

д 18
Р 118863

И. И. Данишевскій.

Къ вопросу
объ оборудованіи
лесдоколомъ
Архангельскаго порта.

Архангельскъ.
Губернская Типографія.
1911.

И. И. Данишевскій.



Къ вопросу
о бѣ оборудованіи
ледоколомъ
Архангельскаго порта.



Ярхангельскъ.
Губернская Типографія.
1911.

338 + 3 (09_f)

W

A 18

Къ вопросу объ оборудованіи ледоколомъ Архангельскаго порта.

Вопросу о продленіи навигаціи въ Архангельскомъ порту въ послѣднее время удѣлялось усиленное вниманіе мѣстными дѣятелями, считающими интересы порта близкими себѣ. На необходимость и возможность продлить навигаціонный періодъ въ порту указывала неоднократно мѣстная печать; возможность продленія здѣсь навигаціи признана мѣстнымъ городскимъ самоуправлениемъ и Обществомъ изученія Русского Сѣвера; такого же рода мнѣніе высказывалось и представителями портовой администраціи.

Способовъ продлить навигацію въ Архангельскомъ порту указывается обыкновенно два: болѣе радикальный и болѣе дорогой—устройство аванъ-порта въ устьѣ р. Сѣверной Двины—и менѣе радикальный, но зато болѣе легко осуществимый—оборудованіе порта пароходомъ-ледоколомъ.

Усилія мѣстныхъ дѣятелей привлекли вниманіе къ Архангельскому порту и въ болѣе отдаленныхъ кругахъ. О продленіи здѣсь навигаціи заговорили въ столичной печати, на съѣздахъ. Вопросъ этой былъ признанъ очереднымъ въ правительственныхъ учрежденіяхъ.—Практическимъ результатомъ всего этого является выработанный министерствомъ торговли и промышленности проектъ устройства для Архангельского порта ледокола, стоимость которого въ проектѣ исчислена въ 400.000 руб. и ежегодное содержаніе въ 102.060 руб.

Возникновеніе этого проекта на первый взглядъ вполнѣ естественное: съ одной стороны, снабженіе порта ледоколомъ признается наиболѣе легкимъ средствомъ удовлетворить желанія мѣстныхъ дѣятелей, заинтересованныхъ въ серьезномъ улучшеніи порта; съ другой стороны, при существованіи ледоколовъ въ портахъ такихъ болѣе южныхъ морей, какъ Балтійское и даже Черное, является, повидимому, логически необходимымъ имѣть ледоколъ и въ расположенному гораздо сѣвернѣе Архангельскомъ порту. Отсюда и предполагаемые размѣры ледокола (180 фут. длины, 46 фут. ширины и 14—15 фут. осадки), дѣлающіе его по величинѣ вторымъ послѣ „Ермака“.

Но, если при оцѣнкѣ этого проекта имѣть все время въ виду особенности Архангельского порта, то связанные съ постройкой ледокола ожиданія и возлагаемыя на него надежды, по нашему мнѣнію, нельзя признать преувеличенными.

Весною Двина очищается отъ своего рѣчного льда значительно раньше (на двѣ и на три недѣли), чѣмъ горло Бѣлаго моря освобождается отъ панесенныхъ весенними вѣтрами полярныхъ льдовъ. Для работы въ порту ледоколъ тогда не нуженъ. Въ горлѣ же Бѣлаго моря даже самый сильный ледоколъ едва ли сможетъ быть полезнымъ; движимый быстрыми въ этой части моря приливами и отливами, ледь, раздвинутый ледоколомъ, скоро сомкнется бы позади него. Съ большимъ трудомъ ледоколу, быть можетъ, удавалось бы проводить по одному пароходу, но поддерживать правильное движеніе тамъ онъ, безусловно, не въ состояніи.

Осенью, когда выходъ изъ Бѣлаго моря бываетъ долгое время свободенъ послѣ замерзанія Двины, для работы ледокола также имѣются серьезныя препятствія: сильные и постоянные морозы, большая террпторія порта, полная замкнутость его и недоступность для морского волненія и, главное, узость и извилистость рѣки Маймаксы, гдѣ проектируемый ледоколъ не вездѣ сможетъ даже повернуться.

Но продленіе навигаціи, если даже считать, что оно будетъ достигнуто при ледоколѣ, еще не достаточно. Оно важно не само по себѣ, а лишь постольку, поскольку обезпечить развиціе торговой дѣятельности порта, поскольку увеличить, какъ вывозъ черезъ порт отечественныхъ продуктовъ, такъ и ввозъ иностраннныхъ. И вотъ, если вопросъ о ледоколѣ для Архангельскаго порта обсуждать съ этой точки зренія, то польза, ожидаемая отъ него, представляется еще болѣе сомнительной.

Главный видъ торговли черезъ Архангельскій портъ составляетъ экспортъ. Импортъ въ общемъ торговомъ оборотѣ порта составляетъ пока лишь незначительный процентъ и въ продленіи навигаціи никакъ не нуждается (большая часть пароходовъ приходитъ въ Архангельскъ съ балластомъ).

Экспортъ Архангельскаго порта раздѣляется на слѣдующія главные категории: хлѣбные грузы, смольные товары и разные виды лѣсныхъ грузовъ.

Главная часть вывозимаго изъ Архангельска хлѣба идетъ изъ Сибири до ст. Котласъ по жел. дорогѣ и дальше по рѣкѣ С.-Двинѣ. Каждый годъ изъ Сибири черезъ Архангельскъ вывозится только хлѣбъ нронилогодняго урожая, такъ какъ хлѣбъ урожая текущаго года на ст. Котласъ можетъ быть доставленъ лишь послѣ закрытія навигаціи на р. С. Двинѣ, вѣдь предѣловъ дѣйствія ледокола. Изъ Котласа же, перезимовавшій тамъ, хлѣбъ успѣваетъ прибыть въ Архангельскъ задолго до закрытія навигаціи въ порту, обыкновенно не позже августа. Значительная часть хлѣба, идущая къ Архангельску черезъ ст. Урочь, Сѣв. жел. дорогѣ, въ виду отсутствія на ст. Архангельскъ—пристань приспособленій по выгрузкѣ, начиная отъ Вологды, также идетъ воднымъ путемъ. Но и эти грузы, въ виду неблагоустройства этого пути въ его современномъ состояніи, неблагоустройства особенно чувствительного въ позднюю осень съ ея темными, длинными ночами,—послѣ августа прибываютъ въ Архангельскъ лишь въ крайне незвачительномъ количествѣ.—Въ 1909-мъ году, когда, вслѣдствіе высокаго урожая пшеницы въ Сибири, хлѣбный экспортъ черезъ Архангельскъ былъ особенно великъ, привозъ хлѣбныхъ грузовъ въ Архангельскъ по р. Сѣв. Двинѣ по отдѣльнымъ мѣсяцамъ распредѣлялся такимъ образомъ: въ маѣ 54,7%, въ юнѣ 16,6%, въ юлѣ 19,2%, въ сентябрѣ 2,5% и въ октябрѣ 0,7%, при чемъ главную массу сентябрьскихъ и октябрьскихъ грузовъ составляла ржаная мука, прибывающая въ Архангельскъ не для вывоза за границу, а для нуждъ населенія губерніи.

По желѣзной дорогѣ хлѣбные грузы, если и могли бы прибывать въ количествѣ, требующемъ для вывоза ихъ за границу продленія навигаціи, то лишь послѣ устройства элеватора и углубленія фарватера у ст. Архангельскъ—пристань. При настоящемъ же отсутствіи приспособленій по выгрузкѣ изъ вагоновъ, при необходимости подвозить хлѣбъ со станціи къ пароходамъ въ баржахъ, хлѣбные грузы съ жел. дороги въ общей массѣ вывозимаго черезъ Архангельскъ за границу хлѣба составляютъ лишь ничтожную частицу.

Значить, для экспорта изъ Архангельска хлѣбныхъ грузовъ, при оставленіи въ силѣ прочихъ условій дѣятельности Архангельского порта, главнымъ образомъ, при оставленіи неудовлетворенной потребности порта въ новыхъ подѣздныхъ путяхъ, въ продленіи навигаціи надобности нѣтъ. Распределеніе хлѣбнаго вывоза изъ Архангельска по мѣсяцамъ вполнѣ подтверждаетъ это наше мнѣніе: въ томъ же 1909-мъ году всѣ хлѣбные грузы, предназначенные къ вывозу за границу, были отправлены изъ Архангельска въ первые четыре мѣсяца навигаціи. На сентябрь осталось всего 0,3% общаго хлѣбнаго вывоза, а въ октябрѣ уже не было вывезено ни одного пуда.

Вывозимые черезъ Архангельскъ смольные товары также прибывають въ архангельскъ почти исключительно рѣчнымъ путемъ. Периодъ смолокуренія на Сѣверѣ заканчивается въ апрѣлѣ. Такъ какъ большая часть смольныхъ товаровъ заготовляется по берегамъ мелкихъ рѣкъ - рѣчекъ, сплавъ по которымъ въ лѣтнее время, вслѣдствіе ихъ обмѣнія, невозможенъ, то заготовленные за зиму смольные товары отправляются къ Архангельску еще до спада весенней воды и въ первой половинѣ лѣта успѣваютъ прибыть въ Архангельскъ. Имѣя смольные товары въ порту уже въ первой половинѣ навигаціоннаго периода, экспортёры ихъ, естественно стараются и отиравить ихъ за-границу возможно раньше. Къ этому экспортёровъ побуждаетъ и желаніе быстрѣе реализовать затраченный на товары капиталъ и опасность убытка отъ лѣтней утечки товаровъ при оставленіи ихъ неотправленными до поздней осени. Да и запроданы за-границу смольные товары бываютъ, большей частью, еще до открытия навигаціи.

Остаются лѣсные грузы. Вывозимые изъ Архангельска лѣсные грузы подраздѣляются на слѣдующіе виды: а) лѣсь въ кругломъ видѣ (бревна), б) мелкій лѣсь (дрова, балансы, шахтовыя подпорки и проч.) и с) пиленый лѣсь.

Лѣсь въ кругломъ видѣ прибываетъ въ Архангельскъ исключительно водою, въ плотахъ. Такъ же, какъ и смольные товары, онъ выгоняется на Сѣверную Двину изъ мелкихъ рѣкъ и рѣчекъ и потому такъ же въ Архангельскъ онъ успѣваетъ прибыть въ первой половинѣ навигації. Разъ онъ прибываетъ такъ рано, владѣльцамъ его нѣтъ никакого расчета оттягивать отправку до самыхъ послѣднихъ дней навигаціи: поздняя отправка увеличивала бы ихъ расходы за карауль лѣса, увеличивала бы опасность разбоя плотовъ во время осеннихъ погодъ; осенюю обходится дороже погрузка, а главное—повышаются морские фрафты и премія за застрахованіе груза.

Вывозимый изъ Архангельска мелкій лѣсь (дрова, балансы шахтовыя подпорки и проч.) большою частью поступаетъ въ портъ съ верховьевъ Сѣверной Двины и частью съ мѣстныхъ лѣсныхъ биржъ въ видѣ отбросовъ, получающихся при обработкѣ крупнаго лѣса. Лѣсь, поступающій воднымъ путемъ, заготовляется въ предыдущую зиму и затѣмъ сплавляется къ Архангельску частью въ плотахъ, а главнымъ образомъ въ судахъ (баржахъ). Держать въ Архангельскѣ этотъ видъ лѣсныхъ грузовъ невыгодно и опасно по указаннымъ уже выше причинамъ. Для достаточно ранней отправки лѣса, прибывающаго въ баржахъ, имѣется и другое побудительное обстоятельство: судовладѣльцы стараются освободить баржи для того, чтобы использовать ихъ въ перевозкахъ новыхъ грузовъ, и, во всякомъ случаѣ, суда должны быть освобождены отъ грузовъ настолько заблаговременно, чтобы успѣть до

пачала заморозковъ прибыть въ мѣста зимнихъ стоянокъ, находящіяся на большомъ разстояніи отъ Архангельска.

Пиленій лѣсъ, по времени распиловки, бываетъ 2-хъ родовъ: лѣсъ зимней распиловки, обнимающей 8—9ти мѣсячный періодъ съ сентября—октября по апрѣль—май, и лѣсъ лѣтней распиловки. Лѣсъ зимней распиловки весь готовъ къ отправкѣ уже въ началѣ навигаціи. Лѣсъ лѣтней распиловки также можетъ вывозиться, по мѣрѣ его распиловки и просушки. Такимъ образомъ, для трехъ-пятинедѣльного періода, на который, предполагается, ледоколъ продлить навигацію въ Архангельскомъ порту, остается лишь лѣсъ поздней осенней распиловки. Но къ отправкѣ этого лѣса имѣются громадныя препятствія, дѣлающія ее экономически невозможной.

Осенняя погода сильно замедляетъ просушку лѣса, распиленного въ сентябрѣ и октябрѣ. И теперь, когда лѣсъ сентябрьской и октябрьской распиловки совсѣмъ не попадаетъ за границу, преобладающая часть рекламиацій заграничныхъ покупателей относится къ отправкамъ послѣдняго періода навигаціи. При отправкахъ же товара болѣе поздней распиловки неизбѣжныя скидки и бонификациіи значительно уменьшили бы выгоду этихъ отправокъ.

Съ 1го октября нового стиля премія за страхованіе иностранныхъ пароходовъ, главнымъ образомъ, англійскихъ, повышается на 1%, что составляетъ около 1000—2500 руб. за рейсъ на пароходъ, а съ 1-го ноября нового стиля большинство заграничныхъ страховыихъ обществъ совершенно отказывается страховать пароходы, идущіе въ Бѣломорскіе порты.

Подъ вліяніемъ этого и подъ вліяніемъ ряда другихъ причинъ, въ концѣ сентября и въ октябрѣ значительно дорожаютъ морскіе фрахты.

Премія за страхованіе морскихъ грузовъ, отправляемыхъ изъ Архангельска, со второй половины сентября быстро поднимается; въ этомъ году послѣ 30-го сентября она дошла до 3% за страхованіе тюремнаго груза и до 9%—палубнаго.

Съ 1-го октября н. ст. голландскіе пароходы переходятъ на зимнюю марку и грусятся на 6—9 дюймовъ меньше, что составляетъ около $\frac{1}{10}$ — $\frac{1}{12}$ грузоподъема парохода при погрузкѣ лѣсныхъ материаловъ, требующей для полной осадки парохода высокаго палубнаго груза.

Съ 18-го октября н. ст. пароходы, идущіе въ великобританскіе порты, не имѣютъ права загружать палубу выше 7-ми футовъ. Такъ какъ пароходы обыкновенно загружаютъ палубу лѣсными материалами до высоты въ 18—19 фут., то послѣ 18-го октября н. ст. эти пароходы должны уходить съ недогрузомъ въ $\frac{1}{2}$ — $\frac{5}{8}$ всего палубнаго груза, что составляетъ около $\frac{1}{6}$ части всего груза парохода.—Естественно, что фрахтъ, не полученный за недобраный грузъ, падаетъ на грузъ, принятый въ уменьшенному количествѣ,—и морской фрахтъ, для повышенія котораго осенью имѣется и безъ того достаточно причинъ, повышается еще больше.

Наконецъ, погрузка въ концѣ октября и въ ноябрѣ, при морозѣ, часто при снѣгѣ, должна идти значительно медленнѣе и стоить значительно дороже, чѣмъ менѣе поздняя погрузка.

Все это вмѣстѣ взятое ложится настолько большими расходами на товаръ, что для экспортёровъ будетъ выгоднѣе оставить у себя товаръ до новой навигаціи, и если-бы они и стали пользоваться помощью ледокола, то, очевидно, лишь въ тѣхъ немногихъ случаяхъ, когда почему-либо не успѣли отправить раньше запроданній по контракту товаръ.

Въ 1909 г. изъ общаго количества лѣсныхъ грузовъ, вывезенныхъ изъ архангельского порта за-границу, на сентябрь приходилось 17,9% и на октябрь 14,85. Но послѣдняя цифра нуждается въ той оговоркѣ, что октябрьскій вывозъ относится не ко всему октябрю, а лишь къ первой половинѣ его, и даже лишь къ первымъ десяти днямъ.

Весь экспортъ Архангельского порта въ 1909 г. по отдельнымъ мѣсяцамъ распредѣляется такимъ образомъ: въ первые $3\frac{1}{2}$ мѣсяца навигаціи вывезено 81,4% и въ послѣднихъ два мѣсяца 18,6%, опять таки съ тою оговоркой, что во второй половинѣ октября % вывоза понижается до нуля.

Указанныя выше затрудненія и неудобства позднихъ отправокъ, какъ для отправителей, такъ и для пароходовладѣльцевъ, имѣютъ настолько важное значеніе, что даже существующій навигаціонный періодъ въ Архангельскомъ порту используется не вполнѣ: послѣдніе пароходы изъ порта ежегодно уходятъ значительно раньше дѣйствительного прекращенія навигаціи, т. е. замерзанія Двины.

Проектъ устройства ледокола также говорить о всѣхъ этихъ затрудненіяхъ въ концѣ навигаціоннаго періода въ Архангельскомъ порту. Авторамъ его извѣстны и дорогіе фрахты въ концѣ навигаціи, и отказъ страховыхъ обществъ страховывать пароходы, идущіе въ Бѣломорскіе порта, дольше, чѣмъ до 1-го ноября нов. стиля и фактическое прекращеніе навигаціи задолго до замерзанія Двины. Все это проектъ объясняетъ, именно, отсутствіемъ ледокола. Но такое объясненіе, по нашему мнѣнію, нельзя признать правильнымъ: для выхода въ море въ началѣ ледостава вполнѣ достаточно собственныхъ силъ парохода, или, въ крайнемъ случаѣ, тѣхъ пароходовъ ледокольного типа, которые имѣются въ управлѣніи порта и въ управлѣніи работъ по улучшенію порта, и если пароходы уходятъ иногда задолго до ледостава, обычно въ половинѣ октября, то, очевидно, потому, что половина нашего октября какъ разъ совпадаетъ съ началомъ новыхъ тяжелыхъ условій страхованія пароходовъ. Но та или иная высста премій за страхованіе пароходовъ зависить исключительно отъ количества аварій по пути къ данному порту, а, въ предѣлахъ Архангельскаго порта, насколько намъ извѣстно, не было еще ни одной аваріи, причиненной ледоставомъ.

Изъ изложенного ясно, по нашему мнѣнію, что для экспорта изъ Архангельского порта въ его настоящихъ размѣрахъ существующая продолжительность навигаціи достаточна, и ужъ ни въ коемъ случаѣ нельзя надѣяться, что ледоколъ прибавитъ къ существующему грузообороту порта 10 миллионовъ пудовъ, какъ предполагается въ проектѣ ледокола. 10 миллионовъ пудовъ, по переводѣ количества пудовъ на число пароходовъ, равносильно 70 пароходамъ; но, если даже на сентябрь мѣсяцъ, обыкновенно, приходится не больше 60—70 пароходовъ, то расчитывать на такое количество пароходовъ въ порту послѣ ледостава, очевидно, нѣть основаній. Да и грузовъ для нихъ не наберется.

Мы произвели опросъ капитановъ адресованныхъ къ намъ *) пароходовъ о необходимыхъ, по ихъ мнѣнію, улучшенияхъ въ Архангельскомъ порту, и всѣ они признаютъ устройство для порта ледокола въ

*) Торговый Домъ И. и И. Данищевскіе.
Ред.

такомъ видѣ, какъ онъ проектируется, совершенно бесполезнымъ. Переходя отъ аргументовъ научно-экономическихъ къ аргументамъ житейского характера, капитаны, между прочимъ, говорятъ, что, если-бы въ Архангельскѣ чувствовалась потребность въ продленіи навигаціи, то мѣстный биржевой комитетъ не выработалъ бы такихъ обычаевъ порта, изъ-за которыхъ пароходамъ приходится стоять здѣсь гораздо больше времени, чѣмъ въ заграничныхъ портахъ.

Продленіе навигаціоннаго періода въ Архангельскомъ порту имѣло бы смыслъ, съ экономической точки зреянія, лишь въ случаѣ значительного увеличенія количества грузовъ, прибывающихъ въ Архангельскъ въ концѣ навигаціи для вывоза за границу. Но для этого увеличенія необходимо цѣлый рядъ условій, изъ коихъ главныя: улучшеніе подъѣздныхъ путей къ Архангельскому порту и улучшеніе складочныхъ операций съ разными товарами въ порту. Выражаясь болѣе опредѣленно, необходимо предварительно улучшить судоходныя условія на рѣкѣ Сѣверной Двинѣ и ея главныхъ притокахъ, чтобы рѣчные пароходы въ теченіе всей навигаціи могли брать полный грузъ и не были вынуждены повышать обычные фрахты до той степени, при которой фактическая возможность отправки товаровъ теряетъ экономический интересъ для отправителя. Необходимо переложить узкую колею на участокъ Урочь-Архангельскъ, Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, на широкую, дабы лишняя перегрузка товаровъ въ Вологдѣ не отвлекала грузы сибирскаго и пермско-вятскаго района отъ Архангельска къ Петербургу. Еще лучше бы было провести къ Архангельску новую желѣзную дорогу изъ Сибири, о чемъ ходатайствуютъ всѣ общественные организаціи Архангельска. Необходимо устроить элеваторъ для хлѣбныхъ грузовъ, прибывающихъ по желѣзной дорогѣ, такъ какъ только при существованіи элеватора станція Архангельскъ-пристань можетъ стать въ тѣсную связь съ экспортомъ Архангельскаго порта, чего теперь нѣтъ, и привлечь къ Архангельску хлѣбные грузы послѣ закрытія навигаціи въ верховьяхъ Сѣверной Двины. Необходимо также устроить зернохранилище для хлѣбныхъ грузовъ, прибывающихъ рѣчнымъ путемъ, хотя, по природнымъ своимъ условіямъ, Архангельскій портъ не представляетъ препятствій для вывоза ихъ и въ существующій періодъ навигаціи. Необходимо устроить лѣсную биржу въ порту: до устройства такой биржи вывозъ лѣса черезъ Архангельскъ въ сколько-нибудь крупныхъ размѣрахъ возможенъ лишь для мѣстныхъ архангельскихъ фирмъ, имѣющихъ свои собственныя биржи. Всѣ же не мѣстные экспортеры и даже мѣстные, но менѣе крупные, не имѣющіе своихъ биржъ, должны для склада и сортировки своихъ лѣсныхъ матеріаловъ или арендовать биржи у владѣльцевъ лѣсопильныхъ заводовъ, что обходится дорого и въ большинствѣ случаевъ невозможно, или держать свой лѣсъ на водѣ въ плотахъ, что соединено съ большими неудобствами и съ рискомъ потери лѣса и обходится въ концѣ концовъ не лешевле арендованія биржи. Изъ-за отсутствія лѣсной биржи въ Архангельскѣ, какъ намъ извѣстно, недавно открывшійся большой лѣсопильный заводъ въ Перми, несмотря на установленный для лѣсныхъ грузовъ исключительно льготный тарифъ на участокъ Пермь-Вятка-Котласъ, Пермской желѣзной дороги, и несмотря на возможность пользоваться воднымъ путемъ между Котласомъ и Архангельскомъ, заключилъ контрактъ на экспортъ продуктовъ своей распиловки не черезъ Архангельскъ, а черезъ С.-Петербургъ.

Необходимость всѣхъ отмѣченныхъ мѣропріятій (какъ и многихъ изъ указываемыхъ ниже) засвидѣтельствована г. начальникомъ управліенія работъ по улучшенію Архангельского порта въ его „Пояснительной запискѣ къ улучшенію Архангельского порта“, и мы здѣсь утверждаемъ, что съ экономической точки зрѣнія немедленное проведеніе ихъ въ жизнь безусловно важнѣе оборудованія порта ледоколомъ проектируемаго типа.

Но и перечисленныя выше мѣропріятія будутъ способны привлечь новые грузы къ Архангельску въ концѣ навигаціи лишь при условіи достаточно выгоднаго ихъ вывоза отсюда. А эта выгоданость однимъ продленіемъ навигаціи обезпечена быть не можетъ, ибо выше мы видѣли, какъ тяжелы условія поздней отправки товаровъ изъ Архангельска. И потому, прежде заботъ о продленіи навигаціи въ Архангельскомъ порту, гораздо важнѣе, по нашему мнѣнію, позаботиться о болѣе продуктивномъ и безопаснѣмъ использованіи существующаго навигаціоннаго периода въ порту, особенно во второй его половинѣ, такъ какъ только этимъ путемъ возможно понизить морскіе фрахты и страховую премію для грузовъ, отправляемыхъ изъ Архангельска, что и служить главнымъ условіемъ для развитія торговой дѣятельности порта. Въ качествѣ мѣръ къ наиболѣе продуктивному и безопаснѣму использованію существующаго периода навигаціи въ Архангельскѣ мы бы предложили слѣдующее:

Содѣйствіе импорту въ Архангельскій портъ. Увеличеніе его по-низило бы фрахты для вывозимыхъ изъ Архангельска товаровъ, такъ какъ высота этихъ фрахтовъ въ настоящее время въ значительной степени объясняется необходимостью для пароходовладѣльцевъ оправдать ими и расходы во время рейсовъ въ Архангельскъ, куда пароходы идутъ, по большей части, съ балластомъ. Импортъ черезъ Архангельскъ, пока небольшой, все-же обнаруживаетъ тенденцію къ увеличенію. Географическое положеніе Архангельска, какъ транзитнаго пункта для грузовъ, идущихъ въ Сибирь, вполнѣ допускаетъ развитіе импорта черезъ него до уровня существующаго экспорта и выше. И мы видимъ, что, дѣйствительно, Архангельскимъ портомъ начинаютъ пользоваться для грузовъ, идущихъ въ Сибирь. Такъ, въ навигацію текущаго года черезъ Архангельскъ прошло изъ-за границы на Богословскіе горные заводы около 800.000 пуд. кокса, который ранѣше весь шелъ черезъ другие порты. Необходимо устранить препятствія, мѣшающія развитію импорта. Здѣсь опять-таки приходится указать на необходимость улучшеннія условій судоходства на рѣкѣ Сѣверной Двинѣ и на необходимость соединенія Архангельска желѣзной дорогой съ Сибирию. Что касается самаго порта, то въ немъ, въ первую очередь, слѣдуетъ ускорить выгрузку товаровъ на таможенной пристани и упростить таможенный осмотръ привозимыхъ грузовъ, такъ какъ время, которое теперь пароходамъ, приходящимъ сюда съ грузомъ, приходится терять изъ-за формальностей таможенного осмотра и изъ-за медленной выгрузки, настолько велико, что иногда выгоднѣе отправить пароходъ въ Архангельскъ съ балластомъ, чѣмъ съ грузомъ товаровъ. Безусловно необходимо увеличить и такъ оборудовать таможенную пристань, чтобы у нея могли выгружаться одновременно и всѣми своими лебедками, по крайней мѣрѣ, два большихъ парохода. Необходимо также, чтобы существующая при таможнѣ для разгрузки пароходовъ артель рабочихъ-дрягилей работала болѣе интенсивно. Лучшѣ всего было бы, если-бы для работъ этой ар-

тели были установлены обязательные минимальные нормы, существующія для всѣхъ другихъ работъ въ порту.

Должны быть приняты мѣры къ сокращенію времени, которое тратится пароходами въ Архангельскомъ порту при нагрузкѣ. Слѣдовало бы прежде всего увеличить установленную биржевымъ комитетомъ суточную норму для погрузки пароходовъ. Существующія нормы, какъ для лѣсныхъ, такъ и для прочихъ грузовъ, почти всѣ малы и, установленные, повидимому, въ интересахъ отправителей, въ сущности, лишь увеличиваются ихъ расходы: въ дѣйствительности погрузка идетъ часто значительно быстрѣе офиціальной нормы, но получающееся отъ этого сбереженіе поступаетъ въ карманы пароходовладѣльцевъ, такъ какъ пароходовладѣльцы, калькулируя фрахты для грузовъ изъ Архангельска, имѣютъ въ виду эту офиціальную норму погрузки. Понизить же фрахты пароходовладѣльцы не могутъ, такъ какъ, пока остается въ силѣ существующая офиціальная норма погрузки, рѣдко, но все-же бываетъ, что отправитель грузить не больше офиціальной нормы въ день, и пароходъ, со всѣми праздниками, стоять въ порту до трехъ недѣль и больше.

Еще болѣе значительное сбереженіе времени для пароходовъ было бы получено при освѣщеннѣ всей территории порта, начиная отъ бара и до 9 ой версты. Съ половины іюля въ Архангельскѣ уже начинаются темныя ночи. Между тѣмъ послѣ этого времени и до конца навигаціи въ Архангельскѣ бываетъ больше 200 пароходовъ; по природнымъ условіямъ порта ихъ можетъ быть и больше. При отсутствіи освѣщенія, большинству изъ нихъ приходится стоять ночью или при входѣ въ устье Двины или при выходѣ изъ него; при этомъ нагруженный пароходъ часто упускаетъ необходимую ему для выхода въ море полную воду, если она приходится на ночь, и долженъ ждать еще нѣсколько лишнихъ часовъ утромъ. Пароходы, берущіе грузы у разныхъ фирмъ, теряютъ много времени изъ-за невозможности переходить отъ одного мѣста къ другому послѣ наступленія вечерней темноты. Въ общей-же сложности пароходамъ приходится терять къ это время изъ-за темноты совершенно непродуктивно по 2—3 дня лишнихъ. По переводѣ на деньги эта потеря времени составить больше 500 руб. на пароходъ, а на всѣ пароходы, грузящіеся въ это время въ Архангельскѣ, больше 100,000 руб., или, если считать, что всѣ пароходы въ это время грусятся лѣсомъ, $1\frac{1}{2}$ —2 шиллинга на стандартъ.

Далѣе изъ мѣропріятій, имѣющихъ въ виду ту же цѣль—сократить время, проводимое пароходами въ порту и уменьшить ихъ расходы здѣсь, можно было-бы указать на болѣе тщательный промѣръ воды на барѣ и на улучшеніе лоцманской организаціи, что бы пароходамъ не приходилось терять время у бара въ ожиданіи болѣе высокой воды, когда она и безъ того достаточна для ихъ прохода, какъ это было въ текущую навигацію, и чтобы пароходъ во всякое время дня и ночи могъ получить надежного лоцмана. Было-бы желательно улучшить установку знаковъ по фарватеру рѣки и установить на Соломбальскомъ и городскомъ рейдахъ плавучіе деревянные буи, за которые пароходы могли бы быстро и безопасно укрѣпляться для стоянки. Погрузка парохода, укрѣпленного на 2-хъ такихъ буяхъ, идетъ быстрѣе и безопаснѣе, чѣмъ погрузка парохода, укрѣпленного на одномъ якорѣ и поворачиваемаго въ разныя стороны приливомъ и отливомъ. Существующія же плавучія желѣзныя бочки для укрѣпленія за нихъ тросами крайне неудобны. Желательно, чтобы очистка судовъ производилась не

только въ Соломбальской таможнѣ, но и въ городской; чтобы таможня въ Чижовкѣ производила осмотръ пароходовъ не только днемъ, но и ночью. Желательно, чтобы было составлено на русскомъ и англійскомъ языкахъ подробное описание Архангельского порта и всѣхъ существующихъ въ немъ правилъ и обычаевъ, которое вмѣстѣ съ подробной картой порта вручалось бы капитанамъ за определенную плату, при осмотрѣ пароходовъ, въ Чижовкѣ.—Не претендуя здѣсь на исчерпывающій перечень необходимыхъ мѣропріятій, мы позволяемъ себѣ сослаться на имѣющуюся въ дѣлахъ управлениія порта „Записку“ покойного директора-распорядителя архангельско-мурманскаго срочнаго пароходства Ф. К. Попова, отъ 11-го января 1907 г., и на локладъ общества моряковъ торгового флота Русскаго Сѣвера отъ 21-го марта того же года, въ которыхъ подробно и обстоятельно указано, что необходимо сдѣлать для приближенія Архангельска на уровню западно европейскихъ портовъ.

Всѣ эти мѣропріятія, сокращая время, проводимое пароходами въ Архангельскѣ, позволили бы каждому пароходу вмѣсто 3—4 рейсовъ, которые онъ дѣлаетъ теперь, сдѣлать 5—6 рейсовъ,—другими словами, вызвали бы пониженіе фрахтовъ не менѣе, чѣмъ на $\frac{1}{8}$.

Кромѣ пониженія морскихъ фрахтовъ, для усиленія дѣятельности Архангельскаго порта необходимо еще пониженіе страховой преміи для отправляемыхъ изъ него грузовъ, т. е., въ конечномъ счетѣ, необходимо принять мѣры къ уменьшенію числа аварій судовъ на пути къ Архангельску въ Бѣломъ морѣ и въ ближайшей къ нему части Ледовитаго океана.

Уменьшеніе аварій сдѣлало бы Архангельскій портъ болѣе популярнымъ среди пароходовладѣльцевъ. Игнорированіе Архангельскаго порта со стороны большинства пароходныхъ компаний не стало бы имѣть мѣста, и было бы не трудно добиться установленія срочныхъ рейсовъ къ Архангельску. Насколько трудно заинтересовать пароходные компании въ установлѣніи такихъ рейсовъ при настоящихъ условіяхъ плаванія вблизи порта, можно судить, напримѣръ, по тому, что изъ 6-ти пароходовъ, арендованныхъ нами для совершенія правильныхъ рейсовъ въ Архангельскѣ въ навигацію этого года, одинъ погибъ.

Для уменьшенія аварій необходимо лучше изучить и отмѣтить всѣ опасныя мѣста въ Бѣломъ морѣ въ направленіи къ Архангельску. Не считая себя компетентными указать, какія именно мѣста, мы опять ссылаемся на упомянутые уже выше „Записку“ Ф. К. Попова и докладъ общества моряковъ торгового флота Русскаго Сѣвера, где имѣется обширный матеріалъ по этому вопросу. На основаніи заявленій всѣхъ спрошеннныхъ нами капитановъ, мы находимъ, однако, возможнымъ указать на необходимость установки плавучаго маяка съ сиреной на WNW сторонѣ Орловской банки, где, какъ констатируютъ и упомянутые выше документы, происходит большая часть аварій.

Второю важною мѣрой для уменьшенія количества аварій является упорядоченіе спасательной службы. Необходимо, во-первыхъ, чтобы о всѣхъ аваріяхъ, которыя пароходы терпятъ вблизи береговъ, администрація порта получала бы уведомленія немедленно, а не черезъ два

*) Въ навигацію текущаго года одна изъ мѣстныхъ фирмъ получила съ Городецкаго маяка телеграмму о крушении парохода „Mariston“, а наша контора, несмотря на свой двукратный срочный запросъ съ оплаченнымъ отвѣтомъ, не имѣла съ маяка никакого отвѣта.

дня и не черезъ частныхъ лицъ, какъ это было въ текущую навигацію, при аваріи парохода „Mariston“ у Городецкаго маяка, и необходимо, чтобы помошь получалъ, по возможности, каждый терпящій аварію пароходъ и притомъ достаточно своевременно, а не на четвертый день послѣ аваріи, какъ было съ тѣмъ-же пароходомъ „Mariston“.

Для своевременного уведомленія объ аваріяхъ необходимо установить телеграфное или телефонное сообщеніе главныхъ маяковъ съ Архангельскомъ и сдѣлать пользованіе этимъ сообщеніемъ для всѣхъ одинаково доступнымъ *). Для подачи же помоши аварійнымъ судамъ необходимо спеціальный спасательный пароходъ.—По вопросу о спасательномъ пароходѣ мы считаемъ необходимымъ высказаться здѣсь несолько подробнѣе.

Начиная съ 1907 года и кончая навигаціей текущаго года, намъ извѣстно до 25 случаевъ аварій пароходовъ на недалекомъ, сравнительно, разстояніи отъ Архангельскаго порта; изъ нихъ въ пяти пароходы потерпѣли полное крушеніе. На годъ, значитъ, приходится не менѣе 5 аварій и не менѣе 1-го крушенія. Въ дѣйствительности тѣхъ и другихъ, конечно, было гораздо больше. Достаточно взглянуть на карту крушеній, составленную Л. Брейтфусомъ, чтобы сказать, что Двинской заливъ Бѣлаго моря, горло Бѣлаго моря и далѣе на сѣверъ, банки у Орловскаго и Городецкаго маяковъ являются настоящимъ кладбищемъ для судовъ и грузовъ.

Всѣ случаи полнаго крушенія, по свидѣтельству капитановъ погибшихъ судовъ и вообще спеціалистовъ въ морскомъ дѣлѣ, объясняются либо полнымъ отсутствіемъ спасательной помоши, либо помошью слишкомъ недостаточной и притомъ запоздалой, какъ было напримѣръ съ пароходомъ „Mariston“, получившимъ помошь на 4-ый день послѣ аваріи и то въ видѣ пароходика, неприспособленного для спасенія большихъ морскихъ судовъ. Частичныя аваріи причиняли бы также менѣе потерь, если бы помошь аварійнымъ судамъ подавалась не какимъ-нибудь случайно проходящимъ вблизи, а спеціально спасательнымъ пароходомъ.

Извѣстные намъ случаи подачи помоши аварійнымъ пароходамъ въ періодъ 1907—1910 г. стоили около 15.000 фунтовъ стерлинговъ или около 140—150 тысячъ рублей, не считая стоимости ремонта и выброшенаго груза. Каждый погибшій пароходъ стоить не менѣе 150.000—200.000 рублей, а такой, какъ „Mariston“, стоить 400.000 руб. Всѣ эти потери страховыя общества, конечно, покрываютъ повышенными преміями за страхованіе пароходовъ, рейсирующихъ въ Архангельскъ, и перевозимыхъ на нихъ грузовъ.

Если-бы спеціальный спасательный пароходъ сохранялъ хотя половину того, что теперь гибнетъ при полныхъ крушеніяхъ пароходовъ и уменьшилъ хотя часть потерь при частичныхъ аваріяхъ, то онъ уже вполнѣ оправдывалъ-бы затраченный на него капиталъ. Но, кромѣ того, въ свободное отъ своей спеціальной службы время спасательный пароходъ могъ бы исполнять буксирныя работы въ порту, что еще болѣе увеличило-бы его заработокъ. Уменьшеніемъ аварійныхъ убытковъ, понижениемъ страховыхъ премій для пароходовъ и грузовъ спасательный

пароходъ содѣйствовалъ бы развитію торговли черезъ Архангельскій портъ гораздо больше, чѣмъ продленіе, при помощи ледокола, навигаціи на 2—3 недѣли. И мы глубоко убѣждены, что въ настоящее время, съ экономической точки зрѣнія, снабженіе Архангельскаго порта спасательнымъ пароходомъ гораздо важнѣе, чѣмъ оборудование его большимъ ледоколомъ.

Ледоколу, какъ мы уже говорили выше, нечего будетъ дѣлать въ порту. Самое большее, что онъ можетъ дать, это—сбереженіе фрахта 2-хъ—3-хъ пароходовъ. Но это сбереженіе можетъ быть достигнуто путемъ приспособленія спасательного парохода къ разбиванію петолстаго льда (пароходъ типа „Лебединъ“, но болѣе сильный), а затѣмъ, спасеніе одного парохода уже даетъ сбереженіе, котораго ледоколу не сбратъ въ нѣсколько лѣтъ. На пониженіе страховыхъ премій послѣ оборудования порта ледоколомъ типа „Ермакъ“ разсчитывать нельзя, такъ какъ ледоставъ самъ по себѣ аварій не вызываетъ, а къ работѣ на аваріяхъ, вызванныхъ другими причинами, главнымъ образомъ, къ снятію судовъ съ мелей, онъ, по своимъ размѣрамъ, былъ бы неспособенъ. Что-же касается стоимости, какъ сооруженія, такъ и ежегоднаго содержанія, то, разумѣется, спасательный пароходъ легкаго ледокольнаго типа обойдется гораздо дешевле того ледокола въ 3000 индикаторныхъ силъ, который проектируется для Архангельскаго порта.

Такъ какъ въ смѣту министерства торговли и промышленности уже внесены 400.000 р. на постройку ледокола для Архангельскаго порта, то, но нашему мнѣнію, было бы наиболѣе раціонально употребить часть этой суммы на приобрѣтеніе спасательного парохода, а полученное сбереженіе израсходовать на тѣ улучшенія Архангельскаго порта, которыхъ указаны выше.

Въ заключеніе мы считаемъ необходимымъ, во избѣжаніе возможныхъ недоразумѣній, повторить, что все время обсуждали вопросъ о ледоколѣ для Архангельскаго порта (типа большихъ ледоколовъ) только съ экономической стороны, т. е. съ точки зрѣнія развитія торговыхъ оборотовъ Архангельскаго порта. Мы совершенно не касаемся здѣсь возможной пригодности ледокола для совершенія на немъ научныхъ экспедицій въ полярныя страны. Въ интересахъ науки, быть можетъ, слѣдуетъ обзавестись ледоколомъ еще болѣе сильнымъ, чѣмъ „Ермакъ“, но въ такомъ случаѣ необходимо ясно и опредѣленно сказать, что онъ строится съ научною цѣлью, а не ради поднятія торговыхъ оборотовъ Архангельскаго порта. Считаемъ также необходимымъ оговориться, что не оспариваемъ совершенно возможности продлить въ Архангельскѣ навигацію при помощи ледокола, хотя и сомнѣваемся въ ней, но мы не видимъ пока въ этомъ надобности и потому считаемъ оборудование Архангельскаго порта большимъ ледоколомъ пока экономически невыгоднымъ. Мы рѣшаемся даже сказать, что, пока не будутъ понижены фрахты и страховые преміи для грузовъ изъ Архангельска, пока не будетъ достигнуто пониженіе процента крушений судовъ съ этими грузами, слѣдовало-бы скорѣе запретить, чѣмъ поощрять поздній вывозъ изъ Архангельска, такъ какъ съ народно-хозяйственной точки зрѣнія онъ, безусловно, убыточенъ. Намъ самимъ хотѣлось бы видѣть Архангельскій портъ работающимъ не пять мѣсяцевъ, какъ теперь, а полгода и болѣе, и мы хотимъ вѣрить, что онъ достигнетъ такой степени развитія. Но для этого необходимо прежде создать

условія, обезпечивающія достаточный притокъ грузовъ въ портъ и дѣлающія вывозъ ихъ выгоднымъ и поздней осенью. Лишь послѣ созданія такихъ условій можно будетъ говорить о необходимости и выгодности, съ экономической точки зренія, оборудования Архангельского порта ледоколомъ.

И. И. Данишевскій.



65

56

п. 53 г.

86

3. 81

82

001

