

Труды Комиссии о мерах улучшения водных путей России

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
Т11

Т11 Труды Комиссии о мерах улучшения водных путей России / – М.: Книга по Требованию, 2024. – 36 с.

ISBN 978-5-521-25957-1

ISBN 978-5-521-25957-1

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2024
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2024

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг — не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель — вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания — решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

на какихъ перевозятся грузы; д) величины осадки на какихъ передвигаются суда въ отдѣльные навигаціонные періоды; ж) стоимости перевозки разныхъ грузовъ въ разное время. Въ виду того обстоятельства, что разныя свѣдѣнія не съ одинаковымъ успѣхомъ могутъ быть сообщены одними и тѣми же учрежденіями или лицами, перечисленные вопросы программы сгруппированы въ два отдѣла, изъ которыхъ каждый представляетъ собою самостоятельную программу, а именно: отдѣлъ первый заключаетъ въ себѣ всѣ вопросы, касающіеся грузовъ и принаровленъ для полученія этихъ свѣдѣній по отдѣльнымъ пристанямъ, отъ биржевыхъ комитетовъ, городскихъ и земскихъ управъ; второй же отдѣлъ касается всего того, что относится къ судамъ и стоимости перевозки на нихъ грузовъ и назначается для разсылки и полученія свѣдѣній отъ отдѣльных судовладѣльцевъ. Относительно перваго отдѣла программы нужно еще замѣтить, что запрашиваемая въ немъ свѣдѣнія будутъ служить дополненіемъ къ даннымъ о грузовомъ движеніи, составляемымъ статистическимъ отдѣленіемъ министерства путей сообщенія, которыми предполагается воспользоваться для нашей цѣли.

М. Ф. Кульчицкій. свѣдѣнія министерства путей сообщенія значительно отклоняются отъ дѣйствительности.

При существованіи $1\frac{0}{4}\%$ сбора груза всегда показывалось гораздо меньше, чѣмъ его перевозилось.

И. Н. Величко. У насъ въ Рыбинскѣ существуетъ сборъ съ хлѣба, нами установленный. За прибытіемъ судовъ мы сами слѣдимъ, чтобы насъ не обманывали. Причалила баржа, сейчасъ и видно, какъ она нагружена. Въ виду этого наши данныя о количествѣ приходящихъ и отходящихъ грузовъ совершенно правильны; если однако ихъ сличить съ данными министерства путей сообщенія, оказывается, что между ними ничего нѣтъ общаго.

Б. Ю. Трояновскій. Въ отношеніи такихъ перегрузочныхъ пунктовъ, какимъ является Рыбинскъ, данныя министерства путей сообщенія о передвиженіи грузовъ нѣсколько условны, вслѣдствіи чего лицу, непосвященному въ способъ заполнения графъ, легко сбиться и одну цифру принять за другую.

И. Н. Величко. Нѣтъ, разница въ цифрахъ замѣчается даже въ отношеніи того груза, который только доходитъ до Рыбинска.

К. К. Де-Ливронъ. Съ прошлаго года $\frac{1}{4}\%$ сбора нѣтъ, значитъ за два года должны быть болѣе вѣрныя свѣдѣнія и у министерства путей сообщенія.

И. Н. Величко. У насъ во всякомъ случаѣ статистика гораздо лучше.

В. И. Покровскій. Учетъ грузовъ для взиманія $\frac{1}{4}\%$ сбора производился все время по одному и тому же образцу и слѣдовательно погрѣшности въ учетѣ были одни и тѣ же. При такихъ условіяхъ статистика грузоваго движенія министерства путей сообщенія представляетъ интересъ въ томъ отношеніи, что цифры ея легко исправить, установивъ опредѣленный $\%$ погрѣшности, и въ такомъ исправленномъ видѣ иллюстрировать дѣйствительное количество перевозимыхъ грузовъ.

Б. Ю. Трояновскій. Я считаю нужнымъ воспользоваться данными министерства путей сообщенія потому, что получить свѣдѣнія — сколько грузовъ приходитъ и отходитъ отъ всѣхъ пристаней Волги, очень трудно. Затрудненіе встрѣтиться, съ одной стороны, вслѣдствіе значительнаго количества пристаней, которыхъ на Волгѣ болѣе 300, а съ другой — по отсутствію записей на многихъ пристаняхъ о отходящихъ и приходящихъ грузахъ.

И. Н. Величко. Есть возможность узнать о передвиженіи грузовъ черезъ страховыя общества, но только

ное всѣхъ, такъ какъ у насъ на Волгѣ нѣкоторыя крупныя фирмы совсѣмъ не страхуютъ хлѣбный грузъ.

Б. Ю. Трояновскій. Если бы страховыя общества захотѣли намъ дать свѣдѣнія по страхованію грузовъ, то, конечно, свѣдѣнія эти были бы весьма полезны. Вопросъ однако въ томъ: дадутъ ли ихъ страховыя общества?

С. М. Житковъ. Страховыя общества врядъ ли что дадутъ, но относительно Волги имѣется масса изслѣдованій о хлѣбныхъ грузахъ, о нефтяныхъ остаткахъ до Нижняго, и данными этихъ изслѣдованій можно было бы воспользоваться.

Б. Ю. Трояновскій. Изслѣдованій о грузовомъ движеніи по Волгѣ весьма немного и къ тому же заключающіяся въ нихъ данныя не совсѣмъ отвѣчаютъ нашей задачѣ. Получить отъ страховыхъ обществъ нужныя свѣдѣнія тоже врядъ ли удастся, такъ что въ концѣ концовъ все таки необходимо будетъ обратиться къ статистикѣ мин. пут. сообщ., исправивъ предварительно ея цифры по тѣмъ указаніямъ, какія можно будетъ вывести изъ отвѣтовъ о грузовомъ движеніи съ различныхъ пристаней Волги.

В. И. Покровскій. Мнѣ думается путемъ мѣстнаго изслѣдованія можно было бы даже способствовать улучшенію статистики мин. пут. сообщ., такъ какъ данныя, полученныя съ нѣкоторыхъ пристаней, будутъ представлять собою свидѣтельство живыхъ людей, и потому, если окажется разногласіе по сравненію ихъ съ свѣдѣніями м-ва пут. сообщ., послѣднее, замѣтивъ это, несомнѣнно, приметъ мѣры.

Предсѣдатель. Мнѣ тоже представляется необходимымъ собрать современныя данныя на 30—40 большихъ пристаняхъ, исправить по нимъ свѣдѣнія мин. пут. сообщ. и воспользоваться послѣдними для нашей цѣли.

С. М. Житковъ. Относительно тѣхъ пристаней, гдѣ имѣются желѣзныя дороги, свѣдѣнія о грузахъ можно

было бы найти, кромѣ того, въ трудахъ желѣзнодорожнаго департамента.

В. И. Покровскій. Не мѣшаетъ все таки попытать извлечь данныя отъ страховыхъ обществъ. Мнѣ кажется, что страховыя общества въ нихъ не откажутъ. Будучи статистикомъ городской думы, я имѣлъ случай обращаться къ страховымъ обществамъ, и они выражали полную готовность подѣлиться съ имѣющимся у нихъ матеріаломъ.

Б. Ю. Трояновскій, по предложенію предсѣдателя, читаетъ первые четыре параграфа программы для полученія свѣдѣній о грузовомъ движеніи съ главнѣйшихъ пристаней Волги.

Ф. И. Левандовскій Вамъ нужны свѣдѣнія за одинъ годъ?

Б. Ю. Трояновскій. Вообще за послѣднее время.

В. И. Покровскій. Я полагаю, что нужно опредѣлить за какой именно періодъ времени требуютъ данныя.

Б. Ю. Трояновскій. Я редактировалъ вопросы въ общей формѣ, не приурочивая ихъ къ опредѣленному году, потому что, при отсутствіи записей о движеніи грузовъ на многихъ пристаняхъ, отвѣты на такіе вопросы могутъ быть даны только приблизительные, на основаніи наблюденій за цѣлый рядъ послѣднихъ лѣтъ.

К. К. Де-Ливронъ. Надо все таки сказать для какого года требуются свѣдѣнія и лучше всего собирать ихъ для прошлаго года.

С. М. Житковъ. Непремѣнно нужно обозначить годъ, къ которому относятся собираемые свѣдѣнія. Тогда только это будетъ ясно и опредѣленно.

М. Ф. Кульчицкій. Относительно хлѣба нужно сказать, что въ 1897 г. хлѣба не было и овесъ шелъ даже изъ Рыбинска. Поэтому для запроса о хлѣбныхъ грузахъ слѣдуетъ выбрать какой нибудь другой обыкновенный по урожайности годъ.

Предсѣдатель. Нужно попросить дать свѣдѣнія за два года; думаю что такъ будетъ лучше.

Б. Ю. Трояновскій. Далѣе идетъ 5-ый параграфъ, содержаніе котораго такое, какъ и § 4, но только въ болѣе общей формѣ. Я помѣстилъ этотъ параграфъ на случай, если бы оказалось затруднительнымъ составить свѣдѣнія по довольно сложной таблицѣ § 4, требующей точныхъ, а не приблизительныхъ данныхъ.

И. Н. Величко. На главныхъ пристаняхъ всѣ эти свѣдѣнія имѣются; это все написано и напечатано, такъ что вы ихъ сейчасъ можете получить.

Б. Ю. Трояновскій. Я встрѣчалъ печатные отчеты со свѣдѣніями о грузахъ только Рыбинскаго, Нижегородскаго и Саратовскаго биржевыхъ комитетовъ и далеко не увѣренъ, можно ли найти писанныя или печатныя данныя о грузахъ и по другимъ главнѣйшимъ пристанямъ.

Н. В. Герасимовъ. Для нашихъ цѣлей особой точности въ распредѣленіи грузовъ совсѣмъ не требуется.

М. Г. Герсевановъ. По моему не слѣдуетъ помѣщать въ рассылаемыхъ программахъ детальныя вопросы, которые лучше предоставить опредѣлять слѣдователямъ на мѣста.

Б. Ю. Трояновскій. Читаетъ §§ 6, 7, 8, 9 и 10 программы, поясняя при этомъ, что § 9 имѣетъ такое же значеніе по отношенію къ § 8, какое и § 5 по отношенію къ § 4-му, параграфъ же 10 имѣетъ цѣлью выясненію причинъ, въ силу которыхъ для передвиженія разныхъ грузовъ выбирается то или другое время.

М. Ф. Кульчицкій. Весь главный грузъ идетъ весной.

Б. Ю. Трояновскій. Я тоже такъ предполагаю, но нужно установить этотъ фактъ. Здѣсь ставится вопросъ объ убыткахъ и данныя должны выяснять, какой можетъ получиться недочетъ, если грузъ для своего передвиженія долженъ пользоваться, вмѣсто высокой воды

весною, низкой водой лѣтомъ. § 11 введенъ съ цѣлью разъяснить вліяніе условій судоходства на Волгѣ на количество отправляемыхъ водой грузовъ.

И. Н. Величко. Несомнѣнно, что въ мелководье грузы отправляются въ обходъ по желѣзнымъ дорогамъ. Бывало такъ, что въ Рыбинскѣ снизу приходила пшеница по желѣзной дорогѣ, вмѣсто того, чтобы вести ее по Волгѣ.

Б. Ю. Трояновскій. § 12 имѣетъ цѣлью опредѣлить остатки неперегозимыхъ за навигацію грузовъ; § 13 касается вопроса насколько желѣзныя дороги отвлекаютъ грузы отъ передвиженія ихъ Волгой; § 14 включенъ для выясненія размѣра необходимыхъ и желательныхъ улучшеній пристаней. Въ отвѣтъ на § 15 желательно получить указанія на вѣроятныя вліянія на грузооборотъ улучшенія судоходныхъ условій рѣки. § 16 строгаго значенія не имѣетъ, но поставленъ для того, чтобы получить болѣе подробныя свѣдѣнія о пристаняхъ и судахъ, къ нимъ приписанныхъ.

Ф. І. Левандовскій. Много свѣдѣній о пароходахъ можно найти въ списокѣ паровыхъ судовъ изданнымъ М-мъ П. С.

К. К. Де-Ливронъ. Значатся ли суда приписанными къ извѣстной пристани?

М. Ф. Кульчицкій. Не приписанныя, но, такъ сказать, житейски принаровленные къ извѣстной пристани. Но тутъ можетъ быть такъ: пристань замерзла и я не могу отправить судно въ Каму съ грузомъ, оно тутъ и остается. Вотъ развѣ собрать свѣдѣнія о судахъ по мѣсту жительства хозяина, это будетъ удобнѣе.

Предсѣдатель. Не лучше ли будетъ не требовать этихъ свѣдѣній, если ихъ не могутъ дать.

Б. Ю. Трояновскій. Послѣдній вопросъ касается, проживающихъ на пристаняхъ судовладельцевъ, адреса

которыхъ слѣдовало бы имѣть, чтобы знать къ кому обратиться.

С. М. Житковъ. Мнѣ казалось бы, что въ § 10 надо включить чрезвычайно важный пунктъ, а именно вопросъ о сухопутномъ подвозѣ къ пристанямъ. Какія тамъ существуютъ пути: шоссированные ли, мошечные, или такіе ужасные, что въ теченіе осени или весны подвозъ прекращается, лошади тонутъ.

В. И. Покровскій. Это дѣйствительно очень важно. Тамъ, гдѣ разсматриваютъ желѣзнодорожные тарифы, всегда обращаютъ вниманіе на подвозъ грузовъ къ желѣзнымъ дорогамъ. Подвозы поглощаетъ громадныя деньги.

М. Ф. Кульчицкій. Съ какого приблизительно раіона желательно получить подробныя свѣдѣнія?

Б. Ю. Трояновскій. Приблизительно на 100 верстъ отъ пристани.

И. Н. Величко. А къ кому можно будетъ обратиться за этими свѣдѣніями?

Б. Ю. Трояновскій. Гдѣ есть биржевые комитеты—къ нимъ, въ губернскихъ городахъ—въ губернскія земскія управы, въ уѣздныхъ городахъ—въ уѣздныя земскія управы или въ упрощенныя городскія правленія.

М. Ф. Кульчицкій. Относительно вопроса о времени, требующаго на нагрузку, я долженъ замѣтить, что это зависитъ отъ рода груза: нагрузка хлѣба занимаетъ одно, а наливка нефти—другое время. Продолжительность времени зависитъ также отъ размѣровъ судна, отъ погоды при нагрузкѣ хлѣба и отъ насоса при наливкѣ нефти. Въ виду этого, можно, пожалуй, сказать, сколько въ прошломъ году у меня ушло на нагрузку извѣстнаго груза въ то или другое судно, но сколько вообще тратится времени на нагрузку—это опредѣлить трудно.

Б. Ю. Трояновскій. Я хотѣлъ бы знать мнѣніе комиссіи на сколько программа удовлетворяетъ требованіямъ ~~основной~~ ея цѣли.

В. И. Покровскій. Вопросъ поставленъ ясно. Программа полная. Относительно перевозки хлѣба надо, чтобы было указано, сколько отправлялось и сколько прибыло хлѣба въ 1898 году и затѣмъ оставить особенное мѣсто, гдѣ отмѣтить сколько прибываетъ или уходитъ хлѣба въ годъ урожайный. Послѣднія свѣдѣнія и будутъ служить поправкой первымъ, такъ что въ концѣ и можно будетъ видѣть грузооборотъ каждой пристани.

Б. Ю. Трояновскій. Я внесу предлагаемыя поправки въ видѣ примѣчаній къ соответствующимъ параграфамъ программы до времени ея печатанія. Теперь же мнѣ остается еще доложить вторую ея часть. Какъ уже приходилось говорить, эта вторая часть программы составлена въ формѣ отдѣльнаго вопроснаго листка для разсылки судовладельцамъ и включаетъ въ себѣ вопросы, редактированные въ направленіи учета стоимости перевозки грузовъ. Первый, при этомъ, параграфъ данной программы представляетъ собою таблицу съ вопросами о родѣ, матеріалѣ и размѣрахъ судовъ, служащихъ для перевозки разныхъ грузовъ, о подъемномъ вѣсѣ груза судовъ различныхъ размѣровъ при разныхъ осадкахъ, о продолжительности службы, строительной стоимости и стоимости ремонта судовъ и содержанія ихъ команды. Второй и третій параграфы служатъ дополненіями къ первому въ томъ смыслѣ, что § 2-й требуетъ нѣкоторыхъ подробностей относительно расходовъ на ремонтъ и § 3 такихъ же подробностей относительно состава команды и условій ея найма. Полученіе свѣдѣній по всѣмъ перечисленнымъ вопросамъ крайне нужно, такъ какъ свѣдѣнія эти лягутъ въ основаніе всякаго рода расчетовъ по выясненію стоимости перевозки при разныхъ судоходныхъ условіяхъ и, кромѣ того, дадутъ возможность опредѣлить наиболѣе пригодный типъ и размѣръ судна для отдѣльныхъ частей Волги и наиболѣе выгодный матеріалъ постройки судовъ для перевозки различныхъ грузовъ.

М. Ф. Кульчицкій. По смыслу вашихъ вопросовъ выходить, что по количеству груза пригоняется осадка, тогда какъ въ дѣйствительности, наоборотъ, грузъ пригоняется къ осадкѣ.

В. Ю. Трояновскій. Въ таблицѣ вопросъ редактированъ такъ: опредѣлить подъемный вѣсъ груза при средней, наибольшей и наименьшей осадкѣ судна и, слѣдовательно, не осадка къ грузу, а грузъ къ осадкѣ пригоняется. Впрочемъ, какъ ни редактировать данный вопросъ, результатъ получится одинаковый, такъ какъ и въ томъ и въ другомъ случаѣ существо дѣла заключается въ извѣстныхъ соотношеніяхъ между вѣсомъ груза и глубиной получающейся отсюда осадки судна.

С. М. Житковъ. По предлагаемой программѣ предполагается собирать свѣдѣнія о стоимости перевозки, но послѣдняя опредѣляется стоимостью тяги, относительно которой имѣются отмѣтки въ статистическихъ сборникахъ министерства путей сообщенія не только для Волги, но и для всѣхъ рѣкъ Россійской Имперіи. Тамъ же отмѣчаются также и размѣры судовъ, на какихъ перевозятся грузы.

Б. Ю. Трояновскій. Съ указываемыми матерьялами я ознакомленъ и потому считаю нужнымъ замѣтить, что они далеко не даютъ всего того, что намъ нужно. Статистика судовъ министерства путей сообщенія заключаетъ въ себѣ только указанія на родъ, размѣры и цѣнность судовъ въ извѣстныхъ предѣлахъ, какъ, напр.: баржа отъ такихъ до такихъ-то размѣровъ, цѣнностью отъ такой до такой-то суммы. Мы нуждаемся не въ этихъ цифрахъ, а въ цифрахъ конкретныхъ т. е. такихъ, которыя относились бы къ данному реально-существующему судну, такъ какъ только при такихъ условіяхъ наши расчеты не рискуютъ оказаться слишкомъ проблематичны. Кромѣ того, данные о родѣ, размѣрахъ и цѣнности извѣстнаго судна мы должны

имѣть въ общей связи съ данными относительно грузоподъемной способности судна, продолжительности его службы, стоимости расходовъ на ремонтъ, на содержаніе команды и, т. д., между тѣмъ всѣхъ этихъ свѣдѣній не имѣется въ статистикѣ министерства. Точно также означенная статистика не можетъ намъ помочь и въ опредѣленій стоимости перевозки грузовъ по той простой причинѣ, что хотя она и заключаетъ въ себѣ данныя о стоимости тяги, однако послѣдняя далеко не выражаетъ собою стоимости перевозки. Расходы судовщика на тягу составляютъ не болѣе $\frac{1}{3}$ всѣхъ расходовъ, опредѣлить которые можно лишь при благосклонномъ участіи самихъ судовладельцевъ, въ виду чего къ нимъ то и нужно обратиться.

К. К. Де-Ливронъ. Въ § 2 спрашивается, какъ часто производится ремонтъ судовъ, но вѣдь извѣстно, что ремонтъ долженъ быть непременно ежегодный. Больше раза въ навигацію онъ тоже не требуется.

Б. Ю. Трояновскій. Бываетъ, что нѣкоторыя суда, въ особенности изъ новыхъ, и не ремонтируются. Нужно поэтому установить нѣкоторое отношеніе между числомъ ремонтирующихся и неремонтирующихся для провѣрки расходовъ на ремонтъ.

И. Н. Величко. Въ программѣ спрашивается о мѣстѣ зимовки судовъ. У насъ случается, что на зиму остается въ Рыбинскѣ до 40 и болѣе судовъ, но какое это имѣетъ значеніе?

Б. Ю. Трояновскій. Значеніе то, что весною приходится стягивать суда изъ разныхъ пунктовъ въ пункты, откуда берется поставка и такимъ образомъ нести расходы по излишнему передвиженію судовъ.

В. И. Покровскій. На массу вопросовъ, затронутыхъ въ программѣ, мы не получимъ отвѣтовъ, потому совершенно не слѣдуетъ посылать эти вопросы.

Предсѣдатель. Такимъ образомъ тутъ возникаетъ