

Տ Ն Տ Ե Ս Ա Կ Ա Ն Հ Ա Ր Յ Ե Ր

ԱՆԳԼԻԱՅԻ ԵՒ ԱՍԻԱՅԻ ՆԱԻԹԱԳՈՐԾԸ

Արդէն մի քանի ամիս է, որ անգլիական «The Shell Transport and Trading Co» ընկ.-թիւնը շրջաբերականներ է ուղարկել՝ Հեռաւոր արեւելքի հեռ հազորդակցութիւն ունեցող բոլոր շոգենաւային ընկ.-երին, առաջարկելով նրանց ձեռնտու պայմանով հեղուկ վառելիք: Այդ գրաւիչ առաջարկութիւնից օգտուել ցանկացողը պիտի պարտաւորուի իր շոգենաւաներից մի քանիսը (թիւը պիտի որոշուի) յարմարեցնել հեղուկ վառելիքի, և որոշ ժամանակից պիտի սկսի այդ վառելիքը բանալանել, որ իրաւունք չը պիտի ունենայ մի ուրիշից գնելու մինչև պայմանաժամի լրանալը: Իսկ «Շելը» (վերոյիշեալ անգլիական ընկ.-ը) պարտաւորուած է հեղուկ վառելիք տալ պայմանաւորուած նաւերին համաշխարհային համարեա բոլոր նշանաւոր նաւահանգստներում (այսօսեղ նա 15 նաւահանգիստ է թւում և վառելիքի գինը նշանակում նրանցից ամեն մէկում) և այդ վառելիքը նաւը խփել, մի ժամում ոչ պակաս քան 100 տոնն (տոննը 61 պուղ է): «Շելը» խոստանում է այդ տասնհինգ նաւահանգստին (ուր նա արդէն կազմակերպել է գործը) աւելցանել էլի նոր նաւահանգիստներ, ուր գործը կազմակերպուելու վրայ է, կամ պիտի կազմակերպուի մօտ ապագայում:

Անկասկած մի հսկայական գործ է այս, որ ձեռնարկում է «Շելը»: Հեշտ բան չէ երկրագնդիս ամեն կողմը վառելիքի ահապին պահեստներ ունենալ և մի այնպիսի կազմակերպութիւն, որ ամեն մի նաւահանգիստը մանող նաւ մի-երկու ժամում իր վառելիքը ստանայ ու ձանագրարհուի... Սակայն անկարելի բան չէ այդ մի ընկերութեան համար, որ արդէն 40-ից աւելի շոգենաւանի մասնաւորապէս նաւթ տեղափոխելու համար յարմարեցրած և դեռ 14-ն էլ նորերս է պատուիրել:

Քարածուխը իրրև վառելիք շատ ու շատ անյարմարու-
Մայիս, 1902.

Թիւններ ունի և երբէք չի կարող մրցել հեղուկ վառելիքի (նաւթի կամ մազուտի) հետ, եթէ վերջինիս գները շատ չեն թանգ: Եթէ մինչև օրս շոգենաւերը դեռ քարածուխ են գործածում, դրա միակ պատճառն այն է, որ չէր դուրս գալիս մէկը, որ մի որոշ ժամանակով (ասենք հէնց 3 տարով) պարտաւորուէր հայթայթել այդ վառելիքը, ինչպէս այսօր «Շեն» է պարտաւորում ֆարածուխը ահագին տեղ է բռնում շոգենաւերում, նրա բեռնելը բաւականին ժամանակ է պահանջում, քարածուխ այրելիս ամեն մի շոգենաւ մինչև 150—160 մարդ է պահում մասնաւորապէս վառելիք տանող, բերող, այրող, մոխիրը դուրս տուող և այլն, որոնց գործն էլ մի տաժանելի բան է: Իսկ հեղուկ վառելիքը տեղ շատ քիչ է բռնում, բեռնելը հեշտ ու արագ է, մոխիր չի տալիս և նաւի վրայ՝ փոխանակ 150—160 մարդու բաւական է 24—25 մարդ, որոնց գործը անհամեմատ հեշտ ու մաքուր էլ է:

Անդրկովկասեան երկաթուղին մինչև չը վերջացնի Բագուից-Բաթում անընդհատ կերտինանցքը (керосинопрободъ)—անկարող է վառելիք փոխադրել Սև ծովի ափերը: Միակ ելքը առ այժմ Պետրովսկ-Նովորոսիյսկ ճանապարհն է մնում (մինչև Պետրովսկ է ժանութեան պատճառով, ի հարկէ ծովով պիտի տանել վառելիքը): Բագուի նաւթարդիւնաբերողների «ժողովը» Պետերբուրգի ներկայացուցիչ Ն. Ն. Իզնարը «Торг. Пром. Газ.» լրագրի ապրիլի համարներում մանրամասն հաշիւներով ապացուցում է, որ նոյն իսկ այդ անընական-երկար ու թանգ ճանապարհով, նոյն իսկ այժմեան թանգ ճանապարհածախսով, մեր նաւթը կարող է մինչև Պորտ-Սալիդ և Ալէքսանդրեա մրցել քարածուխի հետ Բայց պէտք է յուսալ, ասում է Իզնարը, որ Վլադիկավկազեան երկաթուղու վարչութիւնը նոյն իսկ 2—2½ կոպ. պուդին կը պակսեցնի քրահը, եթէ վառելիքի արտահանութեան գործը կազմակերպուի Բագում:

Առ այժմ Իզնարը առաջարկում է մի փոքրիկ փորձ անել. մինչև անընդհատ Բագու-Բաթում կերտինանցքի բացուելը, գործը սահմանափակել երեք կէտում. Նովորոսիյսկ, Ալէքսանդրեա, Պետերբուրգ: Հեղուկ վառելիքը Պետերբուրգ պիտի ուղարկուի, ի հարկէ, Կասպից ծովով, Վոլգայով մինչև Ռեբիրինսկ կամ Եարոսլավլ և ապա երկաթուղով—Պետերբուրգ, ուր պուդը 30 կոպ. կը նստի, եթէ Բագում 10 կոպ. հաշուենք նաւթը: Այսքանս բաւական է, Իզնարի ասելով, որ Ռուսաց շոգենաւային ընկ.-ը պայմանաւորուի տարին մինչև 7 միլիոն պուդ վառելիք վերցնել, եթէ նախօրոք

որոշ դին նշանակուի ամեն մի նաւահանգստի համար, ինչպէս «Շեխն» է անուամ Ապագայում, երբ արդէն կերոսինանցքը պատրաստ կը լինի և Անգրիովկասեան երկաթուղին հնարաւորութիւն կ'ունենայ մեծ քանակութեամբ վառելիք փոխադրել ձեռնաու գնով Բաթում, կարելի կը լինի գործը լախնացնել:

Այս բոլորը, ի հարկէ, հնարաւոր է միայն ընդհանուր, հաւաքական ուժերով: Կազմակերպութիւն է հարկաւոր մի այդպիսի հսկայական նախադիժ իրագործելու համար... Իսկ մեր նաւթագործները ամեն մի գործ կ'ախրովի սայլի օրն են գցում, որ իր տեղն է մնացել մինչև օրս, որովհետև կարապը երկինքն է թռչում, ձուկը դէպ ծովն է քաշում, իսկ խնցղետինը յետ-յետ է գնում...

Նաւթագործների վերջին ժողովը միաձայն վճռեց, որ պէտք է կազմակերպել կերոսինի արտահանութեան գործը, կոնսուլիդէտի ճիրաններից ազատուելու համար, սակայն մինչև օրս խօսքից գործի դեռ չենք անցել... Քիչ չէ խօսուել ամբարների անհրաժեշտութեան մասին: Վերջերս նոյն իսկ յոյս կար կարելու փոխադրութիւնը երկրագործութեան մինիստրութիւնից ստանալ (նաւթագործների գրաւականներից), սակայն, երբ ինդիքը արդէն պատրաստ էր, Նորէլի և Կասպեան-Սև ծովեան ընկ. (Ռոտչիլդ) ներկայացուցիչները հրաժարուեցան ստորագրելուց... որովհետև իրանք ահագին ամբարներ ունեն արդէն և նաւթը շատանալուն պէս հաւաքում են իրանց ուղած էժան գներով, որ ի հարկէ, անկարելի կը դառնայ, երբ ուրիշ ամբարներ էլ չինուն Բագուի շրջակայքում:

Ի.