даже нѣтъ большихъ селъ, только два города—Курмышъ и Ядринъ; единственный перевозъ на р. Сурѣ у г. Ядринъ принадлежитъ Бр. Таланцевымъ. Не умаляя значенія р. Суры, я долженъ сказать, что съ мелководьемъ на Сурѣ легче справиться, чѣмъ на р. Ветлугѣ. Тамъ даже небольшими выправительными сооружениями легкаго типа можно справиться. Достаточно указать, что въ истекшую навигацію пароходъ „Чайка“ всего 1 или 2 дня за всю навигацію не доходилъ до Василь-Сурска. Минимальная глубина на Н. Огневскомъ перекатѣ составляла всего 10¼ вершковъ. Между тѣмъ на Ветлугѣ приходится употреблять страшныя усилія, чтобы поддерживать сообщеніе. Суда буквально перетираютъ песокъ своими днищами. Тѣ же выправительныя сооруженія, которыя устроены были ранѣе на р. Ветлугѣ, въ настоящее время пользы судоходству не приносятъ, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже вре-

дять. Я укажу на дамбу, находящуюся въ 1-ой верстѣ выше устья рѣки. Въ текущую навигацію она составляла прямое препятствіе для судоходства; въ концѣ концовъ пришлось ее разобрать. По моему мнѣнію, на рѣку Ветлугу нужно не одну землечерпательницу, а даже больше—для всѣхъ нашлась бы полезная работа.

Л. И. Тереховъ. Докладъ Совѣта Съѣздовъ даетъ ясныя и опредѣленныя указанія относительно работы землечерпательнаго каравана, какъ на Волгѣ, такъ и на Окѣ. Цифровыя данныя, приведенныя въ докладѣ, представляютъ обстоятельный матеріалъ для окончательнаго сужденія по этому вопросу. Но сейчасъ намъ разобраться во всемъ этомъ матеріалѣ очень трудно. Тѣмъ не менѣе, кое что можно и теперь отмѣтить. Здѣсь мы видимъ два весьма интересныя явленія: одно изъ нихъ очень пріятное, другое грустное. Пріятное заключается въ томъ, что Казанскій Округъ въ интересахъ судоходства шель открыто навстрѣчу запросамъ Совѣта Съѣздовъ и давалъ въ своихъ „дополненіяхъ“ самыя обстоятельныя свѣдѣнія, которыми Совѣтъ и могъ воспользоваться при составленіи доклада. Поэтому, по Казанскому Округу все ясно. Къ сожалѣнію, того же нельзя сказать про Московскій Округъ. Здѣсь мы можемъ констатировать какъ разъ обратное явленіе, что Московскій Округъ, какъ будто уклонялся своевременно давать подобныя свѣдѣнія. Сырой матеріалъ Округъ представилъ Совѣту Съѣздовъ передъ самымъ Съѣздомъ. Разумѣется, что за это короткое время Совѣтъ Съѣздовъ лишень былъ возможности разобраться въ представленномъ матеріалѣ, но все-таки, тѣмъ не менѣе, онъ достаточно познакомилъ насъ, а все же характеристика землечерпанія по Московскому Округу далеко не полная. Не хочу укорять Московскій Округъ за такое отношеніе, но сожалѣть объ этомъ можно и должно. Такое отношеніе тѣмъ болѣе удивительно, что вѣдь, въ сущности говоря, какъ Округъ Путей Сообщенія, такъ и Совѣтъ Съѣздовъ преслѣдуютъ однѣ и тѣ же задачи. Цѣлью дѣятельности Округовъ является оказывать всякое облегченіе улучшенію условій судоходства, стоять, такъ сказать, на стражѣ интересовъ судопромышленности. По своей организаціи Совѣтъ Съѣздовъ преслѣдуетъ тѣ же задачи. Слѣдовательно, казалось бы, что между этими учреждениями должна стоять строгая согласованность, отсутствіе какого то ни было намека на антагонизмъ. Работа по землечерпанію лежитъ всецѣло на Округѣ, и вотъ мы теперь, послѣ закрытія навигаціи, слышимъ оцѣнку результата этихъ работъ.

Навигація нынѣшняго года была необычайно богата всевозможными затрудненіями на всемъ транзитѣ Окскаго пути. Весенній разливъ воды прошелъ какъ то быстро и рано, мелководье появилось совершенно внезапно. Коломенское плесо вслѣдъ за спадомъ воды стояло на уровнѣ 10—14 вершковъ. На среднемъ плесѣ Рязань—Касимовъ также съ ранней весны обнаружилось обмелѣніе многихъ перекатовъ. На плесѣ Касимовъ—Муромъ уже въ началѣ іюня воды оказалось 16 вершковъ. Даже подъ самымъ Нижнимъ обьявился Жолнинскій перекатъ, глубина на которомъ упала ниже одного аршина, закрывши свободный доступъ къ Нижнему. Борьба съ мелководьемъ началась, такимъ образомъ, съ ранней весны и тянулась всю

навигацію. Эти неблагоприятныя условія губительно отражались на интересахъ судоходства. При такихъ условіяхъ водный путь Москва—Нижній совершенно не оправдывалъ себя. Судоходство на немъ было совершенно заторможено.

Что же дѣлалъ въ такое трудное время Округъ? Какія онъ принималъ мѣры къ облегченію для судоходства? Да, Округъ принималъ всевозможныя мѣры къ борьбѣ съ мелководьемъ, но, къ сожалѣнію, не всѣ мѣры были цѣлесообразны. Прежде всего цѣлый рядъ мелкихъ перекатовъ обьявлено закрытыми. Началось это рано и на всѣхъ плесахъ. Въ началѣ мая закрылись на Коломенскомъ плесѣ 4 переката, затѣмъ на среднемъ плесѣ также нѣсколько перекатовъ и даже на нижнемъ плесѣ около Муромъ былъ закрытъ перекатъ и, такимъ образомъ, къ первой половинѣ мая было уже закрыто 15 перекатовъ. При этомъ тяжелое положеніе для судоходства усугублялось еще и отсутствіемъ надлежащаго порядка на закрытыхъ перекатахъ. Напримѣръ, на Волгѣ, какъ извѣстно, когда закроютъ перекатъ, немедленно на немъ ставятъ наблюдательный постъ, безъ обмѣра и разрѣшенія котораго не можетъ проходить ни одно судно черезъ закрытый перекатъ. Такой порядокъ въ такихъ случаяхъ необходимъ, ибо, если нѣтъ надлежащаго надзора, то обмелѣвшій перекатъ можетъ быть подвергнутъ окончательной порчѣ. На Окѣ видимъ мы большія отступленія отъ такого порядка. Мы завалены заявленіями командировъ о тѣхъ порядкахъ, которые вызываютъ одно только недоразумѣніе. Напримѣръ, бывали случаи, подходит пароходъ къ перекату, на мачтѣ сигналъ: перекатъ закрытъ; начинаютъ давать свистки, чтобы вызвать постовую прислугу для обмѣра каравана и выдачи пропуска, но никто не выѣзжаетъ; стоитъ нѣкоторое время у переката и безъ всякаго результата, наконецъ, потерявъ терпѣніе, и во избѣжаніе дальнѣйшей потери времени, пароходъ идетъ, не добившись разрѣшенія, самъ на перекатъ, идетъ съ осторожностью, съ промѣромъ, но безъ разрѣшенія. Разумѣется, такой порядокъ толкаетъ командировъ къ сознательному нарушенію закона. Явленіе нежелательное, но неизбѣжное. На мой взглядъ, надо оберегать законъ отъ нарушеній, надо самимъ властямъ слѣдить за соблюденіемъ его отдѣльными представителями власти. А въ концѣ концовъ, тѣ же командиры пароходовъ за эти вынужденныя нарушенія закона привлекаются къ отвѣтственности. Положеніе получается безвыходное. Конечно, въ интересахъ судоходства отнестись строго къ нарушенію порядка, а между тѣмъ, это нарушеніе является неизбѣжнымъ. Обязанность Округа установить строгій надзоръ за соблюденіемъ порядка на закрытыхъ перекатахъ и, прежде всего, за постовой прислугой.

Изъ доклада Совѣта Съѣздовъ, только что прочитаннаго здѣсь, мы видимъ, что 50% рабочаго времени землечерпательныя машины находятся въ бездѣйствіи; причиной къ этому, надо полагать, до нѣкоторой степени можно отнести недостаточность служебнаго персонала на землечерпательныхъ машинахъ и отсутствіе бережнаго отношенія къ крайне дорогому для судоходства времени. Фактъ грустный, нежелательный. Большинство машинъ не имѣетъ при себѣ пароходовъ

для переводки ихъ съ переката на перекатъ. Напри-
мѣръ: мы читаемъ въ докладѣ про Окскую „4“—букси-
ровалась вверхъ по теченію 792 версты, внизъ по те-
ченію 838 верстъ, итого 1630 верстъ, на что употребле-
но 838 часовъ, или 34 дня. По такому подсчету
выходитъ, что въ сутки машина дѣлала только 48
верстъ, потеря времени крайне нежелательная, нано-
сящая ущербъ судоходству. Необходимо установить
порядокъ, чтобы передвижка машинъ производилась
съ помощью буксирныхъ пароходовъ, хотя бы арендо-
ванныхъ. Въ этомъ отношеніи нѣкоторое облегченіе
можно бы внести и съ другой стороны, а именно:
можно бы съ успѣхомъ привлечь къ буксировкѣ земле-
черпательныхъ машинъ инспекторскіе пароходы, како-
вые имѣются и въ Рязани и въ Нижнемъ. Замѣчается,
что эти пароходы значительное время стоятъ безъ
движенія. Цѣлесообразнѣе было бы посылать ихъ на
помощь къ землечерпательнымъ машинамъ передвинуть
ту или другую изъ нихъ. Говорятъ, что пароходы
нужны у пристаней, при инспекторахъ, что могутъ
быть тѣ или другіе непредвидѣнные случаи, когда па-
роходы могутъ быть нужны. Но нельзя же изъ за
этихъ непредвидѣнныхъ случаевъ, которые могутъ
быть, а могутъ и не быть, держать пароходы въ без-
дѣйствиіи и въ то время, когда ихъ помощь нужна
на плесѣ. Что же касается экстренныхъ и непредви-
дѣнныхъ случаевъ, когда инспектору необходимо по-
ѣхать на участокъ, то, господа, какъ Вамъ извѣстно,
изъ Нижняго вверхъ по Окѣ ежедневно уходятъ до 6
пассажирскихъ пароходовъ и, можно думать, что на
каждомъ изъ нихъ инспекторъ судоходства можетъ
выѣхать на мѣсто происшествія и не только изъ
Нижняго, но и изъ Рязани. Съ другой стороны мо-
гутъ возразить, что пассажирскій пароходъ не можетъ
останавливаться, гдѣ инспектору нужно. Не знаю, но
мнѣ кажется, что ни одинъ командиръ парохода не
откажется высадить инспектора тамъ, гдѣ ему нужно.
Но, если даже и такъ, то тогда цѣлесообразнѣе уже
организовать передвижку землечерпательныхъ машинъ
съ помощью хотя бы арендованныхъ пароходовъ, лишь
бы только не терять дорогое время.

Иванъ Андреевичъ Салтыковъ коснулся очень
острого вопроса объ отлучкѣ команды машинъ во вре-
мя работъ. Вопросъ этотъ очень серьезный. Конечно,
если отлучка вызвана такой необходимостью, какъ,
напримѣръ, запасть провизіей или другимъ чѣмъ не-
обходимымъ, то тогда противъ этого, конечно, много
не приходится возражать. Но если люди отлучаются
просто погулять на берегу, освѣжиться, и въ горячее
рабочее время, игнорируя своими прямыми обязанно-
стями,—они тѣмъ самымъ наносятъ вредъ интересамъ
землечерпанія; это уже, конечно, недопустимо. Служа-
щіе на землечерпательной машинѣ не для того, чтобы
они только на ней числились, но чтобы трудились и
своимъ трудомъ приносили пользу дѣлу. Кромѣ того,
желательно было бы, чтобы командирами землечерпа-
тельныхъ машинъ назначались изъ бывшихъ опытныхъ
командировъ буксирныхъ или пассажирскихъ парохо-
довъ. Ошибки же въ работѣ на перекатахъ подрыва-
ютъ довѣріе къ работамъ землечерпательнаго каравана.

И. Ф. С к р ѣ п и н с к і й. Вы не можете ли дер-
жаться ближе къ темъ.

Л. И. Тереховъ. Изъ прочитаннаго доклада
мы видимъ, что въ то время, когда въ Казанскомъ
Округѣ имѣется 24 землечерпательныя машины, въ
Московскомъ же ихъ всего лишь 5 и при томъ маши-
ны такого качества, что одна волжская машина мо-
жетъ соответствовать двумъ или тремъ окскимъ.
Средства эти совершенно ничтожны для того, чтобы
поддерживать транзитъ въ должномъ порядкѣ. Но
если машина слаба, да при этомъ еще и работаютъ
онѣ только половину рабочаго времени, слѣдователь-
но, онѣ еще меньше приносятъ пользы дѣлу. Его Пре-
восходительство Г. Начальникъ Округа гово-
рилъ, что машины работали и по ночамъ. Можетъ
быть распоряженіе и было дано, но оно, повидимому,
не всегда исполнялось. Нельзя умолчать о томъ фактѣ,
когда въ іюнѣ мѣсяцѣ неожиданно наступило острое
мелководье. Съ перекатовъ къ намъ летятъ телеграм-
мы „машины по ночамъ не работаютъ, движеніе стало“.
Общій переполохъ. Созывается экстренное совѣщаніе
представителей окскихъ пароходствъ. Рѣшили обра-
титься къ Совѣту Съѣздовъ съ просьбой ходатайство-
вать о принятіи экстренныхъ мѣръ, просить, чтобы
было отдано распоряженіе производить на машинахъ
работы круглыя сутки. Не знаю, когда Округъ отдалъ
распоряженіе о ночныхъ работахъ—до нашего ли хода-
тайства, или же послѣ него, но мнѣ кажется, что все-
же въ этомъ случаѣ толчекъ былъ отъ насъ. Если
бы машины дѣйствительно работали по ночамъ, то
такому ходатайству не было бы мѣста, и безъ причины
не стали бы его возбуждать. Наше ходатайство имѣло
силу.

И. Ф. С к р ѣ п и н с к і й. Не можете ли Вы со-
кратить Вашу рѣчь.

Л. И. Тереховъ. Хорошо, я кончаю.

И. Ф. С к р ѣ п и н с к і й. Господа, не угодно ли
ограничить время cadaго оратора пятью минутами?

П. П. Я р г о м с к і й. Я просилъ бы только раз-
рѣшить мнѣ, какъ докладчику, не ограничиваться во
времени.

Голоса: Вопросъ серьезный, надо дать высказаться.

И. Ф. С к р ѣ п и н с к і й. Ну, какъ угодно.

В. А. Чаплыгинъ. Я считаю необходимымъ
отвѣтить на нѣсколько затронутыхъ предшествующими
ораторами, а также докладомъ, вопросовъ. Говорятъ,
что машины не выполняютъ полной контрактной
производительности. Этотъ упрекъ основанъ на недо-
разумѣніи. При испытаніи машина ставится въ исклю-
чительныя условія, когда она можетъ работать пол-
нымъ черпакомъ; такихъ условій при работѣ на плесѣ
почти не бываетъ. Поэтому, дѣйствительная произво-
дительность машины почти никогда не совпадаетъ съ
контрактной. Далѣе говорится въ докладѣ, что недо-
статочно обращается вниманія на Клызьму. Я могу
засвидѣтельствовать, что всѣ мѣры и возможность
облегчить положенія судоходства принимаются; въ
этомъ году устраивались, между прочимъ, временныя
загражденія. (Разговоры. Звонокъ предсѣдателя). Въ
результатѣ всѣхъ мѣръ Округа судоходство на 800
верстъ по Окѣ въ теченіе всей навигаціи было обез-
печено: были заминки, но остановки не было. Перехо-
жу къ вопросу о ночныхъ работахъ. При этомъ при-
ходится принимать во вниманіе ограниченность кре-

дитовъ, и ночныя работы откладывать въ предвидѣннѣ острыхъ моментовъ. Это вопросъ прежде всего финансовый. Когда же наступили затрудненія и стали поступать заявленія отъ Совѣта или отъ другихъ лицъ, сейчасъ не помню, то съ поспѣшностью приступили къ организациі двухсмѣнной работы. И на упреки въ какомъ-то особенномъ отношеніи къ Совѣту— скажу,— вмѣстѣ идемъ и стремимся къ одному и тому же; антагонизма между нами нѣтъ. Но я долженъ высказать пожеланіе, чтобы принимались Совѣтомъ мѣры къ болѣе тщательному выясненію фактовъ, такъ какъ неправильныя сообщенія ложатся въ основу и невѣрныхъ выводовъ. Въ заключеніе я долженъ указать, что приемы разработки матеріаловъ, принятые въ докладѣ, могутъ приводить къ такимъ выводамъ, на которыхъ и Совѣтъ не сталъ бы настаивать. Когда, напримѣръ, говорятъ, что машина 100% рабочаго времени стояла, вѣдь это можетъ быть понято въ томъ смыслѣ, что она вовсе не работала, тогда какъ Совѣтъ имѣлъ въ виду другое.

Это—частность, но я считаю необходимымъ отмѣтить эту частность.

А. Н. Голубевъ. Вопросъ, поднятый В. А. Чаплыгинымъ, заслуживаетъ несомнѣннаго вниманія. Методъ, принятый въ докладѣ Совѣта для вывода производительности машинъ нельзя не признать нѣсколько неудачнымъ. Мы всѣ привыкли, что при исчисленіи процентнаго отношенія цѣлое дѣлится на части, и по отношенію этого цѣлага выводится процентное соотношеніе частей. Поэтому, когда читаемъ въ докладѣ, что время, употребленное на буксировку или остановки, составляетъ 100—120% рабочаго времени, невольно получается впечатлѣніе, что часть больше цѣлага. Также слѣдуетъ остановиться и на выводѣ стоимости 1 куб. сажени,—она колеблется отъ 92 коп. до 21 рубля. Интересно знать, приняты ли во вниманіе при этихъ выкладкахъ особенныя условія работы камнеподъемницъ и работы машинъ на каменистыхъ грунтахъ. По крайней мѣрѣ, для „Волжской 20“ выведена средняя стоимость 1 куб. саж. въ 20 р. 85 к.; мнѣ казалось бы, что камнеподъемницы изъ этого расчета должны быть исключены; тогда бы получилось, что можно видѣть и въ таблицѣ, приведенной въ докладѣ, что средняя стоимость кубатуры колеблется отъ 92 коп. до 3 р. 36 коп. Затѣмъ, въ докладѣ приводятся пожеланія относительно второстепенныхъ рѣкъ, возбуждается вопросъ, нельзя ли землечерпательныя работы на этихъ рѣкахъ замѣнить легкими выправительными сооруженіями. Это пожеланіе можно только привѣтствовать. Какъ примѣръ, я укажу на р. Костромку, на которой легкія выправительныя сооруженія принесли громадную пользу. Тамъ, напримѣръ, существуетъ группа Геннадіевскихъ перекатовъ, которая тянется на 5 верстѣ. Устройствомъ сооруженій сравнительно легкаго типа, умѣло расположенныхъ, глубина на этихъ перекатахъ увеличена на 2—3 четверти. Въ заключеніе я выскажу одно соображеніе. Очень жаль, что въ докладѣ не приведенъ расчетъ, сколько стоитъ поддержаніе на транзитѣ каждой лишней четверти глубины. Я могу указать, напримѣръ, что по нашимъ расчетамъ, на верхнемъ плесѣ затраты казны на каждую версту пути выражаются отъ 500 до 1000

рублей. И въ результатѣ такихъ затратъ мы достигли ощутительныхъ результатовъ; такъ, на Наволоцкихъ перекатахъ предѣльная глубина теперь не опускается ниже 7 четвертей, а прежде было всего 4 четверти.

П. П. Ярго м с к і й. Я буду очень кратокъ, такъ какъ въ цѣляхъ выясненія вопроса я считаю себя обязаннымъ сдѣлать только фактическія поправки къ тому, что было здѣсь Вами выслушано. Евгений Робертovichъ Бриллингъ по поводу указаній доклада, что „въ Извѣстіяхъ“ не приводится свѣдѣній, характеризующихъ работу машинъ, возразилъ, что эти данныя для массы командировъ, для которыхъ „Извѣстія“ издаются, все и не нужны. Я долженъ замѣтить, что кромѣ командировъ пользуются „Извѣстіями“ и другіе. На основаніи свѣдѣній, помѣщаемыхъ въ „Дополненіяхъ“ Казанскаго Округа П. С. создается полная картина работы землечерпательнаго каравана, между тѣмъ, какъ въ Московскомъ Округѣ свѣдѣнія эти такъ отрывочны и безсистемны, что по нимъ вы ничего себѣ не представите. Евгений Робертovichъ говоритъ, что 1 и 15-го числа каждаго мѣсяца въ Правленіи составляются подробныя данныя, въ которыхъ приводятся всѣ свѣдѣнія, касающіяся работы землечерпательнаго каравана. Я позволю себѣ отъ имени Совѣта Съѣздовъ обратиться съ покорнѣйшей просьбой къ Московскому Округу П. С., не согласится ли онъ при составленіи этой вѣдомости подкладывать лишнюю копію для Совѣта, которому эти свѣдѣнія очень нужны. Перехожу къ вопросу о ночныхъ работахъ. Евгений Робертovichъ старался доказать, что ночныя работы дѣйствительно производятся, и въ доказательство этого приводилъ нѣкоторыя данныя изъ журнала о работѣ землечерпательнаго каравана. Между прочимъ, онъ сказалъ,— „посмотрите журналъ, переверните страницы и вы найдете доказательства, что работы производятся“. Къ сожалѣнію, онъ не сказалъ—всѣ страницы—такъ какъ, если переходить отъ работы къ работѣ каждой машины, то можно было бы съ точностью установить, что ночныя работы производятся не всегда и не на всѣхъ машинахъ. Его Превосходительство г. Начальникъ Московскаго Округа изволилъ сказать, что выводы Совѣта въ данномъ вопросѣ основаны на непровѣренныхъ сообщеніяхъ. Но если провѣрять всякое сообщеніе, то Совѣту придется совсѣмъ отказаться отъ работы. Такъ, въ данномъ случаѣ въ Совѣтъ поступило заявленіе отъ представителей пароходствъ на рр. Окѣ и Москвѣ, въ которомъ они указываютъ на критическое положеніе судоходства, и между прочимъ на то, что ночныя работы не производятся. Совѣтъ тогда сейчасъ же сообщаетъ объ этомъ по телеграфу въ Правленіе Округа и въ Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ. Вотъ что мы писали тогда.

„Судоходство по Окѣ, Москвѣ испытываетъ крайнія затрудненія. Доставка срочныхъ ярмарочныхъ грузовъ задерживается. Покорнѣйше просимъ отдать распоряженіе интенсивнѣе вести землечерпательныя работы, машины переката къ перекату переводить частными пароходами, установить норму посуточной платы. Обойдется дешевле постоянной аренды. Не откажите сообщить, почему второй годъ задерживается приемка Клязьминской землечерпалки Сормова“.

Въ отвѣтъ на эту телеграмму отъ Начальника Управления Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ получается слѣдующая телеграмма:

„Клязьминская землечерпательница не могла быть принята ввиду существеннаго несоотвѣтствія условіямъ договора. Въ случаѣ предложенія заводомъ этой машины къ продажѣ по вольной справедливой цѣнѣ, таковая могла бы быть приобретена Управленіемъ. Для усиленія интенсивности работы машинъ дѣлается распоряженіе ввести ночныя смѣны работающихъ на Окѣ землечерпательныхъ машинъ, если смѣны еще не введены“.

Какъ видите, Совѣтъ въ своемъ утвержденіи былъ правъ.

В. А. Чаплыгинъ. Въ Управленіи точныхъ свѣдѣній не было.

П. П. Ярго мскій. Цѣлымъ рядомъ свидѣтельствъ я могъ бы доказать, что большинство машинъ работаетъ 12 часовъ; кое гдѣ ночныя работы производились, но потомъ ихъ опять оставляли. Вѣдь, это видно изъ вѣдомости о землечерпательныхъ работахъ, представленной Совѣту Правленіемъ Московскаго Округа П. С. Его Превосходительство по поводу заключенія Совѣта о малой производительности Окскихъ машинъ указалъ на протяженіе водныхъ путей Московскаго Округа. Совершенно вѣрно. Совѣтъ это соображеніе принимаетъ въ расчетъ, но полагаетъ, что и при данныхъ условіяхъ можно установить нѣсколько иное распределеніе машинъ, и тѣмъ уменьшить время, употребляемое послѣдними на буксировку. Я позволю остановиться на одномъ случаѣ. „Окская 1“ начала работу 30 апрѣля на р. Трубежѣ въ Борковскомъ затонѣ, затѣмъ 13 мая переводится на р. Москву, на Заозерскій перекать и на Тураевскую высыпку, затѣмъ оттуда опять возвращается на р. Оку, короткое время работаетъ на Песчаномъ ярѣ и 27 мая опять становится на работу въ томъ же Борковскомъ затонѣ, съ котораго начала.

В. А. Чаплыгинъ. Что же прикажете дѣлать, когда нѣтъ другихъ машинъ, всѣ въ разгонѣ.

П. П. Ярго мскій. Теперь перейду къ поставленному Его Превосходительствомъ вопросу объ учетѣ непроизводительнаго времени, который приведенъ въ докладѣ. Для волгаря—практика имѣетъ несомнѣнное значеніе только то время, которое машина провела дѣйствительно на работѣ, и все остальное время, съ точки зрѣнія практическихъ требованій, является чистой потерей. Исходя изъ этого, въ докладѣ приведенъ слѣдующій расчетъ: время, употребленное на работу, принимается за 100, и по отношенію къ нему вычисляется процентъ времени, потраченнаго на буксировку и остановки машинъ; складывая эти двѣ величины, получаемъ %, разумѣется, относительнаго, бездѣйствія машины, т. е. того времени, которое она провела не на работѣ. И по цѣлому ряду машинъ получается, что % бездѣйствія ихъ больше времени, употребленнаго на работы. Приемъ этотъ принятъ во всѣхъ статистическихъ работахъ, и я удивляюсь, что по поводу этого приема здѣсь приходится выслушивать возраженія.

Дѣлались здѣсь также возраженія и относительно вычисления стоимости 1 куб. сажени вынутаго грунта. Величина эта опредѣлялась такимъ образомъ: подсчи-

тывалось общее количество вынутаго каждой машиной грунта, и на это число дѣлилась сумма отпущеннаго на содержаніе данной машины кредита. Такимъ образомъ, получалась средняя стоимость 1 куб. сажени вынутаго грунта, которая, не имѣя абсолютнаго значенія, въ качествѣ относительной величины является вполне годной, такъ какъ даетъ возможность сравнивать между собою стоимость одной единицы по разнымъ машинамъ.

По поводу сказаннаго М. Н. Кедровымъ о Сурѣ и Ветлугѣ, я имѣю честь пояснить, что Совѣтъ отнюдь не настаиваетъ на приведенномъ въ докладѣ заключеніи, такъ какъ онъ по существу приведенъ не въ качествѣ положительнаго вывода, а въ качествѣ иллюстраціи. Дѣйствительно положительнымъ выводомъ этой части доклада является необходимость изслѣдованія этого вопроса, нельзя ли на нѣкоторыхъ второстепенныхъ рѣкахъ землечерпаніе замѣнить легкими выправительными сооружениями. Въ концѣ концовъ и Александръ Никифоровичъ Голубевъ присоединяется къ высказанному въ докладѣ соображенію. Болѣе того, я по существу не знаю, дѣйствительно ли заказана землечерпательница для Суры. Въ Округѣ объ этомъ нѣтъ свѣдѣній, но я сужу по тому, что въ смѣтныхъ предположеніяхъ Казанскаго Округа на 1911 годъ стоитъ кредитъ на заказъ шаланды для землечерпательницы „Сурская 1“.

В. В. Широковъ. Отношенія между Совѣтомъ Съѣздомъ и Правленіемъ Казанскаго Округа П. С. какъ извѣстно, самыя хорошія. Оба учрежденія, какъ будто, согласно работаютъ надъ однимъ и тѣмъ же дѣломъ. Между тѣмъ, услышавъ прочитанный здѣсь докладъ Совѣта, впечатлѣніе выносите совсѣмъ иное. Докладъ точно старается въ чемъ то изобличить Округъ, доказать его неумѣніе распоряжаться въ такомъ большомъ и важномъ дѣлѣ. Положимъ, предсѣдатель Совѣта, Дмитрій Васильевичъ Сироткинъ, постарался сгладить это впечатлѣніе отъ доклада, объяснивъ, что роль Совѣта поневолѣ неблагоприятная, что къ нему идутъ только съ критикой и жалобами, но этимъ онъ не можетъ уничтожить выводовъ, которые должны сдѣлать слышавшіе докладъ; выводы слишкомъ жестокіе даже по отношенію къ Казанскому Округу, постановка землечерпательныхъ работъ въ которомъ многими признается образцовой. Повторяю, что эти выводы являются тѣмъ неожиданнымъ, что отношенія между Округомъ и Совѣтомъ Съѣздовъ самыя хорошія. Читаемъ мы въ докладѣ рядъ цифръ, характеризующихъ—въ докладѣ такъ и сказано—бездѣятельность машинъ. Впечатлѣніе получается подавляющее. Дѣло землечерпанія, по докладу судя, поставлено прямо таки безобразно, и можно еще удивляться, что при такой безобразной постановкѣ дѣла получаютъ какіе-то положительные результаты. Такіе выводы получились потому, что въ основу ихъ положенъ грубо неправильный расчетъ—не приняты во вниманіе весьма существенныя для дѣла обстоятельства. Напримѣръ, буксировка машинъ,—ясно необходимая составная часть рабочаго времени, такъ какъ машинъ у насъ мало, и относить ее въ разрядъ времени, характеризующаго бездѣятельность машины,—значитъ заранѣе обрекать себя на несправедливые выводы. Весной машины не

могут работать на транзитъ, для этого их рамы недостаточной длины. Далѣе, поломки машинъ, неоходимость частичнаго ихъ ремонта. Поломки механизмовъ неизбежны въ такомъ дѣлѣ, какъ землечерпаніе. Дѣло землечерпанія, вѣдь, не теорія, а практика, въ которой возможны всякія случайности. Въ парходномъ дѣлѣ такія поломки также случаются, однако же ихъ не критикуютъ, а считаютъ неизбежной случайностью при работѣ. Не приняты во вниманіе особенныя условія работы камнечерпательницы № 20. Такіе расчеты приводятъ прямо къ невѣроятнымъ цифрамъ кубатуры, — до 20 руб. за 1 куб. сажень вынутаго грунта. Выводитъ среднюю безъ всякихъ оговорокъ, дѣля стоимость содержанія машины на количество кубовъ, нельзя; выводъ получается совершенно неправильный. Если же угодно такъ выводить, то слѣдовало бы, по крайней мѣрѣ, опредѣлить, сколько машина пробывала въ ремонтъ, и сколько дѣйствительно была въ эксплуатаціи, и тогда уже дѣлать выводы. Въ коммерческомъ мѣрѣ извѣстный % неудачи также бываетъ. Докладъ, мнѣ казалось бы, долженъ въ своихъ цифровыхъ расчетахъ давать картину, наиболѣе близкую тому, что происходитъ въ дѣйствительности; однако, прочитывая докладъ, мы не видимъ въ немъ и слѣда такой задачи. Въ подсчетъ бездѣятельности машинъ включено время, затраченное на буксировку, и не включено необходимое время на чистку котловъ. Если бы всѣ эти обстоятельства были учтены, то докладъ приблизился бы къ дѣйствительному положенію дѣла, и впечатлѣніе отъ него получилось бы нѣсколько иное. Настаиваю, что редакція доклада нѣсколько неудачна, и въ результатѣ послѣдній говоритъ гораздо больше того, что хочетъ сказать. Еще одно замѣчаніе. Докладъ очень длинный, вопросовъ, затронутыхъ въ немъ, очень много. На часть положеній доклада уже возражалъ Николай Александровичъ Антоновъ, но всего не упомянувши. Было бы лучше, если бы докладъ готовился заблаговременно и разсылался всѣмъ заинтересованнымъ лицамъ и учрежденіямъ, тогда бы каждый могъ явиться на Съѣздъ подготовленнымъ и могъ бы дать исчерпывающія объясненія затронутыхъ въ немъ вопросовъ. Укажу еще одно обстоятельство. Чины Округа не разъ просили Совѣтъ представлять своевременно всѣ замѣчанія по поводу помѣщаемыхъ въ бюллетеняхъ свѣдѣній. Докладъ хвалить бюллетени Казанскаго Округа, а въ концѣ концовъ, въ докладѣ все же констатируется неудовлетворительная разработка свѣдѣній о работѣ землечерпательнаго каравана.

Предсѣдательское мѣсто занимаетъ И. Н. Величко.

В. В. Широковъ. Все это характеризуетъ докладъ, который, вмѣсто наиболѣе близкаго къ дѣйствительности освѣщенія вопроса, умалчиваетъ о цѣломъ рядѣ существенныхъ обстоятельствъ и въ итогѣ рисуетъ совершенно неправильную картину.

И это, повторяю, тѣмъ удивительнѣе, что отношенія между Округомъ и Совѣтому прекрасныя, и Округъ не отказался бы дать Совѣту всѣ объясненія, которыя бы послѣдній призналъ необходимыми. Возьмемъ вопросъ о сопоставленіи данныхъ о контрактной и дѣйствительной производительности машинъ. Эти величины ни по одной машинѣ не совпадаютъ. Машина контрактной производительностью въ 150 к. с., въ

дѣйствительности вырабатываетъ всего 37 кубовъ. Землечерпательница въ дѣйствительности производитъ въ 4 раза менѣе того, что она должна выполнить по контракту, и у неосвѣдомленнаго и неподготовленнаго слушателя получается впечатлѣніе, что это должно быть отнесено на счетъ нераспорядительности чиновъ Округа. А дѣло въ томъ, что когда машина испытывается, ее ставятъ въ такія условія, которыхъ она въ послѣдствіи почти никогда не встрѣчаетъ на плесѣ. При испытаніи машина работаетъ въ такихъ условіяхъ, что можетъ развить наибольшую производительность. На практикѣ почти никогда не бываетъ такихъ условій, чтобы машина могла работать полнымъ черпакомъ. Сплошь и рядомъ бываетъ, что машину ставятъ на перекачать, чтобы немного, какъ у насъ говорятъ, „подскоблить“ его, когда до требуемой транзитной глубины не хватаетъ всего нѣсколькихъ вершковъ, когда машина только „хлебаетъ“ воду. И естественно, что въ такихъ случаяхъ дѣйствительная производительность значительно меньше контрактной.

Три соображенія надо учитывать при оцѣнкѣ дѣйствительной производительности машины: характеръ грунта, затѣмъ то, работаетъ ли она на транзитѣ, или въ затонахъ, или на каменныхъ грядахъ и можетъ ли она работать полнымъ черпакомъ; желательнѣе, чтобы въ будущіе годы эти соображенія были приняты во вниманіе. Если бы эти поправки были, то отъ доклада получилось бы совсѣмъ другое впечатлѣніе. Я самъ работалъ по землечерпанію, знаю, что дѣло поставлено хорошо, но и я, выслушавъ докладъ Совѣта, не могъ отрѣшиться отъ подавляющаго впечатлѣнія. Совѣтъ Съѣздовъ въ своемъ докладѣ далъ не освѣщеніе положенія дѣла, а нѣчто совсѣмъ другое. И у Съѣзда получается впечатлѣніе не то, на которое рассчитывалъ Совѣтъ, и каждый скажетъ, не то плохо, что машинъ у насъ мало...

И. Н. Величко. Будьте любезны держаться ближе къ темѣ.

В. В. Широковъ. Поэтому, когда я читаю заключеніе, что нужно прибавить машинъ, то этотъ выводъ какъ-то не вяжется со всѣмъ предшествующимъ изложеніемъ. Прослушавши докладъ, можно подумать, что не машинъ надо прибавить, а въ первую голову пробрать Округъ.

Дѣло, конечно, въ редакціи доклада, которой и опредѣляется такое впечатлѣніе. И надо пожелать, чтобы въ будущемъ намъ представляли доклады, болѣе обработанные въ редакціонномъ отношеніи.

Въ заключеніе я хотѣлъ бы обратить вниманіе Съѣзда на условія судоходства по р. Бѣлой.

Во время недавней еще службы на этой рѣкѣ я самъ, по силѣ возможности, старался дѣлать, что могъ для улучшенія условій этой заброшенной рѣки. Въ концѣ концовъ, этимъ вопросомъ занялся и Уфимскій Биржевой Комитетъ.

Устроили Совѣщаніе, хлопотали объ ускореніи присылки землечерпательницы на эту рѣку. Позволю себѣ обратиться къ Съѣзду съ покорнѣйшей просьбой принять во вниманіе нужды этой рѣки; было бы желательнѣе, чтобы Съѣздъ высказался за ускореніе постройки землечерпательницы для этой рѣки. Обращу вниманіе хотя бы на Старицкій затонъ; положеніе въ

нѣмъ невозможное; глубина входа мала; пароходы приходится буквально протаскивать въ илѣ; сильныя пароходы, пролѣзая въ затонъ, гонять предъ собою грязь. Здѣсь затрагивался вопросъ о нуждахъ маленькихъ рѣкъ. И я бы хотѣлъ обратить ваше вниманіе на невозможное состояніе Бѣлой.

И. Н. Величко. Я бы Вася просилъ не задерживаться на этомъ вопросѣ; пренія и безъ того затягиваются.

В. В. Широковъ. Постараюсь закончить быстро. Но я долженъ обратить ваше вниманіе на одно характерное обстоятельство.

Докладъ Совѣта говорить о землечерпаніи на р. Вяткѣ, касается случая съ землесосомъ „Волжская 10“, который, вслѣдствіе командировки на р. Бѣлую для расчистки Старицкаго затона, пришелъ на р. Вятку поздно, когда тамъ началось уже обмелѣніе и т. д. Я долженъ сказать, что командировка „Волжской 10“ на Бѣлую состоялась благодаря настойчивымъ ходатайствамъ Уфимскаго Биржевого Комитета. Состоялось распоряженіе Министра Путей Сообщенія отправить машину для расчистки Старицкаго затона на р. Бѣлой. Но едва успѣлъ землесосъ начать работу на Бѣлой, какъ въ этомъ дѣлѣ принялъ участіе Совѣтъ Съѣздовъ; своимъ вмѣшательствомъ онъ, такъ сказать, выдернулъ машину у Уфимскаго Биржевого Комитета. Чему приписать это удивительное отношеніе Совѣта къ нуждамъ Бѣльскаго судоходства, я не знаю, но я долженъ констатировать фактъ, что это вмѣшательство Совѣта произвело на р. Бѣлой крайне непріятное впечатлѣніе.

Е. Р. Бриллингъ. Я вполне присоединяюсь къ высказаннымъ инженеромъ Широковымъ пожеланіямъ. Докладъ, несомнѣнно, страдаетъ отсутствіемъ освѣщенія, такъ сказать, съ доброй стороны, упускаетъ изъ виду рядъ существенныхъ обстоятельствъ, и надо надѣяться, что въ будущемъ подобные дефекты не будутъ повторяться. Возвращаясь къ вопросу, поднятому П. П. Яромскимъ, о сообщеніи Совѣту Съѣздовъ двухнедѣльныхъ и мѣсячныхъ вѣдомостей о работѣ землечерпательнаго каравана, могу засвидѣтельствовать, что, если начальникъ Округа дастъ разрѣшеніе на представленіе этихъ вѣдомостей, то они могутъ доставляться Совѣту Съѣздовъ. Точно также я долженъ еще разъ остановиться на главной части доклада, характеризующей работу каравана,—именно на времени простоя машинъ. Какъ я уже указывалъ раньше, въ огромномъ большинствѣ случаевъ простой машинъ не превышаетъ того времени, который Совѣтъ Съѣздовъ признаетъ достаточнымъ для установки на работы и снятія съ мѣста работы. Это я могу подтвердить и конкретными данными, которыя я беру не по выбору, а на-угадъ. Такъ, возьмемъ машину „Окскую 1-ю“: въ августѣ мѣсяцъ пришла она на мѣсто работы 7 числа въ 9 час. вечера; приступила къ работамъ 8 числа въ 12 часовъ дня; итого промежутокъ въ 15 часовъ, изъ которыхъ надо исключить ночное время, въ теченіе котораго нельзя было ориентироваться; далѣе—окончила работу 13-го въ 10 ч. 30 м. утра, ушла съ работъ того же числа въ 4 часа дня, итого 5½ часовъ, т. е. меньше того, что считаетъ Совѣтъ необходимымъ. „Окская 3-я“ пришла на Вакинскій перекать

21 июня въ 1 ч. дня, приступила къ работамъ въ 3 ч. дня, итого промежутокъ—2 часа; окончила работу 25 числа въ 6 часовъ вечера, и ушла съ работы того же 21 числа въ 8 ч. вечера. Возьмемъ даже самый неблагоприятный случай—та же Окская 3-я, пришла на Дѣдновскій перекать 1 сентября въ 3 ч. 30 м. дня, приступила къ работѣ 2 числа въ 6 ч. 30 мин. утра, т. е. промежутокъ въ 15 часовъ, но изъ этого времени необходимо опять таки исключить ночное время; кончила работу 11 числа въ 7 ч. утра, ушла съ мѣста работъ, въ 12 час. дня. Однимъ словомъ, гдѣ время простоя машины болѣе 12 часовъ, излишекъ всегда долженъ быть отнесенъ на ночное время. Слѣдуетъ имѣть въ виду, что во многихъ случаяхъ на установку машинъ требуется иногда и болѣе 12 часовъ времени, и въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ устанавливать, какъ норму, 12 часовъ совершенно невозможно.

Затѣмъ коснусь немного буксировки машинъ и, въ частности Окскихъ самоходовъ, о которыхъ здѣсь давались такіе нелестные отзывы. Долженъ сказать въ опроверженіе распространеннаго о нихъ мнѣнія, что на Окѣ эти самоходы несутъ хорошую службу. Такъ, напримѣръ, Окская 2-я можетъ итти самоходомъ со скоростью 7 верстъ въ 1 часъ по теченію, и не менѣе 3 верстъ, имѣя шаланду на буксирѣ, противъ теченія. Другія машины могутъ развивать скорость до 6 верстъ въ 1 часъ противъ теченія, т. е. скорость хорошаго буксирнаго парохода; такіе механизмы имѣютъ Окскія 4-я и 5-я. Перейду теперъ къ вопросу о производительности машинъ; естественно ожидать, что послѣдняя по мѣрѣ изнашиванія машинъ, падаетъ, у насъ же въ теченіе минувшей навигаціи она возросла. Затѣмъ, въ виду тѣхъ обвиненій, которыя здѣсь раздавались по адресу служащаго персонала на машинахъ, долженъ засвидѣтельствовать, что отношеніе всѣхъ служащихъ къ дѣлу самое добросовѣстное, и мнѣ не извѣстно ни одного факта, который бы удостовѣрилъ, что служащіе отлучаются съ машины во время производства работы. Въ теченіе навигаціи мнѣ приходилось неоднократно посѣщать машины внезапно, и когда бы я ни явился на машину, въ праздникъ или въ будни, днемъ или поздно вечеромъ, весь служебный персоналъ былъ на лицо, и если машина стояла на работѣ, послѣдняя была въ ходу. Я просилъ бы обратить вниманіе, что большинство командировъ у насъ изъ техниковъ, многіе работали на изысканіяхъ, такъ что они даже съ увлеченіемъ отдаются работѣ. Относительно инспекторскихъ пароходовъ—въ нѣкоторыхъ случаяхъ они намъ помогали при буксировкѣ машинъ, предъявлять же требованіе, чтобы такая помощь оказывалась всегда—невозможно, такъ какъ у инспекторскихъ пароходовъ имѣются свои спеціальныя задачи. Указывалось здѣсь также на безсистемность работъ, но достаточно прослѣдить хотя работу машины Окской 6-й, такъ называемой „Клязьминской“, чтобы убѣдиться въ томъ, что никакой безсистемности въ работѣ нѣтъ. Къ заключенію Совѣта о производствѣ изысканій вполне присоединяюсь. Съ небольшими суммами, которыхъ стоитъ содержаніе изыскательныхъ партій, можно достигнуть безусловно положительныхъ результатовъ. Долженъ сдѣлать небольшое отступленіе. Къ сожалѣнію, съ докладомъ Совѣта я познакомился пе-

редь самымъ Съѣздомъ, такъ что на многіе вопросы сейчасъ отвѣта дать не могу; я даже вычислений и расчетовъ провѣрить не могъ. Поэтому и отвѣтилъ лишь на тѣ пункты доклада, по которымъ имѣлись у меня свѣдѣнія подъ рукой. Поэтому заканчиваю, что присоединяюсь вполне къ высказаннымъ пожеланіямъ объ организаціи изыскательныхъ партій и увеличеніи числа машинъ. Указанные же въ докладѣ недостатки работы машинъ въ дѣйствительности не имѣли мѣста. Работали машины вполне удовлетворительно, и простоевъ, не вызываемыхъ необходимостью, не было.

А. Л. М я н о в с к і й. Д. В. Сироткинъ просилъ принять докладъ только къ свѣдѣнію; однако, говорившіе вслѣдъ за нимъ не согласились съ такой оцѣнкой доклада и высказали по адресу Московскаго Округа много такого, о чемъ и докладъ не рѣшился говорить. Напримѣръ, Л. И. Тереховъ высказалъ упреки на слухкомъ ранее, по его мнѣнію, закрытіе перекатовъ, выразилъ даже пожеланіе, чтобы былъ установленъ болѣе тщательный надзоръ за дѣйствіемъ поставой прислуги. Такъ, онъ указалъ, что въ то время, какъ въ Казанскомъ Округѣ, съ объявленіемъ переката закрытымъ, на перекатъ командируются кто нибудь изъ представителей судоходнаго надзора, на р. Окѣ на свистки парохода не выѣзжаютъ даже бакенщики. Эти упреки по адресу Московскаго Округа на недостатки организаціи службъ въ немъ не отвѣчаютъ дѣйствительности. Могу сказать, что нѣкоторые перекаты въ 3-мъ участкѣ были объявлены закрытыми по моему личному распоряженію, и тотчасъ же на нихъ были командированы судоходные надзиратели для надзора за пропускомъ судовъ; два раза на перекатахъ былъ и я, при чемъ на Жолнинскомъ перекатѣ просидѣлъ почти пять сутокъ. И на основаніи личнаго наблюденія могу удостовѣрить, что порядокъ вездѣ соблюдался; скопленіе судовъ было, но „пробки“ нигдѣ не наблюдалось. Далѣе Л. И. Тереховъ выразилъ пожеланіе, чтобы инспекторскіе пароходы привлекались къ работѣ по буксировкѣ машинъ. Долженъ указать, что въ Московскомъ Округѣ такой порядокъ и безъ того осуществляется, разумѣется, когда это возможно. Районъ рейсированія инспекторскаго парохода и переходъ землечерпательной машины не всегда совпадаютъ, не всегда возможно инспекторскому пароходу оказать помощь землечерпательной машинѣ, но когда это возможно, эта помощь всегда оказывается. Въ эту навигацію мнѣ самому приходилось оказывать такую помощь землечерпательному отряду. Въ заключеніе сказаннаго мною считаю необходимымъ внести небольшую поправку о томъ, что я говорю только о завѣдуемомъ мною участкѣ, который простирается по Окѣ—отъ устья до Елатымы и по р. Клязьмѣ.

Н. И. С о к о л ь с к і й. Выслушавъ докладъ Совѣта и объясненія Начальника Московскаго Округа Путей Сообщенія и Е. Р. Бриллинга, мы вслѣдъ затѣмъ выслушали по предложенію Предсѣдателя Совѣта Д. В. Сироткина выраженіе благодарности Начальнику Московскаго Округа за постановку землечерпательныхъ работъ въ Московскомъ Округѣ. Но, непосредственно вслѣдъ за выраженіемъ этой благодарности, поднимается Л. И. Тереховъ и камня на камнѣ не оставляетъ отъ только что засвидѣтельствованной удовле-

творительной по мѣрѣ силъ и средствъ постановки землечерпательныхъ работъ. Нахожу излишнимъ останавливаться подробно на тѣхъ упрекахъ, которые мы здѣсь выслушали, но я приведу лишь цифры, которыя могутъ служить самымъ краснорѣчивымъ опроверженіемъ сказаннаго Л. И. Тереховымъ. Несмотря на самую неблагоприятную обстоятельства, Окское судоходство въ теченіе послѣднихъ лѣтъ развивается съ поразительной быстротой; количество судовъ за нѣсколько лѣтъ увеличилось въ 8 разъ; въ нынѣшнемъ году черезъ Москворѣцкіе шлюзы прошло на 30% больше судовъ, чѣмъ въ прошломъ году. Судоходнаго сбора на шлюзахъ въ текущемъ году получено на 30 тысячъ рублей больше, чѣмъ въ прошломъ. Такимъ образомъ, этотъ неустроенный и лишенный надлежащаго надзора путь развивается наперекоръ всѣмъ доводамъ. Это что то непонятное, и очевидно, не совсемъ плохъ этотъ путь, если судоходство на немъ можетъ такъ развиваться.

М. А. Т о к а р с к і й. Въ виду выслушанныхъ здѣсь заявленій, что многимъ машинамъ приходится, какъ здѣсь высказались,—подскабливать перекаты, я бы позволилъ высказать пожеланіе, чтобы, примѣняясь къ обстоятельствамъ, для такихъ работъ были спроектированы спеціальныя машины. Такія машины очень часто употребляются для поднятія озерной желѣзной руды, которая залегаеетъ на днѣ озеръ толщиною въ 2—3 вершка въ видѣ мелкой гальки. Ковшъ у такихъ машинъ не глубокой, но продолговатый, что облегчаетъ работу въ подобномъ грунтѣ; при томъ машина можетъ дѣлать очень большое число оборотовъ въ минуту, чѣмъ обеспечивается ея производительность. Такія машины существуютъ, и мнѣ казалось бы, что для работъ, гдѣ требуется подчистка, слѣдовало бы отмѣтить пожеланіе о заказѣ спеціальныхъ машинъ.

П. П. Я р ѳ о м с к і й. Тѣ суровыя и подчасъ даже рѣзкія замѣчанія на докладъ, которыя вы изволили выслушать, произвели на меня такое впечатлѣніе, что они объясняются личными недоброжелательными отношеніями нѣкоторыхъ изъ чиновъ округа ко мнѣ, котораго считаютъ авторомъ доклада, и тѣ упреки, которые здѣсь въ теченіе нѣсколькихъ часовъ раздавались по адресу Совѣта, я принимаю на свой личный счетъ; съ другой стороны нельзя не замѣтить изъ возраженій оппонентовъ ихъ большого желанія показать, что все обстоитъ благополучно во ввѣренномъ имъ хозяйствѣ.

При составленіи доклада имѣлась въ виду цѣль дать картину землечерпательныхъ работъ на рѣкахъ Волжскаго бассейна за истекшую навигацію. И самый докладъ, какъ ни судить его, не даетъ ничего иного. И рѣчи не можетъ быть о злой односторонней критикѣ, какъ здѣсь говорили. Докладъ исходитъ изъ желанія поставить дорогое каждому судоходцу дѣло землечерпанія на еще большую высоту, и если мы отмѣчаемъ дефекты, то только исходя изъ этихъ соображеній. Въ самомъ дѣлѣ, обозрѣвая отчеты землечерпательныхъ каравановъ, получаешь грустное впечатлѣніе: машины большую часть дорогого времени навигаціи не производятъ полезной работы, а стоятъ или находятся въ дорогѣ къ работамъ. % дѣйствительнаго рабочаго времени по отношенію ко всей суммѣ рабочей навигаціонной кампаніи крайне великъ.

Я коротко остановлюсь на сдѣланныхъ возраженіяхъ. Говорили, что ремонтъ машинъ въ теченіе навигаціи носить вполне естественный характеръ. Рискованное возраженіе. Судходцамъ волгарямъ-практикамъ хорошо извѣстны факты, когда къ ремонту казеннаго имущества зимою приступаютъ тогда, когда у насъ ремонтъ уже оканчивается. Какъ производится ремонтъ, въ частности, землечерпательныхъ машинъ, объ этомъ лучше и не говорить. Ремонтъ носитъ чисто поверхностный характеръ. Смѣны частей механизмовъ, наиболѣе изнашивающихся въ работѣ, нѣтъ. На частяхъ есть трещины. Хорошо—поставятъ заплату, а то и такъ ходитъ, пока не сломается. А сломается въ теченіе навигаціи на работѣ, извольте машину ставить на ремонтъ въ затонъ, терять прежде всего дорогое время на буксировку, а потомъ и на необходимый ремонтъ. Вы сравниваете частное хозяйство, указываете, что суда ломаются и въ нихъ. Жаль, что сравненіе Вы не доводите до конца. Когда поломки парохода у насъ носятъ хроническій характеръ, мы доискиваемся до причины и принимаемъ рядъ цѣлесообразныхъ мѣръ до увольненія со службы механиковъ включительно. А затѣмъ, развѣ не обращаетъ на себя вниманіе ремонтъ казенныхъ пароходовъ лѣтомъ? У меня на памяти „Стрежень“ и нынѣшнюю навигацію „Павель“.

Быть можетъ, это мелочь, но мелочь, заслуживающая вниманія, такъ какъ обнаруживаетъ извѣстный взглядъ на вещи. Каждый изъ насъ знаетъ, когда долженъ производиться ремонтъ судна или землечерпательной машины.

В. В. Широкову угодно было указать на то, что машины въ Округѣ старыя, и что поломки носятъ вполне естественный характеръ. Въ правильно поставленномъ хозяйствѣ старую вещь, которая уже не отвѣчаетъ предъявляемымъ къ ней требованіямъ, смѣняютъ на новую. Далѣе говорятъ, что докладъ Совѣта изъ остановокъ машинъ долженъ вычестъ простой изъ за чистки котловъ. Мы все это прекрасно знаемъ. У насъ на пароходахъ котлы тоже чистятся, и пароходъ, имѣющій нѣсколько котловъ, остужаетъ и чиститъ одинъ, по очередно работая на другихъ. Да, вѣдь нормальная чистка котловъ происходитъ всего одинъ разъ въ мѣсяцъ. Далѣе, по поводу контрактной и дѣйствительной производительности машинъ: контрактная производительность—150 куб. саж., дѣйствительная—40. Мнѣ говорятъ, контрактная величина—это величина мифическая, на практикѣ она не наблюдается. Очень жаль, что стоимость машинъ и ихъ годовое содержаніе рассчитываются по контрактной, а не по дѣйствительной величинѣ. Когда вопросъ идетъ о работѣ, тогда выступаетъ на сцену дѣйствительная величина, когда же вопросъ касается рубля, то тогда является контрактная производительность. Господа, въ Московскомъ Округѣ машины старыя, работаютъ также, какъ и въ Казанскомъ Округѣ, и тѣмъ не менѣе, дѣйствительная производительность ихъ превышаетъ контрактную. Почему же это? Дайте мнѣ отвѣтъ. По поводу Уфимскаго Биржевого Комитета В. В. Широковъ выразился, что Совѣтъ Съѣздовъ „выдернулъ машину“ „Волжскую 10“ у Биржевого Комитета. Прежде всего, ужъ если „выдернулъ“ кто нибудь машину, такъ Округъ, а не Совѣтъ. Позвольте доложить, что

по поводу этой исторіи мнѣ пришлось разговаривать въ Правленіи Казанскаго Округа, и оно стояло на той же точкѣ зрѣнія, какъ и Совѣтъ Съѣздовъ. Удобно ли, поэтому, выступленіе Владиміра Васильевича Широкова? Мнѣ кажется оно нѣсколько своеобразнымъ. Почему, тѣмъ не менѣе, Округъ далъ разрѣшеніе на командировку этой машины, не буду этого касаться. Скажу лишь, практика землечерпательнаго дѣла установила, какъ общее правило, что главнѣйшей задачей землечерпательнаго каравана является поддержаніе транзита, расчистка же затоновъ и подходовъ къ городамъ является задачей второстепеннаго характера, выполняемой, когда основная задача выполнена. Когда „Волжскую 10“ отправили на Бѣлую, на Вяткѣ выше Медвѣдки глубина на перекатахъ упала до 19 вершк. Караваны остановились.

Въ данномъ случаѣ не могло быть и рѣчи о невниманіи къ интересамъ Бѣльскаго судходства, тѣмъ болѣе, что самъ Совѣтъ просилъ Округъ о расчисткѣ Старицкаго затона; Совѣтъ считалъ, что раньше надо обезпечить транзитъ, а потомъ уже работать въ затонахъ. Два слова Евгенію Робертовичу Бриллину. Вы мнѣ изволили указать, что опозданіе съ началомъ работъ происходитъ вслѣдствіе ночного времени. Я приведу Вамъ по Вашей же вѣдомости десятки случаевъ обратнаго. Точно также, если прослѣдить вѣдомость, Ваши быстрые самоходы превращаются въ тихоходы. Въ заключеніе еще разъ укажу, что въ докладѣ нѣтъ ни подбора цифръ, ни умышеннаго сгущенія красокъ, и никто такой задачей не задавался.

В. В. Широковъ. Я считаю необходимымъ сказать нѣсколько словъ по личному вопросу. Ни слова „тенденціозный“, ни „умышленная подтасовка фактовъ“, ни вообще такихъ выраженій я не употреблялъ, никто отъ меня такихъ словъ не слыхалъ. Я лишь высказался, что докладъ нарисовалъ картину, которая не соответствуетъ дѣйствительности. И это было для меня тѣмъ удивительнѣе, что между Совѣтомъ Съѣздовъ и Казанскимъ Округомъ отношенія существуютъ самыя прекрасныя. Я только находилъ неудачной редакцію доклада, и болѣе ничего. Лично противъ Петра Петровича я ничего не имѣю; я всего здѣсь безъ году недѣля, и было бы странно намъ между собою пикироваться.

И. Ф. Скрѣпинскій. Господа, пренія закончены. Позвольте предложить вамъ проектъ резолюціи по заслушанному докладу. Угодно его выслушать? (Читаетъ). Угодно принять резолюцію въ такой редакціи?

Голоса: Просимъ принять.

П. М. Рѣпинъ. Добавить относительно низоваго плеса.

И. Ф. Скрѣпинскій. Резолюція принята.

Съѣздъ по докладу Совѣта о землечерпаніи принимаетъ резолюцію слѣдующаго содержанія.

„Заслушавъ докладъ Совѣта Съѣздовъ о землечерпаніи на рѣкахъ Казанскаго и Московскаго Округовъ П. С. и объясненія представителей названныхъ Округовъ, Съѣздъ единогласно постановилъ выразить благодарность Казанскому и Московскому Округамъ П. С. за произведенныя улучшенія въ этомъ серьезномъ и жизненномъ для Волжскаго судходства дѣлѣ и послать привѣтственную телеграмму инициатору земле-

черпанія В. Г. Клейберъ, блестяще осуществившему углубленіе перекатовъ землечерпаніемъ, несмотря на недостаточность ассигнованныхъ средствъ“.

И. Ф. Скрѣпинскій. Прошу заслушать полученную сегодня телеграмму отъ Предсѣдателя Совѣта Министровъ, Статсъ Секретаря П. А. Столыпина. Телеграмма эта слѣдующаго содержанія:

„Сердечно благодарю третій Съѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна за добрый привѣтъ“.

Чтеніе телеграммы встрѣчается выраженіями шумнаго одобренія.

И. Ф. Скрѣпинскій. На очереди стоитъ разсмотрѣніе доклада Совѣта „о положеніи обстановки на рѣкахъ Волжскаго Бассейна въ связи съ организаціей техническаго и судоходнаго надзора“. Но прежде, чѣмъ приступить къ этому вопросу, такъ какъ и докладъ большой и пренія могутъ затянуться, я прошу предварительно отвлечься къ нѣкоторымъ мелкимъ вопросамъ.

Прежде всего, поступило заявленіе предсѣдателя II секціи по вопросамъ о реформѣ рѣчного образованія—слѣдующаго содержанія (читаетъ). (См. приложение № 15).

Угодно вамъ принять это предложеніе и уполномочить послать Министру П. С. соответствующую телеграмму? Такимъ образомъ, если получится разрѣшеніе, секція, даже по закрытіи Съѣзда можетъ продолжать свои занятія въ качествѣ комиссіи при Совѣтѣ Съѣздовъ.

Г о л о с а: Просимъ.

И. Ф. Скрѣпинскій. Итакъ, предложеніе принято. Далѣе, я просилъ бы г.г. членовъ Съѣздовъ заполнить лежащія передъ каждымъ изъ нихъ записки для избранія 3-хъ членовъ ревизіонной комиссіи и одного къ нимъ кандидата на 1911 годъ.

П. П. Ярго м с к і й. Въ 1910 году въ составъ Ревизіонной Комиссіи входили: М. Г. Григорьевъ, П. М. Морозовъ и Н. И. Колѣнкинъ. Изъ этихъ лицъ не могутъ быть избраны—М. Г. Григорьевъ, такъ какъ Общество, представителемъ котораго онъ является, не входитъ въ настоящее время въ составъ членовъ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна и Н. И. Колѣнкинъ, который скончался передъ самымъ Съѣздомъ.

Д. В. Сироткинъ. Господа, позвольте предложить почтить вставаніемъ память скончавшихся членовъ Съѣздовъ: Семена Исидоровича Четвергова, умершаго вскорѣ послѣ II Съѣзда, и Николая Ивановича Колѣнкина, скончавшагося на-дняхъ.

(Всѣ встаютъ).

И. Ф. Скрѣпинскій. Итакъ, господа, вамъ надлежитъ въ запискахъ намѣтить 4-хъ лицъ: 3-хъ въ члены ревизіонной комиссіи, и 1 кандидата къ нимъ. А пока будетъ происходить заполненіе избирательныхъ записокъ, прошу приступить къ докладу Совѣта Съѣздовъ объ обстановкѣ.

П. П. Ярго м с к і й читаетъ докладъ объ обстановкѣ. (Приложение № 17).

И. Ф. Скрѣпинскій (по окончаніи чтенія доклада). Прошу, господа, передать сюда избирательныя записки и, пока будетъ производиться имъ подсчетъ, можно будетъ приступить къ обсужденію прочитаннаго доклада. Слово принадлежитъ С. А. Пестрикову.

С. А. Пестриковъ. Если начать говорить о неурядкахъ обстановки, то можно проговорить нѣсколько часовъ, и результатовъ никакихъ не добьешься. Поэтому я позволю себѣ коснуться этого вопроса съ другой стороны и развить точку зрѣнія Совѣта, изложенную въ докладѣ. Совѣтъ Съѣздовъ дружно работаетъ вмѣстѣ съ Округами П. С. надъ улучшеніемъ общихъ условій судоходства. И въ другихъ отношеніяхъ эта совмѣстная дѣятельность, несомнѣнно, приводитъ къ опредѣленнымъ положительнымъ результатамъ. Но именно въ этой области, несмотря на то, что и Округъ, несомнѣнно заинтересованный въ надлежащей постановкѣ дѣла, и Совѣтъ Съѣздовъ, который также принимаетъ очень близко это дѣло къ своему сердцу, несмотря, значить, на обоюдныя усилія, ничего положительнаго не получается.

Что толку въ томъ, если мы выскажемъ наше порицаніе: Округъ и безъ насъ чувствуетъ, что не все здѣсь обстоитъ хорошо. Всѣми, въ концѣ концовъ, сознается что чего-то недостаетъ въ этомъ дѣлѣ; что надо посмотреть на дѣло нѣсколько глубже, и совмѣстно обсудить, въ чемъ же заключается причина такого печальнаго положенія дѣла обстановки.

Организація правильной обстановки имѣетъ для судоходства существенное значеніе, и не только для судоходства, но и для всей той публики, которая пользуется водными путями, какъ огражденіе отъ тѣхъ ужасныхъ случаевъ, которые время отъ времени происходятъ на водныхъ путяхъ и ведутъ къ гибели не только багажа и груза, но и къ человѣческимъ жертвамъ. Очень можетъ быть, что иногда въ этихъ случаяхъ бываетъ виновенъ и личный составъ чиновъ, завѣдующихъ этимъ дѣломъ. Укажу на случай съ пароходомъ нашего общества „Федоръ Ярославскій“, который потерпѣлъ аварію въ такомъ мѣстѣ, гдѣ по существу не должно быть никакой аваріи пароходовъ, погибъ, можно сказать, вопреки всѣмъ правиламъ плаванія. Мѣсто, гдѣ потерпѣлъ пароходъ аварію, да и весь этотъ участокъ, мнѣ хорошо знакомъ, такъ какъ я самъ когда-то былъ инспекторомъ судоходства Костромскаго участка. И помню, въ мое время, эта каменная гряда, на которой „Федоръ Ярославскій“ потерпѣлъ аварію, всегда ограждалась бѣлымъ бакеномъ. Потомъ, почему то здѣсь обстановку сняли, несмотря на то, что огражденіе предостерегательными знаками каменныхъ грядъ и камней одинцовъ требуется правилами плаванія, и что весь этотъ участокъ, да и не только этотъ участокъ, но и весь выше лежащій плесъ вплоть до Твери изобилуетъ каменными грядами и одиночными отмылками камнями, слѣдовательно, со стороны судоходнаго надзора нужна была тѣмъ большая осторожность. Случай этотъ необъяснимъ, такъ какъ совершенно нельзя понять, какъ могло это мѣсто остаться необставленнымъ.

Въ этомъ случаѣ, можетъ быть, дѣйствительно вина лежала на инспекторѣ судоходства. Но очень часто плохая обстановка внѣ зависимости инспектора. Дѣло въ томъ, что прежде смотрѣли на обстановку иначе, теперь, не придавали этому дѣлу серьезнаго значенія, и потому урѣзывали кредиты до послѣдней возможности. Я помню, какъ я самъ просилъ Округъ отпустить на обстановку большія средства

убъждалъ, что это—черный хлѣбъ для судоходства, безъ котораго оно существовать не можетъ. Нужно обратить вниманіе на то, что фактически все дѣло обстановки находится въ рукахъ лицъ, отъ которыхъ по существу ничего и требовать нельзя.

Необезпеченное положеніе низшихъ служащихъ играетъ въ этомъ дѣлѣ очень большую роль. Бакенщику полагается плата 10 рублей въ мѣсяцъ на своихъ харчахъ. Но кто пойдетъ на такую должность? Или рыбакъ, или прибрежный крестьянинъ; у каждого изъ нихъ есть свое дѣло на рукахъ; а на службу они смотрятъ, какъ на подсобный заработокъ, и урываютъ ей только свободный часъ своего времени. Требовать же, чтобы Округъ ставилъ на эти мѣста другихъ людей, нельзя, потому что для этого нужны значительно большія суммы, которыхъ у Округа нѣтъ.

Я бы предложилъ Совѣту высказаться въ томъ смыслѣ, что вопросъ этотъ очень острый и его слѣдуетъ обсудить совмѣстно съ инспекторами судоходства и Правленіями Округовъ. Что же касается предложенія доклада о передачѣ всего дѣла обстановки въ руки технического надзора, то я лично, не какъ членъ Совѣта, а какъ членъ Съѣзда, присоединился бы къ этому предложенію съ ограничительной оговоркой— „только въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ производятся земле-черпательныя работы“.

А. Н. Г о л у б е в ъ. Я бы предложилъ докладъ Совѣта по Казанскому Округу передать на обсужденіе Съѣзда Инспекторовъ Судоходства, который Правленіе Округа предполагаетъ созвать въ январь 1911 г.

П. М. Р ѣ п и н ъ. Объ обстановкѣ намъ, судоходцамъ, приходится много говорить. Здѣсь мы слышали докладъ Совѣта, въ которомъ приводились процентныя отношенія, какъ въ томъ или другомъ участкѣ стоитъ дѣло обстановки. Господа, спросите объ этомъ вашихъ командировъ—они вамъ это скажутъ. Самыя точныя свѣдѣнія дадутъ С. А. Пестриковъ затронулъ важный вопросъ о бакенщикахъ. Проходятъ вѣка. Жизнь идетъ впередъ, судоходство развивается, рѣка измѣняетъ свое теченіе, только одна обстановка остается все въ прежнемъ положеніи. Завѣдуютъ ею бакенщики, а кто у насъ въ бакенщики идетъ—всѣмъ извѣстно. Отставной солдатъ, рыбакъ, крестьянинъ, который не можетъ пойти на заработки. Жалокъ такой персоналъ, а между тѣмъ мы ввѣряемъ ему важное дѣло—цѣлость нашихъ судовъ и груза, безопасность команды и пассажировъ. Обстановка должна быть первымъ дѣломъ у насъ. Возьмемъ Волгу: не буду говорить о верхнемъ и среднемъ плесѣ; остановлюсь на нижнемъ. Съ устья Камы обстановка у насъ не совсѣмъ хороша, и очень даже не хороша. Бываетъ, въ большую воду мы совсѣмъ не видимъ судоходный надзоръ, а бакенщикъ, такъ онъ даже и не ночуетъ на мѣстѣ. О вѣхахъ скажу нѣсколько словъ. У насъ, на низовомъ плесѣ, весной мы только по нимъ и путь держимъ. Берега не видно. И эти вѣхи испоконъ вѣковъ ставятъ на одномъ мѣстѣ: внукъ ставитъ ее тамъ, гдѣ раньше ставилъ отецъ и дѣдушка. Что же послѣ того сказать о фарватерѣ. Даже перекалъ и гряды плохо обставляются. А случится несчастіе—съ кого спрашивать? Инспекторскій участокъ заключаетъ отъ 400 до 600 верстъ. Въ составъ cadaго участка однихъ перека-

товъ входитъ до 20. И если пойдешь искать, не найдешь виновнаго. Инспекторъ, напримѣръ, Саратовскаго участка живетъ въ Саратовѣ. Сколько къ нему верстъ отъ Камышина? Возьмемъ, что было на Духовницкомъ перекалѣ; кто тамъ завѣдуетъ? не знаю. Только бакены поставлены невѣрно, шалыга оказалась необставленной; шелъ караванъ, посадилъ баржу и испортилъ перекалъ. Слѣдовало бы переставить и бакены и вѣхи. Къ кому обратиться? Пока идетъ переписка, для судоходства получается одна задержка, когда то дойдетъ до начальства. Между тѣмъ судоходство не стоитъ, оно двигается и не можетъ ждать, пока выйдетъ распоряженіе начальства. И въ результатѣ новое несчастіе. Осенью нынѣшняго года послѣ ледохода наступила оттепель. Моментъ значительный для судоходства: надо было воспользоваться моментомъ, довести до мѣста или до затона застрявшіе по дорогѣ караваны. Судоходство двинулось въ путь, а знаковъ нѣтъ. Пошли телеграммы въ Округъ о возстановленіи обстановки, и пока сносились съ Округомъ, вновь наступили морозы, такъ что большинство такъ съ одними пожеланіями работать и осталось. А въ осеннее время знаки, и особенно освѣщеніе по ночамъ—великое дѣло. Такъ у насъ обстоитъ съ обстановкой. Сказалъ бы—все нужно преобразовать, да беретъ сомнѣніе—кто будетъ завѣдывать обстановкой. Передать техническому надзору—не то же ли получится? Здѣсь инспекторъ судоходства, тамъ будетъ начальникъ отдѣленія, которыхъ еще меньше, чѣмъ инспекторовъ судоходства. Думаю, не дожидать ли до преобразованія Округовъ. Тогда виднѣе будетъ.

А. Л. М я н о в с к і й. Я познакомился только вкратцѣ съ докладомъ, который, къ сожалѣнію, не былъ отпечатанъ раньше. Поэтому, сказать по отношенію доклада не могу всего того, что должно было бы сказать при болѣе внимательномъ предварительномъ съ нимъ ознакомленіи. Докладъ рисуетъ довольно безотрадную картину обстановки фарватера. Въ добавленіе къ тому, что сказано въ докладѣ, мы здѣсь слышали и упреки по адресу путейскаго вѣдомства въ недоразумѣніяхъ и неисправностяхъ обстановки. Но если мы обратимся къ докладу, то увидимъ, что онъ характеризуетъ недостатки обстановки по тѣмъ жалобамъ на обстановку, которыя онъ получалъ отъ командировъ пароходовъ. По поводу многихъ изъ этихъ сообщений командировъ мнѣ приходилось производить разслѣдованія, и на основаніи этого я могу засвидѣтельствовать Съѣзду, что матеріалъ, получаемый отъ нихъ, по крайней мѣрѣ на 90⁰/₁₀ невѣренъ, и только 10⁰/₁₀, при нѣкоторой критической ихъ оцѣнкѣ, имѣютъ болѣе или менѣе правдоподобную подкладку. Это касается, главнымъ образомъ, тѣхъ случаевъ, когда сообщается о необходимости постановки въ томъ или другомъ мѣстѣ бакена. Требованіе по существу вполне справедливое: бакена нѣтъ, а онъ необходимъ. Несправедливо лишь ставить этотъ недочетъ всегда въ вину путейскому надзору, такъ какъ въ громадномъ большинствѣ случаевъ оказывается, что бакенъ на этомъ мѣстѣ былъ, но былъ сбитъ проходящимъ судномъ, и его не успѣли лишь замѣнить другимъ. Девяносто же процентовъ всѣхъ заявленій совершенно неправильны, какъ я уже заявлялъ и въ чемъ прихо-

дится убѣждаться, производя разслѣдованія по поводу этихъ заявленій. Въ послѣднее время Округъ установилъ правило, чтобы по поводу каждаго заявленія, поступившаго отъ Совѣта Съѣздовъ, производилось разслѣдованіе и результатъ разслѣдованія печатался въ ближайшемъ № „Извѣстій“ Округа. Быть можетъ, хоть такимъ путемъ, можно будетъ предотвратить неправильныя заявленія. Затѣмъ, если обращается вниманіе на количественную сторону заявленій о недостаткахъ обстановки, то совершенно забывается соотношеніе съ усилившимся въ послѣдніе годы движеніемъ судовъ. Фактъ этотъ вполне точно можетъ удостоверить путь по р. Москвѣ, гдѣ судоходные сборы выросли въ послѣдніе годы на громадный $\frac{1}{10}$. Вмѣстѣ съ усилившимся движеніемъ по пути Нижній—Москва, замѣчается такой фактъ, что много судовъ не только съ Волги, но и съ Камы идутъ теперь къ Москвѣ прямо, безъ перегрузки. Командиры ихъ, хотя они, можетъ быть, считаются и вполне опытными волжскими командирами, недостаточно знакомы съ новымъ для нихъ фарватеромъ Оки и Москвы и, въ случаѣ аваріи, упрекаютъ путейское вѣдомство въ недосмотрѣ и неисправности обстановки. Отъ сихъ именно командировъ, надо полагать, и получается большинство заявленій, которыя, въ концѣ концовъ, оказываются неправильными. Слѣдуетъ принять во вниманіе и еще одно соображеніе. Неоднократно командиры и лично мнѣ, и черезъ Совѣтъ Съѣздовъ заявляютъ о необходимости поставить въ томъ или другомъ мѣстѣ новый бакенъ. Такихъ заявленій поступаетъ въ теченіе навигаціи очень много, между тѣмъ выполнить всѣ такія пожеланія Округъ не въ состояніи, такъ какъ кредиты, которыми Округъ располагаетъ на обстановку, крайне ограничены. Изъ года въ годъ, въ распоряженіе Округа отпускается почти постоянная сумма, съ небольшою лишь колебаніями между отдѣльными годами. Между тѣмъ, для Округа громадное значеніе имѣетъ время, когда именно приходится переходить къ меженней обстановкѣ, такъ какъ съ этого момента приходится содержать полный штатъ служащихъ; и, чѣмъ раньше приходится приступать къ меженней обстановкѣ, тѣмъ труднѣе Округу выполнять всѣ требованія, предъявляемыя къ обстановкѣ. Напримѣръ, въ навигацію 1909 года переходъ къ меженней обстановкѣ на 3 участкѣ р. Оки произошелъ только въ іюнѣ, тогда какъ въ истекшую навигацію, вслѣдствіе быстрого спада воды, начали переходить къ меженней обстановкѣ съ 26 апрѣля и держали ее до конца октября. Такимъ образомъ, на тѣ же средства приходилось содержать полную меженнюю обстановку почти на два мѣсяца долѣе. Затѣмъ, громадное вліяніе имѣетъ самый характеръ навигаціи: чѣмъ навигація мелководнѣе, тѣмъ болѣе полную обстановку приходится держать на транзитѣ, и средствъ на это иногда не хватаетъ. Далѣе, нѣсколько лѣтъ тому назадъ съ командировъ сложена отвѣтственность за сбитіе бакеновъ, если онъ тотчасъ же оповѣститъ объ этомъ ближайшую поставую прислугу. Благодаря этому, отчасти, а также значительному росту судооборота на р. Окѣ, число уничтожаемыхъ каждую навигацію знаковъ увеличивается въ значительной степени. Такъ, въ нынѣшнюю навигацію, въ одномъ только 3-мъ инспекціонномъ участкѣ число уничтожен-

ныхъ знаковъ составляло 550. Это значить—надо возстановить, вновь заказать такое же число новыхъ знаковъ, а средства въ нашемъ распоряженіи одни и тѣ же. Можно съ увѣренностью предсказать, что число уничтоженныхъ знаковъ изъ года въ годъ будетъ прогрессивно возрастать. С. А. Пестриковъ обратилъ вниманіе на тяжелыя матеріальныя условія службы низшей поставой прислуги. На эту сторону вопроса дѣйствительно слѣдуетъ обратить вниманіе. У насъ, напримѣръ, бакенщикъ получаетъ 12 рублей въ мѣсяцъ; такое вознагражденіе находится въ исключительномъ несоотвѣтствіи съ нынѣшними матеріальными условіями жизни. Въ Казанскомъ Округѣ положеніе ихъ еще лучше. Тамъ, по крайней мѣрѣ, прослужившій нѣсколько лѣтъ въ этой должности, переводится на высшій окладъ. А мы даже этой преміи не можемъ предоставить своимъ служащимъ. Вслѣдствіе этого наемъ служащихъ сопряженъ съ крайними затрудненіями; такъ, на эту службу идутъ, главнымъ образомъ, тѣ, кому некуда дѣваться. Въ одномъ случаѣ, напримѣръ, пришлось взять бакенщикомъ женщину. Подводя итогъ сказанному мною, позволю высказать пожеланія, чтобы свѣдѣнія, поступающія отъ командировъ, провѣрялись на участкахъ; чтобы и Совѣтъ Съѣздовъ, идя въ этомъ направленіи навстрѣчу Округу и, во избѣжаніе излишней переписки, когда можно, сообщалъ свѣдѣнія о неисправностяхъ по телефону; это пожеланіе особенно относится къ завѣдываемому мною участку, такъ какъ канцелярія участка находится въ Нижнемъ, и вполне возможно быстро снестись по телефону и выяснить недоразумѣнія. Было бы даже во многихъ отношеніяхъ лучше, если бы командиры съ такими заявленіями обращались непосредственно къ намъ, инспекторамъ судоходства; для этого у насъ заведены и листки для заявленій и на пристаняхъ выставлены ящики, чтобы опускать въ нихъ эти заявленія. Если бы командиры обращались непосредственно къ намъ, на много бы сократилась переписка, и скорѣе можно было бы выяснить всѣ недоразумѣнія. Затѣмъ, слѣдуетъ выразить пожеланіе объ улучшеніи быта бакенной прислуги. Наконецъ, въ результативной части прослушаннаго доклада, указывалось, что въ Казанскомъ Округѣ предполагается Съѣздъ Инспекторовъ Судоходства. Быть можетъ, слѣдовало бы просить и Московскій Округъ организовать такое же Совѣщаніе при участіи представителей Совѣта и судовладельцевъ; такое Совѣщаніе могло бы внести много разъясненій по разсматриваемому вопросу.

Н. В. Поповъ. Упреки, которые здѣсь пришлось выслушать по адресу путейскаго вѣдомства, несомнѣнно вызываются тѣмъ острымъ значеніемъ, которое приобрѣтаетъ вопросъ объ обстановкѣ при значительныхъ аваріяхъ съ судами. Но, если разобратся въ отдѣльныхъ случаяхъ, то приходится притти къ заключенію, что не всегда вина за аваріи можетъ быть возложена на путейскій надзоръ. Такъ, я припоминаю, что въ 1899, 1900 и 1901 г.г., когда производились выправительныя работы на Трохачевскомъ перекатѣ, то съ фарватера въ одномъ только мѣстѣ выбрано было камней, залежавшихъ въ донномъ грунтѣ, до 10 куб. сажень; отдѣльные экземпляры камней доходили до 1 куб. сажени. Разумѣется, такіе камни могутъ быть

причиной многихъ аварій. Припоминаются мнѣ двѣ аваріи на Камѣ въ 1906 году „Александра“ Каменскихъ и „Ив. Ив. Любимовъ“; разслѣдованіе выяснило, что эти аваріи произошли не по винѣ Округа. „Иванъ Ивановичъ Любимовъ“ наскочилъ на такой камень, который былъ сдвинуть отъ устоевъ Пермскаго моста съ глубокаго мѣста плотовыми лотами на фарватеръ Фоминскаго переката. Что же касается аваріи съ „Александромъ“, то разслѣдованіе обнаружило, что фарватеръ въ этомъ мѣстѣ былъ засоренъ карчами, приращенными лотами; многія изъ нихъ доходили до 14 вершковъ въ діаметрѣ. Кромѣ такихъ камней и карчей, на дно рѣки очень часто попадаютъ якоря и лоты, теряемые съ судовъ и плотовъ. При сплавѣ плотовъ, особенно въ мелководье, когда грузовые плоты идутъ на лотахъ, такіе предметы, какъ карчи, очень часто увлекаются лотами изъ глубокихъ мѣстъ и выносятся на болѣе мелкія мѣста. И такихъ случаевъ, даже при самомъ тщательномъ надзорѣ, предусмотрѣть нельзя. Между тѣмъ, большинство проломовъ происходитъ вслѣдствіе такихъ причинъ; на путейскій же надзоръ возводятся обвиненія, которыя по существу являются несправедливыми. Относить всѣ такія случаи на Округъ нельзя. Надо взглянуть на вопросъ глубже. Для того, чтобы вообще улучшить дѣло, надо увеличить въ количественномъ отношеніи надзоръ и улучшить качественный составъ низшихъ служащихъ. Затѣмъ, нельзя не обратить вниманіе на несоразмѣрно громадныя протяженія нѣкоторыхъ участковъ. При протяженіи участковъ, напримѣръ, Пермскаго въ 860 верствъ, служба по надзору за безопасностью плаванія становится очень тяжелой и недостигающей благихъ результатовъ, такъ какъ невозможно одновременно и равномерно посвящать свое вниманіе всему протяженію участка. Вотъ, что я хотѣлъ сказать по обсуждаемому вопросу.

П. М. Рѣпинъ. Здѣсь говорили, будто за сшибленные бакены не взыскиваютъ платы: это не вѣрно; я знаю много случаевъ, когда съ командировъ взыскивали за сшибленные бакены...

А. Л. Мянновскій. Если своевременно не дали знать судоходному надзору.

П. М. Рѣпинъ. Ну, не буду останавливаться на этомъ. Здѣсь, дальше, говорили о большихъ участкахъ. Для участка въ 780 верствъ и больше—это зло; нѣтъ физическихъ силъ поспѣть всюду. Надо уменьшить участки и улучшить положеніе бакенной прислуги. Трудно всѣ эти вопросы рѣшить до преобразования Округовъ—въ теперешнемъ положеніи не находимъ кому и передать обстановку.

И. И. Кутузовъ. Я позволю себѣ возразить многоуважаемому А. Л. Мянновскому, по поводу его предложенія, чтобы командиры пароходовъ обращались съ своими заявленіями на недостаточность или неисправность въ обстановкѣ непосредственно къ инспекторамъ судоходства. Предлагаемый путь, несмотря на кажущееся удобство, едва ли будетъ принятъ и едва ли по нему пойдутъ большинство судоводителей, уже потому, что между инспекціей и ими является разница во взглядахъ на степень надобности того или другаго измѣненія въ обстановкѣ, или же ея дополненіи. Только что высказанное мнѣніе г. инспектора судоход-

ства, которымъ онъ признаетъ правильность командирскихъ заявленій всего лишь въ размѣрѣ 10%, остальные же 90% заявленій являются не вѣрными,—въ достаточной степени подтверждаетъ и укрѣпляетъ высказанное выше мною мнѣніе.

Касаясь вопроса объ обстановкѣ, нельзя не высказать пожеланія, чтобы въ случаѣ закрытія какого либо существующаго хода, судоводители были о семъ предупреждаемы своевременно съ близъ лежащихъ пристаней. Въ минувшую навигацію былъ закрытъ луговой ходъ Ураковской воложкой, предупрежденія же объ этомъ отъ чиновъ надзора не было; въ этихъ случаяхъ, гдѣ имѣются два хода, было бы весьма желательно оставлять обстановку на обоихъ ходахъ, тогда, при надобности, являлась бы возможность порожнему каравану и легкимъ судамъ проходить болѣе мелкимъ ходомъ, оставляя болѣе глубокой ходъ для груженаго каравана.

Въ заключеніе остается высказать еще одно весьма существенное и практическое пожеланіе,—чтобы телеграфныя свѣдѣнія о состояніи водъ, разсылаемая Округомъ г.г. Начальникамъ дистанцій были бы доступны широкой массѣ судоводителей, хотя бы черезъ посредство вывѣшиванія этихъ телеграфныхъ свѣдѣній на видномъ мѣстѣ въ районѣ расположенія пассажирскихъ дебаркадеровъ или же путемъ разсылки этихъ свѣдѣній „о водѣ“ на дебаркадеры, какъ то практиковалось въ прошлое время.

А. Л. Мянновскій. Я взялъ слово по личному вопросу въ цѣляхъ разсѣять нѣкоторыя недоразумѣнія. Когда я говорилъ о 90% не вѣрныхъ свѣдѣній, то я имѣлъ въ виду исключительно 3-й участокъ Московскаго Округа П. С., а не вообще; по своему участку это заявленіе я могу подтвердить документальными данными; они у меня съ собой.

П. П. Яргомыскій. Разсылка бланковъ для заявленій командирамъ предпринята по инициативѣ Совѣта съ тою цѣлью, чтобы Совѣтъ былъ въ курсѣ положенія обстановки въ теченіе навигаціи. Кромѣ того, Совѣтъ имѣлъ въ виду облегчить для Округовъ получение всѣхъ свѣдѣній о недоразумѣніяхъ на транзитѣ. Практиковавшійся способъ, о которомъ упоминалъ А. Л. Мянновскій и который онъ предлагаетъ и теперь, что командиры должны обращаться со своими заявленіями непосредственно въ Округъ и къ Инспекторамъ Судоходства, не давалъ благоприятныхъ результатовъ, такъ какъ командиры затруднялись прибѣгать къ нему, не желая портить отношеній съ Округомъ и Инспекторами Судоходства. Благодаря установленному Совѣтомъ порядку, командиры могли обращаться съ своими жалобами въ Совѣтъ, и это для нихъ составляло большое облегченіе, что доказывается количествомъ заявленій, поступавшихъ въ Совѣтъ Съѣздовъ. Послѣдній въ тотъ же день сообщалъ о полученныхъ заявленіяхъ Округу. Такой порядокъ удовлетворялъ обѣ стороны, такъ какъ командиры стали заявлять о своихъ жалобахъ, не боясь испортить свои отношенія съ господами Инспекторами, а Округъ былъ освѣдомленъ о тѣхъ фактахъ, о которыхъ сообщали командиры. Что же касается заявленія А. Л. Мянновскаго о 90% неправильныхъ заявленій, то это утвержденіе должно быть оставлено на его отвѣтственности; оно совершенно голословно, и у

Совѣта имѣются письма командировъ, въ которыхъ послѣдніе даютъ оцѣнку опроверженіямъ Московскаго Округа П. С., публикуемымъ въ „Извѣстіяхъ“.

Н. И. Арѣфьевъ. Неправильности обстановки чувствуются особенно нами, командирами буксирныхъ пароходовъ. Когда идешь съ груженымъ пароходомъ со скоростью 6—7 верствъ въ часъ противъ теченія, то можешь очень внимательно относиться къ фарватеру и поставленнымъ знакамъ. Между тѣмъ, бываетъ очень часто, что обстановка не горитъ. Какъ тутъ приходится руководствоваться? И если бы не было сдѣлано объ этомъ заявленіе Совѣту, то, можетъ быть, въ другой разъ опять бы не горѣли бакены.

М. Н. Кедровъ. Иванъ Илларионовичъ Кутузовъ сказалъ, что подача командирами заявленій инспектору судоходства можетъ испортить добрыя отношенія. Меня это заявленіе удивляетъ. Чѣмъ можетъ командиръ обидѣть инспектора, если скажетъ, что на такомъ-то мѣстѣ замѣтилъ такую-то неисправность: только признательность со стороны инспектора за полезное указаніе. Получая такое заявленіе, инспекторъ всегда можетъ своевременно все исправить, и онъ будетъ благодаренъ, что дѣло обошлось безъ увѣдомленія Округа. Для этого у насъ и кружки выставлены, и командиры ни чѣмъ не рискуютъ, опустивъ въ эту кружку свое заявленіе. Между тѣмъ, въ эти кружки попадаетъ что угодно, даже частная корреспонденція, но не заявленія отъ командировъ. Для насъ крайне желательно, чтобы командиры съ такими заявленіями обращались къ намъ непосредственно, а не черезъ Совѣтъ Съѣздовъ. Поэтому-то избранный путь черезъ Совѣтъ Съѣздовъ только плодитъ излишнюю переписку, и часто заставляя инспектора, отложивъ въ сторону даже неотложныя дѣла, выяснять обстоятельства по жалобѣ Совѣта, писать объясненія въ Округъ и т. д. Мнѣ кажется, что инспекторъ долженъ знать первый о всѣхъ недостаткахъ въ его участкѣ, и потому лучше всего, если бы командиры опускали свои заявленія въ кружки на дебаркадерахъ.

И. Ф. Скрѣпинскій. Господа, позвольте сдѣлать небольшой перерывъ въ обсужденіи и предложить вамъ выслушать составленный проектъ телеграммы на имя Министра П. С.

Голоса: Просимъ.

И. Ф. Скрѣпинскій. Предлагается послать Министру П. С. телеграмму слѣдующаго содержанія: (читаетъ). Угодно согласиться съ предложенной редакціей телеграммы?

Р. А. Штюмеръ. Въ качествѣ секретаря 2-й секціи за отсутствіемъ ея предсѣдателя И. В. Баранова позвольте предложить включить въ телеграмму упоминаніе также и о комиссіи по разсмотрѣнію проекта закона о перевозкѣ грузовъ по воднымъ путямъ. Вопросъ серьезный, а времени въ нашемъ распоряженіи осталось немного. Успѣли разсмотрѣть всего три главы. Просимъ собраніе включить въ телеграмму просьбу о разрѣшеніи и нашей секціи продлить наши занятія по закрытіи Съѣзда въ качествѣ комиссіи при Совѣтѣ Съѣздовъ.

Голоса: Просимъ.

И. Ф. Скрѣпинскій, Господа, принимается предложеніе 2-й секціи о включеніи въ телеграмму просьбы

о разрѣшеніи и второй секціи продлить свои занятія въ качествѣ комиссіи при Совѣтѣ Съѣздовъ?

Голоса: Просимъ.

Текстъ телеграммы, утвержденной собраніемъ, гласитъ слѣдующее:

Петербургъ, Господину Министру Путей Сообщенія.

„Третій Съѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Басейна покорнѣйше проситъ Ваше Высокопревосходительство разрѣшить второй секціи, работающей при Съѣздѣ по вопросу о разсмотрѣніи законопроекта о перевозкѣ грузовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ и секціи по вопросу о реформѣ рѣчного образованія продолжить свою дѣятельность въ качествѣ комиссіи при Совѣтѣ Съѣздовъ по окончаніи работъ Съѣзда“.

Н. И. Сокольскій. Упреки, что случаи аварий происходятъ отъ несовершенства обстановки и должны быть приписаны винѣ мѣстныхъ чиновъ путейскаго надзора, въ дѣйствительности являются несправедливыми. Если и происходятъ аварии отъ несовершенства обстановки, то причиной этого является не недостаточный надзоръ, а недостаточный составъ низшихъ агентовъ Округа. И я бы просилъ Совѣтъ Съѣздовъ и г. г. судопромышленниковъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ разбираться въ обстоятельствахъ аварии, критически относясь къ представленному матеріалу. Не разобравши причины, положившись на заявленіе командира, который, естественно, желаетъ сложить съ себя отвѣтственность, и взваливая эту отвѣтственность на Округъ, г. г. судопромышленники иногда могутъ поставить себя въ неудобное положеніе. Если, напримѣръ, аварія произошла вслѣдствіе отсутствія какого нибудь бакена, то, разбираясь въ причинахъ, мы очень часто должны притти къ заключенію, что это произошло не по винѣ бакенщика, и не вслѣдствіе отсутствія надзора, а по винѣ, можетъ быть и невольной, самихъ судоправителей. По новымъ правиламъ, командиръ, заявившій о сбитомъ бакенѣ, не отвѣчаетъ за это. Караваны идутъ теперь большіе, многіе ходы очень узкіе, бакенъ сбить легко. Если даже командиръ заявитъ объ этомъ тотчасъ же, то пока можно будетъ возстановить на этомъ мѣстѣ бакенъ, пройдетъ много времени. Въ большинствѣ же случаевъ бываетъ, что онъ сшибъ бакенъ—и идетъ себѣ спокойно, даже не заявляя объ этомъ и не отдавая себѣ отчета въ томъ, что за нимъ тянутся другіе караваны. Проходитъ ночь, иногда даже цѣлыя сутки, пока, наконецъ, замѣченное отсутствіе бакена будетъ исправлено. Бываетъ и такъ, что одинъ командиръ сбилъ бакенъ, а слѣдующій за нимъ уже шлетъ жалобу на отсутствіе обстановки, критикуетъ порядки, обвиняетъ путейскій надзоръ. И на такія заявленія приходится 90% всѣхъ заявленій; большинство изъ нихъ приходится на сшибленные бакены. Какъ велико бываетъ число такихъ сшибленныхъ бакеновъ, я могу указать, что мнѣ въ текущую навигацію приходилось дѣлать объѣзды, и на сравнительно небольшомъ участкѣ пути мы насчитали 17 сшибленныхъ за сутки бакеновъ. Теперь Округъ примѣнилъ за правило, что по каждому заявленію Совѣта производится разслѣдованіе, и результаты разслѣдованія печатаются въ „Извѣстіяхъ“, но пока выясняется вся подкладка cadaго случая, проходитъ не менѣе

мѣсяца, вслѣдствіе чего и создается впечатлѣніе о недостаточности надзора. Могут завѣрить собраніе,— всѣ случаи будутъ разъяснены и освѣщены, но для этого нужно время, и пока какой либо случай не освѣщенъ, я просилъ бы не дѣлать никакихъ поспѣшныхъ выводовъ.

Теперь относительно сказаннаго И. И. Кутузовымъ. Знаю я его давно, еще въ тѣ времена, когда я былъ Инспекторомъ Судоходства въ Казанскомъ Округѣ, а И. И. Кутузовъ былъ командиромъ казеннаго парохода „Ярославль“. И удивительное дѣло: тогда И. И. Кутузовъ находилъ все въ исправности, а когда онъ перешелъ на службу въ Общество „Самолетъ“, сталъ тоже находить недостатки въ организациі надзора.

Л. И. Тереховъ. Бакенщикъ на перекатѣ въ сущности очень отвѣтственное лицо, и поэтому слѣдуетъ относиться къ его миссіи очень серьезно. Его попеченію, его бдительности, мы ввѣряемъ безопасность нашихъ каравановъ, цѣнность самыхъ судовъ, груза и даже, пожалуй, жизни самой судовой команды и дѣйствительно, если мы поближе посмотримъ на дѣло, то мы увидимъ, что—поставъ бакенщикъ по ошибкѣ не на мѣстѣ бакенъ, ограждающій каменные огрудки,—и пароходъ налетаетъ на камни, гдѣ и тонетъ. Не зажди онъ своевременно въ темную и бурную ночь фонаря на бакенахъ или на перевальныхъ столбахъ, послѣдствіемъ также могутъ быть крупныя аваріи. Такъ что роль бакенщика очень отвѣтственна. Между тѣмъ, здѣсь пришлось услышать по этому вопросу нѣчто очень печальное. Составъ бакенщиковъ комплектуется совершенно изъ случайныхъ людей. Идетъ на эту службу только тотъ, кому дѣваться некуда. Поэтому, на мой взглядъ, что же можно требовать отъ человѣка, который служитъ только потому, что къ этому приневоливаетъ его нужда и притомъ за грошевое жалованье, да и службы то всей для него бываетъ только лишь 6—7 мѣсяцевъ въ году. Получаетъ онъ 10 р. въ мѣсяцъ и на этотъ скудный заработокъ долженъ просуществовать цѣлый годъ и прокормить свою семью. Кромѣ того, изъ этого жалованья онъ долженъ еще выстроить на берегу рѣки для себя хижину, по большей части землянку, гдѣ и лежитъ на сырой землѣ. Вотъ, господа, та обстановка жизни бакенщика, въ которой протекаетъ его служебная дѣятельность. Естественно, что при такихъ условіяхъ не можетъ быть подборъ сознательныхъ и развитыхъ людей. Вѣдь теперь уже матросы на пароходахъ получаютъ 16—18 руб. въ мѣсяцъ. Если принять во вниманіе при этомъ дороговизну жизни настоящаго времени, то смѣло можно признать, что оклады вознагражденія бакенщиковъ 10 р. въ мѣсяцъ поистинѣ нищенскіе, и конечно, что же можно требовать отъ бакенщика при такой оплатѣ его труда? Помимо желательности увеличенія бакенщикамъ оклада жалованья, Округу слѣдовало бы заинтересовать своихъ низшихъ служащихъ назначеніемъ періодической прибавки жалованія или выдачей единовременныхъ наградъ за исправное содержаніе знаковъ, вообще за за хорошую долготѣную и усердную службу, отчего могла бы быть польза не только Округу, но и судоходству. Попутно съ этимъ, можетъ быть, отпали бы и тѣ упреки, которые сейчасъ раздаются по поводу обстановки. Мнѣ кажется, что

нашъ нравственный долгъ обратить серьезное вниманіе на этотъ важный вопросъ и изыскать всѣ мѣры для улучшенія положенія быта бакенщиковъ, чтобы можно было имѣть на этой службѣ сознательныхъ и развитыхъ людей.

Затѣмъ, нельзя не коснуться еще одного вопроса. А. Л. Мянновскій, Инспекторъ Судоходства Московскаго Округа, указалъ, что въ одномъ случаѣ у нихъ въ Округѣ за недостаткомъ людей на мѣсто бакенщика мужчины, была поставлена бакенщикомъ—женщина. Господа, такое явленіе я считаю недопустимымъ. На такомъ отвѣтственномъ посту ставить женщину, ввѣрять ей этимъ самымъ громадной стоимости пароходы, баржи, и даже, пожалуй, жизни людей, это совершенно невозможно. (Со стороны нѣкоторыхъ членовъ Съѣзда раздаются протесты. Р. А. Штюрмеръ съ мѣста говоритъ: „Почему Вы думаете, что женщина на этомъ мѣстѣ будетъ справляться хуже мужчины? Еще лучше иного мужчины“).

...Для такой тяжелой работы она не способна, да и не свойственно женщинѣ это ремесло по самой ея природѣ. Можетъ ли она справиться въ бурную и темную ночь, чтобы зажечь на сигнальной мачтѣ или на бакенѣ фонарь, выхѣхать къ проходящему пароходу, указать фарватеръ по перекату? Во всякомъ случаѣ я нахожу это явленіе ненормальнымъ.

М. В. Черепановъ. Для завѣдующихъ обстановкой особенное значеніе представляетъ быть вполне освѣдомленнымъ о неисправностяхъ обстановки. Такъ какъ здѣсь заявлялось, что командиры воздерживаются отъ подачи инспекторамъ судоходства заявленій, опасаясь обостренія отношеній, то я бы предложилъ, чтобы обойти эту сторону дѣла, дѣлать заявленія даже безъ подписи. Для насъ важенъ самый фактъ, чтобы мы были во время освѣдомлены о всѣхъ замѣченныхъ не порядкахъ, и вполне удовлетворялись бы даже не подписанными заявленіями.

И. И. Кутузовъ. Путь, который намъ здѣсь предлагаютъ, подать заявленія инспектору судоходства, намъ извѣстенъ, и я лично никогда не затруднялся къ нему прибѣгать. Мнѣ также извѣстны случаи, когда и другіе командиры пользовались этимъ способомъ, и никакого обостренія не создавалось; напротивъ, ихъ благодарили и просили и въ будущемъ указывать всѣ замѣченные не порядки. Когда я говорилъ, я имѣлъ въ виду не эти отдѣльные факты, а широкую публику командировъ, у которыхъ на этотъ счетъ сложилось твердое правило: лучше не ссорься. И многимъ извѣстны факты, когда послѣ сдѣланнаго командиромъ указанія, результаты получались отрицательные.

П. П. Ярго м с к і й. Н. И. Сокольскій, коснувшись участія въ этомъ дѣлѣ Совѣта, характеризовалъ его въ томъ смыслѣ, что Совѣтъ всталъ на путь критики. Долженъ категорически заявить, что это безусловно не такъ. Ни о какой критикѣ не можетъ быть и рѣчи. Пишетъ намъ командиръ о такомъ то замѣченномъ фактѣ. Совѣтъ сейчасъ же сообщаетъ Правленію на его распоряженіе только одинъ голый фактъ, безъ всякаго освѣщенія. Правленіе Казанскаго Округа П. С. въ лицѣ его начальника и другихъ представителей само просило насъ—ради Бога, сообщайте намъ всѣ факты, о которыхъ вамъ стало извѣстно, не ин-

спекторамъ непосредственно, а намъ. Мнѣ кажется, нужно особенное отношеніе къ Совѣту, чтобы усмотрѣть критику въ фактѣ, что тамъ-то сбить бакенъ или не было освѣщенія. Слѣдуетъ считаться и съ тѣмъ соображеніемъ, что большинство командировъ о сбитомъ бакенѣ инспектору судоходства писать не будутъ. Совѣтъ взялъ на себя лишь роль посредника между Округомъ и командирами. Можетъ быть, въ этомъ спорѣ между командирами и инспекторами судоходства виноваты и существующія правила обстановки, которые до настоящаго времени являются недостаточными; во всякомъ случаѣ, возлагать отвѣтственность на Совѣтъ нѣтъ никакихъ основаній, Теперь перейду къ сказанному А. Л. Мянновскимъ. Александръ Львовичъ сказалъ, что чуть ли не 90% заявленій командировъ оказываются неосновательными, голословными. Долженъ указать, что по поводу каждаго разъясненія Округа, Совѣтъ обращается всякій разъ къ командиру, подавшему первоначальное заявленіе, и имѣющіеся въ дѣлахъ Совѣта по многимъ такимъ разъясненіямъ отвѣты командировъ не оставляютъ никакого сомнѣнія въ томъ, кто въ дѣйствительности правъ. Я не хотѣлъ бы поднимать этого вопроса, но разъ Александръ Львовичъ бросилъ командирамъ упрекъ въ неосновательности ихъ заявленій, то я долженъ въ интересахъ справедливости освѣтить и основательность нѣкоторыхъ разъясненій Округа. Такъ, въ одномъ случаѣ сообщалось Округу, что на Ласинскомъ перекаатѣ затонула баржа съ камнемъ; разъясненіе инспектора, кажется А. Л. Мянновскаго, гласитъ, что баржа затонула не на Ласинскомъ, а на Н. Иванчинскомъ перекаатѣ, и потомъ была снесена теченіемъ на Ласинскій перекаатъ. По справкѣ оказалось, что Н. Иванчинскій перекаатъ находится ниже Ласинскаго, такимъ образомъ, баржа, по объясненію инспектора и Округа, льдомъ была снесена противъ теченія, чуть ли не на 8 верстѣ. (Смѣхъ). Правдоподобное объясненіе, и его Округъ не постѣснился напечатать въ своихъ „Извѣстіяхъ“.

М. Н. Кедровъ. Я готовъ признать, что командиры, сообщая Совѣту свои замѣчанія, и Совѣтъ, доводя ихъ до свѣдѣнія Округа, не задаются цѣлью создавать инспектору затрудненія, но въ концѣ концовъ результатъ получается именно такой, отчего происходитъ задержка для дѣла. Пока получится въ Правленіи бумага Совѣта, проходитъ время; далѣе—Общее Присутствіе Правленія, будучи не въ силахъ найти самостоятельно справку по каждому запросу Совѣта Съѣздовъ, обращается за ней къ участковому инспектору. И въ результатѣ получается только проволочка времени. Если Совѣтъ находитъ, что все-же лучше сообщать о всѣхъ заявленіяхъ командировъ въ Правленіе Округа, то я думаю, для него не было бы такъ трудно одну копію своего сообщенія препроводить Инспектору для свѣдѣнія. Это дало бы возможность каждому изъ участковыхъ инспекторовъ давать своевременные и тщательно провѣренныя отвѣты по запросамъ Совѣта Съѣздовъ къ Правленію Округа. А въ Нижнемъ—такъ о всякомъ фактѣ можно было бы, какъ я уже говорилъ, не прибѣгая къ формальной перепискѣ, снести даже и по телефону. Я все же думаю, что лучше, если бы командиры обращались непосредствен-

но къ намъ, не смущаясь какой-то отвѣтственностью, и потому вполне присоединяюсь къ заявленію М. В. Черепанова, что можно подавать заявленія даже не подписанными. Я даже больше скажу. Можно не смущаться никакой формой, даже на клочкѣ бумаги, лишь бы инспекторъ могъ быть освѣдомленъ о самомъ фактѣ.

И. Ф. Скрѣпинскій. Позвольте, господа, огласить подсчетъ избирательныхъ записокъ въ члены ревизіонной комиссіи.

П о л у ч и л и :

П. М. Морозовъ	24 записки.
баронъ Н. Н. Бухгольцъ	8 „
И. П. Золотницкій	8 „
Н. Е. Березинъ	7 „

Поэтому позвольте считать П. М. Морозова, Н. Н. Бухгольца и И. П. Золотницкаго избранными въ члены ревизіонной комиссіи и Н. Е. Березина—кандидатомъ.

Г о л о с а : Просимъ...

И. Ф. Скрѣпинскій. Затѣмъ, считаю нужнымъ довести до свѣдѣнія членовъ Съѣзда, что занятія комиссіи по реформѣ рѣчного образованія начнутся завтра въ 10 ч. утра въ помѣщеніи Совѣта, а 1-й секціи съ того же часа въ помѣщеніи Волжскаго Общества взаимнаго страхованія рѣчныхъ судовъ. Возвращаюсь къ докладу объ обстановкѣ; не позволите ли прекратить запись ораторовъ, такъ какъ вопросъ, кажется, достаточно выясненъ.

Г о л о с а : Просимъ.

Н. И. Сокольскій. Когда я говорилъ по поводу заявленій командировъ, я недостаточно ясно выразился, и въ результатѣ П. П. Яргомскій не вполне меня понялъ. Я говорилъ не о томъ, что Совѣтъ критикуетъ Округъ, а о томъ, что, только разобравшись въ причинахъ каждаго отмѣченнаго факта, можно входить въ обсужденіе дѣйствій Округа. Напримѣръ, я скажу, что въ истекшую навигацію вдругъ посыпались заявленія и жалобы по поводу неправильной вывѣски глубины на Алпатьевскомъ и Вакинскомъ перекатахъ. Въ результатѣ выяснилось, что Округъ былъ введенъ въ заблужденіе частной телеграммой одного изъ командировъ, который сообщилъ Правленію невѣрное свѣдѣніе относительно глубины на перекаатѣ. Округъ этому сообщенію повѣрилъ, и въ результатѣ, благодаря частной телеграммѣ, произошелъ рядъ недоразумѣній, а перекаатъ былъ заставленъ судами, взошедшими съ большей, чѣмъ полагается, осадкой.

А. Л. Мянновскій. П. П. Яргомскій сдѣлалъ указаніе на такое сообщеніе Округа, которое по существу и разъясненій не требовало. Въ данномъ случаѣ произошла вполне извинительная ошибка: по оплошности канцеляріи одно изъ названій было переставлено, вслѣдствіе чего получился такой смыслъ, будто баржа была льдомъ снесена противъ теченія. Здѣсь имѣла мѣсто простая канцелярская описка, а фактъ по существу, это я утверждаю, вѣренъ.

И. Ф. Скрѣпинскій. Позвольте считать пренія законченными и огласить предложенную резолюцію. (Читаеть).

В. В. Широковъ. Вмѣсто выраженной—увеличеніе содержанія бакенщиковъ и улучшеніе ихъ жизни—я бы предложилъ поставить въ резолюціи просто—и улучшеніе условій ихъ жизни.

Съездъ принимаетъ резолюцію слѣдующаго содержания:

„Заслушавъ докладъ Совѣта Съездовъ по вопросу о положеніи обстановки на рѣкахъ Волжскаго Бассейна, Съездъ постановилъ: ходатайствовать передъ Министерствомъ Путей Сообщенія объ улучшеніи быта бакенщиковъ и объ ассигнованіи средствъ, достаточныхъ для болѣе полной обстановки фарватера и предложить Совѣту Съездовъ передать свой докладъ на разсмотрѣніе Съездовъ Инспекторовъ Казанскаго и Московскаго Округовъ Путей Сообщенія“.

И. Ф. С к р ѣ п и н с к і й. Господа, на очереди стоитъ финансовый отчетъ Совѣта Съездовъ о расходованіи денежных суммъ за время съ 1 декабря 1909 г. по 1 ноября 1910 г. и докладъ ревизіонной комиссіи (см. приложения №№ 33 и 34).

П. П. Я р г о м с к і й читаетъ финансовый отчетъ Совѣта и докладъ ревизіонной комиссіи.

И. Ф. С к р ѣ п и н с к і й. Угодно утвердить заслушанные отчетъ Совѣта и докладъ ревизіонной комиссіи?

Г о л о с а: Просимъ.

И. Ф. С к р ѣ п и н с к і й. Теперь приступимъ къ обсужденію смѣты Совѣта на 1911 г. и нормъ обложенія (приложение № 35).

Д. В. С и р о т к и н ъ. Вы, господа, сейчасъ слышали отчетъ о нашихъ денежных средствахъ; ничего утѣшительнаго онъ намъ не сказалъ: средствъ не хватаетъ на удовлетвореніе даже текущихъ необходимыхъ потребностей. Въ прошломъ году мы думали развить свою дѣятельность въ нѣсколько болѣе расширенномъ размѣрѣ, выработали соотвѣтственно этому расчету смѣту и нормы обложенія—и что же? Вслѣдствіе протеста нѣкоторыхъ фирмъ, мы должны были отказаться отъ этихъ плановъ, понизить нормы обложенія на 50%, и все же нѣкоторыя фирмы до сихъ поръ не уплатили членскаго взноса; годъ мы закончили съ дефицитомъ въ 2.600 рублей. Въ нынѣшнемъ году мы предлагаемъ на Ваше утвержденіе смѣту въ уменьшенномъ размѣрѣ, на покрытіе лишь текущихъ потребностей въ суммѣ 12.400 рублей. Самая крупная статья расхода, по этой смѣтѣ—содержаніе служащихъ, на что мы испрашиваемъ 8.100 рублей; увеличеніе по этой статьѣ въ сравненіи съ прошлымъ годомъ вызывается необходимостью учрежденія должности помощника управляющаго дѣлами Совѣта съ жалованьемъ до 200 рублей въ мѣсяцъ. Учрежденіе этой должности вызывается необходимостью. Управляющій бываетъ часто въ отъѣздѣ, и необходимо на этотъ случай имѣть ему замѣстителей. Быть можетъ, мы на эту должность пригласимъ кого нибудь изъ опытныхъ волжскихъ командировъ. Остальныя статьи смѣты составлены въ самыхъ скромныхъ размѣрахъ. (Читаетъ смѣту). Соотвѣтственно съ этой смѣтой и нормы обложенія лишь слегка повышены противъ тѣхъ нормъ, которыя фактически дѣйствовали въ отчетномъ году (читаетъ проектъ нормъ обложенія). Представляя смѣту и нормы на обсужденіе, мы просимъ ихъ утвердить. Мы надѣемся, что судопромышленники уже сознали пользу организациіи и поддержать насъ въ нашей дѣятельности, дадутъ намъ средства на поддержаніе нашей дѣятельности, хотя бы въ прежнихъ скромныхъ размѣрахъ. Но вмѣстѣ съ тѣмъ, мы не можемъ не высказать

Съезду, что эта смѣта не предусматриваетъ нѣкоторыхъ нашихъ расходовъ, которые намъ по роду нашей дѣятельности безусловно необходимы. Безъ представительства въ Петербургѣ намъ не обойтись. Наша дѣятельность не можетъ успѣшно развиваться, если мы не будемъ имѣть въ Петербургѣ своего органа, который стоялъ бы на стражѣ нашихъ интересовъ и своевременно извѣщалъ бы насъ о всемъ, что насъ можетъ интересовать. Я долженъ доложить Съезду, что нѣкоторыя крупныя фирмы рѣшили притти на помощь Совѣту—дать средства на содержаніе нашего представительства въ Петербургѣ, и я прошу Съездъ разрѣшить намъ принять этотъ даръ. Только при этомъ условіи мы можемъ двигать впередъ наше дѣло. Бюро, которое мы создадимъ въ Петербургѣ, будетъ оживлять нашу дѣятельность; руководясь постановленіями Съезда и постановленіями, а также и указами Совѣта, оно будетъ стоять на стражѣ нашихъ интересовъ, содѣйствовать удовлетворенію нуждъ волжскаго бассейна.

П. М. Р ѣ п и н ъ. Для того, чтобы дѣло дѣлать, нужны средства, крупныя средства. Мы должны, поэтому, съ благодарностью принять помощь, которую предлагаютъ, хотя на первое время, нѣкоторые наши члены. Будутъ средства—работа пойдетъ, а работа, она, мы видимъ, плодотворная. Мы должны поддержать нашу организацию. Не поддержимъ—дѣло распадется, и опять каждый изъ насъ представитъ маленькую единицу, съ которой никто считаться не будетъ.

И. Ф. С к р ѣ п и н с к і й. Угодно, господа, принять предложенную смѣту и нормы обложенія?

Г о л о с а: Просимъ...

Смѣта Совѣта на 1911 годъ утверждается въ размѣрѣ 12400 р. Норма обложенія утверждается Съездомъ въ слѣдующемъ размѣрѣ:

Теплоходы съ 1 кв. ф. пл. нагрѣва	— 1,8 к.
Пароходы:	
Товаро-пассажир. съ 1 квад. ф. пл. нагр. пар. котл.	— 1,2 к.
Буксирные съ 1 к. ф. пл. напр. пар. котл.	— 0,6 к.
Баржи: желѣзныя съ 1 квад. саж. по наиб. измѣр.	— 6 к.
„ деревянные „ „ „	— 0,6 к.
Безпалубныя суда по	1 р. —
Нефтекачки по	10 р. —

И. Ф. С к р ѣ п и н с к і й. На очереди вопросъ—о назначеніи мѣста и времени слѣдующаго очереднаго Съезда. Кому угодно высказаться по этому вопросу?

П. М. Р ѣ п и н ъ. Какъ и въ прошломъ году, я и сейчасъ скажу, у насъ нѣтъ другого центра, кромѣ Нижняго, и намъ негдѣ собирать наши Съезды. А время назначимъ около 10 декабря; что же касается точнаго установленія времени, предоставимъ это Совѣту въ зависимости отъ хода дѣлъ.

И. Ф. С к р ѣ п и н с к і й. Господа, принимается это предложеніе?

Съездъ принимаетъ по этому вопросу постановленіе слѣдующаго содержанія:

„Созвать IV очереднаго Съезда въ Нижнемъ-Новгородѣ въ декабрѣ 1911 года, болѣе точное опредѣленіе времени открытія Съезда предоставить Совѣту Съездовъ въ зависимости отъ выяснившихся обстоятельствъ“.

И. Ф. Скрѣпинскій. Перейдемъ къ слѣдующему вопросу—объ избраніи представителей на XIII Съѣздъ русскихъ дѣятелей по водянымъ путямъ.

П. П. Яргомыскій. Въ нынѣшнемъ году очередной Съѣздъ русскихъ дѣятелей по водянымъ путямъ долженъ, по своей программѣ, представить большой интересъ для Волги. Позвольте ознакомить Съѣздъ съ программой его (читаетъ программу). Поэтому, Совѣтъ предлагаетъ Съѣзду принять участіе на этомъ Съѣздѣ въ усиленномъ составѣ представительства. Съ своей стороны, Совѣтъ предлагаетъ на усмотрѣніе Съѣзда слѣдующій списокъ представителей, прося Съѣздъ внести въ него тѣ измѣненія, которыя онъ найдетъ нужнымъ. (Читаетъ списокъ представителей).

И. Ф. Скрѣпинскій. Я прошу только меня уволить. Я и на этотъ Съѣздъ еле вырвался. Если же вы хотите послать когонибудь отъ Астрахани, пошлите И. М. Лбова. Можетъ еще когонибудь угодно записать?

Называютъ—П. П. Комова, И. А. Качкова, А. А. Жеребцова, И. А. Салтыкова, Кн. Н. А. Волконскаго, К. С. Землянова, Л. И. Терехова.

Л. И. Тереховъ. Господа, я просилъ бы освободить меня. Человѣкъ я служащій, и возможность поѣхать на Съѣздъ зависитъ не отъ меня лично, а отъ моего начальства.

П. П. Яргомыскій. Лаврентій Ивановичъ, имѣйте въ виду, что на Съѣздѣ будетъ обсуждаться вопросъ о шлюзованіи р. Оки.

Л. И. Тереховъ. Я очень бы радъ поѣхать, вопросъ интересный, но навѣрное сказать, что у меня будетъ возможность поѣхать на Съѣздъ, этого сказать я не могу.

Съѣздъ утверждаетъ слѣдующій списокъ представителей на XIII Съѣздъ русскихъ дѣятелей по водянымъ путямъ: И. В. Барановъ, И. Н. Величко, А. А. Жеребцовъ, П. П. Комовъ, И. М. Лбовъ, А. И. Милютинъ, С. А. Пестриковъ, П. М. Рѣпинъ, И. А. Салтыковъ, Д. В. Сироткинъ, Л. И. Тереховъ, П. П. Яргомыскій.

И. Ф. Скрѣпинскій. Перейдемъ къ вопросу объ избраніи представителей въ Междувѣдомственную Комиссію для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи.

Д. В. Сироткинъ. Вы, господа, знаете, что представляетъ изъ себя эта Комиссія. На нее возложена важная и отвѣтственная задача—выработка общаго плана упорядоченія водныхъ путей во всей Имперіи. На основаніи рѣшеній Комиссіи, будутъ предъявлены къ государству требованія на десятки и сотни милліоновъ рублей. Между тѣмъ, составъ этой Комиссіи не можетъ быть признанъ удовлетворительнымъ съ нашей точки зрѣнія. Въ составъ ея входятъ почти исключительно представители вѣдомствъ. Общественный элементъ представленъ крайне слабо—два-три земства; затѣмъ такія организации, какъ Совѣтъ Съѣздовъ Представителей Торговли и Промышленности и Совѣтъ Съѣздовъ Представителей Биржевой Торговли и Сельскаго Хозяйства—вотъ и все. При такихъ условіяхъ, вводя въ эту Комиссію нашихъ представителей, мы беремъ на себя большую отвѣтственность. Повліяетъ на рѣшеніе Комиссіи при своей малочисленности мы не можемъ, а своимъ присутствіемъ будемъ какъ бы

санкціонировать ея рѣшенія. Исторія съ предложеніемъ—послать и намъ своихъ представителей въ эту Комиссію въ краткихъ словахъ такова. Однажды является ко мнѣ одинъ изъ членовъ этой Комиссіи и предлагаетъ высказать свое заключеніе по поводу выработаннаго Комиссіей проекта переустройства Маринской системы. Понимая, что потомъ на мое заключеніе будутъ ссылаться, я отказался дать свое заключеніе такимъ частнымъ образомъ, и съ своей стороны предложилъ обратиться официально за заключеніемъ къ Совѣту. Въ результатѣ, по докладѣ Министру, рѣшено пополнить составъ Комиссіи представителемъ отъ Совѣта Съѣздовъ. Имѣ эти обстоятельства въ виду и припомнивъ, что, только послѣ 2-хъ лѣтънаго своего существованія, Комиссія признала, что въ ея составѣ желательно имѣть представителя отъ судоходства крупнейшей русской рѣки, я бы предложилъ къ этому избранію отнестись съ большою осторожностью. Это можетъ, даже сейчасъ выбора не производить, а предоставить Совѣту—обдумать, взвѣсить и тогда уже рѣшить этотъ вопросъ. Или же отказаться отъ выбора постоянныхъ представителей, а просить Комиссію увѣдомлять о тѣхъ вопросахъ, которые будутъ ставиться на ея обсужденіе, и въ зависимости отъ характера вопроса, посылать туда своего представителя съ опредѣленными на каждый случай указаніями.

П. М. Рѣпинъ. Я бы сказалъ не такъ. Не отказываться отъ представительства, а поставить вопросъ—сколько тамъ будетъ нашихъ представителей.

П. П. Яргомыскій. Согласно предложенію Предсѣдателя Междувѣдомственной Комиссіи В. Е. Тимонова, насъ просятъ избрать одного представителя и одного къ нему замѣстителя.

П. М. Рѣпинъ. Кого же намъ послать, кромѣ Д. В. Сироткина, а замѣстителемъ И. Н. Величко—люди намъ знакомые, съ подготовкой.

Д. В. Сироткинъ. Я, господа, не отказываюсь, но все же просилъ бы васъ не торопиться съ этимъ дѣломъ: обдумаемъ, поищемъ. Быть можетъ, лучше послать такого человѣка, который былъ бы постоянно тамъ, могъ бы всегда быть въ курсѣ всѣхъ дѣлъ.

Голоса: Просимъ Дмитрія Васильевича...

И. Н. Величко. Господа, я не отказываюсь отъ чести быть вашимъ представителемъ, но позвольте доложить, что быть представителемъ, какъ я понимаю, это не значитъ только согласиться быть избраннымъ, а надо имѣть время посѣщать засѣданія и проводить ваши взгляды. Я же, къ сожалѣнію, такъ занятъ, что добросовѣстно посѣщать засѣданія не могу.

Голоса. Просимъ...

Представителями Совѣта по постановленію Съѣзда въ Междувѣдомственную Комиссію назначены Д. В. Сироткинъ и его замѣстителемъ И. Н. Величко.

И. Ф. Скрѣпинскій. Повѣстка сегодняшняго дня исчерпана. Позвольте доложить вамъ, что сегодня вечерняго засѣданія не будетъ. Завтра засѣданіе назначено въ 11 час. утра. Въ программѣ завтрашняго дня стоятъ: обсужденіе доклада Совѣта о реорганизациіи мѣстныхъ учрежденій по завѣдыванію водными путями и, затѣмъ, закрытіе Съѣзда.

Объявляю засѣданіе закрытымъ.

Засѣданіе закрылось въ 5 ч. 15 м. дня.

ЖУРНАЛЪ

ШЕСТОГО ЗАСЪДАНІЯ

третьяго съѣзда судовладѣльцевъ волжскаго бассейна

13 декабря 1910 года. (Дневное).

ЖУРНАЛЪ

ЧЕТВЕРТАГО ЗАСѢДАНІЯ

третьяго сѣзда судовладѣльцевъ волжскаго бассейна.

13 декабря 1910 года. (Дневное).

Засѣданіе открывається въ 3 ч. 25 м. дня.

Предсѣдательствуетъ И. Ф. Скрѣпинскій.

Секретари: Д. С. Артамоновъ, И. П. Золотницкій, В. П. Позернь и П. П. Яргомыскій.

Предсѣдатель. Позвольте доложить поступившую отъ инженера В. Г. Клейбера телеграмму слѣдующаго содержанія:

„Прошу Васъ принять и передать членамъ Сѣзда мою глубокую благодарность за добрую обо мнѣ память; надѣюсь въ будущую навигацію принять снова участіе въ общей работѣ на пользу Волжскаго судоходства“.

Выслушавъ телеграмму, всѣ члены Сѣзда долго аплодируютъ.

Предсѣдатель. Позвольте доложить журналы Сѣзда предшествовавшихъ засѣданій.

П. П. Яргомыскій. Читаетъ журналы №№ 1, 2, 3 и 4.

Всѣ оглашенные журналы утверждаются и подписываются Сѣздомъ безъ возраженій.

Предсѣдатель. Позвольте перейти къ обсужденію вопроса о реорганизации Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей.

В. П. Позернь читаетъ докладъ. (Приложеніе № 18).

Предсѣдатель. Кому угодно высказаться по докладу?

Н. И. Сокольскій. Такъ какъ докладъ касается законопроекта, внесеннаго Министерствомъ Путей Сообщенія, то, въ силу нашего служебнаго положенія, обсуждать или критиковать правительственный законопроектъ мы не можемъ.

Къ мнѣнію Н. И. Сокольскаго присоединяются всѣ присутствующіе представители, какъ Казанскаго, такъ и Московскаго Округовъ П. С.

С. А. Пестриковъ. Мы ожидали выслушать здѣсь сужденіе по затронутому вопросу со стороны представителей Округовъ,—мы надѣялись, что они не откажутся подѣлиться съ нами своими выводами, вынесенными на основаніи служебнаго опыта; къ сожалѣнію, представители Округовъ не признали для себя

возможнымъ входить въ обсужденіе правительственнаго законопроекта и отказались отъ участія въ его обсужденіи.

Мнѣ, поэтому, остается только предложить Сѣзду присоединиться къ заключительнымъ пунктамъ доклада; но предварительно я позволю себѣ сдѣлать къ нему лишь нѣкоторыя поясненія.

Къ этому меня обязываетъ также тотъ фактъ, что долготѣняя служба моя на Волгѣ, сначала въ путейскомъ вѣдомствѣ, а въ остальной періодъ и до настоящаго времени въ крупномъ пароходномъ предпріятіи, открываетъ мнѣ возможность произвести оцѣнку существующей организациі управленія съ самыхъ различныхъ сторонъ, и вотъ на основаніи этого разносторонняго опыта я долженъ сказать, что существующая организациа управленія не можетъ не подвергаться критикѣ. Жизнь идетъ впередъ, а организациа управленія остается все по старому,

Начальники Округовъ и Отдѣленій, особенно послѣдніе, въ настоящее время довольно безправны и имѣютъ мало значенія. Мы предлагаемъ расширить ихъ права, въ особенности по кредитной части. Теперь существуетъ такая волокита по ассигновкамъ, что даже жалованье низшимъ служащимъ задерживается по мѣсяцамъ.

Конечно, если будутъ расширены права начальниковъ, тогда такая волокита не будетъ имѣть мѣста.

Затѣмъ, не могу не выразить удивленія по поводу существованія намѣчаемыхъ общихъ присутствій. Что такое общее присутствіе по новому законопроекту? Это учрежденіе, которое приводится въ дѣйствіе, когда необходимо что нибудь провести. Членами его являются много служившіе инженеры, люди очень почтенные, такъ сказать, пенсионеры, не выслужившіе пенсіи. Затѣмъ, когда начальнику нежелательно подчиниться рѣшенію присутствія, онъ своей властью закрываетъ его и остается при своемъ мнѣніи. Такимъ образомъ, роль особаго присутствія въ управленіи сводится къ нулю. Общее присутствіе—это только тормазъ для дѣла и отговорка и ссылка для начальниковъ, когда они не желаютъ провести ту или другую необходимую для насъ мѣру.

Далѣ, въ проектѣ задѣтъ вопросъ о распредѣленіи служащихъ—о распредѣленіи ролей по производству сооружений и надзору.

Совѣтъ снова высказывается, чтобы землечерпательныя работы всѣ были сосредоточены въ однѣхъ рукахъ.

Я слышалъ частнымъ образомъ возраженіе, что тогда у начальниковъ не будетъ возможности распредѣлять землечерпательныя средства по участкамъ. Но если бы начальники отдѣленій были всѣ обеспечены въ достаточной степени машинами,—это могло бы имѣть значеніе, но вѣдь теперь не такъ. Машины могутъ переводиться съ мѣста на мѣсто по дѣйствительной ихъ надобности.

Передача землечерпательныхъ работъ въ однѣ руки, по нашему мнѣнію, является въ настоящее время единственнымъ способомъ, чтобы поставить дѣло на должную высоту.

Предложеннымъ законопроектомъ участковые инспектора какъ бы уничтожаются. Но я, собственно, и не понимаю—зачѣмъ намъ они; вся ихъ роль сводится къ распредѣленію бакеновъ, такъ какъ они не несутъ ни распорядительныхъ, ни судебныхъ функцій; составлять же протоколы, чѣмъ они преимущественно теперь заняты,—можетъ съ такимъ же успѣхомъ любой полицейскій чинъ.

Я бы, такимъ образомъ, не протестовалъ, если бы обстановка перешла въ другія руки.

Намъ извѣстно, изъ кого вербуются эти чины. Большинство ихъ поступаетъ на Волгу изъ флотскихъ офицеровъ. Плаваніе по морю—это одно, а завѣдываніе обстановкой на рѣкѣ—это совершенно другое дѣло; правда, они, быть можетъ, могутъ очень успѣшно воевать и разбивать непріятельскія суда—но какое же это имѣетъ отношеніе къ завѣдыванію судоходной обстановкой? Я этого понять не могу.

Я поддерживаю мысль, чтобы у насъ не было лишнихъ людей: пусть обстановкой завѣдуютъ начальники техническихъ участковъ, которые привыкли къ судоходству и знаютъ его. Теперь же часто должности инспекторовъ занимаютъ лица, совершенно не видавшие до этого воды; въ настоящее время въ одномъ участкѣ состоитъ инспекторомъ даже бывшій военный судья. Что онъ хорошій юристъ, кончившій академію, я не спорю; но какимъ онъ можетъ быть начальникомъ обстановки, когда до сего времени онъ не видалъ даже Волги.

Начальники пристаней тоже должны быть люди опытные; у насъ же зачастую на эту должность назначаются писаря Округа. Необходимо указать, что эти люди даже назначаются для переводки судовъ на перекатахъ—это не должно быть допустимо.

Остановлюсь нѣсколько на послѣднемъ положеніи—о нашемъ участіи въ управленіи.

То участіе, которое предполагается предоставить намъ при обсужденіи судоходныхъ вопросовъ, настолько слабо, что совершенно не можетъ имѣть никакого значенія. Если же, по проекту, насъ могутъ пригласить на засѣданіе присутствія, или нѣтъ, смотря по желанію, то на такой порядокъ мы согласиться не можемъ. Наше участіе особенно необходимо при разсмотрѣніи кредитовъ. Расходуемыя средства оерутся, главнымъ

образомъ, съ насъ и должны расходоваться при нашемъ участіи.

Желательно, чтобы смѣта предварительно давалась на наше заключеніе, и чтобы Округа сносились по этому вопросу съ нами, чтобы наше мнѣніе могло быть высказано и чтобы оно принималось во вниманіе при дальнѣйшемъ ходѣ.

Предсѣдатель. Такъ какъ желающихъ высказаться по этому вопросу нѣтъ, то предлагаю заслушать резолюцію, которую, быть можетъ, угодно будетъ Съѣзду принять.

П. П. Я р г о м с к і й. Читаетъ резолюцію по вопросу о реорганизациі мѣстнаго управления внутренними водными путями слѣдующаго содержанія:

„Третій Съѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Басейна, заслушавъ докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „о реорганизациі мѣстнаго управления по завѣдыванію водными путями“, постановилъ: поручить Совѣту Съѣздовъ внести на основаніи положеній, заключающихся въ докладѣ, соотвѣтствующія измѣненія въ проектѣ реорганизациі Министерства Путей Сообщенія и сообщить общія положенія доклада въ соотвѣтствующія учрежденія“.

Д. В. С и р о т к и н ъ. Необходимо указать—куда. Въ Государственную Думу мы не можемъ представлять.

Предсѣдатель. Тогда можно выразиться въ общей формѣ.

П. М. Р ѣ п и н ъ. Только что заслушанный проектъ составлялся безъ нашего участія. Многие изъ насъ знаютъ, что въ образованной въ 1897 году при съѣздѣ водяныхъ дѣятелей комиссіи были положены большіе труды по разработкѣ правилъ плаванія. Существовавшія ранѣе правила плаванія были настолько плохи, что стѣсняли только его. Новыя правила были выработаны въ 1898 году. При разработкѣ ихъ были приглашены къ участію свѣдующія лица, между прочимъ, былъ тамъ и я. Правила эти были тогда же совершенно закончены, но мы не видимъ ихъ до сихъ поръ, они куда то пропали.

Я предложилъ бы просить съѣздъ возбудить ходатайство о проведеніи въ жизнь выработанныхъ въ 1898 г. новыхъ правилъ плаванія.

Предсѣдатель. Этого вопроса въ программѣ нѣтъ и предложеніе можетъ лишь приняться къ свѣдѣнію.

Д. В. С и р о т к и н ъ. У насъ есть постановленіе второго Съѣзда—ходатайствовать объ отмѣнѣ законопроекта о судоходствѣ и сплавлѣ. Эти полномочія остаются и на будущій годъ. Мы, по мѣрѣ возможности, протестуемъ противъ проекта о судоходствѣ и сплавлѣ, не отвѣчающаго нуждамъ судоходства. Во всякомъ случаѣ, Совѣтъ Съѣздовъ исполнить волю II-го Съѣзда и всѣми мѣрами, имѣющимися въ его распоряженіи, будетъ протестовать противъ законопроекта о судоходствѣ и сплавлѣ, внесеннаго безъ нашего участія, и будетъ придерживаться того, что было выработано судопромышленниками и командирами на 5-мъ Съѣздѣ въ Петербургѣ въ 1898 году.

Предсѣдатель. Предлагаю заслушать доклады секцій, работавшихъ при Съѣздѣ.

П. П. Я р г о м с к і й. Читаетъ постановленія 1-й секціи (приложенія №№ 22, 24 и 26).

П. М. Р ѣ п и н ъ. Я бы просилъ включить и объ

уничтоженіи остатковъ загражденій на Шеланговскомъ перекатѣ; тамъ фарватеръ очень суженъ и каменные сооружения мѣшаютъ проходу судовъ.

Н. А. Антоновъ. Въ постановленіи объ этомъ говорится.

П. М. Рѣпинъ. Я не слыхалъ...

П. П. Яргомскій. (П. М. Рѣпину). Объ этомъ говорится въ постановленіи секціи (читаетъ еще разъ).

Заслужанныя постановленія секціи Съездомъ утверждаются.

Съездъ постановилъ выразить председателю и членамъ секціи благодарность за понесенные труды.

В. А. Чаплыгинъ. Въ докладѣ говорится о Елатомскомъ перекатѣ. Я глубоко сожалею, что въ засѣданіяхъ ея не было никого изъ представителей Московскаго Округа. Я бы предложилъ произвести первоначально изысканія и обслѣдованія фарватеровъ всѣхъ рѣкъ Округа; быть можетъ, придется кое гдѣ воздвигнуть новыя сооруженія, а нѣкоторыя изъ нихъ убрать.

Д. С. Артамоновъ. Его Превосходительство сожалеетъ, что въ занятіяхъ секціи не было представителя Московскаго Округа. Я долженъ указать, что тамъ присутствовали отъ Московскаго Округа А. Л. Мянновскій и П. П. Чебышевъ; по предложенію перваго и внесенъ вопросъ о Елатомскомъ перекатѣ.

Д. В. Сироткинъ. Я предложилъ бы Съезду благодарить начальника Московскаго Округа П. С. за его готовность произвести дополнительные изслѣдованія и просилъ бы его представить результаты изслѣдованія слѣдующему очередному Съезду.

Съездъ выражаетъ благодарность аплодисментами.

В. А. Чаплыгинъ. Благодарю за выраженныя чувства. Я съ своей стороны всегда готовъ итти навстрѣчу желаніямъ Съезда и доставлю результаты изслѣдованій, по окончаніи ихъ, Совѣту.

Председатель. Предлагаю Съезду заслушать докладъ 2-й секціи по вопросу о перевозкѣ грузовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ.

В. П. Позернъ. Читаетъ докладъ 2-й секціи: (Приложение № 36).

С. А. Пестриковъ. Я бы предложилъ присоединиться къ предложенію секціи. Вопросъ этотъ такой, что въ немъ необходимо и участіе специалистовъ: юристовъ, техниковъ и др. Но даже и при участіи всѣхъ ихъ вопросъ невозможно разрѣшить въ два дня. Обсужденіе его требуетъ болѣе продолжительнаго времени. Я предлагаю присоединиться къ послѣднему положенію секціи и передать вопросъ въ Совѣтъ для болѣе детальной разработки.

И. В. Барановъ. Мы успѣли выяснитъ 3 отдѣла, а остальные не успѣли рассмотреть, какъ за недостаткомъ времени, такъ и за отсутствіемъ у насъ знаній, которыя необходимы для правильнаго освѣщенія ихъ.

П. П. Яргомскій. Председатель секціи уже, кажется, просилъ, чтобы разрѣшить продолжить занятія секціи послѣ закрытія Съезда. Въ виду этого, можетъ быть, Съездъ найдетъ болѣе удобнымъ просить членовъ секціи продолжать работу съ приглашеніемъ въ нее новыхъ лицъ.

Предложеніе П. П. Яргомскаго принимается.

Председателемъ оглашается полученная отвѣтная телеграмма отъ инженера В. Г. Клейбера:

„Пространствомъ далеко отъ Волги, но сердцемъ близко, мысленно я съ волгарями“.

Члены Съезда аплодируютъ.

Председатель. На мое имя, какъ председа теля съезда, поступилъ рядъ заявленій; такъ какъ раз смотрѣніе ихъ по программѣ не значитъ, то я полагаю, что ихъ необходимо передать въ Совѣтъ Съез довь для разработки и доклада слѣдующему очеред но му Съезду.

П. П. Яргомскій. Читаетъ заявленія, поступив шія на имя Председателя Съезда. (Приложенія №№ 27, 28, 29, 30, 31 и 32).

Всѣ поступившія заявленія передаются въ Совѣтъ Съездовъ для разработки и доклада по нимъ слѣдую щему очередному Съезду, за исключеніемъ заявленій отъ командировъ буксирныхъ пароходовъ, которое пе редається въ комиссію по разсмотрѣнію вопроса о ре организациі рѣчного образованія, и заявленія Н. Н Ермолина—о дополненіи на р. Вятку 2 землесосовъ, ко торое постановлено приложить къ трудамъ 3 Съезда

Председатель. Такъ какъ всѣ поставленны въ программу Съезда, вопросы исчерпаны, то не най деть ли Съездъ нужнымъ выразить благодарности всѣмъ лицамъ и учрежденіямъ, выразившимъ Съезду привѣтствіе, а также всѣмъ лицамъ и учрежденіямъ участвовавшимъ въ трудахъ съезда.

Предложеніе единодушно принимается.

Д. В. Сироткинъ. Я предложилъ бы выразить по телеграфу благодарность отъ имени Съезда отсут ствующему здѣсь Товарищу Председателя Ивану Ни колаевичу Величко.

Предложеніе принимается.

П. М. Морозовъ. Предлагаю благодарить П. П. Яргомскаго и руководимое имъ дѣлопроизводство Совѣта, на долю которыхъ выпала тяжелая работа по подготовкѣ и разработкѣ всѣхъ, поступившихъ на Съездъ, докладовъ.

Всѣ члены выражаютъ П. П. самую горячую при знательность.

По предложенію Председателя выражена благодарность за участіе въ Съездѣ представителямъ Казанскаго и Московскаго Округовъ Путей Сообщенія, присутствовавшимъ на Съездѣ, и представителю отъ города—М. М. Урлашеву.

Затѣмъ выражается благодарность Д. В. Сироткину, всѣмъ членамъ Совѣта, Председателю Съезда, его Товарищу и Секретарямъ и всѣмъ представителямъ вѣдомствъ и общественныхъ организаций.

Д. В. Сироткинъ. Передъ окончаніемъ занятій Съезда, я желалъ бы сказать нѣсколько словъ по по воду будущаго существованія нашей организациі.

Выражаю надежду, что всѣ тѣ, кому близки и до роги наши интересы, несомнѣнно, будутъ хлопотать о популяризациі идеи обязательнаго обложенія. Только при обязательномъ обложеніи будетъ обеспечено дальнѣй шее существованіе Совѣта Съездовъ; если вопросъ объ обязательномъ обложеніи не пройдетъ, то Совѣтъ Съездовъ долженъ будетъ прекратить свое существо ваніе, что, конечно, повлечетъ за собой большой ущербъ для судоходнаго дѣла.

Когда не было судовладельческой организации, то все вопросы, касающиеся судоходства, шли через Биржевые Комитеты, и тогда председатели всех поволжских Биржевых Комитетов были судовладельцы, как, например, в Саратов и Астрахани—Орхов, Солин, Кукуев, Журавлев, не говоря уже о Рыбинск, где все время председательствовали в Биржевых Комитетах судопромышленники. В данное время в некоторых городах поволжья председателями Биржевых Комитетов являются не судопромышленники, а люди, чуждые нашим интересам. Порядок удовлетворения своих нужд через посредство Биржевых Комитетов далеко не всегда удобен и действителен; каждый Комитет представляет в Министерство по возбужденному вопросу свое личное мнение, которое зачастую идет вразрез с мнениями других Комитетов; это затемняет дело и тормозило его. И вот, если существование особой судоходной организации прекратится, защита наших интересов пойдет опять по старому руслу.

Многие боятся обложения, но, господа, нас облагают со всех сторон, мы платим за все большие сборы, так неужели у нас не найдутся сравнительно небольшие средства на самих себя, на свои собственные нужды.

Для того, чтобы поставить дело защиты своих интересов на должную высоту, нам необходимы средства; необходимы юристы, статистика и увеличенный штат канцелярии, которая потребует расхода на первое время до 20.000 рублей. Теперь разработка многих вопросов задерживается у нас исключительно за неимением средств.

Я был на западе, и везде видел заботу о низших служащих. В Риге, например, существует матросский дом, где останавливаются приезжающие матросы;—а куда пойдут на ночлег наши служащие, приехавшие сюда по делам,—кроме Миллионки? Они должны ютиться там в грязи или около пристаней. Забота о них должна лежать на нас. Не нужно забывать, что и для нас придет смертная часть, и мы должны поделиться своими капиталами с теми маленькими людьми, которые двигают вперед волжское судоходство и несут на своих плечах все его тяжести.

Часто обращаются ко мне люди, которые имеют желание сделать что нибудь на пользу судоходным служащим, просят указать учреждения, куда они могли бы направить свои капиталы; но у нас не было организации, нет своих учреждений, и деньги идут на другие цели, не связанные с судоходством.

Судоходные служащие нуждаются в собственной больнице; часто служащего, искалеченного на работе, везут в земскую больницу, но там его не принимают, и бывают случаи, что он умирает на дороге.

Надо обезпечить наших служащих от таких

случаев; необходимо соорудить приемный покой, открыть свои собственные больницы, но, конечно, для этого необходимы средства.

Наконец, мы живем в такую эпоху, когда требуется знание грамоты, мы же являемся в большинстве случаев полуграмотными, что нередко ставит нас в безвыходное положение. Еще люди богатые могут выйти из него—нанять секретарей, а как тяжело отзывается незнание грамоты на наших служащих, а через это и на интересах нашего дела: у нас даже многие капитаны не умеют грамотно написать, не умеют составить какойнибудь акт или написать заявление и не знают существующих законоположений по вопросам плавания.

На нас лежит обязанность подучить их. Здесь при Императорском Обществе Судоходства были открыты курсы, где читались лекции по законоведению. Эти курсы, несомненно, принесли большую пользу. Может быть, если бы мы имели средства, то могли бы образовывать для командиров, лоцманов и машинистов курсы, и они получили бы полезные научные знания, которые применили бы к своей практике.

Господа, снова позволю повторить, что все это составляет подуматься нас о поддержании организации. Мне часто приходится слышать фразу „Ваш Съезд“, указывая тем, что организация его была как бы моей личной затеей. Это неверно. Хотя я и был инициатором Съездов, хотя мне и принадлежит их идея, но, если бы я не занялся развитием этой идеи, то кто нибудь другой сделал бы это. Вопрос уже назрел и он подвинул к осуществлению нежеланием одного какого нибудь лица, а объединенными стремлениями десятков лиц. Приписывать все дело мне одному, было бы несправедливо, и я думаю, что никто из вас этого взгляда не разделяет.

Данная организация была вызвана необходимостью; каждому из нас было больно, когда благодаря своей разрозненности, мы не могли выяснять и защищать свои нужды.

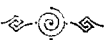
Итак, господа, в интересах своих и своих потомков мы должны продолжать нами начатое дело; мы должны стремиться к тому, чтобы эти дни, проведенные нами здесь, не были последними днями, и чтобы Съезды продолжали собираться ежегодно.

Если у нас и будут разногласия или противоречия во мнениях, то они не помешают нашему общему делу, а послужат к более полному, всестороннему и беспристрастному выяснению потребностей родного нам судоходства.

Аплодисменты.

Председатель. Господа, позвольте третий Съезд Судовладельцев Волжского Бассейна считать закрытым.

Съезд закрывается 13 декабря в 5 час. 35 мин. вечера.



Третьему Съезду Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна.

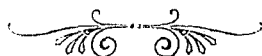
Третьей Секціи Съезда

ЗАЯВЛЕНІЕ.

Секція III-го Съезда Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна, образованная 11 декабря для разсмотрѣнія вопроса о реформѣ существующаго типа рѣчныхъ училищъ, о курсахъ, испытательныхъ комиссіяхъ и ихъ программахъ для лоцмановъ и командировъ, сознавая всю важность и сложность намѣченныхъ вопросовъ и крайнюю ограниченность времени, предоставленнаго на разсмотрѣніе таковыхъ,

находитъ необходимымъ предложить Съезду разработать указанные вопросы въ особой комиссіи, образованной при Совѣтѣ Съездовъ, съ предоставленіемъ этой комиссіи права приглашать на засѣданія ея г.г. судовладѣльцевъ, преподавателей, командировъ, ихъ помощниковъ и другихъ свѣдущихъ лицъ, по ея усмотрѣнію.

Слѣдуетъ 7 подписей.



Третьему Съезду Судовладельцевъ Волжскаго Бассейна.

Отъ командировъ буксирныхъ пароходовъ, плавающихъ на Волжскомъ Бассейнѣ.

На Волжскомъ бассейнѣ существуютъ три рѣчныя училища, назначеніе которыхъ—давать судоходцамъ теоретическія познанія, для улучшенія ихъ практической дѣятельности.

Около 90% всѣхъ плавающихъ на Волжскомъ бассейнѣ пароходовъ—буксирные, и, казалось бы, главной задачей рѣчныхъ училищъ должно быть подготовленіе командировъ буксирныхъ пароходовъ.

Однако мы видимъ, что буксирными пароходами въ подавляющемъ большинствѣ командуютъ командиры—практики изъ лоцмановъ, въ то время, какъ многіе изъ кончившихъ курсъ рѣчныхъ училищъ не находятъ себѣ работы.

Такое ненормальное положеніе мы объясняемъ тѣмъ обстоятельствомъ, что рѣчныя училища готовятъ на Волгу не тотъ элементъ, который поступаетъ командирами буксирныхъ пароходовъ. До сихъ поръ почти единственными кандидатами на управленіе буксирными пароходами и являлись, и являются лоцмана буксирныхъ же пароходовъ.

Поэтому, казалось бы, рѣчныя училища именно и должны готовить кадръ этихъ служащихъ.

На дѣлѣ мы этого почти не видимъ.

Создавшееся ненормальное положеніе необходимо

устранить и приспособить программу училищъ къ дѣйствительной потребности судоходства.

Въ цѣляхъ поднятія общеобразовательнаго уровня командировъ—практиковъ, необходимо организовать кратковременные курсы по программѣ, приспособленной къ потребностямъ судоуправленія.

На основаніи вышеизложеннаго мы просимъ Съездъ:

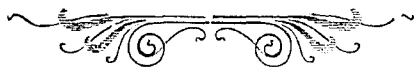
1) Ходатайствовать передъ Министерствомъ Путей Сообщенія о созывѣ Съезда или Совѣщанія при Совѣтѣ Съездовъ лицъ, занимающихся рѣчнымъ образованіемъ, съ широкимъ привлеченіемъ на этотъ съездъ всѣхъ лицъ, заинтересованныхъ въ судоходномъ дѣлѣ и развитіи рѣчного образованія.

2) Ассигновать сумму для организаціи курсовъ для командировъ практиковъ и лоцмановъ въ Нижнемъ-Новгородѣ.

3) Выработать программу для провѣрки испытаній на право управленія судномъ и представить ее на утвержденіе г. Министра Путей Сообщенія, и

4) Возбудить передъ подлежащимъ начальствомъ ходатайство объ открытіи въ Нижнемъ-Новгородѣ высшаго училища судоходныхъ наукъ.

Слѣдуютъ подписи.



ЖУРНАЛЪ № 1.

Засѣданія Первой Секціи Третьяго Очередного Съѣзда Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна.

10 декабря 1910 года въ 6 час. вечера.

Предсѣдательствовалъ К. П. Квапишевскій.

Присутствовали: Секретарь Д. С. Артамоновъ. Члены: М. Н. Кедровъ, В. В. Широковъ, М. Ф. Войткевичъ, Н. А. Антоновъ, К. Кузнецовъ, А. Барминъ, Глѣбъ-Кошанскій, А. И. Барминъ, И. Сутыринъ, М. Шетуновъ, И. В. Кочетовъ, И. П. Баринъ, В. Морозовъ, В. Мокѣевъ, Е. Маловъ, М. Широковъ, М. Бариловъ, Б. Незамайковъ, Я. Пырѣевъ, М. Спѣховъ, И. Хонякевичъ.

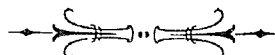
Заслушанъ докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „о замѣнѣ пароходныхъ бушпритовъ катъ-балками“.

Послѣ обмѣна мнѣніями постановлено:

1) признать на пассажирскихъ и товарныхъ пароходахъ, ходящихъ безъ буксира, замѣну бушпритовъ катъ-балками или крѣмъ-балками возможной и желательной и

2) признать на буксирныхъ пароходахъ бушпритъ необходимымъ для безопаснаго и успѣшнаго плаванія; если же будетъ изобрѣтено приспособленіе, замѣняющее по своимъ удобствамъ бушпритъ, то вновь вернуться къ разсмотрѣнію этого вопроса.

Слѣдуютъ подписи.



ЖУРНАЛЪ № 2.

Засѣданія Первой Секціи Третьяго Очередного Съѣзда Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна.

11-го декабря 1910 года въ 10¹/₂ ч. утра.

Присутствовали: Предсѣдатель К. П. Квапишевскій, Секретарь Д. С. Артамоновъ, Члены: М. Н. Кедровъ, М. Черепановъ, Н. А. Антоновъ, М. Ф. Войткевичъ, А. Барминъ, Д. Лапотниковъ, И. Кочетовъ, И. Владыкинъ, П. Вакушкинъ, Е. Маловъ, А. Барминъ, М. Курбатовъ, Н. Мясниковъ.

Заслушанъ докладъ Совѣта Съѣздовъ „о сигналахъ на паромныхъ судахъ, о замѣнѣ канатной тяги перевозовъ на судоходныхъ и сплавныхъ рѣкахъ весельной, о сигналахъ на перевальныхъ вѣхахъ“.

Послѣ обмѣна мнѣніями по вопросу о замѣнѣ канатной тяги перевозныхъ паромовъ на судоходныхъ рѣкахъ, первая секція постановила:

„Прокладку канатовъ черезъ русло судоходныхъ рѣкъ признать недопустимымъ; переправа должна быть устроена паровая или тепловая, конная, на веслахъ, или на шестахъ. Что же касается сигналовъ на паромныхъ перевозахъ, то это предусмотрено существующими правилами плаванія и циркулярными распоряженіями Министерства Путей Сообщенія“.

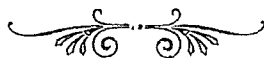
По вопросу о сигналахъ на перевальныхъ вѣхахъ, послѣ обмѣна мнѣніями, первая секція постановила:

1) признать существующій узаконенный цвѣтъ сигнальныхъ фонарей на перевальныхъ вѣхахъ удовлетворяющимъ требованіямъ судоходства, причемъ для большей ясности просить Министерство Путей Сообщенія замѣнить 10-ти линейныя ламповыя горѣлки фонарей на вѣхахъ 16-ти линейными и увеличить площадь рефлекторовъ и

2) огни перевальныхъ вѣхъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ они совпадаютъ съ линіей береговыхъ огней или съ огнями стоящихъ каравановъ у постоянныхъ пристаней, путемъ сочетанія разнаго цвѣта огней сдѣлать ясно отличительными отъ всѣхъ другихъ судовыхъ и береговыхъ огней.

Собраніе высказалось между прочимъ за устройство такой вѣхи, на которой были бы установлены два фонаря—зеленый и бѣлый—одинъ надъ другимъ.

Слѣдуютъ подписи.



ЖУРНАЛЪ № 3.

Засѣданія Первой Секціи Третьяго Очередного Съѣзда Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна.

12-го декабря 1910 года въ 10¹, часъ утра

Присутствовали: Предсѣдатель К. П. Квапишевскій, Секретарь Д. С. Артамоновъ, Члены: Н. А. Антоновъ, А. Н. Голубевъ, М. Ф. Войткевичъ, М. Широковъ, А. И. Барминъ, И. И. Кутузовъ, И. Владыкинъ, И. В. Кочетовъ, О. Шадринъ, Лезинъ, М. Спѣховъ, М. Курбатовъ, Е. Маловъ, П. Вакушкинъ.

Быль заслушанъ докладъ Совѣта „объ уничтоженіи остатковъ выправительныхъ сооружений на р.р. Волгѣ и Окѣ“.

Послѣ обмѣна мнѣній, въ которыхъ принимали участіе г.г. Войткевичъ, Широковъ, Голубевъ и друг. засѣданіе секціи было прервано до 13 декабря 10 ч. утра.

13-го декабря въ 10 ч. утра возобновились занятія первой секціи. Вслѣдствіе отказа предсѣдателя секціи К. П. Квапишевскаго, собраніе избрало предсѣдателемъ Д. С. Артамонова, секретаремъ А. И. Бармина

Послѣ обмѣна мнѣній, въ которыхъ принимали участіе представители М. П. С. отъ Казанскаго и Московскаго Округовъ, командиры и др. лица, секція постановила: „нѣкоторыя изъ построенныхъ выправительныхъ сооружений въ настоящее время не поддерживаются ремонтомъ и не служатъ для цѣлей улучшенія фарватера, причемъ вмѣсто улучшенія фарватера только стѣсняють судоходство. Такія сооружения желательно разобрать или инымъ образомъ устранить представляю-

щее таковыми сооружениями неудобство для судоходства. Къ числу такихъ сооружений принадлежатъ:

п о р. В о л г ѣ:

- 1) остатки крѣпленія берега въ Козинскомъ яру,
 - 2) остатки крѣпленія берега по сбѣгѣ въ Линдовскій луговой яръ,
 - 3) продольная дамба у Собачьяго прорана (№ 32) и двѣ нижележащія поперечныя дамбы за №№ 11 и 13,
 - 4) на Осельскомъ перекатѣ продольная дамба № 52,
 - 5) камни на луговомъ яру выше и ниже Люлеховскаго затона,
 - 6) остатокъ берегового крѣпленія въ Осельскомъ яру,
 - 7) голова горной дамбы на Осельскомъ перекатѣ № 55 (срѣзать около 40 саж.),
 - 8) на Осельскомъ перекатѣ срѣзать головы дамбъ №№ 58 и 59,
 - 9) въ Шеланговскомъ перекатѣ головы двухъ дамбъ №№ 21 и 22 и
 - 10) выбрать камни на ходовомъ фарватерѣ у Саратова (дамба № 67).
- П о р. О к ѣ.
- 1) на Елатомскомъ перекатѣ три полузапруды у лѣваго берега необходимо частію разобрать.
- Слѣдуютъ подписи.



Флегонтъ Михайловичъ

БАУКИНЪ.

Легко-пассажирскаго пароходства

„ДРУЖБА“

№ 159.



Декабря 7 дня 1910 года.

Въ Совѣтъ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна.

Нижній-Новгородъ.

Милостивые Государи!

Привѣтствуя 3-й очередной Съѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна, желая ему успѣховъ въ своей дѣятельности на благо судоходнаго промысла дорогой родины и искренно сожалѣя о неимѣни возможности принять личное участіе въ немъ—честь имѣю обратиться къ Совѣту съ покорнѣйшей просьбой—при обсужденіи 14-го отдѣла программы: „о положеніи землечерпанія на рѣкахъ Волжскаго бассейна“—доложить Съѣзду о необходимости указанія кому слѣдуетъ на плачевное положеніе пристаней при гор. Сенгилей. Здѣсь песокъ увеличивается изъ году въ годъ и приставаніе пароходовъ хотя бы на разстояніи 5-ти верствъ отъ города становится все болѣе и болѣе невозможнымъ. Къ тому слѣдуетъ принять во вниманіе, что за отсутствіемъ подвѣздной къ пристани мостовой, подвозъ товаровъ и подвозъ пассажировъ въ ненастное время совершенно прекращается, а сооруженіе мостовой не можетъ быть осуществимо, во-первыхъ за отсутствіемъ всякихъ средствъ у городского самоуправленія

на это, а во-вторыхъ за невозможностью и безцѣльностью этого по свойствамъ мѣстности, гдѣ таковую пришлось бы проложить—дорога идетъ по берегу Волги и весной потопляется разливомъ и по неустойчивости грунта ползетъ весь берегъ, такъ что мостовая не можетъ простоять даже одного года. Пристань Сенгилей, какъ извѣстно, имѣетъ значительное значеніе, какъ по приходящимъ, такъ и отходящимъ хлѣбнымъ грузамъ, при томъ, какъ уѣздный городъ не можетъ болѣе или менѣе не имѣть нѣкотораго значенія и въ пассажирскомъ движеніи, и отсутствіе возможнаго приставанія пароходовъ и судовъ не можетъ не повліять въ достаточной степени, какъ на торговые интересы города, такъ и на интересы судоходства. Необходимо просить, кого слѣдуетъ, о безотлагательныхъ землечерпательныхъ работахъ здѣсь: сдѣлать прорѣзъ вдоль горнаго берега около 500 сажень для установки свободнаго приставанія судовъ къ городу.

Надѣясь, что Съѣздъ обратитъ на это должное вниманіе, честь имѣю быть съ совершеннымъ почтеніемъ Ф. Бауманъ.



М. В. Д.

СЕНГИЛЕЕВСКАЯ
ГОРОДСКАЯ УПРАВА

8 декабря 1910 года

№ 1784

г. Сенгилей.



Въ Совѣтъ Съѣздовъ Судовладельцевъ Волжскаго Бассейна.

Нижній-Новгородъ.

Рѣка Волга еще не такъ давно обслуживала городъ Сенгилей непосредственно противъ города, а позднѣе постепенное образованіе песочнаго острова противъ города отклонило теченіе рѣки къ лѣвому берегу, почему пароходныя пристани и др. суда ставятся ниже города Сенгилея на разстояніи 5 верстъ, что крайне затрудняетъ доставку грузовъ.

Такое положеніе дѣла неоднократно заставляло Сенгилеевское Городское Общественное Управленіе возбуждать вопросъ о расчисткѣ фарватера рѣки Волги противъ города. Такъ, Городская Дума, своими постановленіями отъ 10 іюня 1903 года и 21 марта 1906 года, поручила Городской Управѣ возбудить соотвѣтствующія ходатайства предъ Министерствомъ Путей Сообщенія по означенному вопросу. Отвѣтъ на такія ходатайства получался одинъ и тотъ же—при расчисткѣ фарватера потребуются сложныя работы и что для этого не хватаетъ землечерпательныхъ снарядовъ. А между тѣмъ песочный островъ спускается съ каждымъ годомъ все ниже, а потому постановка пароходныхъ пристаней и др. судовъ все удаляется далѣе отъ города. Такая постановка пристаней и др. судовъ является крайне неудобной и стѣсняющей доставку грузовъ потому, что дорога къ пристанямъ идетъ по косоугру съ суглинистой почвой и во время сырой погоды, въ особенности въ осеннее время такая дорога становится прямо-таки непроѣздной, почему доставка грузовъ въ такое время даже совсѣмъ прекращается; улучшить же дорогу по свойству грунта невозможно, тѣмъ болѣе, что берегъ заливается весеннею водою. Устройство мостовой, поэтому, также безцѣльно, да и городъ не имѣетъ на это средствъ. Постоянное отдаленіе мѣстъ стоянки пароходныхъ пристаней и др. судовъ для нагрузки и выгрузки товаровъ отзывается чрезвычайно неблагоприятно на торговлѣ города Сенгилея, и по мѣрѣ удаленія отъ города мѣстъ причала судовъ, заинтересованныя лица несутъ все большія неудобства—во первыхъ приходится переплачивать за болѣе дальнюю перевозку грузовъ, въ особенности когда идетъ значительная партія товара и во вторыхъ—приходится отказываться отъ срочной доставки товаровъ, что ведетъ къ осложненію дѣла и приводитъ въ концѣ концовъ

иногда выгодное предпріятіе къ опасному положенію. Кроме того дальнее разстояніе пристаней крайне затрудняетъ своевременное доставленіе почты. По выясненіи вышеописанныхъ обстоятельствъ, приходится придти къ одному выводу—это къ необходимости урегулированія рѣки Волги у г. Сенгилея, что, по мнѣнію Управы, можно легко выполнить въ томъ случаѣ, если былъ-бы сдѣланъ прорѣзь вдоль горнаго берега на протяженіи 500 саж., тогда бы теченіе рѣки Волги направилось къ правому берегу къ городу Сенгилею и сильнымъ теченіемъ воды могъ бы образоваться естественный ходъ, вполне удобный для всѣхъ судовъ, и тогда явится возможность пристани и суда ставить противъ города.

По своей значительной хлѣбной торговлѣ городъ Сенгилей является однимъ изъ крупныхъ поволжскихъ городовъ. На 14 мукомольныхъ мельницахъ, изъ которыхъ 8 паровыхъ, вырабатывается свыше четырехъ милліоновъ пуд. разныхъ хлѣбныхъ продуктовъ, не считая мѣстной торговли другими товарами, имѣющей также значительный оборотъ. Въ лѣтнее время разныхъ товаровъ изъ города Сенгилея отправляется и привозится въ него до двухъ милліоновъ пудовъ (по свѣдѣніямъ, доставленнымъ Симбирской судоходной дистанціей—2163278 пуд.), пассажирское движеніе, имѣя въ виду уѣздный городъ, также болѣе или менѣе значительно, а потому ясно, какое будетъ имѣть громадное значеніе для торговли и промышленности и судоходства въ г. Сенгилей расчистка фарватера рѣки Волги противъ этого города.

Въ виду вышеизложеннаго и на основаніи постановленія Городской Думы, отъ 24 августа 1910 года Городская Управа имѣетъ честь покорнѣйше просити Совѣтъ Съѣзда не отказать въ своемъ ходатайствѣ предъ Министерствомъ Путей Сообщенія о расчисткѣ фарватера рѣки Волги противъ г. Сенгилея средствами казны, для свободной постановки пароходныхъ пристаней и остановки паровыхъ и др. судовъ въ навигацію будущаго 1911 г., въ цѣляхъ поднятія экономической жизни города, и вообще улучшенія су

Слѣдуютъ подписи:

Въ Совѣтъ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна.

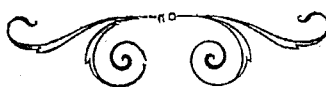
Правленія Общества содержателей пароходныхъ буфетовъ Волжско-Камскаго Бассейна.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА.

Правленіе Общества содержателей пароходныхъ буфетовъ Волжско-Камскаго бассейна, выражая отъ имени всего Общества глубокую благодарность Совѣту Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна за защиту интересовъ, выраженную въ ходатайствѣ на имя Министра Внутреннихъ Дѣлъ, слѣдствіемъ чего было циркулярное разъясненіе отъ 20-го января с./г. за № 2, который не даетъ яснаго опредѣленія, говоря такъ: буфеты на пароходахъ, имѣющихъ стоянку въ предѣлахъ города, подлежатъ платежу особаго въ доходъ городскихъ поселеній сбора лишь въ томъ случаѣ, если въ предѣлахъ этого города производятъ торговлю и

при томъ такую, которая превышаетъ требованіе собственно пассажирскаго движенія.—По нашему мнѣнію опредѣлить требованіе собственно пассажировъ во время стоянки у города не представляется никакой возможности, особенно на попутныхъ пристаняхъ; въ виду чего покорнѣйше просимъ вновь войти за насъ съ ходатайствомъ передъ г. Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ объ отмѣнѣ трактирнаго сбора или опредѣленіи какого либо города изъ конечныхъ пунктовъ, въ которомъ и взимался бы опредѣленно закономъ установленный трактирный въ пользу городовъ сборъ.

Слѣдуютъ подписи:



Въ Совѣтъ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна.

Отъ Управляющаго дѣлами товарищества Вятско-Волжскаго Пароходства, Николая Николаевича Ермолина.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА.

Рѣка Вятка (длиною болѣе 1.000 верстъ), проходя по Сѣверо-Востоку Россіи, обслуживаетъ, какъ Вятскую губернію, такъ отчасти и Казанскую.

Доставляемые по ней груза питаютъ вѣтки Сѣверной желѣзной дороги: Котельническую и Вятскую и расположенные по ней города: Мамадышъ, Малмыжъ, Уржумъ, Нолинскъ, Слоб.-Кукарку, Котельничъ, Орловъ, Вятку и Слободской.

Равно по ней вывозятся товары *), поступающіе съ Сѣверной желѣзной дороги и заготавливаемые въ большомъ количествѣ въ вышеупомянутыхъ городахъ и по пристанямъ: Спасской (на притокѣ р. Вятки—Моломѣ), Сорвижской, Лебяжской, Медвѣдской, Турекской, Цѣпочкинской, Воробьевской, Вятско-Полянской и проч., а изъ желѣзо-дѣлательныхъ заводовъ Омутническихъ и Холуницкихъ, расположенныхъ выше г. Слободского, сплавляются большіе караваны съ желѣзомъ.

По рѣкѣ Вяткѣ спускаютъ громадныя количества лѣса и лѣсныхъ продуктовъ, сдаваемыхъ на доставку пароходамъ, какъ то: уголь, смола, скипидаръ, варъ, стружка, пиленныя доски, брусья и дрова.

Грузооборотъ рѣки Вятки въ 1905 году равнялся 42.300.000 п., а въ 1910 году онъ сильно увеличился вслѣдствіе исключительнаго урожая хлѣбовъ.

Воднымъ путемъ пользуются свыше 500.000 пассажировъ.

Весною на рѣкѣ Вяткѣ, въ 1910 году, работало 30 пароходовъ Товарищества Вятско-Волжскаго Пароходства и 27 пароходовъ разныхъ пароходовладѣльцевъ, а въ остальное время навигаціи 1910 г. 20 пароходовъ Товарищества и 8 пароходовъ Небогатикова и другихъ пароходовладѣльцевъ.

Всю рѣку Вятку возможно раздѣлить на слѣдующіе плеса: *Сѣверное* выше города Слободского, длиною болѣе 350 вер., не сухоходное, но сплавное, (сплавляются лѣса и желѣзо). *Среднее* отъ г. Сло-

бодского до Медвѣдской пристани, длиною 490 вер. *Нижнее* отъ Медвѣдской пристани до устья р. Вятки 300 вер.

Среднее и нижнее плеса: (отъ г. Слободского до устья рѣки Вятки) считаются сухоходными и дѣлятся Казанскимъ Округомъ на двѣ дистанціи: *Вятскую* отъ верховья р. Вятки до С. Сорвижи (на 60 вер. выше Кукарки) и *Мамадышскую* отъ С. Сорвижъ и Кукарки до устья р. Вятки. Эти плеса обставлены водными знаками (бакенами и перевальными столбами); противъ г. Вятки—на протяженіи 100 саж. и на Медвѣдской пристани—на протяженіи 200 саж., произведены укрѣпленія береговъ (фашинникомъ и камнемъ).

Рѣка Вятка страдаетъ ежегоднымъ продолжительнымъ мелководьемъ—въ 1907 и 1908 г.г. на верхнихъ перекатахъ—*средняго* плеса (отъ г. Котельнича вверхъ) 14 мая оставалось воды 20 вер.; къ 10 іюня было 14 вер., а затѣмъ до 10 августа колебалось на 8—12 вершкахъ; послѣ 10 августа вода прибыла до 16 вер. Въ эти года въ *нижнемъ* плесѣ р. Вятки къ 14 мая было 7 четвертей, къ 10 іюня 6 четвертей, а затѣмъ до 10 августа отъ 15 до 18 вершковъ, съ 10 августа прибыло до 24 вершковъ.

Въ 1909 году къ 20 мая на перекатахъ, (на 40 вер. ниже г. Вятки) воды было 23 вершка, а затѣмъ вода начала прибывать и до 15 августа на перекатахъ до г. Вятки воды было не менѣе 6 четв., но съ 15 августа вода сильно пошла на убыль; къ 5 сентября на перекатахъ *средняго* плеса оставалось 12 верш., а затѣмъ до самаго ледостава колебалась отъ 8 до 10 вер., въ то-же время на *нижнемъ* плесѣ съ 5 сентября воды было 14—18 верш., которая и стояла до ледостава.

Въ 1910 году 13 мая въ *среднемъ* плесѣ было 20 верш., къ 10 іюня оставалось 12 верш., съ 10 іюня до самаго ледостава воды на перекатахъ *средняго* плеса было отъ 8 до 10 верш. (за исключеніемъ времени съ 10 по 25 августа, когда вслѣдствіе паводи на перекатахъ *средняго* плеса было отъ 14 до 17 вершковъ). На перекатахъ *нижняго* плеса съ 15 іюня до ледостава воды было 12—14 верш. (10 августа Отарскій перекатъ было закрыть на 4 сутокъ—ни судовъ,—ни плотовъ не пропускалось), за эти 4 сутки Нижегород-

*) Сѣмя льняное, рожь, овесъ, гречневая и овсяная крупа, ленъ, куделя, яйца, мѣха, валяная обувь, кожа выдѣланная, опоекъ, овчина, шерсть, поярокъ, кость, мебель, спички, желѣзные издѣлія, памятки, опока и др.

скаго—спѣшнаго—пассажирскаго груза скопилось до 80.000 п.

Вслѣдствіе того, что 5-го октября воды было на Отарскомъ 19, Черкасскомъ 17, а Дмитріевскомъ 12—13 вершковъ, въ Соколкахъ зазимовало 450 т. мазута, 100 т. крупчатки, и 4 судна съ грузомъ до 100.000 пуд. Охупкина и Юнова, взятыя Г—вомъ на выводку; ниже Дмитріевского переката 300 т. пассажирскаго и буксирнаго груза, доставлявшаго судами Товарищества Вятско-Волжскаго Пароходства, не говоря о грузахъ, доставляемыхъ Небогатиковымъ.

Такимъ образомъ приходится работать около половины навигаціи при уровнѣ воды на перекатахъ:

Средняго плеса отъ 8 до 12 верш., *нижняго плеса* отъ 12 до 18 вершковъ.

Не бываетъ почти ни одного года, чтобы вода на перекатахъ того и другого плеса не доходила до вышеупомянутой глубины.

Какъ тяжело работать при такихъ условіяхъ, мы позволимъ себѣ привести слѣдующее сравненіе: въ то время когда при установленной наименьшей въ настоящее время глубинѣ нижняго плеса р. Волги, отъ Астрахани до устья Камы—въ 12 четвер., средняго, отъ устья Камы до Нижняго-Новгорода—въ 10 четв., и верхняго отъ Нижняго-Новгорода до Рыбинска—въ 8 четвер. и при исключительныхъ мелководіяхъ на рѣкѣ Камѣ, въ плесѣ отъ устья Камы до Перми 6 ч.—суда могутъ работать:

Въ среднемъ плесѣ р. Волги на 10 четв. доставляя, при естественной осадкѣ судна въ 10 четв.—30 верш. груза.

Въ верхнемъ плесѣ р. Волги при 32 верш. за скидкой 10 в. осадки судна,—22 верш. груза.

На р. *Камѣ* при 24 вер. за скидкой 10 верш.—14 вершковъ груза.

На рѣкѣ ВЯТКѢ приходится работать:

Въ среднемъ плесѣ, при наименьшей 8 верш. глубинѣ, скидывая осадку уже не деревяннаго, а малаго желѣзнаго судна, 6¹/₂ вер.—1¹/₂ вершка груза.

Въ нижнемъ плесѣ р. Вятки при 12 вер. глубинѣ, скидывая осадку судна 6¹/₂ верш.—5¹/₂ верш. груза, т. е. на каждую единицу груза приходится тратить, не производительно на подъемъ судна, при наименьшей глубинѣ воды на перекатахъ:

Среднемъ плесѣ рѣки Волги.	0,33 ед.
Верхнемъ " " "	0,40 "
На Камѣ.	0,70 "

На рѣкѣ ВЯТКѢ:

Въ нижнемъ плесѣ	1,27 "
Въ среднемъ "	4,33 "

Не говоря про громадныя расходы на починки поврежденныхъ судовъ, смѣну колесныхъ плицъ (въ 1910 году п. п. „Сынъ“ и „Помощникъ“ было смѣнено 250 плицъ на каждомъ), не говоря про простой—при протягиваніи судовъ черезъ перекаты.

Между тѣмъ, при существованіи трехъ землесосовъ вполне возможно было бы поддержать въ теченіе всей навигаціи въ среднемъ плесѣ р. Вятки глубину на перекатахъ 16 верш., а въ нижнемъ плесѣ 22—24 вер., такъ какъ пески рыхлые, легко поддаются землечерпанію, что видно изъ работъ землесоса „Волжская № 10“.

Работа землесосомъ „Волжская № 10“ въ 1910 году, вслѣдствіе внезапнаго увода его на рѣку Бѣлую, была начата поздно.

Едва землесосъ былъ доставленъ на рѣку Вятку для работъ на Цѣпочкинскихъ перекатахъ, началась сильная,—быстрая убыль воды, землесосъ обмелѣлъ, работавшій съ нимъ пароходъ „У Ф А“ поломался, и Товарищество Вятско-Волжскаго Пароходства должно было послать пароходъ „Побѣдоносецъ“ для переводки его на Отарскій перекатъ (въ 5 в. отъ устья р. Вятки), гдѣ въ это время образовался перекатъ въ 12 вершковъ.

„Побѣдоносецъ“ съ Цѣпочкинскихъ перекатовъ до Отарскаго (на протяженіи 270 вер.) буксировалъ землесосъ и находился при немъ девять сутокъ, такъ какъ прежде чѣмъ доставить въ Отары надо было землесосу прочистить для себя ходъ на Дмитріевскихъ, Вятско-Полянскихъ и Черкасскихъ перекатахъ.

На Отарскомъ перекатѣ—„Волжская № 10“ при непрерывной работѣ, подъ неослабнымъ энергичнымъ руководствомъ Инженера Торопова, находилась до глубокой осени, пока не сплывились всѣ грузовыя плоты (до 400). Только передъ самымъ ледоходомъ землесосъ былъ поднятъ на 20 верствъ выше на Черкасскіе перекаты и послѣ 2—3 сутокъ работы былъ уведень въ Казань для очистки входа въ Красногорскій затонъ.

Продолжительная работа „Волжской № 10“ въ теченіе 2¹/₂ мѣсяцевъ, на одномъ Отарскомъ перекатѣ—не указываетъ на невозможность исправленія русла р. Вятки и находящихся на ней перекатовъ, такъ какъ это происходило отъ скопленія громаднаго количества плотовъ въ одномъ мѣстѣ, вслѣдствіе чего вымываемый изъ подъ нихъ песокъ выбрасывается на перекатъ. Будь землесосъ доставленъ ранѣе, плоты проходили бы безъ задержки и перекатъ былъ бы легко приведенъ въ порядокъ.

Изложивъ все вышеприведенное, честь имѣю почтительнѣе просить Съѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна на предстоящемъ, 10-го декабря 1910 г.—Собраніи—возбудить вопросъ о ходатайствѣ передъ Министерствомъ Путей Сообщенія о неотложной необходимости добавить на р. Вятку, въ будущемъ 1911 году, къ имѣющемуся—еще два землесоса, и до 40.000 р. на обзаведеніе двумя небольшими пароходами для надзора за рѣкою, дабы привести ея въ положеніе рѣки, судоходство на которой было бы возможно и тѣмъ удовлетворить потребность обширнаго края къ безпрепятственной—возможно дешевой—доставкѣ товаровъ и безпрепятственному проѣзду пассажировъ.

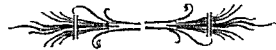
Третьему Очередному Съезду Судовладельцевъ Волжскаго Бассейна.

Д о к л а д ъ.

Въ 1903 году въ декабрѣ мѣсяцѣ, на I-мъ Нижегородскомъ Съездѣ, въ газетѣ „Волгарь“ г. Леткавскимъ была помѣщена статья и прочитана на Съездѣ „о созданіи эмиритуры для судовладельцевъ по морямъ и рѣкамъ Россійской Имперіи путемъ взиманія $\frac{1}{1000}$ сбора съ провозимыхъ грузовъ по $\frac{1}{1000}$ коп. съ пуда и $\frac{1}{10}$ коп. съ рубля съ пассажирскаго сбора—такъ называемый судоводный сборъ для созданія: пенсій, пособій, богадѣльнъ, училищъ для сиротъ—дѣтей судовладельцевъ, оставленныхъ послѣ гибели, увѣчья и т. д. Судоводцы военнаго флота, ихъ семьи обезпечены: пенсіями, воспитаніемъ дѣтей и большими заботами за долготѣтную службу; судоводцамъ же коммерческаго флота трудъ необезпеченъ, жизнь стала дорогая, народонаселеніе этой специальности увеличилось; престарѣлые судоводцы не могутъ отавить службу, такъ какъ: что получаютъ, то и проживаютъ, не имѣя посторонней никакой помощи. Вотъ передъ нами яркій примѣръ гибели отъ урагана въ Каспійскомъ морѣ судовладельцевъ, рабочихъ и служащихъ судоводнаго труда, тамъ погибло свыше 300 человекъ; остались послѣ

нихъ семьи, дѣти. Кто придетъ имъ на помощь? Страхотворныя Общества и предпріятія дадутъ единовременныя пособія, но о дальнѣйшемъ существованіи этихъ семей предпріятія не въ силахъ заботиться, такъ какъ сами могутъ разориться и ликвидироваться. Поэтому желательно было бы судоводцамъ просить III-й Съездъ Судовладельцевъ войти съ ходатайствомъ къ правительству о созданіи этого процентнаго сбора на процвѣтаніе отечественнаго коммерческаго флота по рѣкамъ и морямъ Россійской Имперіи и его тружениковъ путемъ наклеиванія государственныхъ марокъ на накладныя провозимыхъ грузовъ и на пассажирскіе билеты; сборъ этотъ нисколько не отяготитъ судоводной промышленности; вѣдь мы ходимъ въ театры, клубы и всякія увеселенія и платимъ за марки на билетъ, почему же мы не можемъ заплатить ничтожный сборъ на такое доброе дѣло? Можно просить принудительный $5\frac{1}{100}$ -й вычетъ изъ получаемаго жалованья, по примѣру военнаго флота.

Слѣдуютъ 23 подписи командировъ.



Въ Совѣтъ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна.

Представителя Астраханскаго Биржевого Комитета И. Ф. Скрѣпчинскаго

ЗАЯВЛЕНІЕ.

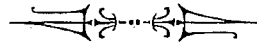
Честь имѣю всепокорнѣйше просить Совѣтъ Съѣздовъ при возбужденіи ходатайства по заслушанному на Съѣздѣ вопросу „о положеніи обстановки на рѣкахъ Волжскаго бассейна въ связи съ вопросомъ объ организаціи судоходнаго и техническаго надзора на водныхъ путяхъ“ обратить *особое* вниманіе Управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ, а также и Правленій Округовъ *на безусловную необходимость имѣть паровые или тепловые барказы для освѣщенія бакеновъ*, особенно же это является насущною необхо-

димостью въ устьяхъ рѣки Волги ниже Бирючей Косы, гдѣ *по причинамъ господствующихъ сильныхъ вѣтровъ и большой ширины рѣки*, безъ упомянутыхъ барказовъ освѣщеніе бакеновъ является невозможнымъ, такъ какъ эта важнѣйшая въ судоходствѣ операція не можетъ быть обслуживаема имѣющимися лодками—на веслахъ и парусомъ.

18 декабря 1910 года.

Н.-Новгородъ.

Ив. Скрѣпчинскій.



СРАВНИТЕЛЬ

прихода и расхода суммъ, поступившихъ въ распоряженіе
Съ 1-го декабря 1909 года
(ш-й отчетъ)

ПРИХОДЪ.

	Сумма, предположенная къ поступленію.		Дѣйстви-тельно поступило.	
	РУБ.	К.	РУБ.	К.
Членскіе взносы	20209*)	—	7765	54
Отъ текущаго счета въ Николаевскомъ Городскомъ Общ. Банкѣ	—	—	1002	88
Поступило по спеціальнымъ назначеніямъ:				
а) на стипендію имени Е. А. Воробьева	—	—	465	—
б) содержаніе питательнаго и амбулаторнаго пункта	—	—	273	39
ИТОГО	20209	—	9506	81

*) Согласно постановленію Совета Съездовъ отъ 13-го февраля 1910 года обложение понижено на половину, и такимъ образомъ предположенная сумма 20209 руб. должна убавиться до 10104 р. 50 к.

НАЯ ВЪДОМОСТЬ

Совета Съездовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна.
по 1-е ноября 1910 года.
ный годъ)

РАСХОДЪ.

	Суммы, численныя по сметѣ (за 11 мѣс.).		Дѣйстви-тельный расходъ (за 11 мѣс.).		Предстоящіе платежи.		Всего расхода (за 11 мѣс.).	
	РУБ.	К.	РУБ.	К.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
Созывъ II Съезда	1000	—	430	92	—	—	430	92
Содержаніе служащихъ	4766	67	4740	50	605	—	5345	50
Представительство въ С.-Петербурѣ	6416	67	200	—	900	—	1100	—
Содержаніе Совета	458	33	356	53	122	28	478	81
Канцелярскіе расходы	366	67	367	14	—	—	367	14
Статистическое бюро	2933	33	—	—	—	—	—	—
Почтовые и телеграфные расходы	366	67	769	78	17	15	786	93
Типографскіе расходы	916	67	1214	66	361	55	1576	21
Проѣзды и командировки	183	33	730	12	277	60	1007	72
Разные расходы	183	33	174	58	—	—	174	58
Произведено расходовъ за сч. 1910—11 гг.	—	—	109	51	—	—	109	51
Подлежать возврату позаймствованія	—	—	—	—	738	39	738	39
ИТОГО	17591	67	9093	74	3021	97	12115	71
Состоитъ въ кассѣ на 1 ноября	—	—	413	07	—	—	—	—
Дефицитъ	—	—	—	—	2608	90	—	—
БАЛАНСЪ	—	—	9506	81	—	—	—	—

А К Т Ъ

Ревизионной Комиссии Третьяго Съезда Судовладельцевъ Волжскаго Бассейна.

10-го декабря 1910 года Ревизионная Комиссия, рассмотрѣвъ кассовую приходо-расходную книгу и финансовый отчетъ Совѣта Съездовъ Судовладельцевъ Волжскаго бассейна за время съ 1-го декабря 1909 года по 1-е ноября 1910 года, нашла, что приходо-расходная книга велась правильно и въ полномъ соот-

вѣтствіи съ документами, а также, что финансовый отчетъ Совѣта за указанное время съ дефицитомъ на 1-е ноября 1910 года въ суммѣ 2608 р. 90 коп. соотвѣтствуетъ приходо-расходной книгѣ Совѣта и подлежитъ утвержденію Съезда.

Слѣдуютъ подписи:

П. М. Морозовъ.
К. П. Кватшиевскій.
П. П. Золотницкій.

ПРОЕКТЪ СМѢТЫ

Совѣта Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна

на 1911 годъ.

ПРОЕКТЪ СМѢТЫ
СОВѢТА СЪѢЗДОВЪ СУДОВЛАДѢ
ЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА
на 1911-й годъ.

ПРИХОДЪ.**РАСХОДЪ.**

Предполагаемое имущество Членовъ Съѣздовъ.	Обложене.	Предполагаемая сумма поступленій.
Теплоходы: 1000 кв. футъ площ. нагрѣва	1,8 к.	180 руб.
Пароходы:		
Товаро-пассажирскіе: 300000 кв. ф.	1,2 к.	3600 „
Буксирные 500000 кв. ф.	0,6 к.	3000 „
Баржи желѣзныя 40000 кв. с.	6 к.	2400 „
„ деревян. 500000 кв. с.	0,6 к.	3000 „
Безпалубныхъ 50 судовъ	1 р.	50 „
Нефтекачекъ 4	10 р.	40 „
И т о г о		12270 руб.

Созывъ Съѣзда	600 руб.
Содержаніе служащихъ	8100 „
Содержаніе Совѣта	550 „
Канцелярскіе расходы	400 „
Почтово-телеграфные расходы	850 „
Типографскіе расходы	1200 „
Командировки	500 „
Непредвидѣнные расходы	200 „
И т о г о	12400 руб.

III-му очередному Съезду Судовладельцев Волжского Бассейна.

2-й Секции Съезда

Д о к л а д ь.

На рассмотрение 2-й секции по постановлению общаго Собрания Съезда былъ переданъ выработанный Совѣтомъ Съездовъ Представителей Биржевой Торговли и Сельскаго Хозяйства проектъ закона „о перевозкѣ грузовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ“.

Постановка на очередь такого важнаго вопроса вызвана тѣмъ обстоятельствомъ, что на отправки, совершаемая черезъ посредство легкаго и товаро-пассажирскаго пароходствъ, не заключается особыхъ письменныхъ договоровъ между грузооозяиномъ и перевозчикомъ. Взаимоотношенія той или другой стороны въ настоящее время регламентируются правилами, выработанными каждымъ пароходствомъ и отпечатываемыми на оборотѣ квитанцій, выдаваемыхъ при приѣмѣ грузовъ. При такихъ условіяхъ интересы грузоотправителей оказывались недостаточно гарантированными; съ другой стороны эти правила точно также недостаточно ограждали и интересы самихъ пароходныхъ предприятий, такъ какъ, если вслѣдствіе возникавшихъ съ кладчиками недоразумѣній, дѣло доходило до суда, то послѣдній не всегда признавалъ обязательность этихъ условій для грузооозяевъ. Въ виду такихъ соображеній въ Совѣтѣ Съездовъ Представителей Биржевой Торговли и Сельскаго Хозяйства и явилась мысль замѣнить однимъ общеобязательнымъ положеніемъ упомянутыя выше правила перевозки грузовъ, которыя въ настоящее время устанавливаются каждымъ пароходствомъ въ отдѣльности. Однако, при обсужденіи этого вопроса въ Совѣтѣ Съездовъ Представителей Биржевой Торговли и Сельскаго Хозяйства послѣдній значительно расширилъ рамки намѣченной первоначально задачи, и предлагаемый вниманію настоящаго Съезда проектъ, по мысли его авторовъ, долженъ регламентировать всѣ частно-гражданскія отношенія, возникающія изъ такъ называемаго фрахтаго договора (за исключеніемъ найма судовъ); иными словами, въ проектѣ дѣлается попытка регламентировать всякаго рода перевозки по воднымъ путямъ, создать законъ, который будетъ примѣняться какъ къ легкому, такъ и къ буксирному пароходству.

Въ виду недостатка времени, секція имѣла возможность бѣгло просмотрѣть только 4 отдѣла переданнаго ей проекта, при чемъ пришла къ слѣдующимъ заключеніямъ:

Если встать на ту точку зрѣнія, что рассматрива-

емый проектъ долженъ явиться закономъ, регламентирующимъ отношенія между грузооозяиномъ и перевозчикомъ при всѣхъ водныхъ перевозкахъ по внутреннимъ воднымъ путямъ и даже по Каспійскому морю, то нельзя не признать этотъ проектъ совершенно неприемлемымъ въ данной его редакціи. Уже при бѣгломъ просмотрѣ секція обратила вниманіе на то, что очень многія изъ статей проекта окажутся непримѣнимыми къ буксирному судоходству.

Крупное буксирное судоходство принимаетъ грузы къ перевозкѣ большими партіями, при чемъ отношенія между грузооозяиномъ и перевозчикомъ опредѣляются путемъ заключенія письменныхъ договоровъ, иногда на нѣсколько навигацій, почему въ этомъ случаѣ выдача квитанцій перевозчикомъ грузооозяину не можетъ имѣть того значенія и тѣхъ послѣдствій, какія сопряжены съ квитанціями по рассматриваемому проекту. Что же касается мелкаго буксирнаго и каботажнаго судоходства, то для нихъ выполненіе всѣхъ тѣхъ формальностей, которыя предусматриваетъ проектомъ, является невозможнымъ, а главное, не вызываемымъ необходимостью. Поэтому если смотрѣть на настоящій проектъ, какъ на попытку создать общій законъ для грузового движенія по воднымъ путямъ, то слѣдуетъ признать, что въ этомъ отношеніи онъ требуетъ коренной переработки, пересмотра его при участіи представителей всѣхъ видовъ судоходной промышленности, согласованія съ мѣстными условіями отдѣльныхъ водныхъ путей, раскинутыхъ по необъятному простору нашей страны.

Если же рассматривать данный проектъ лишь какъ проектъ правилъ для легкаго пароходства, имѣющаго силу для тѣхъ случаевъ, когда между грузооозяиномъ и перевозчикомъ не заключается особаго письменнаго договора, то и въ этомъ случаѣ онъ требуетъ дальнѣйшаго пересмотра и дополненія, такъ какъ въ немъ есть нѣкоторые существенные пропуски. Такъ, напримеръ, проектъ совершенно не предусматриваетъ случаевъ смѣшанной перевозки грузовъ водою и сухимъ путемъ; затѣмъ допуская передачу грузооозяиномъ именныхъ квитанцій въ собственность другихъ лицъ, проектъ не предусматриваетъ ответственности перваго, обозначеннаго въ квитанціи грузооозяина, передъ перевозчикомъ за исправную уплату фрахта; между тѣмъ установленіе такой отвѣтственности безусловно необходимо въ тѣхъ случаяхъ, когда, по особому условію,

причитающаяся перевозчику сумма уплачивается векселем или вообще уплата производится послѣ выдачи груза.

При разсмотрѣніи проекта по отдѣльныхъ параграфамъ, секціей сдѣланы слѣдующія замѣчанія:

1) Статью 4-ю проекта секція нашла необходимымъ замѣнить слѣдующими двумя статьями: а) доказательствомъ заключенія договора перевозки служить или особый письменный актъ, совершаемый между грузоо-зьяномъ и перевозчикомъ, или же, за отсутствіемъ такого акта, квитанція, выдаваемая перевозчикомъ. согласно §§ 6 и 7; и б) договоръ перевозки считается заключеннымъ съ момента подписанія его договаривавшимися сторонами, и если особаго договора заключено не было,—то съ момента пріема груза перевозчи-комъ.

2) Статья 5 принята въ редакціи разсматриваемаго проекта.

3) Въ ст. 8 внесены редакціонныя измѣненія, со-образно содержанию п. 7-го ст. 6-й.

4) Въ ст. 9-й слово „оказывается“ рѣшено замѣ-нить выраженіемъ „окажется“.

5) Статью 10 рѣшено дополнить слѣдующимъ при-мѣчаніемъ: „если по квитанціи съ наложеннымъ пла-тежомъ, именной или на предъявителя, грузъ не бу-детъ взятъ въ теченіе 3 мѣсяцевъ со дня прибытія къ мѣсту назначенія, то право распоряженія грузомъ пе-реходитъ исключительно къ отправителю по предъяв-леніи имъ свидѣтельства о наложенномъ платежѣ, при-чемъ квитанція считается уничтоженной“.

6) При обсужденіи статьи 14-й секціей выражено положе-ніе о включеніи слѣдующаго дополненія, согласно практикѣ, установленной въ пароходствахъ: „о всякой передачѣ именныхъ квитанцій другому лицу, или, если отправитель укажетъ сдать кладь адресату только по предъявленіи именной квитанціи—должно быть пись-менно заявлено до прихода клади на мѣсто назначе-нія, съ помѣткой о томъ на квитанціи.“

7) Ст. 16 секціей проектировано исключить.

8) Ст. 17 секція признала необходимымъ принять въ редакціи, предложенной Совѣтомъ Съѣздовъ Судо-владѣльцевъ Волжскаго бассейна.

9) При обсужденіи ст. 18 секція признала желатель-нымъ, чтобы заявленія о необходимости исправленія укупорки или уже о произведенномъ исправленіи дѣ-лались чинамъ общей полиціи, или чинамъ судоходна-го надзора.

10) Редакцію ст. 20-й секція признала совершенно неудовлетворительной, такъ какъ, во-первыхъ, теченіе срока доставки груза она исчисляетъ только съ момен-та погрузки, слѣдовательно, допускаетъ возможность оставленія груза на неопредѣленное время въ складахъ пристани отправленія, и во-вторыхъ, не выясняетъ взаимоотношенія грузоо-зьянина и перевозчика при мел-ководьи, вслѣдствіе котораго производятся перегрузки, а иногда даже совершенно прекращается пароходное движеніе на нѣкоторыхъ плесахъ.

11) Ст. 21-ю секція проектируетъ изложить въ слѣ-дующей редакціи:

„По требованію лица, имѣющаго право распоряже-нія грузомъ (от. 12) перевозчикъ обязанъ о прибыв-шемъ грузѣ посылать за счетъ грузоо-зьянина письмен-ное увѣдомленіе, если возможно, заказнымъ отпра-вленіемъ“.

12) Относительно ст. 25-й мнѣнія участниковъ сек-ціи раздѣлились: одни высказались за редакцію проек-та, а другія за редакцію, предложенную Совѣтомъ на-шихъ Съѣздовъ.

13) По отношенію къ ст. 26-й секція высказалась за необходимость детальнаго обсужденія при участіи юристовъ, такъ какъ содержаніе ея представляется весьма важнымъ; въ настоящее же время секція не можетъ не указать на то, что устанавливаемый этой ст. въ цѣляхъ обезпеченія полученія платежей при вы-дачѣ груза, семидневный срокъ для представленія иска къ получателю груза и для обезпеченія иска выдан-нымъ грузомъ представляется недостаточнымъ для ог-ражденія интересовъ перевозчика.

14) Ст. 28-я принята секціей въ редакціи, предло-женной Совѣтомъ нашихъ Съѣздовъ.

и 15) При обсужденіи ст. 29 секція высказалась за то, чтобы не только срокъ храненія грузовъ, подвер-женныхъ скорой порчѣ, но и самый списокъ этихъ грузовъ устанавливались Министеромъ Путей Сообщенія.

Докладывая объ этихъ своихъ замѣчаніяхъ III-му очередному Съѣзду Судовладѣльцевъ Волжскаго Бас-сейна, 2-я секція не можетъ въ то же время указать, что она считаетъ выполненную ею работу не оконча-тельной, а только черновой.

Для того, чтобы подобная работа могла считаться удовлетворительной, нужно не только продумать де-тально редакцію каждой статьи проекта, не только со-гласовать всѣ статьи между собою, но и представить себѣ всю совокупность заявленныхъ, подвергаемыхъ регла-ментации, для того, чтобы выяснить, не упущены ли изъ вниманія какія либо существенныя стороны раз-сматриваемаго вопроса. Выполнить всего этого секція не имѣла возможности по недостатку времени.

Въ виду всѣхъ изложенныхъ соображеній, секція, съ своей стороны имѣетъ честь предложить Съѣзду высказаться за неприемлемость проекта въ данной ре-дакціи и, для дальнѣйшаго пересмотра его съ точки зрѣнія интересовъ Волжскаго судоходства, продолжить занятія 2-й секціи, пополнивъ ея составъ представи-телями всѣхъ видовъ Волжской судопромышленности, какъ крупной, такъ и мелкой, юристами, и вообще лицами, которыя могутъ оказаться полезными при разсмотрѣніи настоящаго вопроса, или же для этого образовать особую комиссію при Совѣтѣ Съѣздовъ, при-чемъ было бы желательно, чтобы работы по разсмо-трѣнію законопроекта были доложены предположенно-му къ созыву въ январѣ будущаго 1911 года Общему Съѣзду Представителей Биржевой Торговли и Сельска-го Хозяйства. Слѣдуютъ подписи.



Часть II.

III-му ОЧЕРЕДНОМУ СЪѢЗДУ СУДОВЛАДѢЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА.

ДОКЛАДЪ

Совѣта Съѣздовъ по вопросу: „о соединеніи бассейна рѣки Волги съ Сибирскими рѣками“.

Пермскій Биржевой Комитетъ, признавая весьма важнымъ какъ въ интересахъ Сибири, такъ и самого государства, соединеніе рѣкъ Сибири съ бассейномъ рѣки Волги, обратился 15-го сентября с. г. къ Министру Путей Сообщенія съ докладной запиской по вопросу о соединеніи Сибирскихъ водныхъ путей съ таковыми же путями Европейской Россіи.

Въ означенной докладной запискѣ Пермскій Биржевой Комитетъ указываетъ, что въ настоящее время на обсужденіи Междувѣдомственной Комиссіи для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водныхъ сообщеній Имперіи находятся два проекта направленія Сѣверной Россійской водной магистрали отъ г. С.-Петербурга до р. Оби. Одинъ проектъ Начальника Кіевскаго Отдѣленія Кіевскаго Округа П. С.,—бывшаго Начальника Пермскаго Отдѣленія Казанскаго Округа П. С.—инженера Пут. Сообщ. Н. В. Попова предусматриваетъ соединеніе Волжско-Камскаго рѣчного бассейна съ рѣками Западной Сибири. Со стороны Камы онъ начнется у села Левшина въ 17 верстахъ выше г. Перми, на 38 саженахъ надъ уровнемъ моря. Затѣмъ онъ пойдетъ по рѣкѣ Чусовой 593 версты до Ревдинскихъ заводовъ, причемъ поднимется до 138 сажень надъ уровнемъ моря, пройдетъ водораздѣльнымъ каналомъ длиною $7\frac{1}{2}$ верствъ въ р. Рѣшетку на уровнѣ 138, 04 сажени, пройдетъ Рѣшеткой 14 верствъ, затѣмъ рѣкой Исетью 518 верствъ, спустившись по ней до высоты 21 саж. надъ уровнемъ моря и дальше пойдетъ по рѣкамъ Турѣ и Тоболу. Вся длина системы отъ Перми до Тобольска 1.472 версты. Стоимость всего устройства высчитывается приблизительно до 40 милліоновъ рублей. Означенный проектъ соединяетъ непрерывно воднымъ путемъ съ осадкой судовъ въ 10 четвертей съ одной стороны Балтійское море и г. Петербургъ черезъ Маріинскую систему, Волгу и Каму, съ бассейнами Сибирскихъ рѣкъ Оби и Енисея, съ другой стороны Каспійское море съ бассейномъ Сибирскихъ рѣкъ и въ третьихъ Черное

море черезъ предполагаемое соединеніе рѣкъ Дона и Волги—съ Сибирскими рѣками. Такимъ образомъ означенный проектъ свяжетъ собою промышленныя и густо населенныя сѣверо-западные, южные, юго-восточныя и центральныя губерніи между собою и съ западной и центральной частью Сибири.

Второй проектъ, находящійся на разсмотрѣніи Междувѣдомственной Комиссіи, принадлежитъ бывшему Вологодскому Губернатору нынѣ Нижегородскому Губернатору,—Камергеру Двора Его Императорскаго Величества А. Н. Хвостову.

Этотъ проектъ путемъ соединенія р. Печоры съ Обью и р. Печоры съ Вычегдой имѣетъ въ виду создать водный путь изъ Сибири черезъ Сѣверную Двину въ Архангельскъ. Этимъ путемъ, по мнѣнію составителя проекта, открывается для Сибирскаго хлѣба путь черезъ Архангельскъ въ Лондонъ, на міровой рынокъ.

Для изслѣдованія возможности означеннаго соединенія Печоры съ Обью была снаряжена особая экспедиція во главѣ съ инженеромъ Мочульскимъ. Вотъ краткое извлеченіе изъ объяснительной записки представленной имъ въ Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ:

„Водное сообщеніе Печора—Обь при посредствѣ Ылыча, Сѣверной Сосьвы и ихъ притоковъ, въ случаѣ его осуществленія, войдетъ въ составъ водныхъ транзитныхъ путей: а) отъ г. Бійска до г. Архангельска (5.170 вер.) и б) отъ г. Семипалатинска до г. Архангельска (5.680 вер.). При такомъ протяженіи транзита, для выгоды перевозокъ, водное сообщеніе Печора—Обь представляется наиболѣе рациональнымъ проектировать для грузомкѣ судовъ, поднимающихъ до 55,000 пудовъ (при главныхъ размѣрахъ судовъ: длина 34 саж., ширина 4,5 саж., осадка 10 четв. аршина, какъ на Маріинской системѣ). Поэтому Начальникомъ экспедиціи инженеромъ Мочульскимъ эти данныя приняты въ основаніе приводимыхъ имъ соображеній

объ устройствъ воднаго сообщенія Печора—Обь, по направленію произведенныхъ имъ въ семь году рекогносцировочныхъ изслѣдованій: по р. Ыльчу 177 вер.), р. Егръ-Лягъ (41 вер.), горнымъ ручьямъ: Чупода-Вожа (5 вер.) и Кэлы (6 вер.), болоту на водораздѣлѣ ($\frac{1}{2}$ вер.) на абсолютной высотѣ 212 саж., по р. Маньѣ (75 вер.) и по изслѣдованной въ семь году части р. Сѣв. Сосвы (30 вер.).

По даннымъ произведенныхъ изслѣдованій этого года паденіе западнаго склона водораздѣльнаго участка отъ болота на водораздѣлѣ до устья Чупода-Вожа (на 11 вер. длины) составляетъ 78 саж., восточнаго склона по верхней части р. Маньи (на 10 вер. длины) составляетъ 69 сажень. Сколько-нибудь значительныхъ запасовъ воды выше водораздѣла нѣтъ; искусственное водохранилище возможно устроить между горой Яны-Юубъ-Хури и Мань-Квотъ-Нэръ, собирая воду съ площади въ 12 кв. верстъ, при чемъ накопъ, при толщинѣ снѣгового покрова на Уралѣ въ 10 четвертей аршина, составитъ всего лишь 250.000 куб. саж. резервной воды.

Наиболѣе трудную часть составляетъ водораздѣльный участокъ (21 вер.) отъ устья Чупода-Вожа и далѣе до мѣста въ 10-ти верстахъ верхняго теченія р. Маньи.—Условія устройства воднаго сообщенія, собственно, на этомъ участкѣ представляются въ нижеслѣдующемъ положеніи:

1) Въ виду большихъ паденій мѣстнаго водораздѣльнаго участка и невозможности собрать на водораздѣлѣ значительныхъ запасовъ воды, при устройствѣ многокамерныхъ шлюзовъ, для движенія судовъ вышеупомянутыхъ размѣреній, шлюзы эти должны имѣть 40 саж. длины, 6 саж. ширины и опоры въ каждой камерѣ въ 2 сажени. При 23-хъ возможныхъ въ сутки пропускахъ судовъ черезъ шлюзы, пропускная способность системы выразится кругло въ 190.000.000 пудовъ въ навигацію, а количество потребной для пропуска воды составитъ 1.656.000 куб. сажень, т. е. около $6\frac{1}{2}$ разъ болѣе того количества, которое можно получить скопомъ на водораздѣлѣ. Поэтому устраивая въ водораздѣлѣ систему многокамерныхъ шлюзовъ, представится необходимость соорудить при нихъ сберегательные бассейны и механическую подачу воды для питанія бьефовъ системы. На водораздѣльномъ участкѣ представится необходимость устроить: на западномъ склонѣ 8 пятикамерныхъ шлюзовъ, а на восточномъ 7 такихъ же шлюзовъ, а всего 15 пятикамерныхъ шлюзовъ: такія устрой-

ства потребуютъ расхода до $15 \times 1.500.000$ руб. = 22.500.000 руб., не считая стоимости работъ по устройству водохранилищъ, спрямительныхъ каналовъ, жилыхъ помѣщеній и проч., что вмѣстѣ съ устройствомъ 15 вышеупомянутыхъ шлюзовъ—составитъ расходъ отъ 25—30 милліоновъ рублей.

2) Если приспособить на водораздѣлѣ (21 вер.) въ виду малыхъ запасовъ воды устройство судоподъемниковъ для воднаго сообщенія, то стоимость этихъ сооружений выяснится такимъ образомъ:

Полагая устроить судоподъемники для наибольшей существующей для такого рода сооружений грузоподъемности судовъ въ 600 тоннъ при разности бьефовъ въ 10 метровъ (7,5 саж.), требуется построить на западномъ склонѣ 11 судоподъемниковъ, а на восточномъ 10, а всего 21 судоподъемникъ. При цѣнѣ судоподъемника въ 2.800.000 марокъ или 864.360 руб., на устройство 21 судоподъемника потребуется 18.151.560 руб. Кромѣ того потребуются расходы на весьма значительныя земляныя работы для устройства водохранилищъ, оградительныхъ сооружений отъ затопленія береговъ и спрямительныхъ каналовъ по рѣкамъ Кэлы и на верхнемъ теченіи Мань-и, жилыхъ помѣщеній и пр.

3) На водораздѣлѣ р.р. Чупода-Вожа и Кэлы по западному склону и на верхнемъ теченіи р. Мань-и по восточному, при существующихъ условіяхъ мѣстности, повидимому, наиболѣе рациональнымъ представилось бы устройство туннеля, длиною въ 17 верстъ, считая отъ устья Чупода-Вожа и до мѣста на р. Мань-и, находящагося въ 10-ти верстахъ отъ ея истока.

При заложеніи горизонтальнаго дна канала въ туннелѣ на абсолютной высотѣ въ 134 саж. надъ уровнемъ моря, устройствѣ его открытымъ (безъ шлюзовъ), съ питаніемъ изъ верхняго теченія р. Егры-Ляги, при ширинѣ туннеля 16 метровъ, высотѣ 8,25 метровъ (какъ въ туннелѣ „des Condes“ во Франціи)—стоимость устройства погонной сажени туннеля (согласно стоимости туннеля „des Condes“), оцѣнивается около 2.400 руб. Полагая, что стоимость погонной сажени туннеля на водораздѣлѣ оцѣнивается не менѣе $17 \times 500 \times 2.400$ руб. получаемъ: 20.400.000 руб.

Затѣмъ, для устройства воднаго сообщенія между рѣками Печорой и Обью, кромѣ одного изъ упомянутыхъ устройствъ (I—III), потребовались бы слѣдующія болѣе значительныя работы:

а) Шлюзование р. Егры-Ляги (41 вер.) и р. Мань-и (65 версть). Въ предположеніи устройства однокамерныхъ шлюзовъ (длиною 40 саж., шириною 6 саж. и при подпорѣ въ 4,66 саж.) потребовалось бы на р. Егрѣ-Лягѣ соорудить 12 шлюзовъ, на Мань-ѣ 10 шлюзовъ, а всего 22 шлюза, и питаніе системы этихъ шлюзовъ производить съ верхнихъ частей рѣкъ Егры-Ляги и Мань-и, что, судя по расходу воды этихъ рѣкъ, возможно. Принимая стоимость устройства каменныхъ или желѣзобетонныхъ шлюзовъ съ плотиною около 400,000 р., шлюзование помянутыхъ рѣкъ потребуеъ расхода 22×400.000 руб. = 8.800.000 руб.

б) За неимѣніемъ подробныхъ изслѣдованій, стоимость оградительныхъ работъ для устранения разливовъ сколько-нибудь точно опредѣлить невозможно; что же касается стоимости отчужденія земель, то таковая будетъ во всякомъ случаѣ не велика.

в) Шлюзование р. Ылыча не потребуется на всемъ его протяженіи, а лишь въ мѣстахъ существованія нѣсколькихъ пороговъ; точно также необходимо и шлюзование р. Сѣверной Сосьвы въ предѣлахъ ея теченія, гдѣ глубина рѣки менѣе 10 четвертей аршина; несомнѣнно также представится необходимость въ производствѣ дноуглубительныхъ работъ и въ обстановкѣ фарватера р.р. Ылыча и Сѣв. Сосьвы указательными знаками; эти работы, безъ подробныхъ изслѣдованій, не могутъ быть оцѣнены, но во всякомъ случаѣ, потребуютъ расхода въ нѣсколько милліоновъ рублей.

Край, по которому долженъ пройти водный путь по проекту А. Н. Хвостова, дикъ и пустыненъ. Онъ идетъ по совершенно безлюдной мѣстности, лишенной путей сообщенія.

Признавая крайне необходимымъ, какъ въ интересахъ государственныхъ, такъ и въ интересахъ Сибири, соединеніе Сибирскихъ рѣкъ съ рѣками Европейской Россіи, Совѣтъ Съѣздовъ позволяетъ себѣ кратко остановиться на общемъ значеніи этого соединенія.

Сибирь, соединенная въ настоящее время съ Европейской Россіей желѣзной дорогой, не можетъ вывозить свое сырье, благодаря громадному разстоянію, отдѣляющему рынки Сибири отъ центра и портовъ Европейской Россіи. Сама по себѣ стоимость провоза товаровъ по желѣзной дорогѣ настолько велика, что Сибирское сырье не выдерживаетъ желѣзнодорожной перевозки. Къ этому

присоединяется еще искусственная преграда въ видѣ Челябинскаго перелома, которая удорожаетъ стоимость провоза Сибирскаго хлѣба до 10 к. въ пудѣ.

Благодаря этому, экономическая жизнь Сибири не получаетъ должнаго развитія. Продукты сельскаго хозяйства и обрабатывающей промышленности, не находя себѣ сбыта, не оплачиваютъ затраченнаго на нихъ труда. Всевозможныя ископаемыя, которыхъ въ Сибири громадныя запасы и которыя могли бы дать большой заработокъ мѣстному населенію и доходъ казнѣ, лежатъ втунѣ. Лѣсныя богатства, гніющія на корню или сжигаемыя стихійными пожарами, не могутъ эксплуатироваться за дороговизной провоза.

Хлѣбъ, который благодаря дѣвственной почвѣ родится обильно, производится лишь для мѣстнаго потребленія, но не для экспорта.

Дѣйствительно, какой расчетъ производить хлѣбъ для рынка, какъ товара, когда онъ въ области верхняго Иртыша падаетъ въ цѣнѣ до 15 к. Естественно, что при такихъ условіяхъ населеніе ищетъ другихъ промысловъ, хлѣбъ же съѣтъ лишь въ такомъ количествѣ, чтобы хватило его на собственное пропитаніе. Правительство, преслѣдуя цѣль заселенія Сибири, должно позаботиться о томъ, чтобы поселенцы на новомъ мѣстѣ могли существовать. Это послѣднее является возможнымъ, когда они будутъ въ состояніи сбывать куда-нибудь по справедливой цѣнѣ продукты своего труда. Они займутся разработкой естественныхъ богатствъ, когда ихъ можно будетъ сбывать на европейскіе рынки. Это послѣднее является возможнымъ, когда Сибирь будетъ соединена воднымъ путемъ съ дешевымъ фрахтомъ съ рѣками Европейской Россіи.

Правительство въ лицѣ Министерства Финансовъ идетъ на встрѣчу развитія Сибири. Рѣшеніемъ Тарифнаго Комитета, утвержденнымъ Совѣтомъ Министровъ, Челябинскій переломъ, препятствовавшій ввозу Сибирскаго хлѣба въ Европейскую Россію, уничтоженъ. Однако, для этого желѣзныя дороги должны итти на жертвы. Тарифная формула, предложенная на перевозку Сибирскаго хлѣба къ портамъ желѣзными дорогами, является настолько пониженной противъ нормальной, что, несомнѣнно, перевозка Сибирскаго хлѣба будетъ давать желѣзной дорогѣ дефициты. Означенный тарифъ имѣетъ слѣдующія ставки:

отъ	1 в.	до	200 вер.	по	$\frac{1}{25}$ коп.
„	201 в.	„	1600 в.	къ платѣ за	200 в. (8 к.) приб. по $\frac{1}{65}$ к.
„	1601 в.	„	2827 в.	„ „ „	1600 „ (29, 21 к.) приб. по $\frac{1}{200}$ к.
Свыше	2827 в.	„ „ „	2827 в.		приб. по $\frac{1}{850}$ к.

Кромѣ этого слѣдуетъ обратить серьезное вниманіе и на провозоспособность Сибирской желѣзной дороги. Она была ярко доказана въ минувшую японскую войну. При всемъ напряженіи работы все необходимое для военныхъ дѣйствій было перевезено какъ разъ къ тому времени, когда понадобилось уже все везти обратно. Если правительство серьезно думаетъ итти на встрѣчу промышленному развитію Сибири, сдѣлать ее страной съ мѣновымъ хозяйствомъ, то необходимо обезпечить безболѣзненную возможность обмѣна продуктовъ: вывоза сырья изъ Сибири и ввоза продуктовъ обрабатывающей промышленности изъ Европейской Россіи.

Только тогда встанетъ на правильный путь развитіе переселенческаго дѣла. Если теперь дѣлаются попытки въ этомъ отношеніи, проводятся новыя колеи желѣзныхъ дорогъ, то необходимо помнить, что при громадномъ протяженіи Сибирской желѣзной дороги, при томъ безхозяйственномъ способѣ веденія постройки, который имѣлъ мѣсто, расходы на содержаніе, ремонтъ, настолько велики, что дефицитъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и создается главнымъ образомъ Сибирской желѣзной дорогой. Желѣзнодорожное хозяйство Россіи даетъ ежегодные убытки. Въ этихъ убыткахъ участвуемъ и всѣ мы, и мы принуждены оплачивать ихъ каждый въ своей части. Промышленность Сибири, ея хозяйственная жизнь стоятъ теперь еще на такой низкой степени своего развитія, что говорить о новыхъ еще для Сибири желѣзныхъ дорогахъ было бы преждевременно. Когда ея экономическая жизнь поднимется до того расцвѣта, что производство хлѣба будетъ оплачивать затраченный на него трудъ, когда въ Сибири будутъ распаханы новыя милліоны десятинъ, будутъ призваны къ жизни новыя цѣнности, лежащія сейчасъ втунѣ, такъ какъ перевозка ихъ невозможна изъ за высокихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, тогда въ Сибири можно найти условія

для развитія промышленности, тогда для желѣзной дороги Сибири настанетъ время.

Теперь же мы видимъ такое положеніе: желѣзныя дороги понижаютъ свой тарифъ до $\frac{1}{200}$ ставки наращиванія съ пуда и версты на разстояніи отъ 1.601 в. до 2.827 в. Ясно, что работа желѣзныхъ дорогъ будетъ давать убытокъ; мы все больше и больше будемъ оплачивать дефициты, при чемъ промышленное положеніе Сибири нисколько ни улучшится. Въ самомъ дѣлѣ, если мы возьмемъ цѣну пшеницы въ Лондонѣ среднюю: въ 1 р. 20 к. и вычтемъ отсюда провозъ отъ Ново-Николаевска до Лондона, который составитъ 60 слишкомъ копеекъ *), то для станціи Ново-Николаевскъ останется всего лишь на пудъ менѣе 60 к. Однако пшеницу сюда нужно еще привезти сплавомъ по рѣкѣ и подвозкой гужемъ до пристани, такъ что въ концѣ концовъ производителю останется лишь 45 коп., а въ болѣе отдаленныхъ мѣстахъ и того меньше.

Если изъ Челябинскаго района на Котласъ и Архангельскъ и идетъ хлѣбъ въ незначительномъ количествѣ, то только благодаря существованію пониженнаго тарифа отъ Челябинска до Котласа за 1.509 верстъ по 17, 41 к. съ пуда, въ то время, какъ по общему тарифу это стоило бы 23, 69 к. съ пуда.

Такимъ образомъ единственная возможность оживить сибирь, упрочить переселенческое дѣло, вызвать развитіе промышленности сводится только къ созданію такого пути, по которому издержки транзита были бы дешевле настолько, что давали бы возможность сибирскому земледѣльцу производительно затрачивать свой трудъ и получать за него безобидное вознагражденіе. Такимъ путемъ можетъ быть путь только водный. На его сторонѣ дешевизна фрахта и почти неограниченная провозоспособность.

*) Жел. дорож. тарифъ 43 96 к. СПБ.—Лондонъ съ накл. расх.—15 к.

III-му ОЧЕРЕДНОМУ СЪЪЗДУ СУДОВЛАДѢЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА.

Д О К Л А Д Ъ

Совѣта Съѣздовъ „Объ отношеніи Министерства Путей Сообщенія къ вопросу объ устройствѣ и содержаніи гаваней и затоновъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ“.

Вопросъ объ устройствѣ безопасныхъ затоновъ, а также—въ извѣстныхъ пунктахъ—и перегрузочныхъ гаваней, для интересовъ Волжскаго судоходства имѣеть существенно важное значеніе. Достаточно указать, что по официальнымъ даннымъ Казанскаго Округа П. С. за время съ 1891 по 1905 годъ на одной только Волгѣ между Рыбинскомъ и Астраханью пострадало отъ ледохода:

судовъ паровыхъ	126	} 972.
„ непаровыхъ	846	

Заявлено убытковъ:

по судамъ на	867.349 руб.	} 1.186.109 р.
„ грузамъ „	318.760 „	

Ростъ товарнаго грузооборота въ странѣ создаетъ тѣсную зависимость между желѣзной дорогой и водными путями и настойчиво требуетъ въ наиболѣе оживленныхъ пунктахъ передачи грузовъ съ воды на желѣзную дорогу и обратно, созданія перегрузочныхъ гаваней.

До самаго послѣдняго времени Министерство Путей Сообщенія признавало, что обезпеченіе безопасности зимующаго каравана путемъ устройства затоновъ лежитъ на обязанности правительства. Такъ, еще въ 1902 году Министерство Путей Сообщенія командировало на Волгу специальную комиссію подъ предсѣдательствомъ д. с. с. Н. А. Агарева, которой поручено было выяснитъ существующія условія зимовки судовъ, намѣтитъ тѣ пункты, въ которыхъ представляется необходимымъ устройство въ интересахъ судоходства затоновъ и гаваней, а также собрать матеріалъ для рѣшенія вопроса о возмѣщеніи казнѣ произведенныхъ расходовъ путемъ установленія обложенія судовъ и грузовъ.

Какъ извѣстно, въ результатъ работъ этой комиссіи и тѣхъ Совѣщаній, которыя послѣдняя устраивала на мѣстахъ съ представителями судо-

ходства, явилось устройство Кинешемской и Самарской гаваней, ледорѣзовъ у Сормовскаго затона и защитной дамбы и Муромскаго. Замѣтимъ, что тогда же намѣчены были къ устройству—Борскій затонъ у Н.-Новгорода и гавань въ Казани.

Результатомъ работъ названной комиссіи явился также законъ 19-го апрѣля 1904 года „объ установленіи сборовъ съ судовъ и грузовъ за пользование вновь устроенными затонами и гаванями въ цѣляхъ возмѣщенія понесенныхъ казною затратъ“.

Этимъ закономъ правительство установило принципъ покрытія расходовъ казны на устройство затоновъ и гаваней путемъ сборовъ съ заинтересованныхъ сторонъ.

Благодаря затруднительному положенію государственныхъ финансовъ, съ 1904 года строительная дѣятельность правительства на водныхъ путяхъ почти пріостановилась. Заканчивались только начатыя сооруженія въ Самарѣ, Кинешмѣ.

Въ послѣднее время начинаютъ обнаруживаться факты, которые показываютъ, что Министерство Путей Сообщенія готово отказаться отъ принятаго порядка устройства гаваней и затоновъ. Такъ, когда Совѣтъ Съѣздовъ въ апрѣлѣ мѣсяцѣ прошлаго года (5 апр. 1909 г. за № 2332) обратился къ Министру Путей Сообщенія съ ходатайствомъ объ устройствѣ Борскаго затона, то получилъ за подписью Товарища Министра В. А. Мясоѣдова-Иванова отвѣтъ, въ которомъ сообщалось, что „постройка подобныхъ сооружений, необходимыхъ въ весьма многихъ мѣстахъ на рѣкахъ, на средства казны была бы затруднительна для государственнаго бюджета“.

По мнѣнію Министерства, „въ настоящее время, когда имѣются въ судоходномъ промыслѣ такія общественныя организаціи, какъ Биржевые Комитеты и Совѣтъ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ,

заботящіяся о нуждахъ судоходства, постройка названныхъ затоновъ и гаваней могла бы исполняться средствами и распоряженіями этихъ организаций. Министерство же Путей Сообщенія съ своей стороны охотно придетъ на помощь въ этомъ дѣлѣ исходатайствованіемъ специальныхъ сборовъ за пользование сооруженными гаванями, а равно содѣйствіемъ при отчужденіи земель для нихъ и необходимыми указаніями въ техническомъ отношеніи“.

Подобный же отвѣтъ получилъ и Комитетъ Хлѣбной Биржи въ с. Балаковѣ на ходатайство объ устройствѣ затона у села Балакова, какъ о томъ увѣдомилъ Совѣтъ Съѣздовъ Комитетъ названной Биржи.

Быть можетъ, въ нѣкоторой связи съ этими заявленіями Министерства стоитъ и тотъ фактъ, что въ теченіе даже послѣднихъ двухъ лѣтъ, когда положеніе государственныхъ финансовъ значительно улучшилось, въ смѣту Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ не внесенъ ни одинъ новый кредитъ на устройство затоновъ и гаваней.

Подобное положеніе ставитъ передъ представителями судоходства серьезный вопросъ, какимъ путемъ можетъ быть удовлетворена потребность судоходства въ устройствѣ по крайней мѣрѣ безопасныхъ затоновъ для зимовки судовъ.

Говорить серьезно о томъ, что подобныя задачи могутъ быть выполнены мѣстными организациями—это значитъ откладывать удовлетвореніе этой нужды на безконечное время, такъ какъ ни Биржевые Комитеты, ни Съѣзды Судовладѣльцевъ, ни города не обладаютъ ни необходимыми денежными капиталами для того, чтобы выполнять сооруженія, ни техническими силами, которыя взяли бы на себя производство подобныхъ работъ. Заключение займовъ съ указанными цѣлями представить большое затрудненіе и будетъ весьма невыгодно.

Помимо финансовой стороны дѣла и недостатокъ личныхъ силъ предоставленіе этой задачи инициативѣ мѣстныхъ учрежденій представляется вообще нежелательнымъ. Задача эта по существу требуетъ извѣстной планомѣрности: какъ выборъ мѣста, такъ и характеръ сооруженія должны быть строго согласованы со степенью нужды и размѣрами дѣйствительной потребности. Въ силу этого означенныя работы должны быть строго централи-

зованы. Только при централизаціи этого дѣла въ рукахъ одного учрежденія является возможнымъ обсудить при участіи представителей всѣхъ заинтересованныхъ сторонъ и намѣтить въ общихъ чертахъ программу подобнаго рода работъ, порядокъ ихъ выполнения и т. д.

Предоставлять рѣшеніе вопроса мѣстнымъ учрежденіямъ нельзя, такъ какъ оно будетъ носить исключительно мѣстный узкій характеръ. Все дѣло будетъ поставлено на почву случайности, и самое главное, характеръ сооруженій будетъ опредѣляться не степенью нужды его для судоходства, а совершенно иными, чисто мѣстными соображеніями.

Всѣ эти соображенія приводятъ Совѣтъ Съѣздовъ къ заключенію, что попытка Министерства Путей Сообщенія переложить на мѣстныя учрежденія хотя бы извѣстную часть своихъ задачъ—въ условіяхъ текущей дѣятельности не принесетъ успѣшныхъ результатовъ.

Обезпеченіе судоходства безопасными зимовочными пунктами, а въ извѣстныхъ мѣстахъ и перегрузочными пристанями является, хотя и не главнѣйшей, но все же одною изъ основныхъ задачъ правительства по отношенію водныхъ путей, и отказать отъ выполненія этой задачи правительство, по мнѣнію Совѣта Съѣздовъ, можетъ лишь съ согласія законодательныхъ учрежденій страны. Указаніе на состояніе государственныхъ финансовъ уже по одному тому не является достаточнымъ основаніемъ, что именно теперь состояніе послѣднихъ обнаруживаетъ несомнѣнные признаки улучшения. Независимо отъ этого, необходимо принять во вниманіе, что всякая затрата на созданіе безопасныхъ затоновъ и гаваней, является капитальной затратой, погашеніе которой всегда можетъ быть обезпечено установленіемъ сборовъ съ судоходства. Представители судоходства, въ томъ числѣ и Съѣзды Судовладѣльцевъ, принципиально никогда не возражали противъ подобныхъ сборовъ; послѣдніе всегда лишь настаивали на томъ, чтобы размѣръ обложенія былъ согласованъ со степенью услугъ, приносимыхъ даннымъ устройствомъ или сооруженіемъ судоходству, которое должно отвѣчать его общимъ интересамъ.

На основаніи всѣхъ изложенныхъ соображеній, при настоящемъ положеніи вещей, когда ни города, ни биржевые комитеты, ни съѣзды судовладѣльцевъ не имѣютъ достаточно средствъ для производства капитальныхъ сооруженій въ видѣ

гаваней и затоновъ, ни обладаютъ личными техническими силами для производства работъ, не могутъ выгодно заключить займовъ, Совѣтъ Съѣздовъ приходитъ къ заключенію, что производство

работъ съ погашеніемъ затраченныхъ суммъ заинтересованными сторонами должно лежать на правительствѣ.

Совѣтъ Съѣздовъ.

Д О К Л А Д Ъ

Совѣта Съѣздовъ по вопросу „объ улучшеніи подходовъ нъ Сызранскимъ пристанямъ“.

Сызранскій Биржевой Комитетъ въ декабрѣ прошлаго года обратился въ лицѣ своего представителя Ф. М. Слѣпушкина ко II-му Съѣзду Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна съ просьбой возбудить передъ Министерствомъ Путей Сообщенія ходатайство объ углубленіи подходовъ къ г. Сызрани и объ устройствѣ въ Сызранской воложкѣ канала-гавани для зимовки судовъ. Въ виду того, что вопросъ своевременно не былъ возбужденъ Сызранскимъ Биржевымъ Комитетомъ и не внесенъ въ программу Съѣзда, Съѣздъ не вошелъ въ обсужденіе ходатайства по существу, а передалъ его на разсмотрѣніе Совѣта Съѣздовъ.

Послѣдній, разсмотрѣвъ указанное ходатайство, постановилъ:

„просить Правленіе Казанскаго Округа Путей Сообщенія сообщить Совѣту Съѣздовъ предложенія Округа относительно урегулированія русла р. Волги у г. Сызрани и приблизительную стоимость такихъ работъ“.

Къ сожалѣнію, до сихъ поръ отвѣта на соотвѣтствующее представленіе Совѣта Съѣздовъ отъ Правленія Казанскаго Округа П. С. не получено.

Не удовлетворившись такимъ разрѣшеніемъ вопроса, Сызранскій Биржевой Комитетъ внесъ на разсмотрѣніе IV Съѣзда Представителей Биржевой торговли и сельскаго хозяйства докладную записку о необходимости урегулированія русла р. Волги у гор. Сызрани. Съѣздъ призналъ разрѣшеніе означеннаго вопроса имѣющимъ важное значеніе для волжскаго судоходства и постановилъ: ходатайствовать передъ Министромъ Торговли и Промышленности о расчисткѣ Раковской воложки и укрѣпленіи ея отъ засоренія, а также объ углубленіи канала между Раковской и Сызранской воложками для того, чтобы эта послѣдняя могла быть превращена въ удобную гавань, для зимовки судовъ.

Въ настоящее время, Сызранскій Биржевой Комитетъ обратился въ нашъ Совѣтъ Съѣздовъ съ просьбою доложить его ходатайство третьему Съѣзду.

Въ краткомъ изложеніи нужда сызранцевъ заключается въ слѣдующемъ:

Со времени постройки Сызрано-Вяземской желѣзной дороги—лѣтъ 30—40 тому назадъ—и прохода ея путей по берегу р. Волги у с. Батраковъ, р. Волга рѣзко измѣнила свое теченіе и направила его въ луговую сторону, постепенно удаляясь отъ г. Сызрани. Коренной ходъ, бывшій 30 лѣтъ тому назадъ по Сызранской воложкѣ около самаго города, стало засыпать и направило по Раковской воложкѣ. Въ настоящее время засыпаетъ и эту послѣднюю, удаляя коренное теченіе въ Лопатинскую воложку. Это послѣднее удаляетъ городъ отъ рѣки на много верстъ.

Изучивъ причины рѣзкаго измѣненія русла и направленія теченія, сызранцы утверждаютъ, „что означенное измѣненіе произошло по винѣ Сызрано-Вяземской желѣзной дороги, которое въ продолженіе 30 лѣтъ, укрѣпляя путь у с. Батраковъ на оползняхъ, постоянно для баласта и непрерывныхъ подсыпокъ привозитъ большое количество песку. Песокъ этотъ выпучиваетъ и уноситъ въ р. Волгу, образуя цѣлые песчаные острова, чѣмъ окончательно портитъ фарватеръ какъ Сызранской воложки, такъ и коренной Раковской Волги, дѣлая ихъ, по спадѣ весеннихъ водъ, несудоходными“.

„При такихъ условіяхъ удаленіе на 15—20 верстъ Волги отъ Сызрани неизбѣжно, а это неминуемо грозитъ въ будущемъ паденіемъ промышленности во всемъ обширномъ Сызранскомъ районѣ и приведетъ къ разстройству сельское хозяйство, которыя стоятъ въ тѣснѣйшей зависимости отъ Волги, какъ естественнаго, удобнаго и дешеваго пути“.

Чтобы приблизить къ себѣ Волгу, сызранцы проектируютъ цѣлый рядъ мѣропріятій, которыя заключаются въ расчисткѣ коренной Волги и укрѣпленіи ея отъ засоренія какъ со стороны дальнихъ рукавовъ (Лопатинскаго и Застѣннаго), такъ и со стороны полотна Сызрано-Вяземской и Московско-Казанской желѣзныхъ дорогъ и затѣмъ въ углубленіи канала между коренной Волгой и Сызранской воложкой, каковой каналъ дастъ возможность судамъ, направляющимся къ Сызрани или изъ нея, грузиться и разгружаться непосредственно у города, а Сызранская воложка при наличности канала легко можетъ быть превращена въ прекрасную и очень обширную гавань для зимовки судовъ“.

Министерство Путей Сообщенія по Управленію Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ, къ которому сызранцы обратились съ своимъ ходатайствомъ—„въ виду значительной стоимости сооруженія канала и недостаточности землечерпательныхъ снарядовъ на р. Волгѣ, не нашло возможнымъ принять на счетъ казны означенныя работы, но лишь предложило Казанскому Округу Путей Сообщенія озаботиться поддержаніемъ необходимой глубины подхода къ существующимъ меженнымъ пристанямъ со стороны Лопатинской воложки и, въ случаѣ, если бы г. Сызрань нашелъ нужнымъ произвести сооруженіе канала-гавани на частныя средства, Министерство готово было бы оказать содѣйствіе предоставленіемъ городу техническихъ силъ для разработки соответствующаго проекта и наблюденія за исполненіемъ его, а также исходатайствованіемъ особаго сбора попуднаго и съ судовъ для погашенія стоимости произведенныхъ работъ“.

Согласно произведеннаго инженеромъ п. с. И. И. Ковзаномъ разчета, стоимость одной только постройки канала-гавани у г. Сызрани выражается въ слѣдующихъ громадныхъ цифрахъ:

„Выемка земли 258.000 к. с.—774.000 р. (земля эта пойдетъ и въ насыпь вала); мостовыя работы по укрѣпленію вала камнемъ 260.000 р.; каменные отсыпи—33.000 р.; укрѣпленіе откосовъ и основанія 6.400 р. Мостовыя работы на загражденіе р. Сызрани 6.300 рублей. Дополнительные работы и администрація 108.000 р. Землечерпательная машина 200.000 р. Всего 1.388.000 руб. Гавань спроектирована въ 100 саж. шириною и 550 саж. длиною, а

входный каналъ шириною по дну 20 саж., длиною до 2¹/₂ верстъ“.

Для погашенія такой затраты проектируется установить особый попудный сборъ. Принимая во вниманіе грузооборотъ Сызранской пристани до 25 милліоновъ пудовъ въ годъ и средній размѣръ обложенія ¹/₄ коп. съ пуда груза, можно рассчитывать на полученіе сборовъ до 60 тысячъ рублей.

„Если бы этого сбора было недостаточно для погашенія затраченнаго капитала на эксплуатацію канала и амортизацію, то, несомнѣнно, отъ устройства канала-гавани должны образоваться новые источники доходовъ за занимаемыя мѣста подъ склады хлѣба, соли, цемента и другихъ товаровъ и въ общемъ этотъ доходъ долженъ будетъ получиться около 100.000 рублей. Кроме того, съ устройствомъ канала-гавани увеличится доходность двухъ казенныхъ дорогъ, такъ какъ приливъ грузовъ на дороги значительно повысится.

Разсмотрѣвъ матеріалы, представленные Сызранскимъ Биржевымъ Комитетомъ объ устройствѣ канала-гавани въ Сызранской воложкѣ и о поддержаніи транзитнаго хода по Раковской воложкѣ, и детальномъ ихъ обсужденіи въ комиссіи изъ командировъ пассажирскихъ и буксирныхъ пароходовъ съ участіемъ представителя Сызранскаго Биржевого Комитета К. А. Ильина, Совѣтъ Съѣздовъ постановилъ: 1) *по вопросу объ устройствѣ канала-гавани:*

Признавая доставленные матеріалы недостаточными для разработки вопроса, какъ съ технической, такъ и съ экономической стороны, и не имѣя заключенія по данному вопросу отъ Казанскаго Округа П. С., вопросъ о принятіи расходовъ по означенному сооруженію на средства казны оставить открытымъ впредь до болѣе точнаго его выясненія.

2) *о поддержаніи кореннаго хода по Раковской Воложкѣ:*

Признать, что поддержаніе транзитнаго пути по Раковскому коренному ходу представляется невозможнымъ вслѣдствіе того, что означенный ходъ засыпается съ приверха Раковскаго острова пескомъ и теченіе направляется отъ Батракскаго берега въ луговую сторону—въ Лопатинскую воложку и далѣе въ Застѣнную; вслѣдствіе этого, и основываясь на заключеніи вышеназванной комиссіи,

признать необходимость поддержанія транзитнаго хода по Лопатинской воложкѣ средствами землечерпательнаго каравана, о чемъ и возбудить ходатайство передъ Министерствомъ Путей Сообщенія.

О всемъ изложенномъ Совѣтъ Съѣздовъ имѣеть честь доложить III-му очередному Съѣзду.

Совѣтъ Съѣздовъ.

III-му ОЧЕРЕДНОМУ СЪЪЗДУ СУДОВЛАДѢЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА.

Д О К Л А Д Ъ

Совѣта Съѣздовъ „о результатахъ анкеты по обязательному обложенію“.

На обсужденіе II-го очередного Съѣзда былъ поставленъ вопросъ, имѣющій крайне важное значеніе для правильной организаціи представительства Волжскаго судоходства: „объ установленіи обязательнаго обложенія всѣхъ судовладѣльцевъ на общія нужды“.

Обсудивъ, какъ въ общемъ засѣданіи, такъ и въ специально избранной комиссіи, составленный по этому вопросу докладъ Совѣта, Съѣздъ цѣликомъ присоединился къ основнымъ положеніямъ его, подтвердивъ въ своей резолюціи, „что правильная организація Волжскаго судоходнаго представительства въ видѣ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна осуществима лишь при условіи установленія обязательнаго обложенія всего Волжскаго судоходства на нужды Съѣздовъ и на содержаніе его органовъ“. Вмѣстѣ съ тѣмъ, считаясь съ возраженіями, заявленными на Съѣздѣ, послѣдній опредѣлилъ, что прежде возбужденія ходатайства по данному вопросу, необходимо выяснитъ мнѣніе объ этомъ проектѣ всѣхъ волжскихъ судовладѣльцевъ путемъ производства анкеты. Производство этой анкеты согласно постановленію Съѣзда, было возложено на Совѣтъ Съѣздовъ.

Исполняя означенное постановленіе Съѣзда, Совѣтъ Съѣздовъ составилъ для разсылки судовладѣльцамъ объяснительную записку съ опроснымъ листкомъ; послѣдній заключалъ въ себѣ слѣдующіе вопросы:

1) Признаете ли Вы, что существуютъ такіе общіе для всего Волжскаго судоходства нужды и интересы, которые требуютъ специальной защиты и представительства передъ лицомъ, какъ правительства, такъ и многочисленныхъ и хорошо вооруженныхъ противниковъ водныхъ путей, т. е. представителей желѣзныхъ дорогъ.

2) Признаете ли Вы полезнымъ и необходимымъ въ общихъ интересахъ существованіе Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна и можетъ ли представительство отъ судопромышленно-

сти всего Волжскаго Бассейна быть осуществлено означенными Съѣздами.

3) Согласны ли Вы на установленіе обязательнаго обложенія на содержаніе Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна и ихъ органовъ при непремѣнномъ условіи предоставленія всѣмъ плательщикамъ сбора права участія въ дѣлахъ Съѣздовъ.

4) Согласны ли Вы на установленіе въ законодательномъ порядкѣ слѣдующихъ наивысшихъ ставокъ обложенія принадлежащихъ Вамъ судовъ:

3 коп. съ квадратнаго фута площади нагрѣва котловъ для паровыхъ судовъ, при чемъ для теплоходовъ должна исчисляться предполагаемая площадь нагрѣва котловъ путемъ помноженія количества номинальныхъ силъ на 20;

10 коп. съ 1-й квадратной сажени площади непаровыхъ желѣзныхъ судовъ, считая площадь по наибольшей длинѣ и ширинѣ;

3 коп. съ 1-й квадратной сажени площади деревянныхъ баржей и прочихъ судовъ и

1 коп. съ 1-й квадратной сажени деревянныхъ безпалубныхъ судовъ.

Предметы и порядокъ расходованія собираемыхъ путемъ обязательнаго обложенія суммъ ежегодно будутъ устанавливаться съѣздами всѣхъ судовладѣльцевъ и контролироваться Ревизионной Комиссіей, въ составъ которой войдутъ судовладѣльцы, избираемые съѣздами. Высшій контроль будетъ принадлежать правительству.

Примѣчаніе. Необходимо имѣть въ виду, что приведенныя ставки обложенія являются наивысшими и въ дѣйствительности возможно, что до ихъ размѣра обложеніе никогда не дойдетъ, такъ какъ на каждый годъ размѣръ обложенія будетъ устанавливаться съѣздомъ самихъ плательщиковъ въ соотвѣтствіи съ удовлетвореніемъ насущныхъ потребностей и по представительству судоходства Волжскаго Бассейна.

5) Не считаете ли Вы полезнымъ внести какое либо измѣненіе въ приведенныя ставки обложенія судовъ.

Окончательнымъ срокомъ представленія отвѣта было назначено 15-е июня 1910 года.

Въ настоящее время Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь доложить III-му очередному Съѣзду результаты названной анкеты.

Всего Совѣтомъ Съѣздовъ было отправлено въ заказныхъ бандероляхъ 2.205 опросныхъ листовъ. Слѣдуетъ при этомъ отмѣтить, что при разсылкѣ означенныхъ листовъ пришлось руководствоваться адресами, указанными въ официальномъ изданіи Отдѣла Статистики и Картографіи: „Рѣчной непаровой флотъ Европ. Россіи въ 1906 году, — Списки непаровыхъ судовъ по переписи 1906 года“ *), выпущенномъ въ свѣтъ въ 1909 году, и другими частными свѣдѣніями, добытыми отъ представителей Совѣта Съѣздовъ по мѣстамъ. Со времени переписи прошло почти 4 года; адреса, указанные въ официальномъ изданіи, во многихъ отношеніяхъ оказались неточными; нѣкоторые судовладельцы къ этому времени успѣли потерять свой судовой цензъ, другіе умерли. Въ общемъ, почти на 16⁰/₁₀₀ всѣхъ отправленныхъ листовъ не было получено отвѣта или вслѣдствіе неточности адреса, или за выбытіемъ данныхъ лицъ изъ среды судовладельцевъ. Отъ подавляющаго большинства (78⁰/₁₀₀) совсѣмъ не было получено отвѣта.

Распредѣляя полученные отвѣты по характеру ихъ, Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь сообщить, что изъ этого числа было отвѣтовъ:

утвердительныхъ . . .	63,4 ⁰ / ₁₀₀	} 100 ⁰ / ₁₀₀
отрицательныхъ . . .	32,8 ⁰ / ₁₀₀	
неопредѣленныхъ . . .	3,8 ⁰ / ₁₀₀	

Такимъ образомъ, во всякомъ случаѣ можно отмѣтить, что, поскольку представители Волжскаго судоходства отнеслись внимательно къ предпринятой Совѣтомъ по порученію Съѣзда анкетѣ, почти ²/₃ изъ нихъ высказались безусловно за установленіе обязательнаго обложенія. Вмѣстѣ съ тѣмъ слѣдуетъ принять во вниманіе, что эта хотя и немногочисленная, но наиболѣе сознательная часть волжскаго судоходства, представляетъ и крупную экономическую силу на Волгѣ. Такъ, по

произведенному Совѣтомъ Съѣздовъ подсчету, лица, высказавшіяся за установленіе обязательнаго обложенія, въ совокупности обладаютъ слѣдующимъ судовымъ имуществомъ:

1) Пароходовъ 469 съ площадью нагрѣва паровыхъ котловъ 991.031 — 37⁰/₁₀₀ всего Волжскаго паров. флота.

2) Желѣзныхъ баржей 136. (По даннымъ 1907 г. всѣхъ желѣзныхъ баржей на Волгѣ зарегистрировано 124). Такимъ образомъ, можно принять, что владельцы всего желѣзнаго баржевого флота Волжскаго Бассейна за обязательное обложеніе.

3) Баржей деревянныхъ и проч. непаровыхъ судовъ 1.820.

Общая площадь по наибольшимъ измѣреніямъ данныхъ непаровыхъ судовъ составляетъ 440.046 кв. саж. или приблизительно 30⁰/₁₀₀ всего баржевого флота Волжскаго Бассейна.

Таковы цифры, которыя Совѣтъ Съѣздовъ считаетъ своимъ долгомъ сообщить къ свѣдѣнію Съѣзда. Совѣтъ Съѣздовъ не настаиваетъ на рѣшающемъ значеніи этихъ цифръ, но все же полагаетъ, что онѣ должны быть приняты во вниманіе при рѣшеніи вопроса.

Въ заключеніе Совѣтъ Съѣздовъ считаетъ необходимымъ сказать, что если анкета не дала тѣхъ результатовъ, на которые рассчитывало большинство Съѣзда, то въ этомъ нѣтъ ничего удивительнаго. Вообще, анкетный способъ изслѣдованія, какъ это установлено опытомъ статистическихъ учреждений Западной Европы и Россіи, даетъ всегда въ количественномъ отношеніи крайне ничтожные результаты. Слѣдуетъ принять во вниманіе всю нелюбовь массоваго обывателя къ письменнымъ сношеніямъ и до извѣстной степени малую отзывчивость къ самымъ близкимъ вопросамъ, и наконецъ, (необходимо и это признать)—его малограмотность. Затѣмъ и время, избранное для производства анкеты, оказалось не совсѣмъ подходящимъ. Анкета производилась лѣтомъ, когда у рядового волжскаго судовладельца время наиболѣе занято. Масса мелкихъ судовладельцевъ въ теченіе навигаціи совсѣмъ не бываетъ дома, совершая лично плаваніе на своихъ судахъ. Наконецъ, извѣстную роль относительно количества полученныхъ отвѣтовъ сыграло даже указаніе, что неполученіе отвѣта въ теченіе двухъ мѣсяцевъ будетъ признано за выраженіе согласія на установленіе

*) Стат. Сборн. М-ства Пут. Сообш. Вып. 95.

обязательнаго обложенія: многіе это указаніе именно такъ и поняли, что оно освобождаетъ ихъ отъ обязательности сообщить Совѣту Съѣздовъ свой отвѣтъ.

Поддерживая всецѣло положенія своего доклада, предложеннаго на разсмотрѣніе II-го очереднаго Съѣзда, Совѣтъ Съѣздовъ съ своей стороны считаетъ необходимымъ обратить вниманіе Съѣзда, что нужды судоходства, требующія своей защиты, растутъ, а средствъ даже для надлежащаго освѣщенія и разработки соотвѣтствующихъ вопросовъ—въ распоряженіи организациі нѣтъ. Отказывая судоходству въ удовлетвореніи самыхъ справедливыхъ его пожеланій, правительство въ то же время считаетъ возможнымъ не препятствовать осуществленію различныхъ проектовъ обложенія судоходства на цѣли, чуждыя его интересамъ. Уже сейчасъ въ Государственной Думѣ имѣется законопроектъ объ обложеніи водныхъ грузовъ въ пользу городовъ; въ дальнѣйшемъ предвидится подобный же законопроектъ объ обложеніи грузовъ въ пользу земствъ. Носятся слухи даже о томъ, что расходы по землечерпанію правительство го-

тово возложить на судоходство, и такимъ образомъ, совершенно освободить себя отъ содержанія водныхъ путей.

При такихъ условіяхъ вопросъ объ обязательномъ обложеніи на собственные нужды приобретаетъ особенное значеніе. Совѣтъ Съѣздовъ полагаетъ, что судовладѣльцамъ теперь болѣе, чѣмъ когда либо настала моментъ объединиться всѣмъ, чтобы выступить противъ его многочисленныхъ противниковъ. Вопросъ о тарифахъ, объ обложеніи, о проведеніи новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, параллельно воднымъ путямъ настойчиво требуютъ этого. Необходимо стремиться, чтобы обложеніе было установлено на содержаніе его собственныхъ учреждений и для защиты его интересовъ, а не для поддержанія финансоваго благополучія городскихъ или земскихъ учреждений.

О всемъ изложенномъ Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь сообщить III-му очередному Съѣзду, предоставляя окончательное рѣшеніе вопроса его усмотрѣнію.

III-му ОЧЕРЕДНОМУ СЪЪЗДУ СУДОВЛАДѢЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА.

Д О К Л А Д Ъ

Совѣта Съѣздовъ по вопросу: „объ обложеніи судоходства въ пользу государства, земства и городовъ“.

Расходы на уплату налоговъ и сборовъ въ пользу государства и мѣстныхъ учреждений составляютъ одну изъ существенныхъ статей бюджета промышленныхъ предприятий.

Удѣлять часть своихъ доходовъ на общую пользу, безъ сомнѣнія, составляетъ прямую обязанность промышленности, но справедливость требуетъ, чтобы обложеніе прежде всего не было чрезмернымъ, не лишало капиталъ средняго уровня прибыли и во 2-хъ, чтобы распределеніе податного бремени между отдѣльными отраслями промышленности и даже отдѣльными предприятиями было равномерное, соответственное ихъ реальной доходности.

Судоходство по самому характеру своему является отраслью промышленности, обложеніе которой весьма трудно построить на одномъ какомъ либо общемъ основаніи. Въ то время, какъ другія промышленныя предприятия прикованы къ определеннымъ пунктамъ, тѣсно связаны съ определенными районами, гдѣ результаты ихъ дѣятельности учитываются органами фиска,—работа судоходныхъ предприятий очень часто бываетъ раскинута на громадномъ протяженіи, и учетъ результатовъ ея представляетъ собою нелегкую задачу; нерѣдко, поэтому, отдѣльныя части предприятия, особенно при обложеніи на мѣстныя нужды, несутъ налоговую тяжесть совершенно неравномерно.

Эта разбросанность работы судоходства имѣетъ для него и еще невыгодную сторону—именно усложняетъ отношенія судовладельцевъ съ владельцами береговыхъ участковъ, пользованіе которыми является необходимымъ для судоходства. Особенно остро стоитъ этотъ вопросъ въ крупныхъ пристанскихъ городахъ, гдѣ судоходныя предприятия, преимущественно легко и товаро-пассажирскія, въ силу условий своей работы, поставлены въ необходимость имѣть свои постоянныя пристани, а Городскія Управленія, пользуясь своимъ монопольнымъ положеніемъ, назначаютъ

арендную плату за участки въ такомъ высокомъ размѣрѣ, который поглощаетъ не только всю ренту, но и отчуждаетъ въ пользу городовъ часть прибыли съ капитала. Поэтому, съ нашей стороны не будетъ большой натяжкой, если мы будемъ разсматривать устанавливаемые городами сборы, какъ одинъ изъ видовъ обложенія судоходныхъ предприятий.

Сообразно этому, можно установить слѣдующій перечень сборовъ и налоговъ, взимаемыхъ съ судоходства:

А. Въ пользу казны: 1) сборы общаго характера: а) гербовый сборъ, б) промысловый налогъ и в) котловой сборъ; 2) сборы за пользованіе искусственными сооружениями (за проходъ судовъ по Москворѣцкой системѣ, на Приладожскихъ каналахъ, на Маринской системѣ, за пользованіе затонами и т. д.).

Б. Въ пользу земскихъ и городскихъ управленій: 1) Участіе въ промысловомъ налогѣ, 2) оцѣночный сборъ съ пристаней.

В. Сборы въ доходъ городовъ: 1) За участки, отдаваемые подъ пароходныя пристани или подъ склады нагруженныхъ или выгруженныхъ товаровъ; 2) за стоянку судовъ на проходящихъ черезъ городскія земли водяныхъ сообщеніяхъ выше времени необходимаго для погрузки, выгрузки и удовлетворенія другихъ потребностей по судоходству и 3) за зимовку судовъ въ затонахъ и гаваняхъ, устроенныхъ на средства городского населенія (ст. 63 и 13 лит.: б, в, г. Город. Полож.).

и Г. Сборы, установленные въ пользу отдѣльныхъ пристаней на расходы по ихъ охранѣ и благоустройству (напр. Рыбинская пристань).

Мы не будемъ въ данномъ случаѣ останавливаться на сборахъ, поступающихъ въ казну, но по отношенію органовъ мѣстнаго самоуправления нельзя не отмѣтить полной произвольности и неравномерности практикуемыхъ ими способовъ обложенія судоходныхъ предприятий. Такъ какъ зем-

скіе сборы съ пароходныхъ пристаней не стоятъ въ зависимости отъ ихъ цѣнности, а устанавливаются по усмотрѣнію земскихъ собраній, рѣшенія которыхъ въ отношеніи оцѣнки имущества считаются окончательными, то размѣры обложенія пристаней въ разныхъ мѣстностяхъ представляются весьма разнообразными, почти вездѣ преувеличенными, благодаря наблюдающейся тенденціи земства искусственно поднимать оцѣнку промышленныхъ предприятий, съ цѣлью ослабленія податного бремени съ крупнаго землевладѣнія.

Нѣкоторыми земствами, вопреки закону, допускающему обложеніе лишь недвижимыхъ имуществъ, привлекаются къ обложенію нефтекачки, которыя ни въ какомъ случаѣ не могутъ быть отнесены къ разряду недвижимыхъ имуществъ.

Земству совершенно чужды интересы судоходства; не расходуя ни одной копейки изъ своего бюджета на нужды судоходства, земство смотритъ на судопромышленность лишь какъ на объектъ для извлеченія дохода. Яркимъ примѣромъ такого отношенія земства можетъ служить практика Сызранскаго земства по обложенію нефтекачекъ. Такъ по окладному листу Сызранской Уѣздной Земской Управы за № 3047 чистая, т. е. подлежащая обложенію, доходность одной изъ нефтекачекъ исчислена въ размѣрѣ 1.666 руб. 67 к., т. е. при капитализаціи изъ 5% оцѣнка ея должна выразиться суммою около 33¹/₂ тысячъ рублей, между тѣмъ эта нефтекачка пріобрѣтена за 3.500 руб., а стоимость новой, специально выстроенной нефтекачки, не превышаетъ 8.000 рублей.

Съ точки зрѣнія равномерности обложенія, конечно, абсолютная цифра оцѣнки безразлична; если оцѣнка соотвѣтственно увеличена по сравненію съ фактической стоимостью для всѣхъ имуществъ, то процентъ обложенія останется одинаковымъ. Въ данномъ же случаѣ этого нѣтъ; оцѣнка земельныхъ имѣній въ Сызранскомъ уѣздѣ, безъ сомнѣнія, не преувеличена сравнительно съ ихъ фактической стоимостью, а скорѣе уменьшена. Такимъ образомъ, въ данномъ случаѣ земство не только незаконно привлекаетъ къ обложенію движимое имущество, какимъ являются нефтекачки, но и облагаетъ ихъ крайне неравномерно, ясно увеличивая ихъ оцѣнку по сравненію, какъ съ фактической стоимостью ихъ, такъ и съ оцѣнкой другихъ имуществъ.

Сборы въ пользу городскихъ поселеній, перечисленные выше, взимаются Городскими Управ-

леніями не въ качествѣ административныхъ органовъ, а въ качествѣ береговыхъ владѣльцевъ. Однако, желая смягчить то монопольное положеніе, которое въ данномъ случаѣ выпадаетъ на долю городовъ, наше законодательство ограничиваетъ Городскія Управленія въ распоряженіи этимъ правомъ: во 1-хъ, оно разрѣшаетъ взиманіе только перечисленныхъ выше 3 сборовъ, а во 2-хъ—утвержденіе постановленій Городской Думы о размѣрѣ сборовъ ставится въ зависимость отъ согласенія Губернатора съ Управляющимъ Казенной Палатой и Начальникомъ Округа Путей Сообщенія.

Но не смотря на то, что интересы судоходства находятся въ данномъ случаѣ подъ охраной закона, Городскія Управленія часто нарушаютъ ихъ, вводя такіе сборы, которые закономъ совершенно не предусматрѣны. Такъ, напримѣръ, въ происшедшемъ недавно совѣщаніи объ устройствѣ Царицынскихъ пристаней выяснилось, что Городскимъ Управленіемъ взимались слѣдующіе сборы съ судоходства:

- 1) За участки, сдаваемые подъ постановку плавучихъ дебаркадеровъ и подъ склады для товара.
- 2) За участки, сдаваемые подъ склады товара.
- 3) За складъ товаровъ на набережной и пристани общаго пользованія.
- 4) За причаль судовъ къ берегу для выгрузки.
- 5) За устройство мостковъ съ судна на берегъ для разгрузки и за мѣста подъ грузъ.
- 6) За береговой плесъ.
- 7) За причаль лодокъ къ городскому берегу съ арбузами и овощами и за выгрузку этихъ продуктовъ.
- и 8) За постановку судовъ на зимовку у городского берега.

Если сопоставить этотъ перечень съ цитированною выше ст. 63 Город. Полож., то сразу можно видѣть, что большая часть сборовъ, взимаемыхъ Царицынскимъ Городскимъ Управленіемъ, установлены незаконно; мало того, на совѣщаніи выяснилось, что постановленія Думы и о размѣрѣ допускаемыхъ Городовымъ Положеніемъ сборовъ не получили надлежащаго утвержденія, и въ этомъ

отношеніи не соблюдены требованія закона. Такимъ образомъ, судоходство въ Царицынѣ въ теченіе долгаго времени уплачивало въ пользу города такіе сборы, платить которые оно совершенно не обязано.

У насъ въ настоящее время не имѣется данныхъ для выясненія того обстоятельства, какъ обстоитъ дѣло со сборами въ другихъ городахъ, и вообще для полнаго и подробнаго освѣщенія вопроса объ обложеніи судоходной промышленности въ пользу какъ казны, такъ и органовъ мѣстнаго самоуправленія.

Между тѣмъ этотъ вопросъ представляется настолько серьезнымъ и важнымъ, что оставить его безъ обслѣдованія совершенно невозможно. Для всесторонняго изученія современнаго положенія судопромышленности необходимо выяснить не только абсолютную цифру ея налогового бремени, но и относительный размѣръ его въ сравненіи съ

затраченными въ судопромышленности капиталами и приносимою ими прибылью.

Съ этою цѣлью было бы вполне своевременнымъ и цѣлесообразнымъ предпринять анкету среди судоходныхъ предприятий, посредствомъ которой и выяснитъ всѣ вопросы, касающіеся обложенія судопромышленности; опросный листъ для анкеты могъ бы быть выработанъ Совѣтомъ Съѣздовъ.

Помимо чисто теоретической своей стороны --опредѣленіе размѣра обложенія судопромышленности,—эта анкета будетъ имѣть и практическій результатъ: она позволитъ Совѣту Съѣздовъ выяснить, какіе изъ сборовъ взимаются на точномъ основаніи закона, и какіе не имѣютъ подъ собою законной почвы.

О настоящихъ своихъ предположеніяхъ Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь доложить III-му Съѣзду Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна:

Совѣтъ Съѣздовъ.

Д О К Л А Д Ъ

Совѣта Съѣздовъ по вопросу: „о попудныхъ въ пользу городовъ сборахъ съ грузовъ, привозимыхъ по воднымъ путямъ“.

2-го марта 1910 года утвержденъ законъ объ установленіи сборовъ въ пользу городовъ съ грузовъ, привозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ, а еще ранѣе 18-го февраля 1909 года въ связи съ обсужденіемъ въ Государственной Думѣ законопроекта о названныхъ сборахъ, въ послѣднюю внесено за подписью 30 членовъ Государственной Думы законодательное предположеніе о распространеніи положеній означеннаго законопроекта на водные грузы, прибывающіе въ города.

Совѣтъ Съѣздовъ, освѣдомленный о названномъ законопроектѣ, призналъ его крайне несправедливымъ по отношенію судоходства. Не говоря уже о томъ, что положеніе судоходства далеко не является настолько цвѣтущимъ, чтобы устанавливать специальное обложеніе его въ пользу городовъ, названный законопроектъ является тѣмъ не-

справедливѣе по отношенію судоходства, что игнорируетъ его собственныя нужды.

Въ виду этого Совѣтъ Съѣздовъ призналъ нужнымъ выступить противъ названнаго законопроекта.

Въ запискѣ, изданной Совѣтомъ Съѣздовъ и разосланной всѣмъ членамъ Государственнаго Совѣта и Государственной Думы, Совѣтъ Съѣздовъ устанавливаетъ основное свое положеніе, что специальное обложеніе судовъ въ видѣ попудныхъ сборовъ съ грузовъ, или въ другихъ аналогичныхъ формахъ, можетъ быть устанавливаемо лишь на удовлетвореніе собственныхъ нуждъ судоходства.

Названную записку Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь предложить вниманію III-го очереднаго Съѣзда.

Совѣтъ Съѣздовъ.

III-му ОЧЕРЕДНОМУ СЪѢЗДУ СУДОВЛАДѢЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

Совѣта Съѣздовъ къ поступившему на разсмотрѣніе Государственной Думы и Государственнаго Совѣта законодательному предположенію 30 членовъ Государственной Думы „о попутныхъ въ пользу городовъ сборахъ съ грузовъ, привозимыхъ по воднымъ путямъ“.

2-го марта 1910 года законопроектъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ „о порядкѣ установленія сборовъ въ пользу городовъ съ грузовъ, привозимыхъ въ города и вывозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ“ послѣ разсмотрѣнія его въ Государственной Думѣ и Государственномъ Совѣтѣ сталъ дѣйствующимъ закономъ, и на очереди стоитъ вопросъ объ обложеніи грузовъ, идущихъ воднымъ путемъ.

Еще при разсмотрѣніи въ Государственной Думѣ названнаго законопроекта послѣдняя въ засѣданіи своемъ 11-го февраля 1909 года выразила пожеланіе „о скорѣйшемъ внесеніи законопроектовъ: 1) объ установленіи попутныхъ сборовъ въ пользу земствъ на устройство подъѣздныхъ путей и 2) о распространеніи попутныхъ сборовъ въ пользу городовъ на грузы, привозимые въ города по воднымъ путямъ“, а ровно черезъ недѣлю, 18-го февраля того же года въ порядкѣ 55 статьи Учрежденія Государственной Думы въ послѣднюю поступило за подписью 30 членовъ Думы законодательное предположеніе „о попутныхъ въ пользу городовъ сборахъ съ грузовъ, привозимыхъ по воднымъ путямъ“. Это законодательное предположеніе уже было разсмотрѣно въ Финансовой Комиссіи Государственной Думы, которая высказалась за его принятіе съ тѣмъ, чтобы въ деталяхъ названный законопроектъ былъ согласованъ съ общими положеніями закона 2-го марта 1910 года объ обложеніи желѣзнодорожныхъ грузовъ.

Такимъ образомъ, мы имѣемъ дѣло уже не съ предположеніемъ, а съ фактомъ, который не сегодня-завтра сдѣлается дѣйствующей нормой и будетъ однимъ изъ факторовъ, задерживающихъ развитіе внутренняго судоходства.

При такихъ условіяхъ Совѣтъ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна считаетъ своей обязанностью выяснитъ значеніе названнаго зако-

нопроекта съ точки зрѣнія интересовъ и нуждъ судоходства.

Настоящая докладная записка предназначается вниманію членовъ нашихъ законодательныхъ учреждений, — Государственной Думы и Государственнаго Совѣта. Совѣтъ Съѣздовъ надѣется, что развиваемыя имъ здѣсь соображенія будутъ приняты во вниманіе при обсужденіи даннаго законопроекта, и тѣмъ, быть можетъ, предотвратится проведеніе въ жизнь сборовъ, которые, являясь несправедливостью по отношенію водныхъ путей и судоходства, могутъ подорвать существованіе послѣдняго.

Вопросъ объ обложеніи водныхъ грузовъ требуетъ вообще большой осторожности. На эту сторону вопроса уже обратилъ вниманіе Государственной Думы бывший Помощникъ Начальника Главнаго Управленія по дѣламъ мѣстнаго хозяйства Н. Л. Пшерадскій (Стенограф. отчетъ засѣданія Государственной Думы 11 февраля 1909 года стб. 1.290). Его соображенія о томъ, что обложеніе водныхъ грузовъ даже въ минимальномъ размѣрѣ можетъ измѣнить естественный ходъ движенія грузовъ по воднымъ путямъ и тѣмъ самымъ „существенно повліять на самую возможность пользоваться водными путями“, представляются тѣмъ болѣе цѣнными, что заявлены не какой нибудь заинтересованной стороной, а представителемъ правительства, оцѣнивающимъ данный вопросъ съ точки зрѣнія государственныхъ интересовъ.

Условія дѣятельности желѣзныхъ дорогъ и судоходныхъ предпріятій между собою глубоко отличны: служа одному и тому же дѣлу, перемѣщенію товаровъ и людей въ странѣ, и тѣ и другія пользуются далеко не равнымъ вниманіемъ, какъ со стороны правительства, такъ и мѣстныхъ учреждений въ лицѣ земствъ и городовъ. И если членъ Государственной Думы А. М. Масленниковъ

обмолвился въ засѣданіи послѣдней характернымъ замѣчаніемъ, что „у насъ еще большая часть грузовъ идетъ по воднымъ путямъ“, *) то въ этомъ полу-сожалѣніи къ нашей „отсталости“ формулировано типичное отношеніе къ воднымъ путямъ и судоходству.

Въ самомъ дѣлѣ, обратимъ вниманіе хотя бы на тотъ фактъ, что желѣзныя дороги вполнѣ свободны, какъ отъ всѣхъ видовъ промыслового обложения, такъ и отъ тѣхъ мѣстныхъ сборовъ, которыя для судоходнаго предпріятія имѣютъ серьезное значеніе.

Когда устанавливается обложеніе желѣзнодорожныхъ грузовъ, для всякаго ясно, что это обложеніе будетъ заплачено грузоотправителемъ, другими словами—производителемъ или торговцемъ, быть можетъ, отчасти и потребителемъ, но ни въ коемъ случаѣ не ляжетъ на провозную плату. Со всѣмъ другое дѣло при обложеніи водныхъ грузовъ. Здѣсь оно всею тяжестью ляжетъ на фрахтъ, и безъ того пониженный до послѣднихъ предѣловъ, вслѣдствіе установленія желѣзными дорогами навигаціонныхъ и исключительныхъ тарифовъ, отвлекающихъ съ воды на желѣзную дорогу грузы, и вслѣдствіе взаимной конкуренціи **). Чтобы оцѣнить значеніе этого факта, стоитъ только припомнить, что, напримѣръ, волжское судоходство, на долю котораго приходится болѣе половины всѣхъ перевозокъ по воднымъ путямъ, до сихъ поръ еще переживаетъ крайне острый и затяжной кризисъ, что цѣлый рядъ судоходныхъ предпріятій уже въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ заключаетъ отчеты съ убытками и постепенно сходитъ со сцены.

Попытаемся освѣтить вопросъ, какое значеніе для судоходства можетъ имѣть предположенное обложеніе.

Согласно статистическимъ даннымъ, опубликованнымъ Отдѣломъ Статистики и Картографіи Министерства Путей Сообщенія о движеніи грузовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ за 1907 годъ

***) общее количество грузовъ, отправленныхъ по всѣмъ внутреннимъ воднымъ путямъ Европейской Россіи за указанный годъ, составляетъ 2.198.173 т. пудовъ, которые по отдѣльнымъ бассейнамъ распредѣлялись такъ:

Б а с с е й н ы .	Количество отпр. грузовъ (въ тысяч. пуд.)	Въ % къ общему количеству.
р. Волги	1.162.447	52,8
р. Невы	300.444	13,7
р. Сѣверной Двины	120.304	5,5
р. Днѣпра	263.328	12,1
р. Запад. Двины съ р. Аа-Большераа	118.355	5,4
р. Нѣмана	115.411	5,2
Остальныхъ рѣкъ	117.914	5,3
	2.198.173	100

Изъ этого количества 769 мил. пудовъ или 35% отправлено съ 63 важнѣйшихъ рѣчныхъ пристаней.

Съ другой стороны и прибытіе товаровъ также концентрируется главнымъ образомъ въ 62 важнѣйшихъ пунктахъ, на долю которыхъ приходится 1.527 мил. пудовъ, что составляетъ 69%, по отношенію всѣхъ отправленныхъ и почти 80%, всѣхъ прибывшихъ грузовъ.

Такимъ образомъ, если обложеніе будетъ установлено хотя бы въ 62 важнѣйшихъ пунктахъ, ***) то и тогда оно коснется почти 2½ миллиардовъ пудовъ грузовъ (2.397,2 мил. пуд.), а въ дальнѣйшемъ, по мѣрѣ роста перевозокъ въ странѣ вырастетъ еще болѣе значительно; слѣдуетъ принять во вниманіе, что грузооборотъ нашихъ водныхъ путей удваивается черезъ каждыя 8—10 лѣтъ; такимъ образомъ, уже черезъ 10 лѣтъ обложенію будутъ подлежать по крайней мѣрѣ 5 миллиардовъ пудовъ.

Если даже принять средній размѣръ обложенія 1/8 коп. съ пуда, то и тогда оно при современномъ грузооборотѣ дастъ цифру почти 3 милліона

*) См. Стенограф. отч. засѣд. Государственной Думы 11 февраля 1909 года стб. 1.278.

**) Насколько низко стоятъ фрахты на водныхъ путяхъ, будетъ видно изъ того, что стоимость провоза 1 пуда нефти отъ Астрахани до Нижняго-Новгорода, т. е. на разстояніи 2.165 верстъ, стоитъ 4¼ коп., слѣдовательно менѣе 1/300 съ 1 п. и версты.

***) Статистическій Сборникъ Министерства Путей Сообщенія. Вып. 99.

****) Дѣлаемъ это допущеніе съ полнымъ основаніемъ, такъ какъ, хотя въ числѣ этихъ 62 важнѣйшихъ пристаней находится 24 пункта, не принадлежащихъ къ городамъ, обложеніе можетъ быть установлено во множествѣ такихъ рѣчныхъ городовъ, которые въ отдѣльности, не представляя крупнаго значенія, въ общей суммѣ могутъ дать значительную цифру.

рублей (точно 2.999 тыс. рублей), изъ которыхъ на долю Волжскаго Бассейна придется свыше 1½ миллионъ.

Для того, чтобы иллюстрировать значеніе этой цифры, приведемъ слѣдующій приблизительный расчетъ. Какъ мы уже говорили выше, общее количество отправленныхъ въ 1907 году по воднымъ путямъ Европейской Россіи грузовъ составляетъ 2.198.173 тыс. пуд. Если принять, что средней фрахтъ на 1 пудъ перевезеннаго груза составляетъ 5 коп., то мы получимъ, что валовая выручка всего рѣчного флота Европейской Россіи составитъ въ круглыхъ цифрахъ 110 миллионъ рублей. Среднюю норму прибыли въ рѣчномъ судоходствѣ надо считать не выше 5%. Итого 5,5 милл. рублей чистой прибыли. Такимъ образомъ, это новое обложеніе составитъ почти 2,7% валовой выручки и почти 55% чистой прибыли—обложеніе даже въ нашемъ русскомъ масштабѣ прямо невѣроятное. И это при ставкѣ только въ 1/8 коп. съ пуда. Слѣдовательно, если оно хотя по нѣкоторымъ категоріямъ грузовъ дойдетъ до 1/2 или даже 1/4 коп., то оно поглотитъ едва-ли не всю чистую прибыль. Значеніе этого обложенія усиливается еще вслѣдствіе того обстоятельства, что оно явится дополненіемъ къ существующимъ видамъ обложенія. Ни одинъ изъ послѣднихъ, ни промышленный, ни раскладочный вмѣстѣ съ новымъ налогомъ, какъ извѣстно, не отмѣняются. Между тѣмъ обложеніе судоходства и сейчасъ представляется тяжелымъ.

Во всякомъ случаѣ, оно много выше средняго обложенія вообще промышленныхъ и торговыхъ предпріятій въ Имперіи. Такъ, по даннымъ Министерства Финансовъ „о суммахъ раскладочнаго сбора въ торговыхъ и промышленныхъ предпріятіяхъ, обязанныхъ публичной отчетностью“, общее обложеніе прибыли всѣми видами промыслового обложенія составляло:

Въ 1905 году 5,90%

„ 1906 „ 7,62%
 „ 1907 „ 7,62%

Для сопоставленія этой средней цифры для Имперіи съ дѣйствительнымъ обложеніемъ судоходныхъ предпріятій возьмемъ, на примѣръ, такое судоходное предпріятіе, какъ Общество „Кавказъ и Меркурій“. Валовая выручка его по рѣчному пароходству по отчету за 1908 годъ составляла 2.286.655 руб. 82 к.; чистая выручка 207.732 руб. 78 к., что составляетъ по отношенію къ валовому обороту 9% *).

За отчетный годъ имъ уплачено промысловаго и всѣхъ другихъ видовъ обложенія 18.460 руб. 12 коп.—также почти 9% къ чистой выручкѣ. Но на ряду съ промысловымъ обложеніемъ для судоходства существуетъ еще громадное обложеніе въ пользу городовъ въ видѣ аренды за пристанскіе участки. Какъ увидимъ ниже, извѣстная часть этой платы во всякомъ случаѣ должна быть отнесена на счетъ обложенія. Такъ, то же Общество уплатило въ 1908 году по этой статьѣ 58.839 руб. 32 коп., что составляетъ 2,6% валовой выручки **). Такимъ образомъ, фактическое обложеніе судоходства слѣдуетъ принять во всякомъ случаѣ не ниже 11—12% ихъ чистой доходности. При такихъ условіяхъ установленіе новаго дополнительнаго обложенія, которое грозитъ поглотить едва-ли не всю чистую прибыль, убьетъ рѣчное судоходство, создавшееся безъ поддержки казны на народныя средства. Не будемъ утѣшать себя надеждой, что этимъ новымъ закономъ воспользуются не всѣ города, и не въ полной мѣрѣ: финансовое положеніе нашихъ городовъ таково, что каждый изъ нихъ постарается воспользоваться представившейся ему возможностью переложить хотя бы часть своихъ прямыхъ расходовъ на спеціальныя средства судоходнаго сбора. Въ Волжскомъ Бассейнѣ подобное обложеніе уже сейчасъ существуетъ въ Рыбинскѣ, Самарѣ и Астрахани; возбужденъ вопросъ въ Нижнемъ-Новгородѣ, Казани, Тетюшахъ и Царицынѣ.

*) Слѣдуетъ имѣть въ виду, что при такомъ размѣрѣ чистой выручки, въ дѣйствительности по рѣчному пароходству получился убытокъ въ 102.062 р. 80 коп., такъ какъ 307.795 р. 58 к. списано на погашеніе имущества. Какъ извѣстно, это Общество послѣ нѣсколькихъ лѣтъ только въ 1909 году впервые дало дивидендъ.

***) Другое пароходное Общество „Иванъ Любимовъ и К^о“ въ теченіе 5 лѣтъ 1905—1909 г. уплатило:

а) по промысловому обложенію:		в) За аренду участковъ	116.878—45.
въ доходъ казны	40.775—55.	г) Сбора съ дебаркадеровъ	47.307—84.
„ „ земства и городовъ	12.632—39.		
б) Сбора съ недвижимыхъ имуществъ	25.495—19.		
			243.089—42.

Слѣдуетъ имѣть въ виду, что мы не противъ всякаго новаго обложенія судоходства, но противъ такого обложенія, которое устанавливается въ цѣляхъ, совершенно чуждыхъ его интересамъ.

Такъ, когда мы читаемъ въ объяснительной запискѣ къ смѣтѣ Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ на 1911 годъ*) о намѣреніи правительства устанавливать сборы за пользованіе улучшенными частями водныхъ сообщеній, то если это улучшеніе дѣйствительно создало болѣе благоприятныя условія судоходства, дало, напримѣръ, возможность судамъ проходить на осадкѣ 10 четвертей тамъ, гдѣ раньше существовало 7—8 четвертей, что должно привести къ сокращенію и собственныхъ расходовъ судоходства, то мы ничего не имѣемъ противъ такого обложенія, лишь бы размѣръ его былъ согласованъ со степенью услугъ, приносимыхъ даннымъ улучшеніемъ судоходному дѣлу. Но когда вводится налогъ на судоходство въ пользу городовъ, какъ въ разсматриваемомъ случаѣ, мы считаемъ себя вправѣ спросить, почему судоходство призвано расплачиваться за финансовую несостоятельность городовъ и за результаты тѣхъ общихъ причинъ, которыя привели города къ этой несостоятельности.

Говорятъ о томъ, что Россія страдаетъ отъ бездорожья, что это отражается на промышленности и торговлѣ и заставляетъ нести ихъ накладные расходы по перевозкѣ товаровъ. Но прежде всего мы вообще полагаемъ, что о бездорожьѣ въ чертѣ нашихъ городовъ приходится говорить съ большими оговорками. Если же подъѣздные пути въ нашихъ городахъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и рѣчнымъ пристанямъ и дѣйствительно заставляютъ желать много лучшаго, то отвѣтственность за такое положеніе дѣлъ должна падать цѣликомъ на наши городскія самоуправленія. Последнія получаютъ громадный доходъ съ судоходства и въ видѣ отчисленій съ промысловаго и раскладочнаго сборовъ, и въ видѣ налога съ паровыхъ котловъ, и, наконецъ, въ видѣ арендной платы за сдачу береговыхъ участковъ подъ паровыя пристани и склады товаровъ.

На этой послѣдней статьѣ городскихъ доходовъ Совѣтъ Съѣздовъ позволяетъ себѣ остановиться.

Эта статья въ послѣднее время почти во всѣхъ прирѣчныхъ городахъ, по крайней мѣрѣ Волжскаго Бассейна, растетъ. Ростъ ея въ цѣломъ рядѣ волжскихъ городовъ не оставляетъ никакихъ сомнѣній въ томъ, что подъ видомъ арендной платы, въ основѣ которой лежитъ оплата услугъ, города установили не предусмотрѣнный закономъ новый видъ обложенія судоходства. Такъ, напримѣръ, въ Нижнемъ-Новгородѣ за послѣднія 20 лѣтъ арендная плата выросла почти на 40%, какъ о томъ свидѣтельствуетъ приводимая ниже таблица:

Годы.	Сумма сбора отъ сдачи участковъ (въ р.).	Ростъ арендной платы въ %.	Коэффициентъ прироста по пятилѣтіямъ.
1890	43.823	100	
1894	44.100	100,6	+ 0,6%
1899	48.226	110,0	+ 9,4%
1904	51.876	118,3	+ 8,3%
1909	60 677	138,5	+20,2%

Въ этой таблицѣ обращаетъ особенное вниманіе послѣдній столбецъ, въ которомъ вычислено въ % увеличеніе арендной платы по сравненію съ каждымъ предшествовавшимъ періодомъ. Въ первое пятилѣтіе увеличеніе составляло всего 0,6%, во второмъ уже почти 10%, въ третьемъ свыше 8% и въ послѣднемъ свыше 20%.

Какъ велики доходы городовъ отъ судоходства, можно судить потому, что въ Н.-Новгородѣ сумма поступающихъ въ распоряженіе города суммъ съ судоходства, даже не считая отчисленій промысловаго налога и раскладочнаго сбора, составляетъ по отчету Городской Управы за 1909 годъ почти 80 тысячъ рублей. Доходъ Самары отъ судоходства по отчету за 1907 годъ составляетъ еще болѣе крупную цифру—130 тысячъ рублей.

И если послѣ этого рѣшаются говорить о невозможномъ состояніи рѣчныхъ пристаней, если, напримѣръ, такой городъ, какъ Саратовъ, по свидѣтельству депутата Государственной Думы А. М. Масленникова, имѣетъ „возмутительно неблагоустроенную пристань, вслѣдствіе чего получается масса накладныхъ расходовъ по разгрузкѣ товаровъ“ (Стенограф. отчетъ стб. 1.278), то мы вправѣ спросить: кто же виноватъ въ такомъ положе-

*) См. Записку ст. 9 и 10.

ни дѣль? И предъявить этотъ вопросъ всѣмъ, кто полагаетъ правильнымъ возлагать на судоходство отвѣтственность за подобное положеніе дѣль.

Если бы Городскія Думы получаемые ими съ судоходства сборы употребляли на улучшеніе пристаней, устройство хорошихъ къ нимъ подъѣздовъ, то волжскія пристани представляли бы образецъ порядка и благоустройства. Поэтому, установленіе при такихъ условіяхъ сборовъ въ пользу городовъ явилось бы по существу извѣстнаго рода преміей за ихъ пренебреженіе къ нуждамъ судоходства.

Если бы разсматриваемый законопроектъ прошелъ въ нашихъ законодательныхъ учрежденіяхъ и обложеніе водныхъ грузовъ въ пользу городовъ было установлено, то поступления его пошли бы не на устройство подъѣздныхъ путей къ пристанямъ, а на покрытіе текущихъ городскихъ расходовъ. Въ этомъ порукой хотя бы исторія судоходной пошлины, существовавшей въ Н.-Новгородѣ въ теченіе 67 лѣтъ.

Исторія этого сбора слишкомъ любопытна, чтобы на ней не остановиться.

Императоръ Николай 1-й во время пребыванія своего въ Н.-Новгородѣ въ 1834 и 1836 годахъ обратилъ вниманіе на запущенное состояніе города и начерталъ планъ сооруженій, имѣвшихъ въ виду содѣйствовать украшенію города и его благоустройству. Для осуществленія этихъ сооруженій городу было разрѣшено произвести въ Приказахъ Общественнаго Призрѣнія заемъ на общую сумму 912.857 руб. 13¹/₂ коп., а на покрытіе этого займа Высочайше утвержденнымъ 18-го декабря 1835 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта былъ установленъ особый сборъ съ привозимыхъ и отвозимыхъ грузовъ. Сборъ этотъ, получившій названіе судовой пошлины, надлежало взимать лишь до времени погашенія займа и образованія запаснаго ремонтнаго капитала, на проценты съ котораго долженъ былъ производиться, какъ общій, такъ и капитальный ремонтъ намѣченныхъ сооруженій.

Сборъ этотъ просуществовалъ вплоть до 1903 года, когда онъ былъ прекращенъ въ силу примѣчанія 2 къ статьѣ 135-й Городового Положенія 1892 года, какъ установленный до 1870 года и не возобновленный затѣмъ въ законодательномъ порядкѣ. За время своего существованія сборъ далъ городу 2.891.741 р. 40 к., и не смотря

на продолжительность его существованія, городъ не могъ не только собрать запаснаго ремонтнаго капитала, но даже закончить планъ Высочайше повелѣнныхъ сооруженій.

Передъ нами мнѣніе меньшинства Финансовой Комиссіи Государственной Думы отъ 13 марта 1910 г., В. А. Карякина, М. Я. Шульгина 1-го, къ которому также присоединились Л. К. Шешминцевъ и А. Л. Цытовичъ, по поводу принятаго послѣдней законопроекта „объ установленіи въ доходъ города Нижняго-Новгорода и Нижегородской ярмарки сбора съ грузовъ“. Вотъ что говорится въ этомъ мнѣніи: „Нижегородская Городская Дума обязана была соорудить на занятый капиталъ 912.857 руб. 13¹/₂ коп. всѣ предначертанныя сооруженія и суммы установленнаго сбора употреблять на погашеніе займа и затѣмъ всѣ излишки зачислять въ неприкосновенный капиталъ для ремонта этихъ сооруженій на проценты съ этого капитала, а по свѣдѣніямъ, изложеннымъ въ представленіи, видно, что судовая пошлина собиралась съ 1836 г. по 1902 годъ, т. е. въ теченіе 66 лѣтъ, и за это время таковой поступило всего 2.891.741 р. 40 к. По закону установлено изъ этой суммы погасить заемъ, но даже не говорится, что съ процентами; на погашеніе съ 0/0 употреблено 1.899.971 руб. 25 коп. Слѣдовательно оставшая сумма 992.370 р. 15 коп. должна была храниться въ 0/0 бумагахъ, какъ неприкосновенный капиталъ, такъ какъ по закону указано и возложено на обязанность города взимать этотъ сборъ и не разрѣшено изъ этихъ сборовъ дѣлать какіе либо расходы по взиманію онаго; если бы Городская Дума точно исполняла законъ, то теперь имѣла бы ежегодно процентовъ съ этого капитала, если считать изъ 5/0, около 50.000 р. Ссылка на Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта отъ 18 декабря 1835 года не имѣетъ основанія за силою Высочайше утвержденного 11 іюня 1892 г. Городового Положенія, по которому всѣ сборы по особымъ узаконеніямъ, разрѣшеннымъ до 16 іюня 1870 года, отмѣнены, а въ ходатайствѣ Нижегородской Городской Думы указывается сборъ на сооруженія отмѣненнаго закона, а именно: для окончательнаго выполненія нижней набережной по берегу рѣки Волги отъ Красныхъ казармъ до Борскаго перевоза (65.535 р.), набережной по р. Окѣ (15.000 р.), на устройство террасъ по откосамъ Георгіевской горы (50.000 р.) и на капитальный ремонтъ разрушающихся вслѣдствіе недостаточна-

го ремонта ранѣе возведенныхъ сооружений, а именно: Похвалинскаго съѣзда (40.000 руб.) и Верхне-Волжской набережной (12.000 р.) и капитала на ежегодный нормальный ремонтъ, опредѣляющійся по поставленнымъ техническимъ смѣтамъ въ суммѣ 34.028 руб. 71 коп. на оконченныя уже сооруженія и 9.626 р. на сооруженія, подлежащія возведенію и завершенію, а всего 43.654 р. 71 к. въ годъ.

Всѣ эти работы и ремонтъ по силѣ Городового Положенія лежатъ на обязанности городовъ, перелagать на сборы съ грузовъ нѣтъ никакого основанія, а къ тому же г. Нижній-Новгородъ собралъ съ грузовъ громадную сумму 2.891.741 руб. 40 коп. и „употребилъ оную на свои надобности, а не на нужды судоходства“.

О томъ же, а именно, что городъ употребилъ суммы судоходнаго сбора на покрытіе своихъ текущихъ нуждъ, свидѣлствуютъ и другіе имѣющіеся въ нашемъ распоряженіи матеріалы, какъ напримѣръ, прошеніе пароходо—и судовладельцевъ р. Волги, поданное Министру Внутреннихъ Дѣлъ въ 1889 году, а также изданная въ 1909 году записка Нижегородскаго Биржевого Комитета „По поводу проекта обложенія въ пользу города Нижняго-Новгорода водныхъ грузовъ, прибывающихъ на Нижегородскую пристань“.

Впрочемъ, мы можемъ сослаться и на болѣе авторитетный документъ, который является тѣмъ интереснѣе, что въ немъ дается принципиальная оцѣнка судоходнаго сбора, какъ внутренней пошлины, тормозящей развитіе судоходства. Въ 1896 году по поводу ходатайства Нижегородской Городской Думы о продленіи судоходнаго сбора Министръ Финансовъ писалъ:

„Относительно той части ходатайства, которая касается испрошенія въ законодательномъ порядкѣ разрѣшенія на продолженіе установленнаго въ 1836 году судового сбора, по заявленію Статсъ-Секретаря Витте, онъ можетъ лишь присоединиться ко взглядамъ его предшественниковъ, изъ коихъ одинъ еще въ 1861 году обратилъ вниманіе Государственнаго Совѣта на то, что „сборы, допущенные на судоходныхъ путяхъ для улучшенія путей сообщенія или въ пользу нѣкоторыхъ городовъ, образуютъ своего рода внутреннія таможи или заставы, вредное вліяніе коихъ на торговлю неоспоримо и повсюду дознано многолѣтними опытами“. Тотъ же взглядъ Министръ Финансовъ усматриваетъ и въ Городовомъ Положеніи, какъ

1870, такъ и 1892 г.г. и сообразно сему признаетъ нежелательнымъ продолженіе Нижегородскаго судового сбора сверхъ времени, назначеннаго въ Городовомъ Положеніи (изд. 1892 г.) для окончательнаго прекращенія подобныхъ сборовъ,—въ данномъ случаѣ—1903 г. Кромѣ того Министръ Финансовъ находитъ, что обстоятельства самаго дѣла не даютъ основаній къ поддержкѣ ходатайства Нижегородскаго Общественнаго Управленія. Сооруженія, послужившія поводомъ къ установленію судового сбора въ Нижнемъ-Новгородѣ, хотя предпріяты не по инициативѣ Городскаго Управленія, а по особому ВЫСОЧАЙШЕМУ повелѣнію, однако уже устроены не для специальныхъ потребностей торговли, а, несомнѣнно, въ интересахъ городского благоустройства. Весьма существеннымъ представляется то обстоятельство, что сборъ съ судоходства былъ назначенъ не на осуществленіе означенныхъ сооружений, а лишь на покрытіе разрѣшенныхъ для производства сооружений особыхъ займовъ. Тогдашняя смѣта о стоимости сооружений опредѣлялась общемою суммою займовъ въ 912.857 руб. 13½ коп.; Нижегородское же Городское Управленіе, очевидно, промедливъ своевременнымъ исполненіемъ ВЫСОЧАЙШЕЙ воли и получивъ, сбора съ 1835 г. около 3 милліоновъ рублей, до сихъ поръ еще не закончило проектированныя сооружения и вовсе не приступало къ образованію ремонтнаго капитала, почему вынуждено нынѣ ходатайствовать о продолженіи судового сбора и о введеніи желѣзнодорожнаго и, притомъ, безъ срока. При подобныхъ условіяхъ Министръ Финансовъ полагаетъ, что разрѣшеніе сихъ сборовъ не дастъ никакой гарантіи въ смыслѣ достиженія цѣли, съ которою они испрашиваются“.

Послѣ такихъ документальныхъ свидѣтельствъ мы можемъ смѣло спросить, гдѣ гарантіи того, что новый поудный сборъ съ водныхъ грузовъ не постигнетъ судьба Нижегородскаго судоходнаго сбора? Разсчитывать на бдительность Правительства, какъ въ томъ убѣждалъ Государственный Совѣтъ Предсѣдатель Совѣта Министровъ, не приходится уже потому, что существуетъ вполне опредѣленная тенденція оказать пособіе городамъ, не касаясь сущности крайне сложныхъ отношеній городовъ къ государству въ дѣлѣ несенія послѣдними обязательныхъ расходовъ.

Полагать, что такая гарантія существуетъ въ устанавливаемой законопроектомъ (ст. 8 и 10 за-

конопроекта, также ст. 7 закона 2 марта 1910 г.) обязанности городских думъ запрашивать при возбужденіи вопроса о судоходномъ сборѣ мнѣніе Биржевыхъ Комитетовъ и торгово-промышленныхъ организаций, также нѣтъ никакихъ обязанностей. Впрочемъ, реальное значеніе такого обязательства настолько опредѣленно выяснено въ рѣчи Г. А. Крестовникова въ засѣданіи Государственнаго Совѣта (Стенографическій Отчетъ засѣд. Государственнаго Совѣта 2 февраля 1910 г. стб. 947), что мы считаемъ не лишнимъ привести выдержку изъ этой блестящей рѣчи:

„Затѣмъ, Милостивые Государи, позвольте указать на то, что, мнѣ кажется, является въ нынѣшнемъ засѣданіи самымъ рельефнымъ доказательствомъ необходимости проведенія этого налога, именно каждый разъ черезъ Законодательныя Учрежденія. Мы нынѣшній день здѣсь можемъ констатировать слѣдующее: промышленность и торговля въ своихъ главныхъ организацияхъ, — въ видѣ представительства съѣзда промышленности и торговли въ С.-Петербургѣ, съѣзда биржевыхъ комитетовъ и сельскаго хозяйства тоже въ С.-Петербургѣ, съѣзда горнопромышленниковъ на Уралѣ, съѣзда южныхъ горнопромышленниковъ въ Харьковѣ, большихъ, крупныхъ биржевыхъ комитетовъ, къ которымъ относится и биржевой Московскій,—высказались совершенно категорично и опредѣленно противъ этого налога. Между тѣмъ официальное представительство промышленности и торговли, въ лицѣ Министра Торговли и Промышленности, высказывается за этотъ сборъ. Вотъ, Милостивые Государи, тутъ и получается такое положеніе, что активныя силы, работающія въ промышленности и торговлѣ,—къ сожалѣнію, что часто повторяется,—не находятъ въ согласіи съ тѣмъ официальнымъ органомъ, который представляетъ эти отрасли крупной и важной народной дѣятельности. Мы не будемъ разбирать причинъ этого, но фактъ этотъ нынѣшній день мы можемъ констатировать. Въ виду этого я позволю себѣ спросить, какое значеніе при этомъ имѣютъ тѣ, якобы, гарантіи, которыя помѣщены въ этомъ законопроектѣ и заключаются въ томъ, что по каждому случаю введенія этого налога будутъ предварительно запрашиваться биржевые комитеты и ихъ представительныя по промышленности и торговлѣ учрежденія, на что неоднократно здѣсь ссылались наши противники. Какое значеніе, спрашиваю я, будутъ имѣть всѣ эти отзывы, когда здѣсь официальный органъ Министерства Торговли выскажется въ противномъ смыслѣ. Мнѣ кажется, что можно было бы совершенно свободно выкинуть изъ этого законопроекта всѣ эти предварительныя справки, потому что онѣ ровно ни къ чему не поведутъ, разъ Министерство будетъ держаться иного взгляда. Нынѣшняя рѣчь Министра Торговли и Промышленности, если этотъ законопроектъ будетъ одобренъ, будетъ служить для всѣхъ его подчиненныхъ той директивой, отъ которой они не будутъ въ состояніи отступать. Эта рѣчь, произнесенная въ Высшемъ Законодательномъ Учрежденіи, въ Государственномъ Совѣтѣ, Министромъ Торговли и Промы-

шленности, одобренная Государственнымъ Совѣтомъ, будетъ служить той директивой, съ которой всякій начальникъ отдѣленія и всякій начальникъ, командированный въ совѣщаніе по установленію сбора въ пользу того или другого города, долженъ будетъ считаться. Я даже думаю, что рѣчь эта имѣетъ еще болѣе крупное значеніе и что даже, при измѣненіи мнѣнія самимъ Министромъ или при иномъ мнѣніи будущаго Министра, невозможно будетъ отойти отъ содержанія рѣчи, одобренной Государственнымъ Совѣтомъ. Вотъ почему, Милостивые Государи, я считаю, что нынѣшній день и тотъ ясно обнаружившійся фактъ расхожденія взглядовъ и пониманій активно дѣйствующей промышленности и торговли съ ихъ официальнымъ органомъ—Министерствомъ, заставляютъ, въ особенности, настаивать на томъ, чтобы установленіе этихъ сборовъ происходило всегда законодательнымъ порядкомъ. Въ Законодательномъ Учрежденіи, въ Государственномъ Совѣтѣ, есть представительство промышленности и торговли, и если у насъ будутъ разногласія съ Министромъ Торговли и Промышленности, то Вамъ всегда будетъ возможно разсудить, кто изъ насъ правъ, кто не правъ. Если же Вы пропустите законопроектъ, какъ его предлагаетъ Государственная Дума, и отдадите преимущество административному порядку, то нѣтъ надобности говорить, что и тогда никакихъ справокъ отъ биржевыхъ комитетовъ не нужно, ибо все будетъ итти, какъ будетъ угодно Министру“.

При такихъ условіяхъ говорить о реальномъ значеніи подобныхъ гарантій не приходится.

Такимъ образомъ, резюмируя сущность высказанныхъ соображеній, приходимъ къ слѣдующимъ заключеніямъ. Устанавливаемое законопроектomъ обложеніе водныхъ грузовъ по существу имѣетъ цѣлью оказать городамъ воспособленіе за счетъ судоходства.

Налогъ этотъ для судоходства крайне несправедливъ, такъ какъ игнорируетъ непосредственныя нужды самого судоходства.

Задачи, стоящія передъ водными путями въ такой странѣ, какъ Россія съ ея необъятными пространствами и земледѣльческимъ характеромъ ея культуры—огромны, но требуютъ предварительной усиленной работы и громадныхъ средствъ для поднятія ихъ на высоту, чтобы они могли отвѣчать требованіямъ растущаго грузооборота. Судоходство, учитывая положеніе государственныхъ финансовъ, готово принять на себя возмѣщеніе хотя части тѣхъ расходовъ, которые потребуются для выполненія этой задачи. Но при этомъ оно вправѣ разсчитывать, что будутъ приняты во вниманіе его интересы. Устанавливая сборы съ судоходства въ пользу городовъ, тѣмъ самымъ рубятъ сукъ, на которомъ сидятъ, - отни-

мають у судоходства возможность оплачивать расходы по улучшенію водныхъ путей.

Судоходные сборы намъ нужны, но не для оказанія субсидіи городамъ, и даже не для устройства въ чертѣ ихъ подъѣздныхъ путей, а для улучшенія условій самого судоходства.

И съ этой точки зрѣнія Совѣтъ Съѣздовъ,

какъ представитель интересовъ Волжскаго судоходства, рѣшительно высказывается противъ разсматриваемаго законопроекта и съ своей стороны надѣется, что голосъ его будетъ услышанъ законодательными учрежденіями страны, для которыхъ экономическое благо Россіи должно быть дороже оказанія городамъ субсидіи путемъ установленія разсматриваемаго сбора.

Совѣтъ Съѣздовъ.

III-му ОЧЕРЕДНОМУ СЪѢЗДУ СУДОВЛАДѢЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА.

Д О К Л А Д Ъ

Совѣта Съѣздовъ по вопросу: „О пересмотрѣ постановленія II-го очередного Съѣзда“—о нормахъ сборовъ съ судовъ и грузовъ за стоянку и зимовку въ Сормовскомъ и Муромскомъ затонахъ у г. Нижняго-Новгорода“.

II-й Очередной Съѣздъ, обсудивъ по докладу Совѣта существующее положеніе зимовки въ названныхъ затонахъ, призналъ, что нормы обложения, выработанныя Управленіемъ Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ за стоянку и зимовку въ этихъ затонахъ, являются чрезмерно высокими и не считаются съ дѣйствительной пользой, приносимой судоходству устройствомъ затоновъ. Вслѣдствіе этого, Съѣздъ принялъ слѣдующія нормы обложения, какъ ближе отвѣчающія условіямъ зимовки судовъ, такъ и размѣрамъ дополнительныхъ расходовъ, которые несутъ судовладѣльцы по зимовкѣ въ означенныхъ затонахъ:

На нефть и нефтяные остатки	$\frac{1}{16}$ сѣ пуда.
Хлѣбъ	$\frac{1}{8}$ „ „
Баржи съ 1 кв. сажени площади	5 „ „
Пароходы также съ 1 кв. сажени площади	5 „ „
и съ 1 кв. фута площ. нагрѣва пар. котловъ	1 „ „
Лѣсъ съ дерева по	10 „ „
Камень съ 1-й куб. сажени	40 „ „
Кирпичъ съ 1000 штукъ	30 „ „
Дрова съ 1-й куб. сажени	30 „ „

О состоявшемся постановленіи Совѣтъ Съѣздовъ сообщилъ Управленію Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ въ своемъ представленіи отъ 5-го января текущаго года за № 129.

Къ сожалѣнію, Управленіе Внутр. Водн. Пут. и Шос. Дорогъ не признало возможнымъ согласиться съ постановленіемъ Съѣзда, и въ представленномъ 31-го марта 1910 года въ законодательныя учрежденія на ихъ разсмотрѣніе законопроектъ „объ установленіи сборовъ съ судовъ и грузовъ за пользованіе Сормовскимъ и Муром-

скимъ затонами у Нижняго-Новгорода“, оставило свое предположеніе въ этомъ смыслѣ неизмѣненнымъ, а именно:

I) Съ судовъ за зимовку: съ паровыхъ по 30 к. съ кв. сажени площади корпуса парохода по наибольшему его измѣреніямъ и, сверхъ того—по 10 к. съ квадратнаго фута площади нагрѣва котла; съ непаровыхъ—по 30 к. съ кв. сажени площади сихъ судовъ.

II) Съ грузовъ за ихъ перегрузку и зимовку, въ зависимости отъ цѣнности, а именно:

а) съ хлѣбныхъ и прочихъ, равныхъ и вышнихъ по цѣнности товаровъ—по $\frac{1}{2}$ к. съ пуда;

б) съ нефтяныхъ и иныхъ, цѣнностью ниже хлѣбныхъ—по $\frac{1}{4}$ к. съ пуда,

и в) съ лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ, въ зависимости отъ длины и толщины бревенъ отъ 3 до 8 к. съ бревна; съ камня—по 90 к. съ кубической сажени, съ дровъ—по 30 к. съ кубической сажени и съ кирпича—по 30 коп. съ 1000 штукъ.

16-го октября тек. года означенный законопроектъ разсматривался въ Финансовой Комиссіи Государственной Думы, которая, не имѣя въ своемъ составѣ лица, знакомаго съ условіями зимовки въ означенныхъ затонахъ, не могла провѣрить правильность положеній объяснительной записки Министерства Путей Сообщенія къ законопроекту и постановила предложить Государственной Думѣ слѣдующія нормы обложения:

I) Съ судовъ всякаго рода взимается: въ Сормовскомъ затонѣ—по 30 коп., въ Муромскомъ зат.—15 коп. съ квадратной сажени площади судна, опредѣляемой по наибольшему его длинѣ и ширинѣ; сверхъ того, съ судовъ съ механическими двигателями: съ паровыхъ въ Сормовскомъ за-

тонъ—по десяти коп., а въ Муромскомъ затонѣ—по пяти коп. съ квадратнаго фута площади нагрѣва паровыхъ котловъ, а съ прочихъ—съ каждой эффективной силы машины судна, соответственно отношенію означенной силы къ квадратному футу площади нагрѣва парового котла и расчету сбора, въ означенныхъ затонахъ, по принадлежности, въ десять копеекъ и въ пять копеекъ съ квадратнаго фута площади нагрѣва.

2) Съ грузовъ взимается, какъ въ Сормовскомъ, такъ и въ Муромскомъ затонахъ: со всѣхъ товаровъ, кромѣ поименованныхъ ниже, по одной четверти коп. съ пуда, съ нефтяныхъ—по одной восьмой коп. съ пуда, съ лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ (бревень, балокъ, шпаль и т. п.), въ зависимости отъ длины и толщины предмета, отъ трехъ до восьми копеекъ съ кубической сажени, съ дровъ—по тридцати коп. съ кубич. саж.—и съ кирпича—по тридцати копеекъ съ 1000 штукъ.

3) Установленіе порядка взиманія сборовъ на основаніи ст. ст. 1 и 2 сего закона, а также подробной таксы сбора съ лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ въ вышеозначенныхъ предѣлахъ, а равно опредѣленіе числа квадратныхъ футовъ площади нагрѣва паровыхъ котловъ, соответствующаго эффективной силѣ машины для судовъ съ непаровыми механическими двигателями, предоставляется Министру Путей Сообщенія.

Ввести въ дѣйствіе настоящій законъ съ начала ближайшаго зимовочнаго періода, слѣдующаго за опубликованіемъ сего закона, на десятилѣтній срокъ.

Получивъ объ этомъ увѣдомленіе, Совѣтъ

Съѣздовъ въ засѣданіи своемъ отъ 8-го ноября с. г. постановилъ утвердить редакцію подготовленной Совѣтомъ записки по поводу названнаго законопроекта и разослать всѣмъ членамъ Государственнаго Совѣта и Государственной Думы.

Записка эта раздается членамъ настоящаго Съѣзда. Обращая вниманіе, что въ ней Совѣтъ Съѣздовъ призналъ возможнымъ въ отступленіе отъ соответствующаго постановленія II-го Съѣзда, предложить слѣдующія нормы обложенія, а именно:

Для паровыхъ судовъ по 5 коп. съ 1 кв. фута площади нагрѣва паровыхъ котловъ и 10 коп. съ 1 кв. саж. площади—въ Сормовскомъ и не выше 3 коп. съ 1 кв. фута и 5 коп. съ 1 кв. саж.—въ Муромскомъ затонахъ и для грузовъ: хлѣбныхъ— $\frac{1}{4}$ к. и нефтяныхъ— $\frac{1}{8}$ коп. въ обоихъ случаяхъ; для непаровыхъ судовъ съ 1 кв. саж. площади судна:

	Сормовскій з.	Муромскій з.
желѣзныя суда . . .	20 к.	10 к.
деревянныя суда . . .	10 к.	5 к.

Согласно этимъ нормамъ, обложеніе одного парохода (100 с.) будетъ:

въ Сормовскомъ затонѣ . .	121 р. — к.
„ Муромскомъ „ . .	70 р. 50 к.
1-й баржи желѣзной (60×8 саж.)	
въ Сормовскомъ затонѣ . .	96 р. — к.
1-й баржи желѣзной (60×8 саж.)	
въ Муромскомъ „ . .	48 р. — к.
1-й дер. баржи въ Сормовскомъ з.	48 р. — к.
„ „ „ Муромскомъ з.	24 р. — к.

Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь довести объ этомъ до свѣдѣнія III-го очереднаго Съѣзда.

Совѣтъ Съѣздовъ.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

къ поступившему на разсмотрѣніе Государственной Думы и Государственнаго Совѣта законопроекту Министерства Путей Сообщенія „объ установленіи сборовъ за пользование Сормовскимъ и Муромскимъ затолами на р. Волгѣ у Нижняго-Новгорода“.

1. Законъ 19 апрѣля 1904 года, на основаніи котораго вносится на разсмотрѣніе законопроектъ „объ установленіи сборовъ за пользование Сормовскимъ и Муромскимъ затолами на р. Волгѣ у Нижняго-Новгорода“, примѣнимъ только къ окончательно устроеннымъ и безопаснымъ затоламъ и гаванямъ.

2. Таковыми ни Сормовскій, ни Муромскій затоны признаны быть не могутъ.

3. Отсутствіе въ послѣдніе годы аварій отъ ледохода въ Сормовскомъ затонѣ объясняется не безопасностью его, а особыми мѣрами, принимаемыми судовладѣльцами для защиты зимующаго каравана отъ льда, идущаго затономъ.

4. Муромскій затонъ является совершенно не устроеннымъ и не безопаснымъ, какъ доказываетъ хроника аварій съ судами.

5. При такихъ условіяхъ, выгоды, получаемыя судовладѣльцами отъ устройства названныхъ затоновъ, имѣютъ крайне ограниченный характеръ.

6. Устройство названныхъ затоновъ обошлось казнѣ непропорціонально дорого.

7. Волжское судоходство не можетъ взять на себя погашеніе всѣхъ непроизводительныхъ расходовъ, произведенныхъ при сооруженіи названныхъ затоновъ.

8. Нормы обложенія за пользование затолами должны соотвѣтствовать размѣрамъ выгодъ, получаемыхъ судоходствомъ отъ устройства названныхъ затоновъ.

9. Нормы, предлагаемыя Управленіемъ Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ, совершенно не считаются съ этимъ положеніемъ.

10. Совѣщаніе 1, 3 и 4 іюня 1902 года въ Н.-Новгородѣ, на постановленіе котораго ссылается законопроектъ, не можетъ служить выразите-

лемъ дѣйствительныхъ интересовъ Волжскаго судоходства.

11. Законно уполномоченными выразителями взглядовъ судоходства на этомъ Совѣщаніи явились Предсѣдатель Нижегородскаго Биржевого Комитета и Предсѣдатель Нижегородскаго Отд. Имп. Общ. Судоходства, мнѣнія которыхъ были совершенно игнорированы.

12. Нормы обложенія за пользование затолами, предлагаемыя въ законопроектѣ, должны быть понижены.

31-го марта 1910 года Управленіемъ Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ внесень въ Государственную Думу и Государственный Совѣтъ на законодательное разсмотрѣніе, на основаніи Высочайше утвержденного 19 апрѣля 1904 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, законопроектъ „объ установленіи сборовъ за пользование Сормовскимъ и Муромскимъ затолами на р. Волгѣ у Нижняго-Новгорода“.

Упомянутое выше Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта устанавливаетъ начало взиманія сборовъ за пользование сооружаемыми на счетъ казны гаванями и затолами на внутреннихъ водныхъ путяхъ Имперіи.

Статья 2-я названнаго закона устанавливаетъ формальныя условія, только наличность которыхъ даетъ основаніе распространить дѣйствіе этого закона на тотъ или иной устроенный затонъ или гавань. Именно, она говоритъ: „Сборы устанавливаются лишь въ окончательно устроенныхъ и открытыхъ для общаго пользованія гаваняхъ, затолахъ или ихъ частяхъ“.

Содержаніе приведенной статьи не оставляетъ никакого сомнѣнія въ томъ, что только тѣ, созданные средствами казны, гавани или затоны могутъ подлежать дѣйствію этого закона, которые

обладаютъ слѣдующими двумя признаками: 1) если они являются окончательно устроенными, и 2) открыты для общаго пользованія.

Только наличность и совокупность этихъ двухъ признаковъ и даетъ право распространять дѣйствіе закона на данное сооруженіе, и уже отсутствіе одного изъ нихъ отнимаетъ почву для обложения. Это соображеніе въ особенности необходимо имѣть въ виду, такъ какъ на ряду съ вполне безопасными естественными затономъ, открытыми для общаго пользованія, могутъ существовать такіе, которые хотя и созданы средствами казны, и открыты для общаго пользованія, но ни въ коемъ случаѣ не могутъ быть названы окончательно устроенными, такъ какъ не могутъ удовлетворить основному требованію со стороны судоходства, а именно -- безопасности зимующаго каравана отъ весенняго ледохода. Яркимъ образцомъ такого сооруженія въ полномъ смыслѣ этого слова является, какъ увидимъ ниже, Муромскій затонъ и съ нѣкоторыми ограниченіями также и Сормовскій.

Замѣна строго опредѣленнаго понятія, приведеннаго въ законѣ— „окончательно устроенные“ уклончивымъ и растяжимымъ понятіемъ „въ мѣрѣ возможности“, какъ это дѣлаетъ Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ на 11 стр. своей записки *), представленной на законодательное разсмотрѣніе, является искаженіемъ основнаго требованія закона и не можетъ быть признано правильнымъ, какъ съ формальной стороны, такъ и по существу.

Сооруженія Сормовскаго и Муромскаго затонъ имѣютъ свою почтенную исторію, восходящую къ временамъ знаменитыхъ выправительныхъ сооруженій.

Сормовскій затонъ началъ устраиваться съ 1886—7 годовъ, Муромскій—съ 1894—6 г.г.; другими словами, устройство перваго потребовало едва-ли не четверть вѣка, устройство втораго—12 л.

Однако, не смотря на то, что устройство этихъ затонъ заняло такъ много времени и обошлось казнѣ въ совокупности въ суммѣ 1.613 т. рублей, окончательно устроенными ихъ назвать ни въ какомъ случаѣ нельзя.

Вотъ такая характеристика дана названнымъ затономъ въ постановленіи II-го Съѣзда Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна 10—14 декабря 1909 года:

„Разсматривая вопросъ объ обложеніи Сормовскаго и Муромскаго затонъ, Съѣздъ призналъ, что эти затоны въ отношеніи цѣнности сооружений въ смыслѣ вліянія на безопасность зимовки существенно отличаются отъ искусственныхъ гаваней и безопасныхъ затонъ.

Здѣсь (т. е. въ Сормовскомъ и Муромскомъ затонъ) сооружения исправили главнѣйшіе недостатки, не обезпечивъ безопасности для зимующихъ судовъ.

Такъ, въ означенныхъ затонъ производятся слѣдующія операци, которыя въ правильно устроенныхъ искусственныхъ гаваняхъ и естественныхъ безопасныхъ затонъ не имѣютъ мѣста: 1) подводка весною каравана съ расколкою льда; 2) весенняя учалка каравана съ заблаговременнымъ наймомъ усиленной навигаціонной команды и подъемкой пара; 3) охрана каравана отъ такихъ явленій, какъ обратное движеніе льда и случайныхъ теченій весною при прибыли воды; 4) переводка каравана отъ Муромскаго затона въ луга или въ Оку къ городскому берегу.

Вслѣдствіе этого, для затонъ Муромскаго и Сормовскаго признано возможнымъ установленіе слѣдующихъ нормъ, согласованныхъ съ тѣми выгодами, которыя доставляютъ эти сооружения, и съ учетомъ дополнительныхъ расходовъ, ежегодно производимыхъ судовладѣльцами на устраненіе оставшихся неисправленными неудобствъ естественныхъ зимовокъ.

Н о р м ы о б л о ж е н і я .

На нефть и нефтяные остатки . . .	$\frac{1}{16}$ коп. съ п.
Хлѣбъ	$\frac{1}{8}$ " " "
Баржи съ 1 квадратной сажени площади	5 " " "
Пароходы также съ 1 квадратной сажени площади	5 " " "

*) „Вѣдомство П. С. не задавалось и не могло задаваться мыслью создать въ этихъ затонъ такія условія зимовки, какими пользуются суда въ искусственныхъ гаваняхъ, устроенныхъ за предѣлами рѣчного русла и находящихся, слѣдовательно, внѣ какого-либо вліянія отъ движенія льда въ названномъ руслѣ. Задача вѣдомства п. с. въ настоящемъ случаѣ заключалась лишь въ томъ, чтобы обезпечить въ мѣрѣ возможности безопасность зимовки въ тѣхъ природныхъ затонъ на Волгѣ у Н.-Новгорода, которые издавна служили убѣжищемъ для зимующихъ у этого города судовъ“. (Стр. 11).

и съ 1 квадратнаго фута площади на- грѣва пар. котл.	1 коп.
Лѣсъ—съ дерева по	10 „
Камень—съ 1 куб. сажени	40 „
Кирпичъ—съ 1000 штукъ	30 „
Дрова—съ 1-й куб. сажени	30 „

1) Затонъ Сормовскій долженъ быть огражденъ отъ ледохода болѣе долговѣчнымъ и надежнымъ сооруженіемъ, чѣмъ лѣдорѣзы, защищенъ отъ попаданія льда изъ Ревякской Воложки и расширенъ для правильной разстановки каравана, какъ въ пожарномъ, такъ и въ судоходномъ отношеніи.

2) Затонъ Муромскій долженъ быть расширенъ въ тѣхъ же цѣляхъ, и использована вся площадь земли, защищенная дамбой.

3) Признать, что сколько нибудь удовлетворительное разрѣшеніе вопроса о зимовкѣ судовъ у Нижняго можетъ быть достигнуто только устройствомъ надлежаще оборудованной искусственной гавани. На этомъ основаніи поручить Совѣту Съѣздовъ войти съ ходатайствомъ въ Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ о скорѣйшемъ осуществленіи этого мѣропріятія“.

Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ считаетъ эти соображенія несущественными. Оно утверждаетъ совсѣмъ обратное. „Задачи, поставленныя вѣдомству путей сообщенія въ данномъ дѣлѣ, выполнены, ибо въ Сормовскомъ затонѣ, послѣ устройства ограждающей затонъ дамбы, съ установкой на ней въ 1903 г. ряда сильныхъ ледорѣзовъ, устранена возможность доступа льда, могущаго угрожать цѣлости зимующихъ судовъ. Въ связи съ этимъ послѣ указаннаго срока въ означенномъ затонѣ не было ни одного случая поврежденія судовъ движеніемъ льда при вскрытіи рѣки“,—утверждаетъ оно на стр. 11-й своей записки, и далѣе: „Равнымъ образомъ, и Муромскій затонъ изъ года въ годъ выполняетъ свое назначеніе охранять отъ ледохода становящіяся въ него на зиму суда, причемъ, обыкновенно, не въ состояніи вмѣстить всѣхъ судовъ, ищущихъ въ немъ убѣжища, и часть ихъ остается въ теченіе зимняго періода на стоянкѣ передъ входомъ въ затонъ. Если здѣсь и бываютъ отдѣльные случаи аварийъ съ судами при ледохо-

дѣ, то число такихъ случаевъ совершенно ничтожно по сравненію съ количествомъ судовъ, ежегодно зимующихъ въ затонѣ (въ среднемъ до 190 въ годъ).“

Ледъ изъ Волги въ Сормовскій затонъ попадаетъ почти каждую весну. Онъ идетъ черезъ Ревякскую Воложку и ложиной по лугамъ отъ села Козина. Судовладѣльцы, суда которыхъ зимуютъ въ Сормовскомъ затонѣ, это явленіе отлично знаютъ и весною передъ наступленіемъ ледохода разводятъ стоявшій на зимовкѣ караванъ на двѣ стороны, оставляя въ срединѣ затона широкой интервалъ для прохода льда. Только этимъ и нужно объяснить, что съ 1904 года при весеннемъ ледоходѣ не было случаевъ аварийъ съ стоящими на зимовкѣ судами

То же признаніе мы находимъ и въ отношеніи Начальника Нижегородской Рѣчной Полиціи отъ 25 іюля 1909 года за № 2.133 на имя Начальника Нижегородскаго Отдѣленія Казанскаго Округа Путей Сообщенія. Приводимъ наиболѣе существенную часть его дословно:

„На отношеніе отъ 7-го іюля за № 925, имѣю честь сообщить Вашему Высокородію, что въ дѣлахъ Рѣчной Полиціи за послѣднее десятилѣтіе имѣются слѣдующія свѣдѣнія о судовыхъ аваріяхъ въ Сормовскомъ затонѣ:

1902 года 2-го апрѣля во время подвижки льда:

1) Пароходъ „Чернонебовъ“ получилъ проломъ днища и затонулъ;

2) баржа Общества „Дружина“ дала течь;

3) сдавило баржи М. Я. Кожебаткина №№ 40 и 13 съ грузомъ мазута: въ одной 40.000 пуд. и въ другой 18.000 пудовъ; которыя и затонули;

4) баржа С. С. Ковалева № 10-й дала сильную течь отъ напора судовъ;

3-го апрѣля: 5) у баржи № 14-й Я. С. Чернонебова проломило правое плечо;

6) баржу П. Д. Яргомскаго сдавило льдомъ;

7) баржа № 19-й М. Я. Кожебаткина получила поврежденіе въ подворотѣ праваго плеча;

12-го апрѣля: 8) нажало льдомъ на караванъ и оторвало 3 баржи Волжско-Каспійскаго Общества, изъ которыхъ двѣ остановлены у рѣчки Левинки, а одна у Подновья;

9) выжало на берегъ на полотно желѣзнодорожной Сормовской вѣтви 5 баржей: Я. С. Чернонебова, Д. В. Сироткина, С. А. Землянова, Г. Г. Саракѣева и г. Замылова, нефтекачку Сормовскихъ заводовъ и дощаникъ г. Ундорина;

10) льдомъ раздавило двѣ баржи Я. Е. Хлѣбникова, груженыя мазутомъ по 15.000 пудовъ каждая;

11) раздавило льдомъ баржу М. Я. Кожебаткина съ грузомъ 30.000 пудовъ мазута;

12) раздавило льдомъ баржу администраціи А. И. Милютина;

13) баржу П. Ф. Бычкова.

и 14) баржу С. С. Четвергова; всѣ баржи затонули.

Въ то же время повредило 3 баржи: Д. В. Сироткина, А. Орѣхова С-вья и И. Н. Теръ-Акопова.

Кромѣ того, въ этотъ же ледоходъ получили поврежденія и нѣкоторыя суда, стоявшія подъ затономъ, а именно:

2-го апрѣля—баржа И. Г. Шаронова—затонула.

7-го апрѣля—затонула баржа И. В. Бабушкина, которую затѣмъ и унесло.

Оторвало отъ каравана и унесло дощаникъ Тѣснищева, груженный глиняной посудой.

12-го апрѣля—оторвало отъ каравана и унесло баржу Я. П. Рукавишникова.

1903-й годъ. 26-го марта во время подвижекъ льда у Сормовскаго затона большая льдина пошла черезъ ухвостье дамбы и всей массой ударило въ баржи И. В. Бабушкина, стоявшія въ затонѣ; двѣ баржи оторвало и унесло къ рѣчкѣ Левинкѣ, гдѣ и выжало на берегъ, противъ пристани барона Д. Н. Дельвигъ и К^о.

Та же льдина ударила въ баржи И. Н. Теръ-Акопова, стоявшія у Сормовской судостроительной верфи; двѣ баржи затонули, а три получили большія поврежденія. Далѣе, баржами этими выжало на берегъ пароходъ „Самодержецъ“ О-ва „по Волгѣ“ и поломало гребное колесо и каюты 3-го класса; пароходомъ „Самодержецъ“, въ свою очередь, раздавило 2 винтовыхъ баркаса Сормовскихъ заводовъ „Марамошка“ и „Волна“, стоявшія на бе-

регу на клѣткахъ, а также строящуюся желѣзную баржу.

28-го марта ледоходомъ повреждены: баржа И. В. Бабушкина—прорѣзало правый бокъ; сошедшій съ берега пароходъ „Самодержецъ“ вторично выжало на берегъ и сломало правый обносъ; баржу Д. В. Сироткина выжало на берегъ.

За послѣднее пятилѣтіе аварийъ съ судами въ Сормовскомъ затонѣ не было, хотя ледъ и идетъ преимущественно затономъ. Явленіе это надо объяснить тѣмъ, что караванъ чалится на двѣ стороны затона, оставляя средину свободной.

Осенью 1906 года, когда суда встали уже на зимовку, вслѣдствіе быстрой и большой убыли воды, обсохло 10 груженыхъ баржей. (Отношеніе Начальника Нижегородской Рѣчной Полиціи отъ 25 іюля 1909 г. за № 2133).

Такимъ образомъ, если въ Сормовскомъ затонѣ за послѣдніе годы нѣтъ аварийъ, то это объясняется не безопасностью его, а тѣмъ, что судовладѣльцамъ приходится принимать особыя мѣры для огражденія своихъ судовъ, что, вызывая съ ихъ стороны расходы, въ свою очередь уменьшаетъ емкость затона, такъ какъ судовладѣльцамъ при разстановкѣ каравановъ на зимовку приходится заранѣе учитывать необходимость ихъ весенней расчалки и разводки. При такихъ условіяхъ говорить о томъ, что названный затонъ представляется окончательно устроеннымъ и безопаснымъ, является не совсѣмъ правильнымъ.

По поводу Муромскаго затона Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ въ законопроектѣ (стр. 11 и 12) указываетъ, что онъ прекрасно выполняетъ свое назначеніе, охраняетъ отъ ледохода становящіяся въ него на зимовку суда. Въ дополненіе къ этому Управление говоритъ, что за пятилѣтіе съ 1904—1908 гг. въ Муромскомъ затонѣ повреждено было ледоходомъ всего три судна, при чемъ весь убытокъ отъ этихъ поврежденій выразился въ суммѣ около 400 р. Засимъ, внѣ затона, но въ районѣ его пострадало за то же время отъ ледохода еще 4 судна. Къ сожалѣнію, этимъ утвержденіямъ противорѣчатъ факты, всѣмъ извѣстные на Волгѣ.

Муромскій затонъ отнюдь не является безопаснымъ и окончательно устроеннымъ. Дамба, ограждающая мѣсто стоянки каравана отъ напора весенняго льда, не является надежнымъ сооруженіемъ. Она выполняетъ свое назначеніе постольку,

поскольку ледъ весною изъ р. Оки проходить раньше. чѣмъ ледъ изъ рѣки Волги. Благодаря послѣднему обстоятельству всѣ суда изъ Муромскаго затона сейчасъ же по проходѣ Окскаго льда спѣшатъ встать въ Оку, чтобы укрыться отъ Волжскаго льда. Этотъ послѣдній идетъ черезъ дамбу и попадаетъ въ затонъ, кромѣ того, также лугами изъ Волги. Если бы ледъ изъ Волги пошелъ ранѣе Окскаго льда, или, если бы ледоходъ имѣлъ мѣсто сразу изъ обѣихъ рѣкъ, то катастрофа въ Муромскомъ затонѣ была бы неизбежной, и весь караванъ, стоящій на зимовкѣ въ затонѣ погибъ бы.

По поводу аварій, имѣвшихъ мѣсто въ Муромскомъ затонѣ, Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь указать, что таковыя имѣютъ мѣсто ежегодно въ Муромскомъ затонѣ.

Совѣтъ Съѣздовъ позволяетъ себѣ привести хронику аварій и поврежденій съ судами, имѣвшихъ мѣсто въ Муромскомъ затонѣ съ 1904 года.

10-го апрѣля 1904 года подвижкой льда срѣзало баржу № 76 Т-ва Бр. Нобель съ грузомъ нефтяныхъ остатковъ до 15 тыс. пудовъ. Баржа затонула.

10-го апрѣля,—проломило льдомъ, и затонула баржа № 0 Ф. Е. Приспѣшникава.

22-го декабря—ночью вслѣдствіе расширенія льда получили слѣдующія поврежденія стоящія въ затонѣ суда: 2 баржи наслѣдниковъ Н. Е. Башкирова получили пробоины въ подводной части, причемъ баржа № 8 дала течь. Вторая баржа нефтекачка съ грузомъ нефти до 10 тысячъ пудовъ затонула. Баржа нефтекачка М. С. Солина съ грузомъ нефти въ количествѣ до 60 тысячъ пудовъ дала течь. Затонули: дощаникъ И. И. Шерстнева и баржа № 8 А. Н. Марковой.

Въ 1905 году: 17-го марта пожаромъ уничтожено 51 непаровое судно и 1 буксирный пароходъ. Нѣсколько судовъ потоплено и поломано въ цѣляхъ прекращенія распространенія огня. Пожаръ принялъ такіе большіе размѣры вслѣдствіе тѣсноты въ затонѣ и скученности каравана.

10-го апрѣля 1905 года обсохли отъ убыли воды: пароходы „Сунгари“ Бр. Тюриныхъ и г. Лабазина, „Надежда“—Малининой, „Елизавета“—Бр. Евсѣевыхъ и „Воля“—Бердникова; дебаркадеръ Карасева.

Льдомъ поврежденъ пароходъ „Евсѣевъ 3-й, —Евсѣевыхъ.

1906 годъ: 29-го марта при подвижкѣ льда сорвало руль баржи № 22 П. М. Морозова.

Повредило днище желѣзнаго корпуса на швѣ противъ рубки, руль, обносный брусъ и бушпритъ на пароходѣ „Сунгари“ Бр. Тюриныхъ и г. Лабазина. Сломало льдомъ конный перевозный паромъ В. А. Яковлева.

29-го октября вслѣдствіе затора льда обсохли: 2 баржи наслѣдниковъ Цехового, 3 баржи наслѣдницы У. С. Курбатова О. П. Карповой, 1 баржа Вислобокова, 1—С. М. Бузина, 3—А. Л. Жернакова, 2 гусяны А. Ф. Хохлова, 1 баржа И. Г. Стахѣева, 1—Шаронова, 1 коломенка И. П. Тогунова, 1 баржа Чертилова, 1—А. Л. Жернакова и докъ № 1-й А. А. Худякова, 1 баржа А. Д. Клюкина и 1—М. М. Машерова, 3 баржи Т. Д. н-ковъ Н. Е. Башкирова, груженныя хлѣбомъ.

1907 годъ. 17-го марта во время оттепели затонула баржа № 6 М. М. Машерова.

5 апрѣля въ 11 часовъ утра ледъ прорвало и нажало къ Борскому Яру и лабазамъ н-ковъ Н. Е. Башкирова. Его навалило на дебаркадеръ О. П. Карповой и непаровой барказъ „Ока“ М. К. Кашиной.

7-го апрѣля. Во время подвижки льда баржа Климова ударила о баржу Машерова.

Прорѣзало льдомъ дебаркадеръ н-цы У. С. Курбатова О. П. Карповой.

3-го апрѣля. Льдомъ сломало совершенно баржу Ф. Е. Приспѣшникава. Весь караванъ въ теченіе дня сильно прижимало къ берегу.

15-го апрѣля. Образовался изо льда заторъ, въ которомъ оказались 7 пароходовъ: „Добрый“, „Бѣлевецъ“, „Печорець“ н-цы У. С. Курбатова—О. П. Карповой, „Гордый Черновъ“—Г. И. Чернова, „Волшебникъ“—Д. Ф. Бѣляева, „Аяксъ“—М. М. Машерова, „А. А. Худяковъ“—А. А. Худякова, 3 дока Худякова (въ одномъ изъ нихъ пароходъ „Боярышня“—О-ва „по Волгѣ“, въ 2 другихъ—по 1 баржѣ), докъ П. М. Подшивалова съ находящейся въ немъ его баржей и до 10 баржей разныхъ владѣльцевъ.

Въ 12 часовъ дня весь заторъ льда двинулся съ судами, кромѣ парохода „Волшебникъ“ Д. Ф. Бѣляева, который былъ вытасненъ изъ затона на Волгу и выброшенъ льдомъ на берегъ подъ лабазы н-въ Н. Е. Башкирова. Повреждены льдомъ пароходы „Добрый“, „Бѣлевецъ“ и „А. А. Худяковъ“. Поврежденъ докъ П. М. Подшивалова.

23-го октября 5 ч. утра. При подвижкѣ льда 5 судовъ протащило сажень на 30 вмѣстѣ со льдомъ: 2 баржи Т-ва Н. А. Бугрова, груженыя хлѣбнымъ товаромъ, 1—Акц. О-ва И. Любимовъ и К^о—груженую желѣзомъ, 1—А-ціи А. И. Милютина и пристань Т-ва Легкаго Пароходства.

У приверха Мочальнаго острова выдвинуло льдомъ на берегъ баржу Василевкина.

1908 годъ: 8 апрѣля въ 1 часъ ночи подвижною льда повредило подводную часть баржи № 28 Ад-ціи по дѣламъ А. И. Милютина.

Вдавило лѣвый бокъ у пароходнаго корпуса Ф. Г. Васягина, который послѣ этого и затонулъ. Сломанъ дощаникъ В. А. Яковлева.

8-го апрѣля 2 ч. дня. Второй подвижкой льда сорвало съ береговыхъ чалокъ и унесло дебаркадеръ О-ва „Кавказъ и Меркурій“ и баржу № 5 П. Г. Чкалова.

8 апрѣля 11 ч. ночи. Подвижкой льда поврежденъ дощаникъ Варева и Веденѣва.

9-го апрѣля 10 ч. вечера. Растянуло подводную часть ниже праваго колеса деревяннаго корпуса парохода „Арзамасъ“ Шахаева, который затонулъ.

16-го апрѣля. Затонулъ пароходъ „Патріотъ“—А. А. Кожебаткиной.

24-го апрѣля. Затонула баржа № 3 А. Н. Марковой.

1909 годъ. 20-го февраля затонула баржа № 12 П. Д. Дерюгина.

17-го марта дала течь баржа А. И. Лебедева.

3-го апрѣля подвижкой льда выжаты на берегъ и повреждены слѣдующія суда: баржа № 32 С. А. Землянова, ноликъ и дощаникъ И. И. Шерстнева, баржа № 13 А. Д. Клюкина. Ударило льдомъ баржу А. И. Лебедева и повредило подводную часть на протяженіи 8 копаней. Пароходъ „Кулибинецъ“ Д. И. Мухановскаго выжатъ на Борскій берегъ и поврежденъ. Пароходъ „Рискъ“ П. И. Волосова и баржа С. В. Кречетова выжаты на берегъ.

4-го апрѣля. Выдвинуты на берегъ и повреждены паромъ № 3 и пристань Т-ва Нижегородскаго Легкаго Пароходства, дощаникъ Гр. Боташева и баржа № 3 А. И. Лебедева.

5-го апрѣля, 6 час. вечера. Подвижкою льда

выдвинуло на берегъ пароходы „Соперникъ“ П. И. Волосова, „Кулибинецъ“ Д. И. Мухановскаго и баржу С. В. Кречетова.

8-го ноября обсохли стоявшія въ затонѣ суда: пароходъ „Евсѣевъ“, баржи Н. И. Гребенщикова, А. Л. Старова, коломенка И. П. Тогунова, дебаркадеръ Т-ва „Русь“, баржа П. М. Морозова докъ Н. А. Бугрова и пароходъ „В. Сорокинъ“ В. С. Сорокина.

Кромѣ названныхъ судовъ, обсохли также баржа № 0,—А. Г. Токарева, съ хлѣбнымъ грузомъ въ количествѣ 28 тысячъ пудовъ, баржа № 1 В. Н. Кравцева съ хлѣбнымъ грузомъ въ количествѣ 25.478 пудовъ, баржа № 4 А. Л. Старова съ грузомъ хлѣба въ количествѣ 50 тысячъ пудовъ, баржа № 2 Е. Я. Маркелова съ хлѣбнымъ грузомъ въ количествѣ 20 тысячъ пудовъ.

На заплескѣ Борскаго берега обмелѣли ноликъ и пристань И. И. Шерстнева, 2 пристани Товарищества Нижегородскаго Легкаго Пароходства, пароходы „Евсѣевъ 3-й“, „Кулибинецъ“, „Евсѣевъ 1-й“, „Отчаянный“ и пристани В. Е. Евсѣева, А. И. Евсѣевой и Ф. Г. Васягина.

Приведенная лѣтопись несчастныхъ случаевъ съ судами во время зимовки въ Муромскомъ затонѣ является настолько яркимъ и документальнымъ опроверженіе оптимизма Управленія Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ, что Совѣтъ Съѣздовъ считаетъ себя въ правѣ сдѣлать заключеніе, что если Сормовскій затонъ былъ признанъ не вполне еще устроеннымъ, то относительно Муромскаго приходится сказать, что онъ является совсѣмъ неустроеннымъ, а при такихъ условіяхъ говорить объ установленіи сборовъ за пользованіе этими затонами является по меньшей мѣрѣ преждевременнымъ: это прежде всего противорѣчило бы ст. 2 закона 19 апрѣля 1904 года.

Таково окончательное заключеніе, къ которому Совѣтъ Съѣздовъ приходитъ при оцѣнкѣ, говоря словами официальной записки, „тѣхъ реальныхъ выгодъ, которыя извлекаетъ судоходство“, отъ устройства названныхъ затоновъ. Какъ можно видѣть, эти реальные выгоды крайне скромны. Между тѣмъ, затраты казны на устройство названныхъ затоновъ были огромны: по Сормовскому затону—1.380.045 руб. 74 коп. и по Муромскому—255.279 руб. 74 коп., а по обоимъ затонамъ всего 1.613.325 руб. 48 коп.

Затраты эти слѣдуетъ признать непропорціо-нально огромными. Достаточно указать, что устройство новыхъ гаваней, которыя съ 1902 года начали сооружаться на Волгѣ,—Кинешемской, Самарской, только еще проектированной Мещерской должно обойтись значительно дешевле. Въ этомъ отношеніи особенно интересно сопоставить данныя о Сормовскомъ затонѣ съ проектомъ предложеній къ устройству Мещерской гавани, какъ сооруженія, предполагаемаго къ устройству тоже около Нижняго-Новгорода.

Въ Сормовскомъ затонѣ по даннымъ за время съ 1902—1909 г. помѣщается въ среднемъ 190 судовъ (максимально—224), Мещерская гавань рассчитана на 408 судовъ; количество грузовъ, зимовавшихъ въ Сормовскомъ затонѣ за указанный періодъ, составляетъ въ годъ въ среднемъ около 4 милліоновъ пудовъ (3987 тыс. пуд.: максимумъ въ 1902—3 г.—10.5 мил. пуд.); грузооборотъ Мещерской гавани рассчитанъ на 62 милліона пудовъ. Стоимость Сормовскаго затона 1.358.045 р. 74 коп., Мещерской гавани около 1.5 мил. руб. (1.403 237 руб. 66 коп.). Примѣнительно къ этимъ расчетамъ устройство Сормовскаго затона должно было бы обойтись не дороже 600 тыс. рублей, между тѣмъ уже до 1902 года, за время съ 1886 года по 1899 годъ на его устройство истрачено было свыше 1 милліона рублей (1.065.560 р. 04 к.) и за періодъ съ 1902 по 1909 годъ на устройство дамбъ и ледорѣзовъ еще 300 тысячъ рублей (292.485 р. 70 к.).

Совѣтъ Съѣздовъ не считаетъ себя вправѣ касаться вопроса, почему это такъ произошло, почему названное сооруженіе обошлось казнѣ въ такую сумму, на которую можно было бы создать вполне современную гавань съ оборудованными желѣзнодорожными путями и приспособленіями для передачи грузовъ. Но онъ вправѣ поставить другой вопросъ, справедливо ли возлагать на судоходство возмѣщеніе всѣхъ, въ томъ числѣ и непроизводительныхъ расходовъ, точный размѣръ которыхъ въ настоящее время трудно и учесть, которые, тѣмъ не менѣе, составляютъ, несомнѣнно, очень внушительный процентъ въ общей суммѣ затратъ на устройство?

При такихъ условіяхъ вопросъ о сборахъ за пользованіе этими затонами получаетъ совсѣмъ иное освѣщеніе. Записка Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ дѣлаетъ

попытку представить вопросъ въ томъ видѣ, что судовладѣльцы имѣютъ тенденцію уклониться отъ обложенія и потому выдвигаютъ такія соображенія, которыя абсолютно являются не основательными.

Совѣтъ Съѣздовъ признаетъ, что затраты правительства на оборудованіе водныхъ путей зимовочными пунктами должны быть возмѣщены правительству, такъ какъ лишь при наличности этого условія можно рассчитывать на удовлетвореніе нуждъ судоходства, но съ другой стороны онъ полагаетъ, что возмѣщенію со стороны судоходства должны подлежать лишь тѣ расходы, которые затрачены производительно и пошли дѣйствительно на удовлетвореніе непосредственныхъ нуждъ судоходства.

Въ своемъ представленіи Управленіе Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ указываетъ, что вопросъ о взиманіи сборовъ за стоянку и зимовку судовъ въ устроенныхъ за счетъ казны гаваняхъ и затонахъ детально обсуждался при широкомъ участіи заинтересованныхъ лицъ въ комиссіи, командированной въ 1902 году въ главнѣйшіе пункты Волжскаго судоходства по вопросамъ выясненія условій зимовки судовъ, объ улучшеніи и устройствѣ затоновъ и объ установленіи сборовъ за пользованіе ими. Совѣщаніе это въ исторіи вопроса сыграло большую роль. Управленіе Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ въ своемъ представленіи неоднократно ссылается на журналъ названнаго Совѣщанія. Потому и Совѣтъ Съѣздовъ считаетъ необходимымъ на немъ остановиться.

Совѣщаніе, состоявшееся 1, 3 и 4 іюня 1902 г. по означеннымъ вопросамъ въ Нижнемъ-Новгородѣ признало:

1) необезпеченность Нижняго-Новгорода мѣстами для безопасной зимней стоянки, и въ связи съ этимъ при обсужденіи вопроса о необходимости устройства Кинешемской гавани, высказалось за желательность преимущественнаго удовлетворенія подобныхъ нуждъ въ Нижнемъ-Новгородѣ;

2) необходимость постройки Самарской бухты, но указало, что съ ея устройствомъ нужды весьма значительнаго Самарскаго нефтяного каравана въ безопасныхъ мѣстахъ зимней стоянки не будутъ удовлетворены;

3) желательнымъ удовлетвореніе судоходныхъ

нуждъ въ Казани, но высказалось за чрезмѣрность предположенныхъ къ взиманію въ Казани сборовъ.

Что касается вопроса о сборахъ въ возмѣщеніе уже произведенныхъ и имѣющихъ быть произведенными затратъ казны на устройство затоновъ, Совѣщаніе категорически высказалось противъ начисленія процентовъ на произведенныя уже казною затраты. Совѣщаніе признало возможнымъ и для себя необременительнымъ погашеніе новыхъ затратъ казны изъ 4% годовыхъ, а уже произведенныхъ крупныхъ затратъ изъ 1% въ годъ, безъ начисленія какихъ либо % за прежнее время.

Въ предположеніяхъ относительно взиманія сборовъ въ законопроектѣ, представленномъ на законодательное разсмотрѣніе, сумма сборовъ составляетъ значительно большій процентъ съ затраченной суммы, чѣмъ высказалось Совѣщаніе въ 1902 году.

Въ законопроектѣ составителями проводится та мысль, что нормы сборовъ въ устроенныхъ за счетъ казны гаваняхъ и затонахъ являются уже чѣмъ то опредѣлившимся, обще признаннымъ, почти недопускающимъ критики и даже имѣющимъ для всей Волги общій характеръ.

Законопроектъ указываетъ *) на возможность установленія въ затонахъ, какъ у Н.-Новгорода, такъ и въ прочихъ пунктахъ, изъ числа намѣченныхъ къ устройству въ нихъ гаваней или затоновъ приблизительно однообразныхъ сборовъ. „Такъ какъ, при этомъ, условія судоходной дѣятельности на Волгѣ болѣе или менѣе одинаковы повсюду, то проектируемые размѣры сборовъ, казалось, могли бы быть, по введеніи ихъ въ Нижегородскихъ затонахъ, распространены засимъ, съ тѣми или иными, вызываемыми мѣстными условіями незначительными отличіями, и на всѣ другіе, могущіе подлежать устройству, волжскіе гавани и затоны“. Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ въ установленіи предлагаемыхъ въ законопроектѣ нормъ сборовъ, исходитъ: 1) изъ мнѣнія судопромышленниковъ относительно установленія сборовъ въ Совѣщаніи 1, 3 и 4 іюня 1902 года въ Нижнемъ-Новгородѣ (правда, въ журналѣ Совѣщанія норма эта значительно ниже, чѣмъ предполагаетъ законопроектъ,

но въ законопроектѣ путемъ математическихъ вычисленій, не лишенныхъ интереса, на которыхъ мы остановимся ниже, говорится, что сборъ „дасть для непарового судна почти одинаковую сумму, а для парохода даже пониженную противъ предположеній судопромышленниковъ“ **) и 2) изъ тождественности предположеній всѣхъ волжскихъ судопромышленниковъ въ отношеніи предметовъ обложенія сборомъ и изъ отсутствія особенной разницы въ размѣрахъ самаго сбора.

На этихъ основныхъ посылкахъ, на которыхъ строится какъ самое установленіе сбора, такъ и размѣры его, Совѣтъ Съѣздовъ позволяетъ себѣ остановить свое вниманіе.

Въ Совѣщаніи 1, 3 и 4-го іюня 1902 года, созванномъ въ Нижнемъ-Новгородѣ, принимали участіе 26 судовладѣльцевъ. Изъ ихъ числа двое — В. И. Мензелинцевъ и Д. В. Сироткинъ являлись представителями общественныхъ организацій, призванныхъ защищать интересы судопромышленности, къ мнѣнію которыхъ слѣдовало бы отнестись съ исключительнымъ вниманіемъ, такъ какъ ихъ мнѣніе являлось не ихъ личнымъ мнѣніемъ, а мнѣніемъ тѣхъ корпорацій, отъ которыхъ означенныя лица являлись представителями: В. И. Мензелинцевъ отъ Нижегородскаго Биржевого Комитета и Д. В. Сироткинъ отъ Нижегородскаго Отдѣленія Императорскаго Общества Судоходства. Затѣмъ, изъ числа участвовавшихъ въ Совѣщаніи представителей пассажирскихъ и буксирныхъ парокходствъ 4 представителя пассажирскихъ парокходствъ и 11 представителей буксирнаго парокходства совершенно не были заинтересованы въ установленіи того или иного размѣра сборовъ, такъ какъ суда ихъ зимуютъ не въ Сормовскомъ и Муромскомъ затонахъ, составлявшихъ предметъ обсуждения даннаго Совѣщанія. Такимъ образомъ, изъ общаго количества участниковъ Совѣщанія въ 42 человекъ, изъ которыхъ 15 человекъ были представители вѣдомствъ, желѣзныхъ дорогъ, города и земства, лицъ, заинтересованныхъ въ установленіи справедливыхъ нормъ сборовъ, было только 12 человекъ. Естественно, что находясь въ меньшинствѣ, они не могли своими голосами дать правильное рѣшеніе вопросу.

Когда многимъ участникамъ Совѣщанія пришлось позднѣе ознакомиться съ его журналомъ то

*) стр. 7 законопроекта.

**) стр. 9 законопроекта.

они были удивлены, увидѣвъ, что ихъ протесты, указанія на чрезмѣрную высоту обложенія остались не занесенными въ журналъ. По журналу выходитъ, что вопросъ съ нормами сборовъ прошелъ какъ будто бы безъ всякихъ возраженій. По крайней мѣрѣ законопроектъ говорить, что нормы сборовъ исходятъ изъ заявленій судопромышленниковъ о согласіи на обложеніе. Судопромышленники, дѣйствительно, выражали свое полное согласіе на установленіе сборовъ, но по поводу размѣровъ были коренныя разногласія.

Въ особомъ мнѣніи Предсѣдателя Нижегородскаго Биржевого Комитета указывается на чрезмѣрность обложенія судовъ и грузовъ въ Муромскомъ затонѣ и проектируемой Борской гавани. Указывается, какъ возможный размѣръ обложенія, съ пароходовъ 5 коп. съ 1 кв. ф. площади нагрѣва котловъ безъ уплаты за площадь судна, съ баржей и другихъ судовъ по 15 коп. съ 1 кв. сажени площади судна и съ груза по $\frac{1}{4}$ к. съ пуда.

„Если цѣна“, говорится въ особомъ мнѣніи, „за пользованіе Борской гаванью и Муромскимъ затономъ не будетъ понижена, то судовладѣльцы будутъ избѣгать эти затоны, и тогда предположенная къ сбору сумма не можетъ быть выполнена“.

Во второмъ особомъ мнѣніи Предсѣдателя Нижегородскаго Отдѣленія Императорскаго Общества Судоходства указывается, что нѣкоторыя его предположенія, высказанныя на Совѣщаніи и по его мнѣнію весьма существенныя, въ немъ пропущены. Интересы главнаго транзитнаго груза Волги—нефтяного—остались незащищенными, и самообложеніе постановлено предложить правительству несоразмѣрно высокое.

Далѣе въ особомъ мнѣніи указывается, что, не смотря на то, что Московско-Нижегородская желѣзная дорога получаетъ громадныя выгоды отъ перевозки нефтяныхъ грузовъ, доставляемыхъ Волгой, она не устроила до сихъ поръ удобствъ для передачи нефтяныхъ грузовъ и не имѣетъ незатопляемой линіи для приѣма ихъ весною.

Необходимо въ интересахъ самой дороги привлечь ее къ расходамъ по устройству Сормовскаго затона. Самые размѣры сборовъ, выработанные въ Совѣщаніи, были признаны чрезвычайно высокими, и уплата ихъ—тяжелой для судоходства.

Возраженія, заключающіяся въ этихъ двухъ приведенныхъ особыхъ мнѣніяхъ, принадлежащихъ представителямъ двухъ общественныхъ организацій, призванныхъ заботиться о нуждахъ судопромышленности, даютъ полное основаніе утверждать, что нормы сборовъ, предположенныя на Совѣщаніи 1902 года въ Нижнемъ-Новгородѣ, не встрѣтили признанія со стороны представителей Волжской судопромышленности, на что ссылается во многихъ мѣстахъ объяснительной записки къ законопроекту (стр. 3, 7, 13, 21) Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ.

Въ установленіи сборовъ, приведенныхъ въ законопроектѣ, Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ исходитъ кромѣ мнѣнія судопромышленниковъ, также и изъ тождественности предположеній всѣхъ волжскихъ судопромышленниковъ въ отношеніи предметовъ обложенія сборомъ и изъ отсутствія особенной разницы въ размѣрахъ самаго сбора.

Размѣры сборовъ, установленныя Совѣщаніемъ въ Нижнемъ-Новгородѣ: съ пароходовъ 10 к. съ 1 кв. фута площади нагрѣва котловъ. Съ баржей и другихъ судовъ по 25 коп. съ 1 кв. сажени площади судна но наибольшимъ его измѣреніямъ; съ грузовъ по $\frac{1}{4}$ к. съ пуда.

Въ Самарѣ: по 1 руб. съ погонной сажени непарового и по 5 руб. съ таковой же сажени парового судна. Съ грузовъ по $\frac{1}{4}$ к. съ пуда.

Въ Казани: съ зимующихъ судовъ всякихъ— 2 рубля съ погонной сажени всякаго судна и съ пароходовъ, кромѣ сего, до 3 рублей съ номинальной силы.

Въ Кинешмѣ судопромышленники соглашались на установленіе сборовъ, взимаемыхъ въ Рыбинской гавани.

Насколько велика „тождественность“ размѣровъ обложенія, будетъ видно ниже на примѣрѣ обложенія за зимнюю стоянку баржи размѣрами 50 саж. на 21 арш. и парохода въ 100 силъ съ площадью нагрѣва приблизительно въ 2000 кв. футъ и размѣрами 30 сажень на 21 аршинъ.

Обложеніе баржи составитъ по даннымъ Совѣщаній:

въ Нижнемъ-Новгородѣ . 87 р. 50 к.

„ Самарской гавани . 50 р. — к. т. е. на $43\frac{0}{100}$ м.

въ Казани 100 р. — к. т. е. на 22,5% б.
 „ Кинешмѣ и Рыбинскѣ 200 р. — к. т. е. на 22,8% б.

Далѣе прослѣдимъ „тождественность“ обложения одного сто-сильнаго парохода.

Она составляетъ по Совѣщаніямъ:

въ Нижнемъ-Новгородѣ . 200 руб.
 въ Самарѣ 150 „
 въ Казани 360 руб.
 въ Кинешмѣ и Рыбинскѣ . 220 „

Такимъ образомъ, приведенное утверждение Управления Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ въ дѣйствительности соовершенно не оправдывается. Далѣе, Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ, беря исходнымъ пунктомъ своихъ разсужденій заключенія Совѣщанія 1902 года въ Нижнемъ-Новгородѣ, въ извѣстный моментъ, когда этотъ матеріалъ начинаетъ связывать его, отбрасываетъ заключенія названнаго Совѣщанія и строитъ самостоятельныя схемы, связь которыхъ со схемами, выработанными въ 1902 году устанавливается, какъ увидимъ далѣе, путемъ пріема, заслуживающаго быть отмѣченнымъ.

По законопроекту, представленному въ законодательныя учрежденія, размѣры сборовъ за пользование Сормовскимъ и Муромскимъ затонами являются повышенными въ сравненіи съ нормами, установленными на Совѣщаніи въ 1902 году. Кромѣ 10 к. за 1 кв. футъ законопроектъ устанавливаетъ обложение паровыхъ судовъ еще и по площади самаго судна—по 30 коп. съ 1 кв. сажени. Несомнѣнно, въ результатѣ повышается и сумма сбора съ парового судна. Такъ, по нормамъ 1902 года за пароходъ въ 100 ном. силъ съ площадью нагрѣва котловъ въ 2000 кв. футъ и размѣрами въ 30 саж. длиной и 21 арш. шириной владѣлецъ парохода долженъ былъ уплачивать 200 рублей. По нормамъ, заключающимся въ законопроектѣ—263 рубля; за непаровое судно вмѣсто 25 коп., установленныхъ Совѣщаніемъ 1902 года, законопроектъ предлагаетъ взимать по 30 коп. съ 1 кв. сажени площади судна. Такъ, за баржу 50 саж. длиной и 7 саж. шириной по нормамъ 1902 года слѣдуетъ уплатить 87 р. 50 к., по законопроекту—105 рублей. Такимъ образомъ, несомнѣнно, законопроектъ увеличиваетъ обложение 1902 года—паровыхъ судовъ на 31,5% и непаровыхъ на 20%. И, не смотря на это, Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ До-

рогъ на страницѣ 9-й законопроекта признаетъ, что обложение „дать для непарового судна почти одинаковую сумму, а для парохода даже пониженную противъ предположеній судопромышленниковъ“. Такое заявленіе заслуживаетъ особеннаго вниманія по тому способу доказательства его, къ какому прибѣгаетъ Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ.

Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ указываетъ въ законопроектѣ, что Нижегородскіе судопромышленники, подсчитывая сумму сбора, какую можетъ дать обложение Сормовскаго и Муромскаго затоновъ, исходили изъ средней площади баржи въ 280 кв. сажень и средней площади нагрѣва парового котла парохода въ 2000 кв. футъ. При нормахъ обложения установленныхъ Совѣщаніемъ 1902 года, обложение одного такого „средняго“ парохода и баржи обходится въ 200 рублей за пароходъ и въ 70 рублей за баржу. Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей въ законопроектѣ на основаніи статистическихъ данныхъ находитъ, что средняя площадь баржи того типа, къ которому принадлежитъ большинство среди остаивающихся на зимовку въ Нижегородскихъ затонахъ, равняется не 280 кв. саж., а менѣе, именно не болѣе 240 кв. саж. Средняя же площадь нагрѣва парового котла равна не 2000 кв. фут., а только 1300 кв. фут. И вотъ, чтобы убѣдить, что нормы сборовъ въ законопроектѣ не являются преувеличенными въ сравненіи съ нормами, установленными въ 1902 году, Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ дѣлаетъ слѣдующее: оно беретъ въ одномъ случаѣ среднюю норму по даннымъ Совѣщанія 1902 года, высчитываетъ обложение по ней и результаты сравниваетъ съ величиной полученной путемъ обложения не той же средней нормы, а уже другой—уменьшенной. Кромѣ того, заслуживаетъ быть отмѣченнымъ то, что если взять данныя о размѣрахъ судовъ, зимовавшихъ, на примѣръ, въ Сормовскомъ затонѣ въ 2 зимовки 1907/8 и 1908/9 г.г., то увидимъ, что средній размѣръ баржи составлялъ: въ 1907/8 году—270 кв. саж., 1908/9 году—298 кв. саж.; баржи въ составѣ зимующаго каравана составляютъ до 67% всѣхъ судовъ: (въ 1907/8 году 70,2%; въ 1908/9 году 62,1%).

Такимъ образомъ, обложение средней баржи по нормамъ Управления Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ составляло бы: въ 1907/8 году—81 р., въ 1908/9 году—89 р., больше

чѣмъ предполагаетъ Управленіе—въ первомъ случаѣ на 12,5⁰/₁₀₀, во второмъ—на 24⁰/₁₀₀.

Точно также и относительно пароходовъ; вмѣсто обложенія ихъ въ 160 рублей, въ среднемъ, какъ опредѣляетъ Управленіе, въ дѣйствительности по даннымъ 2-хъ приведенныхъ зимовокъ, приходилось бы: въ 1907/8 году—214 р. 62 к., въ 1908/9 году—196 р. 65 к.; въ обоихъ случаяхъ отклоненіе еще болѣе значительное: въ первомъ случаѣ на 34⁰/₁₀₀, во второмъ на 22,9⁰/₁₀₀.

Однако судовладѣльца мало можетъ интересовать средній размѣръ оставшихся на зимовку судовъ. Если Совѣтъ и приводитъ эти цифры, то только для того, чтобы отмѣтить разницу съ цифрами Управленія Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ.

Судопромышленникъ, ставящій на зимовку свои суда, платитъ обложеніе съ дѣйствительнаго, а не фиктивнаго „средняго“ размѣра судна. И разъ увеличивается ставка обложенія непарового судна, и при обложеніи паровыхъ судовъ облагается, кромѣ площади нагрѣва котловъ, также и самая площадь судна, несомнѣнно, сумма обложенія и съ баржи и съ парохода увеличится.

Управленіе Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ при сравненіи нормъ обложенія по законопроекту съ нормами, выработанными Совѣщаніемъ 1902 года, оперируетъ съ средними величинами площадей баржей и нагрѣва паровыхъ котловъ, и такъ какъ, опредѣляя обложеніе по нормамъ 1902 года, беретъ большую среднюю величину, чѣмъ при опредѣленіи суммы обложенія по законопроекту, т. е. другими словами сравниваетъ двѣ различныхъ величины, то естественно, что даже при повышенной нормѣ обложенія ставка обложенія съ судна можетъ дать или „одинаковую сумму“, или даже „пониженную“. Если же сравнить нормы обложенія 1902 года и законопроекта, облагая одно и то же судно, то результатъ получится, какъ это вполнѣ и естественно, совершенно обратный. Не говоря уже о томъ, что сравненіе ставокъ обложенія по различнымъ среднимъ величинамъ площадей судна и нагрѣва паровыхъ котловъ не можетъ характеризовать самыхъ нормъ обложенія, въ законопроектѣ эти среднія величины площадей судна взяты меньше, чѣмъ наблюдается на самомъ дѣлѣ. Необходимо имѣть въ виду, что размѣры баржей, предназначенныхъ подъ

наливной грузъ, увеличиваются за послѣднее время и, по мѣрѣ погашенія стараго каравана, средніе размѣры баржей будутъ возрастать.

Настоящая докладная записка была уже составлена, когда получилось извѣстіе о томъ, что разсматриваемый законопроектъ уже обсуждался въ Финансовой Комиссіи Государственной Думы, которая въ засѣданіи своемъ 16 октября сего 1910 года постановила принять его, внося нѣкоторыя измѣненія и поправки.

Главнѣйшія измѣненія, которыя внесла Финансовая Комиссія Государственной Думы въ ставки обложенія, предложенныя законопроектомъ, заключаются въ слѣдующемъ:

а) Обложеніе судовъ паровыхъ и непаровыхъ въ Муромскомъ затонѣ понижено на 50⁰/₁₀₀ противъ ставокъ, принятыхъ для Сормовскаго затона.

б) Обложеніе грузовъ вдвое понижено сравнительно съ нормами законопроекта; такимъ образомъ, для хлѣбныхъ грузовъ принята ставка по $\frac{1}{4}$ коп. съ 1 пуда, и для нефтяныхъ— $\frac{1}{8}$ коп. съ 1 пуда.

Согласно этимъ нормамъ обложеніе будетъ:

	Въ Сормовскомъ затонѣ.	Въ Муромскомъ затонѣ.
1) 100-сильнаго парохода, съ площадью нагрѣва паровыхъ котловъ въ 2000 квадр. футъ	263 р.	131 р. 50 к.
2) баржи размѣрами 60×8 саж.=480 кв. саж.	144 р.	72 р.

Ставки эти чрезвычайно высоки, и установленіе ихъ въ значительной степени обусловливается тѣмъ фактомъ, что Финансовая Комиссія Государственной Думы, въ составѣ которой нѣтъ дѣятеля, близко знакомаго съ условіями зимовки въ Сормовскомъ и Муромскомъ затонѣ, приняла на вѣру то положеніе законопроекта, которое болѣе оспаривается, именно, что затоны эти являются окончательно устроенными и вполнѣ безопасными. Совѣтъ Съѣздовъ надѣется, что послѣ фактическихъ данныхъ, которыя приведены въ настоящей запискѣ, Комиссія о путяхъ сообщенія Государственной Думы согласится пересмотрѣть постановленіе Финансовой Комиссіи и установитъ обложеніе, болѣе отвѣчающее дѣйствительнымъ размѣрамъ выгодъ, которыя извлекаетъ судоходство отъ устройства названныхъ затоновъ.

Оцѣнивая реальное значеніе этихъ выгодъ, Совѣтъ Съѣздовъ полагаетъ, что наибольшій размѣръ обложенія можетъ быть принятъ для паровыхъ судовъ по 5 к. съ 1 кв. фута площади нагрѣва паровыхъ котловъ и 10 к. съ 1 кв. саж. площади въ Сорновскомъ затонѣ и не выше 3 коп. съ 1 кв. фута и 5 коп. съ 1 кв. саж. въ Муромскомъ и для грузовъ: хлѣбныхъ— $\frac{1}{4}$ к. и нефтяныхъ— $\frac{1}{8}$ к. въ обоихъ случаяхъ. Такимъ образомъ, обложеніе одного 100 сильнаго парохода, согласно предлагаемымъ нормамъ, будетъ—въ Сорновскомъ затонѣ 121 р. и въ Муромскомъ затонѣ 70 р. 50 к.

Что касается обложенія непаровыхъ судовъ, то здѣсь, по мнѣнію Совѣта Съѣздовъ, прежде всего слѣдуетъ внести подраздѣленіе на желѣзныя баржи и деревянныя. Подраздѣленіе это имѣетъ несомнѣнное основаніе въ значительной цѣнности желѣзныхъ баржей.

Совѣтъ Съѣздовъ, съ своей стороны, имѣетъ честь предложить слѣдующія ставки обложенія съ 1 кв. саж. площади судна:

	Сорновскій затонъ.	Муромскій затонъ.
1) желѣзныя суда	20 к.	10 к.
2) деревянныя суда	10 к.	5 к.

Согласно этимъ нормамъ, обложеніе, принимая размѣръ баржи въ 60×8 сажень, представлялось бы въ слѣдующемъ видѣ:

	Желѣзныя баржи.	Соотвѣтственныя деревянныя.
1) въ Сорновскомъ затонѣ	96 р.	48 р.
2) въ Муромскомъ затонѣ	48 р.	24 р.

Эти цифры, по мнѣнію Совѣта Съѣздовъ, ближе отвѣчали бы реальнымъ выгодамъ означенныхъ затоновъ, такъ какъ учитывали бы всѣ тѣ расходы, которые и сейчасъ несутъ судовладѣльцы по принятію указанныхъ выше мѣръ для спасенія каравана отъ аварій при ледоходѣ.

Считая приведенными соображеніями вопросъ о нормахъ сборовъ исчерпаннымъ, Совѣтъ Съѣздовъ, прежде чѣмъ подойти къ заключенію, считаетъ необходимымъ остановиться еще на одной детали законопроекта, на вопросѣ о срокѣ, на который устанавливается обложеніе.

Министерство Путей Сообщенія, исходя изъ того соображенія, что расходы казны по сооруженію гаваней и затоновъ должны состоять не только въ единовременныхъ затратахъ, но и въ текущихъ расходахъ на ремонтъ и содержаніе упомянутыхъ сооружений и на дальнѣйшее ихъ улучшеніе и развитіе, высказывается въ законопроектѣ за необходимость установленія постоянныхъ сборовъ. Однако, этимъ постояннымъ сборамъ оно предполагаетъ придать нѣкоторую подвижность, а именно предоставить Министерству Путей Сообщенія право ходатайствовать о пониженіи размѣра сборовъ. Установленіе временныхъ сборовъ Министерство Путей Сообщенія признаетъ неудобнымъ, такъ какъ гавани и затоны съ упраздненнымъ уже въ нихъ сборомъ за достигнутымъ погашеніемъ затраченныхъ на ихъ устройство средствъ, стали бы усиленно развивать свою дѣятельность въ то время, какъ такія же сооружения, не успѣвшія еще окупить себя, были бы обречены на бездѣятельность и оказались бы бездоходными. Постоянный сборъ, по мнѣнію Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ, дозволить установить обложеніе въ возможно умѣренномъ и необременительномъ размѣрѣ.

Съ приведенными соображеніями Совѣтъ Съѣздовъ не можетъ согласиться. Не слѣдуетъ забывать, какъ признаетъ и Управленіе Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ на стр. 3 своей записки, что устанавливаемые сборы имѣютъ цѣлью лишь возмѣщеніе произведенныхъ казною затратъ, слѣдовательно, разъ это возмѣщеніе въ концѣ ряда лѣтъ произведено, отпадаетъ, какъ реальное, такъ и формальное основаніе для дальнѣйшаго взиманія сборовъ. Что касается вопроса о дальнѣйшемъ развитіи устроенныхъ сооружений, то каждый такой проектъ долженъ имѣть свою исторію, являться выраженіемъ дѣйствительныхъ интересовъ судоходства, пройти стадію законодательнаго его разсмотрѣнія.

Совѣтъ Съѣздовъ признаетъ крайне опасными всякія попытки расширить компетенцію исполнительныхъ органовъ за счетъ объема правъ законодательныхъ учреждений и полагаетъ, что все, что можетъ и должно быть упомянуто въ законѣ, не слѣдуетъ предоставлять усмотрѣнію администраціи. Сборъ долженъ взиматься до того времени, когда произведенныя на устройство затоновъ затраты, будутъ покрыты изъ сборовъ.

Таковы мотивы, положенные Совѣтомъ Съѣз-

довъ въ основу его отношенія къ законопроекту Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ объ установленіи сборовъ за пользование названными затонами. Основаніемъ такого отношенія Совѣта Съѣздовъ является не желаніе отклонить отъ судоходства проектируемое обложение, а сообразовать послѣднее съ формальными требованіями закона 19 апрѣля 1904 года и съ тѣми реальными выгодами, которыя судоходство дѣйствительно получаетъ отъ сооруженія названныхъ затоновъ. И если въ концѣ концовъ Совѣтъ Съѣздовъ на основаніи приведеннаго здѣсь фактическаго матеріала долженъ былъ констатировать то положеніе, что дѣйствительная польза для судоходства отъ произведенныхъ правительствомъ по сооруженію данныхъ затоновъ затратъ не велика, что Муромскій затонъ является еще совсѣмъ не устроеннымъ, а Сормовскій устроеннымъ не вполне, то отвѣтственность за такой результатъ должна лежать во всякомъ случаѣ не на Совѣтѣ Съѣздовъ. Если нормы обложения, которыя II-й Съѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна призналъ необременительными для судоходства, являются значительно пониженными сравнительно какъ съ нормами, принятыми на Совѣщаніи 1902 года, такъ и съ нормами, изложенными въ законопроектѣ, то это является результатомъ болѣе или менѣе точнаго учета дѣйствительной, а не смѣтной стоимости названныхъ затоновъ и тѣхъ реальныхъ выгодъ, которыя получаетъ судоходство. Въ

настоящее время Совѣтъ Съѣздовъ, считаясь съ положеніемъ государственныхъ финансовъ, готовъ пойти на большія ставки, чѣмъ онъ былъ уполномоченъ Съѣздомъ. Онъ надѣется, что и очередной Съѣздъ согласится измѣнить свое постановленіе въ смыслѣ увеличенія ставокъ. Но, устанавливая такое отношеніе къ интересамъ государства, Совѣтъ Съѣздовъ надѣется, что и послѣднее въ лицѣ законодательныхъ учреждений и правительства, приметъ во вниманіе его интересы и тѣ мотивы, которыя изложены въ настоящемъ представленіи. Совѣтъ Съѣздовъ надѣется, что, ознакомившись съ приведенными въ настоящемъ представленіи мотивами, законодательныя учрежденія признаютъ ихъ серьезность, такъ какъ въ конечномъ итогѣ получается заключеніе о необходимости соблюденія крайней экономіи въ расходованіи государственныхъ средствъ, напоминая о томъ, что каждая казенная копейка должна быть истрачена наиболѣе производительно, съ расчетомъ на максимальный положительный эффектъ. И этотъ выводъ является тѣмъ болѣе умѣстнымъ въ настоящее время, что, начиная съ 1902 года, правительство приступило къ устройству на рѣкахъ Волжскаго Бассейна цѣлаго ряда затоновъ и гаваней, и поэтому является крайне желательнымъ, чтобы съ этими сооруженіями не повторялась та печальная исторія, которая имѣла мѣсто при сооруженіи Сормовскаго и Муромскаго затоновъ.

Совѣтъ Съѣздовъ.

III-му ОЧЕРЕДНОМУ СЪЪЗДУ СУДОВЛАДѢЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА.

ДОКЛАДЪ

Совѣта Съѣздовъ по вопросу: „о переводѣ мѣстопребыванія Правленія Казанскаго Округа Путей Сообщенія изъ Казани въ Нижній-Новгородъ“.

Вопросъ о переводѣ Правленія Казанскаго Округа П. С. изъ Казани въ Н.-Новгородъ, какъ центръ судоходной дѣятельности Волжскаго Бассейна, для волжской судопромышленности имѣетъ непосредственно практическое значеніе. Нахожденіе центра административнаго управленія водными путями Волжскаго Бассейна въ пунктѣ, не играющемъ большой роли въ судоходной жизни, стоящемъ вдали отъ всѣхъ практическихъ интересовъ ея, сопряжено со столькими неудобствами и задержкой въ разрѣшеніи различныхъ, возникающихъ на практикѣ, вопросовъ, что уже давно волжскіе судоходные дѣятели ходатайствуютъ о разрѣшеніи этого назрѣвшаго вопроса въ данномъ направленіи. Еще судоходный Съѣздъ 1890 года постановилъ ходатайствовать передъ г. Министромъ Путей Сообщенія о переводѣ мѣстопребыванія Правленія Казанскаго Округа П. С. изъ Казани въ Нижній-Новгородъ. Ходатайство по этому поводу было возбуждено въ 1896 году, но осталось безъ удовлетворенія. Точно также Совѣтъ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна въ первый же годъ своего существованія возбудилъ соотвѣтствующее ходатайство передъ Г. Министромъ Путей Сообщенія (28 мая п. 1909 г. № 2970), но и оно пока не увѣчалось успѣхомъ.

Было время, когда Волжскія судоходныя предприятия, сообразно прежнему ихъ составу и сравнительно малому развитію, были разсѣяны по всей Волгѣ, и когда правительственный надзоръ за Волгой былъ раздѣленъ между тремя Округами Путей Сообщенія, находящимися въ Ярославлѣ, Казани и Саратовѣ.

Но съ тѣхъ поръ обстоятельства совершенно измѣнились, и съ упраздненіемъ Округовъ, сначала въ Саратовѣ, а затѣмъ въ Ярославлѣ—оставленный одинъ Волжскій Округъ надлежало бы помѣстить въ такомъ пунктѣ, гдѣ онъ находился бы возможно ближе къ судоходной жизни въ цѣляхъ наилучшаго согласованія его дѣйствій

съ текущими обстоятельствами и нуждами судоходства.

Таковымъ пунктомъ, какъ центромъ Волжской судоходной жизни, въ настоящее время безспорно долженъ быть признанъ Нижній-Новгородъ. Отсюда расходятся Волжскія судоходныя линіи: на Астрахань и въ Рыбинскъ, въ Пермь, Вятку, въ Рязань, Москву, на Унжу и Клязьму.

Громадное движеніе во всѣ эти пункты со всей его организаціей и текущей дѣятельностью, завѣдуется и направляется изъ Нижняго-Новгорода, въ которомъ сосредоточены управленія подавляющаго большинства Волжскихъ предприятий, и изъ котораго исходятъ всѣ частныя распоряженія по судоходной части. Здѣсь, на биржѣ, ежедневно собираются сотни представителей судоходнаго промысла, грузоотправители и судовладѣльцы, биржевое купечество, управляющіе пароходствами, довѣренныя агенты, командиры и проч., и здѣсь ежедневно, какъ въ зеркалѣ, отражается вся судоходная жизнь Волжскаго Бассейна во всей сложности и разнообразіи ея текущихъ проявленій.

Нижній-Новгородъ является вмѣстѣ съ тѣмъ средоточіемъ также и промышленниковъ различныхъ отраслей промышленности, которые, благодаря близости къ Нижнему-Новгороду Москвы и центрального промышленнаго района, въ теченіе навигаціи неоднократно бывають по своимъ дѣламъ въ этомъ городѣ и стараются тутъ же на мѣстѣ, непосредственными сношеніями разрѣшить всѣ вопросы, имѣющіе отношеніе къ судоходству. При этомъ слѣдуетъ также принять во вниманіе и Нижегородскую ярмарку, когда Нижній является средоточіемъ оживленныхъ торговыхъ сдѣлокъ Европы и Азіи, и когда для судоходства приобрѣтають особенное значеніе тѣ вопросы судоходной дѣятельности, которые требуютъ иногда своего немедленнаго разрѣшенія.

Необходимо имѣть въ виду, что какъ при

настоящемъ положеніи, такъ и согласно существующимъ проектамъ реорганизации управленія водными путями и закона по судоходству и сплаву, на Правленіи Казанскаго Округа П. С. лежитъ, а въ будущемъ на Управленіи Бассейна рѣки Волги будетъ лежать обязанность разработки различнаго рода административныхъ правилъ, регулирующихъ судоходную жизнь, какъ на примѣръ, правилъ плаванія, правилъ сплава, различныхъ правилъ объ устройствѣ и содержаніи судовъ въ техническомъ и санитарномъ отношеніяхъ и т. д. Разработка такихъ правилъ всегда производилась при участіи представителей судоходства.

Между прочимъ, въ проектѣ реорганизации Министерства Путей Сообщенія, внесенномъ на разсмотрѣніе законодательныхъ учрежденій, предусматривается болѣе усиленное участіе представителей общественныхъ и судоходныхъ организаций въ дѣятельности мѣстныхъ органовъ управленія водными путями (ст. 166 и 181—183 проекта). Вполнѣ естественно, что участіе представителей судоходства въ засѣданіяхъ Общихъ Присутствій при Управленіи будетъ наиболѣе полно представлено, если пребываніе намѣчаемаго Управленія водными путями Волжскаго Бассейна будетъ находиться не въ Казани, а въ Нижнемъ-Новгородѣ. Точно также и Съезды представителей судоходства, которые по проекту предполагается созывать періодически при Управленіяхъ, естественно устраивать въ Н.-Новгородѣ, гдѣ всегда происходили и происходятъ всѣ судоходные Съезды, въ томъ числѣ и Съезды Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна, что будетъ наиболѣе осуществимо лишь при томъ условіи, если и мѣстопробываніе самаго Управленія будетъ находиться въ Нижнемъ-Новгородѣ.

Вообще необходимо считаться съ тѣмъ, что текущая дѣятельность судоходства постоянно нуждается въ тѣхъ или иныхъ правительственныхъ мѣропріятіяхъ и распоряженіяхъ, и хотя въ Нижнемъ-Новгородѣ находится Начальникъ Отдѣленія и другіе мѣстные чины Округа, а также по необходимости проводитъ здѣсь большую часть навигаціи Инспекторъ Судоходства, однако, присутствіе этихъ лицъ все-таки отнюдь не разрѣшаетъ вопроса, ибо по положенію службы они не снабжены должной распорядительной самостоятельностью, и по всякому поводу обязаны входить за разрѣшеніемъ въ Правленіе Округа. Отсюда обширныя письменныя и телеграфныя сношенія, ко-

нечно съ постояннымъ промедленіемъ и различными недоразумѣніями, неизбѣжными при письменныхъ сношеніяхъ по такимъ вопросамъ, которые по своей спѣшности и сложности лучше всего выяснились и разрѣшились бы въ личныхъ докладахъ, сношеніяхъ и переговорахъ.

Для разрѣшенія важныхъ судоходныхъ вопросовъ постоянно пріѣзжаютъ въ Нижній-Новгородъ Начальникъ Округа и прочіе чины Округа. Въ Нижнемъ-Новгородѣ созывались всегда и созываются съезды. И если, какъ надо думать, при предстоящемъ преобразованіи Округовъ въ ихъ дѣятельности будетъ предусмотрѣна необходимость ближайшаго участія представителей судоходства, то организациа такого представительства въ Казани встрѣтитъ затрудненія вслѣдствіе малочисленности судовладѣльцевъ. Если же таковыхъ представителей для участія въ дѣлахъ Округа посылать по избранію изъ Нижняго, то и въ такомъ случаѣ этимъ уполномоченнымъ все-таки пришлось бы постоянно сноситься съ Нижегородскимъ Обществомъ для согласованій ихъ заявленій съ общими взглядами и видами Волжскаго судоходства. Между тѣмъ, всѣ эти неудобства сами собой отпали бы съ переводомъ Округа въ Нижній-Новгородъ, и тѣмъ болѣе отпали бы въ настоящее время, когда осуществлена организациа Съездовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна, имѣющая свой постоянный органъ въ видѣ Совѣта Съездовъ, и когда Правленіе Округа при своемъ пребываніи въ Нижнемъ-Новгородѣ имѣло бы возможность наилучшимъ образомъ выяснить судоходные вопросы непосредственнымъ общеніемъ съ этимъ органомъ.

Исходя изъ этихъ соображеній, Совѣтъ Съездовъ дважды уже возбуждалъ передъ Министромъ Путей Сообщенія ходатайство о переводѣ мѣстопробыванія Правленія Казанскаго Округа изъ Казани въ Нижній-Новгородъ: какъ уже сказано выше, первый разъ 28-го мая 1909 г. за № 2.970 и вторично 31-го мая с. г. за № 1.898.

Не получая отвѣта на эти свои ходатайства, Совѣтъ Съездовъ полагаетъ, что въ интересахъ благоприятнаго разрѣшенія этого вопроса было бы крайне важно, чтобы означенные шаги Совѣта Съездовъ были поддержаны авторитетнымъ заявленіемъ по данному вопросу Съезда Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна, и за этой поддержкой Совѣтъ Съездовъ имѣетъ честь обратиться къ III-му очередному Съезду.

Совѣтъ Съездовъ.

ДОКЛАДЪ

Совѣта Съѣздовъ „о современномъ состояніи Маріинской системы“.

Маріинская водная система, связывающая Каспійское море съ Балтійскимъ, имѣетъ громадное экономическое значеніе, такъ какъ по ней двигаются въ громадномъ количествѣ хлѣбъ, соль, металлы и нефтяные продукты, лѣсъ и другіе, преимущественно малоцѣнные грузы по весьма дешевому фрахту.

Однако въ своемъ настоящемъ состояніи Маріинская система не можетъ быть использована въ полномъ своемъ объемѣ и требуетъ скорѣйшаго улучшенія. Рѣка Шексна, входящая въ Маріинскую систему, какъ составная часть, по своимъ судоходнымъ условіямъ не соотвѣтствуетъ другимъ ея частямъ и создаетъ крупныя затрудненія въ безпрепятственной перевозкѣ грузовъ, что отражается на скорости и стоимости доставки. Глубина рѣки Шексны падаетъ при низкихъ навигаціонныхъ уровняхъ иногда до $5\frac{1}{2}$ четвертей, тогда какъ на всемъ остальномъ протяженіи системы глубина можетъ поддерживаться до 10 четвертей. Вслѣдствіе этого транзитная осадка судовъ, направляющихся съ Волги въ Петербургъ, должна образоваться съ глубиною на рѣкѣ Шекснѣ, т. е. быть, начиная со второй половины іюня, сплошь и рядомъ менѣе 10 четвертей. Все это приводитъ къ тому, что цѣна фрахта повышается, и время прохода судовъ по системѣ вмѣсто 25—30 дней, какъ это было рассчитано при переустройствѣ системы, удлинилось почти на два мѣсяца. Кромѣ затрудненій на р. Шекснѣ, въ ближайшемъ будущемъ грозятъ правильному судоходству также и всѣ каналы Маріинской системы. Необходимо немедленно приступить къ ихъ расчисткѣ и углубленію. Въ настоящую навигацію по Бѣлозерскому каналу груженныя суда проходили съ трудомъ; осадка съ половины лѣта допускалась только въ 7 четв. 2 вершка. Въ такихъ же условіяхъ находятся въ настоящее время и другіе каналы: Онежскій и Приладожскій, съ каждымъ годомъ мелѣющие и не дающіе полной пропускной способности. Всѣ

эти обстоятельства вынудили Петербургскій и Рыбинскій Биржевые Комитеты обратить серьезное вниманіе на ухудшающееся состояніе Маріинской системы и, послѣ цѣлаго ряда Совѣщаній, были признаны необходимыми слѣдующія мѣропріятія:

Въ первую очередь:

Работы и мѣропріятія, которыя необходимо исполнить къ открытію навигаціи 1911 года:

1) Расчистить Бѣлозерскій каналъ на всемъ его протяженіи, удаливъ весь наносный грунтъ.

Работа эта должна быть произведена зимой, какъ это дѣлается обыкновенно при частичныхъ расчисткахъ канала, такъ какъ каналъ находится болѣе, чѣмъ на одну сажень выше озера, и вода изъ него на зиму выпускается.

2) Переустроить Чулковскую плотину Лозско-Азатскаго озера, питающаго черезъ р. Кукость Бѣлозерскій каналъ такъ, чтобы при низкомъ стояніи воды въ Лозско-Азатскомъ озерѣ, можно было бы выпускать изъ него не менѣе 22.000 куб. саж. въ сутки, для поддержанія въ каналѣ въ теченіе всей навигаціи глубины, достаточной для судовъ на осадкѣ 10 четвертей.

При состояніи горизонта воды въ озерѣ 0,58 саж., воспретить расходовать воду для пропуска лѣса, въ большемъ количествѣ, чѣмъ это потребно для поддержанія свободнаго прохода судовъ Бѣлозерскимъ каналомъ на осадкѣ 10 четвертей.

Обратить особое вниманіе на правильное накопленіе и расходваніе воды Лозско-Азатскаго озера, съ цѣлью одинаковаго удовлетворенія нуждъ лѣсопромышленности и судоходства и предотвращенія повторенія непроизводительнаго выпуска воды въ то время, когда воду слѣдуетъ беречь; такъ, на примѣръ, 29-го апрѣля этого года въ озерѣ было воды 0,58 саж., а къ 15 мая осталось 0,48 саж., слѣдовательно было куда-то израсходо-

вано 0,10 саж., которыя при площади озера въ 33 версты представляютъ собой количество воды достаточное для питанія канала въ течение 2-хъ мѣсяцевъ, хотя для движенія судовъ Бѣлозерскимъ каналомъ, въ весенній періодъ навигаціи, усиленнаго выпуска воды изъ Лозско-Азатскаго озера не требовалось.

3) Сократить до минимума фильтрацію въ шлюзахъ на Чайкѣ и Кругломъ.

Въ настоящее время фильтрація поглощаетъ воды болѣе, чѣмъ расходуется ее на пропускъ судовъ, причемъ судно, подходя къ закрытымъ воротамъ шлюза, должно преодолевать ощутительное теченіе.

4) Расчистить бродъ на Бѣломъ озерѣ противъ Крохинской плотины настолько, чтобы обезпечить свободный проходъ груженымъ на 10 четв. судамъ, идущимъ Бѣлымъ озеромъ отъ Крохина къ устью рѣки Ковжи. Если бы работа эта была сдѣлана ранѣе, то въ истекшую навигацію всѣ суда прочной конструкціи, а также и большинство порожнихъ судовъ, при обмелѣніи Бѣлозерскаго канала прошли бы озеромъ и обмелѣніе Бѣлозерскаго канала было бы не такъ ощутительно.

5) Произвести тщательную очистку р. Шексны, въ верхней ея части отъ камней, одинцовъ, грядъ и осередковъ, убравъ ихъ дальше отъ бечевника. На производство этой работы не потребуются значительныхъ затратъ, потому что зимой по спускѣ плотинъ, воды остается такъ мало, что всѣ камни на виду, и ихъ можно увезти на саняхъ. Зимняя уборка камней гораздо продуктивнѣе нынѣ практикуемаго подъема камней лѣтомъ, при высокомъ уровнѣ воды плавучими кранами.

6) Заготовить для р. Шексны сильную землечерпательную машину, которая могла бы съ открытіемъ навигаціи произвести расчистку мелей между Череповцемъ и Рыбинскомъ и сръзать въ крутыхъ поворотахъ Шексны затрудняющіе судоходство мысы.

7) Обезпечить питаніе р. Шексны на болѣе продолжительное время путемъ подъема горизонта воды Бѣлаго озера, удовлетворивъ требованіе прибрежныхъ жителей за подтопленіе принадлежащихъ имъ земель, по добровольному соглашенію или по принудительному отчужденію.

8) Для поддержанія свободнаго прохода груженыхъ на 10 чет. судовъ по Приладожскимъ каналамъ, заготовить не менѣе двухъ мощныхъ ку-

луарныхъ землечерпательныхъ машинъ, исключивъ машины, работающія при посредствѣ шаландъ, такъ какъ шаланды крайне затрудняютъ движеніе судовъ въ каналѣ.

9) Расширить каналы до 15 сажень по дну при естественныхъ уклонахъ откосовъ, начавъ это расширеніе съ тѣхъ мѣстъ каналовъ, откосы которыхъ наиболѣе подвержены размыву.

10) Впредь до переустройства канала Императора Петра I, устроить двѣ перекачечныя станціи, которыя восполняли бы существующую утечку воды черезъ шлюза, и исправить водоспуски и бейшлоты.

11) Назначить комиссію для окончательной выработки проекта переустройства Приладожскихъ каналовъ.

Работа комиссіи должна вестись съ такимъ расчетомъ, чтобы въ концѣ лѣта 1911 года можно было приступить къ работамъ по исполненію выработаннаго комиссіей проекта.

12) Назначить комиссію для переработки, согласно новѣйшихъ наблюдений, проекта дополнительнаго шлюзованія р. Шексны и другихъ работъ, составленнаго во время переустройства системы. Работа комиссіи должна вестись съ такимъ расчетомъ, чтобы въ концѣ лѣта 1911 года было возможно приступить къ выполненію пересоставленнаго комиссіей проекта.

По окончаніи переработки проектовъ переустройства Приладожскихъ каналовъ и дополнительнаго шлюзованія Шексны было бы желательнымъ разсмотрѣть ихъ съ участіемъ представителей С.-Петербургскаго и Рыбинскаго Биржевыхъ Комитетовъ и Совѣта Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна.

13) Въ виду того, что успѣшное слѣдованіе судовъ Маріинской системой, кромѣ техническаго благоустройства, зависитъ и отъ достаточнаго состава и правильной дѣятельности судоходнаго надзора, необходимо расширить кредитъ на увеличеніе личнаго состава судоходнаго надзора и улучшеніе его вознагражденія.

Во вторую очередь.

Работы и мѣропріятія, къ исполненію которыхъ необходимо приступить въ 1911 году, нынѣ же испросивъ на нихъ у законодательныхъ учреждений ассигнованіе необходимыхъ кредитовъ.

14) Дополнительное шлюзование р. Шексны согласно проекта, выработаннаго комиссіей, указанной въ п. 12.

15) Устройство Ивано-Борскаго перекопа въ обходъ пороговъ того же имени.

16) Углубленіе и уширеніе порога „Пѣтушекъ“.

17) Устройство на Бѣломъ озерѣ двухъ или трехъ моловъ—гаваней, куда бы могли укрываться отъ вѣтра проходящія озеромъ суда.

При глубинѣ озера въ 2 саж. устройство такихъ гаваней не встрѣтитъ особенныхъ затрудненій. Длина озера 38 верстъ. Суда подъ буксиромъ пароходовъ проходятъ ихъ 6—7 часовъ, поэтому съ устройствомъ 2—3 гаваней на озерѣ, время нахождения судовъ въ опасномъ отъ вѣтра состояніи, сократится до 1—2 часовъ, т. е. до такого промежутка времени, которое нельзя считать опаснымъ ни для какого рода судна, даже при неблагоприятной погодѣ.

Съ устройствомъ гаваней, суда выиграютъ въ ходѣ озеромъ, противъ канала, отъ $1\frac{1}{2}$ до $2\frac{1}{2}$ сутокъ.

18) Уширеніе шлюза „Крохино“ до размѣровъ Шекснинскихъ шлюзовъ, дабы пароходы съ караванами могли проходить изъ Рыбинска прямо въ Ковжу. Шлюзъ этотъ всего на $\frac{1}{2}$ сажени уже Шекснинскихъ и только одинъ препятствуетъ ходу.

18) Расширеніе и приведеніе Ново-Маринскаго канала въ болѣе удобное для прохода судовъ состояніе и срѣзка нѣкоторыхъ мысовъ, служащихъ причиной частыхъ аварий при встрѣчѣ судовъ и при поворотахъ на мысахъ.

20) Срѣзка мысовъ, затрудняющихъ судоходство на рѣкѣ Вытегрѣ.

21) Расчистка первыхъ 9 верстъ Онежскаго канала отъ Вознесенія къ Вытегрѣ, а также расчистка этого канала въ „Черныхъ Пескахъ“. Освѣщеніе канала керосино-калильными фонарями, дабы можно было установить на немъ ночное движеніе судовъ.

Примѣненіе установленныхъ на Приладожскихъ каналахъ правилъ плаванія для пароходовъ, рейсирующихъ въ Онежскомъ каналѣ.

22) Расчистка р. Свири по плану, составленному въ декабрѣ 1904 г. комиссіей подъ предѣтельствомъ бывшаго начальника вытегорскаго Округа П. С. А. М. Валуева.

Работы по этому плану, начатыя въ 1905 г., продолжаются и нынѣ, но съ значительными отъ него отступленіями. Необходимо, чтобы работы по расчисткѣ Свири велись именно въ томъ порядкѣ, который былъ установленъ выработаннымъ подъ руководствомъ А. М. Валуева проектомъ, болѣе отвѣчающимъ нуждамъ судоходства по этой рѣкѣ.

23) Переустройство Приладожскихъ каналовъ, согласно проекта, выработаннаго комиссіей, указанной въ п. II сего доклада.

Совѣтъ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна, заинтересованный въ созданіи открытаго выхода волжскимъ судамъ къ Балтійскому морю, неоднократно высказывался въ томъ смыслѣ, что въ этихъ цѣляхъ Маринская система должна быть перестроена съ такимъ расчетомъ, чтобы обезпечить пропускъ судамъ размѣрами 40×7 сажень съ осадкою не менѣе 8 четвертей.

Эти заданія по существу являются минимальными, такъ какъ приспособлены къ существующимъ условіямъ судоходства верхняго плеса рѣки Волги Нижній—Рыбинскъ. Разумѣется, обезпеченіе большей осадки судовъ, на примѣръ до 10 четвертей, какъ это говорится въ запискѣ Рыбинскаго Биржевого Комитета, несомнѣнно весьма желательно, такъ какъ дало бы возможность отправлять къ Рыбинску и далѣе въ Петербургъ весенніе караваны на полной осадкѣ.

Однимъ словомъ, надо стремиться къ созданію открытаго выхода волжскимъ судамъ къ Балтійскому морю, черезъ что сократится стоимость и время перевозки. Это должно составлять главнѣйшую задачу переустройства системы, такъ какъ вопросъ идетъ о перевозкѣ собирающихся на громадной площади Волжскаго и Сѣверо-Двинскаго бассейновъ продуктовъ земледѣлія, горнаго промысла и лѣсоводства. Эти продукты являются главнѣйшими предметами нашего экспорта, развитіе котораго путемъ уменьшенія стоимости доставки составляетъ одну изъ постоянныхъ заботъ законодательныхъ учреждений и правительства, такъ какъ стоимость и срочность доставки являются въ настоящее время однимъ изъ важнѣйшихъ факторовъ въ міровомъ товаро-оборотѣ.

О всемъ изложенномъ Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь доложить III-му очередному Съѣзду Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна.

III-му ОЧЕРЕДНОМУ СЪЪЗДУ СУДОВЛАДЪЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА.

Д О К Л А Д Ъ

Совѣта Съѣздовъ по вопросу: „о расчисткѣ русла рѣки Волги у г. Рыбинска и укрѣпленіи лѣваго берега ея отъ устья р. Шексны до села Копаево.

Рыбинскій Биржевой Комитетъ представилъ Совѣту Съѣздовъ для доклада предстоящему Съѣзду заявленіе слѣдующаго содержанія:

За послѣдніе 6—8 лѣтъ, лѣвый берегъ рѣки Волги, противъ города Рыбинска, въ районѣ отъ устья р. Шексны до деревни Копаева, сильно мелѣеть и заносится пескомъ, вслѣдствіе чего площадь полезнаго воднаго пространства, для стоянки судового каравана, годъ отъ года все сокращается и тѣмъ стѣсняется какъ транзитный путь, такъ и мѣстное судовое движеніе.

Вопросъ о необходимости углубленія русла р. Волги и укрѣпленія лѣваго ея берега возникъ въ 1906 году, и тогда же завѣдывающимъ Ярославскимъ (мѣстнымъ) техническимъ участкомъ Казанскаго Округа п. с. инженеромъ г. Войткевичемъ разработанъ былъ проектъ дноуглубительныхъ работъ, который внесенъ былъ на обсужденіе общаго собранія Рыбинскаго биржевого общества. Это послѣднее, согласно заключенію избранной имъ комиссіи, признало, что желательное углубленіе и расширеніе площади стоянки судовъ одними землечерпательными работами не будетъ достигнуто, какъ это и доказалъ уже опытъ предыдущаго года, такъ какъ результатовъ работы землечерпательной машины совершенно не замѣтно. Повтореніе этихъ работъ было бы непроизводительной затратой расходовъ. Поэтому собраніе признало болѣе рациональнымъ предварительно укрѣпить песчаный берегъ противъ Рыбинска фашинными плотинами и затѣмъ уже произвести землечерпательныя работы. Результаты удержанія песковъ на мѣстѣ фашинными плотинами можно видѣть въ верхнемъ плесѣ р. Волги, на перекатахъ: Копринскомъ, Игуменскомъ и Перемѣрскомъ. Согласно высказанному биржевымъ обществомъ заключенію, въ томъ же 1906 году возбуждено было ходатайство предъ Казанскимъ Округомъ

П. С. о производствѣ дноуглубительныхъ работъ въ районѣ Рыбинскихъ пристаней, согласно проекту инженера г. Войткевича, и укрѣпленіи берега фашинными плотинами.

На это ходатайство Правленіе Казанскаго Округа П. С., 3 іюля 1907 года, за № 8091, уведомило Биржевой Комитетъ, что сумма, потребная на улучшеніе Рыбинскихъ пристаней, внесена въ смѣтныя предположенія о работахъ на 1908 годъ. Но, къ сожалѣнію, дальше этого дѣло не подвижилось. Тогда, на первомъ Съѣздѣ Судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна, представителемъ Биржевого Комитета В. Ф. Чарушинымъ, въ засѣданіи 3-й секціи, 12 декабря, при обсужденіи предположеній объ улучшеніи водныхъ путей, поднятъ былъ вопросъ о неотложной необходимости улучшенія фарватера у г. Рыбинска, для расширенія площади стоянки судовъ, но, большинствомъ голосовъ присутствовавшихъ въ секціи, работы въ Рыбинскѣ не признаны неотложными. Затѣмъ, въ текущемъ году, въ совѣщаніи чиновъ Казанскаго Округа П. С. съ представителями общественныхъ организацій, происходившемъ 8—10 іюля, тѣмъ же представителемъ Рыбинскаго Биржевого Комитета В. Ф. Чарушинымъ сдѣланъ докладъ по настоящему вопросу, по коему принята слѣдующая резолюція: „Совѣщаніе, признавая необходимость расширенія площади стоянки судовъ у г. Рыбинска, высказалось за подробное обслѣдованіе Казанскимъ Округомъ П. С. этого вопроса и выработку необходимыхъ проектовъ, а равно и за принятіе тѣхъ мѣръ, которыя окажутся возможными, при существующемъ землечерпательномъ караванѣ“.

Такимъ образомъ, несмотря на признаваемую настоятельную потребность въ углубленіи р. Волги въ районѣ Рыбинска и расширеніи площади стоянки судовъ и ежегодныя ходатайства

объ этомъ въ теченіи пяти лѣтъ, съ прискорбіемъ приходится констатировать, что „возъ и нынѣ тамъ“.

Вновь возбуждая настоящее ходатайство предъ 3-мъ Съездомъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Басейна, непосредственно заинтересованномъ въ благоустройствѣ Рыбинскихъ пристаней, Биржевой Комитетъ считаетъ долгомъ доложить, что не отвѣчающее потребностямъ судоходства состояніе р. Волги противъ Рыбинска, этого существеннаго и единственнаго внутренняго торговаго порта, съ

транзитной переотправкой хлѣбныхъ товаровъ на Маринскую систему, для экспорта за границу, заслуживаетъ серьезнаго вниманія и принятія соотвѣтственныхъ мѣръ къ немедленному углубленію рѣки, въ указанномъ районѣ, и расширенію площади пользованію ею, предотвративъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, и грозящую опасность заноса рѣки песками.

Для нагляднаго ознакомленія съ размѣрами торговаго грузооборота Рыбинскаго рынка, Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить слѣдующія цифровыя данныя за послѣднія 10 лѣтъ:

П р и б ы л о г р у з о в ь :

въ 1901 г. хлѣбныхъ	77.636.693	пуд.	и нефтяныхъ	19.064.709	пуд.
въ 1902 г. „	39.852.221	„	„ „	26.364.473	„
въ 1903 г. „	58.121.653	„	„ „	17.048.624	„
въ 1904 г. „	60.549.421	„	„ „	32.464.770	„
въ 1905 г. „	103.464.396	„	„ „	25.442.823	„
въ 1906 г. „	82.849.268	„	„ „	15.911.770	„
въ 1907 г. „	36.460.775	„	„ „	19.056.126	„
въ 1908 г. „	56.230.425	„	„ „	18 410.459	„
въ 1909 г. „	88.058.985	„	„ „	18.186.360	„
въ 1910 г. „	92.644.761	„	„ „	13.133.269	„

Наибольшее количество одновременно находящихся въ районѣ Рыбинскихъ пристаней судовъ (груженыхъ и порожнихъ) достигаетъ, какъ на примѣръ, въ 1905 году,—1630 судовъ, изъ коихъ 560 большихъ баржей.

Такимъ образомъ, изъ приведенныхъ цифровыхъ свѣдѣній видно, какой грандіозный, по количеству судовъ и товаровъ, торговый флотъ сосредоточивается ежегодно на Рыбинскихъ пристаняхъ, съ незначительными колебаніями, въ зависимости отъ урожая хлѣбовъ.

Въ виду такого огромнаго торговаго значенія Рыбинскаго порта и колоссальнаго количества скопляющагося въ Рыбинскѣ каравана груженыхъ судовъ, Рыбинскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить настоящій вопросъ на обсужденіе Съезда, покорнѣйше прося высказать свое компетентное заключеніе о настоятельной необходимости въ углубленіи Волги, въ районѣ Рыбинскихъ пристаней, и укрѣпленіи лѣваго ея берега, въ защиту отъ заноса песками.

Въ настоящее время, стоянка груженыхъ судовъ въ линіяхъ, при существующихъ узкихъ ходовыхъ фарватерахъ, крайне опасна въ пожарномъ

отношеніи, такъ какъ въ случаѣ пожара, изъ за узкости фарватера. ни одной груженой баржи не вывести изъ линіи.

Если Съездъ признаетъ производство просимыхъ работъ настоятельно необходимыми, то Биржевой Комитетъ просилъ бы поддержать ходатайство его о томъ передъ Министерствомъ Путей Сообщенія“.

По поводу означеннаго доклада Совѣтъ Съездовъ съ своей стороны имѣетъ честь сообщить III-му очередному Съезду, что вопросъ о расширеніи площади стоянки судовъ у г. Рыбинска былъ поднятъ на засѣданіи 9-го іюля текущаго года въ Совѣщаніи при Правленіи Казанскаго Округа П. С., при чемъ выяснилось, что разработанныхъ проектовъ по данному вопросу не имѣется, вслѣдствіе чего Совѣщаніе, „признавая необходимость расширенія площади стоянки судовъ у г. Рыбинска, высказалось за подробное обследованіе Казанскимъ Округомъ П. С. этого вопроса и выработку необходимыхъ проектовъ, а равно и за принятіе тѣхъ мѣръ, которыя окажутся возможными при существующемъ землечерпательномъ караванѣ“.

Какъ можно судить изъ представленнаго Рыбинскимъ Биржевымъ Комитетомъ доклада, вопросъ остается въ прежнемъ неопредѣленномъ положеніи.

Признавая безусловно необходимымъ расширение существующей площади стоянки судовъ у г. Рыбинска, Совѣтъ Съѣздовъ, до удовлетворенія нуждъ транзитнаго пути землечерпаніемъ, не можетъ присоединиться къ названному ходатайству.

Совѣтъ Съѣздовъ рѣшается просить Рыбинскій Биржевой Комитетъ, не найдетъ ли онъ воз-

можнымъ излишки сборовъ, за покрытіемъ обязательныхъ расходовъ по содержанію рѣчной полиціи и больницы для судорабочихъ, обращать на удовлетвореніе непосредственныхъ нуждъ судоходства. Это соображеніе особенно примѣнимо къ данному случаю, такъ какъ отъ существующаго неудовлетворительнаго положенія стоянки судовъ у гор. Рыбинска страдаютъ прежде всего интересы судовладѣльцевъ и грузохозяевъ, которые уплачиваютъ крупныя суммы въ пользу Рыбинскаго Биржевого Комитета, и въ первую очередь произвести необходимую расчистку площади.

Совѣтъ Съѣздовъ.

III-му ОЧЕРЕДНОМУ СЪѢЗДУ СУДОВЛАДѢЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА.

Д О К Л А Д Ъ

Совѣтъ Съѣздовъ по вопросу: „О проектѣ Волго-Донского канала“.

Вопросъ о соединеніи рѣки Волги съ системами другихъ рѣкъ, повидимому, выходитъ изъ области кабинетныхъ размышлений и становится на практическую почву.

Въ осуществленіи одного изъ проектовъ подобныхъ соединеній, именно соединенія Волги съ Дономъ, заинтересовалась группа капиталистовъ во главѣ съ княземъ Б. Н. Щербатовымъ и П. П. Лыжинымъ, которая ходатайствуетъ въ настоящее время передъ правительствомъ о выдачѣ ей концессіи на сооруженіе Волго-Донского канала. Одинъ изъ участниковъ этой группы. В. В. Максимовъ, обратился къ предсѣдателю Совѣта Съѣздовъ Д. В. Сироткину съ просьбой сообщить ему, какой можетъ быть установленъ минимальный фрахтъ въ большемѣрныхъ судахъ отъ Царицына до Ростова и сквозной фрахтъ отъ главнѣйшихъ Волжскихъ пристаней—Нижняго, Перми, Казани, Самары, Саратова, Астрахани до Ростова. При этомъ В. В. Максимовъ поясняетъ, что его болѣе всего интересуется не самый размѣръ предполагаемыхъ фрахтовъ, которые всего болѣе зависятъ отъ колебаній спроса и предложенія, а расчетъ собственныхъ издержекъ судовладѣльца при разныхъ условіяхъ размѣра и осадки судовъ.

Совѣтъ Съѣздовъ, на обсужденіе котораго былъ поставленъ означенный вопросъ, призналъ въ засѣданіи своемъ 12-го марта, что вопросъ о сооруженіи Волго-Донского канала является не безразличнымъ для интересовъ волжскаго судоходства, и потому принципиальную оцѣнку названнаго соединенія необходимо поставить на обсужденіе ближайшаго очереднаго съѣзда.

Исполняя означенное рѣшеніе, Совѣтъ Съѣздовъ считаетъ необходимымъ прежде всего познать комитѣтъ Съѣздъ въ общихъ чертахъ, какъ съ тѣми экономическими соображеніями, которыя легли

въ основу названнаго проекта, такъ и съ техническими деталями проекта, осуществленіе которыхъ даетъ возможность производить безперегрузочное сообщеніе, если не между портами Каспійскаго и Азовскаго морей, какъ о томъ говорятъ авторы проекта *), то во всякомъ случаѣ, въ судахъ волжскаго типа между Царицынымъ и Ростовомъ н/Д. и обратно. При этомъ Совѣтъ Съѣздовъ позволяетъ себѣ воспользоваться матеріаломъ, представленнымъ въ указанной запискѣ, изданной за подписью князя Н. Б. Щербатова и П. П. Лыжина и помѣченной іюнемъ 1907 года.

Экономическія соображенія, которыя положены въ основу настоящаго проекта, представлены въ сжатомъ видѣ въ слѣдующей выдержкѣ изъ журнала соединеннаго засѣданія въ 1904 году Ростовскихъ на Дону Комитета Торговли и Мануфактуръ и Биржевого Комитета, посвященнаго обсужденію проекта Волго-Донского канала.

„Надежды Ростова на Дону имѣтъ глубокой портъ и создать новые водные пути вызываютъ потребность осуществить старинный проектъ объ устройствѣ Волго-Донского канала. Вопросъ этотъ очень старый, и для разрѣшенія его неоднократно предпринимались работы; въ 80-хъ годахъ особенно энергично занялись этимъ большимъ государственнымъ вопросомъ. Нѣсколько Ростовскихъ на Дону капиталистовъ совмѣстно съ французскими, руководимые инженеромъ Леономъ Дрю, получили Высочайше соизволеніе дѣлать изысканія для соединенія рѣки Волги и Дона посредствомъ каналовъ.

Изысканія были сдѣланы и проектъ былъ представленъ въ Министерство Путей Сообщенія, но остался безъ движенія.

Между тѣмъ, протекшія 20 лѣтъ сильно подвинули бы впередъ экономическую жизнь Россіи,

*) Волго-Донской Водный Путь. Экономическія и техническія соображенія объ его устройствѣ. СПб. 1907 г. стр. 53.

если бы не явился тормазъ въ скудости и недостаточности существующихъ путей сообщенія. Необъятныя богатства Волжскаго района обезцѣниваются, благодаря отсутствію путей сообщенія.

Сѣверный путь черезъ Рыбинскъ и по Мариинской системѣ, является, по медленности и дороговизнѣ, одною изъ главныхъ причинъ обезцѣненія зерна всего Поволжья. Пребываніе товара въ пути въ теченіи четырехъ-пяти мѣсяцевъ считается зауряднымъ. Вслѣдствіе этого нѣтъ возможности продать товаръ съ увѣренностью поставки къ сроку. Въ виду продолжительности перевозки, опасность порчи товара чрезвычайно велика, и приходится перевозить товаръ въ тарѣ, что увеличиваетъ расходъ на 3—4 копѣйки съ пуда. Точно также и страховка товара необычайно высока и достигаетъ 4%, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ страховыя общества въ страховкѣ совсѣмъ отказываютъ.

Кромѣ всѣхъ этихъ невыгодныхъ обстоятельствъ, при отправкѣ на сѣверъ, слѣдуетъ принять въ соображеніе, что въ Петербургѣ портъ позже открывается и раньше замерзаетъ, чѣмъ въ Ростовѣ.

Помимо всѣхъ этихъ затрудненій, нельзя упускать изъ виду, что для петербургскаго хлѣбнаго экспорта открыты лишь рынки Балтійскаго и Нѣмецкаго морей и Англій; между тѣмъ, южные порты имѣютъ, кромѣ указанныхъ рынковъ, еще и Средиземное море, съ громаднымъ потребленіемъ наиболѣе цѣнныхъ пшеницъ.

Жизнь давно указала на предпочтительность южнаго направленія, какъ въ смыслѣ сокращенія времени, такъ и въ смыслѣ уменьшенія накладныхъ расходовъ, но для полнаго развитія этого направленія необходимо устранить тягость перевалки товара изъ Царицына въ Калачъ и обратно. Чтобы судить, въ какой мѣрѣ существующая желѣзная дорога мало удовлетворяетъ потребность, достаточно указать на то, что грузоотправители, во многихъ случаяхъ, предпочитаютъ обзаводиться живымъ инвентаремъ, чтобы перевозить товары на волахъ, чѣмъ пользоваться услугами желѣзной дороги, такъ какъ первый способъ и дешевле и успѣшнѣе.

Перевалка хлѣба по желѣзной дорогѣ изъ Царицына въ Калачъ обходится въ 5 копѣекъ съ пуда, не считая побочныхъ расходовъ и потерь, а

вѣдь, хлѣбъ перевозится по сравнительно дешевому тарифу.

Всѣ эти дефекты устранимы лишь при устройствѣ Волго-Донскаго канала. Вполнѣ освѣдомленные люди, принимавшіе участіе въ собраніи, безъ преувеличенія опредѣляютъ возможный грузооборотъ Волжскаго района въ южномъ направленіи до полумилліарда пудовъ, если будетъ прорытъ Волго-Донской каналъ. Кромѣ хлѣба, сильно увеличится провозъ нефти, угля, лѣса, а равно разныхъ товаровъ изъ Сибири, Закаспійскаго края и Персіи. Для Волги явится большая доходность въ томъ, что изъ южнаго района въ настоящее время баржи возвращаются порожними, между тѣмъ какъ съ прорытіемъ канала баржи пойдутъ съ грузами угля и другихъ товаровъ.

Участвовавшія въ засѣданіи свѣдующія лица указали на полную возможность соединенія Волги съ Дономъ по техническимъ условіямъ.

Указано также на колоссальную доходность этого будущаго воднаго пути и важность его для общегосударственныхъ цѣлей.

Въ связи съ устройствомъ Волго-Донскаго канала, глубиною до 10 четвертей, для возможности безперегрузочнаго движенія судовъ съ Волги на Донъ и обратно, желательнѣе углубить р. Донъ въ нижней ея части, изобилующей хлѣбными и другими продуктами, отъ Ельца до Ростова, также до 10 четвертей, такъ какъ Донъ, отъ Калача до Ростова, въ меженное время имѣетъ глубину не болѣе 5 четвертей, и хотя для улучшенія судоходныхъ условій на этой рѣкѣ и учрежденъ Донской Рѣчной Комитетъ, коему предоставлено взимать спеціальныя сборы съ грузовъ и судовъ, но Комитетъ, имѣя сравнительно незначительныя доходы, около 85 тысячъ рублей въ годъ, не въ состояніи урегулировать рѣку до желаемой глубины, а ограничивается, по необходимости, поддержкой судового хода до 5 четвертей.

Выслушавъ всѣ изложенныя соображенія, собраніе постановило:

1) Собрать всѣ статистическія данныя по вопросамъ о количествѣ провозимыхъ грузовъ, стоимости тарифовъ и др. цифровыхъ данныхъ, подтверждающихъ необходимость и выгодность этого воднаго пути, для представленія таковыхъ въ подлежащія учрежденія, если встрѣтятся въ томъ надобность.

и 2) Возбудить передъ г. Министромъ Финансовъ надлежащее ходатайство объ осуществленіи намѣченныхъ проектовъ и въ то же время копию настоящаго постановленія Собранія представить Его Императорскому Высочеству Великому Князю Александру Михайловичу, съ всепреданнѣйшей просьбой оказать свое мощное содѣйствіе къ осуществленію этого ходатайства“.

Такимъ образомъ, въ основу проекта положены слѣдующіе 3 аргумента:

Наличность богатыхъ и далеко еще не использованныхъ производительныхъ силъ въ Волжскомъ бассейнѣ.

Несостоятельность Маринской системы, какъ выхода къ морю волжскихъ судовъ.

Желательность направить потокъ движенія волжскихъ грузовъ кромѣ Балтійскаго моря къ Азовскому и Черному морямъ.

Тѣ же аргументы развиваются въ обширномъ экономическомъ обзорѣ названной записки.

Такъ, о значеніи названнаго соединенія для экономической жизни, какъ Приволжья, такъ и прилегающихъ районовъ, говорится слѣдующее:

„Обширный Волжскій Бассейнъ охватываетъ около 1.300 000 кв. верстъ поверхности Россіи; онъ имѣетъ болѣе 50 тысячъ верстъ судоходныхъ и сплавныхъ путей, могущихъ обслуживать непосредственно 19 губерній, съ населеніемъ до 43 милліоновъ жителей.

Если присоединить къ этой площади неразрывно связанное съ Волгой Каспійское море съ прилегающими къ нему, въ предѣлахъ Россіи, областями, и смежный съ нижней Волгой бассейнъ р. Дона, то общая поверхность Волжско-Каспійскаго бассейна составитъ болѣе 3 милліоновъ кв. верстъ, съ населеніемъ до 50 милліоновъ жителей.

Богатства этого огромнаго пространства неисчислимы. Кромѣ земледѣльческихъ продуктовъ Волжскаго края, укажемъ еще слѣдующія: на Кавказскомъ берегу Каспійскаго моря добывается до 700 милліоновъ пудовъ нефти, въ Камскомъ районѣ вырабатывается около 70 мил. пудовъ стали, желѣза и чугуна, добывается до 35 милліоновъ пудовъ каменнаго угля и 20 мил. пудовъ соли; а съ примыкающими къ нижней Волгѣ Донской областью и сосѣдней съ ней Екатеринославской губерніей—общая производительность достигаетъ:

220 мил. пудовъ желѣза, стали и чугуна, около 700 мил. пудовъ каменнаго угля и до 70 мил. пудовъ соли. Сѣверныя Приволжскія и Прикамскія губерніи ежегодно заготавливаютъ не менѣе 500 мил. пудовъ лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ, не считая дровъ. Въ ближайшемъ будущемъ надо ожидать также значительнаго расширенія хлопкового производства въ Закаспійскомъ краѣ. Къ Каспійскому и частью Волжскому бассейнамъ примыкаютъ и южныя губерніи Западной Сибири, въ которыхъ предвидится сильное развитіе земледѣлія и животноводства.

Съ особеннымъ вниманіемъ записка останавливается на недостаткахъ существующаго направленія волжскихъ грузовъ:

„Между тѣмъ весь этотъ обширный районъ, производящій колоссальныя количества дешеваго сырья, до сихъ поръ не имѣетъ удобнаго и дешеваго выхода къ открытымъ морямъ. Только на сѣверо-западѣ Волжскаго Бассейна имѣется водный путь къ Балтійскому морю—Маринская система. Значеніе ея, какъ выхода изъ Волжско-Каспійскаго бассейна, совершенно ничтожно, вслѣдствіе недостаточной пропускной способности и небольшого размѣра судовъ, которыя могутъ по ней плавать, а также и потому, что проходъ судовъ по этой системѣ имѣетъ продолжительность около одного мѣсяца; сверхъ того, высокій фрахтъ 7 копѣекъ и перегрузка въ Рыбинскѣ изъ волжскихъ судовъ въ спеціально Маринскія ложатся слишкомъ большимъ бременемъ на всѣ грузы и еще болѣе умаляютъ значеніе этого воднаго пути.

Желѣзнодорожныя линіи, соединяющія Волжскій бассейнъ съ Чернымъ и Балтійскимъ морями и съ западной границей, очень длинны, и, при высокихъ желѣзнодорожныхъ тарифахъ, выходъ по нимъ на западные рынки произведеній Волжскаго района обезцѣниваетъ послѣднія на мѣстѣ производства.

По даннымъ Центрального Статистическаго Комитета, средняя цѣна на рожь въ Балтійскихъ портахъ, въ 1900—1904 г.г., была около 76 коп. за пудъ; въ ближайшихъ къ этимъ портамъ сѣверо-западныхъ, привислянскихъ и прибалтійскихъ губерніяхъ, земледѣлецъ получалъ при этомъ 60—66 коп. за пудъ ржи; въ то же время эта рожь покупалась въ средневолжскихъ губерніяхъ по 45—40 к., а въ заволжскихъ по 34 коп. за пудъ, т. е. волжское земледѣліе теряло на желѣзно-дорожной перевозкѣ къ Балтійскимъ портамъ

почти 50% стоимости своихъ произведеній; очевидно, что отсутствіе дешевыхъ путей для вывоза товаровъ изъ Волжскаго района является весьма тяжелымъ условіемъ для мѣстнаго сельскаго хозяйства, могущимъ привести его къ полному разоренію, такъ какъ его произведенія оплачиваются такою малою цѣною, при которой не только немислимо развитіе и улучшеніе хозяйства, но не оправдываются и затраты на производство.

Направленіе волжскихъ грузовъ желѣзными дорогами и Маріинской системой къ сѣверо-западнымъ нашимъ портамъ имѣетъ еще и другую невыгодную сторону: въ самомъ волжскомъ бассейнѣ, воды котораго текутъ какъ разъ въ обратномъ направленіи—на юго-востокъ, грузы эти должны идти, на большомъ протяженіи, противъ теченія, чѣмъ значительно увеличивается стоимость перевозки, и въ этомъ отношеніи наиболѣе страдаютъ хлѣбные грузы, главная производительность которыхъ сосредоточена въ восточномъ и юго-западномъ районахъ Волжскаго Бассейна. Такимъ образомъ, даровая сила теченія въ Волжскомъ Бассейнѣ не служитъ намъ, какъ во всѣхъ другихъ странахъ, къ ускоренію и удешевленію перевозокъ къ морскимъ портамъ, а наоборотъ, представляетъ серьезное препятствіе, значительно замедляющее и удорожающее эти перевозки, увеличивая по крайней мѣрѣ, въ полтора раза расходъ топлива на буксировку пароходами, а при быстрой весенней водѣ еще болѣе, между тѣмъ главные перевозки хлѣбныхъ грузовъ производятся на Волгѣ именно весною и въ началѣ лѣта, съ цѣлью избѣжать неполной осадки судовъ въ меженнее время. Фрахты на перевозку хлѣба по Волгѣ противъ теченія, въ среднемъ отъ $\frac{1}{2}$ до $1\frac{1}{2}$ коп. за 1000 пудовъ съ версты дороже фрагтовъ внизъ по теченію, а это составляетъ на полный грузъ судна, средней вмѣстимости въ 50 тысячъ пудовъ, при среднемъ пробѣгѣ въ 1000 верстъ, около 750 рублей.

Что касается волжскихъ лѣсныхъ грузовъ, то они совсѣмъ не выдерживаютъ перевозки противъ теченія на большія разстоянія, и потому не идутъ на сѣверъ или вѣрнѣе на сѣверо-западъ, гдѣ есть спросъ на лѣсной товаръ. Другого удобнаго выхода для волжскихъ лѣсныхъ матеріаловъ нѣтъ, и, при производствѣ до полумилліарда пудовъ, только самая малая часть вывозится въ чужіе края изъ волжскаго бассейна; такое положе-

ніе дѣла лишаетъ народное хозяйство этого района значительныхъ доходовъ.

Если, послѣ всего вышеизложеннаго, задаться цѣлью создать благоприятныя условія для перевозки волжскихъ грузовъ, то нельзя не признать прежде всего, что естественнымъ и безспорно наиболѣе удобнымъ выходомъ для нихъ должно бы служить ближайшее къ волжскому бассейну Азовское море, съ его огромною подвздоною артеріею—Дономъ и весьма значительнымъ портомъ—Ростовомъ.

Одинъ изъ главнѣйшихъ путей Волжскаго Бассейна, рѣка Кама, и сама Волга отъ устья Камы до Царицына, текутъ въ направленіи къ Азовскому морю, и лишь въ 400 верстахъ отъ этого моря, близъ Царицына, Волга, встрѣтивъ препятствіе, поворачиваетъ къ Каспійскому морю. На параллели Царицына же, рѣка Донъ приближается съ запада къ Волгѣ на 80 верстъ и течетъ отсюда широкой струей, представляя по своему направленію, какъ бы истинное продолженіе Волги. Теченіе рѣкъ Волги и Дона, направленныхъ къ Азовскому морю на всемъ громадномъ протяженіи, представляетъ механическую силу, способную удешевить доставку всякихъ товаровъ до крайней степени. Уже нынѣ фрахтъ за перевозку хлѣба внизъ по Волгѣ, въ среднемъ, не превышаетъ $\frac{1}{300}$ коп. съ пудо-версты, или $3\frac{1}{3}$ к. за 1000 верстъ, падая въ частныхъ случаяхъ иногда до $\frac{1}{600}$ коп. съ пудо-версты, т. е. до 1,67 коп. съ пуда за 1000 верстъ. При направленіи же внизъ по Волгѣ болѣе значительныхъ количествъ хлѣбныхъ грузовъ, фрахтъ на перевозку ихъ могъ бы еще болѣе понизиться“.

Устанавливая далѣе тяготѣніе волжскихъ грузовъ къ Ростову на Дону, записка останавливаетъ вниманіе и на сибирскомъ хлѣбѣ.

„Съ открытіемъ доступа волжскимъ судамъ черезъ Царицынъ на рѣку Донъ и далѣе къ Ростовскому порту, тяготѣніе къ этому порту распространится отчасти и на грузы Окскаго и Верхневолжскаго бассейновъ, а также на весь Закаспійскій край и на южную часть Западной Сибири, для которой откроется кратчайшій и наиболѣе дешевый выходъ къ морю.

Особенно важно это для сибирскаго хлѣба. Еще при постройкѣ Сибирской ж. дороги основательно предусматривалось, что сибирскій хлѣбъ,

не имѣя другого выхода, какъ порты Балтійскаго моря, при передвиженіи къ нимъ будетъ давить цѣны на хлѣбъ внутренняго производства, не только въ портахъ, но и на внутреннихъ рынкахъ; это пониженіе будетъ тѣмъ сильнѣе, чѣмъ ниже будетъ желѣзнодорожный тарифъ.

А съ другой стороны, установленіе высокаго тарифа было равносильно закрытію выхода для сибирскаго хлѣба на потребительскій рынокъ, и это убило бы, при зарожденіи, сельско-хозяйственное производство въ Сибири. Послѣ долгихъ соображеній, придумано было отвлеченіе этого хлѣба отъ Балтійскихъ портовъ къ Архангельску, по Пермь-Котласской желѣзной дорогѣ, которая, однако, хлѣба не отвлекла и до самой Японской войны, таковой давилъ хлѣбъ внутренняго производства, давая вмѣстѣ съ тѣмъ производителю весьма скудный барышъ, такъ какъ долженъ былъ оплачивать дорогой пробѣгъ черезъ большія пространства Европейской Россіи.

И, если взглянуть внимательно на карту Россіи, то можно убѣдиться, что для этого продукта нѣтъ иного пути, болѣе дешеваго къ морю, какъ по Камѣ и Волгѣ, куда онъ можетъ попасть въ Перми или Самарѣ; по этимъ рѣкамъ онъ пойдетъ на югъ, до Царицына, съ платой 3—4 коп. съ пуда отъ Перми и 1½—2 коп. отъ Самары; затѣмъ переберется на Донъ за 3 коп. и по этой рѣкѣ дойдетъ до Ростова еще за 1½ к., приплативъ общимъ итогомъ съ Камы 8½ коп. съ пуда и 6½ коп. отъ Самары до Ростова.

Цѣны на хлѣбъ въ Россіи, въ среднемъ, на 11 коп. ниже, чѣмъ въ Балтійскихъ портахъ, но стоимость провоза въ эти порты по желѣзнымъ дорогамъ изъ Перми на 16—23 коп. и изъ Самары на 18—22 коп. больше, чѣмъ предполагаемая стоимость перевозки по Волго-Донскому пути; это увеличить цѣну Сибирскаго хлѣба на мѣстѣ производства на 5—12 коп., т. е. въ нѣкоторыхъ случаяхъ больше, чѣмъ на 30%.

Эти цифры краснорѣчиво свидѣтельствуютъ, что для сельско-хозяйственныхъ судебъ Сибири, а также для успѣха колонизаціи нашихъ Западно-Сибирскихъ и степныхъ областей, Волго-Донской каналъ есть условіе ихъ бытія.

Съ момента постройки Сибирской желѣзной дороги, устройство воднаго пути между Дономъ и Волгой становится еще болѣе необходимымъ и для развитія сибирской культуры, неизмѣримо бо-

лѣе полезнымъ, чѣмъ разорительная Пермь-Котласская желѣзная дорога; а теперь, когда правительство серьезно выступило на путь выполненія великой землеустроительной задачи, центръ тяжести коей непредотвратимо перенесется въ наши Азіатскія владѣнія, гдѣ придется, можетъ быть, устраивать огромную сѣть подѣздныхъ желѣзныхъ дорогъ, первую заботою должно быть сооруженіе дешеваго провознаго пути къ морю для сибирскаго хлѣба; эту задачу нельзя не признавать неотложной, иначе немедленно же будутъ разорены новоселы переселенцы.

Наконецъ подводится итогъ. какіе грузы можно будетъ привлечь по новому соединенію.

Однимъ изъ грузовъ, который, по сооруженіи Волго-Донскаго канала, въ значительномъ количествѣ пойдетъ съ Волги на Донъ, будетъ нефть и ея фабрикатъ—керосинъ и нефтяные остатки. Теперь изъ 700 мил. пудовъ нефти, добываемой въ Бакинскомъ и Грозненскомъ районахъ, находятъ себѣ выходъ къ Черному морю по Батумскому керосинопроводу, Закавказской и Владикавказской жел. дорогамъ лишь не болѣе 20—25% (около 150 мил. пудовъ), тогда какъ на Волгу выходитъ почти 50% (около 333 мил. пудовъ въ 1904 г.). Открытіе новыхъ рынковъ для нефти, керосина и нефтяныхъ остатковъ въ бассейнѣ рѣки Дона и во внѣшнемъ портѣ Ростовѣ, несомнѣнно, вызоветъ, при дешевизнѣ доставки, большое увеличеніе движенія этихъ грузовъ, вѣроятно, не менѣе какъ на 100 мил. пудовъ; конечно, для этого должны уллучшиться и условія производства, но нельзя ожидать, чтобы они были долго столь ненормальными, какъ въ настоящее время.

Другимъ грузомъ Волго-Донскаго канала будетъ пшеница и рожь, для коихъ въ Ростовѣ давно уже существуетъ рынокъ, изстари знакомый и волжскимъ сельскимъ хозяевамъ. Въ настоящее время (1903—1904 г.г.) приволжскія губерніи, считая отъ Нижняго-Новгорода внизъ, отправляютъ хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ около 80 мил. пуд., а заволжскія губерніи вмѣстѣ съ Западной Сибирью—до 70 мил. пудовъ; сверхъ того тѣ же губерніи отправляютъ хлѣба по воднымъ путямъ до 150 мил. пудовъ, а всего изъ этого обширнаго края, и нынѣ тяготяющаго къ Азовскому морю, отправляется хлѣбныхъ товаровъ около 310 мил. пудовъ. Изъ всего этого количества доходитъ желѣзными дорогами и Маринской системой до Балтійскихъ портовъ не болѣе 50 мил. пудовъ и око-

до 10 мил. пудовъ выходитъ черезъ Астрахань въ Каспійское море. Остальное количество хлѣбныхъ товаровъ, отправляемыхъ приволжскими и заволжскими губерніями, около 250 мил. пудовъ, частью обращается въ мѣстномъ сообщеніи, а частью направляется къ южнымъ портамъ, но попадаетъ туда не иначе, какъ по желѣзнымъ дорогамъ, чѣмъ сильно понижается цѣна хлѣба, доходящая въ заволжскихъ губерніяхъ, какъ мы видѣли, до 34 коп. на пудъ ржи, а въ нѣкоторые годы даже до 24 коп.

Открытіе Волго-Донского канала дастъ выходъ къ Азовскому морю, по крайней мѣрѣ, 150 мил. пудовъ этихъ товаровъ, преимущественно пшеницы и ржи, составляющихъ главную производительность вышеупомянутаго района. Слѣдуетъ замѣтить, что вся Западная Европа, не исключая сѣверныхъ государствъ—Голландіи, Германіи и даже Швеціи съ Норвегіей, уже и въ настоящее время получаетъ русскую пшеницу, рожь и ячмень, главнымъ образомъ, изъ нашихъ южныхъ портовъ.

Третій родъ груза, который съ открытіемъ Волго-Донского канала двинется изъ волжскаго бассейна къ Азовскому морю—это волжскій лѣсной товаръ, до сего времени совершенно лишенный возможности участвовать во внѣшней нашей торговлѣ. Въ настоящее время, по крайней дороговизнѣ лѣса въ Ростовѣ и за полнымъ недостаткомъ его, вывозится изъ этого порта каботажемъ не болѣе 900 тысячъ пудовъ, преимущественно на Черноморскій берегъ. Между тѣмъ, потребность въ строительномъ матеріалѣ и подѣлочномъ лѣсѣ по берегамъ Чернаго и Средиземномъ морей какъ на судостроительныхъ верфяхъ, такъ и во многихъ промышленныхъ и торговыхъ предприятияхъ, существуетъ весьма значительная; даже дешевые сортименты выйдутъ на международный рынокъ и, подобно лѣсу австрійскому такого же качества, достигнуть Александріи и Малоазіатскаго берега. Наконецъ, въ самомъ Донскомъ бассейнѣ ощущается постоянно большая потребность въ лѣсномъ строительномъ матеріалѣ, такъ что и нынѣ уже изъ одного Царицына вывозится туда по желѣзнымъ дорогамъ волжскаго лѣса болѣе 25 мил. пудовъ, не считая весьма значительной гужевои перевозки. Отсюда можно заключить, что для Волго-Донскаго канала будетъ обезпеченъ проходъ волжскаго лѣснаго товара въ количествѣ, по крайней мѣрѣ, 100 мил. пудовъ.

Изъ другихъ грузовъ первое мѣсто будетъ принадлежать донецкому каменному углю, въ которомъ существуетъ огромная потребность въ прикамскомъ горнозаводскомъ районѣ, отчасти среди волжскаго парового флота и на многихъ приволжскихъ заводахъ. Составляя естественный водяной грузъ, каменный уголь, изъ Донецкаго бассейна, можетъ двинуться черезъ Волго-Донской каналъ въ наиболѣе значительныхъ массахъ, количество которыхъ, даже въ видѣ дополненія къ мазуту, можетъ достигнуть 50 миллионъ пудовъ. Несомнѣнно, однако, что уголь попадаетъ на упомянутый каналъ только черезъ Сѣверный Донецъ, который долженъ быть шлюзованъ, и, повидимому, правительство предполагаетъ въ непродолжительномъ времени осуществить указанное мѣропріятіе.

Также будетъ служить грузомъ для Волго-Донского канала и желѣзная руда уральскаго горнозаводскаго района, разрабатываемая нынѣ вслѣдствіе недостатка мѣстнаго топлива, лишь въ ограниченныхъ, сравнительно, размѣрахъ; оно найдетъ себѣ тогда сбытъ въ значительномъ количествѣ въ донецкій горнозаводскій районъ, для обработки на мѣстномъ неизсякаемомъ топливѣ—каменномъ углѣ. Въ настоящее время приуральская желѣзная руда передвигается въ малыхъ количествахъ лишь между мѣстными прикамскими заводами, на примѣръ, изъ Уфы на Бѣлой, къ Мотовилихинскому заводу, на Камѣ и т. п. Можно предполагать, что потребность въ хорошей рудѣ на донецкихъ заводахъ вызоветъ въ будущемъ передвиженіе руды изъ Камскаго бассейна въ Донецкій, черезъ Волго-Донской каналъ, въ количествѣ до 50 мил. пудовъ и болѣе, что будетъ вполне возможно, если соорудить удобные подѣздные пути отъ мѣсторожденія руды къ рѣкѣ Камѣ.

Наконецъ, въ общемъ грузовомъ передвиженіи черезъ Волго-Донской каналъ, несомнѣнно, приметъ большое участіе, такъ называемый, сборный товаръ, который и на водяныхъ путяхъ и на желѣзныхъ дорогахъ, въ общей массѣ, играетъ, обыкновенно, очень крупную роль, хотя и представляетъ по каждому отдѣльному роду товара иногда незначительную величину. Сюда относятся: мануфактура, бакалея, гончарныя издѣлія, фрукты и овощи, земляные и каменные строительные матеріалы, овечья шерсть, ярмарочный товаръ, сахаръ и сахарный песокъ, соль, желѣзо, сталь и желѣзные издѣлія, вина, персидскій и бухарскій товаръ и проч. Часть этихъ товаровъ можетъ пойти че-

резь Ростовъ и для внѣшней торговли, а потому общее количество сборнаго товара, имѣющаго передвигаться черезъ Волго-Донской каналъ мы опредѣляемъ не менѣе 50 мил. пудовъ.

Какъ общее соображеніе о предстоящемъ огромномъ приростѣ грузовъ въ волжскомъ районѣ, слѣдуетъ имѣть въ виду, что и безъ предполагаемаго воднаго соединенія съ внѣшнимъ моремъ, по Волгѣ и ея притокамъ передвигается около 2 миллиардовъ пудовъ грузовъ, это указываетъ на богатѣйшую экономическую мощь Волжско-Каспійскаго района, и нѣтъ сомнѣнія, что послѣ устройства Волго-Донскаго канала можно ожидать здѣсь большого подъема культуры, съ подъемомъ выгоды всѣхъ промысловъ, такъ и вслѣдствіе увеличенія населенія черезъ переселеніе, не только въ Азіатскихъ мѣстностяхъ, но даже и въ Европейскихъ, заселенныхъ нынѣ, сравнительно, довольно слабо.

Таковы въ основныхъ чертахъ, цифровыя данныя и экономическія положенія, позволяющія вполне опредѣленно утверждать, что съ устройствомъ шлюзованнаго канала между р.р. Волгой и Дономъ и съ приспособленіемъ р. Дона, между Калачемъ и Ростовомъ, для плаванія судовъ съ соответственной осадкой, количество грузовъ, переходящихъ съ Волги на Донъ, увеличится въ огромномъ размѣрѣ. Принимая вѣроятныя цифры, опредѣленные нами выше, получимъ будущую картину передвиженія грузовъ по Волго-Донскому каналу въ слѣдующемъ видѣ:

Хлѣбныхъ грузовъ	150 мил. пудовъ.
Угольныхъ и рудныхъ	100 " "
Лѣсныхъ грузовъ	100 " "
Нефтяныхъ	100 " "
Разныхъ грузовъ	50 " "

Всего 500 мил. пудовъ.

Далѣе записка переходитъ къ обсужденію технической стороны вопроса, и прежде всего, для какихъ судовъ слѣдуетъ строить Волго-Донской каналъ:

Осадна судовъ. Какъ уже было указано, Волго-Донскій каналъ соединитъ не только приволжскія мѣстности съ открытымъ моремъ, но также Каспійское море съ Чернымъ. Имѣя въ виду это обстоятельство, слѣдуетъ дать ему настолько большую глубину, чтобы суда могли итти изъ Каспій-

скаго моря въ Азовское безъ перегрузки. На Барѣ рѣки Волги въ настоящее время поддерживается 9 футъ глубины. Въ Донскихъ гирлахъ углубленіе доведено до 12½ футъ, но эта глубина бываетъ не постоянно; сгонные вѣтры ее сильно уменьшаютъ. Можно считать, что болѣе или менѣе обеспечена здѣсь глубина 9 футъ; остальные части воднаго пути между Каспійскимъ и Чернымъ морями, за исключеніемъ Дона, имѣютъ глубину не меньше 9 футъ. Поэтому, если устроить Волго-Донской каналъ глубиною не менѣе 9-ти футъ и на Дону достигнуть такой же глубины, то сплошной проходъ судна изъ Петровска, Баку, Ензели будетъ вполне обеспеченъ до Керчи. Такимъ образомъ, собственно говоря, на Волго-Донскомъ каналѣ можно было бы ограничиться глубиною 9 футъ. Но глубина въ каналѣ будетъ однообразна на всемъ 80 верстномъ его протяженіи, и плаваніе тѣхъ судовъ, которыя проходятъ черезъ короткое протяженіе рѣчныхъ баровъ Волги и Дона, было бы затруднительно, а при случайныхъ незначительныхъ засореніяхъ, происходили бы постоянныя остановки судоходства, и потому необходимо увеличить глубину канала фута на полтора противъ той глубины, которую имѣютъ бары; въ такомъ случаѣ она будетъ равна 10,5 футъ.

Эта глубина канала удовлетворитъ и Волжское судоходство, потому что на Волгѣ суда почти никогда не плаваютъ больше, чѣмъ на 17 четвертяхъ осадки, и по переписи 1900 года, только 57 судовъ изъ всего многочисленнаго Волжскаго флота имѣли осадку, при полной нагрузкѣ болѣе 17 четвертей аршина; а суда, имѣющія осадку 17 четвертей пройдутъ по каналу, имѣя запасъ воды подъ килемъ въ 1 четверть аршина, слѣдовательно, проходъ ихъ можетъ уже совершаться по каналу, хотя и не съ особеннымъ удобствомъ. Но такихъ судовъ было въ 1900 году на Волгѣ только 117, а остальные суда, около 3820, имѣютъ осадку съ полнымъ грузомъ меньшую и потому совершенно свободно могутъ плавать по каналу при всякой нагрузкѣ. Также и донскія суда могутъ плавать по каналу при всякой нагрузкѣ.

Надо замѣтить, что съ полнымъ грузомъ суда плаваютъ только весною, совершая одинъ или два рейса съ такою нагрузкою; въ остальное время навигаціи суда нагружаются значительно менѣе; большую осадку имѣютъ суда, совершающія рейсы въ нижней части рѣки; съ верхней же части Волги, отъ Нижняго, Казани, Самары нельзя

грузить баржи больше, какъ на 10 четвертей аршина. Ввиду этого, если-бы проектировать Волго-Донской каналъ только для судовъ, плавающихъ по Волгѣ, слѣдовало бы ограничиться для него такою глубиною, при которой свободно проходили бы по каналу суда съ осадкой 10 четвертей аршина, что и было положено въ основаніе прежнихъ предположеній о сооруженіи Волго-Донскаго канала, поданныхъ предпринимателями въ Министерство Путей Сообщенія. Однако, дальнѣйшее изученіе вопроса открыло новые горизонты, и теперь необходимость устройства Волго-Донскаго канала для прохода судовъ съ большей осадкой вполне выяснилась.

Длина судовъ, которые будутъ имѣть возможность плавать по каналу, опредѣляется изъ размѣровъ шлюзовъ, именно шлюзы предполагаются длиною 50 сажень между воротами, что дастъ возможность проводить суда $46\frac{1}{2}$ сажень длиною; по перечню М. П. С., на Волгѣ только 300 баржъ имѣютъ длину большую, а 3.700 баржъ имѣютъ длину меньшую и, слѣдовательно, могутъ быть пропущены черезъ шлюзы Волго-Донскаго канала.

Что касается парашодовъ, то почти всѣ буксирные и товарные парашоды и наливныя шхуны, совершающія рейсы по Каспійскому морю, и другія имѣютъ меньшую длину; только нѣкоторые пассажирскіе парашоды не пройдутъ по каналу, вслѣдствіе большой длины; Донскія суда всѣ могутъ проходить по каналу, какъ паровыя, такъ и непаровыя.

Ширина судовъ, которыя будутъ имѣть возможность проходить по каналу, опредѣляется шириною устраиваемыхъ на немъ шлюзовъ. Эта ширина принята равной $7\frac{1}{2}$ сажнямъ, а потому предѣльную ширину судна, которое можетъ пройти по каналу, слѣдуетъ признать въ 7 сажень. Больше такой ширины имѣютъ очень незначительное число баржей и парашодовъ на Волгѣ и на Дону“.

Въ заключеніе приводятся данныя для составленія эскизнаго проекта.

Вся длина проектированнаго канала составляетъ, по изысканіямъ Дрю, 80,2 верстъ. Со стороны Дона каналъ сначала проходитъ по аллювальной равнинѣ этой рѣки, приблизительно на протяженіи 16 верстъ; затѣмъ, у хутора Колпачевскаго, подымается въ степное пространство; здѣсь мѣстность имѣетъ незначительную покатость къ Дону, начиная отъ самаго водораздѣла, отстоящаго отъ этой рѣки на 70 верстъ; въ сто-

рону же Волги склонъ поверхности земли гораздо круче. Первый слой подпочвы состоитъ изъ лесса, съ примѣсью песка, и представляетъ вполне удобныя условія для вырытія канала. Нижележащіе слои грунта глиняные, песочные и песчаноглинистые.

По проекту инженера Дрю предполагается устроить водораздѣльный бьефъ на высотѣ 33, 84 сажени надъ горизонтомъ Чернаго моря. Паденіе отъ этого горизонта до низкаго горизонта р. Дона составляетъ 21,51 сажень; оно распределено между 12 шлюзами. Паденіе отъ горизонта верхняго бьефа до меженнаго горизонта Волги равно 39, 72 сажени, оно распределено между 21 шлюзомъ. Такимъ образомъ, какъ на Донской вѣткѣ канала, такъ и на Волжской, паденіе, сосредоточенное на каждомъ шлюзѣ, будетъ 1,9 сажени. На Волжской вѣтви, которая имѣетъ протяженія 7 километровъ, длина бьефовъ 120 сажень; Дрю указываетъ, что такіе маленькіе бьефы устроены на каналѣ, соединяющимъ Рейнъ съ Марной.

Для уменьшенія земляныхъ работъ проектируется вмѣсто отдѣльныхъ шлюзовъ на Волжской вѣтви канала устроить многокамерные, именно одинъ двухкамерный, у водораздѣльнаго бьефа, и три шестикамерныхъ. Спускъ къ Волгѣ будетъ оканчиваться шестикамернымъ шлюзомъ, имѣющимъ общее паденіе, при наиболѣе низкомъ горизонтѣ, 12 сажень. Въ виду того, что горизонтъ Волги подверженъ очень большимъ колебаніямъ, до 6 сажень, при высокихъ горизонтахъ, будетъ работать не полное число камеръ этого шлюза. У выхода канала въ Волгу никакихъ другихъ устройствъ не предполагается.

Водораздѣльный бьефъ канала помѣщается въ глубокой выемкѣ, наибольшая глубина которой равна 23, 4 саж. Онъ имѣетъ длину 12 верстъ.

Спускъ къ рѣкѣ Дону имѣетъ длину 61 версту 200 сажень, паденіе отъ горизонта водораздѣльнаго бьефа до меженнаго горизонта Дона составляетъ 21,4 сажени.

Прохожденіе судовъ по каналу. Скорость передвиженія судовъ по каналу 4 версты въ 1 часъ. Вся длина канала 80, 2 версты; вычтя отсюда горизонтальное протяженіе 30 шлюзовъ, устраиваемыхъ на каналѣ, и подходовъ къ нимъ, что составляетъ 3, 8 в., длина пути, на которомъ движеніе будетъ совершаться со скоростью 4 версты въ часъ, опредѣлится въ 76,4 версты; на проходѣ

по каналу судна потребуется, времени, $\frac{76,4}{4} = 19$ час. 6 минутъ.

Проходъ черезъ шесть двухкамерныхъ шлюзовъ, по 27 минутъ на каждую камеру, будетъ имѣть продолжительность 5 часовъ 24 мин., проходъ черезъ 3 многокамерныхъ шлюза, по 24 минуты на каждую камеру, $3,6 \times 24 = 7$ часовъ 12 минутъ. Итого проходъ судна по каналу будетъ совершаться въ 31 часъ 48 минутъ; прибавляя 3 часа на непредвидѣнные остановки и округляя, получимъ 35 часовъ.

Наибольшее количество судовъ, находящихся въ каналѣ, опредѣлится раздѣленіемъ времени, потребнаго для прохождения канала, на время одного шлюзованія, т. е. $\frac{35,60}{27} = 77$ судовъ.

Тяга судовъ. Тягу судовъ на каналѣ предполагается производить распоряженіемъ компаніи, принявшей на себя эксплуатацію канала. Это потому, что если судовладельцы будутъ здѣсь вести суда по своему усмотрѣнію, то пропускная способность канала сильно уменьшится; остановка судна на пути можетъ вызвать остановку другихъ судовъ; подобно тому, какъ на Маріинской системѣ, такъ и на Волго-Донскомъ каналѣ продолжительность прохода судовъ можетъ несоразмѣрно

увеличиться, если не будетъ общаго руководительства движеніемъ судовъ.

Не дѣлая въ настоящее время еще окончательнаго выбора способа тяги для предварительныхъ соображеній, предположимъ, что по обѣимъ сторонамъ канала проложены рельсы и движеніе судовъ производится паровозною тягою.

Предполагая каждое судно двигать отдѣльнымъ паровозомъ, количество ихъ опредѣлится числомъ 77, по числу судовъ, одновременно находящихся въ каналѣ, или съ нѣкоторымъ запасомъ 80 паровозовъ.

Если же двухкамерные шлюзы будутъ устроены парные, то количество паровозовъ должно быть удвоено. На первое же время количество паровозовъ можетъ быть и уменьшено, потому что движеніе не будетъ совершаться полнымъ графикомъ, можно поэтому принять, что для первоначальнаго оборудованія потребуется 40 паровозовъ.

Паровозы могли бы быть весьма небольшіе, при нормальной скорости движенія 4 версты въ 1 часъ, тяговое усиліе опредѣлится въ 1—1,5 тонны, однако, изъ осторожности, примемъ его вдвое больше. Стоимость такихъ паровозовъ 12.500 рублей, а общая стоимость всѣхъ 40 паровозовъ 500.000 рублей.

Смѣта на устройство Волго-Донского воднаго пути.

	Количество.	Цѣна въ рубляхъ.	Сумма въ рубляхъ.	
			Руб.	К.
1) Земляныя работы— куб. саж.	5.594.354	5	27.971.770	--
2) Дополнительная плата за работы въ нижней части выемки, вслѣдствіе большой высоты подъема, до 20 сажень, куб. саж.	1.076.464	4	4.305 856	—
3) Обдѣлка откосовъ, устройство подпорныхъ стѣнокъ и другихъ укрѣпленій, выемокъ и насыпей	—	—	2.000.000	—
4) Устройство шлюзовъ:				
а) однокамерныхъ (на Дону)	10	400.000	4.000.000	—
б) двукамерныхъ со сберегательнымъ бассейномъ	6	800.000	4.800.000	—
в) шести камерныхъ, двойныхъ, со сберег. бассейнами	3	3.200.000	9.600.000	—

	Количество.	Цѣна въ рубляхъ.	Сумма въ рубляхъ.	
			Руб.	К.
5) Устройство плотинъ на Дону	10	625.000	6.250.000	—
6) Устройство насосныхъ станцій	5	175 000	875.000	—
7) Устройство желѣзнаго пути по обѣимъ сторонамъ канала	—	—	1.317.662	—
8) Устройство телеграфа	—	—	24.180	—
9) Устройство 14 мостовъ для проѣзжихъ дорогъ и двухъ мостовъ для жел. дор., пересѣ- кающихъ каналъ	—	—	1.000.000	—
10) Устройство жилыхъ домовъ, паровоз- ныхъ зданій и т. д.	—	—	1.000.000	—
11) Устройство пересѣченія канала съ рѣкою Червленной	—	—	800.000	—
12) Приобрѣтеніе паровозовъ	—	—	500.000	—
13) Приобрѣтеніе землечерпательницъ и па- роходовъ	—	—	320.000	—
14) Отчужденіе земли	—	—	3 000.000	—
И т о г о	—	—	67.764.468	—
15) Непредвидѣнные расходы 5 ⁰ / ₁₀₀ отъ об- щей стоимости	—	—	3.388.223	40
16) Администрація 4 ⁰ / ₁₀₀	—	—	2.710.578	72
И т о г о	—	—	73.863.270	12
Реализація капитала 10 ⁰ / ₁₀₀	—	—	7.386.327	01
И т о г о	—	—	81.249.597	13
Учетъ расхода на строительный капиталъ за время постройки въ размѣрѣ 20 ⁰ / ₁₀₀ отъ общей его суммы	—	—	16.249.919	42
В с е г о	—	—	97.499 516	52
Въ общей суммѣ 97.499.516 р. 52 к. заклю- чаются слѣдующіе расходы, относящіеся непо- средственно до р. Дона:				
Устройство шлюзовъ на Дону	10	400.000	4.000.000	—
Устройство плотинъ	10	625.000	6.250.000	—
Устройство жилыхъ домовъ	—	—	100.000	—

	Количество.	Цѣна въ рубляхъ.	Сумма въ рубляхъ.	
			Руб.	К.
Приобрѣтеніе пароходовъ	2	33.000	66.000	—
Отчужденіе	—	—	1.000.000	—
Итого	—	—	11.416.000	—
Непредвидѣнные расходы 5 ⁰ / ₁₀₀ общей стоимости	—	—	570.800	—
Администрація 4 ⁰ / ₁₀₀	—	—	456.640	—
Итого	—	—	12.443.440	—
Реализація капитала 10 ⁰ / ₁₀₀	—	—	1.244.344	—
Итого	—	—	13.687.784	—
Учетъ дохода на строительный капиталъ, за время постройки въ размѣрѣ 20 ⁰ / ₁₀₀ общей суммы	—	—	2.737.556	80
Всего	—	—	16.425.340	80
Сумма, расходуемая только на устройство Волго-Донского канала	—	—	81.074.175	72

Таковы данныя означеннаго проекта.

Совѣтъ Съѣздовъ, во всякомъ случаѣ, считаетъ необходимымъ отмѣтить, что вопросъ о томъ, какое вліяніе можетъ имѣть выполненіе этого проекта на судьбу Волжскаго судоходства, представляется крайне сложнымъ. Если осуществленіе этого проекта и дѣйствительно повлечетъ измѣненіе направленія хлѣбныхъ грузовъ и отвлеченіе ихъ отъ Рыбинска и Мариинской системы къ южнымъ портамъ (въ этомъ отношеніи названный проектъ лишь продолжаетъ ту политику, которая въ теченіе послѣднихъ 20 лѣтъ неуклонно проводится желѣзными дорогами), то не слѣдуетъ забывать о той компенсаціи, которую Волжское судоходство можетъ получить въ будущемъ въ видѣ притока новыхъ грузовъ. *)

Несомнѣннымъ результатомъ выполненія проекта Волго-Донского канала будетъ упадокъ Мариинской системы и связаннаго съ ней Рыбинска, и съ этимъ соображеніемъ, во всякомъ случаѣ, приходится считаться. Зато, осуществленіе проекта названнаго соединенія будетъ имѣть громадное значеніе для лѣсопромышленности приволжскихъ и прикамскихъ губерній. Такъ, если сопоставить данныя о прибытіи въ Царицынъ лѣсныхъ грузовъ и отправленіе ихъ изъ Царицына по желѣзной дорогѣ, то оказывается, что почти 50⁰/₁₀₀ всѣхъ прибывающихъ въ Царицынъ лѣсныхъ грузовъ вывозится изъ него далѣе по желѣзной дорогѣ, какъ о томъ свидѣтельствуетъ нижеслѣдующая таблица:

*) Слѣдуетъ имѣть въ виду, что даже въ случаѣ направленія главнаго потока волжскихъ хлѣбныхъ грузовъ къ Южнымъ портамъ, интересы Волжскаго судоходства не должны пострадать, скорѣе выиграютъ. Такъ, беря разстоянія отъ нѣкоторыхъ камскихъ и волжскихъ пристаней къ Рыбинску и до Ростова н/Д., получаемъ слѣдующія данныя:

Разстоянія отъ:	До Рыбинска.		До Царицына.		До Ростова н/Д.		Увеличеніе пробѣга по нов. направ.
	В	Е	Р	С	Т	Ы:	
Уфы	1773		1986			2656	- 883
Николо-Березовки	1860		1573			2243	- 883
Чистополя	1066		1279			1949	- 883
Балакова	1566		548			1218	— 348

Годы:	Прибыло въ Царицынъ лѣсныхъ грузовъ на судахъ, въ плотахъ и на плотахъ.	Отправлено изъ Царицына по жел. дор.	Въ ‰.
	в ъ т ы с я ч а х ъ п у д.		
1902	31.107	13.591	43.6
1903	47.748	20.362	45.8
1904	53.052	20.777	39.1
1905	36.398	17.304	48.7
1906	36.594	16.525	45.1
1907	30.344	20.912	68.9
Въ среднемъ за послѣднiя 6 л.:			46.3

Можно не оомнѣваться, что съ осуществленiемъ названнаго соединенiя все это количество грузовъ будетъ отвлечено съ желѣзной дороги и направится новымъ воднымъ путемъ.

На основанiи всего изложеннаго, Совѣтъ Съѣздовъ, не считая для себя возможнымъ высказать опредѣленно по поводу названнаго проекта, имѣеть честь предложить установленiе принципиальнаго отношенiя къ этому проекту предоставить на усмотрѣнiе III-го очереднаго Съѣзда.

Совѣтъ Съѣздовъ.

Точно также не надо забывать, что изъ числа всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ, отправленныхъ по Волгѣ, только 14.7‰ прибываетъ къ Рыбинску; все остальное количество, за исключенiемъ того, что остается въ предѣлахъ Волжскаго Бассейна на мѣстное потребленiе, отвлекается отъ Волги на жел. дор., какъ о томъ свидѣтельствуеть слѣдующая таблица:

Г о д ы:	Отправлено по Волгѣ хлѣбныхъ грузовъ	Прибыло въ Рыбинскъ въ пудахъ.	Въ ‰
	М и л л и о н ы п у д о в ъ.		
1902	120.8	22.5	18.0
1903	144.4	24.4	16.2
1904	178.9	22.3	12.7
1905	233.7	34.7	14.4
1906	171.4	23.2	12.9
1907	112.9	14.9	12.3
Въ среднемъ			14.7

III-му ОЧЕРЕДНОМУ СЪЪЗДУ СУДОВЛАДЪЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА.

Д О К Л А Д Ъ

Совѣта Съѣздовъ по вопросу: „о поддержаніи передъ правительствомъ ходатайства Владимірскаго Уѣзднаго Земскаго Собранія объ ассигнованіи пособія на устройство постоянного моста во Владимірѣ черезъ рѣку Клязьму“.

Въ докладѣ Совѣта Съѣздовъ II-му очередному Съѣзду объ условіяхъ судоходства на рѣкахъ Клязьмѣ и Тезѣ было отмѣчено ненормальное положеніе вопроса о мостахъ на рѣкѣ Клязьмѣ. Въ результатѣ состоявшагося постановленія Съѣзда явился созывъ въ апрѣлѣ мѣсяцѣ тек. года въ г. Владимірѣ при Владимірской Губернской Земской Управѣ подъ предсѣдательствомъ Начальника Московскаго Округа П. С., т. с. В. А. Чаплыгина спеціальнаго Совѣщанія о мостахъ на р. Клязьмѣ. Не останавливаясь на работахъ означеннаго Совѣщанія, что уже сдѣлано въ отчетѣ Совѣта за истекшій годъ его дѣятельности (стр. 56), Совѣтъ Съѣздовъ считаетъ необходимымъ указать, что о мостѣ въ г. Владимірѣ въ протоколѣ Совѣщанія сказано нижеслѣдующее: „Рѣшено просить судоходный надзоръ, если найдетъ возможнымъ и необходимымъ, разводное звено, по мѣрѣ надобности, перенести на болѣе удобное мѣсто. Представители земства сообщили, что земство предполагаетъ построить постоянный желѣзный мостъ на каменныхъ устояхъ. Средства на это даютъ и другія заинтересованныя учрежденія. Собраніе вполнѣ удовлетворено сдѣланными сообщеніями, и рѣшеніе это привѣтствуетъ при условіи, чтобы высота моста не препятствовала судоходству, при чемъ отмѣчается, что на собранные средства земство самостоятельно непосильно устроить это сооруженіе“.

Согласно постановленію названнаго Совѣщанія вопросъ о сооруженіи постоянного моста въ

г. Владимірѣ черезъ р. Клязьму былъ поставленъ Владимірской Уѣздною Земскою Управой на обсужденіе Уѣзднаго Земскаго Собранія, которое въ засѣданіи своемъ 4-го октября постановило: выяснитъ вопросъ о томъ, пойдетъ ли правительство на помощь земству въ расходахъ по постройкѣ моста путемъ ли выдачи субсидіи или на льготныхъ условіяхъ ссуды, для чего избрать особую Комиссію и просить ее, по выясненіи этого вопроса, доложить о результатахъ Земскому Собранію. Вмѣстѣ съ тѣмъ, поручить Управѣ просить Владимірскую и Судогодскую Городскія Думы и Судогодское Уѣздное Земство, а также и Совѣтъ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна съ своей стороны ходатайствовать предъ правительствомъ объ оказаніи пособія Владимірскому Уѣздному Земству въ дѣлѣ устройства постоянного черезъ рѣку Клязьму моста, а губернское земство объ ассигнованіи 12.000 руб. изъ ⁰/₁₀₀—съ дорожнаго капитала“.

Исполняя означенное постановленіе, Владимірская Уѣздная Земская Управа обратилась къ Совѣту Съѣздовъ съ предложеніемъ „оказать съ своей стороны содѣйствіе въ осуществленіи предположеній Владимірскаго земства и возбудить передъ правительствомъ ходатайство объ оказаніи Владимірскому земству въ томъ или другомъ видѣ пособія.“

Объ изложенномъ Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь сообщить III-му очередному съѣзду.

Совѣтъ Съѣздовъ.

III-му ОЧЕРЕДНОМУ СЪѢЗДУ СУДОВЛАДѢЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА.

Д О К Л А Д Ъ

Совѣта Съѣздовъ по вопросу: „о положеніи землечерпанія на рѣкахъ Волжскаго Бассейна въ связи со смѣтой Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ“.

Землечерпаніе на рѣкахъ Волжскаго Бассейна, съ большимъ трудомъ пробивавшее себѣ право на постоянное существованіе, въ настоящее время оказываетъ весьма серьезную пользу Волжскому судоходству.

Землечерпаніе на Волгѣ было начато, по однимъ свѣдѣніямъ, въ 1849 году (Н. В. Герасимовъ), по другимъ свѣдѣніямъ въ 1862 г. (В. Г. Клейберъ). Понятно, какъ опытъ, оно примѣнялось сначала въ самомъ незначительномъ масштабѣ. Въ 1862 г. поступило на Волгу двѣ землечерпательныя машины съ контрактной производительностью 14 куб. саж. въ часъ (Волжская 14 и Волжская 15, которыя работаютъ, кстати сказать, даже и въ настоящее время). Съ 1876 г. на Волгѣ уже 5 машинъ, общою контрактною производительностью 29 куб. саж. въ часъ, съ 1884 г. 8 машинъ—35 куб. саж.; въ 1892 г. явилась первая рефулерная 10 кубовая машина (Волжская 12) и, хотя число машинъ осталось восемь, но производительность ихъ достигла уже 45 куб. са-

женъ въ часъ. Въ 1893 году вмѣсто части старыхъ машинъ поступила болѣе сильная новая 25 кубовая рефулерная машина и, хотя число землечерпалокъ уменьшается до семи, но производительность ихъ увеличивается до 64 куб. саж. въ часъ. Съ 1894 года мы имѣемъ десять машинъ съ часовой производительностью въ 139 куб. сажень; съ 1896 г.—двѣнадцать машинъ съ производительностью 191 куб. саж. въ часъ; съ 1900 г.—14 машинъ—489 куб. саж. въ часъ; съ 1901 г.—18 машинъ—589 куб. с. въ часъ, и съ 1902 г.—17 машинъ съ общою контрактною производительностью 554 куб. сажени въ часъ.

Въ настоящее время на рѣкахъ Волжскаго Бассейна, находящихся въ вѣдѣніи Казанскаго Округа П. С., работаетъ всего 24 землечерпательныхъ снаряда съ часовой производительностью въ куб. саж.: контрактной 659,00 и дѣйствительной на перекатахъ 321,47 и въ затонахъ 282,06. *) Означенные снаряды по плесамъ распределяются слѣдующимъ образомъ:

Названіе снарядовъ.	Годъ заготовки.	Часовая производительность въ кубич. саж.		
		Контракт.	Дѣйствительная.	
			На перекатахъ.	Въ затонахъ.
Р ѣ к а В О Л Г А.				
Верхній плесъ.				
(Отъ устья р. Шексны до с. Кстова—477 верстъ).				
Землесось „Волжская 7“ **)	1899	150.00	51.95	48.30
Землечерпательницы:				
„Волжская 9“	1900	35.00	21.08	18.48
„ „ 11“	1900	15.00	13.42	12.25
„ „ 13“	1862	3.00	4.80	4.67

*) Смѣтныя предположенія Казанскаго Округа П. С. на 1911 г.

**) Работаетъ и въ среднемъ плесѣ.

Название снарядовъ.	Годъ заготовки.	Часовая производительность въ кубич. саж.		
		Контракт.	Дѣйствительная	
			На пере-катахъ.	Въ затонахъ.
„Волжская 14“	1862	3.50	5.95	6.49
„ „ 15“	1862	3.50	10.21	6.67
„Землесось 21“	1895	12.00	—	3.03
Итого 7 снарядовъ	—	222.00	107.41	99.89
Средній плесъ (отъ с. Кстова до с. Новодѣвичья—657 верстъ).				
Землечерпательницы:				
„Волжская 1“	1893	25.00	15.74	12.99
„ „ 2“	1894	25.00	14.59	13.45
„ „ 4“	1894	25.00	16.78	15.24
„ „ 6“	1896	25.00	14.88	9.28
„Землесось 12“	1892	10.00	12.19	—
„Камнечерпательница 20“	1905	10.00	—	2.06
Итого 6 снарядовъ	—	120.00	74.18	52.97
Нижній плесъ.				
Землечерпательницы:				
„Волжская 3“	1894	25.00	11.10	11.19
„ „ 5“	1896	25.00	13.58	17.89
„ „ 17“	1902	10.00	8.78	9.73
„ „ 18“	1904	25.00	11.89	14.89
„ „ 19“	1904	25.00	14.48	13.24
„Землесось 8“	1899	150.00	33.82	33.35
Итого 6 снарядовъ	—	260.00	93.65	99.79
Устье Волги.				
Землечерп. „Волжская 16“	1879	4.00	4.90	—
Р ъ к а К А М А.				
Землечерпательницы:				
„Камская 1“	1862	8.00	10.92	8.61
„ „ 2“	1904	15.00	13.15	8.97
„ „ 3“	1905	15.00	10.05	11.83
Итого 3 снаряда	—	38.00	34.12	29.41
Р ъ к а В Я Т К А.				
Землесось „Волжская 10“	1900	15.00	7.21	—

Какъ выше уже сказано, землечерпаніе, какъ постоянная мѣра, не сразу получило свое признаніе.

Въ 90-хъ годахъ на землечерпаніе смотрѣли какъ на палліативную мѣру. Оно, признавали, можетъ сдѣлать улучшение переката, но изъ этого не слѣдуетъ, что въ послѣдующіе годы не придется прибѣгнуть опять къ этому средству, такъ какъ землечерпаніе не можетъ уничтожить свойства переката—имѣть во время весеннихъ водъ скорости меньшія, чѣмъ въ сосѣднихъ плесахъ.

Поэтому, на землечерпаніе и не смотрѣли, какъ на средство, могущее поддерживать на фарватерѣ судоходной рѣки постоянную опредѣленную, вполнѣ достаточную для судоходства глубину.

На землечерпаніе для углубленія болѣе мелкихъ перекаатовъ средней Волги было обращено серьезное вниманіе только въ 1897 году. Однако, вслѣдствіе поздняго приступа къ работамъ, производившимся въ большинствѣ случаевъ безъ достаточнаго предварительнаго изслѣдованія перекаатовъ, вслѣдствіе отсутствія ясно поставленной цѣли работъ и единства въ распоряженіи снарядами, увеличеніе транзитной глубины на 2 четверти было достигнуто лишь къ концу мелководья. До 40 дней между Н.-Новгородомъ и устьемъ Камы держалась глубина отъ 6 до 6½ четвертей, опускаясь въ отдѣльныхъ случаяхъ и ниже 6 четвертей. Между Н.-Новгородомъ и Рыбинскомъ долгое время держалась глубина отъ 4 до 4½ четвертей. Бывшему Министру Путей Сообщенія князю М. И. Хилкову была подана судовладельцами обширная записка, въ которой указывалось на понесенные ими изъ за мелководья 1897 года огромные убытки, главнымъ образомъ, вслѣдствіе недостаточности и запоздалости помощи, оказанной землечерпаніемъ. Въ бывшемъ Департаментѣ а затѣмъ Управленіи Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній и Торговыхъ Портовъ установился тогда взглядъ на землечерпаніе, какъ на палліативъ, очень цѣнный въ тѣхъ случаяхъ, когда требуется временно углубить тотъ или другой перекаатъ для пропуска каравана, но для нѣкоторыхъ перекаатовъ недостаточный, дорогой, и, во всякомъ случаѣ, неспособный обезпечить судоходству необходимую глубину хода. Для коренного улучшенія болѣе затруднительныхъ участковъ средней Волги рѣшено было примѣнить регулированіе. Регулированію должны были подлежать только тѣ перекааты, на которыхъ землечерпаніе положительныхъ резуль-

татовъ не даетъ и, какъ полагали, дать не можетъ. На первый разъ начаты были работы на трехъ группахъ перекаатовъ, а именно: 1) около Костромы, 2) верстахъ въ 100 ниже Н.-Новгорода и 3) въ 35—40 верстахъ ниже Казани.

Въ 1897 году, основываясь на результатахъ работъ на Миссисипи, профессоръ В. Е. Тимоновъ въ своемъ докладѣ Съѣзду дѣятелей по водянымъ путямъ въ Петербургѣ, выразилъ надежду, что посредствомъ механическаго землечерпанія на рѣчныхъ перекатахъ можно будетъ получить и поддерживать глубину гораздо большую той, которая могла быть получена дорого-стоящими выправительными сооружениями. Въ заключеніе, въ ряду другихъ положеній, имъ было высказано, что при нынѣшнихъ условіяхъ техническихъ и финансовыхъ, въ коихъ находятся большія рѣки Россіи, представляется болѣе рациональнымъ расходовать для ихъ улучшенія кредиты на производство энергичнаго машиннаго углубленія ходовъ на перекатахъ, чѣмъ на устройство выправительныхъ сооружений.

Въ 1899 году В. Г. Клейберъ на Съѣздѣ въ Петербургѣ защищалъ положеніе: „постепенное улучшеніе волжскаго транзитнаго пути, отвѣчающее самымъ широкимъ требованіемъ транзитнаго судоходства, можетъ быть вполнѣ обезпечено землечерпаніемъ безъ всякаго содѣйствія постоянныхъ сооружений изъ фашины и камня“. На основаніи уже имѣвшагося на Волгѣ опыта землечерпательныхъ работъ онъ выводилъ заключеніе, что требуемая судоходствомъ на Волгѣ отъ устья Камы до Н.-Новгорода минимальная глубина въ 10 четвертей,—глубина, которой предполагалось достигнуть лишь послѣ затраты многихъ милліоновъ на выправительныя работы, можетъ быть дана сейчасъ же частью наличнаго въ Округѣ дноуглубительнаго каравана, а именно—шестью 25-ти кубовыми машинами.

Особенно дѣятельное участіе въ разрѣшеніи этого вопроса приняло Императорское Общество Судоходства, которое постановило въ засѣданіи общаго собранія 12 ноября 1899 года ходатайствовать передъ Министромъ Путей Сообщенія“ о производствѣ, начиная съ предстоящей навигации, систематическаго углубленія перекаатовъ Волги отъ Нижняго до устья Камы посредствомъ специально назначенныхъ для этого дноуглубительныхъ снарядовъ“... 22 декабря 1900 года Общее собраніе Императорскаго Общества Судоходства постано-

вило ходатайствовать о „полномъ прекращеніи выправительныхъ и берегоукрѣпительныхъ работъ, имѣющихъ цѣлью улучшеніе транзитнаго пути р. Волги на всемъ ея протяженіи отъ Рыбинска до Астрахани“.

„Вопросъ о характерѣ дальнѣйшихъ работъ по улучшенію Волги былъ предметомъ сужденія Инженернаго Совѣта, а въ мартѣ 1901 года и Государственнаго Совѣта. Государственный Совѣтъ призналъ необходимымъ производить на Волгѣ землечерпательныя работы въ зависимости отъ потребностей судоходства, выправительныя же работы ограничить укрѣпленіемъ береговъ, размывъ коихъ угрожаетъ населеннымъ пунктамъ, а также работами, имѣющими неразрывную связь съ землечерпаніемъ. Дальнѣйшія выправительныя работы на трехъ группахъ перекатовъ были приостановлены.

Большое значеніе въ дѣлѣ правильнаго производства землечерпательныхъ работъ имѣютъ изыскательныя партіи. Задачами ихъ является: 1) выясненіе состоянія перекатовъ и измѣненій, на нихъ происходящихъ; обнаруженіе тѣхъ перекатовъ, гдѣ работы потребуются въ ближайшую очередь; 2) составленіе плана переката до постановки на немъ землечерпательницы для избранія наивыгоднѣйшаго направленія прорѣзи. Установка реперовъ и знаковъ на берегу для точнаго обозначенія мѣста и направленія запроектированной прорѣзи; 3) составленіе плановъ перекатовъ по выполненіи машиной работы. Выясненіе достигнутыхъ результатовъ и устойчивости послѣднихъ; 4) выясненіе недостатковъ и неправильностей въ обстановкѣ и всякое содѣйствіе къ ихъ устраненію“.

Изыскательная партія мобилизуется обыкновенно со спадомъ весенней воды. На каждой изъ трехъ ея брандвахтъ имѣется 3 техника и обыкновенно 18 рабочихъ, включая и десятника. Къ тому времени, когда землечерпательницы могутъ приступить къ работѣ, т. е. когда черпаки могутъ достать дно переката, командирамъ машинъ раздаются новые планы перекатовъ, подлежащихъ углубленію въ первую очередь. На каждомъ планѣ нанесены выставленные въ натурѣ продольные и поперечные створы для обозначенія краевъ прорѣзи и приблизительнаго мѣста, съ котораго должны быть начаты работы. На томъ же планѣ показана забитая въ водѣ свайка и надписана отмѣтка проектнаго dna прорѣзи относительно головки сваи. Такимъ образомъ, командиръ машины

всегда знаетъ, какую глубину требуется получить. Придя на перекатъ, онъ можетъ сразу установить машину на надлежащее мѣсто по выставленнымъ створамъ и, безъ лишней траты времени на предварительные промѣры, тотчасъ же приступить къ выемкѣ грунта. Планы относятся всегда къ одному установленному для каждаго переката низкому горизонту, связанному нивелировкой съ завинченными на берегахъ чугунными сваями, что дѣлаетъ легко сравнимыми между собою планы, составленные по промѣрамъ, произведеннымъ въ разное время при весьма различныхъ горизонтахъ воды. Въ теченіе всей навигаціи, до заморозковъ, брандвахты изыскательной партіи переходятъ съ одного переката на другой, гдѣ только глубина хода оказывается менѣе проектной, всегда предшествуя машинамъ и слѣдуя за ними, составляютъ новые планы, изслѣдуютъ фарватеръ сомнительныхъ перекатовъ и выясняютъ результаты уже исполненныхъ дноуглубительныхъ работъ. Результаты каждой работы землечерпательницъ закрѣпляются документально планами. По такимъ планамъ можетъ быть подробно прослѣжена за послѣднія 8 лѣтъ исторія всѣхъ углублявшихся землечерпаніемъ перекатовъ и нѣкоторыхъ неуглублявшихся. Въ теченіе пяти мѣсяцевъ работы (май—октябрь) партія снимаетъ отъ 40 до 50 перекатовъ. Большинство изъ нихъ снимается по 2 раза и болѣе.

На правильную постановку землечерпанія обратила весьма серьезное вниманіе и Междувѣдомственная Комиссія, образованная въ мартѣ мѣсяцѣ 1909 года, для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи. Она признаетъ, что дноуглубительныя работы для многихъ водяныхъ путей Имперіи являются весьма важнымъ средствомъ къ поддержанію и улучшенію ихъ судоходныхъ условий.

„Несмотря на сдѣланную въ 1904 году Управленіемъ Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ попытку внесенія въ заказы новыхъ снарядовъ планомѣрности, увеличеніе состава машинъ и ихъ принадлежностей не можетъ производиться по должной системѣ—за недостаточностью ассигнованій. Обращая вниманіе на необходимость увеличенія кредита на заготовленіе дноуглубительныхъ снарядовъ, Комиссія указываетъ и способы наилучшаго использованія этихъ средствъ. Проекты новыхъ снарядовъ должны вырабатываться въ строгомъ соответствіи со свойствами работъ, которыя подлежатъ ихъ исполненію. Составленіе

этихъ проектовъ слѣдуетъ дѣлать при широкомъ участіи мѣстныхъ техническихъ силъ вѣдомства путей сообщенія, ближайшимъ образомъ знающихъ свойства и потребности даннаго пути, гдѣ предполагается работа машинъ. Для особливо затруднительныхъ условій, гдѣ нужно созданіе новыхъ специальныхъ типовъ, надлежитъ устраивать предварительный конкурсъ проектовъ, въ которыхъ могли бы принять участие не только заводы, но и отдѣльные специалисты, и который можетъ вызвать къ жизни новыя идеи. Между производительностью дноуглубительныхъ каравановъ и обслуживающими ихъ вспомогательными судами, пароходами, шаландами и пр., должно быть полное соотвѣтствіе, чтобы оплаченная дорогой цѣной сила машинъ могла использоваться въ полной мѣрѣ. Въ интересахъ экономіи казенныхъ средствъ и особенно въ интересахъ судоходства должны быть доведены до минимума потери времени отъ прогуловъ машинъ, вслѣдствіе отсутствія ночныхъ работъ и работъ въ праздники, — безусловно обязательныхъ для машинъ этого рода, періодъ дѣйствія коихъ въ теченіе года ограниченъ самой природой. Важное значеніе имѣетъ своевременный приступъ къ работамъ весной, т. е. раннее окончаніе ремонта, и не слишкомъ ранняя остановка работы машинъ осенью, оправдываемая иногда опасеніемъ ледохода и отсутствіемъ по близости безопасныхъ стоянокъ, но иногда и вызываемая соображеніями совсѣмъ иного порядка. Дноуглубительные снаряды вѣдомства путей сообщенія не должны притомъ отвлекаться надолго отъ исполненія работъ, для коихъ они предназначены, для другихъ постороннихъ цѣлей, что имѣло неоднократно мѣсто. Самое производство дноуглубленія слѣдуетъ обставлять должными вспомогательными работами, имѣющими цѣлью довести до минимума потерю времени при установкѣ снарядовъ, переборы и пр., и вообще достигнуть наивысшаго полезнаго для судоходства дноуглубительнаго эффекта въ кратчайшій срокъ. Таковы предварительные и послѣдующіе промѣры улубляемыхъ путей, ихъ общіе и зимніе промѣры для выясненія мѣстъ предстоящихъ работъ, техническая обработка результатовъ дноуглубительнаго опыта за прежніе годы и пр. Значеніе перечисленныхъ мѣропріятій углубляется еще тѣмъ, что примѣненіе ихъ въ большинствѣ случаевъ не требуетъ особыхъ затратъ, а можетъ быть достигнуто лишь введеніемъ должнаго порядка въ использованіе имѣющихся личнаго состава и ассигнованій“.

Отъ изложенныхъ выше общихъ соображеній о землечерпаніи, его значеніи для водныхъ путей Волжскаго Бассейна, Совѣтъ Съѣздовъ позволяетъ себѣ перейти къ характеристикѣ работы дноуглубительнаго каравана въ прошедшую навигацію 1910 года въ Казанскомъ Округѣ Путей Сообщенія.

„Волжская 1-я“ (Постройки 1893 года). Вышла изъ затона 13 мая. Работала на перекатахъ: Исадскомъ, Керженскомъ, Горно-Юринскомъ, Орѣховскомъ, Курочкинскомъ, Н. Ураковскомъ, Боровскомъ, В. Шашкарскомъ, Боровскомъ, Н. Ураковскомъ, В. Лабышкинскомъ, Н. Васильевскомъ, Курочкинскомъ, Н. Ураковскомъ, В.—Шашкарскомъ, Керженскомъ, Кременскомъ, Н. Осельскомъ, Орѣховскомъ, Н. Боровскомъ и въ затонахъ: Керженскомъ и Жуковскомъ. Уведена на зимовку въ Василевскій затонъ 11 октября. Машина работала 2421 ч. 45 м., стояла 889 ч. 45 м. Буксировалась вверхъ по теченію 651 вер., внизъ по теченію 767 верстъ, на что потрачено времени 315 часовъ. Складывая время, потраченное на стойку и на буксировку, когда машина не работала, мы получаемъ потеряннаго времени для машины 1204 час. 45 м. Грунта удалено машиной 36.148,62 куб. саж., что даетъ производительность среднюю въ 1 рабочей часъ въ 14,927 куб. саж. при контрактной производительности 25 куб. саж. Стоимость 1-й куб. саж. удаленнаго грунта въ среднемъ, исходя изъ суммы, испрашиваемой на содержаніе личнаго состава, на матеріалы по дѣйствию и содержанію, на ремонтъ снарядовъ и пополненіе ихъ инвентаремъ на 1911 годъ, составляетъ 1 р. 25,26 коп., не считая накладныхъ расходовъ на аренду частныхъ пароходовъ для обслуживанія снарядовъ, расходовъ по казеннымъ пароходамъ — во время обслуживанія ими снарядовъ и расходовъ на содержаніе рабочихъ партій для изысканій при землечерпаніи.

„Волжская 2“ постройки 1894 года. Вышла изъ Паратскаго затона 25 апрѣля. Работала: въ р. Казанкѣ, на перекатахъ: Макарьевскомъ, Н.-Керженскомъ, В. Просѣцкомъ, Макарьевскомъ, В. Лабышкинскомъ, Н. Шеланговскомъ и Сидѣльниковскомъ, въ Молочной воложкѣ, на перекатахъ: В. Васильевскомъ, Курочкинскомъ, Н. Лабышкинскомъ, Карташихинскомъ, Н. Лабышкинскомъ, Сергіевскомъ, Головкинскомъ, Н. Сенгилеевскомъ, Головкинскомъ, Сергіевскомъ, въ Часовенной во-

ложкѣ, на Боровскомъ перекаѣ, въ Молочной воложкѣ, на В. Лабышкинскомъ перекаѣ, въ затонѣ Соляная воложка, на перекатахъ: Антоновскомъ, Н. Шеланговскомъ, Сергіевскомъ и Н. Сенигилеевскомъ; въ затонахъ: Соляная воложка и Паратскомъ. Встала на зимовку въ Паратскомъ затонѣ 16 октября. Машина находилась въ работѣ 2.322 ч. 30 м. Буксировалась вверхъ по теченію 1.320 вер., внизъ по теченію 1.319 в., на что потрачено 621 ч. 40 м. Считая время остановокъ 1.169 ч. 05 м., машина находилась въ бездѣйствіи 1.790 ч. 45 м. Грунта удалено 28.103,99 куб. саж. Средняя производительность въ часъ, при контрактной 25 кубич. саж.—12,101 кубич. сажень. Стоимость 1 куб. саж. удаленнаго грунта—1 руб. 49,1 коп.

„Волжская 3“ (1894) вышла съ зимовки въ Самарской бухтѣ 20 мая. Работала: по расчисткѣ входа въ Поджабный затонъ, на перекатахъ: Ершовскомъ, Кашкурскомъ, Карамановскомъ, въ Ураковской Воложкѣ, на Купоросномъ перекаѣ, въ Саратовскомъ городскомъ рукавѣ Улеши, на Козьемъ перекаѣ и при входѣ въ Старую Самарскую бухту. Встала на зимовку 19 октября. Въ работѣ находилась 1.776 ч. 05 м., въ бездѣйствіи—1.878 ч. 5 м., (считая время 419 ч. 50 м., потраченное на буксировку). Буксировалась вверхъ по теченію 1.106 верстъ и внизъ по теченію 1106 верстъ. Грунта удалена 22.022 куб. сажени. Средняя производительность въ 1 ч. 12,41 куб. саж.—при контрактной 25 кубич. сажень. Стоимость кубической сажени удаленнаго грунта 2 руб. 06,49 коп.

„Волжская 4“ (1894) вышла изъ Спасскаго затона 21 апрѣля. Работала въ устьѣ р. Казанки, на перекатахъ: Н. и В. Шашкарскихъ, Орѣховскомъ, Н. Ельниковскомъ, Сидѣльниковскомъ, В. Ельниковскомъ, Чебоксарскомъ, Козловскомъ, Чекурскомъ, Гремячевскомъ, Руткинскомъ, Сѣнномъ, Орѣховскомъ, Крѣушинскомъ, Антоновскомъ, Карташихинскомъ, Красновидовскомъ, Антоновскомъ, Красновидовскомъ, Буртасовскомъ, Антоновскомъ, у Казанскихъ пристаней, въ Молочной воложкѣ, снова у Казанскихъ пристаней, въ Чистопольскомъ затонѣ на р. Камѣ, на Ураковскомъ и Козловскомъ перекатахъ и въ затонахъ: Чистопольскомъ на р. Камѣ, и Спасскомъ на р. Волгѣ. Встала на зимовку 13 октября. Въ работѣ находилась 2.428 ч. 30 мин., въ бездѣйствіи 1.918 ч. 10 м., считая время 411 ч. 05 м., потраченное на буксировку. Букси-

ровалась вверхъ по теченію 869 в. и внизъ—867 в. Грунта удалено 32.497 куб. сажень. Средняя производительность въ 1 ч. 13,384 куб. сажени при контрактной производительности въ 25 куб. саж. Стоимость 1 куб. саж. удаленнаго грунта 1 руб. 30,511 коп.

„Волжская 5-я“ (1896) вышла изъ Саратовскаго затона 2 июня. Работала: въ Старорѣчьи у гор. Саратова, въ приверхѣ Старорѣчьи у Саратова, на Н. Улешовскомъ и Козьемъ перекатахъ и въ Саратовскомъ каналѣ. Встала на зимовку 17 октября. Въ работѣ находилась 1698 час. 20 мин., въ бездѣйствіи—1579 час. 10 мин., считая въ томъ числѣ время 104 час. 45 мин., потраченное на буксировку. Буксировалась вверхъ по теченію 237 в. и внизъ—241 в. Удалено грунта—17.596,75 кубич. саж. Средняя производительность въ 1 часъ—10, 363 куб. саж.—при контрактной—въ 25 кубич. саж. Стоимость 1 кубич. сажени удаленнаго грунта 2 р. 55,77 коп.

„Волжская 6-я“ постройки 1896 г. Вышла изъ Василевскаго затона 18 мая. Работала на перекатахъ: Юркинскомъ, Н. Просѣцкомъ, Н. Керженскомъ, Юркинскомъ, Безводнинскомъ, В. Фокинскомъ, Коноплянскомъ, В. Фокинскомъ, Н. Просѣцкомъ, В. Осельскомъ, Юркинскомъ, Безводнинскомъ, Н. Керженскомъ, В. Просѣцкомъ, Кременскомъ, Кстовскомъ, Горно-Юринскомъ, Фокинскомъ, Горно-Юринскомъ, Н. Ураковскомъ, Курочкинскомъ, Горно-Юринскомъ, Сумскомъ, Н. Боровскомъ, Сидѣльниковскомъ, Горно-Юринскомъ, В. Ураковскомъ, Н. Ураковскомъ и въ затонѣ Соляная Воложка. Уведена на зимовку въ Василевскій затонъ 10 октября. Въ работѣ находилась 2067 час. 10 мин., въ бездѣйствіи 1546 час. 45 мин., считая 393 ч. 30 м., употребленныхъ на буксировку. Буксировалась вверхъ по теченію 507 верстъ и внизъ по теченію 982 версты. Удалено грунта 28.705,95 куб. саж. Средняя производительность въ 1 часъ—13,877 куб. саж. при контрактной въ 25 куб. саж. Стоимость 1 куб. сажени удаленнаго грунта 1 р. 63,164 коп.

„Волжская 7“ (1899) вышла изъ затона (Василевскаго) 13 мая. Работала: на Ильинскомъ перекаѣ, на 7-мъ отдѣленіи Ячменскаго переката, на Коровьемъ, В. Телячьемъ, Бурнаковскомъ, В. Сибирскомъ, Бурнаковскомъ, Кременскомъ, В. Осельскомъ, Георгіевскомъ и Першинскомъ перекатахъ, при входѣ въ Линдовскій затонъ, на Под-

сосняжномъ перекаатѣ и на 6 отдѣленіи Ячменскаго переката. Встала на зимовку 13 октября. Въ работѣ находилась 1959 ч., въ бездѣйствіи—1687 ч., считая время (131 ч.), потраченное на буксировку. Буксировалась вверхъ по теченію 290 в. и внизъ 278 в. Грунта удалено 79.620 куб. сажень. Средняя производительность въ 1 часъ—40,643 к. с. при контрактной—150 куб. сажень. Стоимость 1 куб. саж. удаленнаго грунта—1 р. 42,485 коп.

„Волжская 8“ (1899) вышла изъ Саратовскаго затона 1 іюня. Работала на перекатахъ: В. Улешовскомъ, В. Лопатинскомъ, Ершовскомъ, Бабановскомъ, Быковскомъ, Купоросномъ, Н. Каменоярскомъ, въ устьѣ Старицкой воложки. у Владиміровскихъ пристаней, на Сѣнномъ перекаатѣ, при входѣ въ Царицынскій затонъ, на Купоросномъ перекаатѣ и при входѣ въ Царицынскій затонъ. Уведена на зимовку 14 октября. Въ работѣ находилась 2177 ч. 05 м., въ бездѣйствіи 1063 ч., считая время 264 ч. 15 м., потраченное на буксировку. Буксировалась вверхъ по теченію 500 вер. и внизъ—880 верстѣ. Грунта удалено 115.812,5 куб. сажень. Средняя производительность въ 1 часъ—53.198 кб. саж. при контрактной—въ 150 к. с. Стоимость 1 куб. сажени удаленнаго грунта—92,905 коп.

„Волжская 9“ (1900) вышла изъ Василевскаго затона 17 мая. Работала на перекатахъ: Парашинскомъ, Н. Подновскомъ, Ячменскомъ, Н. Подновскомъ, В. и Н. Сибирскихъ, Ячменскомъ, В. Ревякскомъ, Сибирскихъ, въ Городецкомъ затонѣ, на Н. Ревякскомъ перекаатѣ, на Сибирскихъ перекатахъ и въ Городецкомъ затонѣ. Уведена на зимовку 13 октября. Въ работѣ находилась 1336 час. 25 мин., въ бездѣйствіи—2239 час. 05 мин., считая потраченные на буксировку 173 часа. Буксировалась вверхъ по теченію 273 в. и внизъ 294 версты. Грунта удалено 24182,9 куб. сажень. Средняя производительность въ 1 часъ—18,034 куб. саж. при контрактной въ 35 куб. сажень. Стоимость 1 куб. сажени удаленнаго грунта 1 р. 84.093 коп.

„Волжская 10“ (1900) вышла изъ Василевскаго затона 21 апрѣля; работала на р. Бѣлой—въ Старицкомъ затонѣ; на р. Вяткѣ на перекатахъ: Усть-Люгинскомъ, Тушкинскомъ, В. и Ср. Дмитріевскихъ, Каракулинскомъ, Н. Крюковскомъ, Н. Петровскомъ, Ср. Дмитріевскомъ, Полянскомъ, Н. и В. Отарскихъ, Ср. Мамадышскомъ, Н. Черкасскомъ

и на р. Волгѣ—въ Арахчинскомъ затонѣ. Уведена на зимовку 11 октября. Находилась въ работѣ 2107 ч. 30 м., въ бездѣйствіи—2050 ч., считая время 825 час. 10 мин., потраченное на буксировку. Буксировалась вверхъ по теченію 1427 в. и внизъ—1106 вер. Грунта удалено 10519,724 куб.сажень. Средняя прозводительность—4,992 к. с. при контрактной—въ 15 куб. саж. въ часъ. Стоимость 1 куб. сажени удаленнаго грунта 2 р. 96,443 коп.

„Волжская 11“ (1900) вышла изъ Василевскаго затона 15 мая. Работала на перекатахъ: Ячменскомъ, Катунскомъ, В. Бурнаковскомъ, Телячьемъ, С. Сокольскомъ, Н. Костенскомъ, Пестовскомъ, Переломскомъ, Ячменскомъ, Орѣховскомъ и Кочергинскомъ и въ затонахъ: Муромскомъ и Собчинскомъ—на р. Волгѣ и Молитовскомъ—на р. Окѣ. Уведена на зимовку 15 октября. Въ работѣ находилась 2045 час. 40 мин., въ бездѣйствіи—1418 ч. 40 м., считая время 137 час. 20 мин., потраченное на буксировку. Буксировалась вверхъ по теченію 247 в. и внизъ—311 верстѣ. Грунта удалено 24744,81 куб. сажень. Средняя производительность въ 1 часъ—12,096 куб. саж. при контрактной производительности въ 15 куб. сажень. Стоимость 1 куб. сажени удаленнаго грунта 1 р. 43,505 коп.

„Волжская 12-я“ (1892) вышла изъ Василевскаго затона 11 мая. Работала на перекатахъ: С. Керженскомъ, Руткинскомъ, Горно-Юринскомъ, Коплянскомъ, Н. Шашкарскомъ, Антоновскомъ, Н. Ельниковскомъ, Сидѣльниковскомъ, Н. Шашкарскомъ и Костоватомъ и въ затонѣ Соляная Воложка. Уведена на зимовку 7 окт. Въ работѣ находилась 2446 ч. 30 мин., въ бездѣйствіи 1132 час. 45 мин., считая потраченные на буксировку 232 час. 40 мин. Буксировалась вверхъ по теченію 283 вер. и внизъ—748 верстѣ. Грунта удалено 41646,7 куб. сажень. Средняя производительность въ 1 часъ—17,023 к. саж., при контрактной—въ 10 куб. сажень. Стоимость 1 куб. сажени удаленнаго грунта 1 руб. 12,14 коп.

„Волжская 13-я“ (1862) вышла изъ Василевскаго затона 15 мая. Работала на перекатахъ: В. Городищенскомъ, Н. Ульяновскомъ, 3-емъ отдѣленіи Наволоцкаго, Николо-Юзскомъ, Селищенскомъ, Васильевскомъ, В. Ульяновскомъ и Селищенскомъ, въ Кинешемской гавани, на Борцинскихъ орудкахъ, на Селищенскомъ перекаатѣ и въ Кинешемской гавани. Уведена на зимовку 5 октября. Находилась въ работѣ 12,24 час. 30 минутъ, въ бездѣй-

ствіи 2240 час. 45 мин., считая время 154 час. 25 мин., потраченное на буксировку. Буксировалась вверх по теченію 527 вер., вниз по теченію 404 версты. Грунта удалено 6351,46 куб. саж. Средняя производительность въ 1 часъ—5,186 куб. саж. при контрактной—въ 3 куб. саж. Стоимость 1 кубич. сажени удаленнаго грунта 3 р. 82,983 к.

„Волжская 14-я“ (1862) вышла изъ Василевскаго затона 15 мая. Работала на перекатахъ: Ильинскомъ, Николо-Юзскомъ. Н. Елнатскомъ, Подсосняжномъ, В. Телячемъ, Н. Подновскомъ, Н. Елнатскомъ, Н. Сунгурскомъ, В. Сунгурскомъ, Ветлянскомъ, Парашинскомъ, Ветлянскомъ, В. Сокольскомъ, В. Костенскомъ и Ячменскихъ. Уведена на зимовку въ Василевскій затонъ 14 октября. Находилась въ работѣ 1390 час. 25 мин., въ бездѣйствіи 2270 час. 10 мин., считая время 221 час. 40 мин., потраченное на буксировку. Буксировалась вверх по теченію 469 верстѣ и внизъ 451 вер. Грунта удалено 7802,595 квад. сажен. Средняя производительность въ 1 часъ—5,611 куб. саж. при контрактной—въ 3,5 куб. саж. Стоимость 1 куб. сажени удаленнаго грунта 3 р. 36,287 коп.

„Волжская 15“ (1862) вышла изъ Василевскаго затона 13 мая. Работала на перекатахъ Ульяновскомъ, 2-мъ отд. Наволоцкаго, В. Городищенскомъ, въ Трубинской воложкѣ, на Н. Сунгуровскомъ, Ульяновскомъ перекатахъ, на 2-мъ отдѣленіи Трохачевскаго переката, на Бабаевскомъ перекатѣ, въ устьѣ р. Которостли, на Н. Ульяновскомъ перекатѣ и на р. Которостли. Встала на зимовку 12 октября. Находилась въ работѣ 1243 час. 50 мин., въ бездѣйствіи—2351 час. 45 мин., считая время 200 час. 40 мин., потраченное на буксировку. Буксировалась вверх по теченію 567 верстѣ и внизъ—269 верстѣ. Грунта удалено 7178,39 куб. саженъ. Средняя производительность въ 1 часъ 5,7715 куб. саж. при контрактной производительности въ 3,5 к. саж. Стоимость 1 куб. сажени удаленнаго грунта 3 р. 82,3 коп.

„Волжская 16-я“ (1879) вышла изъ затона у г. Астрахани 19 іюня. Работала на Бѣлинскомъ фарватерѣ и 13 октября была приведена на зимовку въ Василевскій затонъ. Въ работѣ находилась 399 час. 30 мин., въ бездѣйствіи—1397 час., считая потраченные на буксировку 11 ч. 30 мин. Буксировалась внизъ по теченію 100 верстѣ. Удалено грунта 2353,6 куб. саженъ. Средняя производительность въ 1 часъ—5,89 куб. саж. при контрактной производительности въ 4 куб. сажени. Сто-

имость 1 куб. сажени удаленнаго грунта—12 руб. 57,09 коп.

„Волжская 17-я“ (1902) вышла изъ Василевскаго затона 15 мая. Работала на перекатахъ: 1-мъ Сибирскомъ, Н. Подновскомъ, въ проранѣ Часовенной Воложки, въ новой Самарской бухтѣ, въ устьѣ р. Самарки, на Климовскомъ перекатѣ, въ устьѣ р. Самарки, на ср. Духовницкомъ и Кашкурскомъ перекатахъ, въ р. Самаркѣ—ниже плашкоутнаго моста, въ проходѣ подъ мостомъ, у головы дамбы новой бухты, въ новой Самарской бухтѣ и въ проходѣ въ старую Самарскую бухту. Введена на зимовку въ Самарскую бухту 20 октября. Находилась въ работѣ 2327 час. 45 мин., въ бездѣйствіи—1478 час. 15 мин., считая потраченные на буксировку 285 час. 05 мин. Буксировалась вверх по теченію 294 версты и внизъ—1159 верстѣ. Грунта удалено 21504,78 куб. саженъ. Средняя производительность въ 1 часъ—9,022 куб. саженъ, при контрактной въ 10 кубич. саженъ. Стоимость 1 куб. сажени удаленнаго грунта 1 р. 74,119 коп.

„Волжская 18-я“ (1904) вышла изъ Самарской бухты 22 мая. Работала въ Аннаевскомъ протокѣ, въ Поджабномъ затонѣ, на Кашкурскомъ перекатѣ, въ Саратовскомъ городскомъ рукавѣ, въ Старорѣчьи у г. Саратова, въ Саратовскомъ городскомъ рукавѣ и въ Алексѣевскомъ затонѣ—на р. Волгѣ, и на р. Самаркѣ—въ Самарской бухтѣ. Встала на зимовку 26 октября. Въ работѣ находилось 2082 ч. 05 м., въ бездѣйствіи—1584 час. 45 мин., считая время 119 час. 45 мин., потраченное на буксировку. Буксировалась вверх по теченію 405 верстѣ и внизъ—405 верстѣ. Удалено грунта 39,172 куб. сажени. Средняя производительность въ 1 часъ—18,815 куб. саж. при контрактной—въ 25 куб. саженъ. Стоимость 1 кубич. сажени удаленнаго грунта 1 р. 72,696 коп.

„Волжская 19-я“ (1904) вышла изъ Саратовскаго затона 3-го іюня. Работала—въ городскомъ Саратовскомъ рукавѣ, на перекатахъ: Ср. Саратовскомъ, Бабановскомъ и Н. Добринскомъ, въ Ураковской воложкѣ, на перекатахъ: Быковскомъ, Свѣтлоярскомъ, Купоросномъ и В. Улешовскомъ. Встала на зимовку 16 октября. Находилась въ работѣ 1863 часа., въ бездѣйствіи 1375 часовъ 25 минутъ, считая время 203 час. 15 минутъ, потраченное на бусировку. Буксировалась вверх по теченію 420 верстѣ и внизъ—423 версты. Грунта удалено 24949,52 куб. саж.; средняя произ-

водительность въ 1 часъ—13,392 куб. саж. при контрактной производительности въ 25 кубич. саж., стоимость 1 куб. сажени удаленнаго грунта 2 р. 69,938 коп.

„Волжская 20-я“ (1905) вышла изъ Саратовскаго затона 6 июня. Работала въ теченіе всей навигаціи на В. Ельниковскомъ перекаатѣ. Встала на зимовку въ Паратскій затонъ 5 октября. Въ работѣ находилась 1659 час. 20 мин.; въ бездѣйствіи 1239 час. 40 мин., считая время 314 час., потраченное на буксировку. Буксировалась вверхъ по теченію 938 верстѣ. Грунта удалено 1710,10 куб. саж. Средняя производительность въ 1 часъ—1,030 к. саж., при контрактной въ 10 куб. саж. Стоимость 1 куб. саж. удаленнаго грунта 20 р. 85,789 к.

„Волжская 21-я“ (1895) вышла изъ Василевскаго затона 17 мая. Работала на перекатахъ: Пестовскомъ, 7 и 6 отдѣлен. Ячменскаго, въ устьѣ рѣки Унжи, на Ильинскомъ перекаатѣ, въ устьѣ Муромскаго затона, на Н. Подновскомъ, 7-мъ отдѣленіи Ячменскаго переката и въ Муромскомъ затонѣ. Уведена на зимовку 14 октября. Находилась въ работѣ 2481 час. 45 мин., въ бездѣйствіи 1122 ч., считая время 105 ч. 25 м., потраченное на буксировку. Буксировалась вверхъ по теченію 153 вер. и внизъ—226 верстѣ. Грунта удалено 12797,69 куб. сажень. Средняя производительность въ 1 часъ 5,157 куб. сажень, при контрактной въ 12 куб. сажень. Стоимость 1 кубич. саж. удаленнаго грунта 2 руб. 8,553 коп.

„Камская 1-я“ (1862) вышла изъ Королевскаго затона 31 мая. Работала: въ Першинскомъ затонѣ, на перекатахъ: Казанцевскомъ, Осинскомъ, Н. Муллинскомъ, Першинскомъ, Казанцевскомъ, Осинскомъ, Напльвномъ, Озерскомъ, Оханскомъ, Паленскомъ, Еловинскомъ, Н. Котловскомъ и Красноярскомъ и въ затонахъ: Челнинскомъ и Старицкомъ: Уведена на зимовку 12 октября. Находилась въ работѣ 1241 час. 55 мин.—въ бездѣйствіи 1974 часа 15 мин., считая время 435 час. 25 мин., потраченное на буксировку. Буксировалась вверхъ по теченію 533 в. и внизъ 1307 верстѣ. Грунта удалено 15829 куб. сажень. Средняя производительность въ 1 часъ—2,745 куб. саж., при контрактной въ 8 куб. сажень. Стоимость 1 куб. сажени удаленнаго грунта 1 р. 76,9 к.

„Камская 2-я“ (1904). Вышла изъ Паратскаго затона 13 мая. Работала на перекатахъ: Ванномъ, Шорьинскомъ, Сухаревскомъ, Ванномъ, Краснояр-

скомъ, Дубняковскомъ, Сухаревскомъ, Сакловскомъ, Н. Макаровскомъ, В. Макаровскомъ, Челнинскомъ, Н. Масловскомъ, Котловскомъ, Удебной Косѣ, Мазунинскомъ и въ затонахъ Старицкомъ и Симонихинскомъ. Уведена на зимовку 2 октября въ Курьинскій затонъ, гдѣ 7 октября встала на зимовку. Въ работѣ находилась 1948 час., въ бездѣйствіи 1454 часа, считая время, потраченное на буксировку (721 ч. 55 м.). Буксировалась вверхъ по теченію 1370 верстѣ и внизъ по теченію 1031 версту. Машиною удалено грунта 24.264,73 кубич. сажени. Средняя производительность въ 1 часъ—12,456 куб. сажень, при контрактной—въ 15 куб. сажень. Стоимость 1 куб. сажени удаленнаго грунта 1 р. 59,027 коп.

„Камская 3-я“ (1905) вышла изъ Королевскаго затона 18-го мая. Работала: въ Королевскомъ затонѣ, на перекатахъ: Н. Питерскомъ, В. Питерскомъ, Ср. Чермозскомъ, Усть-Косвинскомъ, Новинскомъ, В. Инвенскомъ, Н. Карышинскомъ, В. Карышинскомъ, Котельничьемъ, Н. Полазнинскомъ, Н. Усть-Гаревскомъ, и въ затонахъ: Усольскомъ и Дедюхинскомъ. 29 сентября машина была забуксирована въ Паратскій затонъ, гдѣ 8 октября встала на зимовку. Въ работѣ находилась 1822 ч. 08 мин., въ бездѣйствіи—1390 час. 37 мин., считая время 350 час., потраченное на буксировку. Буксировалась вверхъ по теченію 441 верстѣ и внизъ по теченію 237 верстѣ. Удалено грунта 18.439,87 куб. сажень. Средняя производительность въ 1 часъ—10,121 куб. сажень, при контрактной производительности въ 15 кубическихъ сажень. Стоимость 1 куб. сажени удаленнаго грунта—1 р. 94,020 коп.

Разсматривая работу отдѣльныхъ машинъ въ смыслѣ ея полезной производительности, т. е. отношенія рабочаго времени ко времени, проведенному въ бездѣйствіи, Совѣтъ Съѣздовъ долженъ констатировать, что по нѣкоторымъ машинамъ наблюдается превышеніе времени бездѣйствія машины надъ рабочимъ временемъ. Такъ, на примѣръ, „Волжская 3“ при окончательномъ подсчетѣ ея работы имѣла 1774 часа 55 мин. рабочаго времени и 1878 ч. 5 мин. бездѣйствія. Причемъ интересно было бы выяснитъ, чѣмъ объясняется такое соотношеніе, которое замѣчается даже и въ отдѣльныхъ этапахъ ея работы. На Карамановскомъ перекаатѣ 297 ч. 10 м. работы и 205 ч. 50 м. остановокъ. На Ураковской воложкѣ 204 ч. 15 м. работы и 272 ч. 55 м. остановокъ. На Купоросномъ перекаатѣ 65 ч. 40 м. работы и 76 ч. 10 м. оста-

новокъ. На Козьемъ перекалъ 243 ч. 45 м. работы и 267 ч. 45 м. остановокъ. Поломокъ и ремонта машины не было. Время, потраченное на буксировку, сравнительно 'невелико.

Такое же соотношение времени получается въ работъ: 1) „Волжской 13“—рабочаго времени 1224 ч. 30 м., бездѣйствія 2240 ч. 45 м., 2) „Волжской 14“—рабочаго времени 1390 ч. 25 м., бездѣйствія 2270 ч. 10 м., 3) „Волжской 15“—рабочаго времени 1243 ч. 50 м., бездѣйствія 2351 ч. 45 м., 4) „Волжской 16“—рабочаго времени 399 ч. 30 м., бездѣйствія 1397 час., 5) „Камской 1“—ра-

бочаго времени 1241 ч. 55 м., бездѣйствія 1974 ч. 15 минутъ.

Вообще въ отношеніи почти всѣхъ машинъ слѣдуетъ констатировать громадный процентъ времени, затраченнаго при работъ машинъ непроизводительно.

Если мы вычислимъ процентное отношеніе времени остановокъ машинъ во время работы и времени, потраченнаго на буксировку машинъ къ числу часовъ рабочаго времени, то получимъ по всѣмъ машинамъ слѣдующія цифры:

ПРОЦЕНТНОЕ ОТНОШЕНИЕ

времени остановокъ машинъ во время работы и времени, потраченнаго на буксировку машинъ, къ числу часовъ рабочаго времени.

Название снаряда.	0/0-ое отношение остановокъ во время работы.	0/0-ое отношение времени потраченнаго на буксировку		Название снаряда.	0/0-ое отношение остановокъ во время работы.	0/0-ое отношение времени потраченнаго на буксировку	
	Къ числу часовъ рабочаго времени.				Къ числу часовъ рабочаго времени.		
			Всего				Всего
Волжская 1 . . .	37	13	50	Волжская 13 . . .	170	12	182
„ 2 . . .	50	26	76	„ 14 . . .	104	16	120
„ 3 . . .	82	24	106	„ 15 . . .	173	16	189
„ 4 . . .	62	17	79	„ 16 . . .	347	3	350
„ 5 . . .	86	6	92	„ 17 . . .	51	12	63
„ 6 . . .	56	19	75	„ 18 . . .	70	5	75
„ 7 . . .	79	7	86	„ 19 . . .	62	10	72
„ 8 . . .	36	12	48	„ 20 . . .	55	18	73
„ 9 . . .	154	13	167	„ 21 . . .	41	4	45
„ 10 . . .	58	39	97	Камская 1 . . .	123	35	158
„ 11 . . .	62	6	68	„ 2 . . .	37	37	74
„ 12 . . .	36	9	45	„ 3 . . .	57	19	76

Стоимость содержания землечерпательного каравана выражается въ Казанскомъ Округѣ П. С. въ громадной суммѣ—ассигнованіе на содержание личного состава, содержание и дѣйствіе снарядовъ и мелочной ремонтъ на 1911 годъ испрашивается на 28 машинъ въ суммѣ 1.064.900 рублей. Въ эту сумму не включается содержание казенныхъ пароходовъ и барказовъ, несущихъ службу при землечерпательныхъ снарядахъ, и частныхъ пароходовъ, арендуемыхъ для землечерпательныхъ машинъ.

Принимая во вниманіе это обстоятельство, недостатокъ землечерпательныхъ снарядовъ и постоянную ссылку Округа на то, что нѣтъ свободныхъ землечерпательныхъ машинъ, слѣдуетъ прийти къ заключенію, что необходимъ болѣе строгій контроль за наибольшей производительностью землечерпательныхъ снарядовъ, лучшей подборъ багермейстеровъ, являющихся хозяевами на машинахъ. Можетъ быть, даже ихъ необходимо заинтересовать выдачей дополнительнаго вознагражденія за болѣе успѣшную работу машины. Не касаясь вопроса объ увеличеніи содержания багермейстерамъ и объ рекрутированіи ихъ изъ лицъ, получившихъ специальную подготовку, Совѣтъ Съѣздовъ, ссылаясь на жизненную практику, позволяетъ себѣ затронуть вопросъ о томъ, необходимы ли на машинахъ командиры. Большинство ихъ почти хронически не бываютъ на машинахъ; это признаетъ и самъ Округъ, и поэтому разрѣшеніе поставленнаго выше вопроса не можетъ дать различныхъ мнѣній.

Обращаетъ на себя вниманіе недостаточный ремонтъ, даваемый землечерпательнымъ снарядамъ въ теченіе зимовки. Ремонтъ носитъ поверхностный характеръ и потому понятны случаи частыхъ остановокъ въ работѣ въ теченіе навигаціи изъ за порчи отдѣльныхъ частей.

Такъ, были поломки съ „Волжской 4“ въ Чистопольскомъ затонѣ въ сентябрѣ, съ „Воложской 5“ въ сентябрѣ въ Саратовѣ, съ „Волжской 6“ въ августѣ на В. Ураковскомъ перекатѣ, съ „Волжской 7“ въ іюнѣ на Ячменскомъ перекатѣ, съ „Волжской 11“ въ іюнѣ на Телячьемъ перекатѣ, въ началѣ іюля на Сокольскомъ перекатѣ, въ концѣ іюля на Пореломскомъ перекатѣ, въ половинѣ сентябрю на Кочергинскомъ перекатѣ.

У—„Волжской 12“ въ сентябрѣ на Н. Шашкарскомъ перекатѣ произошла аварія, которая вывела ее изъ строя на 17 дней.

„Волжская 13“ имѣла поломку въ концѣ августа при работахъ въ Кинешемской гавани, въ сентябрѣ—на Селищенскомъ перекатѣ.

„Волжская 14“ сломалась 20 іюля на Сунгуровскомъ перекатѣ, 24 сентябрю на Ячменскомъ перекатѣ.

„Волжская 17“ ремонтировалась въ началѣ іюля въ Самарской бухтѣ, въ началѣ сентябрю въ Самарской бухтѣ, 10-го сентябрю снова сломалась тамъ же.

„Волжская 18“ сломалась 5-го іюля въ Саратовѣ, 22 іюля опять была поломка, съ 18 по 25 сентябрю машина находилась въ докѣ по случаю окраски корпуса.

„Волжская 19“ ремонтировалась съ 28 іюня по 2-е іюля, съ 27 іюля по 31 іюля, съ 9 по 11 августа, съ утра 27 августа по ночь 28 августа и съ 15 по 18 сентябрю.

„Камская 2“ ремонтировалась съ 31 іюля по 2-е августа.

„Камская 3“ ремонтировалась съ 10 по 14 августа.

Въ связи съ вопросомъ о желательности наименьшей потери времени, непроизводительно затрачиваемаго у машинъ въ теченіе навигаціи, стоитъ несомнѣнно вопросъ о такомъ распредѣленіи машинъ на работы, при которомъ сократился бы пробѣгъ снаряда. Иначе приходится констатировать факты чрезвычайной потери времени на переводку снарядовъ.

Выше мы указывали въ процентахъ къ рабочему времени—время, потраченное на буксировку.

Несомнѣнно, экономія во времени на буксировкѣ была бы чрезвычайно цѣнна для дѣла.

Въ отношеніи производительности работъ слѣдуетъ установить, какъ общее правило, что дѣйствительная работа машинъ какъ на транзитѣ, такъ и въ затонахъ никогда не достигаетъ контрактной. Въ процентахъ отношеніе дѣйствительной работы къ контрактной выразится по машинамъ слѣдующимъ образомъ:

Волжская 1-я—59 ⁰ / ₀	Волжская 9-я— 51 ⁰ / ₀	Волжская 17-я— 90 ⁰ / ₀ .
„ 2-я—48 ⁰ / ₀	„ 10-я— 33 ⁰ / ₀	„ 18-я— 75 ⁰ / ₀ .
„ 3-я—49 ⁰ / ₀	„ 11-я— 80 ⁰ / ₀	„ 19-я— 53 ⁰ / ₀ .

Волжская	4-я—53%	Волжская	12-я—170%	Волжская	20-я— 10%
„	5-я—41%	„	13-я—172%	„	21-я— 41%
„	6-я—55%	„	14-я—160%	Камская	1-я—158%
„	7-я—26%	„	15-я—165%	„	2-я— 83%
„	8-я—35%	„	16-я—147%	„	3-я— 67%

Только у старыхъ машинъ „Волжскихъ 13, 14, 15 и 16“ и „Камской 1“ дѣйствительная производительность выше контрактной. Стоимость одной кубической сажени удаленнаго грунта представляетъ собою величину, которая находится въ тѣсной зависимости отъ производительности машины. Чѣмъ машина имѣла менѣе остановокъ, чѣмъ больше ея производительность за навигацію, тѣмъ стоимость 1 куб. сажени удаленнаго грунта

меньше. Благодаря указанному фактору, который находится въ зависимости отъ весьма многихъ причинъ, интересующая насъ стоимость единицы удаленнаго грунта колеблется отъ 92,905 коп. до 20 р. 85,78 коп. за 1 куб. сажень.

Принимая величину 92,905 коп. за 100, мы получимъ стоимость единицы удаленнаго грунта по отдѣльнымъ машинамъ слѣдующую:

Волжская	1—135	Волжская	9— 200	Волжская	17— 183
„	2—162	„	10— 321	„	18— 187
„	3—213	„	11— 155	„	19— 292
„	4—141	„	12— 121	„	20—2265
„	5—277	„	13— 415	„	21— 226
„	6—177	„	14— 365	Камская	1— 170
„	7—154	„	15— 415	„	2— 172
„	8—100	„	16—1366	„	3— 210

Обращаясь къ вопросу, насколько наличный составъ землечерпательнаго каравана Казанскаго Округа Путей Сообщенія при указанныхъ выше условіяхъ работы могъ поддержать въ теченіе прошедшей навигаціи достаточную глубину: для верховаго плеса Нижній—Рыбинскъ 8 четвертей, для средняго плеса Нижній—Богородскъ—10 четвертей и низоваго плеса Богородскъ—Астрахань—12 четвертей, Совѣтъ Създовъ долженъ констатировать, что въ плесѣ Нижній—Рыбинскъ наименьшая глубина наблюдалась 7 ч. 2 в. въ теченіе 3 хъ дней 9, 10 и 11 сентября на Ульковскомъ перекатѣ.

7 ч. 3 в. въ теченіе 22 дней: на Ячменскомъ перекатѣ 12, 13 іюня, 21, 22 и 23 сентября; на Ульковскомъ перекатѣ 15—19 іюля и 7 и 8 сентября; на Селищенскомъ перекатѣ 12—15 сентября; на Наволоцкихъ перекатахъ 16—24 сентября.

8 четвертей въ теченіе 15 дней: на Ячменскомъ—11, 14 и 18 іюня, 18—20 и 24 сентября; на Селищенскомъ перекатѣ—29 и 30 іюня и 1 іюля и на Ульковскомъ—14 іюля и 6 сентября.

Въ плесѣ Нижній—Богородскъ наименьшая

глубина въ 9 четвертей наблюдалась на Н. Осельскомъ перекатѣ 20 сентября 9 ч. 1 в. на Кременскомъ перекатѣ 13 сентября и на Н. Осельскомъ 21 сентября.

9 ч. 2 в. на Кременскомъ—14 сентября и Н. Осельскомъ—19 сентября.

9 ч. 3 в. на Кременскомъ перекатѣ 12 сентября; на Н. Осельскомъ—17—18 сентября и на В. Ельниковскомъ—22—24 сентября.

10 четв. на Кременскомъ перекатѣ 24 іюля, 15 сентября; на В. Ельниковскомъ перекатѣ—25—28 сентября.

На плесѣ Богородскъ—Астрахань.

10 ч. 2 в. на Сергіевскомъ перекатѣ 19 сентября и на Духовницкомъ перекатѣ 25—27 сентября.

10 ч. 3 в. на Сергіевскомъ—18 сентября.

11 четвертей: на Сенгилеевскомъ—20—25 сентября; на Духовницкомъ—23, 24, 28 и 29 сентября и на Ершовскомъ перекатѣ—1 октября.

11 ч. 1 в. 27 сентября на Купоросномъ перекатѣ.

11 ч. 2 в. 17 сентября на Сергиевскомъ перекатѣ, 26 сентября на Сенгилеевскомъ, 22 сентября на Духовницкомъ, 30 сентября на Кашкурскомъ и 2 октября—на Ершовскомъ.

11 ч. 3 в. на Климовскомъ перекатѣ 31 июля и 1 августа; на Сенгилеевскомъ перекатѣ—16 сентября; на Кашкурскомъ—21 сентября и на Купоросномъ—26 и 28 сентября.

12 четвертей 27—30 июля на Н. Климовскомъ перекатѣ, 9 и 10 августа и 20 сентября—на Духовницкомъ, 29 и 30 сентября—на Ураковскомъ, 1 октября—на Купоросномъ и 4 октября на Алексѣевскомъ перекатѣ.

Исходя изъ только что приведенныхъ данныхъ, мы должны остановиться теперь на вопросѣ объ обезпеченіи отдѣльныхъ плесовъ р. Волги и рѣкъ Волжскаго Бассейна землечерпательными снарядами. Совѣтъ Съѣздовъ долженъ констатировать недостаточность состава таковыхъ.

Верхній плесъ.

Такъ, на верхнемъ плесѣ Волги изъ указанныхъ выше 7 машинъ „Волжская 7“ непригодна для верховаго плеса и по своей конструкціи наибольшую производительность можетъ развить лишь на среднемъ и низовомъ плесахъ; „Волжская 9“ предназначена специально для участка Сормово-Кстово. „Волжскія 13, 14 и 15“ постройки 1862 года съ весьма малой производительностью отъ 5 до 10 куб. сажень въ часъ, но съ высокой стоимостью ихъ эксплуатаціи, являются въ высшей степени не экономными, и вопросъ о необходимости ихъ изытія изъ обращенія долженъ быть поставленъ на очередь. Пользы отъ работы означенныхъ машинъ весьма мало. „Волжская 21“ имѣетъ весьма малую производительность до 3 куб. саж. въ часъ, но содержаніе ея стоитъ громаднхъ денегъ. Достаточно сказать, что въ 1909 году стоимость 1 куб. сажени удаленнаго „Волжской 21“ грунта составляла 17 р. 48 коп. Такимъ образомъ изъ хорошихъ машинъ на верхнемъ плесѣ остается „Волжская 11“ съ производительностью до 13 куб. саж. въ часъ, и съ средняго плеса предполагено перевести землесось „Волжская 12“ съ производительностью въ 10 куб. сажень. Ясно, что съ такими силами при низкомъ уровнѣ и при ка-

менистомъ грунтѣ на верхнемъ плесѣ поддержать достаточную глубину будетъ нельзя.

По общей программѣ, принятой Округомъ, на верхній плесъ должно поступить 3 новыхъ черпаковыхъ машины типа „Волжская 6“ *) съ часовой производительностью въ 25 куб. саж.; одна изъ нихъ уже заказана.

Поэтому, по мнѣнію Совѣта Съѣздовъ, является необходимость внести въ смѣты ближайшихъ лѣтъ по 1 черпаковой машинѣ производительностью въ 25 куб. сажень для обезпеченія верхняго плеса.

Средній плесъ.

На плесѣ отъ Кстова до Новодѣвичья на протяженіи 657 верстъ работаетъ 4 землечерпательницы („Волжскія 1, 2, 4 и 6“) съ контрактной производительностью въ 25 куб. саж. и съ дѣйствительной около 16 куб. сажень, постройки 1893—1896 г.г. На каменистомъ Ельниковскомъ перекатѣ прикрѣплена камнечерпательница „Волжская 20“ постройки 1905 года съ производительностью въ 10 куб. сажень. Отъ состоянія уровня воды на этомъ перекатѣ зависитъ глубина плеса Кстово-Новодѣвичье. Поэтому, по мнѣнію Совѣта, надлежитъ обратить серьезное вниманіе на разработку означеннаго переката путемъ взрывныхъ работъ и усиленія камнечерпанія. Когда Ельниковскій перекатъ будетъ разработанъ до надлежащей глубины, явится необходимость въ усиленіи землечерпательнаго каравана означеннаго плеса еще 2 землечерпательницами.

Нижній плесъ.

На плесѣ Новодѣвичье—Астрахань на транзитѣ работаютъ „Волжскія 3, 8 и 19“. „3 и 19“—землечерпательницы постройки 1894 и 1904 г. г. съ производительностью 11—14 куб. саж. (по контракту 25 куб. сажень). Землесось „Волжская 8“ постройки 1893 года даетъ производительность 34 куб. саж., несмотря на свои 150 куб. саж. по контракту. „Волжская 5“ (1896) прикрѣплена къ Козьему перекату, „Волжская 17“ работаетъ въ Самарской бухтѣ, „Волжская 18“—у г. Саратова.

Низовый плесъ является мало обезпеченнымъ въ отношеніи поддержанія глубины въ 12 четвер-

*) Контрактная производительность „Волжской 6“ 25 куб. саж. Дѣйствительная на перекатахъ 14,88 куб. саж., въ затокахъ—9,13 кубич. саж.

тей. На немъ за послѣдніе годы бывали неоднократно затрудненія. Въ виду важнаго транзитнаго значенія означеннаго плеса, является крайняя необходимость усиленія состава на немъ землечерпательнаго каравана путемъ заготовки еще 2 землесосовъ, производительностью по 50 куб. саженъ.

У с т ь е В о л г и.

На участкѣ Астрахань—Взморье работаетъ землечерпательница „Волжская 16“ производительностью въ 4 кубич. сажени. По свѣдѣніямъ, поступившимъ въ Совѣтъ Съѣздовъ, за прошедшую навигацію судоходство въ устьяхъ Волги испытывало громадные препятствія, и потому для обезпеченія надлежащей глубины необходима заготовка одной черпаковой машины и одного землесоса, транспортирующаго грунтъ на берегъ, такъ какъ работа въ районѣ рыбныхъ ловель исключаетъ возможность свалки грунта въ воду.

Р ѣ к а К а м а.

На рѣкѣ Камѣ въ настоящее время работаютъ 3 землечерпательницы: „Камская 1“ (1862 г.) производительностью до 10 кубич. саж., „Камская 2“ (1904) производительностью въ 15 куб. саж.—на рѣкѣ Камѣ ниже Перми, и „Камская 3“ (1905)—15 куб. саж. на участкѣ Чердынъ—Пермь. Для обезпеченія судоходныхъ условий р. Камы, тѣмъ болѣе имѣя въ виду возможность движенія рѣкой Сибирскаго хлѣба, необходимо пополнить Камскій караванъ 4-мя землечерпательницами производительностью 25 куб. саженъ для работъ на участкѣ Пермь—устье. Изъ указанныхъ машинъ одна уже заказана; на одну имѣется кредитъ. Одна машина внесена была Казанскимъ Округомъ П. С. въ смѣтныя предположенія на 1911 годъ, но Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ не утвердило этого кредита. Четвертую машину необходимо включить въ предположенія послѣдующихъ лѣтъ.

Р ѣ к а В я т к а.

На р. Вяткѣ работаетъ 1 землесосъ „Волжская 10“ постройки 1900 года производительностью въ 15 куб. саж. Одной этой машины недостаточно. Кромѣ того, въ текущую навигацію работа этой машины, вслѣдствіе внезапнаго увода ея на рѣку Бѣлую, была начата поздно. Едва землесосъ былъ доставленъ на р. Вятку для работъ на Цѣпочкин-

скихъ перекатахъ, началась сильная быстрая убыль воды, землесосъ обмелѣлъ, работавшій съ нимъ пароходъ „Уфа“ поломался; Товарищество Вятско-Волжскаго Пароходства должно было послать пароходъ „Побѣдоносецъ“ для перевода снаряда на Отарскій перекать (въ 5 верстахъ отъ устья рѣки Вятки), гдѣ въ это время образовался перекать въ 12 вершковъ. „Побѣдоносецъ“ съ Цѣпочкинскихъ перекатовъ до Отарскаго (на протяженіи 270 вер.) буксировалъ землесосъ девять сутокъ, такъ какъ прежде, чѣмъ доставить въ Отары, надо было землесосу прочистить для себя ходъ на Дмитриевскихъ, Вятско-Полянскихъ и Черкасскихъ перекатахъ. На Отарскомъ перекатѣ „Волжская 10“ при безпрестанной работѣ—подъ неослабнымъ энергичнымъ руководствомъ инженера Торопова находилась до глубокой осени, пока не сплывились всѣ грузовые плоты (до 400). Только передъ самымъ ледоходомъ землесосъ былъ поднятъ на 20 верстъ выше на Черкасскіе перекаты и послѣ 2—3 сутокъ работы былъ уведенъ въ Казань для очистки входа въ Красногорскій затонъ. Продолжительная работа „Волжской 10“ въ теченіе двухъ съ половиной мѣсяцевъ на одномъ Отарскомъ перекатѣ не указываетъ на невозможность исправленія русла рѣки Вятки и находящихся на ней перекатовъ, такъ какъ это происходило отъ скопленія громаднаго количества плотовъ въ одномъ мѣстѣ, вслѣдствіе чего вымываемый изъ подъ нихъ песокъ выбрасывался на перекать. Будь землесосъ доставленъ ранѣе, плоты проходили бы безъ задержки, и перекать былъ бы легко приведенъ въ порядокъ. Необходимо усилить надзоръ за движеніемъ плотовъ, для каковой цѣли необходимы на всемъ протяженіи Вятки 2 небольшихъ парохода. Кромѣ того, одна машина не въ состояніи справиться съ поддержаніемъ достаточной глубины. На Вятку необходимы 2 землесоса. Одинъ, по свѣдѣніямъ Округа, уже заказанъ. Необходимо поторопиться съ его изготовленіемъ, чтобы къ веснѣ онъ поспѣлъ. Заготовку другого необходимо внести въ смѣтныя предположенія въ ближайшіе годы.

Р ѣ к а Б ѣ л а я.

Землечерпаніе на ней не производится. Однако, судоходное значеніе этой рѣки несомнѣнно, и возникаетъ настоятельная необходимость оборудованія ея двумя машинами. По свѣдѣніямъ, полученнымъ изъ Казанскаго Округа П. С., одна машина уже заказана. Необходимо ходатайствовать о ско-

рѣйшемъ сооруженіи уже заказанной землечерпательницы и о внесеніи кредита на 2-ю машину въ ближайшіе годы.

Рѣки Кострома, Унжа, Сура и Ветлуга.

Землечерпательныхъ работъ на означенныхъ рѣкахъ не производится за неимѣніемъ соотвѣствующихъ снарядовъ. На рѣкѣ Сурѣ, правда, работаетъ землечерпательная машина ручного типа Торг. Дома Бр. Таланцевыхъ, предоставленная въ распоряженіе Казанскаго Округа П. С.

Казанскій Округъ П. С. предполагаетъ при заказѣ новыхъ машинъ на Волгу старыя машины, какъ напримѣръ „Волжскія 13, 14 и 15“ передать на указанныя рѣки. По этому поводу Совѣтъ Съѣздовъ позволяетъ высказать сомнѣніе относительно того, насколько цѣлесообразно будетъ такое назначеніе. Содержаніе названныхъ машинъ стоитъ очень дорого, производительность ихъ весьма малая, осадка болѣе 5 четвертей и слишкомъ велика для названныхъ рѣкъ. Затѣмъ, представляется до извѣстной степени невыясненнымъ вопросъ, не будетъ ли болѣе цѣлесообразнымъ и выгоднымъ вмѣсто землечерпанія примѣнять на названныхъ малыхъ рѣкахъ устройство плетневыхъ или другихъ легкаго типа сооруженій. Необходимо просить Правленіе Казанскаго Округа П. С. произвести въ этомъ отношеніи соотвѣтствующія изслѣдованія. Нѣкоторый статистическій матеріалъ, выясняющій, какое количество грузовъ могло бы пойти по названнымъ рѣкамъ съ организаціей на нихъ землечерпанія, имѣется отъ мѣстныхъ представителей Совѣта Съѣздовъ.

По свѣдѣніямъ Казанскаго Округа П. С. землечерпательная машина для р. Суры уже заказана.

Въ заключеніе обзора работъ землечерпательнаго каравана за навигацію 1910 года въ Казанскомъ Округѣ П. С., Совѣтъ Съѣздовъ позволяетъ себѣ въ немногихъ словахъ коснуться вопроса объ отчетности о землечерпательныхъ работахъ. Въ прошломъ году Совѣтъ Съѣздовъ высказалъ пожеланіе о болѣе подробной и своевременной отчетности о работахъ землечерпательнаго каравана. Въ нынѣшнюю навигацію 1 и 15 каждого мѣсяца въ „дополненіяхъ“ къ телеграфнымъ бюллетенямъ помѣщены исчерпывающіе подробные отчеты о работахъ землечерпательнаго каравана.

Однако, подвергнувъ ихъ всестороннему

анализу, Совѣтъ Съѣздовъ долженъ констатировать, что при общемъ подсчетѣ времени и суммировкѣ составныхъ частей—по Волжской 2-й не хватаетъ 23 час. 20 мин., которые неизвѣстно чѣмъ были заняты; по Волжской 4-й такого безотчетнаго времени имѣется 142 ч. 40 м., при чемъ характерно, что выведено времени эксплуатаціи машины больше, чѣмъ высчитывается это съ момента выхода машины изъ затона и до постановки ея на зимовку; по Волжской 7—14 ч. 30 м., по Волжской 11-й—199 ч. 50 мин. и по Волжской 18-й—110 час. 10 минутъ.

Землечерпаніе на р.р. Окѣ, Клязьмѣ и Москвѣ.

Обращаясь къ вопросу о постановкѣ землечерпательнаго дѣла на р.р. Окѣ, Клязьмѣ и Москвѣ, Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь указать г.г. членамъ Съѣзда, что дать исчерпывающія свѣдѣнія, полную картину работы, онъ, къ сожалѣнію, не можетъ, такъ какъ систематическій отчетъ о работѣ землечерпательныхъ машинъ Московскаго Округа П. С. поступилъ въ распоряженіе Совѣта Съѣздовъ только за 1 недѣлю до Съѣзда. Свѣдѣнія о работѣ землечерпательнаго каравана, помѣщаемыя въ теченіе навигаціи ежедневно въ „Извѣстіяхъ о судоходствѣ и состояніи уровня воды на р. Окѣ съ притоками“, такъ отрывочны и безсистемны, что создать по нимъ картину работы нельзя. Прекрасные отчеты—сводная вѣдомость о работѣ землечерпательнаго каравана за 2 недѣли, помѣщаемыя въ „Дополненіяхъ“ къ бюллетенямъ Казанскаго Округа П. С., не находятъ себѣ примѣра въ Московскомъ Округѣ.

12 августа сего года за № 6581 Совѣтъ Съѣздовъ обратился по этому поводу съ ходатайствомъ въ Правленіе Московскаго Округа П. С., въ которомъ писалъ, между прочимъ:

„Еще на II-мъ Съѣздѣ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна при обсужденіи доклада Совѣта „о желательной постановкѣ землечерпанія на рѣкахъ Волжскаго Бассейна“ присутствовавшій на Съѣздѣ Начальникъ Московскаго Округа П. С., т. с. В. А. Чаплыгинъ, выразилъ готовность пойти навстрѣчу пожеланіямъ Съѣзда о сообщеніи болѣе точныхъ свѣдѣній о работѣ землечерпательныхъ машинъ“.

„Обращаясь къ № 95-му „Извѣстій“ отъ 9 августа, можно прочесть тамъ такія данныя: „Землечерпательная машина „Окская 1“ 8-го ав“

густа прибыла на Олтушевскій перекалъ и приступила къ работамъ“.

„Землечерпательная машина „Москворѣцкая 3“ окончивъ ремонтъ, 8-го августа приступила къ работамъ“.

„Приведенныя свѣдѣнія являются совершенно недостаточными для опредѣленія времени работы машины“.

„Между тѣмъ, если взять аналогичное изданіе Казанскаго Округа П. С.—„дополненія“ къ бюллетенямъ Округа, то можно видѣть, насколько выше тамъ поставлено оповѣщеніе заинтересованныхъ лицъ о работѣ землечерпательныхъ машинъ. Свѣдѣнія о работѣ землечерпательныхъ машинъ въ означенныхъ „дополненіяхъ“ даются двухъ видовъ: ежедневныя, при чемъ относительно каждой машины указывается точно время (часы и минуты) прибытія на работу, время приступа къ работамъ, планъ предполагаемыхъ работъ, время окончанія работы и количество произведенной работы, и сводныя таблицы—на основаніи письменныхъ донесеній“.

„Независимо отъ этого, въ каждомъ № „Дополненій“ въ таблицѣ глубинъ на перекатахъ указывается, на какомъ перекалъ какая машина работает“.

„Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь просить Правленіе Московскаго Округа П. С., не найдетъ ли послѣднее возможнымъ свѣдѣнія о работѣ землечерпательныхъ машинъ Округа, помѣщаемыя въ „Извѣстіяхъ“ сообщать приблизительно въ той формѣ, какая установлена въ Казанскомъ Округѣ Путей Сообщенія“.

Отвѣта на означенное ходатайство Совѣтъ Съѣздовъ не получилъ; свѣдѣнія о землечерпательныхъ работахъ до конца навигаціи помѣщались въ такомъ же объемѣ, такъ же отрывочно какъ и раньше.

3-го декабря сего года Правленіе Московскаго Округа П. С. любезно прислало Совѣту Съѣздовъ подробный отчетъ о работахъ каравана, съ содержаніемъ котораго Совѣтъ Съѣздовъ позволяетъ себѣ ознакомить г.г. членовъ Съѣзда.

Въ навигацію 1910 года работали:

„Окская 1“ постройки 1892 года, производительностью въ 4,5 куб. саж. Начала работу 30 апрѣля въ устьѣ р. Трубежа. Работала: въ Борковскомъ затонѣ, на Заозерскомъ перекалъ р. Мо-

сквы, на Тураевской высыпкѣ, на Песчаномъ ярѣ р. Оки, на Борковскомъ, Терновскомъ, Вакинскомъ, Половскомъ, Вышгородскомъ, Половскомъ и Гаретовскомъ перекатахъ, въ Вязниковскомъ затонѣ р. Клязьмы, на перекатахъ: Олтушевскомъ, Н. Быстрицкомъ, Рудильницкомъ, Липовскомъ, Олтушевскомъ, Слободищенскомъ, Слукинскомъ и Люлиховскомъ и въ Борковскомъ затонѣ. Встала на зимовку въ Борковскомъ затонѣ 14 октября. Въ работѣ находилась 1712 ч. 30 м. Остановокъ во время работы 1399 ч. 55 м.; если къ этому количеству прибавить 1015 час. 35 м., потраченныхъ на буксировку, такъ какъ въ теченіе навигаціи машина буксировалась вверхъ по теченію 997 в. и внизъ 995 верстъ, то получимъ при 1712 ч. 30 м. работы—2415 ч. 30 мин. бездѣйствія машины. Обращаетъ на себя вниманіе то обстоятельство, что 13 мая „Окская 1“ работала въ Борковскомъ затонѣ, затѣмъ она буксируется вверхъ по теченію въ р. Москву на Заозерскій перекалъ, дѣлаетъ 261 в. Здѣсь и на Тураевской высыпкѣ работаетъ всего 61 ч. 50 м. и снова спускается на Борковскій перекалъ. На буксировку оказалось, такимъ образомъ, потеряннымъ 150 часовъ рабочего времени. За всю навигацію „Окская 1“ вынула грунта 8669,36 куб. сажени, что составляетъ на 1 рабочей часъ 5 куб. саж., т. е. немного больше даже контрактной производительности. Просматривая вѣдомость работъ, Совѣтъ Съѣздовъ отмѣтилъ, что по „Окской 1“ наблюдается большая потеря времени съ начала работъ послѣ прихода на мѣсто и при уходѣ съ мѣста работъ по окончаніи работы. Совѣтъ Съѣздовъ считаетъ, что достаточнымъ было бы исполнѣ на постановку машины 12 часовъ и на уборку якорей тоже 12 часовъ. Исходя изъ этихъ цифръ, Совѣтъ Съѣздовъ по „Окской 1“ нашелъ потерю времени въ первомъ случаѣ 82 ч. 50 м. и во второмъ случаѣ 220 ч. 45 м., а всего 12 сутокъ, 15 час. 35 мин.

„Окская 2“ постройки 1897 года, производительностью 10 куб. саж. въ часъ. Начала работу 8 мая въ рѣкѣ Трубежѣ. Работала: на Вышгородскомъ перекалъ, въ Бѣлынской прорвѣ, на Бѣлынской печинѣ, на перекатахъ: Бѣтенскомъ, Малевскомъ, Курманскомъ, В. Рубецкомъ, В. Крутицкомъ, В. и Н. Бѣтенскихъ, Поповскомъ, Каменкѣ, Н. Шульгинскомъ, Ср. Свинчусскомъ, Ср. Шумошинскомъ и въ р. Трубежѣ. Встала на зимовку на р. Трубежѣ 22 октября. Работала въ теченіе навигаціи 1274 ч. 05 м. Удалила грунта 14000 куб.

саженъ, что даетъ фактическую производительность въ 1 часъ работы 7,4 куб. сажени при контрактной производительности 10 куб. саж. Въ теченіи навигаціи „Окская 2“ буксировалась вверхъ по теченію 576,2 в. и внизъ по теченію 576,2 вер., на что потрачено времени 733 ч. 15 м. Вмѣстѣ съ остановками во время работы въ теченіе 1424 ч. 40 м. бездѣйствіе машины за навигацію составитъ 2157 ч. 55 м. при 1874 ч. 05 м. работы. Потрачено времени излишне противъ необходимаго передъ началомъ каждой работы и по окончаніи работы 134 ч. 30 м., т. е. 5 сут. 14¹/₂ час.

„Окская 3“ постройки 1896 г., производительностью 10 куб. саж. Начала работу 2 мая на 4-мъ Дѣдновскомъ перекатѣ. Работала на 1-мъ Дѣдновскомъ, 1-мъ Любецкомъ, 2-мъ Любецкомъ, 4, 3, 2 и 1-мъ Дѣдновскихъ, Песчаномъ Ярѣ, 1-мъ Любецкомъ, Алпатьевскомъ, Вакинскомъ, Ловецкомъ, 1-мъ Дѣдновскомъ, Вакинскомъ, 4, 2 и 3-мъ Дѣдновскихъ, Константиновскомъ, Вакинскомъ, Ганькинскомъ, Алпатьевскомъ, 4, 5 и 1-мъ Дѣдновскихъ Терновскомъ, Алпатьевскомъ и Ганькинскомъ перекатахъ и въ р. Трубежѣ. Встала на зимовку 16 октября въ р. Трубежѣ. Работала въ теченіе навигаціи 2.524 ч. и удалила 23.195 куб. сажень грунта, что составляетъ фактической производительности въ часъ 9,2 куб. сажени при контрактной 10 куб. сажень. Буксировалась „Окская 3“ вверхъ 322 в. и внизъ по теченію 322 в., на что потребовалось времени 330 час. Вмѣстѣ съ остановками во время работы въ теченіе 1.278 час., машина находилась въ бездѣйствіи 1.608 ч. при 2.524 час. работы. Потрачено излишне времени при началѣ и окончаніи работъ 13 сутокъ 12 часовъ.

„Окская 4“ постройки 1901 года, производительностью 10 куб. саж. въ часъ. Начала работу 15 мая въ Муромскомъ затонѣ. Работала: въ Липинскомъ затонѣ, на перекатахъ: Ср. Свинчусскомъ, Н. Дубровинскомъ, В. Тереховскомъ, Н. Исадскомъ, В. Дегтянскомъ, Н. Копановскомъ, Н. Ванчинскомъ, Ср. Казневскомъ, Н. Воютинскомъ, В. Орѣховомъ яру, Малевскомъ и Н. Дубровинскомъ. Встала на зимовку въ р. Трубежѣ 21 октября. Работала въ теченіе навигаціи 2.162 ч. 40 м. Удалила грунта 19.987 куб. сажень, что даетъ фактической производительности въ 1 часъ 9,2 куб. сажени при контрактной—10 к. с. Машина буксировалась 792 в. вверхъ по теченію и 792 в. внизъ, на что потрачено 838 час. Вмѣстѣ съ оста-

новками во время работы въ теченіе 973 ч. 55 м. бездѣйствіе машины имѣло мѣсто 1.811 ч. 55 м. при 2.162 ч. 40 м. работы. Потрачено излишне времени при началѣ и окончаніи работъ всего 21 ч. 55 м.

„Окская 5“ постройки 1901 года, производительностью 10 куб. саж. Начала работу 6 мая на Бѣлынской прорвѣ. Работала на перекатахъ: Казневскомъ, Желнинскомъ, Н. Чернорѣченскомъ, В. Чернорѣченскомъ, Чудскомъ, В. Клинскомъ, Н. и В. Чернорѣченскихъ, Бабинскомъ, Пожегскомъ, въ Дуденевскомъ затонѣ и на перекатахъ: Бабинскомъ, Жолнинскомъ, Чудскомъ и Муромскомъ. Встала на зимовку въ р. Трубежѣ 22 октября. Работала въ теченіе навигаціи 2.143 ч. Удалила грунта 19.821 куб. саж., что даетъ на 1 часъ работы фактической производительности 9 куб. сажень при контрактной въ 10 куб. саж. „Окская 5“ буксировалась 881 в. вверхъ по теченію и 881 в. внизъ по теченію, на что потрачено 1.103 часа. Вмѣстѣ съ остановками во время работы въ 965 час. это дастъ бездѣйствія машины 2.068 час. при 2.143 час. работы. Потрачено излишне времени послѣ прихода на мѣсто работы и по окончаніи работъ 99 час. 50 мин.

„Окская 6“ (Клязьминская) Начала работу 5 августа на Пьяной Лукѣ р. Оки. Работала на р. Трубежѣ, въ Борковскомъ затонѣ, на Ганькинскомъ, Вакинскомъ, Кузьминскомъ, Константиновскомъ и В. Крутицкомъ перекатахъ и въ р. Трубежѣ. Встала на зимовку 15 октября въ р. Трубежѣ. Работала въ теченіе навигаціи 670 час.; удалила грунта за это время 5.471 куб. саж., что даетъ на 1 рабочей часъ фактической производительности 8,1 куб. саж. Машина буксировалась 225 в. вверхъ по теченію и 225 верстъ внизъ по теченію, на что потрачено 377 час. Вмѣстѣ съ остановками во время работы въ теченіе 849 час. бездѣйствіе машины составитъ 1.226 ч. при 670 час. работы. Потрачено излишне времени передъ началомъ и по окончаніи работъ—3 сутокъ 14 час.

„Москворѣцкая 1“ постройки 1894 года, производительностью 1 куб. сажень. Свѣдѣній о ея работѣ нѣтъ.

„Москворѣцкая 2“ постройки 1897 года, производительностью 1 куб. саж. Свѣдѣній о работѣ нѣтъ.

„Москворѣцкая 3“ постройки 1904 года, производительностью 5 куб. сажень. Начала работу 25

апрѣля у г. Коломны. Работала въ Сѣверскомъ шлюзѣ, въ Дѣдушкиной Лукѣ, на Красноярскомъ перекатѣ, на Графскомъ перекатѣ, въ Конной Лукѣ, на перекатахъ: В. Сандыревскомъ, Н. Коломенскомъ—р. Москвы и 2-мъ Дѣдновскомъ и Пирочскомъ—р. Оки, на перекатахъ р. Москвы: Голутвинскомъ, Митяевскомъ и Спасскомъ, у Мячкинскаго наплавнаго моста, на Тураевскомъ перекатѣ, во входномъ каналѣ Андреевскаго шлюза и въ р. Трубежѣ, гдѣ 19 октября и встала на зимовку. Работала въ теченіе навигаціи 2241 ч. Удалила грунта 12371 куб. саж., что даетъ фактической производительности 5,5 куб. саж. при контрактной—въ 5 к. саж. Буксировалась машина 506 в. вверхъ по теченію и 506—внизъ, на что потрачено 183 ч. 40 м. вмѣстѣ съ остановками во время работы въ теченіе 1881 часа бездѣйствіе машины составитъ 2065 час. 40 м. при 2241 часѣ работы. Потрачено излишне времени до начала работъ и по окончаніи работы 13 сутокъ 18 часовъ.

Обращаясь къ состоянію воды на перекатахъ р.р. Оки, Москвы и Клязьмы, Совѣтъ Сѣздовъ долженъ констатировать весьма низкій уровень ея. Навигация на Окѣ сопровождалась временами чрезвычайнымъ мелководьемъ. Мелководье появилось какъ-то сразу и неожиданно и застигнуло врасплохъ не только судопромышленниковъ, но и судоходный надзоръ. Такъ напримѣръ:

Плесъ Рязань—Коломна. 27 мая глубина упала до 4-хъ четвертей (Любецкій перекатъ). Съ 5 іюня—15 вершковъ (Дѣдновскій). Временами нѣкоторые перекаты мелѣли до 14 вершковъ.

Плесъ Рязань—Касимовъ. Съ 31 мая—5 четвертей—Вышгородскій.

Съ 7 іюня—19 вершковъ—Полѣсково

„ 8 „ —17 „ — „

„ 10 „ —16 „ — „

Плесъ Касимовъ—Муромъ.

Съ 1 іюня—20 вершковъ—Бѣлынь.

„ 7 „ —19 „ — „

„ 8 „ —15 „ — „

Плесъ Муромъ—Нижній.

Съ 10 іюня—22 вершка—Муромскій.

„ 12 „ —20 „ —Жолнинскій.

Такимъ образомъ, все окское судоходство встрѣтилось съ мелководьемъ съ самой ранней весны, испытывая самыя тяжелыя затрудненія до конца навигаціи.

Были моменты въ концѣ августа, что нѣкоторые пароходы въ Коломенскомъ плесѣ очутились въ такомъ критическомъ положеніи, что не могли пройти обратно черезъ перекаты даже сами порожними безъ баржей, выпустивъ воду изъ котловъ, стояли по нѣсколько сутокъ въ ожиданіи прибыли воды или углубленія переката землечерпательной машиной.

Пароходы нѣкоторыхъ судопромышленныхъ фирмъ вынуждены были уйти совсѣмъ изъ Оки на Волгу, за невозможностью дальнѣйшаго плаванія.

На Коломенскомъ плесѣ съ начала мая судоходный надзоръ сталъ уже объявлять нѣкоторые перекаты закрытыми. Такъ, напримѣръ, 9 мая былъ закрытъ Дѣдновскій перекатъ. Съ 27 мая на этомъ плесѣ были уже закрыты перекаты: Дѣдновскій, Вакинскій, Любецкій и Песчаный Яръ.

Съ 30 мая стали закрываться нѣкоторые перекаты уже на плесѣ ниже Рязани—Вышгородскій.

Съ 9-го іюня оказались закрытыми перекаты даже на плесѣ ниже Муромъ, у самаго Н.Новгорода (Жолнинскій перекатъ). Къ 10 му іюня закрытыхъ перекатовъ было на плесѣ отъ Нижняго до Голутвина—15, и почти въ продолженіе всей навигаціи значительная часть перекатовъ были закрыты. Разница была только въ томъ, что одни перекаты открывались, другіе же закрывались. Даже 13 октября закрытыхъ перекатовъ было—7. Поэтому легко можно себѣ представить, насколько условія плаванія были тяжелы и какія затрудненія Окское судоходство испытывало отъ мелководья.

Для болѣе или менѣе возможнаго плаванія по Окѣ и Москвѣ—рѣкѣ было бы желательно, чтобы глубина воды на перекатахъ поддерживалась и не спускалась бы ниже:

На плесѣ Нижній-Рязань . —6 четвертей.

„ „ Рязань-Коломна—18 вершковъ.

„ Москвѣ-рѣкѣ . . . —20 вершковъ.

При такой глубинѣ явилась бы возможность работы для судоходства, до нѣкоторой степени

продуктивной. При этомъ можно вполне полагать, что при достаточномъ количествѣ землечерпательныхъ машинъ, такую глубину можно поддерживать и въ мелководное время.

Исходя изъ наличнаго состава землечерпательныхъ машинъ, работающих на р.р. Окѣ и Москвѣ, Совѣтъ Съѣздовъ долженъ констатировать его недостаточность. Для поддержания желательной и указанной выше глубины необходимы пять новыхъ землечерпательныхъ машинъ. Средства на нихъ уже отпущены нѣсколько лѣтъ. Однако, до сихъ поръ машины еще не только не готовы, но даже и не заказаны. На прошломъ Съѣздѣ былъ уже поднятъ объ этомъ вопросъ, Совѣтъ Съѣздовъ официально ходатайствовалъ, но „возъ и по нынѣ тамъ“. Отвѣтъ всегда и вездѣ одинъ: средства есть, машины будутъ заказаны. Но когда? Судходство не ждетъ, оно совершается каждую навигацію и каждую навигацію терпитъ убытки вслѣдствіе того, что машинъ нѣтъ и они даже не заказаны.

Землечерпательныя работы ведутся безъ предварительныхъ изысканій и потому часто бываютъ мало продуктивны.

Работа ночью и въ праздники не производится. Объ этомъ ходатайствовалъ Совѣтъ Съѣздовъ давно. Округъ утверждаетъ, что они производятся, жизнь показываетъ обратное. Въ отношеніи работы отдѣльныхъ машинъ Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь указать, что время бездѣйствія отдѣльныхъ машинъ прямо поражающее: такъ „Окская 6“ при 849 час. работы имѣла 1226 час. бездѣйствія, или въ $\frac{0}{100}$ отношеніи къ рабочему времени бездѣйствіе составляетъ 179 $\frac{0}{100}$; у „Окской 1“—140 $\frac{0}{100}$, у „Окской 2“—115 $\frac{0}{100}$, у „Окской 5“—96 $\frac{0}{100}$, у „Москворѣцкой 3“—92 $\frac{0}{100}$, у „Окской 4“—84 $\frac{0}{100}$ и у „Окской 3“—63 $\frac{0}{100}$.

Обращаетъ на себя вниманіе большое количество времени, потраченнаго землечерпательными снарядами при буксировкѣ.

Такъ, по отношенію къ рабочему времени у „Окской 1“ эта потеря выражается въ 59 $\frac{0}{100}$, „Окской 6“—53 $\frac{0}{100}$ и у „Окской 5“—51 $\frac{0}{100}$.

Совѣтъ Съѣздовъ позволяетъ себѣ обратить также вниманіе г.г. членовъ Съѣзда на слѣдующее обстоятельство: машина, придя на работу, не сейчасъ же начинаетъ послѣднюю. Совѣтъ Съѣздовъ предполагаетъ съ излишкомъ достаточнымъ для

установки ея 12 часовъ. Затѣмъ, по окончаніи работы машина не сейчасъ же уходитъ на другую работу. На уборку якорей, цѣпей и т. д. Совѣтъ Съѣздовъ предполагаетъ достаточнымъ послѣ окончанія работъ машины тоже 12 часовъ.

Просматривая отчетъ о работахъ, Совѣтъ Съѣздовъ констатируетъ все-таки по всѣмъ машинамъ излишки противъ этихъ 12-и часовъ. Такъ по Москворѣцкой 3-й этой потери 330 час., по Окской 3-й—324 час., по Окской 4-й—303 часа, по Окской 2-й—134 часа, по Окской 5-й—100 часовъ, по Окской 6-й—86 часовъ и по Окской 4-й—все-го только 22 часа.

Судходство на рѣкѣ Клязьмѣ испытывало такія затрудненія, глубина ея была настолько незначительна, что судходство совершенно прекращалось. Кто былъ нынѣшнимъ лѣтомъ на Клязьмѣ, тотъ видѣлъ, что судходцы съ лопатами въ рукахъ разгребали русло рѣки.

Той глубиной перекатовъ по рѣкѣ въ меженное время, при которой бы судходство не претерпѣвало задержекъ въ своемъ развитіи, желательно:

Въ плесѣ Устье Клязьмы-Ковровъ—5 четв.

„ „ Ковровъ-Владимір . . —4 „

Означенная глубина могла бы поддерживать 2-мя землечерпательными машинами. Одна землечерпательница „Окская 1“ работала прошлую навигацію на р. Клязьмѣ. Необходимъ болѣе надзоръ за ея работой и планомѣрность въ расчисткѣ перекатовъ. Съ самой ранней весны, когда въ зависимости отъ высоты воды, возможна работа машинъ, землечерпательныя работы должны начинаться отъ г. Владиміра, постепенно спускаясь внизъ. При чемъ, во избѣжаніе непроизводительной потери значительнаго количества времени, вызываемаго необходимостью прохода весною машины съ мѣста зимовки у г. Рязани—къ мѣсту работъ на р. Клязьму и осенью обратно—въ г. Рязань, и связанныя съ этимъ пробѣгомъ совершенно лишнія матеріальныя затраты,—Клязьминскія землечерпательницы должны имѣть постоянную зимовку близъ одного изъ заводовъ на р. Клязьмѣ, въ цѣляхъ выполненія необходимаго зимняго ремонта ихъ.

Производить землечерпательныя работы необходимо круглыя сутки. Въ настоящее время, не въ примѣръ землечерпательнымъ машинамъ Ка-

занскаго Округа П. С., Окскія машины имѣютъ комплектъ служащихъ на одну смѣну. Благодаря этому, работы машинъ приостанавливаются и не производятся въ праздники, на ночь и на время объѣда. Такимъ образомъ, производительность работъ уменьшается почти вдвое. Вѣдь, въ сущности говоря, машины не работаютъ большую половину навигаціи. Высказываемое пожеланіе о введеніи на каждой машинѣ двойной смѣны служащихъ, чтобы получить возможность безостановочнаго въ теченіе всей навигаціи производства работъ по опыту Казанскаго Округа П. С. является легко осуществимымъ. Мѣра эта увеличитъ болѣе, чѣмъ вдвое, производительность землечерпательныхъ работъ каждой машины и въ то же время въ значительной степени понизитъ стоимость 1 кубической сажени вынутаго грунта.

Исходя изъ всего вышеизложеннаго, Совѣтъ Съѣздовъ констатируетъ недостаточность землечерпательнаго каравана на рѣкахъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія для поддержанія достаточной глубины, и выражаетъ пожеланіе о дополненіи его состава для верхняго плеса: Рыбинскъ—Нижній—3-мя черпаковыми машинами съ часовой производительностью по 25 куб. сажень.

Для средняго плеса: Нижній—Богородскъ—2-мя черпаковыми машинами съ часовой производительностью по 25 куб. сажень.

Разработку Ельниковскаго переката необходимо усилить производствомъ взрывныхъ работъ и интенсивнаго камнечерпанія.

Нижній плесъ: Богородскъ—Астрахань.

Необходимо усилить производство изысканій по съемкѣ плановъ перекатовъ и пополнить составъ землечерпательныхъ машинъ 2-мя землесосами производительностью по 50 куб. сажень.

Устье Волги.

Для обезпеченія надлежащей глубины необходима заготовка 1 черпаковой машины и 1 землесоса.

Рѣка Кама.

Необходимо пополнить караванъ 4-мя землечерпательницами производительностью по 25 куб. сажень каждая.

Рѣка Вятка.

Необходимо усиленіе надзора за движеніемъ плотовъ, для чего необходимы на всемъ протяженіи Вятки 2 небольшихъ парохода. Для усиленія

землечерпанія необходимы для Вятки 2 землесоса, считая въ томъ числѣ „Волжскую 10“.

Рѣка Бѣлая.

Необходимо скорѣйшее выполненіе уже заказанной землечерпательницы и внесеніе кредита въ ближайшіе годы еще на вторую.

Рѣки Кострома, Унжа, Сура и Ветлуга.

Необходимо выяснитъ вопросъ о значеніи для названныхъ рѣкъ землечерпанія и выправительныхъ легкаго типа сооружений. Желательно скорѣйшее изготовленіе уже давно заказанной землечерпательницы для р. Суры.

По нѣкоторымъ машинамъ необходимо признать весьма вредное для дѣла превышеніе бездѣйствія машины надъ ея рабочимъ временемъ, и вообще небольшой коэффициентъ ея полезной дѣятельности.

Необходимо усиленіе надзора надъ работами машинъ, такъ какъ констатируется громадный процентъ потраченнаго непроизводительно времени.

Необходимо болѣе тщательное производство ремонта.

Весьма желательна экономія во времени на буксировку.

Московскій Округъ П. С.

Въ отношеніи Московскаго Округа П. С. Совѣтъ Съѣздовъ признаетъ недостаточность наличнаго состава землечерпательнаго каравана и высказывается за необходимость скорѣйшаго изготовленія 5 землечерпательныхъ машинъ, средства на которыя уже имѣются.

Для Клязьмы необходима еще 1 землечерпательница.

Совѣтъ Съѣздовъ признаетъ необходимымъ:

- 1) производство своевременныхъ и подробныхъ отчетовъ о работѣ землечерпательнаго каравана;
- 2) производство работъ ночью и въ праздничные дни;
- 3) производство изыскательныхъ работъ по съемкѣ плановъ перекатовъ;
- 4) усиленіе быстроты передвиженія машинъ отъ одного мѣста работъ къ другому;
- 5) наибольшую производительность землечерпательныхъ машинъ и
- 6) меньшую потерю времени при установкѣ машинъ на работы и по окончаніи работъ.

О всемъ изложенномъ Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь доложить III-му очередному Съѣзду.

Совѣтъ Съѣздовъ.

РАБОТА ЗЕМЛЕЧЕРПАТЕЛЬНОГО КАРАВАНА ВЪ НАВИГАЦІЮ

Название снаряда и годъ постройки.	Число рабочихъ часовъ.		Время, проведенное снарядами не на работѣ.						Принимая число рабочихъ час. за 100 потрачено въ % на		
	Час.	М.	Остановокъ во время работы.		На буксировку.		ВСЕГО.		Остатокъ.	Буксировку.	Всего в рабочихъ часовъ.
			Час.	М.	Час.	М.	Час.	М.			
Волжская 1 (1893)	2421	45	889	45	315	—	1204	45	37%	13%	50%
" 2 (1894)	2322	30	1169	05	621	40	1790	45	50	26	76
" 3 (1894)	1774	55	1458	10	419	55	1878	05	82	23	105
" 4 (1894)	2428	30	1507	05	411	05	1918	10	62	17	79
" 5 (1896)	1698	20	1474	25	104	45	1579	10	86	6	92
" 6 (1896)	2067	10	1153	15	393	30	1546	45	56	19	75
" 7 (1899)	1959	—	1556	—	131	—	1687	—	79	7	86
" 8 (1899)	2177	05	798	45	264	15	1063	—	36	12	48
" 9 (1900)	1336	25	2066	05	173	—	2239	05	154	13	167
" 10 (1900)	2107	30	1224	50	825	10	2050	—	58	39	97
" 11 (1900)	2045	40	1281	20	137	20	1418	40	62	6	68
" 12 (1892)	2446	30	900	05	232	40	1132	45	36	9	45
" 13 (1862)	1224	30	2086	20	154	25	2240	45	170	12	182
" 14 (1862)	1390	25	2048	30	221	40	2270	10	104	16	120
" 15 (1862)	1243	50	2151	05	200	40	2351	45	173	16	189
" 16 (1879)	399	30	1385	30	11	30	1397	—	347	3	350
" 17 (1902)	2327	45	1193	10	285	05	1478	15	51	12	63
" 18 (1904)	2082	05	1465	—	119	45	1584	45	70	5	75
" 19 (1904)	1863	—	1172	10	203	15	1375	25	62	10	72
" 20 (1905)	1659	20	925	40	314	—	1239	40	55	18	73
" 21 (1895)	2481	45	1016	35	105	25	1122	—	41	4	45
Камская 1 (1862)	1241	55	1538	50	435	25	1974	15	123	35	158
" 2 (1904)	1948	—	732	05	721	55	1454	—	37	37	74
" 3 (1905)	1822	08	1040	27	350	—	1390	37	57	19	76

КАЗАНСКАГО ОКРУГА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ 1910 года.

Пробѣгъ снаряда въ верстахъ.		Количество удаленнаго грунта (въ кубич. саж.)	Производительность:			Стоимость 1 куб. саж. удаленнаго грунта.		
Вверхъ по теченію.	Внизъ.		Контрактный.	Дѣйствительно.	Въ % кон-трактовый.	Руб.	Коп. абс.	Въ % принятыя 92,90 коп. за 100.
651	767	36148,62	25	14,927	59%	1	25,26	135%
1320	1319	28103,99	25	12,101	48	1	49,100	162
1106	1106	22022,0	25	12,41	49	2	06,49	213
869	867	32497,6	25	13,384	53	1	30,511	141
237	241	17596,75	25	10,363	41	2	55,77	277
507	982	28705,95	25	13,887	55	1	63,164	177
290	278	79620,0	150	40,643	26	1	42,485	154
500	880	115182,5	150	53,198	35	—	92,905	100
273	294	24182,9	35	18,094	51	1	84,093	200
1427	1106	10519,724	15	4,992	33	2	96,443	321
247	311	24744,81	15	12,096	80	1	43,506	155
283	748	41646,7	10	17,023	170	1	12,14	121
527	404	6351,46	3	5,186	172	3	82,983	415
469	451	7802,595	3,5	5,611	160	3	36,287	1365
567	269	7178,39	3,5	5,7715	165	3	82,300	415
—	100	2353,6	4	5,890	147	12	57,09	1366
294	1159	21504,78	10	9,024	90	1	74,119	188
405	405	39172,0	25	18,815	75	1	72,696	187
420	423	24949,52	25	13,392	53	2	69,938	292
938	—	1710,0	10	1,030	10	20	85,789	2265
153	226	12797,69	12	5,157	41	2	08,553	226
533	1307	15829,0	8	12,745	158	1	76,9	170
1370	1031	24264,73	15	12,456	83	1	59,027	172
441	237	18439,87	15	10,121	67	1	94,020	210

Работа Землечерпательнаго Каравана Московскаго Округа Путей Сообщенія.

въ навигацію 1910 года.

Название снарядовъ.	Число рабо- чихъ часовъ.	Время, проведенное снарядами не на работъ:						Пробѣгъ снаряда въ верстахъ:		Колличе- ство уда- леннаго грунта (въ куб. сажен.).	Производи- тельность:		Непроизводительная потеря времени въ теченіе навигаціи по приходѣ снаряда на работу и по оконча- ніи работъ. часовъ.
		Остановокъ во время работы.		На букен- ровку.		Всего:		вверхъ.	внизъ.		контракто- вая.	действи- тельная.	
		абс.	въ %/о къ рабочему времени.	абс.	въ %/о къ рабочему времени.	абс.	въ %/о къ рабочему времени.						
		час.		час.		час.		верстъ.					
Окская 1 .	1712	1400	81 ⁰ / ₀	1015	59 ⁰ / ₀	2415	140	997	997	8609	4,5	4,5	303
„ 2 .	1874	1424	76 ⁰ / ₀	733	39 ⁰ / ₀	1155	115	576	576	14000	10	7,4	134
„ 3 .	2524	1278	50 ⁰ / ₀	330	13 ⁰ / ₀	63	63	322	322	23195	10	9,2	324
„ 4 .	2163	974	45 ⁰ / ₀	838	39 ⁰ / ₀	84	84	792	792	19987	10	9,2	22
„ 5 .	2143	965	45 ⁰ / ₀	1103	51 ⁰ / ₀	96	96	881	881	19821	10	9	100
„ 6 .	670	849	126 ⁰ / ₀	377	53 ⁰ / ₀	179	179	225	225	5471	—	8,1	86
Москворѣц- кая 3 .	2241	1881	84 ⁰ / ₀	184	8 ⁰ / ₀	92	92	506	506	12371	5	5,5	330

Стоимость землечерпанія въ затонахъ и на перекатахъ въ навигацію 1909 года.

Рыбинская гавань (Волжская 15).	13.473 р. 18 к.	Перекать Ячменскій 4 отд. (Волжская 11).	1.996 р. 98 к.
Перекать Н. Городищенскій (Волжская 15).	793 р. 44 к.	Перекать Ячменскій 5 отд. (Волжскія 9 и 11).	3.924 р. 55 к.
Перекать Бабаевскій (Волжская 15).	2.596 р. 92 к.	Перекать Ячменскій 6 отд. (Волжскія 9 и 11).	5.216 р. 98 к.
Розсыпь выше Ульковск. переката (Волжская 15).	2.022 р. 36 к.	Перекать Ячменскій 7 отд. (Волжская 11).	4.218 р. 06 к.
Перекать Харчевенскій (Волжская 15).	3.964 р. 92 к.	Перекать Пестовскій (Волжская 9).	1.868 р. 66 к.
Осередокъ между I и II отд. Трохач. переката (Волжская 15).	5.928 р. — к.	Затонъ Василевскій (Волжская 14).	2.031 р. 84 к.
Воложка Трубинка (Волжск. 13).	1.924 р. 19 к.	Входъ въ затонъ Меркушевскій (Волжская 11).	2.696 р. 70 к.
Перекать Наволоцкій 2 отд. (Волжская 13).	248 р. 87 к.	Перекать Ильинскій (Волжскія 1, 14).	2.491 р. 66 к.
Перекать Наволоцкій 3 отд. (Волжская 13).	2.245 р. 90 к.	Перекать Н. Переломскій (Волжскія 14 и 17).	5.110 р. 82 к.
Кинешемская гавань (Волжскія 13, 15, 21).	20.625 р. 72 к.	Перекать Югскій (Волжская 17)	2.138 р. 40 к.
Перекать Николо-Юозскій (Волжская 13).	1.821 р. — к.	Перекать Сологузовскій (Волжская 7).	12.608 р. 70 к.
Перекать Н. Елнатскій (Волжская 14).	797 р. 94 к.	Перекать Кочергинскій (Волжская 7).	8.637 р. 60 к.
Проранъ Кривоозерскій (Волжская 7).	8.189 р. 25 к.	Перекать Ветлянскій (Волжская 17).	3.591 р. 00 к.
Перекать Подсосняжный (Волжская 7).	16.622 р. 20 к.	Перекать Парашинскій (Волжская 7).	4.510 р. 95 к.
Перекать Ср. Сокольскій (Волжская 14).	2.097 р. 15 к.	Перекать Коровій (Волжская 1).	2.838 р. 64 к.
Костенскій побочень (Волжская 7).	8.399 р. 70 к.	Перекать Ревякскій (Волжскія 11 и 14).	4.043 р. 47 к.
Перекать Н. Костенскій (Волжская 11).	2.898 р. 36 к.	Затонъ Линдовскій (Волжскія 1,9 и 14).	12.131 р. 06 к.
Перекать Ячменскій 1 отд. (Волжская 11).	1.467 р. 44 к.	Затонъ Сормовскій (Волжскія 1 и 14).	9.541 р. 17 к.
Перекать Ячменскій 2 отд. (Волжская 11).	3.472 р. 72 к.	Перекать В. Бурнаковскій (Волжская 14).	126 р. 17 к.
Перекать Ячменскій 3 отд. (Волжская 11).	2.556 р. 40 к.	Перекать Сибирскій 1 (Волжскія 9,14 и 17).	17.859 р. 00 к.

у Сибирской прист. въ Н.-Новг. (Волжская 17)	1.254 р. 60 к.
Входъ въ затонъ Муромскій (Волжскія 9 и 17)	9,503 р. 72 к.
Затонъ Муромскій, верхняя часть (Волжская 17)	1.402 р. 20 к.
Перекасть В. Подновскій (Волжскія 11 и 17)	7 104 р. 40 к.
Перекасть Н. Подновскій (Волжскія 11 и 17)	6.507 р. 06 к.

Средняя Волга.

Перекасть Безводнинскій (Волжская 1)	1.172 р. 16 к.
Перекасть Татинскій (Волжская 1)	4.731 р. 56 к.
Перекасть Юркинскій (Волжскія 1, 6 и 9)	14.044 р. 42 к.
Перекасть В. Керженскій (Волжскія 9 и 12)	13.094 р. 76 к.
Перекасть Ср. Керженскій Волжскія 2 и 9)	11.752 р. 39 к.
Рѣчка Керженецъ устье (Волжская 1)	2.509 р. 83 к.
Перекасть Н. Кержинскій (Волжскія 1 и 2)	3.237 р. 24 к.
Перекасть В. Макарьевскій (Волжская 2)	1.808 р. 72 к.
Перекасть Н. Макарьевскій (Волжская 2, 4 и 12)	5.498 р. 86 к.
Перекасть В. Просѣцкій (Волжская 4)	2.632 р. 14 к.
Перекасть Н. Просѣцкій (Волжская 4)	3.982 р. 86 к.
Перекасть Крестовскій (Волжская 6)	14.731 р. 50 к.
Перекасть В. Осельскій (Волжскія 6 и 12)	12.533 р. 15 к.
Перекасть В. Фокинскій (Волжскія 4 и 6)	7.781 р. 48 к.
Перекасть Сумскій (Волжскія 1 и 7)	7.082 р. — к.
Перекасть Горно - Юринскій (Волжскія 4, 6 и 7)	13.375 р. 93 к.
У прист. въ г. Козьмодемьян. (Волжскія 2 и 4)	13.683 р. 40 к.
Перекасть Руткинскій (Волжская 1)	5.825 р. 28 к.

Перекасть Костоватый (Волжская 6)	1.771 р. — к.
Перекасть Орѣховскій (Волжская 6)	2.498 р. 72 к.
Перекасть В. Шашкарскій (Волжская 12)	7.713 р. 28 к.
Перекасть Н. Шашкарскій (Волжскія 4, 6 и 7)	18.283 р. 68 к.
Перекасть Боровской (Волжскія 1 и 4)	9.586 р. 04 к.
Перекасть Н. Ельниковскій (Волжскія 1 и 4)	6.987 р. 02 к.
Перекасть В. Ураковскій (Волжская 6)	5 150 р. 39 к.
Перекасть Шульгинскій (Волжская 1)	3.402 р. 52 к.
Перекасть Чекурскій (Волжская 4)	1.724 р. 94 к.
Перекасть Козловскій (Волжская 1)	4.620 р. 56 к.
Перекасть Гуляевскій (Волжская 12)	9.169 р. 80 к.
Перекасть В. Васильевскій (Волжскія 1-я и 12)	5.995 р. 60 к.
Затонъ Арахчинскій (Волжская 2-я)	2.813 р. 36 к.
У пристани въ г. Казани (Волжская 4-я)	1.968 р. 54 к.
Переваль Бакалдинскіи (Волжская 12-я)	4.888 р. 08 к.
Затонъ Соляная (Волжская 7-я)	16.607 р. 70 к.
Перекасть Н. Шеланговскій (Волжская 2-я)	9.350 р. 88 к.
Перекасть В. Лабышкинскій (Волжская 2-я)	8.531 р. 44 к.
Перекасть Н. Лабышкинскій (Волжская 2-я)	6.988 р. 32 к.
Воложка Красновидовская (Волжская 2-я)	1.597 р. 12 к.
Перекасть Карташихинскій (Волжская 2-я и 12)	6.084 р. 06 к.
Перекасть Антоновскій (Волжскія 2-я и 4-я)	8.772 р. 06 к.
Затонъ Спасскій (Волжская 4-я)	5.580 р. 54 к.
Воложка Часовенная (Волжскія 4 и 18)	6.231 р. 29 к.

Перекасть Н. Сенгилевскій (Волжская 4).	832 р. 86 к.
Перекасть Ветлянскій (Волжскія 2 и 18).	4351 р. 60 к.

Нижняя Волга.

Перекасть Н. Климовскій. (Волжская 2).	1.608 р. 16 к.
Самарская бухта новая (Волжская 3).	1.605 р. 40 к.
Самарская бухта старая (Волжская 3).	8.174 р. 20 к.
Р. Самарка (Волжскія 3 и 18).	58.970 р. 74 к.
Затонъ Поджабный (Волжскія 2, 3 и 18).	12.928 р. 63 к.
Перекасть Кашкурскій (Волжская 3).	3.548 р. 38 к.
Затонъ Алексѣевскій. (Волжская 5).	2.202 р. 96 к.
Перекасть Карамановскій (Волжская 19).	3.428 р. 04 к.
Перекасть В. Чардымскій (Волжская 19).	1.653 р. 60 к.
Старорѣчье у г. Саратова (Волжскія 5, 8).	32.904 р. 26 к.
У пристаней въ г. Саратовѣ (Волжская 8-я).	14.167 р. 44 к.
Ильинская гряда въ Саратов. кан. (Волжская 20-я).	24.334 р. 68 к.
Ниже Ильинской гряды (Волжская 5-я).	12.117 р. 75 к.
Перекасть В. Улешовскій (Волжскія 5 и 19-я).	29.468 р. 22 к.
Перекасть Н. Улешовскій (Волжскія 5 и 19-я).	28.600 р. 77 к.
Перекасть Ср. Саратовскій (Волжская 19).	4.992 р. 60 к.
Саратов. город. рук. противъ Ильинскаго О-ва (Волжская 8-я).	13.112 р. 44 к.
Перекасть Бабановскій (Волжская 19-я).	5.860 р. 74 к.
Перекасть В. Черевавскій (Волжская 8-я).	20.913 р. 76 к.
Перекасть Н. Черевавскій (Волжскія 3-я и 19).	24.815 р. 82 к.
Перекасть В. Иловатскій (Волжская 8-я).	639 р. 09 к.

Перекасть Н. Иловатскій (Волжская 3-я).	2.900 р. 68 к.
Перекасть Козій (Волжская 5).	13.446 р. 69 к.
Перекасть Добринскій (Волжская 8).	6.559 р. 22 к.
Затонъ Царицынскій (Волжская 8).	36.019 р. 62 к.
Перекасть Купоросный (Волжская 3-я).	13.741 р. 40 к.
Перекасть Купеватскій (Волжская 3).	6.014 р. 72 к.

Устье Волги.

Осередокъ у Бѣлинскихъ острововъ по Бѣлинскому фарватеру (Волжская 16-я).	26.198 р. 24 к.
---	-----------------

Р. Кострома.

Перекасть при устьѣ р. Глушицы (Волжская 13).	1.420 р. 38 к.
---	----------------

Р. Унжа.

Перекасть Черновскій (Волжская 13-я).	3.016 р. 79 к.
---------------------------------------	----------------

Р. Она

Перекасть Гладкій Лугъ (Волжская 11-я).	2.033 р. 50 к.
Перекасть Казневскій (Волжская 11-я).	2.305 р. 74 к.
Перекасть Санчурскій (Волжская 11-я).	989 р. 36 к.
Перекасть Клинскій (Волжская 11-я).	936 р. 24 к.
Перекасть В. Пожегскій (Волжская 11-я).	844 р. 94 к.
Перекасть В. Чернорѣченскій (Волжская 13 и 14).	6.364 р. 08 к.
Перекасть Н. Чернорѣченскій (Волжская 13 и 14).	3.017 р. 72 к.
Перекасть В. Жолнинскій (Волжская 13).	2.367 р. 30 к.
Перекасть Н. Жолнинскій (Волжская 13 и 14).	1.171 р. 51 к.
Ниже Молитовки (Волжская 7).	10.234 р. 60 к.
Гребновскіе пески (Волжская 17).	2.706 р. 00 к.
Углубленіе фарватера и насыпка Окской набережн. (Волжская 17).	7.835 р. 85 к.

Р. Кама.

Затонъ Усольскій (Камская 3)	11.593 р. 98 к.
Перекасть В. Лысьвенскій (Камская 1)	921 р. 40 к.
Перекасть Новинскій (Камская 3)	3.324 р. 24 к.
Затонъ Дедюхинскій (Камская 3)	1.586 р. 70 к.
Перекасть Усольскій (Камская 3)	4.247 р. 64 к.
Перекасть Н. Питерскій (Кам- ская 1 и 3)	5.589 р. 28 к.
Перекасть Усть—Косьвинскій (Камская 3)	2.527 р. 20 к.
Затонъ Королевскій (Камскія 1 и 2)	7.258 р. 58 к.
Затонъ Заозерскій (Камская 2)	7.127 р. 25 к.
У пристани въ г. Перми (Камская 2)	3.621 р. — к.
Затонъ Курьинскій } (Камская 1)	279 р. 84 к.
„ Першинскій } „	801 р. 36 к.
Перекасть Казанцевскій (Кам- ская 1)	2.146 р. 32 к.
Перекасть Осинскій } (Камская 1)	5.170 р. 68 к.
„ Ерзовскій } „	14.135 р. 36 к.
Перекасть Банный (Камскія 1 и 2)	13.445 р. 84 к.
„ Дубняковскій (Кам- ская 2)	3.047 р. 48 к.
Перекасть В. Сухаревскій (Кам- ская 2)	3.620 р. 88 к.
Затонъ Челнинскій (Волжская 6 и Камская 2)	9.616 р. 90 к.
Перекасть Н. Афанасовскій (Камская 2)	2.267 р. 28 к.

Затонъ Чистопольскій (Волж-
ская 6 и Камская 2) 8,099 р. 10 к.

Р. Вишера.

Перекасть Полонскій (Камская 3)	1,782 р. — к.
„ Кулаковскій (Камская 1)	2,612 р. 44 к.
„ Гремячевскій (Камская 3)	8,031 р. 96 к.
„ Фроловскій (Камская 3)	7,858 р. 16 к.

Р. Вятка.

Перекасть В. Петровскій (Волж- ская 10)	3.406 р. 76 к.
Перекасть Н. Петровскій (Волж- ская 10)	1.143 р. 10 к.
Перекасть Н. Цѣпочкинскій (Волжская 10)	5.490 р. 10 к.
Перекасть Тушкинскій (Волж- ская 10)	2.196 р. 04 к.
Перекасть В. Дмитриевскій (Волжская 10)	1.423 р. 24 к.
Перекасть Ср. Дмитриевскій (Волжская 10)	1.474 р. 76 к.
Перекасть Н. Дмитриевскій (Волжская 10)	186 р. 76 к.
Перекасть Полянскій (Волж- ская 10)	1.117 р. 34 к.
Перекасть Абенякскій (Волж- ская 10)	2.572 р. 78 к.
Перекасть В. Отарскій (Волж- ская 10)	6.752 р. 34 к.
Перекасть Н. Отарскій (Волж- ская 10)	9.618 р. 14 к.

ОТЧЕТНАЯ ВЪДОМОСТЬ

По содѣйствию дноуглубительныхъ снарядовъ Казанскаго Округа
Путей Сообщенія.

За 1910 годъ.

Название дноуглубительных снарядов.	Место производства работ.	В О Л Ж												С К І Я.										Камскія.			Всего.	Общая стоимость работ по руб.	Итого.	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	1	2	3					
Число кубических саженъ вынутого снарядами и отведенного														рефулеромъ лангкулуарами и шаландами грунта.													Руб.		Куб.	
Рѣка Волга.																														
Рѣка Которость																641												641	2448 62	
Перекачь В. Городищенскій																310, ^s												510, ^s	1951 25	
Перекачь Бабаевскій																1640												1640	6264 80	
Розсыпь выше Ульяновскаго перекача																661												661	2520 02	
Перекачь В. и Н. Ульяновскіе														872		1783												2655	10149 95	
Перекачь Борщинскій														69, ⁹														69, ⁹	267 70	
Перекачь Трохачевскій 2-е отд.																454												454	1734 28	
Перекачь Селищенскій														154														2154	8250 66	
Устье р. Костромки																562												562	2146 84	
Перекачь Василевскій														903														903	3457 58	
Перекачь В. Сунгуровскій																433												433	1444 88	
Перекачь Н. Сунгуровскій																237	475											712	2610 82	
Воложка Трубинка																263												263	1004 66	
Перекачь Наволоцкій 2 е отдѣл.																185, ⁷											185, ⁷	709 36		
Перекачь Наволоцкій 3 отдѣл.														20, ⁷													620, ⁷	2376 65		
Гавань Кинешемская														87, ⁵													1037, ⁵	3972 50		
Перекачь Николо-Юзскій														93	386												1079	4010 45		
Перекачь Н. Елнатскій															2058												2058	6914 88		
Устье р. Унжи																						894					894	1863 99		
Перекачь Подсосняжной.						15720										1201											16921	26320 64		
" Орѣховскій											2826																2826	4055 31		
" В. Сокольскій																225, ^s											225, ^s	758 65		
" Ср. Сокольскій.											2324, ^s																2324, ^s	3336 08		
" В. Костенскій																191, ⁷											191, ⁷	644 08		
" Н. Костенскій											1106																1106	1587 11		
Уширеніе входа въ Ячменскій перекачь											594																594	852 34		
Перекачь Ячменскій 1 отд.																														
" " 2 "											1700, ⁴					896, ^s											2597	5453 30		
" " 3 "																											76	255 36		
" " 4 "											2202, ⁹					76											2587	4454 77		
" " 6 "						5230										385											8505	14275 90		
" " 7 "						1850		8626		2454, ⁶											3275						16132	28915 76		
Перекачь Катунскій										1162											3202						1162	1667 48		
Перекачь Пестовскій										947																	1583	2685		
Перекачь Ильинскій						7980																636					9410, ^s	14360 73		
Перекачь В. Переломскій										1991, ⁵						11						1419, ^s					1991, ⁵	2857 80		
Затонъ Городецкій								1671, ⁵																			1671, ⁵	3075 56		
Перекачь Кочергинскій										2443																	2443	3505 70		
Перекачь Ветлянскій														1147													1147	3853 92		
Перекачь Парашинскій						7910		4158						173													12241	9358 38		
Перекачь Коровій						5055																					5055	7198 32		

Названіе дноуглубительных снарядов.	Мѣсто производства работъ.	В О Л Ж												С К І Я										Камскія.			Всего.	Общая стоимость разраб. работъ.		Итого.			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	3	14	15	16	17	18	19	20	21	1	2	3	Руб.		К.	Руб.	К.			
		Число кубических саженъ вынутого снарядами и отведеннаго												рефулеромъ лангкулуарами и шаландами грунта.																			
Перекачь Ср. Дмитровскій																										622,7				1845	65		
Перекачь Н. Дмитровскій																										226,8				672	18		
„ Каракульскій																										284,6				843	50		
„ Усть - Люгинскій																										671				1986	16		
„ Полянскій																										99				293	04		
„ Н. Черкасскій																										288,5				854	—		
„ В. и Ср. Мамыдышскій																										313				926	48		
„ В. Отарскій																										740,9				2191	—		
„ Н. Отарскій																										3498				10354	10		
Итого на р. Вяткѣ																																27003	
Рѣка Бѣлая																																	
Затонъ Старицкій																										1146				3392	16	3392	16
Итого на р. Бѣлой																										1146				1446			

Имя	Название снаряда.	МѢСТО ПРОИЗВОДСТВА РАБОТЪ.		Время отправления на работу.		Приходъ на мѣсто работъ.		Начало работъ.		Окончаніе работъ.		Уходъ съ мѣст работъ.	
		Версты по Окской справочной книжкѣ.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.
О С К А Я Г	Половскій перекачь	627	5 у.	5/VII	9-30 у.	6/VII	12-30 д.	10/VII	2-30 д.	10/VII	8 в.		
	Гаретовскій перекачь	643	8 в.	10/VII	11-30 в.	11/VII	10 у.	15/VII	2-10 д.	16/VII	6 у.		
	Вязниковскій затонъ р. Клязьмы	79	6 у.	29/VII	2 у.	29/VII	9-30 у.	5/VIII	4-50 д.	7/VIII	5 в.		
	Олтушевскій перекачь р. Клязьмы	60	5 в.	7/VIII	9 в.	8/VIII	12 д.	13/VIII	10-30 у.	13/VIII	4 в.		
	Н. Быстрицкій перек. р. Клязьмы	43	4 в.	14/VIII	10 у.	14/VIII	5 в.	24/VIII	3 д.	24/VIII	6-15 в.		
	Рудильницкій перек.	66	6-15 у.	26/VIII	1 д.	27/VIII	2-30 д.	3/IX	3 д.	3/IX	6 в.		
	Липовскій перекачь	68	6 в.	3/IX	11 в.	4/IX	8 у.	9/IX	12 н.	10/IX	6-30 у.		
	Олтушевскій перекачь	60	6-30 у.	10/IX	3-30 у.	11/IX	6-45 у.	15/IX	1 д.	15/IX	6-50 в.		
	Слободищенскій пер. р. Клязьмы	53	6-50 в.	15/IX	8-20 в.	16/IX	1-30 д.	20/IX	10 в.	21/IX	8-30 у.		
	Слукинскій перекачь	40	8-30 у.	21/IX	3/30 д.	21/IX	8 в.	25/IX	11 д.	25/IX	2-30 д.		
	Люлиховскій перекачь	31	2-30 д.	25/IX	7-30 в.	27/IX	8 у.	30/IX	8-20 у.	2 X	5 в.		
	Борковскій затонъ у г. Рязани	678	5 в.	12/X	6 в.	13/X	10-30 у.	13/X	4-15 д.	14/X	8 у.		
Установка на зимовку.													
Итого													

Название парохода.	БУКСИРОВКА.			ЧАСЫ РАБОТЪ И ОСТАНОВОКЪ.			РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВЕДЕННЫХЪ РАБОТЪ										
	Продолжительн. буксировки.	Въ томъ числѣ простоя.	Въ томъ числѣ простоя.	Работы.	Остановокъ.	Всего.	Длина про-рѣзи.	Ширина про-рѣзи.	Средняя тол-щина удален-наго слоя.	Рефу-дровк. Длина.	Высота.	Глубина выработки.	Удалено грунта.	Углублена площадь.	Глубина судового хода по окончаніи работъ въ четвер-тяхъ.	Число введенныхъ шалапдъ.	Роль грунта.
„Перек.“	3-30			86-50	43-40	130-30	32	8,5	0,17	—	—	8	426,105	1436,50	6	—	Песчаный.
							13	8,5	0,29								
„Перек.“, Самох., Николаевъ“, Кисловъ.	308	135-40		92-55	33-35	126-30	78	8,5	0,25	—	—	8	446,25	1581,00	6 1/4	—	Песчаный.
Перекать.	4	—		155-20	75-40	231	61	8,5	0,41	—	—	8-12	881,96	2006,00	8	—	Песчаный.
							175	8,5	0,45								
Самох.	18	—		101-55	37-05	139	108	8,5	0,29	—	—	9	493,42	1606,50	8 1/2	—	Песчаный.
Самох. Николаевъ.	42,45	2-45		97-45	150-30	248-15	171	8,5	0,33	—	—	8	479,655	1453,50	8	—	Песчаный.
Самох.	5	1-25		83-20	113-40	197	17	8,5	0,29	—	—	7 1/2	389,725	1198,50	7 1/2	—	Песчаный.
							124	8,5	0,33								
Самох.	9	5		103-10	48-20	151-30	115	8,5	0,29	—	—	7 1/2	493,85	1615,00	7 1/2	—	Песчаный.
							75	8,5	0,33								
Самох.	1-30	—		69-55	53-25	123-20	55	8,5	0,33	—	—	7 1/2	350,625	1062,50	7 1/2	—	Песчаный.
							70	8,5	0,33								
Самох.	7	2		96-35	35-35	132-10	38	8,5	0,29	—	—	7 1/2	477,955	1385,50	7 1/2	—	Песчаный.
							26	8,5	0,33								
Самох. Перекать.	241	75-10		77-10	17-50	95	121	8,5	0,33	—	—	7 1/2	339,405	1028,50	7 1/2	—	Песчаный.
							99	8,5	0,37								
Самох.	5	30 м.		65-40	99-50	165-30	82	8,5	0,33	—	—	8	314,925	926,50	8	—	Песчаный.
							27	8,5	0,37								
Самох. Перекать.	241	75-10		5-45	32-15	38	10	8,5	0,33	—	—	8	28,05	85,00	7	—	Песчаный съ песк.
112 ч.																	
Итого		1015-35	303-45	1712-30	1399-55	3112-25							8609,36	25965			

Название снаряда.	МѢСТО ПРОИЗВОДСТВА РАБОТЪ.	Версты по Окской справочной книжкѣ.	Время отправления на работу.		Приходъ на мѣсто работъ.		Начало работъ.		Окончаніе работъ.		Уходъ съ мѣста работъ.	
			Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.
Рѣка Трубежъ	676	8 V	12 н.	8/V	12 н.	8/V	2 д.	16/V	6 1/2 в.	17/V	12 д.	
Вышгородскій перекъ	637,6	17/V	12 д.	18/V	6 в.	20/V	5-30 д.	22/V	8 в.	23/V	7 у.	
Бѣлынская прорва	309,5	23/V	7 у.	26/V	6 у.	26/V	3-30 д.	11/VI	1 д.	11/VI	6 в.	
Бѣлынская печина	311	11/VI	6 в.	12/VI	2-45 у.	12/VI	11-45 д.	13/VI	1-30 д.	13/VI	6 в.	
Бѣтенскій перекачь	365,1	13/VI	6 в.	14/VI	10 в.	15/VI	6 1/2 у.	19/VI	4-30 у.	19/VI	8 у.	
Малевскій перекачь	396,1	19/VI	8 у.	19/VI	8 в.	21/VI	9 в.	26/VI	3-45 у.	26/VI	8 у.	
Курманскій перекачь	414,1	26/VI	8 у.	26/VI	5 д.	27/VI	6 у.	4/VII	5 у.	4/VII	9-30 у.	
В. Рубецкій перекачь	434,4	4/VII	9-30 у.	4/VII	5-15 д.	5/VII	3-45 у.	16/VII	5 в.	17/VII	2-45 у.	
В. Крутицкій перекачь	540,7	17/VII	2-45 у.	20/VII	4 д.	21/VII	11 н.	23/VII	4 у.	23/VII	7-30 у.	
В. и Н. Бѣтенскіе перекачи	365,5 365,1	23/VII	7-30 у.	24/VII	9 в.	25/VII	9 у.	5/VIII	6-30 в.	5/VIII	10 в.	
Поповскій перекачь	379	5/VIII	10 в.	6/VIII	3 у.	6/VIII	2-30 д.	20/VIII	4-30 д.	20/VIII	10-30 в.	
Каменка (луговой)	344,5	20/VIII	10-30 в.	21/VIII	8 у.	22/VIII	3-30 д.	17/IX	10 у.	17/IX	3 д.	

Название парохода.	БУКСИРОВКА.			ЧАСЫ РАБОТЪ И ОСТАНОВОКЪ.			РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВЕДЕННЫХЪ РАБОТЪ.									
	Продолжительн. буксировки.	Въ томъ числѣ простоя.	Въ томъ числѣ работъ.	Остановокъ.	Всего.	Длина про-рѣза.	Ширина про-рѣза.	Средняя тол-щина удален-наго слоя.	Рефу-эриров. Длина.	Высота.	Глубина выработки.	Удалено грунта.	Углублена площадь.	Глубина судового хода по окончаніи работъ въ четвер-тяхъ.	Число отвѣсныхъ шлангъ.	Роль грунта.
Самох.	30	14-30	78 30	149-30	228	53	7,5	0,34	—	—	11	135,15	397,5	—	—	Глинисто-песчаный съ при-мѣсью камня.
Самох.	4-30	14-15	25-30	83 30	109	72	10,5	0,39	—	—	12	294,84	756,00	9 12	—	Песчаный.
Самох.	71	14-15	214-30	177	391 30	50	7,5	0,66	—	—	—	744,31	832,5	9	—	Глинистый.
Самох.	8-45	4-30	—	—	—	41,5	7,5	0,64	—	—	8-12	—	—	—	—	—
Самох.	18-45	15	21-15	18	39-15	111	7,5	0,32	—	—	—	—	—	—	—	—
Перекъ.	9-15	—	82-45	23-15	106	28	7,5	0,25	—	—	—	—	—	—	—	—
Самох.	12	2-30	—	—	—	109	12	0,24	—	—	—	—	—	—	—	И.
Самох.	9 —	1 —	96	60	156	127	22	0,26	—	—	9	726,44	2794	8	—	Ы
Самох.	7 45	—	149 —	35-30	184-30	131	12	0,32	—	—	9	503,04	1572,00	8	—	И
Самох.	85-15	39-10	247-40	49-50	297-30	185	11	0,54	—	—	10	744,12	1908,00	8-9	—	А
Самох.	37-30	4 —	26-30	37	63-30	71	12	0,16	—	—	9	1098,90	2035,00	—	—	А
Самох.	5 —	—	153-50	135-10	289-0	52	8	0,33	—	—	10	136,32	852,00	—	—	А
Самох.	9 1/2	—	301-35	353-25	655	159	12	0,26	—	—	9	496,08	1908,00	9	—	А
Самох.	66 1/2	33 1/2	301-35	353-25	655	159	12	0,26	—	—	10	744,12	1908,00	8-9	—	А
Самох.	5 —	—	153-50	135-10	289-0	150	11,25	0,27	—	—	12	1098,90	2035,00	—	—	А
Самох.	9 1/2	—	144 —	211-30	355-30	126	12	0,28	—	—	11,5	136,32	852,00	—	—	А
Самох.	66 1/2	33 1/2	301-35	353-25	655	112	11,5	0,31	—	—	10-11	137,28	416,00	—	—	А
Самох.	9 1/2	—	144 —	211-30	355-30	165	12	0,17	—	—	10 1/2	137,28	416,00	—	—	А
Самох.	66 1/2	33 1/2	301-35	353-25	655	177	12	0,27	—	—	10 1/2	573,48	2124,0	10-11 1/2	—	П
Самох.	66 1/2	33 1/2	301-35	353-25	655	136	12	0,26	—	—	11 1/2	424,32	1632,0	11-11 1/2	—	П
Самох.	66 1/2	33 1/2	301-35	353-25	655	289	12	0,40	—	—	10 1/2	1387,20	3468,0	9 1/2-10	—	П
Самох.	66 1/2	33 1/2	301-35	353-25	655	135	12	0,27	—	—	9-10 1/2	437,40	1620,0	8 1/2 9 1/2	—	П

Название снаряда.	МѢСТО ПРОИЗВОДСТВА РАБОТЫ.	Версты по Окской справочной книжкѣ.		Время отправления на работу.		Приходъ на мѣсто работъ.		Пачало работъ.		Окончаніе работъ.		Уходъ съ мѣста работъ.	
		Мѣсяць и число.	Часы.	Мѣсяць и число.	Часы.	Мѣсяць и число.	Часы.	Мѣсяць и число.	Часы.	Мѣсяць и число.	Часы.	Мѣсяць и число.	Часы.
О к с к а я 2 - я.	Н. Шульгинскій перек.	415	17/IX 3 д.	20/IX 9-30 у.	21/IX 2-30 д.	28/IX 4 д.	28/IX 6 в.						
	Ср. Свинчусскій пер.	488	28 IX 6 в.	29/IX 8-30 в.	30/IX 6 у.	7/X 6 у.	7/X 10 у.						
	Ср. Шумошинскій пер.	673	7/X 10 у.	11 X 10 у.	11 X 3-30 д.	12/X 7 в.	13/X 7 у.						
	Рѣка Трубежь у гор. Рязани		13 X 7 у.	22/X 12 н.									
	Итого	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
О к с к а я 3 - я.	Р. Трубежь у г. Рязани												
	4-й Дѣдновскій пер.	803	28 IV 5 д.	2 V 5 д.	3 V 9 у.	11/V 10 у.	12/V 7-30 в.						
	1-й Дѣдновскій пер.	805	12 V 7-30 в.	12/V 12 н.	15 V 6-30 у.	25/V 6 у.	25/V 9 у.						
	1-й Любецкій пер.	797	25/V 9 у.	25/V 12 д.	25/V 2 д.	28/V 9 в.	28/V 10 в.						
	2-й Любецкій пер.	797	28/V 10 в.	28/V 11 в.	29/V 12 н.	29/V 10 в.	29 V 12 н.						
	4-й Дѣдновскій пер.	803	29/V 12 н.	30/V 3 у.	30/V 5 у.	5/VI 10 в.	6/V I 12 н.						
	3-й Дѣдновскій пер.	803	6/V I 12 н.	7/VI 2 у.	7/VI 2 у.	9/VI 7 у.	9/V I 8 у.						

Название парохода.	БУКСИРОВКА.		ЧАСЫ РАБОТЪ И ОСТАНОВОКЪ.			РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВЕДЕННЫХЪ РАБОТЪ.										
	Продолжительи буксировки.	Въ томъ числѣ простоя.	Работы.	Остановокъ.	Всего.	Длина про-рѣзи.	Ширина про-рѣзи.	Средняя тол-щина удален-наго слоя.	Рефу-дирови.		Глубина выработки.	Удалено грунта.	Углублена площадь.	Глубина судового хода по окончаніи работъ въ четвер-тяхъ.	Число отвѣденныхъ шаландъ.	Родъ грунта.
									Длина.	Высота.						
Самох.	3	—	150	50-30	200-30	203	12	0,29	—	9	977,44	2436,00	8 ¹ / ₂ -9	—	—	—
„Перек.“	19	—				134	8	0,25	—	9						
Самох.	96	30	155 30	23	178 30	46	12	0,25	—	8 ¹ / ₂	784,08	552,00	8-8 ¹ / ₂	—	—	—
Самох.	233	219	27-30	17-30	45	109	10	0,29	—	8 ¹ / ₂						
Самох.	233	219	27-30	17-30	45	54	11	0,37	—	8	219,78	594,00	8	—	—	—
Итого	733-15	377-25	1874-05	1424-40	3298-45	—	—	—	—	—	14000,88	43605,75	—	—	—	—
4032 часа.																
Самох.	96	35	73-30	169	242-30	124	20	0,25	—	0,65	620,00	2480,00	0,60	—	—	—
„	4-30	—	105-30	215-30	321	45	20	0,30	—	0,70	957,00	3190,00	7	—	—	—
„	3	—	70-30	11-30	82	93	20	0,36	—	0,66	669,60	1860,00	8	—	—	—
„	1	—	19	6	25	51	10	0,35	—	0,60	178,50	510,00	7	—	—	—
„	3	—	102-30	86 30	189	38	10	0,40	—	0,70	992,00	2480,00	8	—	—	—
„	2	—	48	6	54	104	10	0,45	—	0,65	468,00	1040,0	7 ¹ / ₂ -8	—	—	—
„	— 30	—														

О к с к а я 2 - я.
О к с к а я 3 - я.

П е с ч а н ы й.
П е с ч а н ы й.

Название снаряда.	МѢСТО ПРОИЗВОДСТВА РАБОТЪ.	Время отправленія на работу.		Приходъ на мѣсто работъ.		Начало работъ.		Окончаніе работъ.		Уходъ съ мѣста работъ.		
		Версты по Окской справочной книжкѣ.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.
Окская 4-я.	Н. Дубровскій пер. . .	492	5/X	3-45 д.	7/X	2-30 д.	7/X	6-30 в.	11/X	8 у.	11/X	12 д.
	Рѣка Трубежъ	678	11/X	12 д.	21/X	9 у.	въ томъ числѣ					
	Итого	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Б - я.	Рѣка Трубежъ											
	Бѣлынская прорва р. Оки	311	30/IV	5 в.	5/V	8 у.	6/V	11-20 д.	21/V	11-20 д.	24/V	10-30 у.
	Казневскій пер	249	24 V	10-30 у.	25/V	2 у.	26/V	5-10 в.	8/VI	9 в.	9/VI	5-30 у.
	Желнинскій пер. . . .	54	9/VI	5-30 у.	12/VI	8 20 в.	13/VI	5-40 у.	18/VI	7-15 в.	18/VI	11 в.
	Н. Чернорѣченскій п.	40	18/VI	11 в.	19/VI	6-20 у.	19/VI	1 д.	26/VI	9-30 у.	26/VI	12 д.
	В. Чернорѣченскій п.	43	26/VI	12 д.	26/VI	3-30 д.	26/VI	8 в.	28/VI	6-20 в.	28/VI	10-30 в.
	Чудской перекать . .	168	28/VI	10-30 в.	1/VII	5 в.	1/VII	10-15 в.	11/VII	6-10 в.	11/VII	9 в.
	В. Клинскій перекать	156	11/VII	9 в.	12/VII	9 у.	12-VII	3-25 д.	24/VII	4 у.	24/VII	12-25 д.

БУКСИРОВКА.			ЧАСЫ РАБОТЪ И ОСТАНОВОКЪ.			РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВЕДЕННЫХЪ РАБОТЪ.												
Название парохода.	Продолжительн. буксировки.	Въ томъ числѣ простоя.	Работы.	Остановокъ.	Всего.	Длина про-рѣзи.	Ширина про-рѣзи.	Средняя тол-щина удален-наго слоя.	Рефу-дровк.	Глубина выработки.	Удалено грунта.	Углублена площадь.	Глубина судового хода по окончаніи работъ въ четвер-тяхъ.	Число отвѣденныхъ шлангъ.	Родъ грунта.			
																С	А	Ж
—	—	—	77-30	16	93-30	151	12	0,20	—	0,71	489,60	2248,00	8	—	Песчаный.			
—	237	182-45	—	—	—	53	12	0,20	—	0,71								
Перекать	26-10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Итого						835-25	353-05	2162-40	973-55	3136-35	—	—	—	—	—	—		
						3975 час.												
Самох.	145 ч.	63-40	—	—	—	253-10	183-20	436-30	68,5	12	0,60	—	14-18	1315,8	2338,5	14	—	Глинистый
—	—	—	—	—	—	107,5	9	0,54	—	14								
—	—	—	—	—	—	54	9	0,58	—	15								
Самох.	15-30	1-40	—	—	—	234-30	129	363-30	232	12	0,66	12-14	3587,76	5436,00	11	—	Ъ.	
—	—	—	—	—	—	168	12	0,66	1									
—	—	—	—	—	—	53	12	0,66										
Перекать.	7-45	—	—	—	—	76-50	46-55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самох.	69-05	—	—	—	—	118-55	27-45	146-40	108	12	0,46	10 1/2	1159,20	2520,00	10	—	К	
—	—	—	—	—	—	102	12	0,46	—									
Самох.	7-20	3	—	—	—	143-25	30-15	173-40	138	24	0,33	10	1092,96	3312,00	9 1/2	—	О	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
Самох.	3-30	—	—	—	—	40-20	14-40	55	49	24	0,33	9 1/2	388,08	1176,00	9 1/2	—	С	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
Перек.	25-20	—	—	—	—	225-55	18-05	244	223	24	0,40	10 1/2	2140,8	5352,00	10	—	Е	
Самох.	7-10	—	—	—	—	—	—	—	—									
—	66-30	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самох.	12	—	—	—	—	244 05	47-20	291-25	199	12	0,42	10 1/2	2076,48	4994,00	10	—	П	
—	—	—	—	—	—	213	12	0,42	—									

Окская б-я (Клязьмин.).	Название снаряда.	МѢСТО ПРОИЗВОДСТВА РАБОТЪ.	Версты по Окской справочной книжкѣ.		Время отправления на работу		Приходъ на мѣсто работъ.		Начало работъ.		Окончаніе работъ.		Уходъ съ мѣста работъ.	
			Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.
Б - я.		Н. Чернорѣченскій п.	40	24/VII 12-25 д.	25/VII 8 в.	26/VII 2 д.	31/VII 12 н.	1/VIII 8 у.						
я		В. Чернорѣченскій п.	43	1 VIII 8 у.	1/VIII 11-50 д.	1/VIII 8 в.	7/VIII 12 н.	8/VIII 5-20 у.						
а		Бабинскій перекать .	34	8 VIII 5-20 у.	8/VIII 9-20 у.	8/VIII 6-20 в.	16/VIII 6-40 в.	16/VIII 9 в.						
к		Пожогскій перекать .	142	16/VIII 9 в.	22 VIII 6-40 у.	22/VIII 2-50 д.	3/IX 10-20 у.	3/IX 2-30 д.						
С		Дуденевскій затонъ .	39	3 IX 2-30 д.	5 IX 4-50 д.	6 IX 4 д.	11/IX 11-20 в.	12 IX 8 у.						
к		Бабинскій перекать .	34	12/IX 8 у.	12/IX 10-40 у.	12/IX 5 в.	15/IX 6 у.	15/IX 10-50 у.						
О		Желнинскій пер. . . .	54	15 IX 10-50 у.	16/IX 3 у.	16/IX 9-50 у.	22/IX 7-25 у.	22 IX 11-25 у.						
		Чудской перекать . .	168	22/IX 11-25 у.	26/IX 10 в.	27/IX 2 д.	30/IX 6-15 в.	1/X 5-30 у.						
		Муромскій перекать .	202	1/X 5-30 у. на зимовку.	2/X 8-15 у.	2/X 2 д.	5/X 3 д.	5/X 7 в.						
		Р. Трубежъ	—	5/X 7 в.	22/X 4 в.									
		Итого	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Р. Трубежъ												
		Пьяная Лука р. Оки .	678	4/VIII 1-30 д.	4/VIII 2-30 д.	5/VIII 8 у.	20/VIII 3 д.	20/VIII 6 в.						

Название парохода.	БУКСИРОВКА.			ЧАСЫ РАБОТЪ И ОСТАНОВОКЪ.			РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВЕДЕННЫХЪ РАБОТЪ.												
	Продолжительн буксировки.	Въ томъ числѣ простоя.	Въ томъ числѣ простоя.	Работы.	Остановокъ.	Всего.	Длина про-рѣзи.	Ширина про-рѣзи.	Средняя тол-щина удален-наго слоя.	Длина.	Высота.	Глубина выработки.	Удалено грунта.	Углублена площадь.	Глубина судового хода по окончаніи работъ въ четвертяхъ.	Число отвѣденныхъ шаландъ.	Родъ грунта.		
																		С А Ж Е Н Ъ.	
Самох.	31-35	2-40	—	121-25	34-35	156	139 115	12	0,46	—	—	13	1402,08	3048,00	12 1/2	—	—		
Самох.	3-50	—	—	115-50	45-40	161-30	113 95	12	0,38	—	—	13	948,48	2496,00	12 1/2	—	—		
Самох.	4	—	—	152-45	50-55	203-40	151 119	12	0,42	—	—	12	1360,80	3240,00	11 1/2	—	Ъ.		
Самох.	129-40	77-05	—	133-55	161-55	295-50	148 140	12	0,40	—	—	12 1/2	1382,4	3456,00	12	—	—		
Самох.	50-20	14-55	—	56-20	102-50	159-10	88	12	0,54	—	—	12	570,24	956,00	11 1/2	—	л		
Самох.	2-40	—	—	38-15	33-55	72-10	69	12	0,42	—	—	11	347,76	828,00	10 1/2	—	—		
Самох.	16-10	—	—	124-05	28-20	152-25	120 116	12	0,33	—	—	9	934,56	2832,00	8 1/2	—	И		
Самох.	106-35	41	—	73-45	29-45	103-30	138	12	0,33	—	—	9 1/2	662,40	1656,00	9	—	—		
Самох.	26-45	—	—	66-25	26-20	92-45	114	12	0,33	—	—	8 1/2	451,44	1368,00	8	—	—		
—	1103-15	521-55	—	2143-06	964-40	3107-45	—	—	—	—	—	—	19821-24	44958,50	—	—	—		
—	4211 час.						—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Балуга.	14-30	13-30	—	140,10	247,20	387,30	111	9	0,27	—	—	11	—	—	10	—	—		
Спуска-лись по рыск. ябору.	14-30	10 ч	—	120	—	—	120	9	0,27	—	—	10 1/2	—	—	10	—	—		
—	—	—	—	164	—	—	164	9	0,34	—	—	10 1/2	—	—	10	—	—		
—	—	—	—	46	—	—	46	9	0,33	—	—	14	—	—	12	—	—		
—	—												1202,67	3969,00	—	—	—	—	Песчаный.

Название снаряда.	МѢСТО ПРОИЗВОДСТВА РАБОТЫ.	Версты по Окской сгравочной книжкѣ.		Время отправления на работу.		Приходъ на мѣсто работъ.		Начало работъ.		Окончание работъ.		Уходъ съ мѣста работъ.	
		Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.
О к с к а я б - я . (Кляземская)	Р. Трубежъ	676	20/VIII	6 в.	21/VIII	8-30 у.	21/VIII	3 д.	27/VIII	3 д.	27/VIII	6 в.	
	Борковскій затонъ . .	678	27/VIII	6 в.	28/VIII	12 д.	28/VIII	5-30 д.	1/IX	3 д.	1/IX	6 в.	
	Ганькинскій перекачь	761	1 IX	6 в.	3/IX	3 д.	4/IX	2 д.	14/IX	4 д.	15/IX	6 у.	
	Вакинскій перекачь .	752	15 IX	6 у.	15/IX	9 в.	16/IX	11 у.	23/IX	9 в.	24/IX	3-30 д.	
	Кузьминскій перекачь	734	24 IX	3-30 д.	24 IX	6-30 в.	25 IX	11-30 у.	25 IX	8 в.	26/IX	11 у.	
	Константиновскій п. .	544	26 IX	11 у.	28 IX	9 у.	28 IX	7 в.	2/X	8 в.	3/X	6 у.	
	Н. Крутицкій пер. . .	538	3 X	6 у.	3/X	9 в.	4/X	9 у.	6/X	11 в.	8/X	12 н.	
	Р. Трубежъ	676	8 X	12 н.	10/X	4 у.	11/X	6 у.	15/X	2 д.	15/X	2 д.	
Итого	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
М о с к о в ѣ ц к а я 3-я.	Рѣка Трубежъ												
	Рѣка Моснва.												
	Разборка рѣчной дамбы у Коломенскаго пласкоутнаго моста при г. Коломнѣ . .	163	23/IV	4-20 у.	25/IV	12-25 н.	25/IV	4-45 д.	3/V	10 у.	5 V	4-20 у.	

БУКСИРОВКА.			ЧАСЫ РАБОТЪ И ОСТАНОВОКЪ.			РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВЕДЕННЫХЪ РАБОТЪ.											
Название парохода.	Продолжительн. буксировки.	Въ томъ числѣ проста.	Работы.	Остановокъ.	Всего.	Длина про-рѣзи.	Ширина про-рѣзи.	Средняя тол-щина удален-наго слоя.	Рефу-эировк. Длина.	Высота.	Глубина выработки.	Удалено грунта.	Углублена площадь.	Глубина судового хода по окончаніи работъ въ четвер-тяхъ.	Число отвеленныхъ шалаидъ.	Родъ грунта.	
																	С А Ж Е Н Ъ.
Самол.			64-20	89-10	153-30	92	9	0,48	—	—	14	} 695,52	1476,00	14	—	Илестый.	
Перекать.	18	10				72	9	0,46	—	—	11						
Самол.			41 ^{1/4}	60 ^{3/4}	102	75	9	0,56	—	—	12	} 812,39	2475,00	7	—	Глинистый.	
Калуга.	45	12-30				136	9	0,306	—	—	8 ^{1/2}						
Самол.			100-25	178-35	279-0	139	9	0,35	—	—	8 ^{1/2}	} 1135,01	3303,00	7 ^{1/2}	—	И.	
Самол.	15	2				136	9	0,306	—	—	8 ^{1/2}						
Перекать.			135-30	75	21-030	58	9	0,35	—	—	9	} 1135,01	3303,00	8	—	И.	
						71	9	0,483	—	—	8 ^{1/2}						
						121	9	0,33	—	—	9						
Перекать.	4	—				117	9	0,27	—	—	8	} 41,58	126,00	8	—	И.	
			6-30	34	40-30	14	9	0,33	—	—	9						
			81-30	35-30	117	129	9	0,236	—	—	8	} 504,57	2421	7	—	И.	
Самол.	15	—				140	9	0,19	—	—	8						
Самол.			50-45	48-15	99	70	9	0,21	—	—	8	} 323,19	1539,00	7	—	И.	
Калуга.	62	11-30				101	9	0,21	—	—	8						
			49-30	80-30	130	73	9	0,25	—	—	8	} 378,00	1512	8	—	Илестый.	
						95	9	0,25	—	—	7						
			144	144													
Итого	377	215-30	669-55	849-05	1519	1944	9	—	—	—	—	5470,93	17496,00	—	—	—	
1896 часовъ.																	
Цна.	44-05	—															
Калуга.	9	—	81-10	167-5	248-15	15	8	1,08	—	—	1,08	129,60	120,00	13	—	Каменный.	

М О С К В О Р Ь Ц К А Я З - я.	Название снаряда.	МѢСТО ПРОИЗВОДСТВА РАБОТЪ.	Версты по Окской справочной книжкѣ.	Время отправленія на работу.		Приходъ на мѣсто работъ.		Начало работъ.		Окончаніе работъ.		Уходъ съ мѣста работъ.	
				Мѣсяць и число.	Часы.	Мѣсяць и число.	Часы.	Мѣсяць и число.	Часы.	Мѣсяць и число.	Часы.	Мѣсяць и число.	Часы.
		Сѣверскій шлюзъ . .	155										
		Выходной каналъ . .		5/V	4-20 у.	5/V	7-10 у.	5/V	9-30 у.	22/V	4-15 д.	22/V	7-10 в.
		Входный каналъ . . .											
		Дѣдушкина Лука . .	124	22/V	7-10 в.	23/V	4-10 у.	24/V	9-20 у.	29/V	2 у.	29/V	4-55 д.
		Красноярскій пер. . .	118	29/V	4-55 у.	29/V	6-30 у.	29/V	10 у.	3/VI	3-20 д.	3/VI	4-40 д.
		Графскій перекачь . .	117	3/VI	4-40 д.	3/VI	7-40 в.	3/VI	9-20 в.	8/VI	8 у.	8/VI	10 у.
		Конная Лука	122	8/VI	10 у.	8/VI	7-30 в.	8/VI	9-40 в.	15/VI	7-20 у.	15/VI	10-15 у.
		В. Сандыревскій пер.	160	15/VI	10-15 у.	15/VI	9-20 в.	16/VI	12-45 н.	24/VI	4 д.	24/VI	7-15 в.
		Н. Коломенскій пер. .	165	24/VI	7-15 в.	24/VI	8-15 в.	26/VI	1-45 д.	7/VII	4-5 д.	8/VII	11 у.
		Р. Ока											
		2-й Дѣдновскій пер. .	797	8/VII	11 у.	8/VII	8-30 в.	9/VII	8 у.	9/VII	10-10 у.	9/VII	1-15 д.
		Пирочскій пер. . . .	821	9/VII	1-15 д.	9/VII	5-45 д.	9/VII	9-30 в.	14/VII	8-35 в.	16/VII	9-30 в.

Название парохода.	БУКСИРОВКА.			ЧАСЫ РАБОТЪ И ОСТАНОВОКЪ.			РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВЕДЕННЫХЪ РАБОТЪ.											
	Продолжительн. буксировки.	Въ томъ числѣ простоя.	Въ томъ числѣ простоя.	Работы.	Остановокъ.	Всего.	Длина про-рѣзи.	Ширина про-рѣзи.	Средняя тол-щина удален-наго слоя.	Ресу-дровѣ. Длина.	Высота.	Глубина выработки.	Удалено грунта.	Углублена площадь.	Глубина судового хода по окончаніи работъ въ четвер-тяхъ.	Число отведенныхъ шаландъ.	Родъ грунта.	
																		С
	2-50																	
				138-55	281-05	420	54	10	0,26			0,84						
							20	15	0,26			0,84						
							45	7,5	0,10			0,84						
							15	2,5	0,30			0,84						
							43	11										
							104	12					582,42	3669,00				
							24	11				0,92						
							16	8	0,13									
							43	7										
							10	4										
Калуга.	9	—	—	76-30	68-15	144-45	200	10	0,23			0,70	460,00	2000,00	8			
"	1-35	—	—															
Паровая лебедка.	3	—	—	112-05	18-05	130-10	170	10	0,25			0,70	689,00	2460,00	8 1/2			
							100	4	0,30									
							90	4	0,40									
Самол.	9-30	—	—	63-50	46-30	110-20	26	10	0,30			0,70	384,60	1282,0	8 1/2			
							73	14										
Калуга.	11-5	—	—	146-15	12-30	158-45	120	20	0,37			0,70	910,20	2400,0	8 1/2			
"	1	—	—	190-15	23-40	213-55	180	17	0,25			0,80	556,25	4450,0	9 1/2			
							139	10					556,25					
Вѣстовой.	9-30	—	—	257-25	69-20	326-45	330	10	0,37			0,80	1000,48	3908,0	9 1/2			
							76	8					445,48					
Перекачь.	4-30	—	—	2-10	14-35	16-45	10	10	0,13			0,75	13,00	100	9			
Горохов.	1	—	—	107-25	64-20	171-45	126	20	0,22			0,67	649,00	2950,00	8			
							43	10										

Песчаный, илистый, глинистый.

М О С К В О Р Ь Ц К А Я З - Я.	Название снряда.	МѢСТО ПРОИЗВОДСТВА РАБОТЫ.		Версты по Окской справочной книжкѣ.	Время отправления на работу.		Приходъ на мѣсто работъ.		Начало работъ.		Окончаніе работъ.		Уходъ съ мѣ работъ.	
					Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Мѣсяцъ и число.	Часы.
		Р. Москва.												
		Голутвинскій пер . . .	170	16/VII	9-30 в.	16/VII	10-30 в.	17/VII	7-45 у.	6/VIII	3 у.	6/VIII	5-38	
		Митяевскій пер.	167	6/VIII	5-35 у.	6/VIII	6-30 в.	8/VIII	4 д.	27/VIII	6-15 в.	28/VIII	1-20	
		Спасскій пер.	120	28/VIII	1-20 д.	28/VIII	11-30 н.	29/VIII	2-30 д.	13/IX	4 д.	14/IX	4-55	
		У Мячковскаго наплавнаго моста	53	14/IX	4-55 у.	15/IX	5 у.	15/IX	8-45 у.	20/IX	10 у.	20/IX	1-5	
		Тураевскій пер.	51	20/IX	1-5 у.	20/IX	1-40 д.	22/IX	6-30 у.	26/IX	4-15 д.	27/IX	12	
		Входный каналъ Андреевскаго шлюза	50	27/IX	12 н.	27/IX	12 н.	28/IX	11-30 у.	30/IX	3-40 д.	1/X	9-45	СТОЯН
		Рѣка Трубежъ	652	1/X	9-45 в.	4/X	3 д.	5/X	5 д.	16/X	8 у.	19/X	12	
				19/X	12 н.	на зимовку.								
		Итого	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

БУКСИРОВКА.			ЧАСЫ РАБОТЪ И ОСТАНОВОКЪ.			РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОИЗВЕДЕННЫХЪ РАБОТЪ.														
Название парохода.	Продолжительн буксировки.	Въ томъ числѣ простоя.	Работы.	Остановокъ.	Всего.	Длина про-рѣзи.	Ширина про-рѣзи.	Средняя тол-щина удален-наго слоя.	Рефу-дрив.	Высота.	Глубина выработки.	Удалено грунта.	Углублена площадь.	Глубина судового хода по окончаніи работъ въ четвер-тяхъ.	Число отвѣденныхъ шаландъ.	Родъ грунта.				
																	САЖЕНЪ.			
Горохов.	0,55	—	405-35	81-30	487-05	202	10	0,31	—	—	0,71	626,20	7784,0	8 1/2	—	Глинистый				
			131	44	1786,84	—	—					Песчаный.								
			183-05	351-45	534-50	190	10					0,25	—	—	0,67	190,00	3820,00	8	—	Каменист.
			192	10	0,21	—	—					—	—	—	—	688,20	—	—	—	Песчаный.
..	10-10	—	162-10	227-15	389-25	26	16	0,35	—	—	896,00	2560,00	9	—	..					
131	10	0,75	—	—	—	—	—				—	—	—	—	—	—	..			
139	6	0,75	—	—	—	—	—				—	—	—	—	—	—	..			
..	24-05	—	52-55	75-10	128-05	24	10	0,28	—	—	0,75	38-40	297,00	9	—	Каменистый.				
..	0,35	—	19	3	0,44	—	—	—	—	—	0,75	53,88	—	—	Глинистый					
..	—	—	53-15	125-5	178-20	121	10	0,26	—	—	0,67	314,60	1210,00	8	—	Песчаный.				
..	—	—	12-30	81-15	93-45	27	10	0,15	—	—	0,87	40,50	270,00	10 1/2	13	Илистый.				
..	23-45	—	197	10	0,30	—	—	—	—	—	0,67	—	—	8	—	—				
Калуга.	27-5	14-25	195-15	173-45	369	46	10	0,43	—	—	0,67	—	8	—	—					
..	—	—	46	9	0,59	—	—				—	—	—	—	—	7	—	—		
..	—	—	46	8	0,59	—	—				—	—	—	—	—	7	—	—		
..	—	—	78	7	0,50	—	—				—	—	—	—	—	6	—	—		
Итого	183-40	14-25	2240-45	1881-10	4121-55	—	—	—	—	—	—	12370,74	43034	—	—	—				
4320 час.																				

Завѣдующій дноуглубительными работами на р. Окѣ
Инженеръ **Е. Бриллигъ.**

III-му ОЧЕРЕДНОМУ СЪѢЗДУ СУДОВЛАДѢЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА.

Д О К Л А Д Ъ

Совѣта Съѣздовъ по вопросу: „о положеніи обстановки на рѣкахъ Волжскаго Бассейна въ связи съ вопросомъ объ организаціи судоходнаго и технического надзора на рѣкахъ Волжскаго Бассейна“.

Вопросъ о созданіи правильной и своевременной обстановки на рѣкахъ Волжскаго Бассейна является въ послѣдніе годы съ развитіемъ Волжскаго судоходства животрепещущимъ вопросомъ.

Мощность рѣчного потока, вліяніе атмосферныхъ осадковъ, подвижность русла рѣки—все это производитъ періодически такія измѣненія въ характерѣ фарватера, что требуется крайне эластичная организація дѣла, чтобы рѣчная обстановка въ каждый данный моментъ дѣйствительно представляла точную топографію особенностей дна рѣки.

Судоходство развивается; съ нимъ вмѣстѣ растутъ и тѣ требованія, которыя оно считаетъ себя въ правѣ предъявлять къ судоходному надзору. Увеличеніе грузоподъемности судовъ и ихъ цѣнности принуждаетъ судоходныя предприятия доводить полезную работу судна до послѣдняго предѣла; каждый лишній вершокъ осадки, каждый часъ навигаціоннаго времени въ этихъ условіяхъ приобрѣтаютъ особенную цѣнность.

Весною текущаго года, передъ наступленіемъ навигаціи, Совѣтъ Съѣздовъ, имѣя въ виду, главнымъ образомъ, устраненіе препятствій судоходству и улучшеніе обстановки, и желая собрать по этому вопросу конкретный матеріалъ, выработалъ бланкъ листка для заявленій о недостаткахъ обстановки и разослалъ ихъ въ большомъ количествѣ во всѣ крупныя пароходныя конторы, членамъ Съѣздовъ и въ конторы ихъ предприятий и всѣмъ представителямъ Совѣта на мѣстахъ съ просьбою раздать означенные бланки и въ дальнѣйшемъ выдавать по требованіямъ командировъ пароходовъ для составленія соотвѣтствующихъ заявленій о всѣхъ замѣченныхъ недостаткахъ пути. Не имѣя возможности за недостаткомъ средствъ командировать для наблюденія за правильностью обстановки одного или нѣсколькихъ опытныхъ волж-

скихъ лоцмановъ, Совѣтъ Съѣздовъ, благодаря начавшимъ поступать къ нему во все увеличивающимся количествѣ заявленіямъ, оказался въ курсѣ хода непосредственной навигаціонной жизни и всѣхъ испытываемыхъ ею затрудненій.

Прежде всего Совѣтъ Съѣздовъ считаетъ не лишнимъ дать статистическую разработку полученнаго матеріала. Не претендуя на абсолютное значеніе полученныхъ такимъ путемъ выводовъ, Совѣтъ Съѣздовъ, тѣмъ не менѣе полагаетъ, что на нѣкоторое значеніе они во всякомъ случаѣ имѣютъ право.

Всего Совѣтъ Съѣздовъ за время съ начала мая по конецъ октября получилъ 505 заявленій, а именно:

по Казанскому Округу П. С.—297—56,8⁰/₁₀₀.
„ Московскому „ „ „—208—43,2⁰/₁₀₀.

Приведенное количество заявленій по Казанскому Округу по инспекціоннымъ участкамъ распредѣлялось такъ:

1) Костромской	14— 4,8 ⁰ / ₁₀₀
2) Кинешемскій	14— 4,8 ⁰ / ₁₀₀
3) Нижегородскій	13— 4,5 ⁰ / ₁₀₀
4) Казанскій	45—15,2 ⁰ / ₁₀₀
5) Самарскій	66—22,7 ⁰ / ₁₀₀
6) Саратовскій	40—13,8 ⁰ / ₁₀₀
7) Царицынскій	41—14,2 ⁰ / ₁₀₀
8) Приморскій	6— 2,1 ⁰ / ₁₀₀
9) Пермскій	29—10,0 ⁰ / ₁₀₀
10) Елабужскій	2— 0,7 ⁰ / ₁₀₀
11) Мамадышскій	21— 7,2 ⁰ / ₁₀₀

*) 291—100⁰/₁₀₀

*) Для распредѣленія заявленій по участкамъ пришлось исключить изъ разработки въ этомъ отношеніи 6 заявленій, относящихся къ цѣлымъ плесамъ.

Если выдѣлить изъ этого перечня участки, по которымъ поступило наибольшее число заявленій, то получится 3 группы такихъ наиболѣе „неблагополучныхъ“ участковъ:

	Поступило заявленій въ ‰ кѣ общему числу:
I. Казанскій и Самарскій	37,9
II. Саратовскій и Царицынскій	28,0
III. Пермскій и Мамадышскій	17,2

По этимъ тремъ группамъ участковъ поступило 83,1‰ всѣхъ заявленій.

Въ цѣляхъ дать наиболѣе полную картину положенія обстановки, Совѣтъ Съѣздовъ подвергъ имѣющіяся данныя болѣе детальному анализу.

Въ приводимой ниже таблицѣ приведено распредѣленіе участковъ по количеству заявленій на каждыя 100 верстъ путей, находившихся въ вѣдѣніи каждаго участка; *) участки расположены въ убывающемъ по количеству заявленій порядкѣ.

Названіе участковъ:	На каждыя 100 верстъ пути приходится заявленій:
Самарскій	10,0
Казанскій	9,0
Царицынскій	7,6
Саратовскій	6,0
Костромской	2,3
Приморскій	2,3
Кинешемскій	2,2
Мамадышскій	2,0
Пермскій	1,2
Нижегородскій	0,8
Елабужскій	0,1

Эта таблица, какъ видно, вноситъ нѣкоторую поправку по крайней мѣрѣ для III группы участковъ—Пермскаго и Мамадышскаго: очевидно, что относительно высокой ‰ поступившихъ по этимъ участкамъ заявленій находится въ тѣсной зависимости отъ ихъ протяженія. Что же касается участковъ первыхъ двухъ группъ, то для нихъ положеніе остается неизмѣннымъ. Если заявленія рас-

*) Количество верстъ путей, находящихся въ вѣдѣніи каждаго участка, взято изъ Волжско-Камской справочной книжки Казанскаго Округа Путей Сообщенія за 1909 годъ.

предѣлить по отношенію не къ общему количеству путей, а съ подраздѣленіемъ ихъ на главные, транзитные пути и второстепенные, то получимъ слѣдующій подсчетъ:

У ч а с т к и:	Поступило заявленій на 100 в. путей:	
	Главныхъ:	Второстепенныхъ:
Самарскій	15,9	—
Казанскій	11,5	—
Саратовскій	9,5	—
Царицынскій	9,1	—
Кинешемскій	6,4	—
Костромской	5,9	—
Нижегородскій	4,9	2,0 *)
Пермскій	3,4	—
Мамадышскій	3,2	—
Приморскій	2,3	—
Елабужскій	0,2	—

Эта послѣдняя таблица позволяетъ окончательно установить 3 категоріи участковъ, характеризующихъ положеніе обстановки на р.р. Волгѣ Камѣ и Вяткѣ.

I-я категорія	Среднее колич. заявленій на 100 в. главн. путей:
участки: Самарскій, Казанскій, Саратовскій и Царицынскій	11,5
II-я категорія	
участки: Кинешемскій, Костромской и Нижегородскій	5,7
III-я категорія	
участки: Пермскій, Мамадышскій, Приморскій и Елабужскій	2,3

Совѣтъ Съѣздовъ полагаетъ, что эта послѣдняя таблица довольно точно воспроизводитъ дѣйствительное положеніе обстановки въ предѣлахъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія.

Подвергая подобной же разработкѣ 202 заявленія, которыя поступили по Московскому Округу П. С. и могутъ быть распредѣлены по опредѣленнымъ участкамъ, мы получимъ слѣдующія данныя:

*) Относятся къ р. Сурѣ.

	Число заявлений	въ % к. общему числу.
1-й участокъ (р. Москва до впаденія въ р. Оку)	11	5,4%
2-й участокъ (р. Ока: устье р. Москвы—Елатъма)	143	70,8%
3-й участокъ (отъ Елатъмы до Карповки)	48	23,8%

Относя подобнымъ же образомъ эти заявленія къ протяженію участковъ, получаемъ слѣдующія соотношенія:

Участки.	На сто верстъ путей: главн.: второстеп.	
Второй	26,9	--
Третій	14,0	4,3*)
Первый	6,9	—

Такимъ образомъ второй инспекціонный участокъ Московскаго Округа П. С. по количеству поступившихъ о неисправностяхъ обстановки заявленій стоитъ выше даже самыхъ неблагополучныхъ участковъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія—Самарскаго и Казанскаго, и самый даже благополучный—первый участокъ по количеству заявленій долженъ быть поставленъ непосредственно вслѣдъ за Царицынскимъ участкомъ.

По времени, къ которому относятся эти заявленія, они распределяются такъ:

	По Казанскому О. П. С.		По Московскому.	
	абс.:	% къ общему числу.	абс.:	% къ общему числу.
Апрѣль	2	0,6	—	—
Май	26	8,7	1	0,5
Іюнь	63	21,5	11	5,3
Іюль	85	28,9	89	42,8
Августъ	99	33,3	25	12,0
Сентябрь	20	6,7	78	37,5
Октябрь	1	0,3	4	1,9
	297	100%	208	100%

Эта таблица воспроизводитъ довольно точно картину навигаціи: на р.р. Волгѣ и Камѣ іюнь—августъ являются временемъ наибольшаго движе-

*) Р. Клязьма.

нія; на р.р. Москвѣ и Окѣ существуетъ два максимума—время движенія каравановъ къ Нижегородской ярмаркѣ и во время обратнаго движенія съ ярмарки; естественно, что на эти мѣсяцы приходится и наибольшее число заявленій. Къ этому слѣдуетъ добавить также по Московскому Округу Путей Сообщенія, что къ сентябрю мѣсяцу недостааетъ уже надлежащаго количества бакеновъ и послѣдніе начинаютъ замѣняться первобытными вѣшками.

Если мы распредѣлимъ всѣ заявленія по тѣмъ обстоятельствамъ, которыми они вызваны, то получимъ весьма большое разнообразіе; въ детальныя таблицы эта сторона заявленій охватываетъ 24 рубрики. Тѣмъ не менѣе, распредѣляя въ болѣе крупныя группы, мы получаемъ слѣдующую картину:

1. Препятствія судоходству на фарватерѣ.

(Каменные гряды и камни—едини, карчи, шалыги, затонувшія суда и друг. неизвѣстные подводные предметы) . . .

2. Собственно недостатки обстановки:

(отсутствіе обстановочныхъ знаковъ, неправильная ихъ разстановка, отсутствіе освѣщ. недостаточ. осв. отсутствіе вывѣски глубинъ, неправильная вывѣска глубинъ и т. п.)

3. Неправильн. дѣйствія поставой прислуги и обмѣрщиковъ

4. Нарушеніе правилъ плаванія командирами пароходовъ и землечерпательными машинами

По Казанскому Окр. Пут. Сообш.		По Московск. Окр. П. Сооб.	
абс.	въ % къ общему числу.	абс.	въ % къ общему числу.
26	8,8	58	28,9
237	79,8	126	62,0
3	1,0	11	5,2
8	2,7	4	2,0

5. Неправильная, по мнѣнію командировъ работа землечерп. машинъ	4	1,3	6	2,8
6. Прочія обстоятельства	19	6,4	3	1,0
	297	100%	208	100%

Такимъ образомъ, почти 80% всѣхъ заявленій по Казанскому Округу П. С. и свыше 60% по Московскому относятся собственно къ неисправностямъ самой обстановки.

Слѣдуетъ на ряду съ этимъ отмѣтить, что въ Московскомъ округѣ П. С. играетъ крупное значеніе также неудовлетворительное состояніе самаго фарватера въ смыслѣ имѣющихся препятствій для судоходства.

Если выяснитъ, что именно въ недостаткахъ обстановки вызываетъ наибольшія нареканія командировъ, то получимъ слѣдующую таблицу:

	По Казанскому Окр. Пут. Сообщ.		По Московскому Окр. Пут. Сообщ.	
	Число.	Въ % къ общему числу по данной категоріи.	Число.	Въ % къ общему числу заявл. данной категоріи.
1. Отсутствие обстановочныхъ знаковъ	177	75%	94	74,7%
2. Неправильная ихъ постановка	19	7,9%	17	13,5%
3. Отсутствие освѣщенія	28	11,8%	5	4,0%
4. Недостача освѣщенія	2	0,0%	—	—
5. Отсутствие вывѣски глубинъ	4	1,6%	—	—
6. Неправильность ихъ показанія	7	2,9%	10	7,8%
	237	100	126	100

Итакъ 75% заявленій даннаго характера говорятъ объ отсутствіи обстановки тамъ, гдѣ она необходима, по мнѣнію командировъ.

Что это мнѣніе, основанное на опытѣ, нельзя игнорировать, показываетъ хотя бы исторія съ аваріей парохода „Кн. Федоръ Ярославскій“ на Трохачевскихъ грядахъ въ ночь съ 1 на 2-е авгу-

ста текущаго года. Какъ извѣстно, нѣсколько лѣтъ назадъ на тѣхъ же Трохачевскихъ грядахъ проломился и затонулъ пароходъ „Кіевъ“ Товарищества Цѣпного Пароходства. Промѣромъ грядъ и всего фарватера было установлено присутствіе массы камней-одиноцвъ и грядъ. Послѣ аваріи гряды были обставлены тремя бѣлыми и двумя красными бакенами. Для расчистки былъ поставленъ кранъ. Работалъ онъ не долго, но предохранительная обстановка была снята. Лишь только на верхней коренной грядѣ были поставлены красный и бѣлый бакены. Выше бѣлаго бакена 18 іюня нынѣшнюю навигацію проломился пароходъ „Гражданка“ пароходнаго О-ва по „Волгѣ“; на мѣстѣ аваріи былъ поставленъ бѣлый бакенъ, который въ скоромъ времени послѣ постановки былъ, однако снятъ. Имѣя это въ виду и получивъ также заявленіе отъ командира одного изъ пароходовъ объ угрожающемъ состояніи Трохачевскаго переката, Совѣтъ Съѣздовъ еще за три дня до катастрофы, 28 іюля за № 2867, обратилъ вниманіе Правленія Казанскаго О. П. С. на необходимость постановки въ этомъ мѣстѣ бѣлаго бакена. Къ сожалѣнію, предупрежденіе Совѣта оказалось запоздалымъ.

Слѣдующее мѣсто въ заявленіяхъ по Казанскому О. П. С. занимаетъ отсутствіе освѣщенія на бакенахъ, и по Московскому—неправильная разстановка обстановочныхъ знаковъ.

Что касается отсутствія освѣщенія на бакенахъ, то достаточно припомнить, что здѣсь, почти въ самомъ Нижнемѣ, по крайней мѣрѣ въ районѣ Нижегородскихъ пристаней—у Бурнаковской дамбы, можно сказать, на виду у инспектора судоходства, потерпѣлъ аварію пароходъ О-ва „Самолетъ“—„Николай Шихмановъ“, наскочившій въ темнотѣ, вслѣдствіе отсутствія освѣщенія, на дамбу.

Неправильная вывѣска глубинъ занимаетъ особенное мѣсто въ заявленіяхъ окскихъ командировъ. Послѣдніе открыли въ текущую навигацію форменную войну противъ неправильностей вывѣсокъ.

Таковы данныя того матеріала, который имѣлся въ распоряженіи Совѣта, поскольку его можно представить въ цифрахъ. Разумѣется, цифры говорятъ лишь о количественной сторонѣ явленій, не касаясь той бытовой обстановки, въ которой эти явленія протекають. Къ сожалѣнію, считаясь съ условіями работы Съѣзда и не желая утомлять вниманіе г.г. членовъ Съѣзда, Совѣтъ долженъ от-

казаться отъ иллюстраціи разсматриваемаго вопроса конкретными фактами, которыхъ въ распоряженіи Совѣта имѣется достаточное количество.

Во всякомъ случаѣ, необходимо признать безспорнымъ, что дѣло обстановки требуетъ улучшения.

Прежде всего необходимо имѣть въ виду, что самыя правила объ обстановкѣ въ настоящее время представляются несоотвѣтствующими условіямъ судоходства. Достаточно указать, что основныя правила обстановки рѣкъ и озеръ „предостерегательными знаками“ относятся по своему происхожденію еще къ 1878 году, т. е. появились въ свѣтъ болѣе 30 лѣтъ тому назадъ.

Въ виду того, что непригодность ихъ для судоходства на такихъ рѣкахъ, какъ Волга и Кама, стала очевидной, въ 1907 году для рѣкъ Казанскаго О. П. С. изданы были болѣе подробныя „временныя правила обстановки фарватера и обмѣра судовъ на рѣкахъ Казанскаго О. П. С.“, но и они оказались во многихъ случаяхъ отставшими отъ современнаго состоянія судоходства. Совѣтъ Съѣздовъ обратилъ въ частности вниманіе на вопросъ о началѣ приступа къ обстановкѣ и возбудилъ уже ходатайство о пересмотрѣ § 2 этихъ правилъ въ томъ смыслѣ, чтобы переходъ къ меженной обстановкѣ производился при паденіи воды до слѣдующихъ минимальныхъ глубинъ: на Волгѣ и Камѣ до Перми до 20 четвертей, на Камѣ отъ Перми до Усоля—до 18 четвертей, выше Усоля 12 четвертей, на Бѣлой—18 четв., Вяткѣ и Окѣ—12 четв. При наступленіи глубины плеса въ 30 четвертей производить обстановку перевальными вѣхами.

По существующимъ правиламъ забота о содержаніи фарватера въ порядкѣ раздѣлена между двумя совершенно различными организаціями: техническимъ надзоромъ и судоходной инспекціей. Технической надзоръ въ лицѣ завѣдующихъ техническими участками слѣдитъ за состояніемъ фарватера, судоходная инспекція—за обстановкой его. Это пагубное раздѣленіе властей приводитъ къ тому, что дѣло содержанія фарватера не имѣетъ хозяина.

Завѣдующій техническимъ участкомъ обязанъ, наприм., наблюдать (см. § 11 п. 3 инструкции по зав. технич. участ. рѣкъ, входящихъ въ составъ Казанскаго О. П. С.) „нѣтъ ли въ предѣлахъ судового хода или даже внѣ его затонувшихъ судовъ, карчей, потерянныхъ якорей, лотовъ и другихъ

предметовъ, которые могли бы нанести вредъ судамъ или способствовать нежелательному отклоненію фарватера“, но онъ не имѣетъ права, даже если бы замѣтилъ какой либо предметъ, опасный для судоходства, обставить его предостерегательнымъ знакомъ, онъ долженъ сообщить объ этомъ инспектору судоходства. Этотъ послѣдній можетъ счесть такой вполне правильный актъ, какъ вмѣшательство не въ свою область. Завѣдующій землечерпаніемъ извѣстнаго плеса даетъ опредѣленные указанія относительно работы командированныхъ въ его участокъ землечерпательныхъ машинъ, но когда работа машинъ кончена, онъ не можетъ обставить новаго хода бакенами, а долженъ снестись съ инспекторомъ. Этотъ послѣдній не всегда находится на своемъ участкѣ. Какая происходитъ отъ этого задержка, ясно для каждаго. Если къ этому прибавить, что завѣдующіе землечерпаніемъ въ силу тѣхъ практическихъ задачъ, которыя имъ ставятся при соотвѣтствующей организаціи предварительныхъ изысканій, дѣйствительно могутъ знать фарватеръ рѣки своего участка, тогда какъ инспектора судоходства, комплектуемые въ большинствѣ изъ морскихъ офицеровъ, а не практиковъ дѣла, изучаютъ фарватеръ съ мостика своего парохода и часто перемѣщаются съ одного участка на другой, такъ что при большомъ протяженіи своихъ участковъ они не въ состояніи изучить хорошо фарватеръ рѣки,—то отсюда становится вполне яснымъ, въ чьихъ рукахъ должно быть сосредоточено завѣдываніе обстановкой. На эту сторону вопроса уже обратилъ вниманіе такой знатокъ волжскаго дѣла, человекъ, посвятившій ему свою жизнь, какъ бывший начальникъ Казанскаго О. П. С., В. Г. Клейберъ.

Въ своемъ докладѣ, прочитанномъ на XI-мъ съѣздѣ русскихъ дѣятелей по водянымъ путямъ „О необходимости преобразования технической и судоходной службъ въ Казанскомъ О. П. С. въ связи съ развитіемъ дноуглубительныхъ работъ по улучшенію транзитнаго пути“, онъ, основываясь на практикѣ землечерпательнаго дѣла на Волгѣ, безусловно высказывается за объединеніе изысканій, и обстановки въ рукахъ технического надзора.

Вотъ что онъ говоритъ въ своемъ докладѣ:

„Еще очень недавно, лѣтъ 15—20 тому назадъ когда помощь, оказываемая судоходству землечерпаніемъ, сводилась къ небольшой подчисткѣ хода на нѣкоторыхъ наиболѣе затруднительныхъ перекатахъ,

чаще всего испорченных ставшими на мель судами, задачи обстановки были проще и легче. Три-четыре переката обыкновенно нормировали осадку судовъ въ теченіе почти всей межени. Достаточно было тщательно обставить судовой ходъ на такихъ перекатахъ и слѣдить за правильнымъ показаніемъ на нихъ глубины. Какая глубина показывалась на другихъ, болѣе глубокихъ перекатахъ,—практически было довольно безразлично, такъ какъ осадка судовъ нормировалась глубиною все тѣхъ же двухъ-трехъ выдающихся перекатовъ. Существуетъ ли на томъ или другомъ изъ остальныхъ перекатовъ болѣе глубокой ходъ въ сторонѣ отъ обставленного,—это также большого значенія не имѣло, разъ обставленный ходъ былъ глубже того, которымъ судоходство пользовалось на самомъ мелкомъ перекатѣ. Для той незначительной осадки, на которой суда проходили наиболѣе мелкіе перекаты, ходовая полоса на остальныхъ, болѣе глубокихъ перекатахъ, въ большинствѣ случаевъ детальной обстановки не требовала.

„Съ тѣхъ поръ положеніе сильно измѣнилось. Благодаря систематическому землечерпанію глубина транзитнаго пути, при той же водѣ увеличилась на 3—6 четвертей. Выдающихся особенно мелкихъ перекатовъ теперь нѣтъ, но зато иногда до 20 перекатовъ имѣютъ глубину близкую къ предѣльной на плесѣ въ данный моментъ. Вслѣдствіе большой осадки судовъ ходовая полоса на всѣхъ перевалахъ значительно сѣззилась. Со спадомъ весенней воды, и особенно въ межень, требуется детальная и точная ея обстановка. Приходится обставлять перевалы, гдѣ ранѣе свободно обходились и безъ бакеновъ. Возросла потребность въ обстановкѣ вторыхъ, болѣе мелкихъ ходовъ для пассажирскихъ пароходовъ и верхового каравана“.

„Въ тѣсной связи съ правильной и точной обстановкой находится и правильное показаніе глубины переката. Не зная, какова наименьшая глубина на участкѣ, постовой старшина и при добросовѣстномъ исполненіи возложенныхъ на него обязанностей можетъ стѣснить судоходство, сѣззивъ безъ надобности ходъ при спадѣ воды. Вслѣдствіе сѣзженія хода встрѣчные караваны должны ближе жаться другъ къ другу, расхожденіе на перекатѣ можетъ стать затруднительнымъ и даже опаснымъ; приходится встрѣчный караванъ переждать и терять время, особенно во время усиленнаго сплава плотовъ. Разставивъ широко бакены или только не сдвинувъ ихъ въ нужный моментъ и показывая на сигнальной вѣхѣ меньшую нежели возможно глубину, тотъ же старшина, наоборотъ, причинить судоходству напрас-

ные убытки уменьшеніемъ осадки нормируемой на обмѣрномъ посту показываемой имъ глубиной. Если принять во вниманіе, что, благодаря послѣдовательной разсчисткѣ болѣе мелкихъ перекатовъ, наименьшая глубина всего участка постоянно переходитъ съ одного переката на другой, и что во время производства дноуглубительныхъ работъ транзитная глубина сокращается гораздо медлениѣе спада воды, то станетъ ясно, насколько усложнились задачи обстановки, насколько повысились предъявляемая къ ней требованія цѣлесообразности и правильного показанія глубины. 15 лѣтъ тому назадъ обставлялся путь, какимъ его создали природныя условія, между тѣмъ какъ въ настоящее время онъ обставляется такимъ, какъ его сдѣлаютъ дноуглубительныя работы. Каждый лишній вершокъ глубины между Н.-Новгородомъ и устьемъ Камы оплачивается теперь расходомъ въ 150—200 рублей въ сутки на землечерпаніе. Почти въ такую же сумму обходится и каждая лишняя сажень ширины разработаннаго землечерпаніемъ хода“.

„Важныя для судоходства сами по себѣ, правильная и точная обстановка судового хода и правильное показаніе глубины пріобрѣли съ развитіемъ дноуглубительныхъ работъ огромное значеніе для успѣшнаго и цѣлесообразнаго направленія послѣднихъ. Успѣшное руководство дноуглубительными работами, заблаговременное устраненіе всего, что можетъ грозить судоходству затрудненіями на транзитномъ пути, поддержаніе наличнымъ караваномъ возможно большей глубины транзитнаго пути, находится въ прямой зависимости отъ степени освѣдомленности руководителя работъ и его ближайшихъ помощниковъ о состояніи пути въ каждый данный моментъ о совершающихся въ руслѣ рѣки измѣненіяхъ, которыя окажутъ то или другое вліяніе на транзитный путь. Явилась новая потребность, которой изыскательная партія удовлетворить не можетъ, такъ какъ на ней лежатъ спеціальныя задачи, а она не имѣетъ средствъ установить постоянныя наблюденія за перекатами на мѣстахъ. Между тѣмъ на каждомъ перекатѣ имѣется одинъ или два поста съ постоянной прислугой, подчиненной инспектору судоходства. На обязанности перекатнаго старшины лежитъ производство ежедневныхъ промѣровъ, наблюденіе за совершающимися на фарватерѣ измѣненіями, разстановка бакеновъ и вывѣски на сигнальной мачтѣ глубины переката. Такимъ образомъ у перекатнаго старшины должны имѣться необходимыя для руководителя работъ текущія свѣдѣнія. Весьма важнымъ матеріаломъ для

первоначального сужденія о томъ, на какихъ перекатахъ потребуются дноуглубительныя работы въ ближайшую очередь, являются, конечно, текущія свѣдѣнія о глубинахъ, вывѣшенныхъ на сигнальныхъ мачтахъ перекаатовъ. Между Рыбинскомъ и Н. Новгородомъ, Н.-Новгородомъ и Казанью, устьемъ Камы и Казанью на пассажирскихъ пароходахъ ежедневно рейсируютъ курьеры, записывающіе въ пути вывѣшенные на перекатахъ глубины. Листки съ этими записями сдаются въ конечныхъ пунктахъ, въ Н.-Новгородѣ и Казани, инспекторамъ судоходства и въ Правленіе Округа. Копіи со свѣдѣніями о глубинѣ перекаатовъ между Казанью и Н.-Новгородомъ оставляются курьерами въ Чебоксарахъ для завѣдующаго дноуглубительными работами. Полученныя въ Казани свѣдѣнія въ тотъ же вечеръ публикуются въ дополненіяхъ къ телеграфному бюллетеню Округа. Глубина наиболѣе мелкаго переката ежедневно телеграфируется на обмѣрный постъ, и такимъ образомъ устанавливается предѣльная осадка судовъ. Судоходство непосредственно заинтересовано въ правильномъ показаніи глубины только наиболѣе мелкаго переката, нормирующаго осадку судовъ. Слабо заинтересованъ въ правильности показанія глубины на всѣхъ перекатахъ и инспекторъ судоходства, которому принадлежитъ контроль надъ глубиною, вывѣшиваемою подчиненною ему прислугою. Иное дѣло—руководитель дноуглубительными работами, на обязанности котораго лежитъ поддержаніе наибольшей въ данныхъ условіяхъ возможной транзитной глубины. Сопоставляя поступающія свѣдѣнія о глубинѣ перекаатовъ со свѣдѣніями о колебаніяхъ высоты воды, онъ отдаетъ распоряженія изыскательной партіи и направляетъ землечерпательницы на тотъ или другой перекаатъ. Нужныя въ большинствѣ случаевъ только руководителю дноуглубительными работами свѣдѣнія о глубинѣ перекаатовъ свѣдѣнія, на которыхъ онъ основываетъ свои соображенія и распоряженія, поставляются совершенно независимой отъ него, подчиненной инспектору судоходства, перекатной прислугою. Хотя руководителю дноуглубительными работами и удастся въ отдѣльныхъ случаяхъ добиться требуемыхъ исправленій, но въ общемъ свѣдѣнія о глубинѣ перекаатовъ являются матеріаломъ недостаточно надежнымъ“.

„Для меня не подлежитъ сомнѣнію, что недостаточная глубина нижней Волги, вызывающая столько нареканій судоходцевъ, можетъ быть увеличена до размѣровъ заявленныхъ судоходцами требованій тремя—четырьмя машинами, при условіи, что распоряженіе обстановкой будетъ принадлежать завѣдующему дноуглубительными работами на участкѣ“.

„Съ развитіемъ дноуглубительныхъ работъ по улучшенію транзитнаго пути“—заканчиваетъ В. Г. Клейберъ свой докладъ; „существующее обособленіе обстановки этого пути отъ технической службы стало явнымъ анахронизмомъ. Необходимымъ завершеніемъ существующей организациі дноуглубительныхъ работъ по улучшенію транзитнаго пути должна явиться передача обстановки въ вѣдѣніе завѣдующаго этими работами. Такимъ объединеніемъ обезпечатся и болѣе успешное примѣненіе дноуглубительныхъ работъ къ улучшенію транзитнаго пути и возможно полное использованіе судоходствомъ результатовъ этихъ работъ. Для дальнѣйшаго улучшенія транзитнаго пути требуется не столько увеличеніе числа дноуглубительныхъ снарядовъ, сколько болѣе правильное раздѣленіе круга вѣдѣнія технической и судоходной службъ. вмѣсто двухъ параллельныхъ службъ для содержанія транзитнаго пути достаточно учрежденія одной технической службы пути. Инспекторамъ судоходства долженъ быть предоставленъ надзоръ за судоходствомъ и за службой пути“.

Авторитетъ В. Г. Клейбера стоитъ слишкомъ высоко на Волгѣ, чтобы можно было игнорировать его заявленіе. И если В. Г. Клейберъ, отдавшій свою жизнь дѣлу землечерпанія, пришелъ къ такому заключенію, то, очевидно, реорганизациа этого дѣла необходима, и не только въ интересахъ судоходства, но и для планомѣрнаго развитія дноуглубительныхъ работъ.

Въ виду этого, вполне присоединяясь къ основнымъ предложеніямъ доклада В. Г. Клейбера, Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь предложить III-му очередному съѣзду высказаться безусловно за передачу дѣла обстановки фарватера въ руки технического надзора.

Практически, по мнѣнію Совѣта, дѣло должно быть организовано на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Общее руководство дѣломъ обстановки и надзора за правильностью ея сосредоточивается въ рукахъ завѣдующаго землечерпаніемъ.

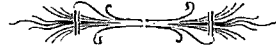
2) Разстановка обстановочныхъ знаковъ принадлежитъ непосредственно вѣдѣнію проектируемыхъ по проекту о реорганизациі Министерства П. С. судоходныхъ надзирателей, которые въ этомъ отношеніи подчинены завѣдующему землечерпаніемъ.

3) Вся остальная организациа—какъ перекаатные старшины, бакенщики и т. д. остается въ

прежнемъ видѣ съ той необходимой поправкой, что въ дѣлѣ обстановки она подчинена завѣдующимъ землечерпаніемъ.

Объ изложенныхъ своихъ соображеніяхъ Совѣтъ Съездовъ имѣетъ честь доложить III му очередному Съезду.

СОВѢТЪ СЪЕЗДОВЪ.



III-му ОЧЕРЕДНОМУ СЪЪЗДУ СУДОВЛАДЪЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА.

Д О К Л А Д Ъ

Докладъ Совѣта Съѣздовъ по вопросу „О реорганизаціи мѣстныхъ установленій по завѣдыванію внутренними водными путями“. (Согласно проекту преобразованія Министерства Путей Сообщенія).

Недостатки существующей организаціи Министерства Путей Сообщенія, по крайней мѣрѣ, въ той ея части, которая относится къ управленію водными путями, давно уже сознавалась представителями судоходства и мѣстными судопромышленными организаціями. Естественно было поэтому ожидать, когда возникъ вопросъ о реформѣ названнаго министерства, что послѣднее пожелаетъ по этому вопросу запросить мнѣніе учреждений наиболѣе близко стоящихъ къ дѣлу и потому наиболѣе ощущающихъ всѣ недостатки существующаго механизма. Но Министерство не пошло по этому пути и представленный 20 марта 1910 года на разсмотрѣніе законодательныхъ учреждений проектъ преобразованія Министерства Путей Сообщенія вышелъ вполнѣ готовымъ и обработаннымъ въ петербургскихъ канцеляріяхъ, безъ всякаго участія въ этой работѣ заинтересованныхъ въ указанномъ вопросѣ общественныхъ организацій.

Въ виду этого представляется тѣмъ болѣе необходимымъ подвергнуть внимательному и подробному разсмотрѣнію названный проектъ, чтобы выяснитъ, насколько онъ исправляетъ недостатки существующей организаціи и удовлетворяетъ интересамъ судоходства.

Исходя изъ этого положенія, Совѣтъ Съѣздовъ призналъ необходимымъ поставить этотъ вопросъ на обсужденіе настоящаго очереднаго Съѣзда, вниманію котораго имѣетъ честь предложить нижеслѣдующее изслѣдованіе означеннаго проекта и оцѣнку его съ точки зрѣнія интересовъ волжскаго судоходства.

Вотъ какъ характеризуетъ недостатки существующаго управленія водными путями само министерство путей сообщенія:

а) Предѣлы власти окружныхъ правленій являются крайне ограниченными. Если по вопросамъ

утвержденія технической отчетности и введена съ 1892 г. децентрализація, то предѣлы полномочій округовъ въ хозяйственномъ отношеніи и по утвержденію техническихъ проектовъ и смѣтъ, являясь крайне суженными, лишаютъ ихъ должной самостоятельности и инициативы и обременяютъ центральныя установленія значительнымъ числомъ мелкихъ вопросовъ, гораздо болѣе доступныхъ правильному разрѣшенію на мѣстахъ.

а) Власть Начальниковъ Округовъ является въ значительной степени ограниченной; большинство вопросовъ даже мелочнаго характера рѣшаются въ коллегіи, слѣдствіемъ чего оказывается и замедленіе въ рѣшеніи дѣлъ и ослабленіе отвѣтственности начальника округа.

в) Значительный недостатокъ порядка разрѣшенія дѣлъ округа происходитъ отъ существованія средней, между правленіемъ округа и начальниками участковъ, инстанціи—начальниковъ отдѣленій,—которые, не пользуясь какой бы то ни было распорядительной властью, но лишь инспекторскими правами отнюдь не приближаютъ власти распорядительной къ мѣсту исполненія, но въ большой степени способствуютъ замедленію въ производствѣ нерѣдко неотложныхъ дѣлъ.

г) Наконецъ, окружныя правленія въ порядкѣ разрѣшенія какъ общихъ, такъ и частныхъ дѣлъ, стоятъ отъ своей организаціи почти совершенно внѣ связи съ мѣстнымъ населеніемъ, непосредственно заинтересованнымъ въ улучшеніи путей сообщенія.

При этомъ слѣдуетъ отмѣтить, что, по существующему порядку въ завѣдываніи окружныхъ правленій сосредоточены какъ водяныя, такъ и шоссеинныя дѣла, по существу весьма различныя между собою въ отношеніи какъ техническомъ, такъ и хозяйственномъ условіяхъ завѣдыванія ими.*).

*) Объяснительная записка по проекту преобразованія Министерства Путей Сообщенія стр. 405—406.

Какимъ же образомъ Министерство предполагаетъ устранить сознаваемые имъ самимъ недостатки собственной организаціи.

Прежде всего въ мѣстномъ управленіи проведено полное отдѣленіе управленія водными путями отъ шосейныхъ дорогъ.

Затѣмъ, всѣ водные пути Имперіи распредѣляются между управленіями которые должны замянить существующіе округа путей сообщенія и которыхъ предположено 5 для Европейской Россіи и 3 для Азіатской Россіи. Управленія эти слѣдующія:

- 1) Бассейнъ Балтійскаго моря,
- 2) Бассейнъ Чернаго моря (р.р. Днѣпръ и Донъ съ ихъ притоками).
- 3) Бассейнъ рѣки Волги.
- 4) Мариинскій бассейнъ (въ составъ ея между прочимъ вошли всѣ соединительныя системы р.р. Волги, Невы и Сѣверной Двины).
- 5) Сѣверный бассейнъ.
- 6) Западно-Сибирскій бассейнъ (р.р. Обь, Енисей, среднее и нижнее теченіе рѣки Ангары и р. Иртыша).
- 7) Средне-Сибирскій бассейнъ (озеро Байкалъ, Лена, верхнее теченіе р. Ангары).
- 8) Амурскій бассейнъ.

Отмѣтимъ между прочимъ, что въ Управленіе Волжскаго Бассейна по проекту включается Волга отъ Рыбинска до устья р. Камы, а также р.р. Ока и Москва со всѣми ихъ притоками.

Водные пути, входящіе въ составъ управленій, раздѣляются на участки: техническіе, судоходные, въ нѣкоторыхъ случаяхъ техническо-судоходные, а также санитарные (ст. 155).

Водные участки могутъ быть объединяемы въ отдѣлы. Такихъ отдѣловъ въ управленіи Волжскаго Бассейна предположено 4:

- 1) Окскій—рѣка Ока и Москва рѣка.
- 2) Нижегородскій.
- 3) Саратовскій.
- 4) Пермскій—рѣка Кама съ притоками.

Границы послѣднихъ приблизительно будутъ совпадать съ существующими отдѣленіями Казан. Округа П. С. Число управленій и отдѣловъ опредѣляется въ законодательномъ порядкѣ; число

участковъ опредѣляется въ смѣтномъ порядкѣ (ст. 156). Въ составъ управленія, кромѣ Начальника Управленія и его помощника, входятъ—инспекторы работъ (такихъ для управленія Волжскаго бассейна предположено 3), инспекторъ судоходства, старшій врачъ санитарнаго надзора (ст. 158). Пропуская далѣе организацію дѣлопроизводства, отмѣтимъ лишь, что по штату имѣется въ виду при управленіяхъ имѣть статистика, его помощника и юрисконсульта.

Права Начальника Управленія сравнительно съ существующимъ положеніемъ какъ будто расширяются. На него возлагается завѣдываніе путями и ближайшее и отвѣтственное управленіе всѣми дѣлами, подлежащими вѣдѣнію мѣстнаго управленія (ст. 153). Въ семъ отношеніи къ обязанностямъ начальника управленія, независимо отъ обязанностей его, предусмотрѣнныхъ иными подлежащими узаконеніями и распоряженіями, относятся: 1) Общее наблюденіе за исполненіемъ подвѣдомственными ему учрежденіями и лицами всѣхъ кассающихся управленія законовъ и обязательныхъ постановленій; 2) общій надзоръ за подвѣдомственными путями и сооружениями и за дѣятельностью учреждений и должностныхъ лицъ управленія, а равно руководительство сей дѣятельностью; 3) распоряженіе отпущенными управленію кредитами, съ соблюденіемъ порядка, установленнаго п. 2 ст. 167 настоящаго учрежденія; 4) утвержденіе техническихъ проектовъ и смѣтъ, за исключеніемъ проектовъ, подлежащихъ разсмотрѣнію и утвержденію инженернаго совѣта или для осуществленія коихъ требуется сношеніе съ центральными правительственными учрежденіями, какъ по новымъ работамъ, такъ и по капитальному ремонту—на сумму до 50.000 руб.; 5) утвержденіе смѣтъ по работамъ обыкновеннаго ремонта въ случаяхъ когда пути по коимъ производятся сіи работы, не входятъ въ составъ отдѣловъ, а равно разрѣшеніе сихъ работъ въ предѣлахъ ассигнованныхъ средствъ на всякую сумму; 6) въ случаяхъ, не терпящихъ отлагательства, разрѣшеніе новыхъ и по капитальному ремонту работъ въ предѣлахъ ассигнованныхъ средствъ на сумму не свыше 3.000 руб. 7) утвержденіе въ случаяхъ, превышающихъ права начальниковъ отдѣловъ технической отчетности по произведеннымъ работамъ на всякую сумму; 8) заключеніе всякаго рода договоровъ отъ имени управленія; 9) выдача полномочій и довѣренностей на веденіе судебныхъ дѣлъ по предметамъ вѣдѣ-

нія управління; 10) назначеніе и перемѣщеніе на должности до VII класса включительно и увольненіе отъ сихъ должностей и 11) разрѣшеніе на всякіе въ предѣлахъ закона, сроки отпусковъ для лицъ, занимающихъ должности до VII класса, а для лицъ, занимающихъ должности V и VI классовъ,—отпусковъ на срокъ не свыше: въ управленіяхъ Европейской Россіи—14 дней, а Азіатской Россіи—одного мѣсяца“.

На ряду съ этимъ сохраняются въ слегка исправленномъ видѣ Общее Присутствіе (ст. 165) съ участіемъ въ немъ по приглашенію председателя, кромѣ чиновъ управленія и представителей въ нѣкоторыхъ случаяхъ вѣдомствъ, также выборныхъ представителей земствъ, городовъ, Совѣта Съѣздовъ Судовладѣльцевъ и пр. лицъ (ст. 166).

Начальнику управленія предоставляется (ст. 171): при несогласіи его съ мнѣніемъ большинства членовъ Общаго Присутствія, или пріостанавливать исполненіе рѣшенія общаго присутствія предоставить дѣло на разсмотрѣніе управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ, или же, если дѣло не терпитъ отлагательства, въ видахъ обезпеченія безопасности и непрерывности движенія или избавленія казны отъ значительныхъ убытковъ, приводитъ свое рѣшеніе въ исполненіе подъ личной своей отвѣтственностью. О всѣхъ такихъ распоряженіяхъ начальн. управл. долженъ немедленно доносить начальнику управл. внутр. водн. путей и шоссейныхъ дорогъ, съ объясненіемъ причинъ, ихъ вызвавшихъ и доводитъ до свѣдѣнія общаго присутствія управленія.

Ст. 174. На начальника отдѣла возлагается ближайшее и отвѣтственное завѣдываніе всѣми путями и сооруженіями, входящими въ отдѣлъ, а равно и дѣлами, подлежащими вѣдѣнію отдѣла. Въ семъ отношеніи къ обязанностямъ его относятся:

1) надзоръ за дѣятельностью всѣхъ должностныхъ лицъ отдѣла, а равно руководство этой дѣятельностью;

2) распоряженіе отпущенными отдѣлу кредитами;

3) разрѣшеніе работъ обыкновеннаго ремонта въ предѣлахъ ассигнованныхъ средствъ на всякую

сумму, а равно распоряженія по производству торговъ; а) по заготовленіямъ и работамъ, разрѣшеннымъ его властью и б) по порученію начальника управленія, по работамъ капитальнаго ремонта въ предѣлахъ полномочій, данныхъ общимъ присутствіемъ;

4) заключеніе договоровъ отъ имени отдѣла;

5) пріемъ въ казну разрѣшенныхъ его властью заготовленій и работъ, а также по порученію начальника управленія, прочихъ работъ въ отдѣлѣ;

6) утвержденіе техническихъ отчетовъ по работамъ, разрѣшеннымъ властью начальника отдѣла, а равно по порученію начальника управленія, утвержденіе сихъ отчетовъ по работамъ, разрѣшеннымъ управленіемъ; повѣрка отчетовъ по прочимъ работамъ, произведеннымъ въ отдѣлѣ, и представленіе ихъ на утвержденіе въ управленіе;

7) утвержденіе смѣтъ по работамъ обыкновеннаго ремонта—на всякую сумму;

8) представленіе въ управленіе заключеній по проектамъ новыхъ работъ и капитальнаго ремонта по отдѣлу, а равно и по смѣтнымъ предположеніямъ по отдѣлу и

9) утвержденіе торговъ по работамъ обыкновеннаго ремонта и обстановки путей на сумму не свыше 25.000 руб., а по постановленіямъ общаго присутствія и на большую сумму.

Организація дноуглубительныхъ работъ пріорочивается къ отдѣламъ; начальники означенныхъ работъ опредѣляются въ порядкѣ смѣтнаго назначенія (ст. 172).

Обстановка по прежнему, по проекту, остается въ рукахъ начальниковъ судоходныхъ участковъ, которые должны замѣнить участковыхъ инспекторовъ судоходства.

Ст. 180. Для содѣйствія чинамъ судоходнаго надзора, начальникомъ управленія могутъ быть приглашаемы особые депутаты изъ числа лицъ избираемыхъ мѣстными Совѣтами Съѣздовъ Судовладѣльцевъ, рѣчными биржевыми комитетами или съѣздами. Съ введеніемъ этого постановленія въ дѣйствіе, по мысли проекта, должны быть упразднены существующія судоходныя депутаціи.

Организація центрального управленія въ общихъ чертахъ остается неизмѣнной.

Во главѣ всего управленія, какъ водными путями, такъ и шоссейными дорогами, ставится существующее и сейчасъ Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ. Въ организаціи его заслуживаетъ особеннаго вниманія образованіе въ составѣ Управленія особой механической части, въ вѣдѣніе которой отойдутъ дѣла по заготовкѣ и капитальному ремонту казенныхъ паровыхъ и непаровыхъ судовъ и снарядовъ вѣдомства путей сообщенія, по статистикѣ, изслѣдованію и описанію работъ казенныхъ снарядовъ, по выработкѣ техническихъ правилъ, касающихся конструкціи, механизмовъ и снабженія судовъ, и по надзору за судовыми котлами. Соотвѣтственно сему, къ механической части отойдутъ части дѣлъ, вѣдаемыхъ въ настоящее время отдѣлами водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній (заготовка и капитальный ремонтъ судовъ и снарядовъ технической службы, статистика и описаніе ихъ работы) и эксплуатационнымъ (тоже—инспекторской службы) и всѣ дѣла, завѣдываемыя нынѣшнимъ отдѣломъ по испытанію паровыхъ котловъ.

Необходимость образованія этой части въ объяснительной запискѣ аргументируется такими соображеніями.

„Развитіе парового и непарового флота и значительнѣйшее усиленіе передвиженія по воднымъ путямъ людей и грузовъ требуютъ въ интересахъ безопасности дѣйствительнаго за этими флотами надзора. Съ другой стороны, производящіяся на водныхъ путяхъ работы и потребности надзора за судоходствомъ создали съ теченіемъ времени весьма значительный казенный флотъ различнаго рода и типа судовъ и механическихъ снарядовъ. Достаточно указать, что въ настоящее время вѣдомство путей сообщенія въ округахъ только Европейской Россіи, кромѣ Кавказскаго, имѣетъ въ своемъ распоряженіи 82 землечерпательныхъ машины, (кромѣ того въ Томскомъ и Амурскомъ округахъ—14), съ заготовительной ихъ стоимостью около 8.200.000 руб., 52 казенныхъ парохода технической службы, стоимостью свыше 2.360.000 р.; 106 пароходовъ судоходно-инспекторской службы стоимостью до 3.000.000 р., не считая мелкихъ судовъ и снарядовъ—карчеподъемницъ, камнеподъемницъ, крановъ и т. д., и разнаго рода непаровыхъ судовъ-баржей, пристаней, брандвахтъ и т. п. Производимая Управленіемъ заготовка паровыхъ судовъ, землечерпательныхъ и другихъ механическихъ снарядовъ, кромѣ разработки пред-

варительныхъ техническихъ условій, заключается въ сложной работѣ какъ техническаго, такъ и хозяйственнаго свойства въ подробномъ разсмотрѣніи и технической оцѣнкѣ предварительныхъ проектовъ, въ разработкѣ спецификацій, разсмотрѣніи проектовъ составныхъ частей снарядовъ и т. д.; засимъ—въ составленіи договоровъ, а также въ разрѣшеніи различныхъ вопросовъ, вытекающихъ изъ отношеній между управленіемъ и заводчиками по выполненію послѣдними ихъ обязательствъ. Для должнаго общаго завѣдыванія казеннымъ паровымъ флотомъ и надзора за существующими въ округахъ путей сообщенія казенными мастерскими для ремонта и постройки судовъ и снарядовъ необходимы специалисты по вопросамъ судостроенія и механики. Такіе же специалисты необходимы для надзора за частными судами. Веденныя въ недавнее время правила освидѣтствованія частныхъ паровыхъ судовъ, которыя, согласно внесенному на уваженіе Государственной Думы законопроекту о судоходствѣ и сплавѣ, предполагается закрѣпить силою закона, вызываютъ рядъ вопросовъ, относящихся къ техническимъ условіямъ постройки, какъ самихъ судовъ, такъ и двигателей и машинъ, подлежащихъ вѣдѣнію управленія“.

Такова въ общихъ чертахъ новая организація управленія водными путями, которая намѣчается по проекту.

Переходя къ оцѣнкѣ означеннаго проекта, Совѣтъ Съѣздовъ прежде всего считаетъ необходимымъ остановиться на тѣхъ сторонахъ его, которыя возбуждаютъ наибольшія сомнѣнія.

Въ этомъ смыслѣ на первое мѣсто необходимо поставить сохраненіе по прежнему въ рукахъ Управленія Внутр. Водн. Путей и Шос. Дорогъ заготовки дноуглубительныхъ снарядовъ и судовъ для потребностей водныхъ путей.

Теоретически сосредоточеніе всѣхъ подобныхъ заготовокъ въ рукахъ центральнаго учрежденія, оправдывается хотя бы тѣмъ соображеніемъ, что при такомъ порядкѣ можно достигнуть наибольшей экономіи государственныхъ средствъ и наиболѣе тщательнаго выполненія заказовъ.

Дѣйствительность показываетъ иногда обратное. Такъ Совѣтъ Съѣздовъ позволяетъ остановиться на еще свѣжихъ исторіяхъ о заказѣ землечерпательной машины „Клязьминская“ для Московскаго

Округа П. Сооб. и 2 теплоходахъ, присланныхъ Управленіемъ весною текущаго года Казанскому Округу П. С. для инспекторской службы.

Въ 1908 году, по особому договору, заключенному непосредственно Управленіемъ Внутрен. Водн. Пут. и Шос. Дорогъ съ Сормовскими заводами, былъ произведенъ заказъ землечерпательной машины для потребностей р. Клязьмы; объ этомъ заказѣ Московскій Округъ П. С. своевременно не былъ даже предувѣдомленъ. Въ результатѣ машина оказалась не пригодной для той цѣли, ради которой она предназначалась.

Другой аналогичный фактъ произошелъ съ заказомъ на Коломенскомъ машиностроительномъ заводѣ, по спецификаціи и чертежамъ Управленія 2 теплоходовъ-барказовъ для инспекторской службы Казанскаго Округа П. С. Заказъ этотъ былъ также произведенъ Управленіемъ вполнѣ самостоятельно, безъ вѣдома Казанскаго Округа. Когда эти теплоходы-барказы прибыли на Волгу, оказалось, что они совершенно не пригодны къ несенію службы на р. Волгѣ и ея мелкихъ перекатахъ. Полукилевое устройство корпусовъ этихъ барказовъ позволяетъ имъ свободно работать лишь на глубокихъ плесахъ рѣки. Вслѣдствіе этого исключается всякая возможность пользоваться этими барказами, какъ при изысканіяхъ, такъ и при обстановкѣ пути.

Помѣщенія для служебнаго персонала на барказахъ разсчитаны лишь на одну смѣну, вслѣдствіе чего барказы не могутъ производить непрерывной работы, а должны каждый разъ по истеченіи полусутокъ останавливаться для отдыха команды. При такихъ вопіющихъ дефектахъ стоимость барказовъ такова (25 и 40 тыс. рублей), что за эту сумму можно бы приобрѣсти вполнѣ исправный и удовлетворяющій всѣмъ практическимъ требованіямъ 50—60 сильный пароходъ.

Имѣя въ виду подобные факты, Совѣтъ Съѣздовъ категорически высказался при сужденіи смѣтныхъ предположеній Округа на 1911 г. въ томъ смыслѣ, чтобы всѣ заказы по заготовкамъ судовъ и дноуглубительныхъ снарядовъ производились самими Округами П. С. за ихъ отвѣтственностью, и, продолжая держаться того же взгляда на этотъ вопросъ, полагаетъ, что при реорганизации Министерства Путей Сообщенія необходимо настаивать на передачѣ этого дѣла въ полное вѣдѣніе мѣстныхъ управленій за отвѣтственностью Начальниковъ послѣднихъ.

Переходя далѣе къ организаціи мѣстныхъ управленій, Совѣтъ Съѣздовъ считаетъ необходимымъ отмѣтить несомнѣнное въ одномъ отношеніи противорѣчіе проекта съ собственными заявленіями министерства. На стр. 406 своей записки Министерство само признаетъ, какъ было отмѣчено выше, отрицательное значеніе общихъ присутствій Правленія въ строѣ послѣднихъ, какъ замедляющихъ теченіе дѣлъ и ослабляющихъ отвѣтственность Начальника Округа.

Между тѣмъ въ новомъ строѣ Управленій Общее присутствіе возрождается вновь (ст. 165-171) съ тѣмъ развѣ отличіемъ, что правомъ рѣшающаго въ немъ голоса пользуются лишь представители вѣдомства путей сообщенія, всѣ же остальные представители вѣдомствъ, въ томъ числѣ и представитель Государственнаго Контроля даже по дѣламъ доходовъ и расходовъ казны, пользуются лишь правомъ совѣщательнаго голоса.

Совѣтъ Съѣздовъ полагаетъ, что на основаніи долгаго опыта существующаго строя мѣстныхъ учрежденій вѣдомства Министерства Путей Сообщенія можно опредѣленно заключить, что Общія Присутствія не приносятъ никакой пользы дѣлу въ то же время позволяютъ Начальнику Округа или Управленія постановленіями названныхъ присутствій прикрывать свою отвѣтственность. Совѣтъ Съѣздовъ считаетъ ничтожными и лишенными практическаго значенія тѣ поправки, которыя пытаются внести проектъ къ существующему положенію Общихъ Присутствій. Участіе въ нихъ представителей земствъ, городовъ, Съѣздовъ Судовладѣльцевъ и т. д., какъ это предусматривается ст. 166 проекта, уже по одному тому не можетъ имѣть практическаго значенія, что участіе ихъ въ засѣданіяхъ Общаго Присутствія зависитъ отъ приглашенія предсѣдателя, т. е. Начальника Управленія; другими словами, они очень часто будутъ привлекаться къ участію въ засѣданіяхъ общаго присутствія и съ извѣстнымъ подборомъ тогда, когда необходимо будетъ провести тотъ или иной вопросъ, въ разрѣшеніи котораго заинтересованы представители данныхъ интересовъ.

Что же касается права, предоставляемаго проектомъ (171) Начальнику Управленія, при несогласіи съ мнѣніемъ большинства членовъ общаго присутствія—или приостанавливать рѣшеніе общаго присутствія, перенося дѣло на разсмотрѣніе Управленія Внутр. Водн. Путей, или же въ случаяхъ, не терпящихъ отлагательства, принимать самостоя-

тельное рѣшеніе, доводя объ этомъ до свѣдѣнія Начальника Управл. Внутр. Водн. Пут. и Шос. Дорогъ, то слѣдуетъ отмѣтить, что подобное право существуетъ и у нынѣшнихъ начальниковъ Округовъ П. С., и однако же это право по существу оставалось мертвой буквой.

Поэтому Совѣтъ Съѣздовъ полагаетъ, что Общія Присутствія, являющіяся по существу пережиткомъ совершенно излишнимъ и ненужнымъ слѣдуетъ окончательно упразднить, расширивъ за ихъ счетъ права Начальниковъ Управленій.

Послѣ этихъ общихъ указаній можно перейти къ подробному разсмотрѣнію организаціи мѣстнаго управленія водными путями, какъ она представлена въ проектѣ.

а) Отдѣленіе управленія водными путями отъ шоссе-ныхъ дорогъ.

Это является самой положительной чертой реформы. Дѣятельность по завѣдыванію каждымъ изъ названныхъ видовъ путей предъявляетъ настолько различныя требованія къ лицамъ, которымъ поручено завѣдываніе этими путями, что объединеніе управленія ими въ одномъ учрежденіи являлось однимъ изъ факторовъ, обусловливающихъ застою, какъ тѣхъ, такъ и другихъ.

б) Распредѣленіе водныхъ путей между управленіями.

Устанавливаемое законопроектомъ распредѣленіе водныхъ путей между отдѣльными управленіями, быть можетъ, вызоветъ наибольшія возраженія. Несомнѣнно, протяженіе путей, входящихъ въ составъ каждаго управленія, чрезвычайно велико; въ этомъ смыслѣ проектъ лишь воспроизводитъ существующее положеніе, видоизмѣняя только распредѣленіе путей между отдѣльными управленіями. Тѣмъ не менѣе Совѣтъ Съѣздовъ въ цѣломъ присоединяется къ намѣченной схемѣ, такъ какъ она удовлетворяетъ основному требованію объединенію системы каждой изъ крупнѣйшихъ нашихъ рѣкъ въ одномъ управленіи. Въ особенности Совѣтъ долженъ привѣтствовать присоединеніе къ управленію Волжскаго Бассейна рѣкъ Оки и Москвы, въ настоящее время оторванныхъ отъ системы Волги, хотя и составляющихъ съ нею, какъ географически, такъ и экономически, одно цѣлое. На присоединеніи этихъ рѣкъ къ Казанскому Округу П. С. давно уже настаивали волжскіе судопромышленники и только теперь, нако-

нецъ, это давнишнее желаніе ихъ удовлетворено. Совѣтъ Съѣздовъ надѣется, что на ряду съ этимъ будетъ удовлетворено и другое не менѣе основательное пожеланіе волжскихъ судовладѣльцевъ—о перенесеніи мѣстопробыванія центрального управленія въ Нижній-Новгородъ.

в) Взаимоотношеніе Управленій и Отдѣловъ.

При такомъ огромномъ протяженіи управленій, какъ устанавливается въ проектѣ, возникаетъ сомнѣніе, насколько вновь образуемая управленія, въ состояніи будутъ удовлетворительно справляться съ возлагаемыми на нихъ обязанностями, и не приметъ ли вслѣдствіе этого вся дѣятельность ихъ оторванный отъ жизни бумажный характеръ. Опасность этого рода, несомнѣнно, существуетъ, и предотвратитъ эту опасность, по мнѣнію Совѣта, можно лишь перераспредѣливши главнѣйшія функціи между управленіемъ и отдѣлами.

По мнѣнію совѣта, основной организаціонной ячейкой на мѣстахъ слѣдуетъ поставить не управленія, а отдѣлы, на которые и слѣдуетъ возложить непосредственное завѣдываніе водными путями. Что же касается Управленій, то въ ихъ рукахъ должно быть сосредоточено прежде всего объединеніе дѣятельности всѣхъ отдѣловъ на протяженіи всей системы по разработкѣ мѣропріятій, имѣющихъ въ виду улучшеніе и развитіе общихъ условій судоходства, и наконецъ, чисто инспекціонныя функціи надъ дѣятельностью отдѣловъ.

Такимъ образомъ, дноуглубительныя работы, организаціи которыхъ въ проектѣ отведено настолько второстепенное значеніе, что отдѣльные начальники дноуглубительныхъ работъ предусмотрены только въ бассейнѣ р. Волги, должны быть сосредоточены не при отдѣлахъ, а въ рукахъ центрального управленія всего бассейна.

Въ самомъ дѣлѣ, организація дноуглубительныхъ работъ по существу требуетъ объединенія въ однѣхъ рукахъ на протяженіи всей магистрали свѣдѣній о состояніи транзитнаго хода и вполнѣ свободного распоряженія наличными землечерпательными караванами. Если и теперь сплошь и рядомъ приходится передвигать машины съ одного плеса на другой, то такое положеніе, несомнѣнно, продлится неопредѣленно долгое время и въ будущемъ, по крайней мѣрѣ, до тѣхъ поръ, пока на каждомъ плесѣ не будетъ организованъ достаточно сильный въ количественномъ и качественномъ

отношеніи землечерпательный отрядъ, который при всякихъ условіяхъ навигаціи могъ бы справиться собственными силами со всѣми затрудненіями на своемъ участкѣ. Пока же этого необходимаго условія нѣтъ, когда даже на Волгѣ землечерпательный караванъ является недостаточнымъ для выполненія всей предъявляемой къ нему работы, распределеніе дноуглубительныхъ машинъ между отдѣлами должно привести лишь къ задержкѣ въ выполненіи той или другой работы, и бесполезнымъ телеграфнымъ сношеніемъ завѣдующихъ отдѣлами между собою и управленіемъ, къ недоразумѣніямъ начальниковъ отдѣловъ между собою. Поэтому Совѣтъ полагаетъ необходимымъ ввести въ штатъ Управленія, по крайней мѣрѣ, Волжскаго Бассейна, завѣдующаго дноуглубительными работами и 4-хъ его помощниковъ, соотвѣтственно тѣмъ 4 отдѣламъ, на которые предположено раздѣлить управленіе бассейна.

Въ отношеніи компетенціи, по мнѣнію Совѣта, Начальнику Отдѣла можетъ быть предоставлено не только разрѣшеніе работъ обыкновеннаго ремонта въ предѣлахъ ассигнованныхъ средствъ (ст. 174 п. 3), но также утвержденіе техническихъ проектовъ и смѣтъ на сумму до 50 тысячъ рублей, разрѣшеніе новыхъ и по капитальному ремонту работъ на сумму до 10 тыс. рублей, утвержденіе технической отчетности по произведеннымъ работамъ на сумму до 50 тыс. рублей, заключеніе договоровъ, утвержденіе торговъ на сумму до 100 т. рублей и всѣхъ вопросовъ, указанныхъ въ п. п. 6, 7, 8, 10, 15 и 16 ст. 167 проекта. Начальнику отдѣла желательно предоставить право участвовать въ соотвѣтствующихъ порайонныхъ комитетахъ по вопросамъ, связаннымъ съ интересами судоходства.

Въ рукахъ начальника управленія сосредоточится объединеніе дѣятельности всѣхъ отдѣловъ и чиновъ управленія (ст. 159 п. 1 и 2), распределеніе кредитовъ между отдѣлами, утвержденіе проектовъ и техническихъ смѣтъ, разрѣшеніе новыхъ работъ, утвержденіе торговъ на сумму, превышающую права начальниковъ Отдѣловъ въ предѣлахъ, указанныхъ въ ст. 167, за исключеніемъ заготовки дноуглубительныхъ снарядовъ, паровыхъ судовъ и т. д., которыя предоставляются ему согласно выше сказаннаго, въ предѣлахъ отпущенныхъ кредитовъ на всякую сумму. Совѣтъ Съѣздовъ полагаетъ, что разсмотрѣніе смѣтъ округовъ, предположеній объ устройствѣ новыхъ путей,

гаваней и затоновъ, правилъ плаванія и т. п. вопросовъ—слѣдуетъ предоставить сессіямъ Съѣздовъ судовладѣльцевъ тамъ, гдѣ таковыя организациі существуютъ, съ участіемъ представителей Биржевыхъ Комитетовъ, городовъ, земствъ и прочихъ заинтересованныхъ сторонъ.

г) Технические и судоходные участки.

Для наиболѣе успѣшнаго выполненія возложенныхъ на управленіе задачъ по завѣдыванію водными путями послѣдніе раздѣляются на участки: технические, судоходные, а равно санитарные (ст. 155). Число участковъ опредѣляется Министерствомъ Путей Сообщенія въ смѣтномъ порядкѣ (ст. 156). Противъ этого послѣдняго положенія Совѣтъ Съѣздовъ считаетъ необходимымъ протестовать. Опредѣленіе въ смѣтномъ порядкѣ числа участковъ создастъ, по мнѣнію Совѣта, крайне неопредѣленное положеніе всего служебнаго персонала, связаннаго съ участками; при такихъ условіяхъ, каждый изъ лицъ, поставленныхъ въ такое положеніе, будетъ стремиться при первой представившейся возможности перейти на другое болѣе прочное мѣсто; въ результатѣ, фактической надзоръ за состояніемъ путей въ техническомъ, судоходномъ и санитарномъ отношеніяхъ будетъ находится въ рукахъ случайнаго и часто мнѣняющагося состава, отчего дѣло будетъ только страдать. Поэтому Совѣтъ Съѣздовъ полагаетъ, что и число участковъ слѣдуетъ опредѣлить въ законодательномъ порядкѣ, тѣмъ болѣе, что для большинства русскихъ рѣкъ, съ установившейся организацией судоходства и надзора, это не представитъ большихъ затрудненій.

Заслуживаетъ также вниманія распределеніе обязанностей между начальниками техническихъ и судоходныхъ участковъ (ст. 176 и 177). Въ этомъ отношеніи проектъ не вводитъ никакихъ нововведеній; между тѣмъ судоходная практика давно уже выдвинула требованіе объ изъятіи обстановки изъ рукъ инспекторовъ судоходства, или, какъ они теперь называются въ проектѣ—начальниковъ судоходныхъ участковъ, и о передачѣ этого дѣла въ руки завѣдующихъ техническихъ участковъ.

На необходимости этой реформы останавливается также бывший Начальникъ Казанскаго Округа П. С. В. Г. Клейберъ, въ своемъ докладѣ, прочитанномъ на XI Съѣздѣ русскихъ дѣятелей по Воднымъ путямъ „о необходимости преобразованія технической и судоходной службы въ Казанскомъ

Округъ П. С. въ связи съ развитіемъ дноуглубительныхъ работъ по улучшенію транзитнаго пути“.

Къ этому же выводу пришелъ и Совѣтъ Съѣздовъ въ своемъ докладѣ настоящему Съѣзду „о положеніи обстановки на рѣкахъ Волжскаго Бассейна въ связи съ организаціей судоходнаго и технического надзора“.

Совѣтъ Съѣздовъ полагаетъ, что въ рукахъ начальниковъ судоходныхъ участковъ должны быть сосредоточены исключительно административныя функции, связанныя съ движеніемъ судовъ и плотовъ по воднымъ путямъ: т. е. надзоръ за соблюденіемъ правилъ плаванія, распоряженія при пропускѣ судовъ черезъ закрытые перекаты; всѣ же остальные функции слѣдуетъ безусловно изъять изъ ихъ вѣдѣнія.

На ряду съ этимъ Совѣтъ Съѣздовъ считаетъ не лишнимъ остановиться на цензѣ, необходимомъ для замѣщенія должностей начальниковъ судоходныхъ участковъ. Въ проектѣ, равно какъ и въ объяснительной запискѣ къ нему, этотъ крайне важный вопросъ обходится полнымъ молчаніемъ.

Совѣтъ Съѣздовъ высказывается за комплектованіе начальниковъ судоходныхъ участковъ изъ среды командировъ пароходовъ, какъ пассажирскихъ, такъ и буксирныхъ, имѣющихъ не менѣе, какъ 10-ти лѣтній цензъ командованія рѣчными судами и съ образовательнымъ цензомъ не ниже рѣчныхъ училищъ.

д) Протяженіе техническихъ и судоходныхъ участковъ.

Слѣдуетъ также остановиться на протяженіи техническихъ и судоходныхъ участковъ, а также на всей остальной организаціи судоходнаго надзора на водныхъ путяхъ.

При тѣхъ обязанностяхъ, которыя предполагается, какъ по проекту, такъ и по заключенію Совѣта Съѣздовъ, возложить на начальниковъ техническихъ и судоходныхъ участковъ, границы и тѣхъ, и другихъ не должны быть одинаковы. Если, напримѣръ, обратиться къ существующему распредѣленію участковъ въ Казанскомъ Округѣ П. С., то необходимо признать, что протяженіе участковъ отличается большой неравномѣрностью, что не можетъ быть объяснено различіями данныхъ участковъ въ интенсивности судоходнаго

движенія и количества работъ. При передачѣ обстановки въ руки завѣдующихъ техническими участками необходимо признать, что предѣльное протяженіе участка должно быть не болѣе 250 верстъ транзитнаго пути. Протяженіе участковъ свыше 1000 верстъ, даже на рѣкахъ второстепеннаго значенія, необходимо признать ненормальнымъ. Не этимъ ли объясняется, что всѣ наши мелкія рѣки до сихъ поръ не могутъ быть расчищены отъ карчей, изъ за которыхъ въ иныхъ случаяхъ останавливается судоходство?

Съ другой стороны судоходные участки въ зависимости отъ значительнаго ограниченія функций ихъ начальниковъ могутъ быть значительно расширены.

Слѣдуетъ наконецъ остановиться на участкахъ техническо-судоходныхъ, которые предположено образовать на рѣкахъ съ болѣе слабымъ движеніемъ. Совѣтъ Съѣздовъ присоединяется къ основной мысли проекта о возможности объединенія на такихъ рѣкахъ технического и судоходнаго надзора, но полагаетъ, что въ этомъ случаѣ нельзя гнаться за экономіей, принося ей въ жертву интересы судоходства; поэтому размѣръ участковъ долженъ быть установленъ такой, чтобы лицо, поставленное во главѣ его, могло бы дѣйствительно наблюдать за его состояніемъ.

е) Организація надзора въ отдѣльныхъ крупныхъ пунктахъ.

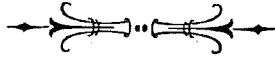
Наконецъ, необходимо еще остановится на организаціи службы надзора на мѣстахъ. Проектъ подробно на ней не останавливается, предполагая необходимыя должности опредѣлять въ порядкѣ смѣтнаго назначенія. Признавая возможнымъ согласиться съ такимъ порядкомъ, Совѣтъ Съѣздовъ считаетъ лишь нужнымъ указать на выяснившуюся, какъ уже практика показала, необходимость учрежденія на всѣхъ наиболѣе крупныхъ пристаняхъ съ значительнымъ грузооборотомъ особыхъ начальниковъ пристаней, которымъ и должно быть предоставлено право распоряженія въ такихъ пунктахъ. Для обоснованія необходимости такихъ должностей достаточно указать, что въ такихъ пунктахъ сплетаются крайне сложныя взаимоотношенія между судоходствомъ, городомъ, желѣзными дорогами; представитель судоходнаго надзора въ такихъ пунктахъ долженъ занимать достаточно независимое служебное положеніе, чтобы пользоваться авторитетомъ въ глазахъ и городскихъ

управлений и другихъ общественныхъ организацій. Наглядной иллюстраціей этого положенія является пристанской вопросъ въ Царицынѣ. Созванное въ октябрѣ мѣсяцѣ с. г. Совѣщаніе для разрѣшенія сложившихся тамъ запутанныхъ отношеній пришло къ заключенію о необходимости поручить управление пристанью особому лицу, назначенному властью Министра Путей Сообщенія. Въ пунктахъ, гдѣ существуетъ рѣчная полиція, права и обязан-

ности начальника рѣчной полиціи и начальника пристани должны быть строго разграничены между собою.

Представляя вниманію членовъ Съѣзда означенный докладъ, Совѣтъ Съѣздовъ проситъ на основаніи заключающихся въ докладѣ положеній поручить ему внести соотвѣтствующія измѣненія въ законопроектъ Министерства П. С.

СОВѢТЪ СЪѢЗДОВЪ.



III-му ОЧЕРЕДНОМУ СЪѢЗДУ СУДОВЛАДѢЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА.

ДОКЛАДЪ

Совѣта Съѣздовъ „о замѣнѣ пароходныхъ бушпритовъ катъ-балками“.

Только что закончившаяся навигація была богата столкновениями судовъ между собою. Въ результатѣ столкновений въ большинствѣ случаевъ были не только поломки и поврежденія тѣхъ или другихъ частей столкнувшихся пароходовъ, но также и несчастные случаи съ людьми, включительно до смерти. Все это выдвинуло вопросъ о разрушительной роли бушпритовъ на пароходахъ при столкновенияхъ, и о замѣнѣ ихъ какимъ либо другимъ приспособленіемъ, на примѣръ, катъ-балками. Такой именно вопросъ возбудилъ передъ Правленіемъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія Инспекторъ Судоходства Казанскаго участка М. В. Черепановъ.

Опасное дѣйствіе бушпритовъ при столкновенияхъ судовъ вполне доказано. Суда съ бушпритами, двигаясь по инерціи со скоростью пріобрѣтеннаго движенія, при столкновенияхъ разрушаютъ встрѣтившееся судно и калѣчатъ и убиваютъ все живое, попадающее имъ на пути. Правленіе Казанскаго Округа Путей Сообщенія обратилось въ текущую навигацію въ Совѣтъ Съѣздовъ за отзывомъ, насколько возможна и желательна въ современныхъ условіяхъ замѣна на пароходахъ бушпритовъ катъ-балками. Совѣтъ Съѣздовъ, считаясь съ тѣмъ соображеніемъ, что бушприты въ большемъ употребленіи главнымъ образомъ на буксирныхъ пароходахъ и по мнѣнію многихъ командировъ являются незамѣнимымъ приспособленіемъ при случаяхъ, требующихъ спуска якоря, рѣшилъ окончательное заключеніе по данному вопросу передать на обсужденіе очереднаго Съѣзда.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Совѣтъ Съѣздовъ призналъ полезнымъ выяснитъ по этому вопросу мнѣніе самихъ командировъ пароходовъ и обратился ко многимъ командирамъ пассажирскихъ и буксирныхъ пароходовъ съ просьбою высказаться по данному вопросу.

Результаты этой анкеты Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь сообщить III-му очередному Съѣзду въ качествѣ матеріала для сужденія по данному вопросу.

Всего Совѣтомъ Съѣздовъ было получено 25 отвѣтовъ исключительно отъ командировъ буксирныхъ пароходовъ и теплоходовъ, какъ наиболѣе заинтересованныхъ въ данномъ вопросѣ.

Изъ нихъ 6 командировъ высказались за сохраненіе бушпритовъ, какъ необходимаго приспособленія; 1 командиръ теплохода Т-ва „Бр. Нобель“ „Киргизъ“—условно и 18 командировъ—Т. е. $\frac{2}{3}$ приславшихъ отвѣты—высказались безусловно за замѣну бушпритовъ какими нибудь другими приспособленіями, при чемъ большинство командировъ этой категоріи отрицаетъ даже пользу отъ бушпритовъ для управленія пароходомъ.

Взгляды сторонниковъ сохраненія бушпритовъ на пароходахъ наиболѣе полно выражены въ письмѣ Д. С. Артамонова—довѣреннаго Правленія О-ва „Волга“, которое Совѣтъ Съѣздовъ признаетъ полезнымъ привести полностью.

„1. Бушпритъ на буксирныхъ пароходахъ необходимъ, главнымъ образомъ, при съемкѣ судовъ съ мели, подъемѣ баржей на крутыя подвалы, гдѣ якорь приходится класть и поднимать нѣсколько разъ въ часъ, и на мелкомъ мѣстѣ, когда пароходъ, не имѣя движенія впередъ, теряетъ правезъ и его бросаетъ въ заметъ. Безъ бушприта въ этомъ случаѣ якорь неизбѣжно попадетъ подъ корпусъ парохода, слѣдствіемъ чего будетъ проломъ корпуса. Здѣсь, никакія крамбалки не помогутъ, и съемка судовъ съ мели на перекатахъ безъ бушприта будетъ невозможна“.

„Кромѣ того, при встрѣчѣ буксирнаго парохода съ караванами на мелкихъ и кривыхъ мѣстахъ, пароходу безъ бушприта нельзя будетъ

сдѣлать оборотъ на якорѣ безъ риска проломить корпусъ парохода“.

„2. Если бушприты убирать только потому, что они выдаются за линію борта судна, то пришлось бы убирать всѣ крамбала, огнивы на непаровыхъ судахъ, разносы при погрузкѣ лѣсныхъ матеріаловъ и проч.“.

„3. Несчастные случаи съ людьми при столкновеніи пассажирскихъ пароходовъ происходятъ, по нашему мнѣнію, главнымъ образомъ потому, что пассажиры помѣщаются на отводахъ и ограждены отъ удара при столкновеніи исключительно полдюймовой рейкой, на защиту которой такъ довѣрчиво полагаются палубные пассажиры“.

„Какъ напримѣръ, можно привести пароходы А. А. Зевеке, потомъ они же К⁰ „Надежда“ и нынѣ Т-ва „Русь“, гдѣ при столкновеніяхъ человѣческихъ жертъ съ пассажирами, кажется, не было (по крайней мѣрѣ судоходная хроника не отмѣчала). Объясняется это счастливое исключеніе очень просто: пассажирскія помѣщенія на этихъ пароходахъ находятся на второй палубѣ“.

„Во всякомъ случаѣ, если бы пассажирскія помѣщенія нижней палубы не выдавались за линію корпуса (отводы слѣдуетъ отвести исключительно для грузовъ), то несчастные случаи съ пассажирами, вѣроятно, прекратились бы“.

„и 4. Что же касается бушпритовъ на пассажирскихъ пароходахъ то, вѣроятно Совѣту Съѣздовъ дадутъ отвѣтъ представители такихъ пароходствъ; однако, полагаю, что замѣна на пассажирскихъ пароходахъ бушпритовъ крамбалками принесетъ только пользу, въ смыслѣ удобства приставанія къ пристанямъ, ибо кладка якоря на такомъ пароходѣ является рѣдкимъ исключеніемъ“.

Приведенные взгляды Правленія О-ва „Волга“ совершенно не раздѣляются другими опрошенными лицами. Такъ, напримѣръ В. В. Брунеръ, довѣренный Правленія Товарищества Вятско-Волжскаго Пароходства, самъ старый командиръ, пишетъ:

„Бушпритъ на пароходахъ, какъ на пассажирскихъ, такъ и на буксирныхъ, является прежде всего особенной заботой г.г. командировъ, какъ самая мало-стойкая часть на всемъ суднѣ и не безопасная для послѣднихъ. При поломкѣ бушприта якорь, подвѣшенный къ нему, летитъ вмѣстѣ съ нимъ въ воду и нерѣдко причиняетъ проломъ

своего же судна. Въ тѣсныхъ мѣстахъ, гдѣ бы могъ пароходъ развернуться, ему мѣшаетъ бушпритъ, который вмѣстѣ съ якоремъ задерживаетъ и ломаетъ чужія суда, у своего же судна разворачиваетъ крѣпленіе носовой части“.

„При столкновеніи пароходовъ большею частью страдаютъ потерпѣвшія суда отъ бушприта, такъ какъ бушпритъ далеко выдвинутъ съ носовой части парохода надъ водой. Гдѣ бы могъ пароходъ отработать назадъ, прикоснувшись только шкивнемъ и уйти, между тѣмъ бушпритъ далеко заходитъ на потерпѣвшее судно, ломаетъ стѣнки верхней постройки, якоремъ тащитъ все за собой, пока не дойдетъ до такого препятствія, которое можетъ удержать его“.

„Слѣдовательно, бушпритъ является самымъ опаснымъ орудіемъ при столкновеніи пароходовъ и очень желательно было бы какъ съ пассажирскихъ, такъ и съ буксирныхъ пароходовъ убрать его, замѣнивъ катъ-балками, которыя во всякомъ случаѣ съ убранымъ якоремъ на палубу не представляютъ при столкновеніи никакой опасности“.

Такого же мнѣнія держится, напр., и командиръ парохода Т-ва „Бр. Нобель“ „Мордвинъ“ г. Матвѣевъ, который на запросъ Совѣта пишетъ:

„Бушпритъ является остаткомъ пережитаго. Если бы бушпритъ былъ необходимъ для парохода и замѣнить его было бы нечѣмъ, тогда онъ долженъ бы быть у cadaго парохода, однако мы видимъ что и катъ-балка съ такою же успѣшностью отвѣчаетъ всѣмъ потребностямъ дѣла при отдачѣ и уборкѣ якоря. Я лично, командуя 14 лѣтъ разными пароходами, ни у одного изъ нихъ не имѣлъ бушприта и, пользуясь услугами якоря при разныхъ обстоятельствахъ: въ рѣкѣ, на глубинѣ и на мелкихъ мѣстахъ взморья, безъ теченія, въ вѣтра, при оборотахъ и на быстрой водѣ перекатовъ, никогда при отдачѣ или подкатываніи якоря не ощущалъ потребности въ бушпритѣ, и если нѣкоторые судоводители, вѣроятно, въ силу привычки къ бушприту, и выражаютъ свое мнѣніе противъ уничтоженія бушприта, мотивируя тѣмъ, что будто-бы при отдачѣ якоря съ бушприта на мелкихъ мѣстахъ минуется опасность якорю попасть подъ корпусъ парохода, то вѣдь и безъ бушприта якорь, будучи до отдачи подвѣшенъ на таяхъ, съ откиднымъ гакомъ вращается съ катъ-балкой, поставленной на носу парохода въ любую сторону, и при отдачѣ якоря съ самага носа, всегда бываетъ въ разстояніи двухъ—двухъ съ половиной аршинъ

отъ корпуса, значить замѣняетъ тотъ же бушпритъ. Я увѣренъ, что каждый судоводитель также скоро привыкнетъ и пойметъ удобство устройства и примѣненія катъ-балки, тѣмъ болѣе, что опасность бушприта при столкновеніяхъ всѣмъ очевидна. При устройствѣ же катъ-балки всегда имѣется возможность убрать якорь на палубу, что имѣетъ тоже огромную важность въ столкновеніяхъ при висячемъ якорѣ подъ бушпритомъ“.

Интересно также мнѣніе командира парохода „Туркмень“ той же фирмы, г. Акимова.

„Давно всѣмъ извѣстно“, пишетъ г. Акимовъ: „что паровые лебедки и ручные брашпили совершенно устраняютъ надобность въ бушпритахъ и представляютъ гораздо большія удобства. Не говоря уже о паровыхъ лебедкахъ, на ручной брашпиль поднять якорь гораздо легче, чѣмъ на шпиль. Якорь въ 20 пудовъ вѣсомъ вполне могутъ поднять два человѣка. Отдавать же якорь съ брашпиля, если онъ виситъ за бортомъ, можно моментально одному человѣку безъ всякихъ предварительныхъ приготовленій. Если же якорь поднять на кранъ-балку и заведенъ на бортъ, то и тогда вывести его за бортъ и отдать съ шалнернаго гака дѣло одной минуты. При брашпиляхъ и лебедкахъ отпадаетъ надобность имѣть у якорей суки, которые часто опутываютъ якорь при подъемѣ его и устраняется возможность запутаться людямъ въ „сукъ“ и шеймѣ. Уборка якоря при брашпиляхъ также не представляетъ большихъ затрудненій. Наконецъ, при работахъ, гдѣ производится очень частая отдача якоря, можно не убирать его окончательно, а имѣть за бортомъ. Въ послѣднее время и на Волгѣ нѣкоторыя фирмы (въ томъ числѣ и наша) стали имѣть на нѣкоторыхъ пароходахъ и баржахъ большой и малой грузоподъемности якоря системы „Мартена“. Якоря эти вполне оправдываютъ свое назначеніе, по крайней мѣрѣ еще не слышно жалобъ на нихъ, хотя и установилось мнѣніе, которое нуждается въ провѣркѣ, что якоря эти на каменномъ грунтѣ держатъ хуже, чѣмъ „Адмиралтейскіе“. При якоряхъ этой системы не нужно имѣть кранъ-балокъ, такъ

какъ веретено ихъ втягивается въ клюзъ и за бортомъ остаются однѣ лапы. Кромѣ того, при отдачѣ на мелкихъ мѣстахъ—меньше риска проломиться на нихъ“.

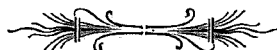
„Если найдутся люди, которые не захотятъ почему либо отказаться отъ шпиля и „суки“, то имъ остается порекомендовать все таки обходиться безъ бушприта, т. е. поднимать якоря за „суку“, сдѣлавъ для нея приспособленія въ носу судна, а послѣ этого все-таки поднимать его на бортъ на кранъ-балку. Изъ изложеннаго видно, что бушпритъ не служитъ на пароходахъ единственнымъ и незамѣнимымъ приспособленіемъ для отдачи и подъема якоревъ, а потому въ случаѣ изданія обязательнаго постановленія объ отмѣнѣ бушприта судоходство, по моему мнѣнію, ничего не потеряетъ“.

Не смотря на столь опредѣленные сужденія командировъ пароходовъ по данному вопросу, Совѣтъ Съѣздовъ считаетъ необходимымъ обратить вниманіе III очереднаго Съѣзда, что за замѣну бушпритовъ на пароходахъ какими либо другими приспособленіями высказались исключительно командиры Т-ва „Бр. Нобель“, которое, какъ извѣстно, всегда идетъ впереди всѣхъ по усовершенствованіямъ въ дѣлѣ. Что же касается другихъ предпріятій, то опытъ примѣненія на нихъ замѣняющихъ приспособленій для спуска и подъема якоря пока еще довольно ограниченъ. Обязательная замѣна на всѣхъ буксирныхъ пароходахъ бушпритовъ можетъ привести въ особенности на первыхъ порахъ къ большимъ затрудненіямъ въ судоходномъ дѣлѣ.

По мнѣнію Совѣта Съѣздовъ, эту реформу въ дѣлѣ судостроенія слѣдовало бы предоставить самой судоходной практикѣ, которая, хотя и не скоро, но все же въ концѣ концовъ усваиваетъ всѣ усовершенствованія, оправдавшія себя на опытѣ.

О всемъ изложенномъ Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь доложить III-му очередному Съѣзду, представляя окончательное рѣшеніе этого вопроса его сужденію.

СОВѢТЪ СЪѢЗДОВЪ.



III-му ОЧЕРЕДНОМУ СЪЪЗДУ СУДОВЛАДѢЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА.

ДОКЛАДЪ

Совѣта Съѣздовъ по вопросу: „о сигналахъ на паромныхъ судахъ, о замѣнѣ канатной тяги перевозовъ на судоходныхъ рѣкахъ весельной и о сигналахъ на перевальныхъ вѣхахъ“.

Въ Совѣтъ Съѣздовъ поступило заявленіе командира парохода Общества „Ока“—Аркадія Алексѣевича Полякова, въ которомъ послѣдній возбудилъ передъ Совѣтомъ рядъ вопросовъ, характеризующихъ условія судоходства на рѣкѣ Окѣ, и имѣющихъ вообще большое значеніе для судоходства.

Признавая желательнымъ подвергнуть возбужденные А. А. Поляковымъ вопросы всестороннему и гласному обсужденію, Совѣтъ Съѣздовъ въ засѣданіи своемъ 6 го октября с. г. постановилъ заявленіе г. Полякова представить на разсмотрѣніе настоящаго очереднаго Съѣзда.

Въ своемъ заявленіи г. Поляковъ пишетъ:

„Въ интересахъ улучшенія судоходства по рѣкѣ Окѣ, не найдетъ ли возможнымъ Совѣтъ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ обратиться съ ходатайствомъ въ Правленіе Московскаго Округа П. С. по поводу:

во 1-хъ *необходимости вмѣнить обязательное держаніе установленныхъ закономъ сигналовъ на всѣхъ перевозныхъ пароммахъ, при переправахъ съ одного берега на другой,* такъ какъ на многихъ пароммахъ сигналовъ совсѣмъ не бываетъ, что безусловно затрудняетъ судоходство, и

во-2-хъ, *переправу перевозныхъ паромовъ производитъ не посредствомъ косяка, протянутаго съ одного берега на другой, а на веслахъ, шестахъ или другими способами.* Рѣка Ока съ ея тихимъ теченіемъ, имѣющая малую ширину, изобилующая отмелями и песками, въ иныхъ мѣстахъ съ обоихъ береговъ, что составляетъ иногда половину всей ширины рѣки, а также массой крутыхъ и узкихъ колѣнъ и поворотовъ,—доступна бываетъ къ сравнительно удовлетворительному движенію только въ ровную, тихую погоду. Въ сильный же шторменный вѣтеръ буксирное движеніе становится очень затруднительнымъ, а мѣстами почти невозможнымъ, вслѣдствіе чего (чтобы не стоять сутки и болѣе) приходится расчаливаться, переводя караванъ по 2—3

судна, или опуская при боковомъ вѣтрѣ для устойчивости судна цѣпь. Получая такимъ образомъ возможность итти, хотя и въ расчалку, случалось иногда обрывать перевозные косяки, особенно въ тѣхъ случаяхъ, когда послѣдніе плохого качества. При этомъ иногда происходили такія явленія: получивъ удовлетвореніе за оборванный косякъ съ командира парохода, перевозчики заявляли претензіи къ другимъ пароходамъ, на примѣръ очень часто къ нашему О-ву, и получали иногда удовлетвореніе, такъ какъ за неявкой обвиняемаго (въ силу невозможности явки на судъ, по служебному положенію), дѣло большею частью рѣшалось въ ихъ пользу.

Принимая во вниманіе, что рѣка Ока принадлежитъ къ числу судоходныхъ рѣкъ транзитнаго значенія съ довольно развитымъ движеніемъ, представляется вполнѣ своевременно поднять вопросъ о замѣнѣ на этой рѣкѣ паромной переправы на косякахъ—весельной, или на шестахъ.

Въ 3-хъ, желательно бы провести въ жизнь усовершенствованіе сигнализации перевальныхъ столбовъ. Исходя изъ 14-ти лѣтней практики плаванія на пароходахъ по рѣкамъ Волгѣ и Окѣ, я усмотрѣлъ и пришелъ къ слѣдующему заключенію: существующіе перевальные столбы, имѣя одну сторону фонаря (параллельную рѣкѣ) изъ цвѣтнаго стекла (краснаго или зеленаго), обозначающаго свое мѣстопробываніе, т. е. горный или луговой,—остальныя же стороны фонаря изъ стекла бѣлаго цвѣта—не достигаютъ цѣли. Такое устройство перевальныхъ фонарей иногда приводитъ въ заблужденіе, а именно: въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ стоитъ тотъ или другой переваль, не рѣдко бываютъ и стоянки судовъ или какіе либо береговые огни. Въ особенности затрудняется въ такихъ мѣстахъ буксирное движеніе: идя съ караваномъ, приходится заранѣе разбираться и ориентироваться въ примѣтахъ и перевалахъ. Цвѣтныхъ сторонъ перевальныхъ фонарей издали не видать. И вотъ тутъ то часто бываютъ случаи: ошибочно принимаются сигналы на судахъ за перевальный, или наоборотъ,

послѣдствіемъ чего иногда и бываютъ осложненія. Во избѣжаніе таковыхъ нежелательныхъ явленій, чтобы отличить перевальные сигналы отъ общепотребительнаго бѣлаго огня, желательно бы въ стекла сдѣлать цветными, т. е. юрною перевала—въ красными, а луною—зелеными. Думаю, что съ такими стеклами перевальные столбы будутъ болѣе цѣлесообразны: яснѣе видимы и болѣе отличительны. Красный сигналъ, по существующимъ правиламъ, поднимается только на судахъ, нагруженныхъ легковоспламеняющимся грузомъ, зеленый (за исключеніемъ холерныхъ бараконъ) и совсѣмъ не употребляется. Суда съ означеннымъ грузомъ почти никогда не ставятся на мѣстахъ переваловъ, а отсюда, слѣдовательно, заблужденій и быть не можетъ. Разъ мы видимъ, въ ожиданіи перевальнаго столба, красный или зеленый огонь, то онъ будетъ безошибочнымъ огнемъ перевальнаго столба. Означенные огни будутъ вполнѣ опредѣленны.

По моей инициативѣ уже усовершенствована (г.г. Инспекторами Шкотомъ Д. Ф. и Мянновскимъ А. Л.) сигнализациа въ плашкоутномъ мосту при г. Рязани и на семафорныхъ мачтахъ по рѣкѣ Окѣ: въ Жолнинской воложкѣ и на Чубаковскихъ огрудкахъ. Здѣсь сигнализуется такъ: занятіе хода низовымъ пароходомъ обозначается вывѣшиваніемъ краснаго фонаря или флага, а верховымъ—зеленаго фонаря или бѣлаго флага, а у моста въ г. Рязани—флага бѣлаго на половину съ зеленымъ“.

Представляя означенное заявленіе на усмотрѣніа Съѣзда, Совѣтъ Съѣздовъ съ своей стороны считаетъ необходимымъ указать:

а) относительно сигналовъ на паромныхъ судахъ, что по существующимъ правиламъ плаванія, послѣдніа обязаны имѣть отличительные огни. § 18 названныхъ правилъ устанавливаетъ единственное исключеніе для гребныхъ перевозныхъ лодокъ, яликовъ и челноковъ, и то лишь въ томъ случаѣ, если они стоятъ у самага берега рѣки, или плы-

вуть внѣ фарватера. „Но; идя по главному ходу или стрежню рѣки, или поперекъ рѣки, отъ одного берега къ другому, эти мелкіа суда должны имѣть на носу одинъ бѣлый огонь“. (Правила для плаванія по внутреннимъ воднымъ путямъ. Изд. 1909 года).

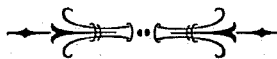
Такимъ образомъ отсутствіе отличительныхъ огней на паромныхъ судахъ слѣдуетъ по мнѣнію Совѣта Съѣздовъ, отнести на счетъ отсутствія надлежащаго надзора со стороны чиновъ судоходной инспекціи.

б) Что же касается условій паромной переправы, то вопросъ этотъ представляетъ серьезное значеніе на многихъ рѣкахъ. Къ сожалѣнію, ни Уставъ Путей Сообщенія, ни временныа правила плаванія не даютъ точныхъ указаній относительно содержанія переправъ на судоходныхъ рѣкахъ.

Во всякомъ случаѣ, по мнѣнію Совѣта Съѣздовъ, на рѣкахъ съ болѣе или менѣе интенсивнымъ движеніемъ, къ каковымъ несомнѣнно должна быть отнесена и рѣка Ока, по которой происходитъ между прочимъ большое движеніе ярмарочныхъ грузовъ изъ центрально-промышленнаго района, слѣдуетъ безусловно установить, правило что паромная переправа должна производиться исключительно на веслахъ или на шестахъ, и что переправа на косякахъ на такихъ рѣкахъ безусловно воспрещается.

Наконецъ, относительно сигналовъ на перевальныхъ вѣхахъ, Совѣтъ Съѣздовъ полагаетъ, что вопросъ этотъ представляетъ интересъ и имѣетъ общее значеніе. Рѣшить его въ томъ или иномъ направленіи на съѣздѣ представляется невозможнымъ, и потому Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь предложить III-му очередному Съѣзду передать означенный вопросъ для детальнаго его обсужденія въ комиссію изъ командировъ пароходовъ и чиновъ судоходной инспекціи Казанскаго и Московскаго Округовъ П. С. для выработки общаго заключенія.

СОВѢТЪ СЪѢЗДОВЪ.



Д О К Л А Д Ъ

Совѣта Съѣздовъ по вопросу „объ уничтоженіи остатковъ выправительныхъ сооружений на р.р. Волгѣ и Окѣ“

Въ восьмидесятихъ годахъ прошлаго столѣтія на р.р. Волгѣ и отчасти Окѣ производились въ большомъ масштабѣ каменные выправительныя работы. Сооруженія, явившіяся въ результатѣ такихъ работъ и стоившія государству большихъ денегъ, во всякомъ случаѣ болѣе 8 милліоновъ рублей, какъ считаютъ стоимость ихъ сторонники такихъ сооружений, если и принесли пользу судоходству, то не вездѣ. Вотъ какъ характеризуетъ означенныя работы докладъ Д. С. Артамонова Съѣзду Судоходныхъ дѣятелей въ 1903 году (стр. 266 Трудовъ Съѣзда).

„Одинокая дамба Густомѣсовская, вскорѣ послѣ сооруженія, вслѣдствіе перемѣщенія корыта переката, осталась внѣ фарватера и представляетъ собою искусственно созданное препятствіе для судоходства (весной и въ межень), въ видѣ каменной гряды“.

„Безводнинская дамба и горныя плотины, также вслѣдствіе естественнаго измѣненія корыта переката, вмѣсто пользы, принесли вредъ судоходству: горная и луговая сторона, гдѣ только и возможенъ устойчивый фарватеръ, заложены камнями, посреди же русла находится осередокъ. Съ самаго начала межени каждый годъ Безводнинскій перекатъ мелѣлъ раньше другихъ и сильно затруднял судоходство. Только съ 1896 года, когда было примѣнено землечерпаніе, на названномъ перекатѣ былъ прорытъ новый ходъ, направленія совершенно противоположнаго проектируемому строителями дамбы, и судоходству былъ данъ глубокой и устойчивый фарватеръ, направленіе котораго сохранилось и до сихъ поръ (8 навигацій)“.

„Сибирскія дамбы, построенныя въ концѣ пятидесятихъ годовъ, вслѣдствіе неправильной трассировки береговъ, а также въ виду непринятія, повидимому, во вниманіе высокихъ весеннихъ водъ, вмѣсто устойчиваго и глубокаго хода, дали

цѣлый рядъ печальныхъ для судоходства явленій. Въ началѣ могучій потокъ, будучи заключенъ въ каменные оковы, ревѣлъ какъ, въ трубѣ и, вслѣдствіе того, что запруда была покрыта тонкимъ слоемъ воды, здѣсь образовался опасный водоворотъ, затрудняющій управленіе судами. Буксирные пароходы не могли вывести и одного судна, такъ что въ 1890 году Округомъ былъ поставленъ арендованный сильный буксирный пароходъ, съ помощью котораго и совершалось взводное судоходство. Вслѣдъ за окончаніемъ сооружений, плаваніе ежегодно все ухудшалось, а въ 1900 г. сдѣлалось совершенно невозможнымъ, аварии съ судами происходили ежедневно. Не пожелала Волга итти по мѣсту, указанному ей формулой инженеровъ; вмѣсто ожидаемаго направленія по верхней луговой дамбѣ (повыше Курбатовскаго затона), русло ея уклонилось къ совершенно противоположному берегу—къ устью Сормовскаго затона, гдѣ держится по сіе время, а потому луговая дамба осталась за сухимъ пескомъ. Горная Бурнаковская дамба, вслѣдствіе того, что была построена не согласно естественнымъ условіямъ рѣки и наперекоръ законамъ природы, потерпѣла худшую участь, чѣмъ луговая: теченіе стало подмывать ея подошву въ наибольшей ея, неразумно выгнутой части, образовавъ въ дамбѣ пробоины. Плаваніе здѣсь сдѣлалось опаснымъ не только ночью, но и днемъ: суда сначала зарыскивали отъ дамбы въ затонную луговую косу, которую подложило вплотъ къ дамбѣ и, если суда не вставали на мель, то улетали на дамбу, гдѣ ихъ и засасывало въ промоины. Нельзя было проводить и по одной баржѣ; масса судовъ потерпѣла крушеніе въ этомъ мѣстѣ. Въ виду грозившаго прекращенія движенія пароходовладѣльцы просили разобрать Бурнаковскую дамбу, что и было въ 1900 г. исполнено, послѣ чего плаваніе временно улучшилось. Благодаря Сибирскимъ дамбамъ, засыпало Боровской

яръ, и образовались не существовавшіе ранѣ Никольскіе и Подновскіе перекаты. Въ настоящее время удовлетворительный фарватеръ между Сибирскими дамбами поддерживается исключительно землечерпаніемъ, которое исправляетъ грѣхи гидротехническихъ сооружений“.

Благодаря жалобамъ судоводителей и судопромышленниковъ нѣкоторыя изъ этихъ сооружений были разобраны, другія размыты естественнымъ могучимъ потокомъ воды, и въ настоящее время отъ большинства означенныхъ сооружений остались жалкіе остатки въ видѣ грудъ камней, загромаждающихъ во многихъ мѣстахъ фарватеръ и свидѣтельствующихъ своимъ печальнымъ видомъ о неудавшихся грандіозныхъ замыслахъ и непроизводительномъ затраченныхъ деньгахъ.

Въ текущую навигацію въ Совѣтъ Съѣздовъ поступило отъ командировъ пароходовъ нѣсколько заявленій, въ которыхъ указывалось, что остатки означенныхъ сооружений, представляя во многихъ мѣстахъ гряды камней-одиноцвъ, составляютъ въ настоящее время препятствіе для судоходства.

Признавая серьезность возбужденнаго вопроса, Совѣтъ Съѣздовъ въ засѣданіи своемъ 19 іюля 1910 года постановилъ представить этотъ вопросъ на обсужденіе ближайшаго очереднаго Съѣзда; въ то же время, въ цѣляхъ всесторонняго освѣщенія этого вопроса обратился ко многимъ командирамъ пароходовъ съ просьбой сообщить Совѣту извѣстныя имъ данныя для сужденія объ этомъ вопросѣ.

На основаніи полученныхъ отзывовъ Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь представить очередному Съѣзду слѣдующія данныя.

Остатки выправительныхъ сооружений сохранились до настоящаго времени въ 18 мѣстахъ на р. Волгѣ и на р. Окѣ въ 6 мѣстахъ. Пункты эти слѣдующіе: Харчевенскій, Сиземскій, Трохачевскій, Н. Густомѣсовскій перекаты, 7-е отдѣленіе Н. Ячменскаго переката, ниже Козинскаго переката въ горномъ яру, Н. Ревякскій перекачь, Линда (въ горномъ и луговомъ ярахъ), Сибирскіе, Подновскіе перекаты, Ржавскій перекачь (противъ острова), Собачья прорва (у Кстовскаго переката), ниже Н. Осельскаго переката (въ горномъ яру) луговая дамба ниже устья Великовскаго затона, Кременскій, Шеланговскій перекаты, Аннаевскій горный яръ и Саратовскія дамбы—на р. Волгѣ и на рѣкѣ Окѣ—въ Дѣдновѣ, Свинчусѣ, Елатъмѣ, Казневѣ, на В. Дубровскомъ и В. Казневскомъ перекатахъ.

Вотъ что сообщаютъ о нѣкоторыхъ изъ нихъ командиры пароходовъ:

(Командиръ парохода „Парсъ“ Т-ва „Бр. Нобель“).

„Всѣ эти сооруженія нисколько не улучшили положенія судоходства, а на оборотъ—ухудшили его до максимума. Сооруженія представляютъ собою сплошное несчастье для судовъ всѣхъ типовъ. Благодаря этимъ сооруженіямъ фарватеръ сузило до чрезвычайности. Мѣстами не представляется возможнымъ разойтись двумъ пароходамъ при встрѣчѣ или обойти одному пароходу другой. Благодаря этимъ сооруженіямъ судоходство терпитъ нужду въ томъ, что не имѣетъ достаточно мѣста для постановки груженаго и порожняго каравана, котораго близъ Н.-Новгорода и Сормова скопляется очень много. Благодаря этимъ сооруженіямъ судоходство терпитъ частыя аваріи съ судами, потому что фарватеръ, идущій между сооружениями, всегда имѣетъ быструю и дурную воду, которой проводимыя груженныя баржи наваливаетъ на ту или другую дамбу и... аварія неизбежна. Наконецъ, всѣ гидротехническія сооруженія являются тормазомъ въ дѣлѣ судоходства тѣмъ, что по быстрой и дурной водѣ между ними большинство пароходовъ не въ состояніи выводить свои воза полностью, а дѣлаютъ это въ два-три пріема, или же, поднимая полный возъ (наиболѣе сильныя пароходы), тратятъ на это въ два-три раза болѣе времени, и—такимъ образомъ, занимая узкій фарватеръ, не даютъ возможности проходить этой частью фарватера другимъ легко идущимъ пароходамъ.

На 7-мъ отдѣленіи Ячменскаго переката нижняя луговая дамба (полузапруда) препятствуетъ судоходству тѣмъ, что стѣсняетъ и безъ того узкій фарватеръ и такъ какъ вода, отшибаемая горной грядой, лежитъ черезъ дамбу, то проводимыя здѣсь груженныя баржи силою быстрого теченія наваливаетъ на означенную полузапруду, отчего было много аварій съ баржами.

Ниже Козинскаго переката въ горномъ яру имѣется часть каменнаго тюфяка, служившая ранѣе укрѣпленіемъ яра, а нынѣ отмытая водой, находится на фарватерѣ и такимъ образомъ препятствуетъ судоходству тѣмъ, что идущіе сверху пароходы съ порожнимъ караваномъ рискуютъ проломить баржи, ударивъ ими съ раскату о названное сооруженіе“.

„На сбѣгѣ съ Н. Ревякского переката въ горномъ яру обмыло каменное крѣпленіе берега; здѣсь не мало было случаевъ пролома судовъ“. (Д. С. Артамоновъ).

„На Линдовскомъ перекатѣ въ луговомъ яру, въ концѣ береговой дамбы образовалась каменная островина (остатки укрѣпленія берега), ходъ узкій и опасный“. (Д. С. Артамоновъ).

„Русло р. Волги на протяженіи 27 верстъ, а именно—отъ устья Сормовскаго затона до Кстовскаго переката включительно представляетъ собою сплошной лабиринтъ, состоящій изъ гидротехническихъ сооружений: дамбъ, запрудъ, полузапрудъ и т. п.“ (Ком. парохода „Парсъ“).

„У Собачьяго прорана горная дамба, положенная вопреки законамъ теченія, разрушается, фарватеръ стѣсненъ, необходимо дамбы взорвать, послѣ чего фарватеръ несомнѣнно будетъ лучше“. (Д. С. Артамоновъ).

„Въ Осельскомъ яру береговая дамба вслѣдствіе размыва горнаго яра, образовала каменную островину на разстояніи отъ меженнаго берега около 50 сажень; ходъ узкій и опасный. Остатокъ дамбы необходимо взорвать“. (Д. С. Артамоновъ).

„Гидротехническія сооружения, расположенныя на Кременскихъ перекатахъ р. Волги, по тѣмъ неудобствамъ, которыя они доставляютъ судоходству, составляютъ какъ бы часть плеса отъ устья Сормовскаго затона до Кстовскаго переката, о чемъ говорилось выше“. (Командиръ парох. „Парсъ“).

„Плесо Казань-Богородскъ. Часть этого плеса, а именно—отъ с. Шеланги до д. Тенишевки на протяженіи 35 верстъ—тоже покрыто лабиринтомъ всевозможныхъ гидротехническихъ сооружений, которыя представляютъ собою препятствія и затрудненія судоходству совершенно аналогичныя съ плесомъ—Устье Сормовскаго затона—Кстовскій перекатъ. Но препятствія эти здѣсь гораздо ощутительнѣе, благодаря большому движенію въ этой части плеса судовъ“. (Онъ же).

„Саратовскія гидротехническія сооружения и остатки ихъ хотя и не особенно стѣсняютъ фарватеръ, но вода, переливаясь черезъ нихъ, дѣлаетъ суводь (водоворотъ) и тѣмъ затрудняетъ судоходство“. (Онъ же).

На ряду съ выправительными сооружениями на р. Волгѣ слѣдуетъ отмѣтить нѣкоторыя аналогичныя сооружения и на р. Окѣ. Особенное значеніе имѣютъ дамбы на В. Дубровскомъ перекатѣ, которыя въ текущую навигацію не были даже

обставлены бакенами, а также закрытая водою дамба на В. Казневскомъ перекатѣ; глубина въ этомъ мѣстѣ 5—6 четвертей, и при такихъ условіяхъ, да еще при отсутствіи внимательнаго надзора за обстановкой, означенныя дамбы представляютъ прямую опасность для судоходства.

Въ виду всѣхъ изложенныхъ данныхъ, Совѣтъ Съѣздовъ приходитъ къ заключенію, что указанные остатки гидротехническихъ сооружений, не принося пользы для судоходства и нисколько не влияя на режимъ рѣки въ положительномъ смыслѣ, представляетъ безусловное препятствіе для судоходства.

Въ этомъ отношеніи особенно слѣдуетъ отмѣтить, что отрицательное влияніе ихъ на режимъ рѣки уменьшается по мѣрѣ того, какъ они подвергаются постепенному разрушенію и размыванію, при чемъ наибольшее значеніе для судоходства представляетъ именно процессъ ихъ разрушенія. Выносимые силой весенняго потока отдѣльные камни откладываются на фарватерѣ, и послѣ спада водъ, особенно въ мелководье, ничѣмъ не обставленные, они могутъ явиться причиной аварий. Главныя струи воды, ударяясь въ поперечную дамбу, направляются въ противоположный берегъ и, смывая его, несутъ этотъ грунтъ ниже до перваго препятствія, иной разъ очень незначительнаго, какъ, напримѣръ, въ видѣ подводныхъ закосковъ, осередка или даже подводной карчи, гдѣ, задерживаясь, постепенно образуютъ сначала подводный, а затѣмъ и совершенно сухой песокъ, а то и островокъ. Ниже же дамбъ образуются суводи и тиховоды, складывающіе осадки песка на фарватерѣ, образуя новый песокъ, засыпающій въ концѣ концовъ дамбы.

Поэтому Совѣтъ Съѣздовъ считаетъ необходимымъ поставить вопросъ, не является ли болѣе рациональнымъ, въ цѣляхъ огражденія фарватера отъ загражденія отдѣльными камнями, разобрать эти созданныя рукою человѣка искусственныя препятствія для судоходства.

О всемъ изложенномъ Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь сообщить III-му очередному Съѣзду и предложить послѣднему рассмотреть этотъ вопросъ въ комиссіи изъ опытныхъ судоводителей и чиновъ Казанскаго и Московскаго Округовъ Путей Сообщенія для окончательнаго рѣшенія этого вопроса.

СОВѢТЪ СЪѢЗДОВЪ.

III-му ОЧЕРЕДНОМУ СЪЪЗДУ СУДОВЛАДѢЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА.

Д О К Л А Д Ъ

Совѣта Съѣздовъ по вопросу: „объ избраніи представителей Совѣта Съѣздовъ въ отдѣльных пунктахъ рѣкъ Волжскаго Бассейна“.

Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь предложить очередному Съѣзду утвердить представителями Совѣта на мѣстахъ нижеслѣдующихъ лицъ:

Въ Астрахани: Александра Ивановича Алферова.
Карла Николаевича Видерстремъ.
Ивана Матвѣевича Лбова.
Александра Степановича Степанова
(Агентъ О-ва „Кавк. и Меркурій“).
Евгенія Николаевича барона Бухольца.

Въ Царицынѣ: Алексѣя Игнатьевича Исакова.
Василія Ѳедоровича Лапшина.
Тимофея Михайловича Канавина.

Въ Саратовѣ: Павла Михайловича Рѣпина
Алексѣя Васильевича Окомелкова.
Василія Федоровича Бырдина. (Аг.
О-ва „Самолетъ“).

Въ Самарѣ: Юсифа Александровича Баранова.
Якова Мироновича Бузина.
Геннадія Васильевича Федорова.
Григорія Ивановича Звѣрева.

Въ Симбирскѣ: Михаила Дмитріевича Кузьмичева.

Въ Казани: Константина Сергѣевича Землянова.
Андрея Кондратьевича Иванова.

Въ Рыбинскѣ: Ивана Николаевича Величко.
Николая Николаевича Жеребцова.

Въ Москвѣ: Аркадія Николаевича Цехового.
Ивана Васильевича Баранова.
Николая Александровича князя Волконскаго.

Михаила Николаевича Лыхина.
Ивана Потаповича Окунева.
Въ Перми: Григорія Михайловича Чудинова.
Ивана Ивановича Кожевникова.
Алексѣя Алексѣевича Коровина.

Въ Уфѣ: Павла Петровича Щелкунова.
Степана Степановича Анферова.
Василія Ильича Самодѣлкина.
Дмитрія Клементьевича Юдаева.

Въ Вяткѣ: Николая Николаевича Ермолина.
Александра Яковлевича Тырышкина

Отъ р. Клязьмы: Михаила Матвѣевича Николаева.

„ „ Шексны: Александра Ивановича Афанасьева.
Василія Ивановича Милютина.

„ „ Мологи: Ивана Васильевича Голубева.

„ „ Суры: Николая Михайловича Таланцева.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь предложить Съѣзду, не признаетъ ли послѣдній полезнымъ пополнить представленный списокъ по его усмотрѣнію, какъ въ отношеніи пунктовъ, такъ и въ отношеніи лицъ.

СОВѢТЪ СЪЪЗДОВЪ.

III-му ОЧЕРЕДНОМУ СЪЪЗДУ СУДОВЛАДѢЛЬЦЕВЪ ВОЛЖСКАГО БАССЕЙНА.

Д О К Л А Д Ъ

Совѣта Съѣздовъ по вопросу: „объ избраніи представителя отъ нашихъ Съѣздовъ въ Междувѣдомственную Комиссію для составленія плана работъ по развитію и улучшенію водныхъ сообщеній Имперіи“.

Предсѣдатель комиссіи для составленія плана работъ по развитію и улучшенію водныхъ сообщеній Имперіи, т. с. В. Е. Тимоновъ, обратился къ Совѣту Съѣздовъ съ письмомъ, въ которомъ „признавая крайне полезнымъ участіе въ обсужденіи вопросовъ объ устройствѣ нашихъ водныхъ путей представителя отъ Совѣта Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна, на судахъ которыхъ перевозится наибольшее количество грузовъ“, предлагаетъ Совѣту съ разрѣшенія г. Министра Путей Сообщенія внести на обсужденіе очередного Съѣзда вопросъ объ избраніи представителя отъ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна въ составъ вышеназванной Междувѣдомственной Комиссіи.

Идя на встрѣчу выраженному пожеланію Совѣтъ Съѣздовъ имѣетъ честь доложить очередному Съѣзду, что хотя на Междувѣдомственную Комиссію возложена крайне важная и отвѣтственная задача—составленіе плана для развитія и улучшенія водныхъ сообщеній въ Имперіи, тѣмъ не менѣе до сихъ поръ въ ея составѣ не было представителей отъ волжскаго судоходства, столь заинтересованнаго въ развитіи водныхъ путей и соединеніи между собою водныхъ магистралей. Поэтому, привѣтствуя включеніе въ ея составъ представителя отъ Совѣта Съѣздовъ, послѣдній проситъ III-й очередной Съѣздъ избрать одного представителя и замѣстителя къ нему въ составъ означенной комиссіи.

СОВѢТЪ СЪЪЗДОВЪ.

Обслѣдованіе затоновъ.

Въ первомъ выпускѣ „Извѣстій Совѣта Създовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна“, на страницахъ 15—19, помѣщена часть работы по обслѣдованію затоновъ, произведенному по порученію Совѣта С. П. Неустроевымъ. Другую часть этой работы Совѣтъ предполагалъ помѣстить во 2-мъ выпускѣ „Извѣстій“, но внезапно наступившіе холода заставили измѣнить это рѣшеніе и послѣшить съ выпускомъ въ свѣтъ окончанія работы, имѣющей исключительное значеніе для настоящаго момента постановки судовъ на зимовки.

При этомъ Совѣтъ считаетъ долгомъ отмѣтить, что по случаю спѣшности работа эта представляетъ сырой матеріалъ и въ послѣдствіи будетъ систематизирована и дополнена, какъ провѣркою помѣщенныхъ свѣдѣній, такъ и изслѣдованіями новыхъ зимовочныхъ мѣстъ.

І. Верхній плесъ.

1. Въ районѣ Рыбинскихъ пристаней зимовочныя мѣста расположены въ разныхъ пунктахъ:

а) У праваго берега р. Шексны у завода Журавлева; защитою судовъ отъ весенняго ледохода служатъ здѣсь ледорѣзы, расположенные снизу отъ заводскаго берега. Необходимость такой защиты (обратное теченію рѣки расположеніе ледорѣзовъ) вызывается тѣмъ, что весной ледъ очень часто идетъ противъ теченія съ Волги въ Шексну. Явленіе это, какъ можно видѣть, вполне исключительное; объясненіе ему слѣдуетъ искать въ томъ обстоятельствѣ, что весной ледоходъ на Волгѣ начинается ранѣе, чѣмъ на р. Шекснѣ; при сильной прибыли воды, доходящей иногда до 3—4 аршинъ въ сутки, ниже г. Рыбинска образуются заторы, вслѣдствіе чего останавливается движеніе льда внизъ по Волгѣ, въ тоже время сверху Волги ледъ нажимаетъ сильнымъ теченіемъ; въ результатъ волжскій ледъ бросается въ р. Шексну, и послѣдняя получаетъ обратное теченіе. Такое явленіе здѣсь не рѣдкость: оно происходитъ почти ежегодно, и Волжскій ледъ уноситъ теченіемъ вверхъ по р. Шекснѣ иногда версты на 80—до села Краснаго—и тамъ почти весь пропадаетъ. Такимъ образомъ, опасность отъ ледохода зимующимъ у завода судамъ бываетъ только снизу—со стороны Волги.

б) Зимовна при селѣ Карпунинѣ находится на правомъ берегу р. Шексны выше завода Журавлева версты на 3. Здѣсь Компаніей Цѣпного П-ва устроена для зимовки своихъ туеровъ небольшая гавань; для судовъ другихъ владѣльцевъ зимовка эта поэтому не имѣетъ значенія.

в) Зимовна подь „Быкомъ“ расположена на правомъ берегу р. Волги ниже устья р. Черемухи. Зимовку судовъ здѣсь нельзя назвать удобной и безопасной отъ весенняго ледохода, такъ какъ суда ничѣмъ здѣсь не защищены, а остаются за рынкомъ. Бываютъ случаи, что суда тревожитъ весеннимъ ледоходомъ, ломаетъ, а иногда уноситъ вмѣстѣ со льдомъ.

г) Единственная и безопасная зимовна судовъ у г. Рыбинскя это—гавань и р. Черемуха. Въ прошломъ году здѣсь было поставлено на зимовку около ста судовъ, въ томъ числѣ до 15 пароходовъ; кромѣ того, въ рѣчкѣ устроенъ сухой докъ, въ которомъ оставалось на зиму 8 небольшихъ пароходовъ и 6 системныхъ судовъ. Сухой докъ имѣетъ длину до 45 сажень и ширину—22 саж., въ этомъ году длина дока увеличена еще на 23 сажени, такимъ образомъ вся длина его составляетъ 66 сажень. Въ него можно будетъ поставить на зимовку до 20 пароходовъ средняго размѣра. Слѣдуетъ замѣтить, что Рыбинская гавань необходима для судоходства и нуждается въ уллучшеніи.

д) Въ Рыбинскѣ, на лѣвомъ берегу, находится устроенный Товариществомъ Бр. Нобель, такъ называемый, „Слипъ“ съ вагонетками на рельсахъ. съ электрич. передачей, предназначенный для ремонта баржей и пароходовъ. Вытащенные суда для ремонта подводныхъ частей могутъ оставаться на слипѣ и до весны. Послѣ ремонта суда спускаются съ берега въ рѣку также очень скоро. Такие „слипы“ желательно бы имѣть и въ другихъ мѣстахъ р. Волги, какъ на примѣръ въ Н.-Новгородѣ

и Астрахани. Единственнымъ недостаткомъ „слипа“ является высокая стоимость оборудованія.

2. Зимовка въ р. Рыкушѣ. Расположена на правомъ берегу р. Волги въ одной верстѣ выше гор. Романово-Борисоглѣбска и пригодна только для мелкихъ судовъ. Суда становятся въ Волгѣ, потому что рѣчка почти персыхаетъ, суда заводятся въ рѣчку весною по прибыли воды въ Волгѣ и сохраняются тамъ отъ весенняго ледохода.

3. Зимовка въ р. Ити. Расположена на лѣвомъ берегу Волги верстахъ въ 17 выше г. Ярославля; условія и характеръ зимовки судовъ, какъ и въ р. Рыкушѣ.

4. Зимовка въ протокѣ Заостровка. Расположена на лѣвомъ берегу р. Волги, выше слободы Тверицы въ 1½ верстахъ и около 100 сажень выше вновь строящагося черезъ р. Волгу желѣзнодорожнаго моста; длина протока не болѣе 2-хъ верстъ, въ меженное время почти пересыхаетъ, а потому суда становятся на зимовку ниже протока въ Волгѣ, а весною, по мѣрѣ прибыли воды, вводятся въ протокъ; зимовка возможна только для порожнихъ судовъ и пароходовъ.

5. Зимовка въ р. Которосли. Расположена у г. Ярославля въ рѣкѣ Которосли. Зимующія въ Которосли суда занимаютъ почти всю рѣчку отъ устья до американскаго моста, а мелкія суда уводятся даже и выше этого моста. Грузенныя суда размѣщаются, начиная отъ устья сажень на 200, а порожнія уводятся выше. Опасность отъ весенняго ледохода представляется лишь въ случаѣ затора льда на Волгѣ ниже устья р. Которосли; тогда случается, что ледъ изъ Волги съ большой силой бросается въ р. Которосль и причиняетъ вредъ зимующему каравану. Ледъ, идущій сверху по р. Которосли, не опасенъ стоящимъ въ рѣкѣ судамъ, потому что ледъ тонкій и слабый, что объясняется присутствіемъ фабричной плотины на рѣкѣ, а также спускомъ теплой воды съ фабрикъ, благодаря чему ледъ въ рѣкѣ не имѣетъ той толщины, какъ на Волгѣ. Ширина входа въ рѣчку около 30 сажень, глубина при низкомъ уровнѣ воды въ Волгѣ, когда бываетъ надъ нолею 40—50 сотыхъ сажени, колеблется отъ 10 до 12 четвертей. Въ р. Которосли, какъ единственной зимовкѣ въ районѣ Ярославля, зимуетъ большой караванъ, иногда до 200 судовъ и болѣе.

6. Зимовка въ „Дядьновскомъ ручьѣ“. Расположена на правомъ берегу р. Волги, ниже г. Ярос-

лавля, верстахъ въ трехъ, у вѣтки Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги; суда становятся на зимовку на р. Волгѣ у входа въ ручей. Весною въ ручьѣ ледъ раскалывается и съ прибылью воды караванъ вводится въ устье ручья, гдѣ и сохраняется за время весенняго ледохода. Въ ручьѣ можетъ помѣститься не болѣе 15—20 мелкихъ порожнихъ судовъ. Въ текущую навигацію здѣсь работали землечерпательныя машины Казанскаго Округа П. С. „Волжская 15“ съ 15 по 18 іюня и „Волжская 13“ съ 5 по 17 іюля, которыми мѣсто для зимовки углублено на 1,00—1,17 саж. на протяженіи 78 сажень.

7. Зимовка въ р. Туношенкѣ. Расположена на правомъ берегу Волги (Туношенская воложка) у села Туношны, здѣсь возможна зимовка небольшому количеству мелкихъ судовъ. Прежде входъ въ рѣчку расчищался землечерпательной машиной (последняя расчистка производилась въ 1905 г.). Въ рѣчкѣ зимуютъ мелкія суда типа тихвинокъ, судовъ по 10—15.

8. Зимовка въ р. Костромѣ. Расположена на лѣвомъ берегу р. Волги, у г. Костромы. Входъ въ рѣчку удобный и глубокий; въ р. Костромѣ ежегодно зимуютъ большіе караваны (пароходы и баржи) отъ 100 до 140 судовъ. Они размѣщаются большею частью по лѣвому берегу отъ ухвостья рѣки до рѣчки Запрудни или Черной, впадающей въ р. Кострому, а также частью и по правому берегу рѣки отъ Ипатьевского монастыря и выше. Стоянка судовъ во время весенняго ледохода не безопасна, такъ какъ во время весенняго ледохода на р. Волгѣ дѣлаются заторы, ледъ бросается въ р. Кострому и можетъ причинить большой вредъ судамъ, зимующимъ въ этомъ мѣстѣ. Точно также когда прорывается заторъ въ Волгѣ, то ледъ стремительно бросается обратно въ Волгу, и суда подвергаются опасности быть вынесенными въ Волгу. Бывали случаи, что суда во время ледохода срывало съ чалокъ и ломало. Въ текущую навигацію въ устьѣ ручья Запрудня работала землечерпательная машина „Волжская 13“, которая, проработавъ съ 18 по 23 іюня, углубила входъ въ устье до 9 четв. на протяженіи 46 сажень.

9. Зимовка въ рѣчкѣ Назохѣ. Расположена на правомъ берегу р. Волги у верхней части г. Кинешмы. Зимовку судовъ въ этомъ мѣстѣ удобной признать нельзя, потому что суда осенью становятся на Волгѣ и заводятся въ рѣчку уже весною по мѣрѣ прибыли воды; полезная площадь для вводи

судовъ въ рѣчку не велика, можетъ помѣститься не болѣе 15 небольшихъ судовъ, поэтому на зимовку здѣсь останавливаются только мелкія порожня суда.

10. Зимовка въ аванпортѣ Кинешемской гавани. Расположена на правомъ берегу р. Волги въ нижней части г. Кинешмы, въ рѣчкѣ Кинешемкѣ. Къ устройству этой гавани приступлено было въ 1906 году и произведены были только земляныя работы выше моста снятіемъ поверхности земли и прорыть каналъ для протока р. Кинешемки, длиною около 200 сажень и шириною до 4-хъ аршинъ. Работы были приостановлены въ томъ же году и до сего времени не возобновлялись: Въ этомъ году Министерствомъ Путей Сообщенія отпущено на оборудованіе части гавани ниже моста—одного ковша—24.000 рублей. Однако работы производятся только земляныя по устройству откосовъ и застѣлокъ ихъ камнемъ, расширеніе же полезной площади для постановки судовъ не производится, а потому устье рѣчки остается въ томъ же естественномъ положеніи, въ какомъ было и прежде, если не считать сооруженнаго прорытіемъ одного ковша по лѣвой сторонѣ р. Кинешемки близъ ея устья. Въ ковшѣ этомъ можетъ помѣститься не болѣе 5—6 баржей, а въ устьѣ рѣчки до моста можетъ помѣститься баржей 10—не больше. Судамъ, оставшимся на зимовку у г. Кинешмы и не попавшимъ осенью въ рѣчку Кинешемку (въ ковшѣ), приходится оставаться на Волгѣ, вводится же въ рѣчку Кинешемку слѣдуетъ весною по мѣрѣ прибыли воды.

11. Затонъ Кривоозерскій. Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги, находится ниже устья р. Унжи противъ города Юрьевца. Затонъ вполне защищенъ отъ весенняго ледохода; хотя и представляетъ собою удобную зимовку, но вслѣдствіе отклоненія русла отъ коренной луговой Волги къ горной сторонѣ, при чемъ островъ остается слѣва отъ судового хода, груженныя суда на большой осадкѣ уже не могутъ попадать въ затонъ. На ряду съ этимъ слѣдуетъ отмѣтить, что на берегу затона находится лѣсопильный заводъ Брандта, къ которому пригоняется много лѣса въ плотахъ, а также постоянно производится погрузка судовъ съ лѣсопилки, а потому большая часть затона занята плотами и судами Брандта. Чтобы попасть въ затонъ, нужно заходить черезъ приверхъ острова, оставляя его справа, при чемъ ниже приверха дно рѣчки лѣваго берега каменистое; когда здѣсь былъ ходовой фарватеръ, то по-

слѣдній обставлялся бакенами, съ перемѣною же фарватера обстановка въ этомъ мѣстѣ снята, а поэтому и входъ въ затонъ судами безъ обстановки опасенъ.

Затонъ этотъ довольно обширный, помѣститься въ немъ можетъ до 100 судовъ; глубина его отъ 10 до 12 четвертей.

12. Затонъ Сокольскій или Монастырскій. Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги въ 20 верстахъ ниже г. Юрьевца и въ 1 верстѣ выше с. Сокольскаго. Затонъ довольно обширный, помѣститься въ немъ можетъ до 200 судовъ. Входъ въ затонъ мелетъ, глубина входа 7 четвертей. Затонъ защищенъ со стороны Волги Гребыхинскимъ и Сокольскимъ островами, между которыми образовался проранъ или Гребыхинская воложка. Суда размѣщаются на зимовку выше прорана, а нѣкоторыя остаются зимовать у острова. Въ Сокольскомъ затонѣ зимуютъ пароходы Волжско-Унженскаго П-ва и баржи, груженныя хлѣбомъ, а также дебаркадеры. Глубина въ затонѣ въ отношеніи къ меженнему горизонту водомѣрнаго поста (выше ноля 5 четвертей или 40 сотыхъ сажени—12 четвертей.

13. Гремячевскій затонъ. Расположенъ на правомъ берегу р. Волги и находится выше Пучежа въ 3-хъ верстахъ. Затонъ этотъ сталъ извѣстенъ еще съ прошлаго 1910 года; первымъ былъ поставленъ въ него караванъ Клюкина. Затонъ защищенъ отъ Волги песчаной высокой косой, поросъ тальникомъ и вполне безопасенъ отъ весенняго ледохода. Длина затона около 300 сажень, средняя ширина 50—60 сажень, входъ въ затонъ удобный, имѣетъ глубину 20—30 четвертей. Въ немъ можетъ помѣститься до 20 груженыхъ судовъ. Кромѣ того помѣстится еще до 20 судовъ порожнихъ, которыя могутъ становиться въ устьѣ затона, а весною по прибыли воды уводятся выше ближайшаго селенія къ затону—села Гремячаго, находящагося въ полуверстѣ.

14. Зимовка у села Пучежа. Расположена на правомъ берегу р. Волги. Суда становятся на зимовку на р. Волгѣ и съ весенней прибылью воды вводятся въ рѣчку Пушавку, гдѣ и сохраняются отъ Волжскаго ледохода. Въ рѣчкѣ можетъ помѣститься до 20 судовъ, не помѣстившіяся суда иногда остаются въ Волгѣ у устья рѣчки. Въ районѣ Пучежа есть зимовочныя мѣста у дер. Марковой и затонъ Абрашкинскій. Оба затона распо-

жены на лѣвомъ берегу р. Волги: 1-й ниже Пучежа верстахъ въ трехъ, въ Ширмоксанскомъ рукавѣ, и 2-й—въ 7 верстахъ ниже Пучежа. Въ этихъ затонахъ возможна зимовка только порожнихъ судовъ—здѣсь преимущественно ставятся суда мѣстныхъ судовладѣльцевъ; суда ставятся на зиму подъ затонами и вводятся весною по мѣрѣ прибыли воды.

15. Затонъ Василевскій. Расположенъ на правомъ берегу р. Волги въ одной верстѣ выше слободы Василевой, отдѣленъ отъ коренной Волги косою, поросшей мелкимъ кустарникомъ; берегъ со стороны Волги во избѣжаніе размыва укрѣпленъ фашишникомъ съ камнемъ, а съ верхней части или головы затона загражденъ отъ ледохода дамбами; въ общемъ затонъ для зимовки удобный, глубина въ затонѣ считается 12 четвертей, ширина входа въ затонъ около 40—50 сажень, длина затона приблизительно 500—600 сажень, средняя ширина его до 40 сажень. Судя по полезной площади для зимовки, въ затонъ могут помѣститься до 60 судовъ.

Василевскій затонъ служитъ преимущественно для зимовки землечерпательныхъ машинъ и пароходовъ Казанскаго Округа П. С. На правомъ берегу затона находятся казенныя мастерскія съ механическими приспособленіями и жилыми помѣщеніями для администраціи и служебнаго персонала. Зимующему каравану частныхъ лицъ постановка для судовъ удѣляется въ ухвостьѣ затона ниже казеннаго каравана, а весною по мѣрѣ прибыли воды вводятся выше, слѣдуя за казенными судами.

16. Рахмановскій затонъ (бывшій Рахманова) находится на лѣвомъ берегу р. Волги ниже слободы Василевой въ 3-хъ верстахъ. Въ послѣднее время затонъ занесло пескомъ и онъ поросъ уже кустарникомъ, такъ что для судоходства онъ долженъ считаться потеряннымъ.

17. Затонъ Меркушевскій или Дьяконовскій. Расположенъ въ 5 верстахъ ниже слободы Василевой на правомъ берегу р. Волги. Затонъ имѣетъ длину сажень 350—400, но довольно узкій—шириной около 20 сажень. Входъ въ затонъ удобный и глубокий. Затонъ этотъ служитъ исключительно для зимовки плашкоутовъ Нижегородскаго моста р. Оки, такъ что для постороннихъ судовъ мѣста для зимовки не остается.

18. Зимовка у д. Югъ. Расположена на правомъ берегу р. Волги въ воложкѣ и находится выше Городца въ 6 верстахъ, у д. Югъ, за Югскимъ островомъ; суда заводятся воложкой снизу и размѣщаются подъ песчаной косою праваго берега, а весной по прибыли воды зимующій караванъ отъ весенняго ледохода вводится въ рѣчку Югъ.

19. Затонъ Сологузовскій. Расположенъ на правомъ берегу Волги выше Городца верстахъ въ 3-хъ, у дер. Сологузова. Затонъ защищенъ со стороны Волги песчаной косою, поросшей кустарникомъ; въ общемъ затонъ удобный и безопасный, но довольно мало помѣстительный, входъ въ него узкій и не глубокий; суда, не вошедшія въ затонъ, ставятся на р. Волгѣ у входа въ затонъ и вводятся лишь по мѣрѣ весенней прибыли воды.

20. Затонъ Городецкій. Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги у села Городца; затонъ со стороны Волги защищенъ высокой песчаной косою, поросшей кустарникомъ. Полезной водной площади для постановки судовъ имѣется около 900 сажень, шириною 15—20 сажень. Въ навигацію сего года въ іюль входъ въ затонъ и въ затонѣ расчищала землечерпательница; глубина доведена до 9—10 четвертей, такъ что въ затонѣ можетъ помѣститься болѣе 100 судовъ.

21. Линдовскій затонъ. Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги въ 10 верстахъ выше Н.-Новгорода. Затонъ защищенъ со стороны Волги довольно высокой песчаной косою, повыше входа въ затонъ впадаетъ рѣчка Линда. Стоянка въ затонѣ во время весенняго ледохода вполне безопасна, но самъ по себѣ затонъ мало помѣстительный и въ немъ зимуютъ лишь суда Т-ва Н. А. Бугрова, у котораго въ близкомъ разстояніи находятся мукомольныя мельницы, и въ послѣднее время нефтянки Т-ва бр. Нобель.

22. Затонъ Сормовскій. Расположенъ на правомъ берегу р. Волги въ девяти верстахъ выше Нижн.-Новгорода и въ полуверстѣ отъ Сормовскаго судостроительнаго завода; со стороны Волги затонъ защищенъ песчаной косою, на которой устроена дамба съ поставленными на ней деревянными ледорѣзами, которые и защищаютъ зимующія въ затонѣ суда отъ весенняго ледохода. *) Затонъ очень

*) Деревянные ледорѣзы отъ времени подгниваютъ и не могутъ служить надежной защитой зимующихъ судовъ въ затонѣ отъ весенняго ледохода. Въ цѣляхъ большей безопасности зимующаго въ Сормовскомъ затонѣ каравана слѣдуетъ сдѣлать загражденіе со стороны Волги въ видѣ незащипляемой дамбы.

удобный и помѣстительный; входъ въ него широкій, затонъ имѣеть въ длину около двухъ верстъ и въ ширину въ нижней части 70—100 с., въ верхней же части до 30 с.; въ немъ можетъ помѣститься болѣе 200 судовъ. На берегу затона для зимовочной при караванѣ команды построены зимовки, а для ремонта пароходовъ мастерскія и кузницы, принадлежащія судовладѣльцамъ. Жилыя постоянныя помѣщенія для служащихъ находятся близъ затона въ с. Сормовѣ. Капитальный ремонтъ пароходовъ можетъ исполняться сормовскимъ заводомъ, для удобства перевозки тяжестей отъ завода существуетъ желѣзно-дорожная вѣтка. Противопожарныя средства имѣются при заводѣ и при зимующемъ караванѣ. Сормовскій затонъ находится въ вѣдѣніи Нижегородской рѣчной полиціи, поэтому для охраны и наблюденія за порядкомъ при затонѣ постоянно находится надзиратель рѣчной полиціи.

Сормовскій затонъ имѣеть то преимущество, что онъ находится вблизи сормовской нефтяной пристани и что по окончаніи навигаціи нефтяной караванъ скорѣе можетъ попасть зимовать въ него.

23. Затонъ Сибирскій. Расположенъ на правомъ берегу Волги у Н.-Новгорода, близъ верхнихъ Сибирскихъ пристаней, и загражденъ со стороны Волги невысокой песчаной косой. Затонъ этотъ небольшой; въ немъ можетъ помѣститься не болѣе 10 груженыхъ судовъ, и небезопасенъ во время весенняго ледохода, такъ какъ сверху попадаетъ въ него много волжскаго льда, и зимующему въ немъ каравану укрываться некуда, потому что выше Дарьинской косы берегъ низкій, затопляется водою; вслѣдствіе этого дѣлается сильное теченіе, и ледъ весною идетъ затономъ. Въ виду всего этого зимовать въ названномъ затонѣ можно только по необходимости.

24. Молитовскій затонъ. Въ сущности Молитовскаго затона не существуетъ, такъ какъ караваны, которые становятся въ Молитовку на зимовку, размѣщаются у лѣваго Молитовскаго берега на Окѣ, выше ея устья въ 5 верстахъ. Ничѣмъ незащищенная отъ весенняго ледохода, суда постоянно, подвержены въ это время аваріямъ, потому что лѣвый берегъ р. Оки имѣеть песчаная отмели, выступающія въ стрезень рѣки, и караваны близко къ берегу подходить не могутъ не только груженые, но порожніе; не смотря на такое неудобство, у Молитовки становятся на зимовку ежегодно до 100 и болѣе судовъ; всѣ они осенью

размѣщаются почти по стрезнѣ рѣки, не считаясь съ неудобствомъ. Здѣсь становятся на зимовку груженыя баржи съ пшеницей Башкировыхъ, Дегтярева, Бугрова и другихъ съ прочимъ грузомъ; всѣхъ груженыхъ баржей становится 30—40, съ грузомъ до 4.000.000 пудовъ, хотя въ зимнее время баржи отъ груза освобождаются, пшеница увозится на мельницы, въ склады или на жел. д.

Для сохраненія отъ весенняго ледохода караванъ весною, по мѣрѣ прибыли воды, подводится ближе къ берегу. Причемъ заблаговременно, въ февралѣ и мартѣ мѣсяцахъ, судупромышленники нанимаютъ рабочихъ для расколки льда и тѣмъ, еще до прибыли воды въ рѣкѣ освобождаютъ караванъ. Такая операція подводки каравана ежегодно обходится не дешево: тысячь шесть—семь. Несмотря на это, все же дѣло безъ аварій не обходится.

25. Борзовскій затонъ или такъ называемое Борзовское озеро. Расположенъ на лѣвомъ берегу выше Молитовки. Затонъ отдѣляется отъ р. Оки песчаной высокой косой, укрѣпленной у входа въ затонъ поперечной дамбой, вслѣдствіе чего онъ вполне безопасенъ отъ ледохода. Длина затона около 300 сажень, ширина 20—25 сажень и глубина 6—7 четвертей; входъ узкій и неглубокій. Затонъ этотъ существуетъ только для зимовки пароходовъ и дебаркадеровъ. Пароходы, не вошедшіе по мелководью въ затонъ осенью, становятся ниже. Чтобы защитить весною суда, для этого еще зимою, въ февралѣ, нанимаютъ рабочихъ и лошадей, ледъ и снѣгъ въ затонѣ расчищается и вывозится на ухвостье затона; изъ него сооружаютъ высокую дамбу, которая и защищаетъ стоящія ниже ухвостья и не вошедшія въ затонъ суда.

Въ затонѣ можетъ помѣститься до 40 и болѣе судовъ. На лѣвомъ берегу затона расположены постоянныя зимовочныя помѣщенія О-ва „Ока“ и Башкировыхъ для служащихъ и мастерскія для ремонта судовъ, здѣсь же неподалеку находятся механическіе судостроительные заводы Яковлева и Крюкова.

26. Затонъ Муромскій. Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги ниже устья Оки, верстахъ въ двухъ; ближайшій населенный пунктъ къ затону с. Боръ. Затонъ этотъ отдѣленъ отъ коренной Волги Муромскимъ островомъ и въ приверхѣ загражденъ поперечной дамбой, но дамба эта недостаточна высока, такъ что въ высокія весеннія воды чрезъ нее идетъ волжскій ледъ. Въ иные

годы ледъ кромѣ того идетъ по лугамъ и выпираетъ зимующій въ затонѣ караванъ; вслѣдствіе этого зимующіе въ затонѣ пароходы стараются изъ него выходить въ Оку, если она только очистилась отъ весенняго ледохода раньше, чѣмъ Волга выше устья Оки. Какъ Муромскій островъ, такъ и лѣвый берегъ затона, весною заливаются водою, и зимующіе караваны входятъ частью въ р. Везломку, гдѣ и сохраняются отъ ледохода, или уводятся въ луга по низкому берегу. Вообще необходимо имѣть въ виду, что затонъ не вполне безопасенъ. *)

Затонъ помѣстительный,—имѣетъ въ длину около 600 саж.; средняя ширина его 60—70 саж., глубина 10—12 четвертей, въ немъ можетъ помѣститься до 150 судовъ. Отъ спускающихся песковъ входъ въ затонъ дѣлается уже, но въ текущемъ году расчищенъ землечерпательной машиной. Взводка судовъ въ затонъ производится по очереди и подъ наблюдениемъ рѣчной полиціи, причемъ порожнія и мелкія суда становятся выше; для зимней стоянки пароходовъ отведено особое мѣсто—у лѣваго берега, а затѣмъ суда размѣщаются ниже пароходовъ, съ интерваломъ отъ нихъ въ 15—20 саж. Нефтяной караванъ ставятъ послѣднимъ, ниже всего каравана, причемъ слѣдуетъ замѣтить, что при всемъ наблюденіи за взводкою судовъ въ затонъ они ставятся почти вплотную, безъ интерваловъ, что въ пожарномъ отношеніи представляетъ большую опасность.

При затонѣ имѣются постоянные зимовочныя жилыя помѣщенія для служащихъ и мастерскія для ремонта пароходовъ. Противопожарныя средства имѣются у вольной дружины, у рѣчной полиціи и частью у нѣкоторыхъ судовладѣльцевъ.

27. Затонъ или зимовка судовъ у с. Подновья на правомъ берегу Волги верстахъ въ пяти ниже г. Н.-Новгорода. Зимовкою судамъ здѣсь особенно пользоваться нельзя, такъ какъ затонъ ничѣмъ не защищенъ отъ весенняго ледохода. Здѣсь становятся иногда порожнія суда для ремонта.

28. Собчинскій затонъ. Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги, ниже г. Н.-Новгорода, верстахъ въ десяти. Затонъ, хотя и помѣстительный, но въ немъ

не такъ глубоко, и входъ въ него не широкій *), такъ что для груженаго каравана не удобенъ; въ немъ можно зимовать только порожнимъ судамъ и пароходамъ, которые весною по прибыли воды уводятся выше, потому что во входный каналъ попадаетъ съ Волги ледъ. Въ затонѣ расположены жилыя помѣщенія для служащихъ и частныя дома, которыми въ случаѣ надобности могутъ пользоваться судовладѣльцы на условіяхъ аренды.

Въ этомъ затонѣ имѣютъ постоянную зимовочную стоянку пароходы Администраціи М. П. Зарубина; для служащихъ этого П-ва имѣются постоянныя жилыя помѣщенія, ремонтныя мастерскія, кузницы. Ближайшее селеніе къ затону, село Богоявленское, находится въ 1½ верстахъ отъ затона.

29. Затонъ Люлеховскій. Расположенъ на лѣвомъ берегу Волги ниже Н.-Новгорода, въ 30 верстахъ, противъ села Безводнаго; ближайшее селеніе къ затону, дер. Ваганьково, находится въ 3 верстахъ отъ затона. Входъ въ затонъ удобный, глубокий и вполне безопасный отъ весенняго ледохода; затонъ имѣетъ въ длину 500—600 с. и среднюю ширину въ 40—50 саж. Въ затонѣ постоянно зимуютъ пароходы и дебаркадеры М. К. Кашиной; здѣсь это пароходство имѣетъ хорошо оборудованныя для ремонта судовъ съ паровыми двигателями мастерскія, жилыя помѣщенія для служащихъ и команды и свои противопожарныя средства.

Затонъ впервые былъ оборудованъ бывшимъ пароходствомъ О-ва Вулканъ въ 1871 г. Затонный лѣвый берегъ былъ арендованъ у крестьянъ селенія Ваганьково, по 250 руб. въ годъ. На берегу затона были возведены постройки: жилыя помѣщенія для конторы механика и служащихъ и команды зимующаго каравана, мастерскія съ паровыми двигателями, обошедшіяся около 40 тысячъ рублей.

О-ву Вулканъ недолго пришлось пользоваться затономъ—всего лишь одинъ годъ, т. к. въ 1872 году О-во ликвидировало свои дѣла, пароходы распродало разнымъ частнымъ судопромышленникамъ, а затонскія постройки вмѣстѣ съ машинами распродало по частямъ, выручивъ отъ его продажи что то около десяти тысячъ рублей и получивъ отъ этой операціи до 30 тысячъ рублей убытка.

*) Для защиты отъ весенняго льда дамбу въ приверхѣ острова необходимо сдѣлать выше и довести ее до незатопляемости въ высокія весеннія воды.

*) Въ этомъ году входъ въ затонъ расчищался землечерпательной машиной.

II. Средній плесъ.

1. Затонъ Жуковскій. Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги, противъ села Кадницъ (ближайшее селеніе отъ затона—д. Жуковка—въ 4 верстахъ). Входъ въ затонъ удобный, имѣетъ ширину около 20 сажень, глубиною 15 четвертей; длина затона до 300 сажень, средняя ширина 40—50 сажень, глубина 11—12 четвертей при горизонтѣ выше 0—0,008 по Исадскому водомѣрному посту; выше затона находится озеро, но оно отдѣлено отъ затона узкимъ и мелкимъ протокомъ; въ затонѣ можетъ помѣститься до 50 судовъ. Со стороны Волги затонъ защищенъ высокой песчаной косой, поросшей лѣсомъ, вслѣдствіе чего онъ вполнѣ безопасенъ отъ весенняго ледохода. Затонъ служитъ преимущественно для зимовки пароходовъ „О-ва по Волгѣ“. При затонѣ имѣются хорошо оборудованныя и принадлежащія этому О-ву механическія мастерскія и жилия для служащихъ помѣщенія, а также школа и больница съ постояннымъ фельдшеромъ. Вообще Жуковскій затонъ отличается благоустройствомъ, какъ въ санитарномъ, такъ и въ противопожарномъ отношеніи.

2. Керженскій затонъ (въ Старой Волѣ). Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги и находится въ трехъ верстахъ выше города Макарьева; отдѣленъ отъ коренной Волги островомъ; въ верхѣ затонъ огражденъ высокимъ пескомъ, поросшимъ кое-гдѣ мелкимъ кустарникомъ. Затонъ этотъ новый, устроенъ въ 1909 г. по ходатайству Совѣта Създовъ (см. отчетъ Совѣта за 1909 г. стр. 67), представляетъ очень удобное и вполнѣ безопасное мѣсто для зимовки судовъ. Длина затона болѣе 200 сажень, ширина 40—50 сажень; дно затона песчано-илистое; входъ въ затонъ расчищенъ въ навигацію сего года землечерпательной машиной, прорѣзъ входного канала разработана шириною въ 25 сажень и глубиною въ 14 четвертей, глубина же затона по промѣру, произведенному 20 сентября (при горизонтѣ выше 0 по водомѣрному Исадскому посту 0,08)—14 и болѣе четвертей. Въ затонѣ можетъ помѣститься до 20 груженыхъ большемѣрныхъ судовъ и до 40 су-

довъ порожнихъ. Въ затонъ впадаетъ рѣка Керженецъ, но изъ нея ледохода не бываетъ, и опасности для зимующаго каравана эта рѣка не представляетъ. Если бы выше устья р. Керженца расчислить землечерпательной машиной сажень на 100 и по правому берегу подчистить, тогда бы получился обширный затонъ и можно было бы помѣстить въ немъ до 300 судовъ

3. Исадскій затонъ (въ устьѣ р. Сундовика). Находится у праваго берега р. Волги у села Исадъ въ 3 верстахъ отъ с. Лыскова. Затонъ этотъ хотя и обширный, но удобствъ для зимующаго каравана не представляетъ. Въ затонъ впадаетъ рѣчка Сундовикъ, изъ которой весной во время спуска воды съ мельничныхъ плотинъ выбрасываетъ ледъ, который силою теченія напираетъ на зимующій караванъ и причиняетъ зимующимъ судамъ большія аваріи, ломаетъ ихъ и даже срываетъ съ причаловъ и уноситъ въ Волгу. Такіе случаи нерѣдки и повторяются почти ежегодно, а потому даже и мѣстные судовладельцы въ настоящее время предпочитаютъ лучше ставить свои суда на зимовку въ Керженскій затонъ, какъ въ болѣе безопасное мѣсто.

4. Шелковый затонъ или Великовская заводъ. Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги, ниже села Исадъ, верстахъ въ 30 отъ названнаго села; затонъ отдѣленъ отъ Волги песчаной косой, выше затоннаго ухвостья отъ лѣваго берега по песчанымъ отмелямъ расположена струеотводная дамба. Нижняя часть затона называется „Шелковымъ затонъ“, а верхняя, отдѣляющаяся невысокимъ сухимъ пескомъ, носитъ названіе „Великовской заводъ“. Въ затонѣ и во входѣ въ него имѣются песчаныя отмели, хотя въ общемъ затонъ обширный и безопасный отъ весенняго ледохода; входъ въ него прямой, по луговому яру глубина отъ 7 до 22 четвертей. Ближайшее селеніе отъ затона, село Великовское, находится верстахъ въ пяти. Зимовочныхъ помѣщеній въ затонѣ нѣтъ, поэтому въ немъ могутъ останавливаться на зимовку только суда, застигнутыя случайно осеннимъ ледоходомъ. Пре-

жде у села Великовского была дровяная пристань, — туда во время весенняго разлива вводили суда для погрузки дровъ.

5. Затонъ Кременскій. Расположенъ на правомъ берегу р. Волги у дер. Кременокъ, что ниже Шелковаго затона, верстахъ въ трехъ; отдѣленъ отъ коренной Волги невысокой песчаной косой. Входъ въ затонъ глубокой: въ него могутъ входить груженныя суда. Длина затона около 600 саженъ и ширина до 60 саженъ. Затонъ не безопасенъ для зимующаго каравана отъ весенняго ледохода: заграждающая въ приверхъ отъ Волги въ Осельскомъ яру невысокая дамба во время весенней прибыли воды заливаается, и ледъ изъ Волги попадаетъ въ затонъ. По этому въ затонѣ можно останавливаться лишь только судамъ, внезапно захваченнымъ осеннимъ ледоходомъ.

6. Сомовскій затонъ. Расположенъ на лѣвомъ берегу Волги въ Сомовской воложкѣ. Затончикъ этотъ малопомѣстительный и можетъ служить лишь временной случайной зимовкой для судовъ, застигнутыхъ осеннимъ ледоходомъ. Затонъ со стороны Волги отъ весенняго ледохода загражденъ высокимъ Сомовскимъ островомъ, а со стороны Сомовской воложки невысокой песчаной косой, такъ что находится въ ухвостьѣ Сомовской воложки. Ближайшее селеніе въ горной сторонѣ — село Фокино, а въ лѣвой — луговой сторонѣ — село Разнѣжье, верстахъ въ 4-хъ отъ затона. Чтобы попасть въ эти селенія, нужно переѣзжать съ одной стороны Волгу, а съ другой Сомовскую воложку.

7. Васильсурскій затонъ. Расположенъ на правомъ берегу р. Волги, у самаго города. Хорошо защищенъ, какъ со стороны Волги, такъ и со стороны Суры, вполне безопасенъ отъ весенняго ледохода, но недостаточно помѣстителенъ и, кромѣ того, значительно обмелѣлъ. Глубина въ немъ въ настоящее время при входѣ 5—6 четвертей, а выше по затону 4 четверти, такъ что остановившіяся на зимовку суда размѣщаются частью въ устьѣ затона, а частью выше устья, у праваго берега рѣчки Волги, и вводятся въ затонъ весною по мѣрѣ прибыли воды въ Волгѣ.

8. Зимовна у г. Чебоксарь. Расположена по правому берегу р. Волги, ниже устья рѣчки Чебоксарки; въ смыслѣ зимовочнаго пункта удобствъ никакихъ не представляетъ; суда ставятся на зимовку у праваго берега, при чемъ со стороны Волги ничѣмъ не защищены, а потому здѣсь ос-

таются на зимовку суда лишь мѣстныхъ жителей и дебаркадеры, которые весною вводятся отъ весенняго ледохода въ рѣчку, но она мало помѣстительна, и непопавшимъ въ нее судамъ приходится оставаться подъ устьемъ рѣчки.

9. Затонъ Голодаевскій. Расположенъ на лѣвомъ берегу Волги противъ города Чебоксарь. Затонъ этотъ для зимовки не годится, такъ какъ въ верхней части занесенъ пескомъ, а въ нижней части совсѣмъ почти обмелѣлъ. Поэтому здѣсь почти никто судовъ на зимовку не ставитъ, а если и оставляютъ, то только порожніе подчалки, и они остаются на Волгѣ у песка, а затѣмъ уже весною по прибыли воды заводятся въ затонъ къ лѣснымъ пристанямъ Губина, Хлѣбникова, Макарова (пристани Кувшинская, Кубинская или Раковая) для погрузки лѣса, дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ.

10. Звенигскій затонъ или Ченурскій. Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги ниже Сундыря (Маринскій посадъ) верстахъ въ 30-ти. Затонъ отдѣленъ со стороны коренной Волги широкой и высокой песчаной косой, поросшей мелкимъ кустарникомъ; вполне безопасенъ отъ весенняго ледохода, длина затона до 1000 саженъ и ширина 60—80 саженъ, такъ что здѣсь можетъ помѣститься до 100 судовъ. Входъ въ затонъ узкій, имѣетъ глубину 12 четвертей, заноситъ ея пескомъ. Въ настоящую навигацію расчищался Чекурскій перекалъ и вынутый землечерпательницей песокъ первоначально откладывался на осередокъ, а затѣмъ въ послѣдствіи отвозился къ затонному ухвостю, вслѣдствіе чего произошло засореніе и суженіе входа въ затонъ, чего бы допускать не слѣдовало. Глубина же въ затонѣ 15—16 четвертей. Въ затонѣ имѣется механической судостроительный заводъ, помѣщенія для служащихъ и рабочихъ, школа и земская больница съ постояннымъ врачомъ, а также церковь (бывш. постр. пар. о-ва „Дружина“); кромѣ того много дачныхъ построекъ. Звенигскій затонъ вообще принадлежитъ къ числу наиболѣе благоустроенныхъ затоновъ на Волгѣ.

11. Кабачищенскій затонъ (или Паратскій). Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги у дер. Кабачищъ противъ села Вязовыхъ. Отдѣленъ отъ коренной Волги высокой песчаной длинной косой, вполне защищающей зимующій въ затонѣ караванъ отъ весенняго ледохода. Длина затона около 2000 саженъ, ширина 40—50 саженъ, глубина 12—14 четвертей, а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ до-

ходить до 20 четвертей. Входъ въ затонъ имѣетъ ширину около 30 сажень. Въ верховьи затона находится заводъ Французскаго О-ва; рядомъ съ нимъ расположены ремонтныя мастерскія Казанскаго Округа П. С., а далѣе зимовки частныхъ лицъ. Въ настоящее время, въ связи съ постройкой О-вомъ Московско-Казанской ж. д. моста черезъ р. Волгу у с. Вязовыхъ, отъ лѣваго берега р. Волги устраивается земляная насыпь въ видѣ плотины на протяженіи почти 2-хъ верстъ. Насыпь эта прошла черезъ затонъ и раздѣлила его на двѣ части. Чтобы дать возможность судамъ попадать съ Волги въ верхнюю часть затона, желѣзной дорогой предположено устройство канала, посредствомъ котораго будетъ соединена верхняя часть затона съ Волгою къ тому мѣсту, гдѣ расположенъ Французскій заводъ и мастерскія Казанскаго Округа, а также зимовочныя постройки Любимова, Никитина и др. Однако, будетъ ли дѣйствительно устроенъ этотъ каналъ, съ увѣренностью сказать нельзя, такъ какъ заводъ Французскаго О-ва ликвидируетъ свое дѣло, продавая постройки по частямъ, а Правленіе Казанскаго Округа П. С. за переносъ казенныхъ мастерскихъ и жилыхъ помѣщеній получаетъ отъ желѣзной дороги вознагражденія около 200 т. рублей, безъ устройства канала; верхняя часть затона окончательно будетъ закрыта и, повидимому, взамѣнъ ея въ настоящее время, на ряду съ работами по устройству канала, производятся работы по уренію нижней части затона,

12. Затонъ Арахчинскій (и Красногорскій). Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги у дер. Арахчино и находится выше Казани верстахъ въ 5. Устье затона противъ дер. Печищъ, затонъ отдѣленъ отъ Волги песчаной косой, поросшей кустарникомъ, съ приверха защищенъ высокими дамбами, имѣетъ длину до 3-хъ верстъ. Нижняя часть затона называется Арахчинскимъ затономъ и находится противъ деревни Арахчино, а верхняя Красногорскимъ, потому что находится у с. Красногорска. Входъ въ затонъ узкій, глубина 9 четвертей. Такая же глубина и въ затонѣ. Какъ входъ, такъ отчасти и самый затонъ, прочищены землечерпательницей, вообще входъ въ затонъ требуетъ ежегодной расчистки землечерпаніемъ. Зимовка судовъ въ Арахчинскомъ и Красногорскомъ затонахъ отъ весенняго ледохода вполне

безопасна. Въ затонѣ могутъ помѣститься до 150 судовъ. На лѣвомъ берегу затона находятся постоянныя помѣщенія, принадлежащія разнымъ пароходовладѣльцамъ. Кромѣ того счетомъ пароходовладѣльца Землянова строится домъ для училища.

13. Зимовка у с. Верхняго Услона. Расположена у праваго берега р. Волги при селѣ В. Услонѣ. Зимовку судовъ здѣсь удобной и безопасной считать нельзя, потому что зимующія суда во время ледохода ничѣмъ не защищены. Укрываются только за рынокомъ горы или по прибыли воды весною спускаются ниже въ Услонскую воложку къ дер. Пахотной, а потому въ В. Услонѣ можно ставить только порожнія суда.

14. Затонъ Нижне-Услонскій. Расположенъ на правомъ берегу р. Волги у с. Н. Услона ниже Казани въ 8 верстахъ. Затонъ отдѣленъ отъ Волги высокой косой, заросшей мелкимъ кустарникомъ. Входъ въ затонъ довольно широкій, но не такъ глубокъ:—8—9 четвертей. Вообще затонъ не очень удобный, маловмѣстительный, но въ верхней своей части безопасный отъ весенняго ледохода. Въ немъ ежегодно становится на зимовку до 25—30 пароходовъ и столько же баржей. Если этотъ затонъ расчистить землечерпательницей до глубины хотя бы 12 четвертей, тогда бы въ него можно было бы ставить на зимовку не только одни пароходы и порожнія суда, но и груженныя.

15. Затонъ Соляная Воложка. Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги противъ с. Ташенки, въ 20 верстахъ ниже Казани. Затонъ этотъ представляетъ собою помѣстительную и удобную зимовку для груженыхъ судовъ, ширина затона 70—80 сажень, длина до 500 сажень. Входъ въ затонъ чрезъ песчаную косу каналомъ, ежегодно прорываемый землечерпательницами, глубина затона 15—25 четвертей. Входъ въ затонъ не широкій, всего лишь около 20 саж. Затонъ помѣстительный и удобный, вполне защищенный отъ весенняго ледохода. Въ немъ можетъ помѣститься приблизительно отъ 150 до 200 груженыхъ и порожнихъ судовъ. Въ этотъ затонъ становится на зимовку исключительно нефтяной караванъ. Неудобствомъ затона является то, что входъ въ него заносится пескомъ, а потому требуетъ ежегодной расчистки землечерпаніемъ.

Въ Канцеляріи Совѣта Съѣздовъ можно получать
слѣдующія изданія:

- Вып. I. Труды I Съѣзда Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна. Н.Новгородъ 10—14 декабря 1908 года. Цѣна 1 руб.
- Вып. II. Труды Совѣта Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна: 1) Инж. П. С. Н. Н. Бехтеревъ: Нужды рѣкъ Волжскаго Бассейна въ связи съ вопросомъ о передачѣ грузовъ съ воды на желѣзную дорогу по Московскому району желѣзныхъ дорогъ; 2) Инж. П. С. А. Н. Голубевъ: Нужды рѣкъ Волжскаго Бассейна въ связи съ вопросомъ о передачѣ грузовъ съ воды на желѣзную дорогу по Восточному району желѣзн. дорогъ. Цѣна 30 коп.
- Докладъ Горн. Инж. С. И. Кузнецова: „Гурьевскій уѣздъ Уральской области, какъ нефтеносный районъ, подлежащій эксплуатаціи“.
- Поверстное разстояніе рѣкъ: Волги, Камы, Оки, Вятки, Бѣлой, Суры, Шексны, Ветлуги, Унжи, Мо-логи и Москвы. (Карманное и стѣнное изданія). Ц. 10 коп.
- Сводъ постановлений I Съѣзда Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна. Н.-Новг. 1909 г.
- Отчетъ Совѣта Съѣздовъ о его дѣятельности за время съ 10-го декабря 1908 г. по 1-е ноября 1909 года. Цѣна 50 коп.
- Вліяніе системы исключительныхъ и навигаціонныхъ тарифовъ на хлѣбную торговлю. Нижній-Нов-городъ 1910 г.
- Труды II Съѣзда Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна. Нижній-Новгородъ, 10—14 декабря 1909 го-да. Цѣна 1 р. 50 к.
- Труды III Съѣзда Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна. Нижній-Новгородъ, 10—13 декабря 1910 г. Цѣна 1 р. 50 к.
- Отчетъ Совѣта Съѣздовъ о его дѣятельности за время съ 1 декабря 1909 г. по 1 ноября 1910 г. Цѣна 1 р.
- Всеподданнѣйшій докладъ о развитіи волжскаго судоходства, представленный Его Императорскому Величеству Государю Императору во время приѣма 27 іюля сего года депутаціи отъ волж-скаго судоходства цѣна 25 к.
- Къ поступившему на разсмотрѣніе Государственной Думы и Государственнаго Совѣта законопроек-ту Министерства Путей Сообщенія „объ установленіи сборовъ за пользованіе Сормов-скимъ и Муромскимъ затонами на р. Волгѣ у Нижняго-Новгорода“. Цѣна 30 к.
- Къ поступившему на разсмотрѣніе Государственной Думы и Государственнаго Совѣта законодатель-ному предположенію 30 членовъ Государственной Думы „о полудныхъ въ пользу городовъ сборахъ съ грузовъ, привозимыхъ по воднымъ путямъ“. Цѣна 30 к.
- Докладная записка Совѣта Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго Бассейна. Къ одобренному Госу-дарственной Думой въ засѣданіи ея 26-го января 1911 г. и поступившему на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта законопроекту Министерства Внутреннихъ дѣлъ „объ установле-ній въ доходъ г. Нижняго-Новгорода и Нижегородской ярмарки сбора съ грузовъ“. Ц. 30 к.
- „Извѣстія Сов. Съѣздовъ“ вып. 1. 1 сент. 1911 г. Цѣна 50 коп.

XXIX годъ изданія. ОТКРЫТА НА 1912 ГОДЪ ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛЪ XXIX годъ изданія.

Извѣстія Собранія Инженеровъ Путей Сообщенія.

Въ 1912 году „Извѣстія“, по примѣру прошлаго года, будутъ издаваться подъ редакціей Тех-ническаго Отдѣла Собранія Инженеровъ Путей Сообщенія, еженедѣльно, а въ лѣтніе мѣсяцы разъ въ двѣ недѣли, въ объемѣ не менѣе 2 листовъ съ рисунками и чертежами въ текстѣ. Журналъ по-священъ экономическимъ, административнымъ и техническимъ вопросамъ Путей Сообщенія.

Цѣна изданія съ пересылкой и доставкой: въ Россіи—на годъ 8 руб., на полгода 5 руб.; за границу: на годъ 10 руб., на полгода 6 руб.

Подписка принимается въ Собран. Инженеровъ Путей Сообщенія въ С. Петербургѣ, Иванов-ская 14 и во всѣхъ книжныхъ магазинахъ.

Члены Собранія и постоянн. гости получаютъ „Извѣстія“ бесплатно.