

V

Нужен ли дешевый морской путь на Обь и Енисей и возможен ли он?

В прежнее время суда, идущие на Енисей, доходили лишь до Гольчихи, а потому полуморские и подгрузочные суда, как «Минусинск» и «Барнаул», были полезны, но после того, как полковником Вилькицким был найден фарватер в острова, лежащие при устье Енисея, к которым безопасно могут доходить колесные речные пароходы с баржами, «Барнаул» и «Минусинск» составляют излишнее бремя для дела и только удорожают фрахт.

В нынешнем году предприниматель привел в Енисей два колесных парохода¹. Один из них служил на Кляйде для легкого пассажирского движения и без переделки, не вполне подходит к условиям плавания на реке Енисей, где требуется сильный буксирный пароход. Второй пароход слабее первого. Кроме этих судов, у предпринимателя на Енисее оказалась еще паровая баржа «Дельфин», которая также здесь зимовала, но и она к условиям речного плавания не подходит.

Установился обычай, что все пароходы идут на Обь и Енисей совместно, и зафрахтование пароходов к известному сроку вызывает непроизводительный расход. Некоторые пароходы по несколько недель стоят без дела. Также вызывает непроизводительный расход то, что доставляемый в устье Енисея груз не всегда поспевает в ту же навигацию до Красноярска

¹ *Востротин Степан (Стефан) Васильевич (1864 – после 1937). Сын золотопромышленника. Окончил Казанский ветеринарный институт (1887), учился в Парижской медицинской школе. В 1885 – 1899 городской голова Енисейска, мировой судья. Полярный исследователь. В 1894 совершил плавание из Лондона в Енисейск. В 1912 – 13 повторил путешествие по Северному морскому пути с Ф. Нансеном. Вложил*

²²

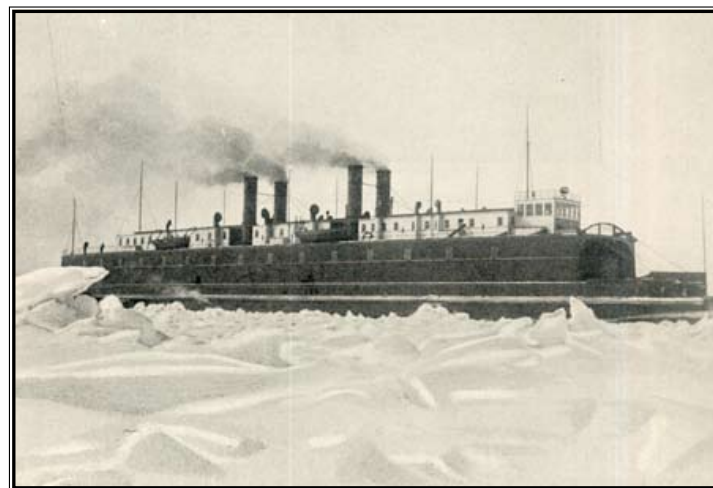
Цель моей поездки через Карское море морским путем в реку Енисей и оттуда реками и сухим путем обратно в Россию заключалась в том, чтобы выяснить, в какой мере осуществим дешевый морской путь в наши сибирские реки.

В настоящее время морским путем раз в год доставляются грузы на Енисей и Обь, но все предприятие имеет характер случайный. Главною приманкою для предпринимателей служит уменьшенная таможенная пошлина, которая с избытком покрывает крайне высокий фрахт на товар. Всего привезено в нынешнем 1897 г. на Обь и Енисей 8000 тонн груза, из которых 5000 тонн составляет чай. За перевозку каждого пуда чая, как я понял, берется 1 руб. 40 коп. Имея в виду, что грузы перевозятся из Петербурга во Владивосток по 30 - 40 коп. за пуд, будет очевидно, как высок фрахт для грузов, идущих в наши сибирские реки.

Причина, почему предприниматель берет за доставку грузов такие большие деньги заключается в том, что вся перевозка сопряжена с множеством побочных расходов, которые надо окупить в один рейс.

Обыкновенно в августе в Карском море льдов нет, но иногда льды бьются, между тем фрахтуются пароходы, ко льду не приспособленные, и следовательно, есть риск. Вследствие этого страховая премия на пароходы 15 % и, кроме того, страховые общества выговаривают почему-то, чтобы пароходы шли через Карское море под конвоем двух деревянных судов, которые приходится содержать круглый год без всякой работы. Одно из них, «Logna Doone» берет на себя всего только 400 тонн груза, а другое, «Blancatga», груза совсем не берет, и оба ходят на Енисей, вследствие требования страховых обществ.

Кроме этих двух дорого стоящих и бесполезных для перевозки грузов судов на Енисее содержатся еще два парохода: «Барнаул» и «Минусинск». Пароходы эти принадлежат к типу каботажных английских судов и, будучи хороши для этих целей, совершенно не подходят к условиям плавания по столь быстрой реке, как Енисей. Они винтовые, малосильные, а потому на Енисее стоят без дела, пока их не пошлют навстречу морским пароходам.



Казанский ветеринарный институт (1887), учился в Парижской медицинской школе. В 1885 - 1899 городской голова Енисейска, пмировой судья.

- 1 *Востротин Степан (Стефан) Васильевич (1864 - после 1937). Сын золотопромышленника. Окончил Казанский ветеринарный институт (1887), учился в Парижской медицинской школе. В 1885 - 1899 городской голова Енисейска, пмировой судья.*
- 22 *Полярный исследователь. В 1894 совершил плавание из Лондона в Енисейск. В 1912 - 13 повторил путешествие по Северному морскому пути с Ф. Нансеном. Вложил все свои деньги в Енисейское пароходство. В 1912 при содействии министра путей сообщений С.В. Рухлова*
- 34 *Востротину удалось добиться открытия первых русских радиостанций на Югорском Шаре, Маточкином Шаре (Новая Земля) и на полуострове Ямал. Неоднократно выступал в Государственной Думе по вопросам, связанным с использованием Северного морского пути. Видный деятель партии кадетов. Скончался в эмиграции. Прим. Н.К. Кытманов Александр Игнатьевич (1858 - 1910) - краевед, историк, почвовед, ботаник,*



Казанский ветеринарный институт (1887), учился в Парижской медицинской школе. В 1885 – 1899 городской голова Енисейска, мировой судья.

В прежнее время суда, идущие на Енисей, доходили лишь до Гольчихи, а потому полуморские и подгрузочные суда, как «Минусинск» и «Барнаул», были полезны, но после того, как полковником Вилькицим был найден фарватер в острова, лежащие при устье Енисея, к которым безопасно могут доходить колесные речные пароходы с баржами, «Барнаул» и «Минусинск» составляют излишнее бремя для дела и только удорожают фрахт.

В нынешнем году предприниматель привел в Енисей два колесных парохода¹. Один из них служил на Кляйде для легкого пассажирского движения и без переделки, не вполне подходит к условиям плавания на реке Енисей, где требуется сильный буксирный пароход. Второй пароход слабее первого. Кроме этих судов, у предпринимателя на Енисее оказалась еще паровая баржа «Дельфин», которая также здесь зимовала, но и она к условиям речного плавания не подходит.

Установился обычай, что все пароходы идут на Обь и Енисей совместно, и зафрахтование пароходов к известному сроку вызывает непроизводительный расход. Некоторые пароходы по несколько недель стоят без дела. Также вызывает непроизводительный расход то, что доставляемый в устье Енисея груз не всегда поспевает в ту же навигацию до Красноярска и, в таком случае, его приходится на санях везти от Енисейска до Красноярска, платя за громоздкие вещи иногда дороже, чем по 1 руб. с пуда.

Барж на Енисее у предпринимателя недостаточно, и так как нынешний год было предъявлено большое число грузов со Стрелки (впадение Ангары) в Красноярск, то баржи найти было очень трудно. Посему он просил, чтобы Министерство путей сообщения уступило ему две баржи, но получил лишь одну. Остальные баржи он достал, где мог, и нужно признать это благоприятно случайностью, ибо каждый хозяин держит баржи в таком числе, которое нужно ему самской ярмарке можно найти достаточно предложений со стороны пароходовладельцев и заручиться как пароходами, так и баржами. В нынешнем 1897 году предприниматель договорился, что в устье Оби на перегрузочный пункт ему доставят пшеницу по 16 коп. за пуд и что по той же цене подымут вверх привезенные им грузы.

Если со временем установится правильное морское сообщение с рекою Обь, то вниз грузы будут доставлять по 10 коп., а вверх по 15 коп. и их могут перевезти какое угодно количество: пароходов и барж на Оби для этого достаточно.

Если груза ввозного будет мало, так что баржи придется поднимать вверх порожнем, то надо считать, что доставка хлеба вниз обойдется по 15

¹ *Востротин Степан (Стефан) Васильевич (1864 – после 1937). Сын золотопромышленника. Окончил Казанский ветеринарный институт (1887), учился в Парижской медицинской школе. В 1885 – 1899 городской голова Енисейска, мировой судья. Полярный исследователь. В 1894 совершил плавание из Лондона в Енисейск. В 1912 – 13 повторил путешествие по Северному морскому пути с Ф. Нансеном. Влажил*

²²

Цель моей поездки через Карское море морским путем в реку Енисей и оттуда реками и сухим путем обратно в Россию заключалась в том, чтобы выяснить, в какой мере осуществим дешевый морской путь в наши сибирские реки.

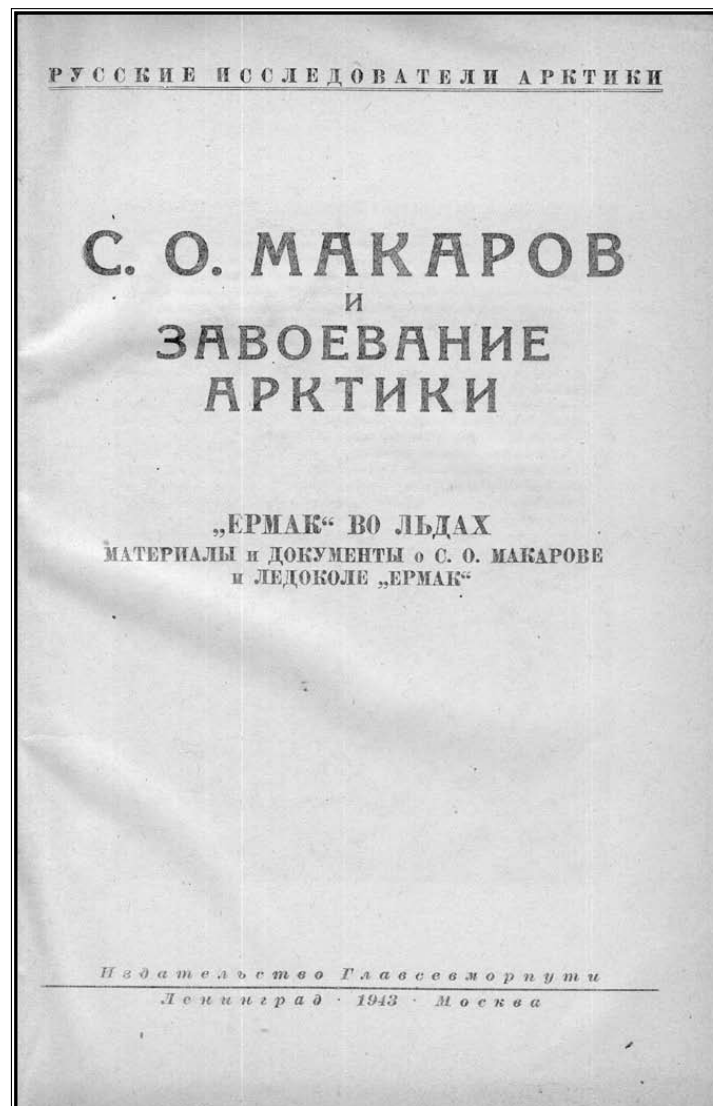
В настоящее время морским путем раз в год доставляются грузы на Енисей и Обь, но все предприятие имеет характер случайный. Главною приманкою для предпринимателей служит уменьшенная таможенная пошлина, которая с избытком покрывает крайне высокий фрахт на товар. Всего привезено в нынешнем 1897 г. на Обь и Енисей 8000 тонн груза, из которых 5000 тонн составляет чай. За перевозку каждого пуда чая, как я понял, берется 1 руб. 40 коп. Имея в виду, что грузы перевозятся из Петербурга во Владивосток по 30 - 40 коп. за пуд, будет очевидно, как высок фрахт для грузов, идущих в наши сибирские реки.

Причина, почему предприниматель берет за доставку грузов такие большие деньги заключается в том, что вся перевозка сопряжена с множеством побочных расходов, которые надо окупить в один рейс.

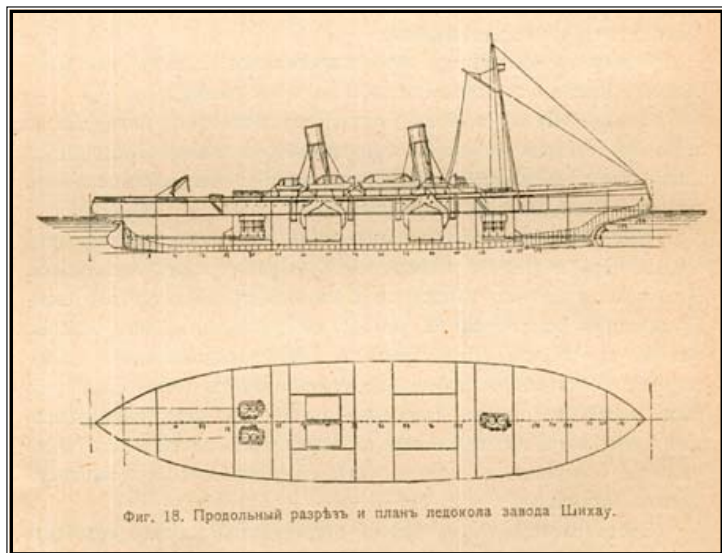
Обыкновенно в августе в Карском море льдов нет, но иногда льды бывают, между тем фрахтуются пароходы, ко льду не приспособленные, и следовательно, есть риск. Вследствие этого страховая премия на пароходы 15 %. и, кроме того, страховые общества выговаривают почему-то, чтобы пароходы шли через Карское море под конвоем двух деревянных судов, которые приходится содержать круглый год без всякой работы. Одно из них, «Logna Doone» берет на себя всего только 400 тонн груза, а другое, «Blancatga», груза совсем не берет, и оба ходят на Енисей, вследствие требования страховых обществ.

Кроме этих двух дорого стоящих и бесполезных для перевозки грузов судов на Енисее содержатся еще два парохода: «Барнаул» и «Минусинск». Пароходы эти принадлежат к типу каботажных английских судов и, будучи хороши для этих целей, совершенно не подходят к условиям плавания по столь быстрой реке, как Енисей. Они винтовые, малосильные, а потому на Енисее стоят без дела, пока их не пошлют навстречу морским пароходам.

- 1 *Востротин Степан (Стефан) Васильевич (1864 – после 1937). Сын золотопромышленника. Окончил Казанский ветеринарный институт (1887), учился в Парижской медицинской школе. В 1885 – 1899 городской голова Енисейска, мировой судья.*
- 22 *Полярный исследователь. В 1894 совершил плавание из Лондона в Енисейск. В 1912 – 13 повторил путешествие по Северному морскому пути с Ф. Нансеном. Вложил все свои деньги в Енисейское пароходство. В 1912 при содействии министра путей сообщений С.В. Рухлова*
- 34 *Востротину удалось добиться открытия первых русских радиостанций на Югорском Шаре, Маточкином Шаре (Новая Земля) и на полуострове Ямал. Неоднократно выступал в Государственной Думе по вопросам, связанным с использованием Северного морского пути. Видный деятель партии кадетов. Скончался в эмиграции. Прим. Н.К.*
- Кытманов Александр Игнатьевич (1858 - 1910) - краевед, историк, почвовед, ботаник,*



Казанский ветеринарный институт (1887), учился в Парижской медицинской школе. В 1885 – 1899 городской голова Енисейска, мировой судья.



Казанский ветеринарный институт (1887), учился в Парижской медицинской школе.
В 1885 – 1899 городской голова Енисейска, мировой судья.

В прежнее время суда, идущие на Енисей, доходили лишь до Гольчихи, а потому полуморские и подгрузочные суда, как «Минусинск» и «Барнаул», были полезны, но после того, как полковником Вилькицим был найден фарватер в острова, лежащие при устье Енисея, к которым безопасно могут доходить колесные речные пароходы с баржами, «Барнаул» и «Минусинск» составляют излишнее бремя для дела и только удорожают фрахт.

В нынешнем году предприниматель привел в Енисей два колесных парохода¹. Один из них служил на Кляйде для легкого пассажирского движения и без переделки, не вполне подходит к условиям плавания на реке Енисей, где требуется сильный буксирный пароход. Второй пароход слабее первого. Кроме этих судов, у предпринимателя на Енисее оказалась еще паровая баржа «Дельфин», которая также здесь зимовала, но и она к условиям речного плавания не подходит.

Установился обычай, что все пароходы идут на Обь и Енисей совместно, и зафрахтование пароходов к известному сроку вызывает непроизводительный расход. Некоторые пароходы по несколько недель стоят без дела. Также вызывает непроизводительный расход то, что доставляемый в устье Енисея груз не всегда поспевает в ту же навигацию до Красноярска и, в таком случае, его приходится на санях везти от Енисейска до Красноярска, платя за громоздкие вещи иногда дороже, чем по 1 руб. с пуда.

Барж на Енисее у предпринимателя недостаточно, и так как нынешний год было предъявлено большое число грузов со Стрелки (впадение Ангары) в Красноярск, то баржи найти было очень трудно. Посему он просил, чтобы Министерство путей сообщения уступило ему две баржи, но получил лишь одну. Остальные баржи он достал, где мог, и нужно признать это благоприятною случайностью, ибо каждый хозяин держит баржи в таком числе, которое нужно ему самской ярмарке можно найти достаточно предложений со стороны пароходоладельцев и заручиться как пароходами, так и баржами. В нынешнем 1897 году предприниматель договорился, что в устье Оби на перегрузочный пункт ему доставят пшеницу по 16 коп. за пуд и что по той же цене подымут вверх привезенные им грузы.

Если со временем установится правильное морское сообщение с рекою Обь, то вниз грузы будут доставлять по 10 коп., а вверх по 15 коп. и их могут перевезти какое угодно количество: пароходов и барж на Оби для этого достаточно.

Если груза ввозного будет мало, так что баржи придется поднимать вверх порожнем, то надо считать, что доставка хлеба вниз обойдется по 15

¹ Востротин Степан (Стефан) Васильевич (1864 – после 1937). Сын золотопромышленника. Окончил Казанский ветеринарный институт (1887), учился в Парижской медицинской школе. В 1885 – 1899 городской голова Енисейска, мировой судья. Полярный исследователь. В 1894 совершил плавание из Лондона в Енисейск. В 1912 – 13 повторил путешествие по Северному морскому пути с Ф. Нансеном. Влажил

В прежнее время суда, идущие на Енисей, доходили лишь до Гольчихи, а потому полуморские и подгрузочные суда, как «Минусинск» и «Барнаул», были полезны, но после того, как полковником Вилькицим был найден фарватер в острова, лежащие при устье Енисея, к которым безопасно могут доходить колесные речные пароходы с баржами, «Барнаул» и «Минусинск» составляют излишнее бремя для дела и только удорожают фрахт.

В нынешнем году предприниматель привел в Енисей два колесных парохода¹. Один из них служил на Кляйде для легкого пассажирского движения и без переделки, не вполне подходит к условиям плавания на реке Енисей, где требуется сильный буксирный пароход. Второй пароход слабее первого. Кроме этих судов, у предпринимателя на Енисее оказалась еще паровая баржа «Дельфин», которая также здесь зимовала, но и она к условиям речного плавания не подходит.

Установился обычай, что все пароходы идут на Обь и Енисей совместно, и зафрахтование пароходов к известному сроку вызывает непроизводительный расход. Некоторые пароходы по несколько недель стоят без дела. Также вызывает непроизводительный расход то, что доставляемый в устье Енисея груз не всегда поспевает в ту же навигацию до Красноярска и, в таком случае, его приходится на санях везти от Енисейска до Красноярска, платя за громоздкие вещи иногда дороже, чем по 1 руб. с пуда.

Барж на Енисее у предпринимателя недостаточно, и так как нынешний год было предъявлено большое число грузов со Стрелки (впадение Ангары) в Красноярск, то баржи найти было очень трудно. Посему он просил, чтобы Министерство путей сообщения уступило ему две баржи, но получил лишь одну. Остальные баржи он достал, где мог, и нужно признать это благоприятною случайностью, ибо каждый хозяин держит баржи в таком числе, которое нужно ему сямской ярмарке можно найти достаточно предложений со стороны пароходоладельцев и заручиться как пароходами, так и баржами. В нынешнем 1897 году предприниматель договорился, что в устье Оби на перегрузочный пункт ему доставят пшеницу по 16 коп. за пуд и что по той же цене подымут вверх привезенные им грузы.

- ¹ *Востротин Степан (Стефан) Васильевич (1864 – после 1937). Сын золотопромышленника. Окончил Казанский ветеринарный институт (1887), учился в Парижской медицинской школе. В 1885 – 1899 городской голова Енисейска, пмировой судья.*
- ²² *Полярный исследователь. В 1894 совершил плавание из Лондона в Енисейск. В 1912 – 13 повторил путешествие по Северному морскому пути с Ф. Нансеном. Вложил все свои деньги в Енисейское пароходство. В 1912 при содействии министра путей сообщений С.В. Рухлова*
- ³⁴ *Востротину удалось добиться открытия первых русских радиостанций на Югорском Шаре, Маточкином Шаре (Новая Земля) и на полуострове Ямал. Неоднократно выступал в Государственной Думе по вопросам, связанным с использованием Северного морского пути. Видный деятель партии кадетов. Скончался в эмиграции. Прим. Н.К. Кытманов Александр Игнатьевич (1858 - 1910) - краевед, историк, почвовед, ботаник,*

Если со временем установится правильное морское сообщение с рекою Обь, то вниз грузы будут доставлять по 10 коп., а вверх по 15 коп. и их могут перевезти какое угодно количество: пароходов и барж на Оби для этого достаточно.

Если груза ввозного будет мало, так что баржи придется поднимать вверх порожнем, то надо считать, что доставка хлеба вниз обойдется по 15 к. на пуд. На обратном пути они могут рассчитывать на некоторый, хотя и незначительный, груз рыбы.

Самое крупное неудобство морского пути на Обь заключается в том, что нет закрытого перегрузочного пункта. Гавань Находка стоит далеко в море, но и к ней могут подойти суда лишь с осадкой в 15 фут., между тем предприниматель послал пароходы, из которых некоторые сидят глубже, а именно до 17 фут. Очевидно, ему трудно было к назначенному сроку зафрахтовать пароходы должной осадки.

Исследования полковника Вилькицкого в минувшие годы и капитана Моисеева этим летом показали, что вследствие мелководья большая волна на перегрузочный пункт не доходит и что можно перегружаться в открытом плесе, как это делается на «9 футах» при устьях Волги; при нужде же можно укрыть баржи в северной части бухты Находка, где есть маленькая гавань для барж и речных пароходов.

Из краткого изложения дела видно, что перевозка грузов из европейских портов на Енисей и Обь, как она практикуется теперь, вызывает множество непроизводительных расходов, а вследствие этого чрезмерно дорога. Расходы эти ложатся тяжелым бременем на товар в окупаются разностью таможенных пошлин, которые целиком падают на Государственное казначейство. Правительство, спешествуя открытию морского пути, ежегодно несло расходы, количество которых весьма значительно. Уже в прошлом году было объявлено, что таможенные льготы на нынешний 1897 г. отменяются, но предприниматели, опираясь на то, что ими все приготовлено для морского рейса, исходатайствовали продолжение льготы еще на 1 год. Нынешним летом опять объявлено, что прежние льготы прекращены, и теперь, может быть, своевременно дать себе отчет в том, приносили ли делаемые жертвы желаемую пользу или нет.