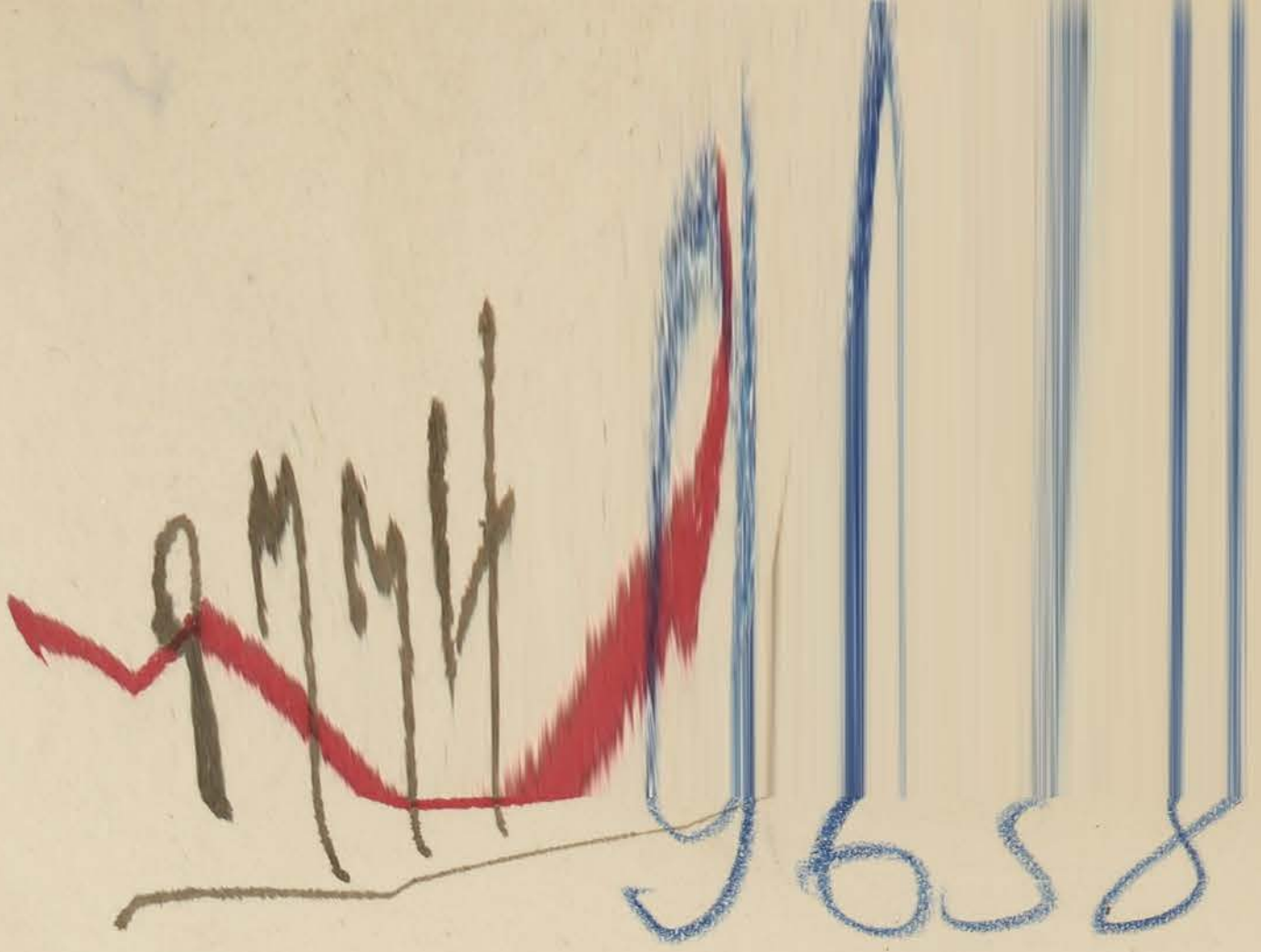
965

66

~~10091~~

БИБЛІОТЕКА
Ученаго Комитета Мин. Фин.



НАШИ ~~1009~~ ПУТИ СООБЩЕНІЯ.

ЭКОНОМИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ.

СОСТАВИЛИ

Д. РЫБАКОВЪ и В. БѢЛОВЪ.

БИБЛІО Ученаго Комитета ТЕКА Мин. Фин.

Цѣна 1 р. 50 к.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія **Георга Дюнтца**, Большая Итальянская, № 21.

1882.

39

Ч. К. Ф.

72230

НАШИ

ПУТИ СООБЩЕНІЯ.

Призывай Бога напомощь
а святого Николая въ путь.
Проселкомъ ѣхать,—
дома не ночевать.

Рус. народ. пословицы

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Главы.		стр.
I.	Какъ строились наши желѣзныя дороги	1
II.	Недостатки нашего желѣзнодорожнаго хозяйства . .	
III.	О водяныхъ путяхъ сообщенія	30
IV.	Какія нужны намъ дороги	59
V.	Сѣверная и Южная Сибирская желѣзная дорога in extenso.	167
VI.	Главные проэкты Сибирской желѣзной дороги . . .	197
	Карты проэктированныхъ линій Сибирской желѣзной дороги.	

Какъ строились наши желѣзныя дороги.

Печальный исходъ Крымской компаніи далъ сильный толчекъ развитію у насъ желѣзнодорожнаго дѣла. Неудобства, испытанныя нами во время этой войны, отъ недостатка быстрыхъ перевозочныхъ средствъ, для доставленія войскъ и военныхъ принадлежностей къ мѣсту борьбы подъ Севастополемъ, сосредоточили все вниманіе общества и правительственныхъ сферъ на стратегическомъ значеніи желѣзныхъ дорогъ; къ тому же, явныя преимущества предъ нами западной Европы, въ то время уже изрѣзанной рельсовыми путями, сильно побуждали насъ послѣдовать ея примѣру. И вотъ, не смотря на только что заключенный прочный миръ, мы поспѣшно принялись за сооруженіе стратегическихъ рельсовыхъ путей. Въ сравнительно короткій срокъ Европейская Россія покрылась цѣлою сѣтью желѣзныхъ дорогъ, направленныхъ къ ея сѣверо-и юго-западнымъ границамъ. При ближайшемъ знакомствѣ съ исторіей постройки этихъ дорогъ мы видимъ, что нѣкоторыя изъ нихъ проводились прямо съ стратегическими цѣлями; затѣмъ, хотя постройка другихъ дорогъ и не обусловливалась непосредственно такими-же основаніями, но тѣмъ не менѣе и эти послѣднія, въ зависимости отъ господствующихъ линій и вслѣдствіе

отсутствія экономическихъ началъ, въ концѣ концовъ, сводились къ тѣмъ же цѣлямъ. Охватившее насъ увлеченіе стратегическимъ значеніемъ желѣзныхъ дорогъ. повидимому, заставило забыть ту простую истину, что сами по себѣ стратегическіе пути, какъ бы они ни были многочисленны и удобны, не могутъ создать твердаго оплота государству на случай борьбы его съ непріятелемъ; что только постепенное и равномѣрное развитіе экономическихъ силъ страны ведетъ ее къ прочному благосостоянію и къ дѣйствительному могуществу. Г. Ю. Гагемейстеръ, въ своемъ изслѣдованіи о положеніи русскихъ желѣзныхъ дорогъ, говоря о стратегическомъ значеніи нѣкоторыхъ изъ нихъ, совершенно справедливо замѣчаетъ, что «едвали Россія была довольно богата, чтобъ безвозвратно жертвовать для достиженія гадательныхъ выгодъ многіе милліоны на случай войны. Деньги составляютъ едвали еще не бо́льшую силу, чѣмъ желѣзныя дороги, а кто истощаетъ свои силы въ мирное время, у того не хватитъ ихъ въ минуты опасности.» [1])

Въ то время, когда наши производительные центры оставались разобщенными съ своими внутренними рынками, благодаря отсутствію правильной сѣти экономическихъ путей, и русская торговля и промышленность лишены были самыхъ необходимыхъ средствъ для своего развитія, мы отвлекали отъ нихъ громадные капиталы на проведеніе къ границамъ дорогихъ и бездоходныхъ желѣзнодорожныхъ линій, которыя предназначались для будущихъ стратегическихъ цѣлей и въ тоже время, помимо нашего желанія, служили экономическими путями для западно-европейскихъ государствъ. Дѣло въ томъ, что всѣ главнѣйшіе магистралы русской желѣзнодорожной сѣти, будучи направлены къ границамъ нашимъ съ западной

---

[1]) Гагемейстеръ, Ю.—Русскія желѣзныя дороги. 1871 г.

Европой, въ экономическомъ отношеніи гораздо сильнѣйшей насъ, открывали совершенно свободный и легкій доступъ иностраннымъ товарамъ на наши внутренніе рынки. Такое неправильное направленіе главныхъ желѣзнодорожныхъ линій было допущено подъ вліяніемъ слѣдующихъ трехъ факторовъ: 1—полнѣйшаго незнакомства съ условіями и потребностями страны, 2—господства слишкомъ односторонняго взгляда на стратегическое значеніе желѣзныхъ дорогъ и, наконецъ, 3—вѣры въ безусловную пользу рельсовыхъ путей, чего бы они не стоили и гдѣ бы не проводились, какъ совершенно справедливо замѣчаетъ г. Головачевъ въ своей исторіи русскаго желѣзнодорожнаго дѣла. [1]) Существованіе этихъ факторовъ подтверждается тѣми историческими данными, которыя представляетъ постройка нашихъ желѣзныхъ дорогъ; несостоятельность же ихъ и то вредное вліяніе, которое они оказали на направленіе желѣзнодорожныхъ линій, ясно обнаруживаются не только въ неудовлетворительныхъ результатахъ эксплоатаціи этихъ дорогъ, но и въ томъ крайне неблагопріятномъ вліяніи, которое оказали послѣднія на экономическое и финансовое положеніе страны.

Группу желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ преимущественно стратегическое значеніе, составляютъ четыре дороги: Петербургско-Варшавская, Московско-Брестская, Лозово-Севастопольская и Поти-Тифлисская.

Петербурго-Варшавская желѣзная дорога начата постройкою въ 1853 г. и открыта для движенія (на всемъ протяженіи) въ 1862 году. Протяженіе дороги равняется 1207 верстамъ, стоимость ея постройки обошлась въ 1.251,100 рублей, что составитъ на версту пути 104 тысячи рублей. Постройкою этой дороги

---

[1]) Головачевъ, А.—Исторія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. 1881 г.

преслѣдовалось, кромѣ стратегической цѣли, желаніе имѣть изъ С.-Петербурга удобное и быстрое сообщеніе съ западно-европейскими государствами; это желаніе, безъ всякихъ дальнѣйшихъ цѣлей и выводовъ, само себѣ служило цѣлью; въ самомъ дѣлѣ, торговопромышленные интересы страны при этомъ, повидимому, совершенно игнорировались. Проходя по безплоднымъ и малонаселеннымъ мѣстностямъ, не имѣвшимъ ровно ничего для сбыта на заграничныхъ рынкахъ, дорога эта не только не могла имѣть никакого значенія для развитія нашей торговли и промышленности, но, напротивъ, приносила имъ одинъ лишь вредъ, служа первое время исключительно интересамъ прусской торговли. Даже до сихъ поръ, съ проведеніемъ уже цѣлой сѣти другихъ дорогъ, линія эта имѣетъ лишь самое второстепенное экономическое значеніе,—и теперь большая часть ея выручки получается доставкою въ Петербургъ иностранныхъ товаровъ, что, конечно, нельзя считать выгоднымъ для развитія отечественнаго производства.—Въ 1876 году, по сухопутной западной границѣ ввезено къ намъ иностранныхъ товаровъ на 201.703,453 руб., а вывезено всего на 111.331,809 руб., [1]) изъ чего ясно слѣдуетъ, что не только Петербургско-Варшавская, но и всѣ вообще наши желѣзныя дороги, примыкающія къ упомянутой границѣ, оказываютъ вдвое большую услугу западно-европейскимъ государствамъ, чѣмъ Россіи, въ передвиженіи товаровъ.

Тоже самое представляетъ въ торговомъ отношеніи и Московско-Брестская дорога, проходящая параллельно Петербургско-Варшавской чрезъ худшіе еще пустыри и дающая дохода не болѣе того, сколько ей удается выручить на грузахъ, которые она отбиваетъ у этой линіи. [1])

---

[1]) Журовъ, Ѳ.—Внѣшняя торговля Россіи въ 1876 году. Жур. Рус. Рѣчь. 79 г. к. 4 стр. 146.

[2]) Гагеймейстеръ, Ю. ibid.

Длина дороги равняется 1,028-ми верстамъ. Въ 1866 году Смоленское и Московское земства вошли съ ходатайствомъ передъ правительствомъ о соединеніи желѣзной дорогой Москвы съ Смоленскомъ на протяженіи почти 400 верстъ. Разсматривая настоящее ходатайство, желѣзнодорожный комитетъ находилъ, что Московско-Смоленская дорога имѣетъ преимущественно стратегическое и политическое значеніе, а что въ торговомъ отношеніи полное значеніе этого пути можетъ быть достигнуто лишь продолженіемъ ея до Брестъ-Литовска. [1]) Въ томъ же году, по распоряженію намѣстника Царства Польскаго, графа Берга, произведены были изысканія по смоленско-брестской линіи и на основаніи этихъ изысканій была составлена записка, въ которой графъ Бергъ ходатайствовалъ объ утвержденіи главной линіи отъ Смоленска до Бреста. По мнѣнію графа Берга, Смоленско-Брестская дорога должна имѣть преимущественно стратегическое значеніе; въ торговопромышленномъ-же отношеніи, линія эта хотя и не обѣщаетъ большихъ барышей въ началѣ, но можетъ содѣйствовать подъему выдѣлки мѣстныхъ лѣсныхъ продуктовъ, въ особенности фабрикаціи смолы, терпентина и поташа, на которые существуетъ большой спросъ заграницею; въ тоже время она пособила-бы развитію стекляннаго производства и выдѣлкѣ желѣза изъ болотныхъ рудъ, а главнѣе всего могла бы служить для доставки въ среднюю Европу нашихъ и среднеазіатскихъ товаровъ и для привоза колоніальныхъ и мануфактурныхъ произведеній, назначаемыхъ для Москвы, Нижняго и вообще средней Россіи. Стоимость этой дороги, по мнѣнію графа Берга, могла обойдтись въ 50 милл. рублей. [2])

Совершенно отвергая стратегическое значеніе Московско-

---

[1]) Сборникъ свѣдѣній о жел. дорогахъ 1868—69 гг. стр. 242.
[2]) Головачевъ, А. ibid. стр. 242—243.

Брестской дороги, Головачевъ точно также не соглашается съ мнѣніемъ графа Берга и о значеніи ея въ промышленномъ отношеніи, дѣлая по этому поводу слѣдующія совершенно справедливыя замѣчанія: «Устраивать дорогу стоимостью въ 50 милл. рубл. въ тѣхъ видахъ, что она дастъ возможность создать не существующую еще промышленность въ Бѣлоруссіи,—едвали основательно. Пути сообщенія составляютъ только косвенныя средства для развитія промышленности, а потому они могутъ быть полезны только тогда, когда есть, кромѣ того, прямыя и непосредственныя средства для ея развитія и притомъ въ размѣрахъ, далеко превышающихъ предполагаемыя на устройство путей. Между тѣмъ, въ запискѣ графа Берга предполагается устройство путей сообщеній на сумму въ 50 милліон. рублей при полномъ отсутствіи всякихъ непосредственныхъ средствъ развитія промышленности.—Для развитія стекляннаго и желѣзнаго производствъ, которыя могли бы дать работу желѣзной дорогѣ, требуются громадные капиталы, знаніе и предпріимчивость, а въ Бѣлоруссіи не было ни того, ни другаго, ни третьяго. Не принято въ соображеніе также и то, что смола и поташъ цѣлой Бѣлоруссіи могутъ доставить работу только нѣсколькимъ поѣздамъ желѣзной дороги, а для доставки въ среднюю Европу продуктовъ средней Азіи нужно построить не одну тысячу верстъ такихъ желѣзныхъ дорогъ, о которыхъ врядъ ли и дѣтямъ нашимъ придется думать. Изъ сказаннаго видно, какъ шатки всѣ приведенныя основанія, а между тѣмъ они не только подвергались разсмотрѣнію въ комитетѣ желѣзныхъ дорогъ, но послужили основаніемъ къ сооруженію дороги, не имѣющей никакого значенія ни въ экономическомъ, ни въ стратегическомъ отношеніяхъ.» Время уже показало, что дорога эта не только не приноситъ никакого дохода, но поглощаетъ доходъ, доставляемый участкомъ отъ Москвы до Смоленска. Въ 1878 году, дефи-

цитъ по погашенію гарантіи Московско-Брестской дороги равнялся 2.661,146 р., весь-же итогъ долговъ этой дороги правительству къ 1 Января 1879 г. составлялъ кредитными 8.694,915 р. и металлическими 19.042,678 р., а всего, по переводу послѣднихъ на кредитные (по 1 р. 55 к.), 38.211,065 [1]).

Изъ числа дорогъ, вошедшихъ въ сѣть, утвержденную 27 Декабря 1868 года, Лозово-Севастопольская была поставлена, при учрежденіи сѣти, въ первую очередь и признана тогда единогласно самонужнѣйшею, какъ въ стратегическомъ, такъ и въ торговомъ отношеніяхъ. При обсужденіи вопроса о значеніи этой дороги, комитетъ, соглашаясь съ мнѣніемъ министровъ государственныхъ имуществъ и путей сообщеній, полагалъ, что дорога эта, представляя собою кратчайшее соединеніе богатствъ южныхъ плодородныхъ губерній съ лучшимъ Черноморскимъ портомъ, будетъ вполнѣ обезпечена не только грузовымъ движеніемъ хлѣбныхъ продуктовъ къ порту, но и обратными собственными грузами—*крымской соли*, *виноградnаго вина и фруктовъ*, помимо ввоза иностранныхъ товаровъ. Послѣдующія событія вовсе не оправдали возлагавшихся на Лозово-Севастопольскую дорогу надеждъ. Почти на всемъ своемъ протяженіи въ 542 версты дорога эта проходитъ по пустынной мѣстности, не могущей дать ей никакихъ грузовъ. Не смотря на то, что Севастополь есть лучшій нашъ портъ на Черномъ морѣ, доставка къ нему по желѣзной дорогѣ нашихъ хлѣбныхъ грузовъ обходится слишкомъ дорого, чтобъ вызвать усиленное ихъ движеніе (напримѣръ изъ губерній: Харьковской, Полтавской и друг.); другихъ же предметовъ для вывоза нашъ югъ, вслѣдствіе малой его населенности, не имѣетъ; точно также дорога эта не имѣетъ и обратныхъ

---

[1]) Статист. сборн. Мин. Пут. Сообщ. вып. V.

грузовъ, такъ какъ, во первыхъ, для крымской соли, вина и фруктовъ достаточно двухъ-трехъ поѣздовъ; во вторыхъ, за отсутствіемъ въ нашемъ южномъ краѣ спроса на заграничные товары, иностранные корабли приходятъ въ Севастополь только съ балластомъ, а если и случается нѣкоторымъ изъ нихъ получить грузъ для южной Россіи, то суда эти направляются къ портамъ, вдающимся въ глубь материка, чтобы быть ближе къ центрамъ потребленія и тѣмъ избѣжать болѣе дальняго провоза по желѣзнымъ дорогамъ, и, разумѣется, получаютъ хлѣбные грузы въ этихъ портахъ. Такимъ образомъ, ни соединеніе этой дороги съ Днѣпромъ выше и ниже пороговъ (у Екатеринослава и Александровска), ни превосходныя качества порта не дали Севастопольской дорогѣ значительныхъ грузовъ, и дорога эта до сихъ поръ не только не приноситъ дохода, но и не покрываетъ даже расходовъ по эксплоатаціи. [1]) Такъ напримѣръ, въ 1878 году дефицитъ по погашенію гарантіи Севастопольской дороги равнялся 3.316,214 кред. р.; весь же итогъ долговъ этой дороги правительству къ 1 Янв. 1879 г. составлялъ кредитн. 3.599,069 р. и металлич. 6.150,313, р., а всего, по переводу послѣднихъ въ кредитн. (по 1 р. 55 к.) 13.132,053 р. [2]).

Наконецъ, что касается до Поти-Тифлисской дороги, то невольно останавливаешься надъ вопросомъ: какими собственно соображеніями мотивировалось проведеніе этой, совершенно оторванной отъ общей сѣти дорогъ, линіи? По окончательномъ усмиреніи Кавказа, линія эта можетъ имѣть только случайное и врядъ ли, во всякомъ случаѣ, значительное стратегическое значеніе; что же касается до торговопромышленныхъ интересовъ страны, то въ этомъ

---

[1]) Головачевъ, А. ibid.
[2]) Статист. сборн. М. Пут. Сообщ. вып. V.

отношеніи можно и должно ждать одного только вреда; въ самомъ дѣлѣ, едвали можно сомнѣваться въ томъ, что дорога эта облегчаетъ сбытъ англійскихъ товаровъ на нашъ, до того бывшій недоступнымъ для нихъ, горный Кавказъ, и что Англія этимъ путемъ совершено вытѣснитъ русскія произведенія съ кавказскихъ рынковъ. Ожидать полезныхъ результатовъ отъ вліянія Поти-Тифлисской дороги на развитіе мѣстныхъ экономическихъ силъ Кавказа, равнымъ образомъ, невозможно, такъ какъ дорога проходитъ по мѣстности почти безъ всякихъ признаковъ промышленнаго развитія и безъ всякой возможности подвоза грузовъ, при томъ среди полудикаго населенія. Крайніе пункты дороги—Черное море и Тифлисъ—ни въ какомъ случаѣ не могутъ доставить ей достаточной работы, такъ какъ продовольствіе мѣстнаго населенія обезпечено мѣстными средствами, а потребленіе мануфактурныхъ товаровъ и движеніе пассажировъ не настолько значительны, чтобы перевозка ихъ могла обезпечить существованіе желѣзной дороги. Къ тому же, какъ извѣстно, на этой дорогѣ допущены самые большіе уклоны и весьма крутые повороты, вслѣдствіе чего даже сильные паровозы системы Ферли въ состояніи везти только ничтожное число вагоновъ. Каждая верста Поти-Тифлисской дороги, общее протяженіе которой=289 верст., стоитъ государству 98,062 руб. металлическихъ [1]), или 113,757 р. кредит. (по 116 кред. за 100 метал. р.); по этому она представляется наиболѣе дорогою изъ всѣхъ дорогъ, кромѣ Николаевской, верста которой обошлась въ 125 тыс. руб., [2])

---

[1]) Головачевъ, А.—ibid, стр. 97.

[2]) По Бліоху. Эконом. вліяніе жел. дорогъ. Т. 1.—Въ дѣйствительности стоимость Николаев. дороги (со всѣми расходами) несравненно выше и доходитъ до 238,000 до руб. мет. на версту. (Итоги затратъ на сооруж. рус. жел. дор. Жур. Мин. Путей Сооб. 1879 г. Мартъ).

и требуетъ постоянной доплаты гарантіи. Въ 1878 г. дефицитъ по погашенію гарантіи Поти-Тифлисской дороги равнялся 1.650,255 р.; весь же итогъ долговъ этой дороги правительству къ 1-му Января 1879 г. составлялъ кредитныхъ 7.261,800 р. и металлическихъ 1.786,984 руб., а всего, по переводу послѣднихъ въ кредитные (по 1р. 55 к.), 10.131,625 р. [1])

Изъ краткаго историческаго обзора другихъ желѣзнодорожныхъ путей мы видимъ, что одни изъ нихъ направляются отъ Москвы къ нашимъ южнымъ, Черноморскимъ и Азовскимъ портамъ, и составляютъ самостоятельныя магистральныя линіи; другія же, составляя развѣтвленія Московско-Брестской и Петербургско-Варшавской желѣзныхъ дорогъ, направляются съ одной стороны къ Балтійскимъ портамъ, а съ другой на пересѣченіе южныхъ магистральныхъ линій и къ Волгѣ, образуя особые магистралы. Какъ тѣ, такъ и другія далеко не удовлетворяютъ экономическимъ условіямъ и потребностямъ страны.

При сооруженіи грузовыхъ первыхъ (южныхъ) дорогъ имѣлось въ виду притяженіе хлѣбныхъ грузовъ изъ плодородныхъ губерній черноземной полосы къ азовскимъ и черноморскимъ портамъ. Но этотъ разсчетъ не оправдался: было упущено изъ виду одно весьма важное обстоятельство, имѣвшее въ этомъ случаѣ рѣшающее значеніе, а именно: естественное тяготѣніе этихъ грузовъ вовсе не къ Черноморскимъ, а къ Балтійскимъ портамъ. Такое отнюдь не случайное явленіе имѣло за собой весьма основательныя причины, парализовать которыя однимъ лишь проведеніемъ рельсовыхъ путей было невозможно. Причины эти двухъ родовъ: во первыхъ, разница въ издержкахъ провоза изъ Черноморскихъ портовъ сравнительно съ фрах-

---

[1]) Стат. Сбор. Мин. Пут. Сооб. вып. V.

томъ изъ Балтійскихъ портовъ, которая обусловливается разницею въ существующихъ цѣнахъ на пшеницу въ этихъ портахъ и въ протяженіи пути отъ нихъ до рынковъ нашего главнаго покупщика хлѣбныхъ продуктовъ—Великобританіи; разница эта оказывается не въ пользу южныхъ портовъ. Во вторыхъ, значительная часть хлѣба, требуемаго южными портами для заграничнаго спроса, доставляется имъ или водою по Днѣпру, Дону и Бугу, или же подвозится изъ окрестныхъ мѣстностей гужомъ. Низкія цѣны на хлѣбъ, стоящія обыкновенно въ южныхъ портахъ, не допускаютъ перевозки его по желѣзнымъ дорогамъ на дальнія разстоянія: издержки провоза, расходы на нагрузку и выгрузку, подвозку и отвозку къ станціи и со станціи желѣзной дороги слишкомъ увеличили бы цѣну хлѣба по доставкѣ его на мѣсто. Стоимость же фрахта въ южныхъ портахъ увеличивается еще и потому, что большая часть иностранныхъ судовъ приходитъ сюда не съ товаромъ, а съ балластомъ—специально для полученія хлѣбныхъ грузовъ. [1])

---

[1]) Разница въ цѣнѣ на пшеницу въ Балтійскихъ портахъ сравнительно съ Черноморскими и Азовскими доходитъ до 3-хъ рубл. на четверть, или 30 к. на пудъ, что даетъ возможность перевозки на 1,200 вер , считая даже по $^1/_{40}$ коп. съ пуда и версты желѣзнодорожнаго тарифа.

Головачевъ, А. ibid. стр. 233.

Разница въ протяженіи пути наглядно обнаруживается при бѣгломъ взглядѣ на карту Европы. Плаваніе изъ Петербурга въ Англію продолжается 3 недѣли (на парусныхъ судахъ), тогда какъ изъ Азовскихъ и Черноморскихъ портовъ до 3-хъ мѣсяцевъ.

Разница въ издержкахъ на провозъ изъ Петербурга и Азовско-Черноморскихъ портовъ въ Англію:

— *Фрахтъ* съ тонны въ 5 четвергей—изъ С.-Петербурга=22 шиллингамъ, изъ Одессы—47 шил., изъ Таганрога и Ростова—57 шил.

— *Нагрузка* съ четверти: С.-Петерб.-30—35 коп., Одесса—30 к. Таганрогъ—45 к., Ростовъ—75 к.

Вслѣдствіе приведенныхъ нами причинъ грузовое движеніе по южнымъ дорогамъ оказывается весьма слабымъ, а потому большая часть изъ этихъ дорогъ не только не приноситъ никакого дохода, но требуетъ постояннаго пособія отъ казны. Къ числу такихъ дорогъ принадлежатъ двѣ главныхъ южныхъ линіи: Московско-Ростовская и Московско-Таганрогская съ вѣтьями отъ Курска и Харькова на соединеніе съ Одесской желѣзной дорогой. Главная ошибка, допущенная въ постройкѣ этихъ двухъ магистраловъ, заключается въ томъ, что они проходятъ на близкомъ одинъ къ другому разстояніи и притомъ параллельно другъ другу, выходя изъ однаго и того же пункта, Москвы, и направляясь къ двумъ пунктамъ, Ростову и Таганрогу, находящимся на разстояніи менѣе ста верстъ другъ отъ друга; такимъ образомъ линіи эти являются взаимно одна другой конкурирующими. Не достаточно-ли было-бы провести одинъ желѣзнодорожный путь по среднему между ними направленію и съ развѣтвленіями въ стороны? Грузовое движеніе по такой средней линіи было-бы больше обезпечено, такъ какъ она своими вѣтвями захватила бы районы дѣятельности Московско-Ростовской и Московско-Таганрогской линій и, кромѣ того, дала бы значительный толчекъ развитію каменноугольнаго бассейна, по срединѣ котораго ей какъ разъ пришлось бы пройти; да къ тому же и путь къ Москвѣ могъ бы сократиться болѣе чѣмъ на сто верстъ;

— *Страхованіе:* С.-Петерб.—1%, Одесса 1½%, Таганрогъ и Ростовъ—3%.

Принимая цѣну четверти въ 10 руб., а фунтъ стерлинговъ въ 8 руб.—получимъ: доставка изъ Петербурга 1 четв. обойдется въ 2 р. 16 коп., изъ Одессы—4 р. 17 коп., изъ Таганрога—5 р. 31 к. изъ Ростова—5 р. 61 к.,—что, съ процентами на капиталъ за время плаванія судовъ, составитъ разницу, въ пользу Балтійскаго порта, отъ 2 до 3 ½ руб. на четверть.

Гагемейстеръ, Ю. ibid.

уменьшеніе же цѣны этого продукта даже на одну копѣйку имѣетъ громадное значеніе въ развитіи производства. Но, кромѣ того, отъ замѣны двухъ громадныхъ желѣзнодорожныхъ линій одною государство имѣло-бы при постройкѣ значительное сбереженіе капиталовъ, которые могли пойдти на другія промышленныя предпріятія и создать новые предметы перевозки, такъ необходимые для нашихъ дорогъ. [1])

Главныя отрасли Петербургско-Варшавской линіи, примыкающія къ Балтійскимъ портамъ, суть: Либавская, Рижская и Балтійская желѣзныя дороги; затѣмъ идутъ три вѣтви къ сухопутной прусской границѣ—на Вержболово, Граево и Млаву (Привислянская жел. дорога), соединяясь съ прусскими желѣзными дорогами, ведущими къ Данцигскому и Кенигсбергскому портамъ, конкуренція которыхъ значительно ослабляетъ дѣятельность нашихъ Либавскаго и Рижскаго портовъ и примыкающихъ къ нимъ дорогъ. Такъ какъ первыя двѣ вѣтви, Либавская и Рижская, не могли быть питательными, проходя по малопроизводительнымъ мѣстностямъ сѣверозападной Россіи, то ихъ пришлось продолжить на значительномъ, также малопроизводительномъ, пространствѣ до черноземной полосы плодородныхъ губерній. Въ этихъ видахъ Риго-Динабургская вѣтвь, будучи продолжена, пересѣкаетъ Московско-Брестскую линію у Смоленска, проходитъ до соединенія съ Курско-Орловской и, прорѣзывая какъ эту дорогу, такъ и Воронежско-Козловскую, достигаетъ Волги у Царицына; Либавская же, соединяясь съ этой линіей отдѣльной вѣтвью, въ свою очередь продолжается параллельно первой черезъ Вильно и Минскъ, на пересѣченіе Курско-Кіевской дороги, до Ромень. [1])

---

[1]) Головачевъ, А. ibid.
[1]) Гагемейстеръ, Ю. ibid.

Такимъ образомъ составились два новыхъ длинныхъ магистрала, которые, дабы оправдать свое назначеніе— служить питательными дорогами для малопроизводительныхъ губерній, лежащихъ въ районѣ Московско-Брестской и Петербургско-Варшавской линій (Витебская, Смоленская, Могилевская и друг. губ.), а также служить главными проводниками нашего товарнаго движенія для отпускной торговли чрезъ Рижскій и Либавскій порты,— должны были пройдти громадныя малопроизводительныя пространства для соединенія съ болѣе плодородными и производительными мѣстностями, что не могло не ослабить въ значительной степени ихъ перевозочной дѣятельности. Дѣло въ томъ, что, проходя на такомъ громадномъ пространствѣ, они сами крайне нуждаются въ питательныхъ и подъѣздныхъ путяхъ, за отсутствіемъ которыхъ районъ ихъ вліянія ограничивается самою узкою проходимою ими полосою. Что касается собственно Либавской дороги, то за неустройствомъ и дальнимъ разстояніемъ Либавскаго порта отъ нашихъ хлѣбородныхъ губерній, проходящіе по ней грузы стараются обходить этотъ портъ, направляясь прямо на Кенигсбергъ и Данцигъ черезъ сухопутную границу у Вержболово; а намъ извѣстно уже, какую печальную роль приходится играть нашимъ дорогамъ, примыкающимъ къ этой границѣ, въ интересахъ торговопромышленнаго развитія нашего отечества.

Аналогическое положеніе въ этомъ отношеніи занимаютъ и наши Югозападныя дороги, общая линія которыхъ, начинаясь отъ Граева, пересѣкаетъ Варшавскую и Московско-Брестскую дороги у Бѣлостока и Бреста и направляется далѣе до соединенія съ Курско-Кіевской дорогой и съ вѣтвями къ Австрійской границѣ.

Выше было упомянуто о Балтійской вѣтви Петербургско-Варшавской дороги, соединяющей послѣднюю съ Балтійскимъ портомъ. Дорога эта была выстроена въ видахъ

устраненія существующихъ неудобствъ для товарнаго движенія во время закрытія Петербургскаго порта на зимнее время; предполагалось, что грузы будутъ направляться прямо къ Балтійскому порту, который и открывается гораздо ранѣе, и закрывается позднѣе Петербургскаго. Но и этотъ разсчетъ, подобно многимъ другимъ, равнымъ образомъ не вполнѣ оправдался: оказалось, что вслѣдствіе короткихъ дней и холодныхъ темныхъ ночей плата шкиперамъ и судорабочимъ на столько поднимается именно въ это, осеннее, время, что переплата за фрахтъ уничтожаетъ всѣ разсчеты по доставкѣ грузовъ къ Балтійскому порту. [1])

При взглядѣ на карту общей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ невольно бросаются въ глаза слѣдующія четыре характеристическія черты ея организаціи: во 1-хъ, громадность протяженія желѣзнодорожныхъ линій; во 2-хъ, преобладающее направленіе ихъ къ нашимъ Европейскимъ границамъ; въ 3-хъ, крайній недостатокъ въ питательныхъ вѣтвяхъ и, наконецъ, въ 4-хъ, полнѣйшее отсутствіе тѣсной и правильной связи между сѣтью желѣзныхъ дорогъ и системой водяныхъ путей. Отъ этихъ четырехъ обстоятельствъ, въ связи съ условіями развитія и характеромъ русской торговли и промышленности, зависятъ и результаты вліянія нашихъ желѣзныхъ дорогъ на экономическое и финансовое положеніе страны, а именно:

1. Громадность протяженія желѣзнодорожныхъ линій. Россія страна по преимуществу земледѣльческая. Главные элементы ея товарнаго обращенія составляютъ сырье и полуобработанные, дешевые продукты сельскохозяйственной и отчасти заводской производительности, какъ-то: хлѣбъ, ленъ, сало, мясо, кожи, желѣзо и т. п. тяжелые и малоцѣнные грузы, нуждающіеся въ самомъ дешевомъ пере-

---

[1]) Гагемейстеръ, Ю. ibid.

движеніи. Для такого рода грузовъ перевозка по желѣзнымъ дорогамъ на дальнія разстоянія представляется крайне затруднительной по причинѣ значительныхъ издержекъ, сопряженныхъ съ этимъ способомъ передвиженія. Не нужно забывать разницы въ значеніи нашихъ и заграничныхъ желѣзныхъ дорогъ: первыя, проходя огромныя разстоянія, всегда будутъ, относительно, дороги и потому самому обременительны для промышленности; поэтому, не путемъ развитія желѣзнодорожной сѣти, а рядомъ совсѣмъ другихъ мѣръ мы должны добиваться большаго или меньшаго равновѣсія въ борьбѣ съ заграничными рынками.

2. Общее направленіе дорогъ къ границамъ. Большинство нашихъ дорогъ не только не достигаютъ своей прямой цѣли—служить экономическимъ нуждамъ страны, но наносятъ въ этомъ отношеніи положительный вредъ: направляясь къ европейской границѣ, онѣ открываютъ наши внутренніе рынки иностраннымъ товарамъ, которые какъ цѣнные продукты высшей обработки, легко выносятъ желѣзнодорожный тарифъ и на дальнія разстоянія. Съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ, ввозъ къ намъ заграничныхъ товаровъ значительно усилился и въ послѣднее десятилѣтіе сталъ далеко превышать нашъ вывозъ, какъ это видно изъ слѣдующихъ статистическихъ данныхъ:

Средній ежегодный:	**Ввозъ**	**Вывозъ**
I пер. за 25 л. 1830—1856 г.—сѣть ж. д.=0—979 вер.		
	73.719,357 р.—	89.621,488 р.
Разность въ пользу вывоза 15.902,131 р.		
II. за 10-лѣтіе 1857—1866 г.—сѣть ж. д.=1092—4242 в.		
	138.870,161 руб.—	160.312,021 р.
Разность въ пользу вывоза—21.541,860 руб.		
III п. за 10-лѣтіе 1867—1876 г.—с. ж. д. 4,242—18,239 в.		
	364.712,054 р.—	316.832,385 р.
Разность въ пользу ввоза—47.879,669 руб. [1]).		

[1]) „Виды внѣшней торговли Россіи.“

Приведенныя цифры показываютъ, что въ первые два періода, когда желѣзнодорожная сѣть была еще мало развита, ежегодный ввозъ товаровъ уступаетъ вывозу, а за послѣдній періодъ, когда сѣть достигаетъ болѣе значительныхъ размѣровъ, наоборотъ, ввозъ далеко превышаетъ вывозъ. При сравненіи ежегодныхъ оборотовъ I-го періода съ III-мъ оказывается, что цифра ежегоднаго ввоза за это время увеличилась почти на 400% (394), а цифра вывоза только на 254%. При сопоставленіи же общихъ оборотовъ за два послѣднія десятилѣтія видно, что въ первое десятилѣтіе отпущено товаровъ болѣе чѣмъ ввезено на 215 милліоновъ рублей, а во второмъ, наоборотъ, ввезено болѣе нежели отпущено на 479 милліоновъ рублей. Такимъ образомъ, если общій оборотъ нашей внѣшней торговли и увеличился съ постройкою желѣзнодорожной сѣти, то въ гораздо большей степени на счетъ ввоза къ намъ иностранныхъ товаровъ, что̀, конечно, нельзя считать явленіемъ, благопріятнымъ для развитія отечественной торговли и промышленности. Слѣдовательно русскія желѣзныя дороги оказывали и продолжаютъ оказывать великую услугу, но только не Россіи, а иностраннымъ государствамъ. [1])

7230

---

[1]) Совершенно обратное явленіе въ этомъ отношеніи наблюдается въ западно-европейскихъ государствахъ,—такъ напримѣръ:

Во Франціи.

Въ періодъ отъ 1840—1844 г. ж. д. 590 кил.

Сред. ежегод. Ввозъ и Вывозъ:

въ мил. франк. 5,695.— 5,156:

Разность въ пользу ввоза 539 м. ф.

Въ пер. отъ 1855—1859 г. ж. д. 8,976 кил.

— — 10,639. — — 11,901.

Разность въ пользу вывоза 1,262 м. ф.

3. Недостатокъ въ питательныхъ вѣтвяхъ. Вслѣдствіе крайне недостаточнаго количества питательныхъ и подъѣздныхъ путей, въ границахъ главныхъ линій остаются громадныя пространства, которыя совершенно лишены не только желѣзныхъ дорогъ, но и какихъ бы то ни было искусственныхъ путей. Такимъ образомъ районъ, нуждамъ котораго должны служить дороги, ограничивается слишкомъ узкою, почти ничтожною полосою. Разбросанные по всей территоріи государства производительные, нерѣдко весьма значительные, пункты остаются вслѣдствіе этого внѣ вліянія желѣзныхъ дорогъ. Нѣсколько подробнѣе мы говоримъ объ этомъ ниже.

4. Отсутствіе связи между сѣтью желѣзныхъ дорогъ и системой водяныхъ путей. Отсутствіе правильной связи между сѣтью желѣзныхъ дорогъ и системой водяныхъ сообщеній вліяетъ крайне неблагопріятно на дѣятель-

---

Въ Великобританіи.

Въ пер. отъ 1821—1830 г. ж. дор. нѣтъ.

Сред. ежегод. Ввозъ и Вывозъ:

ф. стер. 39.661,123—48.811,059.

А въ 1852 году, когда сѣтъ жел. дорог. достигаетъ до 9,506 англ. миль

ф. стер. 138.159,144.—271.654,822,

т. е. увелич. на 248%—на 456%.

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что заграницей, съ развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, торговые обороты увеличиваются главнымъ образомъ на счетъ вывоза, а не ввоза, какъ у насъ. Слѣдовательно тамъ вліяніе желѣзныхъ дорогъ оказывается самымъ благопріятнымъ для торговопромышленныхъ интересовъ страны.

Примѣчаніе. Цифры торговыхъ оборотовъ приведены по „оффиціальной цѣнности,“ такъ какъ она, благодаря своей неизмѣняемости, служитъ вѣрнымъ мѣриломъ количествъ ввозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ.

(Кольбъ, Г. Сравн. статистика).

ность какъ тѣхъ, такъ и другихъ путей. Водяные пути всегда играли у насъ весьма важную роль въ развитіи внутренняго торговопромышленнаго движенія, которое вѣками складывалось при помощи этихъ естественныхъ его проводниковъ. Поэтому желѣзныя дороги, проведенныя безъ строгаго соотвѣтствія съ условіями товарнаго движенія по водянымъ путямъ, оставили внѣ своего вліянія громаднѣйшіе районы производительныхъ силъ страны и, въ свою очередь, лишились значительнаго притока постоянныхъ грузовъ, которые могли бы высоко поднять ихъ весьма слабую въ настоящее время дѣятельность. Ниже мы будемъ говорить объ этомъ подробнѣе, здѣсь же укажемъ только на то, что въ то время, какъ на устройство желѣзныхъ дорогъ расходовались десятки и сотни милліоновъ рублей, на сооруженіе водяныхъ путей отпускалось всего только около полутора милліона руб. въ годъ. Что можно было сдѣлать съ такими ничтожными средствами въ такомъ обширномъ хозяйствѣ, какъ сѣть нашихъ водяныхъ путей?

Въ заключеніе слѣдовало бы коснуться вопроса о непосредственномъ вліяніи нашихъ желѣзныхъ дорогъ на развитіе благосостоянія и промышленныхъ силъ народа, но, къ сожалѣнію, за отсутствіемъ у насъ какихъ либо статистическихъ данныхъ по сему предмету, мы можемъ лишь указать на два весьма характерныхъ экономическихъ явленія, наблюдаемыхъ у насъ со времени проведенія желѣзнодорожной сѣти; эти наблюденія заставляютъ усомниться въ благотворности таковаго вліянія желѣзныхъ дорогъ. Страшное вздорожаніе цѣнъ на всѣ безъ исключенія предметы потребленія и сильный упадокъ нашей кустарной промышленности даютъ основаніе полагать, что, въ ряду другихъ причинъ, которыми вызваны и поддерживаются эти печальныя явленія,—едвали не первое мѣсто принадлежитъ желѣзнымъ дорогамъ. Вопросъ этотъ заслуживаетъ особаго и серьезнаго изслѣдованія.

Несравненно осязательнѣе вліяніе постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ на финансовое положеніе государства; здѣсь имѣются краснорѣчивыя цифры, достовѣрность которыхъ не подлежитъ сомнѣнію. Къ первому Января 1878 года мы имѣли уже 20,788 верстъ желѣзныхъ дорогъ, стоимость которыхъ обошлась въ 1.811.118,038 руб., изъ нихъ 1.070.598,497 руб. [1]) (т. е. болѣе половины всего затраченнаго капитала) принадлежатъ правительству, 303.666,882 р. банкамъ и банкирамъ по выпущеннымъ правленіями облигаціямъ и только 436,852,659 р. (т. е. менѣе $^1/_4$) самимъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, или вѣрнѣе ихъ концессіонерамъ, да и этотъ остатокъ, по крайней мѣрѣ большая его часть, заложенъ въ государственномъ банкѣ и рано, или поздно, безъ сомнѣнія, тоже поступитъ въ собственность правительства. [2]) Долгъ желѣзныхъ дорогъ правительству, образовавшійся изъ приплатъ по гарантіямъ желѣзнодорожнаго дохода, изъ недоимокъ, % съ облигаціоннаго капитала, ссудъ и субсидій, разновременно выданныхъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, достигаетъ, къ 1-му Января, 1878 г. до 460.287,699 р., а всѣ денежныя затраты правительства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, въ общемъ итогѣ, доходятъ до 2.079.575,207 руб. [3]), которые, почти исключительно, заняты за границей; ежегодные проценты и погашеніе этого долга составляютъ расходъ (по $7^1/_2$%) до 156.000,000 руб. въ годъ, (по курсу 120 за 100), или 201.500,000 руб. по наст. курсу 1 р. 55 кр. за 1 р. металл. При этомъ не нужно забывать, что, не смотря на громадныя жертвы, принесенныя государствомъ

---

[1]) Итоги затратъ на сооруженіе русскихъ жел. дорогъ. Журн. Мин. Пут. Сообщ. Мартъ, 1879 г.

[2]) ibid.

[3]) По курсу 1 р. 20 к. кред. за металл. рубль; по настоящему-же курсу 1 р. 55 к. за метал. р. 2.686.666,666 руб. кр.

ради изученія желѣзнодорожнаго дѣла, мы все-таки, кромѣ приготовленія рельсовъ и паравозовъ изъ иностранныхъ металловъ при помощи высокой преміи, не подготовили никакой другой болѣе выгодной и независимой отъ заграничныхъ банкировъ системы постройки желѣзныхъ дорогъ; слѣдовательно и впереди, при слѣдующихъ постройкахъ, мы ничего не можемъ ожидать, кромѣ увеличенія и безъ того уже громаднаго заграничнаго долга на тѣхъ же, если еще не худшихъ, условіяхъ.

Возможность погашенія этого долга изъ доходовъ желѣзныхъ дорогъ болѣе чѣмъ сомнительна; вотъ оффиціальныя цифры, [1]) подтверждающія этотъ неутѣшительный выводъ: съ увеличеніемъ желѣзнодорожной сѣти валовой доходъ, въ періодъ съ 1873 по 1880 годъ, постоянно возрасталъ съ 123.865,139 руб. до 192.994,488 р.; но также постепенно и еще въ большей прогрессіи возросталъ и расходъ съ 71.744,095 руб. до 151.486,702 руб., такъ что, въ окончательномъ результатѣ, процентное отношеніе избытка дохода къ валовому доходу уменьшалось въ слѣдующей постепенности:

Съ 1873 г.—42,08%
— 1874 г.—37,32%
— 1875 г.—34,30%
— 1876 г.—32,00%
— 1877 г.—37,12%
— 1878 г.—34,26%
— 1879 г.—28,37%
— 1880 г.—21,51%

БИБЛІОТЕКА Ученаго Комитета Мин. Фин.

т. е. доходность дорогъ въ 1880 году уменьшилась, сравнительно съ 1873 годомъ, ровно вдвое. Соотвѣтственно этому уменьшенію съ каждымъ годомъ уменьшался и доходъ на версту; за означенный періодъ онъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

---

[1]) Финансовые результаты эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ. 1880 г.

въ 1873 г.—3,707 руб.
— 1874 —3,358 »
— 1875 —2,815 »
— 1876 —2,569 »
— 1877 —3,786 »
— 1878 —3,845 »
— 1879 —2,916 »
— 1880 —1,968 »

отсюда средній доходъ на версту за всѣ восемь лѣтъ= 3,131 руб. Такое паденіе доходности желѣзныхъ дорогъ представляется потому, въ особенности, грознымъ для будущаго, что оно совершается съ поразительной постепенностью; въ самомъ дѣлѣ, только 1877 и 1878 годы, въ которые доходность дорогъ значительно поднялась, какъ бы нарушаютъ эту постепенность; но не нужно забывать, что какъ разъ въ эти годы была война, благодаря которой заработка дорогъ не могла не увеличиться,— а это плохая поддержка! Дѣйствительно, какъ только этой поддержки не стало, отношеніе избытка дохода къ валовому доходу опять понизилось въ 1879 году до 28%, а въ 1880 до 21%. Средняя доходность всѣхъ желѣзныхъ дорогъ за восемь лѣтъ, съ 1873 по 1880 г., круглой цифрой выражется въ 55.000,000 р., а на уплату процентовъ и погашеніе затраченнаго въ желѣзнодорожное дѣло капитала требуется (по 1 р. 20 к. за металл. руб). около 150.000,000 рублей. Слѣдовательно государство обречено на нескончаемую приплату, по процентамъ и погашенію образовавшагося отъ постройки дорогъ заграничнаго долга, въ размѣрѣ ста милліоновъ рублей въ годъ.

Наконецъ, стоимость нашихъ желѣзныхъ дорогъ непомѣрно высока: къ 1-му Января 1878 года, какъ выше сказано, вся сѣть нашихъ дорогъ составляла 20,788 верстъ, постройка коихъ обошлась въ 2.079,575,207 руб., отсюда средняя стоимость версты опредѣляется въ 100,000 руб.—Какая разница съ хозяйствованіемъ, напримѣръ,

Сѣверной Америки, гдѣ въ 1869 году общее протяженіе дорогъ равнялось 39,244 англ. милямъ (почти 60,000 верстъ), сооруженіе которыхъ, круглымъ числомъ, обошлось въ 2.100,000 руб., что составитъ на версту не болѣе 35,000 руб. [1]). Какая разница съ Финляндской желѣзной дорогой, которой не коснулись наши порядки: это, безспорно, лучшая изъ всѣхъ нашихъ дорогъ и по порядку, и по удобствамъ движенія, а между тѣмъ она, въ то же время, и самая дешевая: здѣсь постройка версты обошлась со всѣми расходами только въ 22 т. руб. металл., или 28,416 р. кредит., по курсу 1 р. 55 к. за металл. рубль [2]).

Для бо̀льшей характеристики значенія нашихъ желѣзныхъ дорогъ съ финансовой точки зрѣнія, мы не можемъ оставить безъ вниманія ще одного вывода: въ то время, какъ на западѣ, съ развитіемъ желѣзныхъ дорогъ, увеличеніе грузоваго движенія по нимъ значительно превышало увеличеніе самой сѣти, у насъ происходитъ совершенно обратное,—такъ напримѣръ: въ Россіи, съ 1868 по 1877 годъ, желѣзнодорожная сѣть увеличилась въ 4,1 раза, а количество перевозимыхъ по ней грузовъ въ 3,8 раза. Въ Великобританіи, съ 1849 по 1867 годъ, протяженіе желѣзныхъ дорогъ увеличилось въ $2^1/_2$ раза, а количество грузовъ по нимъ въ 4 раза. Въ Пруссіи, съ 1844 по 1868 годъ, количество желѣзныхъ дорогъ увеличилось въ 10 разъ, а грузовое движеніе по нимъ въ 117 разъ [3]).

Понятно, что всѣ приведенные печальные результаты нашего хозяйствованія въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ не могли не отразиться на нашемъ государственномъ балансѣ, который, въ свою очередь, непосредственно вліяетъ

---

[1]) Голубевъ, П.—Желѣзныя дороги въ С. Ш. Америки. Спб. 1867 г.

[2]) Головачевъ, А. ibid.

[3]) Бліохъ.—Вліяніе ж. дорогъ. Т. I.—Гагеймейстеръ, Ю. ibid.

на курсъ. Въ самомъ дѣлѣ, до Крымской компаніи нашъ курсъ стоялъ al pari; хотя неудачные результаты войны быстро и сильно его понизили, тѣмъ не менѣе, въ періодъ съ 1855 по 1863 годъ, нельзя не замѣтить, среди постоянныхъ и рѣзкихъ колебаній курса, общаго стремленія его къ улучшенію, такъ что онъ поднимался временами до 380 сант. на Парижъ и даже одинъ разъ, именно въ 1863 году, до 398 сант. Есть достаточное основаніе предполагать, что экономическое положеніе Россіи, потрясенное Крымской войной, но не разстроенное въ своихъ основаніяхъ, требовало только времени и, конечно, нѣкоторыхъ мѣръ, чтобы окончательно и вполнѣ оправиться. Но какъ разъ въ это время (въ 1865 г.) началась усиленная постройка желѣзныхъ дорогъ: къ 1-му Января 65 г. было въ эксплоатаціи жел. дорогъ

			3,358 верстъ.
»	70	» »	7,652 »
»	75	» »	16,964 »
»	80	» »	22,299[1]) »

Съ этого же времени (съ 1864 года) началось и пониженіе курса, правда тоже съ значительными колебаніями, подъ вліяніемъ тѣхъ или другихъ случайныхъ обстоятельствъ, но уже, наоборотъ, съ постояннымъ общимъ стремленіемъ къ пониженію. Такъ, въ 1864 году курсъ упалъ съ 374 1/3 на 367, 345 и даже на 312, въ среднемъ на 338. Въ слѣдующемъ, 1865 году, средній курсъ за годъ былъ около 329, въ 1869 г.—315, въ 1870 г. 309,5. Съ 1871 г. курсъ значительно улучшился, въ половинѣ года сталъ уже на 337, и хотя нѣсколько ухудшился въ 1873 г., но въ 1874 г. опять поправился

---

[1]) Всеподданнѣйшій отчетъ по вѣдомству Мин. Пут. Сообщ. за 25 лѣтъ съ 19 Февр. 1855 г. по 19 Февр. 1880 г.

и дошелъ почти до 350. Но такое улучшеніе продолжалось не долго. Съ 1875 г., т. е. какъ разъ со времени самаго сильнаго развитія желѣзнодорожной сѣти (въ 1875 г. она равнялась 16,964 верстамъ), курсъ, какъ-бы подчинившись наконецъ роковой силѣ, выходитъ изъ сферы колебаній и неудержимо идетъ къ низу вплоть до 1880 г. Въ послѣдніе два года (1880 и 1881) онъ опять обнаруживаетъ наклонность къ возвышенію, но это время такъ близко къ намъ и обстоятельства, продолжающія вліять на курсъ, такъ мало опредѣлились, что на такое улучшеніе его въ эти два года врядъ-ли можно возлагать большія надежды, въ особенности въ виду вновь начавшагося послѣдовательнаго пониженія курса съ начала текущаго, 1882 года. Сказанное подтверждается цифрами, взятыми изъ оффиціальныхъ источниковъ [1]), о состояніи курса съ 1874 г. по настоящее время:

	maximum	minimum	средн. курсы за годъ.
1874 г.	$352^{2}/_{8}$	$345^{6}/_{7}$	$349^{3}/_{4}$
1875 »	$350^{8}/_{9}$	$330^{2}/_{8}$	345
1876 »	$331^{3}/_{8}$	$304^{1}/_{9}$	$329^{3}/_{4}$
1877 »	$311^{3}/_{8}$	$250^{8}/_{9}$	$271^{5}/_{6}$
1878 »	$271^{6}/_{8}$	$241^{6}/_{7}$	$256^{1}/_{4}$
1879 »	$268^{1}/_{2}$	$242^{5}/_{7}$	$255^{1}/_{6}$
1880 »	$269^{3}/_{8}$	$255^{5}/_{8}$	$264^{1}/_{12}$
1881 »	$274^{1}/_{4}$	257	266
1882 » Январь			$259^{6}/_{8}$
Февраль			$256^{1}/_{6}$
Мартъ по 20 число			254

Желающіе прослѣдить колебанія курса по мѣсяцамъ могутъ убѣдиться въ той постепенности и какъ-бы пра-

---

[1]) Côte officielle de la bourse de St. Pétersbourg.

вильности его постояннаго пониженія, которыя производятъ подавляющее впечатлѣніе какой-то неотразимой и недопускающей борьбы силы [1]). Остается сложить руки и безъ сопротивленія ждать неизвѣстнаго будущаго. Таково впечатлѣніе приведенныхъ выше цифръ! — Правда, что выражаемые ими результаты нашей экономической жизни суть послѣдствія весьма многихъ и разнообразныхъ причинъ, разсмотрѣніе которыхъ не входитъ въ предметъ нашихъ замѣтокъ, но справедливо также и то, что въ ряду этихъ причинъ едва-ли не главное мѣсто занимаетъ постройка нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ, потребовавшая нескончаемыхъ заграничныхъ займовъ за громадные проценты, и, кромѣ того, исполненная дорого и безъ всякаго соображенія съ экономическими требованіями страны, нуждавшейся не въ быстрыхъ путяхъ сообщенія, а въ одновременномъ принятіи цѣлаго ряда *практическихъ* мѣръ, направленныхъ къ развитію ея производительныхъ силъ.

Пониженіе нашего курса не представляло бы такой опасности, если бы оно было послѣдствіемъ случайныхъ, временныхъ причинъ, съ устраненіемъ коихъ само собой наступаетъ улучшеніе государственнаго баланса. Но дѣло въ томъ, что настоящія наши обстоятельства совсѣмъ иныя: въ доброе старое время, предшествовавшее постройкѣ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, Россія, по преимуществу, сама себѣ служила, удѣляя за границу избытокъ, за удовлетвореніемъ своихъ потребностей, и пользуясь оттуда незначительнымъ, сравнительно съ настоящимъ временемъ, привозомъ. Желѣзныя дороги разомъ и рѣшительно измѣнили такое положеніе

---

[1]) *Прим.* Напр. въ 1869 г. курсъ падаетъ съ 326 (въ Апрѣлѣ) на 307 (въ Декабрѣ) почти безъ всякихъ колебаній; тоже въ 1873 г. съ Янв. (348) по Іюль (341); тоже въ 1877 г. съ Января (311) по Октябрь (244); тоже въ слѣд. 1878 г. съ Іюля (266) по Дек. (243).

страны: онѣ развили ея потребности вообще и, кромѣ того, сами по себѣ создали громадную потребность на многое новое, къ приготовленію чего страна не была готова; вмѣстѣ съ тѣмъ, тѣ-же дороги облегчили иностраннымъ производителямъ сбытъ своихъ произведеній въ Россію, а потребность въ деньгахъ, для постройки этихъ дорогъ, повела, какъ мы видѣли, къ образованію огромнаго государственнаго долга въ видѣ разнаго рода бумагъ, распредѣлившихся по заграничнымъ биржамъ. Въ результатѣ образовались не временныя, но уже постоянныя и трудно устранимыя причины худосочія нашего государственнаго хозяйства: съ одной стороны, непосильная тяжесть погашенія государственнаго долга и необходимость и впредь увеличивать его новыми займами, съ другой, невозможность противодѣйствія постоянно усиливающимуся перевѣсу звоза надъ вывозомъ въ виду того, что вызванныя желѣзными же дорогами потребности не могутъ быть удовлетворяемы средствами страны. Но и этого мало. Наши обязательства сдѣлались на заграничныхъ биржахъ грознымъ средствомъ направленной противъ насъ же спекуляціи и привели насъ къ прямой экономической зависимости отъ ихъ интересовъ и произвола; между нашими и заграничными рынками образовался безконечный путь, по которому наши бумаги постоянно возвращаются къ намъ по относительно высокой цѣнѣ и также постоянно снова направляются отъ насъ за границу по относительно низкой цѣнѣ; эту разницу той и другой цѣны мы осуждены платить за каждый совершаемый нашими бумагами кругъ. Нельзя не видѣть въ результатѣ такого движенія новой подати на Россію въ пользу заграничныхъ рынковъ, опасной не только потому, что размѣры ея, по мѣрѣ ухудшенія нашего курса, должны рости, но еще и потому, что она легко можетъ служить поддержкой въ политической борьбѣ съ нами нашимъ сосѣдямъ. Бисмаркъ проговорился уже въ этомъ смыслѣ, что и было замѣчено нашей журналистикой. Мы слышали также, что будто-бы

наше правительство имѣло въ виду выкупить изъ частнаго владѣнія нѣкоторыя горантированныя имъ желѣзныя дороги, эксплоатація которыхъ даетъ особенно чувствительный дефицитъ. Говорятъ, что такое предположеніе не могло осуществиться только потому, что большинство акцій такихъ дорогъ находится въ рукахъ заграничныхъ банкировъ. Если это справедливо, то чего же ждать въ будущемъ? Не ясно-ли, что уже близко то время, когда мы совсѣмъ перестанемъ быть хозяевами у себя дома, а потому не пора-ли закончить съ старыми порядками на результатахъ послѣднихъ двадцати лѣтъ (съ 1858 по 1878 г.), въ теченіе которыхъ государственный долгъ увеличился почтна 1 милліардъ руб. (950.302,235 р.) [1]).

Изъ представленнаго нами краткаго обзора русскаго желѣзнодорожнаго дѣла, мы приходимъ къ слѣдующимъ неутѣшительнымъ выводамъ:

1) Неправильность, допущенная въ проведеніи главныхъ магистральныхъ линій, обусловила собою таковое же неправильное развитіе и питательныхъ вѣтвей; поэтому существующая сѣть желѣзныхъ дорогъ удовлетворить экономическимъ потребностямъ страны не можетъ.

2) Наоборотъ, сѣть нашихъ желѣзныхъ дорогъ, направленныхъ къ границамъ и не связанныхъ съ главными производительными центрами страны, вліяетъ самымъ благопріятнымъ образомъ на развитіе торговли и промышленности иностранныхъ государствъ, обратившихъ Россію въ рынокъ для сбыта своихъ произведеній.

3) Послѣдствія всего этого выразились въ несостоятельности большей части желѣзныхъ дорогъ, существованіе которыхъ безъ пособія правительства не мыслимо; въ общемъ—въ разстройствѣ финансовой системы государ-

---

[1]) Журовъ, Ѳ.—Внѣшняя торговля Россіи. Журн. Русск. Рѣчь за 1879 г. кн. 6 стр. 147.

ства вслѣдствіе годъ отъ года преобладающаго перевѣса ввоза надъ вывозомъ.

4) Такое положеніе ведетъ къ постоянному увеличенію и при томъ въ ужасающей прогрессіи государственнаго долга и указываетъ не въ далекомъ будущемъ на полную безвыходность положенія, если не будутъ приняты мѣры, направленныя непосредственно къ устраненію причинъ близкаго кризиса.

II.

Недостатки нашего желѣзнодорожнаго хозяйства.

Всякое разумное хозяйствованіе основано на изученіи и знаніи экономическихъ условій самого хозяйства; въ этой истинѣ никто не сомнѣвается, а между тѣмъ въ ходѣ нашего государственнаго и частнаго хозяйствованія, безъ преувеличенія, на каждомъ шагу замѣчается тотъ странный фактъ, что такая непогрѣшимая истина игнорируется. Бездну примѣровъ можно было-бы привести въ подтвержденіе сказаннаго, если бы это не отвлекло насъ далеко въ сторону. Наше желѣзнодорожное хозяйство испытало ту же участь: если исключить двѣ дороги, Царскосельскую и Николаевскую, какъ два отдѣльныхъ предпріятія, то весь періодъ нашей желѣзнодорожной дѣятельности опредѣлится 15 годами (отъ начала 60-хъ до половины 70-хъ годовъ). Въ это время желѣзнодорожное дѣло за границей уже вполнѣ было сформировано; все было изучено и усвоено практикой, всѣ административно-хозяйственные разсчеты провѣрены многолѣтнимъ опытомъ, а техника доведена до возможнаго совершенства. Казалось-бы, для насъ ничего не могло быть благопріятнѣе: оставалось только совсѣмъ готовое дѣло *умѣючи* перенести на почву нашихъ экономическихъ условій и для этого прежде всего приступить къ изученію этихъ условій, что-бы знать, что̀, на сколько и какимъ образомъ измѣнить въ этомъ готовомъ дѣлѣ. Но этого-то умѣнья и не оказалось; объ изученіи эко-

номическихъ условій нашей страны никто и не подумалъ Полагаемъ, что оспаривать справедливость такого печальнаго вывода никто не будетъ; впрочемъ для желающихъ мы готовы упомянуть, что ни въ издаваемыхъ М. П. С. «Сбор. свѣд. о ж. д. въ Россіи», ни въ трудахъ Бліоха [1]) мы не нашли серьезныхъ указаній на заботливость правительства въ этомъ отношеніи; что-же касается до изслѣдователей, дѣлавшихъ изысканія въ видахъ полученія концессій, то во 1-хъ, всѣ приводимыя ими экономическія данныя, по самой цѣли своей, не заслуживаютъ большаго довѣрія, а во 2-хъ, при ближайшемъ знакомствѣ, они оказываются крайне поверхностными, лишенными фундаментальной почвы изученія экономическихъ условій на мѣстѣ, въ натурѣ. Очевидно, болѣе серьезныя изслѣдованія были имъ не подъ силу—ни по средствамъ, ни по времени, да и не требовались для тѣхъ цѣлей, которыя они преслѣдовали.—Разрѣшая вопросы о постройкѣ той, или другой дороги, правительство руководствовалось исключительно финансовыми соображеніями, возможностію найти деньги на постройку и относительной дешевизной предложеній конкурентовъ. Даже при обсужденіи такой важной дороги, какъ Рыбинско-Бологовская, которая должна была соединить одну изъ важнѣйшихъ нашихъ внутреннихъ пристаней съ обѣими столицами и Балтійскимъ портомъ, экономическіе вопросы вовсе не имѣлись въ виду и соискательство между Кирѣевымъ и Гòродовымъ, представившими проэкты по разнымъ направленіямъ, разрѣшилось въ пользу перваго изъ нихъ только потому, что исчисленный имъ капиталъ былъ менѣе на 36,000 руб., а просимое имъ правительственное пособіе менѣе на одинъ мил. руб. Какое-

---

[1]) Бліохъ, И.—Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое положеніе Россіи.

же, послѣ этого, вниманіе могло быть оказано экономическимъ вопросамъ по постройкѣ другихъ дорогъ? Вотъ что говорится по поводу этого въ изданной книгѣ Головачева: [1]) «До сихъ поръ у насъ вопросъ о «желѣзнодорожномъ дѣлѣ никогда не обобщался и не «разсматривался во всемъ общемъ его значеніи для го- «сударственной жизни. При самомъ внимательномъ раз- «смотрѣніи этого вопроса у насъ принимались въ сообра- «женіе только тѣ потребности, которымъ могли удо- «влетворять желѣзныя дороги, наличность средствъ къ «ихъ сооруженію и возможность ихъ изысканія». Перечисляя дальше всѣ тѣ вопросы, которые слѣдовало-бы разрѣшить прежде постройки желѣзныхъ дорогъ, авторъ приходитъ къ такому заключенію: «Ни одинъ изъ ис- «численныхъ нами вопросовъ не былъ, и не могъ быть «серьезно затронутъ при обсужденіи какъ общей сѣти «желѣзныхъ дорогъ, такъ и отдѣльныхъ проэктовъ на «постройку различныхъ линій. Мы говоримъ не могъ быть «затронутъ на томъ основаніи, что для сужденія о по- «добныхъ вопросахъ не доставало данныхъ, а эти данныя «могли быть собраны только спеціальными изслѣдованія- «ми, предпринятыми въ видахъ всесторонняго изученія «нуждъ и потребностей страны. Такимъ образомъ, наше «желѣзнодорожное дѣло испытало ту-же участь, какъ и «другія наши законодательныя работы. Оно пострадало «вслѣдствіе отсутствія болѣе широкой общей точки зрѣ- «нія и сосредоточилось на ближайшихъ подробностяхъ «и преимущественно на изысканіи денежныхъ средствъ, «выборѣ направленія дороги и разработкѣ техническихъ «условій постройки. Что-же касается вопроса о значеніи «желѣзныхъ дорогъ въ общей системѣ государственнаго

---

[1]) Головачевъ, А. ibid.

«хозяйства, то, повидимому, подобнаго вопроса въ на-«шей административной практикѣ вовсе не возникало».

И такъ, наше желѣзнодорожное дѣло съ перваго шага вступило на совершенно ложный путь, который, потому самому, не могъ привести къ выгоднымъ результатамъ.

Но этого мало. Вопросъ еще больше осложнился въ неблагопріятномъ направленіи отъ вліянія одновременно отразившихся на его судьбѣ многихъ другихъ экономическихъ явленій: какъ разъ въ тотъ же періодъ развитія желѣзнодорожнаго дѣла закрылись откупа (1863 г.), освободившіе дѣятелей, знакомыхъ только съ этой, поставленный притомъ въ исключительныя условія, спекуляціей, но не знавшихъ настоящаго промышленнаго дѣла; въ тоже время стали выростать одинъ за другимъ банки, широко открывшіе двери спекуляціи и сразу отступившіе отъ своего прямого дѣла. Тогда-же и еще съ большей силой и быстротой организовались акціонерныя общества на невозможныя, дутыя предпріятія съ вѣрнымъ разсчетомъ, съ одной стороны, на банки, съ другой— на правительственную помощь. Въ исторіи нашей промышленности акціонерныя предпріятія важны въ томъ отношеніи, что онѣ не столько выработали удобную для спекуляціи организацію, сколько дали ей вполнѣ законченную практическую отдѣлку.

Во главѣ акціонерныхъ предпріятій появились настоящіе акціонерныхъ дѣлъ мастера, присяжные оберегатели спекуляціи отъ всякаго рода бѣдъ и напастей и ловкіе представители ея интересовъ предъ правительствомъ. Такіе мастера получили громкую извѣстность; ихъ знали поименно; къ нимъ обращались также явно и съ такимъ-же довѣріемъ, какъ къ какимъ-либо значительнымъ спеціалистамъ, щедро оплачивая не труды ихъ, но *познанія*. Такіе мастера суть дѣйствительное знаменіе времени; исторія промышленности не забудетъ ни ихъ именъ, ни ихъ темной дѣятельности.

Все въ то же время, именно въ 1859 г., получила право гражданства опытная въ дѣлѣ спекуляціи еврейская національность. Мы не распространяемся о значеніи этого элемента въ нашемъ промышленномъ дѣлѣ; его вліяніе развивалось до сихъ поръ и продолжаетъ развиваться у насъ на глазахъ: совершающіеся предъ нами, въ настоящее время, факты должны привести всякого беспристрастнаго наблюдателя къ тому убѣжденію, что роль еврейства въ нашемъ промышленномъ дѣлѣ весьма значительна и что, помимо личныхъ счетовъ евреевъ съ русскимъ населеніемъ, дѣятельность ихъ на промышленномъ поприщѣ полезными результатами похвастать не можетъ.

Наконецъ, не нужно упускать изъ вида еще одного весьма важного обстоятельства. Крестьянская реформа радикально измѣнила экономическій бытъ нашихъ землевладѣльцевъ; прежняго обезпеченія, основаннаго на обязательномъ даровомъ трудѣ, не стало; пришлось самимъ приниматься за трудъ и думать о завтрашнемъ днѣ, къ которому никто не былъ готовъ. И вотъ обѣднѣвшее дворянство потянулось въ Петербургъ искать служебной карьеры съ цѣлью поправки своихъ разстроенныхъ дѣлъ. При такихъ условіяхъ оно представило изъ себя голодный, но сильный связями, контингентъ. Необходимыхъ для всякой дѣятельности знаній не оказалось, да и не могло оказаться; а тутъ манила спекуляція своей перспективой легкаго и быстраго поправленія дѣлъ; спекуляція стала излюбленнымъ дѣтищемъ значительной части нашего общества,—что и дало спекуляціи особенную силу роста.

Такимъ образомъ, въ 60-хъ годахъ, какъ нарочно, сгруппировались всѣ благопріятныя условія для широкаго развитія спекулятиваннаго направленія. При такихъ условіяхъ спекуляція не могла не развиться; она дѣйствительно развилась и притомъ съ страшной

силой и быстротой. Въ одно и тоже время она опутала своей паутиной нашу промышленность и отуманила правительство, которое, исходя изъ самыхъ добрыхъ цѣлей—служить только интересамъ общества, въ дѣйствительности пошло противъ этихъ самыхъ интересовъ. Спекуляція стала вверху всего, все захватила въ свои руки. Правительство искало частной инціативы, но, не зная близко ни требованій промышленности, ни экономическихъ условій страны, приняло призракъ за дѣйствительность, спекулятора за честнаго и знающаго промышленника. Какая страшная, ужасная по послѣдствіямъ ошибка! Въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ спекуляція нашла особенно богатую и особенно удобную для себя почву. Кому, за что давались концессіи? Аферистъ безъ знаній, безъ капитала, только потому, что имѣлъ достаточно дерзости и *умѣнья* предложить свои услуги на постройку той, или другой дороги, ни съ того, ни съ сего объявляется хозяиномъ этой дороги, стоимость которой впередъ разсчитана если не втрое, то, по крайней мѣрѣ, вдвое. Большая часть требующейся суммы объявляется облигаціоннымъ, другая, меньшая, акціонернымъ капиталомъ; первая назначается на постройку, вторая сполна распредѣляется по карманамъ. Банки охотно, и, понятно, съ хорошимъ барышемъ для себя, реализируютъ оба капитала, обезпечивъ себя правительственной гарантіей. И вотъ, изъ ничего созданныя акціи получаютъ дѣйствительную цѣнность. Концессіонеръ, вчера еще нищій, сегодня обращается въ хозяина громаднаго предпріятія, въ которое онъ не вложилъ ни труда, ни денегъ, ни знаній. Да развѣ это не chef d'oeuvre спекуляціи? Развѣ еще чего нибудь большаго можно ждать?

Въ концѣ концовъ, получился весьма странный результатъ: то, что, при другихъ условіяхъ, должно было принести намъ громадную пользу — это опытъ западной Европы въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ—принесло намъ одинъ

вредъ и при томъ тоже громадный: не будь тамъ, на Западѣ, такъ выработаны техника и хозяйство желѣзнодорожнаго дѣла, не будь у насъ такого безконтрольнаго увлеченія успѣхами этой техники и *такого горячаго желанія скорѣе ее перенять* — мы не построили-бы такъ поспѣшно и неразсчетливо желѣзныхъ дорогъ, слишкомъ 20 тысячъ верстъ; да и спекуляція не нашла бы другой такой же благодарной для себя почвы. Она воспользовалась готовымъ искусствомъ строить дороги, и этимъ самымъ увлекла правительство; если же дороги строились не тамъ, гдѣ нужно, и обходились дорого, то ей до этого не было дѣла; дороговизна, наоборотъ, была ей на руку.

Не такъ выростало желѣзнодорожное дѣло на Западѣ: дороги строились тамъ по зрѣломъ обсужденіи ихъ экономической необходимости. Правда и здѣсь, какъ напримѣръ въ Англіи, не всегда держались общаго плана и строгой системы; такъ, предложеніе Пита въ 1837 году объ учрежденіи королевской коммисіи, для разработки сѣти желѣзныхъ дорогъ, въ англійскомъ парламентѣ не прошло, но очевидно только потому, что желѣзнодорожное дѣло съ перваго шага стало здѣсь на почву частныхъ предпріятій; общество желало такимъ протестомъ защитить неприкосновенность права частной собственности отъ малѣйшаго вмѣшательства въ его область правительственной власти. Актомъ парламента 1 августа 1836 года постановлено, что желѣзныя дороги представляются частному усмотрѣнію тѣхъ, кто захочетъ обратить на нихъ свой капиталъ. Тѣмъ не менѣе, изученіе экономическихъ условій всегда служило базисомъ при постройкѣ каждой дороги въ отдѣльности; да и не могло быть иначе, ибо дѣйствуя на свой капиталъ, безъ пособій правительства, каждый предприниматель разсчитывалъ не только возвратить капиталъ, но и получить на него доходъ. Къ тому же изученіе экономическихъ условій не представляло здѣсь

такихъ затрудненій, какъ у насъ; сравнительно, условія эти были болѣе выяснены, а промышленность ко времени постройки въ Англіи желѣзныхъ дорогъ уже развилась въ этой странѣ до такихъ размѣровъ, которые впередъ обезпечивали выгодность предпріятія. Поэтому то учредители дорожили не постройкой дороги, какъ это водится у насъ, а тѣмъ, чтобы удержать за собой самую эксплоатацію ея. Владѣльцы фабрикъ и имѣній, которымъ дорога болѣе нужна, старались оставить за собой акціи желѣзныхъ дорогъ и не рѣдко исключительно владѣли ими, довольствуясь притомъ самымъ незначительнымъ дивидендомъ [1]). Одна изъ самыхъ старинныхъ и безспорно полезныхъ дорогъ въ Англіи, изъ Манчестера въ Ливерпуль, была разрѣшена къ постройкѣ только потому, что двухъ каналовъ между этими городами, очевидно, было недостаточно для развившагося движенія; тарифъ поднялся здѣсь до такихъ размѣровъ, что давалъ акціонерамъ болѣе 100% дивиденда [2]). М. Кордье, исчисляя товары, которые перевозились водой и по дорогамъ въ Англіи еще въ 30-хъ годахъ, находитъ, что безъ помощи каналовъ и желѣзныхъ дорогъ

---

[1]) Considérations sur les trois systèmes de communications par Naudault Buffon. 1836 г.

У насъ такое участіе заводчиковъ и землевладѣльцевъ не только не вызывалось, но даже парализировалось; такъ, при выдачѣ концессіи на постройку Уральской желѣзной дороги мѣстные заводчики, солидность дѣлъ которыхъ не подлежала сомнѣнію, одно время желали предложить свои услуги правительству; на это не было обращено вниманія. Нѣтъ никакаго сомнѣнія, что, если бы правительство пожелало, оно всегда могло бы соединить Уральскихъ заводчиковъ и Сибирскія торговыя фирмы для постройки предполагаемой Сибирской дороги. Примѣръ Англіи поучителенъ; подражанія ей въ этомъ отношеніи принесли бы несомнѣнную пользу Россіи.

[2]) Considérations sur les trois systèmes de communications interieures par Nadault Buffon.

эти товары стоили бы въ $1^1/_2$ раза болѣе, и что недостаточно было бы всего населенія и всѣхъ лошадей Великобританіи для подвозки къ фабрикамъ сырья, необходимаго для выдѣлки этихъ товаровъ [1]). Подобныя вѣскія основанія служатъ безспорнымъ оправданіемъ постройки желѣзныхъ дорогъ.

Американскій консулъ 50-хъ годовъ въ Германіи, Флейшманъ, заявляетъ, что американцы, прежде всего, занялись улучшеніемъ водяной доставки произведеній своихъ хозяйствъ, расположенныхъ по рѣкамъ, и только тогда, когда эта цѣль была достигнута, перешли къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ. Одной изъ причинъ того, что дороги эти достигли быстраго развитія, Флейшманъ считаетъ отсутствіе всякой безполезной роскоши въ постройкѣ. Въ его время англійская миля желѣзныхъ дорогъ со всѣми безъ исключенія расходами обходилась не дороже 20,000 долларовъ. — «Американцы, заключаетъ г. Флейшманъ, ограничились скромной цѣлью согласовать постройку желѣзныхъ дорогъ съ своими средствами и съ мѣстными условіями». Такимъ образомъ и здѣсь дѣло развивалось послѣдовательно, и дороги не являлись на свѣтъ зря, безъ предварительнаго и строгаго обсужденія ихъ полезности, или безполезности.

Во Франціи дѣло шло инымъ, въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ противоположнымъ англійскимъ порядкамъ, путемъ. До начала 40-хъ годовъ правительство только готовилось къ организаціи желѣзнодорожнаго дѣла и почти не приступало къ постройкѣ дорогъ; главнымъ образомъ собирались свѣдѣнія, производились изслѣдованія; правительство знакомилось съ экономическими условіями страны по отношенію къ желѣзнодорожному вопросу вообще. Все это вмѣстѣ дало возможность вы-

---

[1]) Histoire de la navigation interieure.

работать общія основанія для организаціи желѣзнодорожнаго дѣла. Въ 1842 году состоялся, наконецъ, законъ, дополненный въ 1848 году, сразу установившій взглядъ на отношенія къ этому дѣлу государства—взглядъ, обратный тому, который выработался въ Англіи: желѣзныя дороги признаны собственностію государства (grande voirie, domaine publique) и постройка ихъ предоставлена частнымъ лицамъ при содѣйствіи государства, департаментовъ и общинъ. Содѣйствіе правительства состояло только въ принятіи имъ на свой счетъ $^1/_3$ издержекъ по уплатѣ стоимости отходившихъ подъ желѣзныя дороги земель. Такимъ же пособіемъ и въ такихъ же размѣрахъ желѣзнодорожныя общества пользовались отъ департаментовъ и общинъ, избавляясь, слѣдовательно, отъ всякихъ расходовъ по отчужденію земель. Затѣмъ всѣ остальные расходы (la vail de fer, le material et les frais d'exploitation) возлагаются на предпринимателей и образуемыя ими общества, права распоряженія которыхъ ясно опредѣляются частными правилами, строго вытекающими изъ основнаго начала о принадлежности права собственности на всѣ желѣзныя дороги государству; оно по тому самому можетъ не только выкупить во всякое время право пользованія дорогой (droit de payage), но и всю концессію по истеченіи пятнадцатилѣтняго срока [1]). Эта ясность и опредѣленность отношеній желѣзнодорожныхъ обществъ къ правительству дала послѣднему возможность стремиться къ сосредоточенію желѣзнодорожнаго дѣла въ рукахъ немногихъ, именно шести компаній, которыя и владѣютъ дорогами всей Франціи въ настоящее время. Такая мѣра внесла въ

---

[1]) *Примѣчаніе:* A toute époque après l'espiration de quiuze premières anneés de la concession, le gouvernemnent aura la facultè de racheter la concession cntiere du chemin de fer. Art. 37 cahier modèle.

дѣло увѣренность и спокойствіе, благодаря которымъ желѣзнодорожныя общества получили возможность работать съ полной для себя и для страны выгодой.

Мы далеки отъ мысли безъ мѣры хвалить заграничные порядки. Мы сдѣлали эти ссылки вовсе не для доказательства того, что тамъ, заграницей, при введеніи столь важнаго и обширнаго новаго хозяйства все обстояло благополучно; намъ хотѣлось только уяснить, что заграницей при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ вопросы объ изученіи экономическихъ потребностей страны дѣйствительно стояли впереди всего; изученіе этихъ потребностей или предшествовало постройкѣ желѣзныхъ дорогъ вообще, или производилось по отношенію къ каждой дорогѣ въ отдѣльности.—Что-же касается до непорядковъ, злоупотребленій, то понятно, что и заграницей въ этомъ не было недостатка. Такъ, желѣзнодорожная горячка въ первой половинѣ 30-хъ годовъ, т. е., въ самомъ началѣ желѣзнодорожнаго дѣла, охватила всю Англію; тутъ было все—и подкупы, доходившіе до членовъ парламента, и всякаго рода спекуляція; стали образовывать даже такъ называемыя «спекулятивныя линіи», сами по себѣ безъ всякаго промышленнаго значенія, лишь съ цѣлію сорвать что нибудь. Въ 1865 г. компанія большой Западной дороги выплатила 40,000 руб., чтобъ защитить себя отъ такихъ спекулятивныхъ дорогъ, или какъ ихъ называли «пиратовъ». — Такое-же спекулятивное движеніе замѣчается и во Франціи, со времени изданія закона 1842 г. «Въ 1845 «и 1846 годахъ, говоритъ Барзенко, въ кассы же«лѣзнодорожныхъ компаній поступило отъ акціонеровъ «1.070.000,000 франковъ. Наступаетъ лихорадочное ожив«леніе желѣзнодорожнаго дѣла. Ажіотажъ на биржѣ про«изводитъ быстрыя колебанія цѣнъ не только желѣзно«дорожныхъ акцій, но и промессъ на акціи неутвержден«ныхъ еще компаній. Здѣсь рядомъ съ обогощеніями со-

вершаются жестокія раззоренія» [1]). — Америка, равнымъ образомъ, не избѣгла подобныхъ непорядковъ, которые, около 1842 года, поставили желѣзнодорожное дѣло въ ненормальное положеніе и тѣмъ привели страну въ напряженное состояніе.—Вѣроятно то же. болѣе или менѣе, повторилось и въ другихъ государствахъ. Какъ ни велики всѣ эти безобразія погони за обогощеніемъ, но не нужно забывать того, что онѣ совершались людьми, рисковавшими при этомъ всѣми своими средствами. И нигдѣ, ни въ старомъ, ни въ новомъ свѣтѣ не было того, что на нашихъ дняхъ совершается въ Россіи, гдѣ желѣзнодорожное дѣло, эта важнѣйшая отрасль государственнаго хозяйства, вся какъ есть, съ прибавленіемъ даже 2 милліардовъ казенныхъ денегъ, захвачена аферистами, не вложившими въ это дѣло ни капиталовъ, ни труда, ни знаній.

Все сказанное приводитъ къ неутѣшительнымъ выводамъ. Зато выводы эти поучительны для будущаго, по-тому въ особенности, что послѣ продолжающагося нѣсколько лѣтъ затишья въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, мы, кажется, вступаемъ въ новый періодъ желѣзнодорожной дѣятельности. Повтореніе при этомъ ошибокъ болѣе чѣмъ нежелательно. Устраненіе спекуляціи изъ сферы желѣзнодорожной дѣятельности и обращеніе къ экономическимъ началамъ жизни — вотъ что необходимо. Оставляя въ сторонѣ, какъ не подлежащій нашему разсмотрѣнію, первый вопросъ, мы обращаемся прямо ко второму: какое направленіе должна получить ближайшая по времени желѣзнодорожная дѣятельность въ зависимости отъ экономическихъ требованій страны.

Анилизируя тѣ существенные признаки, въ силу ко-

---

[1]) Матеріалы по желѣзнодорожнымъ вопросамъ. 1881. Александръ Барзенко.

торыхъ желѣзныя дороги пріобрѣтаютъ право на существованіе, свой raison d'être, мы приходимъ къ такимъ выводамъ:

1. Разсматриваемыя въ отдѣльности одна отъ другой желѣзныя дороги представляютъ надежный способъ срочнаго и непрерывнаго передвиженія грузовъ.

2. Разсматриваемыя какъ цѣлая сѣть, желѣзныя дороги должны служить экономическимъ интересамъ страны въ ихъ совокупности.

3. Какъ учрежденія промышленныя, желѣзныя дороги подчиняются общимъ законамъ всякаго промышленнаго предпріятія: онѣ не могутъ существовать безъ возврата всѣхъ затратъ по эксплоатаціи и безъ погашенія процентовъ на задолженный и оборотный капиталы; иначе сказать, желѣзныя дороги, кромѣ рѣдкихъ исключительныхъ случаевъ, по меньшей мѣрѣ не должны приносить убытка.

Разсмотримъ всѣ эти положенія въ примѣненіи къ нашимъ дорогамъ.

При поверхностномъ взглядѣ на дѣло можетъ показаться, что срочность и непрерывность доставки грузовъ суть условія, необходимыя для успѣшнаго хода нашей промышленности и торговли. Съ одной стороны, продукты нашего производства должны проходить огромныя разстоянія по дурнымъ дорогамъ, рискуя опоздать на мѣсто назначенія къ сроку. Съ другой стороны, наше навигаціонное движеніе можетъ производиться только періодически, съ громадными перерывами на семь мѣсяцевъ. Но такой взглядъ не выдерживаетъ ближайшихъ практическихъ возраженій.

Всѣ товары по отношенію къ сбыту ихъ можно раздѣлить на двѣ категоріи: заказные и рыночные [1]) Подъ

---

[1]) Эти названія не вполнѣ точны, но тѣмъ не менѣе достаточно опредѣляютъ то, что мы хотимъ сказать; по этому мы рѣшились ихъ удержать.

первыми мы разумѣемъ предметы, потребность въ которыхъ обусловливается ихъ индивидуальными признаками; сюда, напримѣръ, относятся машины, части машинъ, рельсы извѣстнаго типа, техническія сооруженія и т. д.; короче сказать, это предметы, требуемые in specie; этихъ товаровъ нѣтъ на рынкѣ; они заказываются. Подъ рыночнымъ товаромъ мы разумѣемъ, наоборотъ, такой таваръ, который требуется и поставляется in genere и который, какъ не обусловливаемый, въ каждомъ особомъ случаѣ индивидуальными признаками, въ большемъ или меньшемъ количествѣ всегда имѣется въ предложеніи. Къ предметамъ этого втораго рода, по преимуществу, но не исключительно, относится сырой товаръ: хлѣбъ, всѣ продукты земледѣлія, скотоводства, руды и т. д.; мы говоримъ не исключительно потому, что два эти понятія— сырье и рыночный товаръ — не суть понятія вполнѣ совпадающія. Въ самомъ дѣлѣ, къ числу рыночныхъ продуктовъ нужно отнести и многіе фабрикаты, именно всѣ тѣ, которые, по ихъ свойствамъ, не требуются in specie; такъ, сюда относятся выдѣланные металлы, сахаръ, керосинъ и тому подобное. Кромѣ того, между этими двумя категоріями товаровъ (заказные и рыночные) нельзя провести опредѣленной и неизмѣняемой черты. Сырье, при извѣстныхъ условіяхъ, можетъ обратиться въ заказной товаръ, и, наоборотъ, заказной товаръ—въ рыночный; особенно часто можетъ встрѣчаться послѣднее въ зависимости отъ разныхъ условій и, между прочимъ, отъ распоряженій правительства. Такъ напримѣръ, по нашему дѣленію рельсы составляютъ заказной товаръ, но только потому, что во 1-хъ, почти каждая дорога имѣетъ свой типъ и во 2-хъ, потому, что типы рельсовъ, вообще, мѣняются чуть не каждый годъ. Стоитъ только установить нѣсколько опредѣленныхъ типовъ и при томъ безъ перемѣны въ продолженіе нѣкотораго опредѣленнаго времени, и рельсы изъ заказнаго товара сами собой обратятся въ

рыночный [1]). Наконецъ, могутъ встрѣтиться такіе фабрикаты, которые имѣютъ, такъ сказать, смѣшанный характеръ, какъ напримѣръ, чугунъ съ разнымъ содержаніемъ кремнія, или каменный уголь непремѣнно извѣстнаго пласта. Понятно, что, при предложеніи такихъ товаровъ въ значительныхъ размѣрахъ, они поступятъ въ категорію товаровъ рыночныхъ, не смотря на то, что опредѣляются нѣкоторыми идивидуальными признаками.

Дѣленіе товаровъ, какъ грузовъ, на заказные и рыночные, имѣетъ практическое значеніе и ведетъ прямо къ разрѣшенію нашего вопроса. Въ самомъ дѣлѣ, для товаровъ заказныхъ срочность и, въ особенности, непрерывность доставки суть условіе, sine qua non. Что же касается до рыночныхъ товаровъ, то вопросъ по отношенію къ срочности и непрерывности доставки ихъ разрѣшается совсѣмъ иначе: желѣзныя дороги, безспорно, полезны и для такихъ товаровъ, но помощь ихъ не вызывается необходимостью и обходится настолько дорого, что весь разсчетъ, а слѣдовательно и возможность пользоваться этой помощью, падаютъ сами собою. То и другое требуетъ поясненія.

Срочность и непрерывность доставки товаровъ важны не сами по себѣ, а только потому, что товары становятся чрезъ это доступными для потребителя во всякое время; инымъ путемъ достигнуть этого нельзя. Поэтому, желѣзныя дороги составляютъ положительную необходимость въ тѣхъ странахъ, гдѣ заказные грузы, какъ напримѣръ

---

[1]) Вопросъ о выгодности или невыгодности, собственно для рельсоваго дѣла, такого порядка не относится непосредственно до разсматриваемаго нами предмета. Мы предвидимъ возраженія, но все-таки остаемся при томъ взглядѣ, что такой порядокъ былъ бы весьма полезенъ и для рельсоваго дѣла. Затрудненія встрѣчаются при введеніи всякой самой полезной практической мѣры, но въ данномъ случаѣ они вполнѣ устранимы.

продукты обработывающей промышленности, господствуютъ. Но не таково положеніе Россіи; богатство ея наоборотъ, заключается въ продуктахъ производящей промышленности, по отношенію къ которымъ срочность и непрерывность доставки не составляютъ необходимыхъ условій, ибо то же самое, съ большими выгодами для продавца и потребителя, достигается при посредствѣ складовъ. Для покупателя все равно, получитъ ли онъ хлѣбъ нынѣшняго, или прошлогодняго урожая, желѣзо нынѣшней, или прошлогодней выдѣлки; но для заказчика опредѣленныхъ предметовъ не только важно, но и необходимо получить ту именно вещь, которую онъ заказалъ, а не подобную ей.

И прежде, и теперь, по открытіи желѣзныхъ дорогъ, наша торговля продолжаетъ держаться естественнаго порядка, всегда предпочитая дешевизну срочности, и пользуется пособіемъ желѣзныхъ дорогъ только тогда, когда въ томъ или представляется прямой разсчетъ, или срочность непремѣнно требуется, какъ условіе доставки. Жаль, что на эти естественныя условія нашего торговаго движенія никогда не обращалось достаточнаго вниманія и что, рядомъ съ громадными затратами на желѣзнодорожное дѣло, ничего не удѣлялось на удовлетвореніе нуждъ, прямо вытекающихъ изъ нашей жизни. Въ виду такого характера нашего грузоваго движенія слѣдовало позаботиться объ улучшеніи тѣхъ пунктовъ, гдѣ скопляются товары въ склады; слѣдовало улучшить условія доставки товаровъ къ этимъ пунктамъ. Наконецъ, всего болѣе необходимо было бы позаботиться объ улучшеніи фарватеровъ рѣкъ, этихъ естественныхъ путей нашего торговаго движенія. Одинъ изъ главнѣйшихъ нашихъ внутреннихъ рынковъ—Нижній—не имѣетъ ни удобныхъ пристаней для выгрузки товаровъ, ни удобныхъ мѣстъ для ихъ склада; такъ напримѣръ, доставляемые на ярмарку металлы до сихъ поръ помѣщаются на отмели рѣки Оки, которая, при извѣстной прибыли этой рѣки, заливается водой. Ростовъ, тор-

говое движеніе котораго быстро увеличивается, равнымъ образомъ не имѣетъ удобной пристани; объ этомъ говорятъ и пишутъ, но дѣло впередъ не подвигается. Съ проведеніемъ Уральской желѣзной дороги образуются важные складочные пункты — въ Перми и Левшинѣ; на нихъ также не обращено вниманія. — Всѣмъ извѣстенъ фактъ, что Волга около Саратова отошла отъ города; объ этомъ также пишутъ и говорятъ, но до сихъ поръ взяться за дѣло практически не могутъ; а Волга уходитъ все далѣе и далѣе. Нужно ли говорить, на сколько обстоятельство это важно по своимъ послѣдствіямъ.—Александровская вѣтвь Луньвенской желѣзной дороги (составляющей въ свою очередь вѣтвь Уральской желѣзной дороги) построена спеціально для подвозки каменнаго угля къ Камѣ, а между тѣмъ пристань на Камѣ недостаточна для склада угля даже въ настоящее время, въ самомъ началѣ развитія каменноугольной промышленности. — Ярославско-Вологодская дорога примыкаетъ къ рѣкѣ Вологдѣ, для улучшенія которой не принято никакихъ мѣръ; поэтому, только въ продолженіи какихъ нибудь 2 мѣсяцевъ грузы съ желѣзной дороги могутъ поступать прямо на суда; во все остальное время нельзя обойтись безъ сухопутной перевозки. — Такихъ примѣровъ можно было бы привести множество; всѣ они доказываютъ, что вопросы о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ ставятся у насъ узко и понимаются крайне односторонне. Всѣ заботы сводятся только собственно къ постройкѣ дорогъ; слишкомъ мало обращается вниманія на зависимость дорогъ отъ другихъ условій, въ особенности на связь ихъ съ водяными путями, безъ всесторонняго развитія которыхъ, въ большинствѣ случаевъ, и успѣхъ самыхъ желѣзныхъ дорогъ представляется необезпеченнымъ.

Мы выше сказали, что срочность и непрерывность доставки не только не вызываются требованіями нашего торговаго движенія, но и достиженіе этихъ условій не

представляется выгоднымъ. По поводу этого мы остановимся на двухъ соображеніяхъ.

1) За водяными путями всегда останется громадное преимущество предъ другими способами передвиженія грузовъ въ силу ихъ относительной дешевизны. Такое ихъ преимущество признается даже въ Западныхъ государствахъ, гдѣ водяные пути не имѣютъ того господствующаго знаечнія, какъ у насъ. Французскій инженеръ Котора [1]) въ своемъ отчетѣ о развитіи судоходныхъ путей во Франціи между прочимъ говоритъ: «Страна для усиленія сбыта своихъ продуктовъ должна производить ихъ какъ можно дешевле, а для этого необходимы пути сообщенія, допускающіе перевозку ихъ по самой низкой цѣнѣ». Котора признаетъ всѣ преимущества въ этомъ отношеніи за водяными путями. Обыкновенно средній тарифъ по всѣмъ русскимъ дорогамъ и для всѣхъ грузовъ принимается въ $^1/_{36}$ коп. съ пуда и версты, или около 28 к. за 1,000 в. Изъ приводимыхъ въ примѣчаніи [2]) данныхъ видно, что средній фрахтъ по водянымъ

---

[1]) Journ. Nouvelles annales de la construction. 1880. № 6.

[2]) *Примѣч.* Средняя стоимость доставки (буксирно—пароходнымъ способомъ) ржаного хлѣба на 1,000-верстное растояніе съ Нижневолжскихъ пристаней до Рыбинска въ періодъ 1862—1867 г. составляли: 1-й рейсомъ 10 к. съ пуда, 2-ымъ—8,1 коп., 3-имъ (лѣтнимъ)—7,3 коп; 4-ымъ (осеннимъ)—7,2 коп. Не принимая во вниманіе осенняго рейса, такъ какъ онъ не имѣетъ значенія для транспортировки въ одну навигацію на всемъ пространствѣ отъ устья Камы до Петербурга, средняя величина для всей навигаціи будетъ 8,47 коп. съ пуда; въ своихъ элементахъ она представляется въ слѣдующемъ видѣ: на посуду 2 коп. съ пуда, на нагрузку—0,3 коп. на $^1/_4$ % сборъ—0,1 и на тракцію—6,07 (Барковскій, „Пути и способы перевозки грузовъ 1868 г.“).

Фрахты за перевозку грузовъ по нашимъ водянымъ путямъ *на обыкновенныхъ судахъ*:

Отъ с. Кукарки на р. Ижмѣ (притокъ Вятки) до Астрахани

путямъ за то же разстояніе (1,000 в.), при условіи доставки грузовъ вверхъ по теченію и за параходами, можно принять въ 8,5, а сплавомъ до 3 коп.; отсюда средній фрахтъ за оба пути (вверхъ и внизъ по водѣ) и при обоихъ способахъ доставки (за пароходами и сплавомъ) опредѣляется довольно близко къ истинѣ въ 6 коп. съ пуда за 1,000 верстъ пути; слѣдовательно можно принять, что водяной путь дешевле желѣзнодорожнаго около 20 коп. на 1,000 верстъ, или вообще почти въ 5 разъ. Въ дѣйствительности разность эта должна быть значительно больше, такъ какъ мы принимали въ соображеніе желѣзнодорожный тарифъ ниже того, который, въ виду убыточнаго дѣйствія желѣзныхъ дорогъ, слѣдовало-бы установить. Правительственныя субсидіи желѣзнымъ дорогамъ въ той, или другой формѣ, есть ничто иное, какъ дополнительная плата къ настоящему, недостаточному желѣзнодорожному тарифу.

на все разстояніе въ 2000 верстъ.—6 коп. съ пуда;
отъ Кукарки до Рыбинска . . . . . 10— коп. „
„ Перми и Сарапула (безразлично) до Рыбинска . . . . 8—11 коп. „
„ Елабуги до Рыбинска . . . . . 8,88—11 коп. „
„ Усолья до Нижняго (соль). . . 6 — 8 „ „
„ „ до Рыбинска. . . . . 9—11 „ „

Отчетъ инженера *Михайлова*, „Судоходство по Камѣ и ея притокамъ“. 1877 г.

Обыкновенная средняя плата съ пуда изъ Саратова до Рыбинска
1-ымъ рейсомъ отъ $7^1/_2$ до 12 коп.
2 „ рейсомъ „ $5^1/_2$ до 10 коп.

До проведенія желѣзной дороги провозная плата была гораздо выше и нерѣдко доходила до 24 коп. съ пуда до Рыбинска. Даже въ 1877 г. пароходы брали отъ Саратова до Рыбинска по 17 коп. съ пуда. (*Журналы засѣданій Ю. В. подкомиссіи* для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла, 1879 г.).

Каменный уголь доставляется со станціи Березняки Луньвенской желѣзной дороги до Нижняго по 6 коп. съ пуда.

При оцѣнкѣ выгодности желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, намъ кажется, всегда упускалась изъ вида громадность ея пространства; а между тѣмъ, благодаря этому-то именно обстоятельству, на столько же усиливается для Россіи выгодностъ ея водяныхъ путей, на сколько, наоборотъ, уменьшается выгодность ея желѣзныхъ дорогъ. Мы хотимъ этимъ сказать то, что чѣмъ длиннѣе водяной путь, тѣмъ, относительно, провозныя цѣны ниже; между тѣмъ, какъ тарифъ желѣзной дороги, кромѣ исключительныхъ случаевъ примѣненія дифференціальнаго тарифа, назначается съ пуда груза за каждую проходимую имъ версту, и, потому самому, особенно чувствителенъ на длинныхъ путяхъ [1]). Такъ напримѣръ: провозная плата отъ Перми, Сарапула и даже отъ Елабуги до Рыбинска почти одна и та же, именно отъ 8 до 11 коп.; фрахтъ отъ Усолья до Нижняго отъ 6 до 8 коп., а до Рыбинска (вверхъ по водѣ) только на 3 коп. дороже. Разсчетъ тотъ, что, разъ судно на водѣ и всѣ хлопоты и береговыя невзгоды кончены, небольшая разница—плыть нѣсколько ближе, или нѣсколько дальше. Такимъ практическимъ разсчетомъ руководствуются въ особенности суда, идущія сплавомъ внизъ по рѣкамъ; но и изъ сравненія фрахтовыхъ цѣнъ пароходовъ нельзя не придти къ тому же заключенію. И такъ, въ то время

---

[1]) *Примѣчаніе.* Иначе сказать, дифф. тарифъ по отношенію къ водянымъ путямъ сообщ. нормальный; онъ самъ собой входитъ во всякую сдѣлку и пропорціонально увеличенію разстоянія понижаетъ среднюю провозную плату. По отношенію же къ желѣз. дорогамъ наоборотъ онъ представляетъ отклоненіе отъ нормальнаго порядка и какъ таковое влечетъ за собой всѣ неудобства его примѣненія на практикѣ.—Во всякомъ случаѣ возраженія, которыя можно сдѣлать противъ нашихъ положеній относительно желѣзнодорожнаго тарифа, не уничтожаютъ ихъ значенія въ общемъ; спорить можно только о цифрѣ.

какъ провозная плата по желѣзнымъ дорогамъ, возрастая по мѣрѣ удаленія отъ пункта отправленія, въ конечномъ пунктѣ доходитъ до своего maximum—а, провозная плата по водяному пути, и безъ того относительно низкая, устанавливается (по крайней мѣрѣ внизъ по теченію рѣкъ) какъ бы только до извѣстнаго пункта, а далѣе, если и возвышается, то весьма нечувствительно. Такимъ образомъ наша водяная транспортировка характеризуется не только дешевизной, всегда и вездѣ ее сопровождающей, но, въ силу особыхъ условій нашего отечества, именно громадности и удобствъ нашихъ водяныхъ путей, поставлена по отношенію къ дешевизнѣ, въ исключительно благопріятныя условія. Наши желѣзныя дороги, наоборотъ, вслѣдствіе той же громадности ихъ протяженія, находятся въ исключительно невыгодныхъ условіяхъ относительно стоимости провоза по нимъ грузовъ. Если мы при этомъ припомнимъ, что главныя массы нашихъ грузовъ состоятъ изъ тяжелаго и дешеваго сырья, на которомъ каждая лишняя копѣйка отзывается весьма чувствительно, то вполнѣ выяснится вся тяжесть, ложащаяся на эти грузы за пріобрѣтеніе ими срочности и непрерывности ихъ передвиженія.

2. Другая причина невыгодности нашихъ желѣзныхъ дорогъ состоитъ въ томъ, что онѣ, по самому характеру нашихъ грузовъ, не только не могутъ достигать желаемой равномѣрности въ передвиженіи грузовъ по мѣсяцамъ, а слѣдовательно работать постоянно съ болѣе или менѣе одинаковымъ результатомъ, но, при всемъ стараніи не задерживать отправки грузовъ со станцій, врядъ ли могутъ удовлетворять и этому послѣднему требованію, по крайней мѣрѣ безъ особыхъ значительныхъ затратъ, собственно съ этой цѣлію. По этому вопросу 3 марта настоящаго года сдѣлано было въ Обществѣ для содѣйствія рус. промышленности и торговлѣ подробное и обстоятельное сообщеніе секретаря правительственной коммисіи по желѣзнодорожному дѣлу, г. Золотницкаго. Сущность дѣла

опять-таки въ томъ, что наши грузы суть по преимуществу земледѣльческіе продукты, которые по тому самому стекаются къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и загромождаютъ ихъ въ одно и то же время. Такой одновременный приливъ грузовъ, какъ это обнаружилось изъ изслѣдованій коммисіи, оправдываетъ, до извѣстной степени, отсутствіе порядка на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, вызывающее жалобы грузоотправителей, грузы которыхъ не только не попадаютъ въ желаемые сроки къ мѣстамъ назначенія, но и подвергаются на станціяхъ порчѣ, за неимѣніемъ крытыхъ помѣщеній. Приходится поэтому позаботиться (иначе сказать войти въ новые расходы) объ устройствѣ крытыхъ помѣщеній, и объ увеличеніи провозныхъ средствъ и подъѣздныхъ путей. Невольно напрашивается опять сравненіе удобствъ желѣзныхъ дорогъ съ водяными путями по условіямъ собственно нашей страны: на водяныхъ путяхъ грузовое движеніе не становится въ такое противорѣчіе съ самимъ собою; водяные пути открываются одновременно съ приливомъ грузовъ и закрываются одновременно съ окончаніемъ ихъ передвиженія; лѣтній урожай въ продолженіе зимы перевозится къ пристанямъ, а въ слѣдующее лѣто доставляется къ мѣстамъ назначенія. Съ такимъ положеніемъ вещей слѣдовало бы соображать и постройку желѣзныхъ дорогъ не въ видѣ длинныхъ линій съ одного конца Россіи на другой, а въ видѣ дѣйствительной сѣти мелкихъ дорогъ отъ центровъ хлѣбородныхъ мѣстностей къ пристанямъ. Не ближе ли это было бы къ экономическимъ требованіямъ страны, которой теперь приходится восполнять новыми искусственными мѣрами начинающіе обнаруживаться недостатки существующихъ желѣзнодорожныхъ линій?

Переходимъ къ слѣдующему вопросу—о значеніи нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ ихъ совокупности. Въ настоящее время 1 верста рельсоваго пути приходится: [1])

[1]) Орбинскій, О хлѣбной торговлѣ Соединенныхъ Штатовъ, 1881 г. стр. 292.

1) Въ Россіи . . . . на 227 кв. верстъ простр.
2) » Франціи . . . » $22^1/_2$ » » »
3) » Германіи . . . » $17^3/_4$ » » »
4) » Великобританіи » $11^1/_2$ » » »

Такимъ образомъ, Россія бѣднѣе рельсовыми путями Франціи въ 10 разъ, Германіи въ $12^1/_2$ разъ и Великобританіи въ 19 разъ.

Еще виднѣе, на сколько мы отстали отъ порядковъ Западной Европы, изъ сравненія количества шоссейныхъ дорогъ въ Россіи и въ Западной Европѣ:

	Число верстъ шоссейныхъ дорогъ.	На 1,000 кв. верстъ пространства.
Въ Англіи . .	198,420	686
» Франціи . .	281,491	414
» Пруссіи . .	32,235	105
» Россіи (съ Ц. Польскимъ) . .	13,414	0,3

На 1 версту рельсоваго пути приходится шоссейныхъ дорогъ:

Въ Англіи . . . . . 7 верстъ.
» Франціи . . . . . 12 »
» Пруссіи . . . . . $2^1/_2$ »
» Россіи (съ Цар. Польскимъ) 0,59 »

Эти цифры весьма краснорѣчивы: оказывается во 1) въ Западной Европѣ желѣзныя дороги составляютъ сами по себѣ такія обширныя сѣти, которыя въ большей или меньшей степени могутъ служить и дѣйствительно служатъ интересамъ всей страны; во 2) желѣзныя дороги Западной Европы тѣсно связаны съ обширными сѣтями шоссейныхъ дорогъ, которыя, составляя ихъ естественное продолженіе внутрь страны, вмѣстѣ съ ними образуютъ цѣлую систему, дѣйствительно способную удовлетворить всей совокупности главнѣйшихъ экономическихъ требова-

ній. Тамъ, на Западѣ, желѣзныя дороги суть только главныя артеріи путевой системы; а шоссейныя дороги суть какъ бы мелкіе сосуды, посредствомъ которыхъ здоровая кровь экономической жизни всей страны приливаетъ къ сердцу. Въ Западной Европѣ на грунтовыя и шоссейныя дороги обращено было вниманіе своевременно; сѣть ихъ была уже готова къ началу постройки желѣзныхъ дорогъ. Такъ, во Франціи объ этомъ дѣлѣ стали думать съ начала 9-го вѣка, еще болѣе съ конца 12-го столѣтія; въ въ началѣ настоящаго столѣтія дороги Франціи были уже въ положеніи, достаточно удовлетворявшемъ нуждамъ торговли и промышленности. Въ Англіи за дѣло взялись много позже, но, тѣмъ не менѣе, вниманіемъ и трудомъ въ короткое время достигли блестящихъ результатовъ. Одинъ французскій инженеръ (Naudault Buffon) говоритъ про дороги Англіи такъ: «Въ то время (въ началѣ нынѣшняго столѣтія) считалось рисковымъ дѣломъ пуститься въ экипажѣ въ путь по овражистымъ дорогамъ и топямъ; часто приходилось отпрягать лошадей и перетаскивать экипажъ людьми; въ сѣверной части королевства можно было быть увѣреннымъ встрѣтиться съ шайками, производившими настоящіе грабежи; богатые люди, отправляясь въ путь миль за сотню, устраивали станціи въ мѣстахъ, гдѣ приходилось останавливаться». Таковы были англійскія дороги еще такъ недавно, въ началѣ столѣтія. Тотъ же инженеръ описываетъ далѣе состояніе тѣхъ же англійскихъ дорогъ въ его время, въ 36 году: «сообщенія совершаются съ быстротой, до которой намъ (французамъ) далеко, главнымъ образомъ вслѣдствіе нашихъ нескончаемыхъ остановокъ на станціяхъ. Въ Англіи почтовыя кареты дѣлаютъ обыкновенно отъ 8 до 10 миль въ часъ и 5 миль со всѣми безъ исключенія остановками, такъ что на проѣздъ 80 миль требуется не болѣе 16 часовъ. На каждыхъ 10 миляхъ пути необходимо останавливаться для того, чтобы охладить, или смазать оси, которыя

иначе отъ сильнаго нагрѣванія могутъ загораться». Въ это время Англія имѣла уже 9,000 лье хорошо устроенныхъ дорогъ [1]). Такіе результаты не ослабили, однако, дальнѣйшихъ заботъ правительства и общества: составлялись коммисіи, выработывались проэкты, изучались способы устройства и содержанія дорогъ въ другихъ государствахъ, какъ напр. во Франціи. Испытывая разныя способы устройства дорогъ и практически оцѣнивая ихъ пригодность [2]), извѣстные инженеры пришли къ тѣмъ общимъ основаніямъ, которыми руководствуется дорожная техника въ настоящее время. Развитіе сѣти рельсовыхъ путей, улучшеніе водяныхъ путей, устройство шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ — все это двигалось впередъ одновременно и въ строгой связи одно съ другимъ. Наконецъ, въ дѣлѣ уствойства собственно желѣзныхъ дорогъ чувствовалась крайняя осторожность людей практическихъ, выражавшаяся, между прочимъ, въ томъ взглядѣ, что желѣзныя дороги не могутъ конкуррировать съ водяными путями на большихъ разстояніяхъ. Дѣйствительно, 40 англійскихъ дорогъ имѣли въ 36 году всего только 318 миль общаго протяженія, а проэктъ о проведеніи дороги изъ Ньюкастля въ Карличъ, на протяженіи 60 миль, считался, по невыгодности своей, неисполнимымъ не только въ то время, но и для будущаго.

Мы съ намѣреніемъ остановились на нѣкоторыхъ подробностяхъ относительно устройства грунтовыхъ и шоссейныхъ дорогъ въ Англіи [3]). Про наши дороги го-

---

[1]) *Примѣчаніе.* Во Франціи въ это время было уже 15,000 лье дорогъ; тѣмъ не менѣе здѣсь отдавали полное предпочтеніе Англіи въ умѣньи организовать дорожное дѣло.

[2]) *Примѣчаніе.* Въ томъ числѣ способъ Мако-Адама, которымъ въ началѣ сильно увлеклись въ Англіи, но который оказался далеко не такъ практичнымъ.

[3]) Съ 1864 г. у насъ прекращена постройка новыхъ шоссейныхъ дорогъ, какъ бы излишнихъ, вслѣдствіе сооруженія желѣзныхъ путей. Всеподданнѣйшій отчетъ за 1869—1872 г.

ворить много нечего — ихъ вовсе нѣтъ. Мы вовсе не приняли въ разсчетъ поучительной исторіи Запада и сразу принялись за дѣло совсѣмъ съ другаго конца, начавъ улучшеніе нашихъ путей сообщенія не съ грунтовыхъ и шоссейныхъ дорогъ, и притомъ сразу въ самыхъ грандіозныхъ размѣрахъ. Въ результатѣ получилось то, что Англія, въ которой еще въ началѣ столѣтія не было все дорогъ, скоро и экономно дошла до такихъ сѣтей желѣзныхъ дорогъ, о возможности устройства которыхъ и не предполагала, а мы, начавъ съ конца, съ этихъ громадныхъ сѣтей, и израсходовавъ на это непроизводительно массу денегъ, не знаемъ, какъ до нашихъ дорогъ добраться и что по нимъ возить и все-таки послѣ конца должны будемъ обратиться къ началу, т. е. къ устройству грунтовыхъ и шоссейныхъ дорогъ и водяныхъ путей сообщенія. Наша желѣзнодорожная сѣть существуетъ какъ бы сама по себѣ, не касаясь живыхъ родниковъ нашей экономической жизни. Даже въ губерніяхъ, наиболѣе надѣленныхъ желѣзными дорогами, значительные промышленные пункты отстоятъ отъ нихъ на 200 верстъ и болѣе, пользуясь только такъ называемыми коммерческими трактами и проселками. А кому неизвѣстно, что такое эти коммерческіе тракты и проселки съ ихъ гатями, непроѣзжаемыми въ дожди топями, рытвинами и болѣе чѣмъ сомнительными мостами, т. е. со всѣмъ тѣмъ, что было въ Англіи 70 лѣтъ тому назадъ. Къ тому же и распредѣленіе этихъ жалкихъ дорогъ по губерніямъ не соотвѣтствуетъ цифрамъ населенія: тамъ, гдѣ населеніе незначительно, но преобладаютъ нужды администраціи, дорогъ часто болѣе, чѣмъ въ густо населенныхъ и промышленныхъ мѣстностяхъ [1]). По этимъ то всѣмъ причинамъ

---

[1]) Деливронъ.—Статистическое Обозрѣніе Россійской Имперіи, 1875 г.

у насъ нерѣдки такія явленія: въ одно и тоже время, въ одной мѣстности крайняя дороговизна на хлѣбъ, а въ незначительномъ оттуда разстояніи тотъ же хлѣбъ не имѣетъ сбыта только потому, что его нельзя вывезти. Недаромъ сложилась умная русская пословица: телушка полушка, да рубль перевоза; вотъ этотъ то рубль перевоза и ставитъ нашихъ производителей дешевыхъ продуктовъ въ невозможныя для производства условія.

Справедливость требуетъ признать, что правительство не жалѣло и не жалѣетъ ни средствъ, ни заботъ для развитія нашей промышленности; но нельзя также не признать и того, что вытекавшія отсюда мѣры не имѣли практической почвы и опоры въ знаніи экономическихъ условій страны. Все вниманіе обращается на капиталы и капиталистовъ, слишкомъ мало значенія дается труду и знанію нашего русскаго своеобразнаго промышленнаго дѣла; а между тѣмъ, по условіямъ нашей страны, трудъ и знанія суть самыя главныя силы нашей промышленности; труду и знанію, а не капиталу, принадлежитъ у насъ первенствующая роль; въ сущности это счастливое положеніе, которымъ мы не умѣли и не умѣемъ пользоваться. Впрочемъ, это особая и обширная тема, которую мы не думаемъ здѣсь развивать; скажемъ только, что заботы правительства привели къ развитію не свойственной намъ интензивной силы капитализма; явились большія предпріятія, но предпріятія чахлыя, искуственныя, которыя не только не помогаютъ странѣ, но высасываютъ ея лучшіе соки. Силою обстоятельствъ промышленность направилась къ большимъ центрамъ, тогда какъ ей слѣдовало скорѣе держаться обратнаго движенія и развиваться на почвѣ народнаго и раздробленнаго труда. Это ложное направленіе послѣдняго времени отразилось и на путяхъ сообщеній: явились большія линіи желѣзныхъ дорогъ, а о водяныхъ путяхъ, шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогахъ, которыя всего скорѣе

могли бы оживить этотъ по всему лицу русской земли разсѣянный трудъ, было забыто. Въ концѣ концовъ, самая сѣть такъ дорого стоившихъ желѣзныхъ дорогъ оказалась лишенной жизни.

Намъ оставалось бы сказать еще нѣсколько словъ по поводу третьяго и послѣдняго нашего положенія, состоящаго въ томъ, что желѣзныя дороги не могутъ существовать, если не окупаютъ всѣхъ своихъ расходовъ. Но мы уже видѣли изъ первой главы нашихъ замѣтокъ, что наши дороги работаютъ крайне убыточно; поэтому, къ приведеннымъ уже громкимъ цифрамъ возвращаться не будемъ; да къ тому-же общеизвѣстная истина объ убыточности нашихъ дорогъ врядъ ли и нуждается въ доказательствахъ.

И такъ, къ сдѣланнымъ нами въ первомъ отдѣлѣ выводамъ присоединяемъ еще два: 1) по условіямъ нашей экономической жизни не предстояло надобности строить желѣзныя дороги съ исключительной цѣлью доставить странѣ средства для срочнаго и непрерывнаго передвиженія ея грузовъ и 2) наши желѣзныя дороги въ ихъ совокупности, какъ сами по себѣ, такъ и по неимѣнію шоссейныхъ и хорошихъ грунтовыхъ дорогъ, не составляютъ сѣти, способной возбудить экономическую жизнь страны и служить ея интересамъ.

Если нашъ взглядъ справедливъ и наши выводы вѣрны, то представляются такіе вопросы: нужны-ли намъ желѣзныя дороги и для какихъ цѣлей? затѣмъ, если нужны, то что-же далѣе дѣлать и можно-ли и какимъ образомъ поправить прежнія ошибки желѣзнодорожнаго дѣла?

Прежде чѣмъ отвѣчать на эти вопросы, мы считаемъ необходимымъ обратиться къ разсмотрѣнію другой сѣти нашихъ путей сообщенія, пріобрѣтеніе которой намъ не стоило никакихъ расходовъ и пользованіе которой дало бы Россіи прежнее ея счастливое экономическое поло-

женіе. Мы разумѣемъ водяные пути сообщенія. Желѣзныя дороги составляютъ только часть общей системы средствъ передвиженія грузовъ и, какъ часть одного цѣлаго, съ одной стороны не могутъ не испытывать на себѣ зависимости отъ общихъ законовъ этого цѣлаго, съ другой не могутъ въ свою очередь не вліять такъ или иначе на успѣшное функціонированіе другихъ частей, а слѣдовательно и всего цѣлаго. Эти-то соображенія и заставляютъ насъ перейти къ разсмотрѣнію нашихъ водяныхъ путей сообщенія.

III.

О водяныхъ путяхъ сообщенія.

Европейская Россія въ гидрографическомъ отношеніи пользуется весьма выгодными условіями, главнѣйшія изъ которыхъ состоятъ въ слѣдующемъ:

1) Громадность протяженія сѣти водяныхъ путей. Впрочемъ, число верстъ всѣхъ нашихъ водяныхъ путей до сихъ поръ съ достаточною вѣрностію не опредѣлено; въ изданномъ въ 1854 году Гл. Упр. пут. сообщ. и публ. зданій «Судоходномъ Дорожникѣ» длина всѣхъ водяныхъ путей Европейской Россіи считается въ 27,000 верстъ [1]); въ Статистическомъ Сборникѣ Россіи, изданномъ подъ редакціею Обручева, 39,847 верстъ; во Всеподданнѣйшемъ отчетѣ по Мин. пут. сообщ., за 1869 — 1872 г., говорится: «Въ отче-«тахъ по Минист. за прежніе годы общее протяженіе «судоходныхъ и сплавныхъ водныхъ путей было опре-«дѣляемо въ 42,000 верстъ. Изъ дѣлъ Министерства не «видно, чтобы когда либо было произведено такое измѣ-«реніе тѣхъ естественныхъ водныхъ путей, на коихъ «нѣтъ искусственныхъ сооруженій. Изъ всѣхъ водныхъ «путей Имперіи были измѣрены въ точности, по всему «протяженію, лишь одни искусственные пути и тѣ части «естественныхъ, въ коихъ имѣются искусственныя соору-

---

[1]) *Примѣч.* Безъ сомнѣнія, считаются одни судоходные пути.

«женія. Протяженіе разныхъ путей, на коихъ нѣтъ «искуственныхъ сооруженій, показывается, вѣроятно, по гадательнымъ опредѣленіямъ прибрежныхъ жителей и «лоцмановъ, а для опредѣленія площадей судоходныхъ «озеръ не имѣется даже такого сомнительнаго основанія». По Всеподданнѣйшему отчету по Министерству Путей Сообщенія за 1862—1872 г., длина всѣхъ водяныхъ путей опредѣлена въ 50,743 версты; по Всеподданнѣйшему отчету того же Министерства за 25 лѣтъ (съ 19 Февраля 1855 по 19 Февраля 1880 г.) 51,426 верстъ [1]); въ статистическомъ сборникѣ Министерства Путей Сообщенія за 1881 г. (вып. V. 7, 2)—приблизительно 52,000 верстъ, а въ изданномъ центральнымъ статистическимъ комитетомъ «Статистическомъ Временникѣ» однихъ судоходныхъ рѣкъ считается 32,353 версты. Всѣ приведенныя цифры очевидно невѣрны, именно далеко ниже дѣйствительности; достаточно взглянуть на карту, что бы придти къ тому заключенію, что Россія въ этомъ отношеніи щедро надѣлена сравнительно съ другими государствами. Очевидно, Министерство Путей Сообщенія считаетъ въ сѣти водяныхъ путей только тѣ изъ нихъ, которые значатся въ его спискахъ и по которымъ производится подлежащее сборамъ движеніе грузовъ въ судахъ и сплавомъ; всѣ же тѣ рѣки, по которымъ судоходство и сплавъ возможны, но не производятся, или и производятся, но почему-либо Министерству оффиціально не извѣстны, а таковыхъ множество, въ счетъ Министерства путей сообщенія не входятъ. Кромѣ того, при сравненіи длины водяныхъ путей въ Россіи и въ

---

[1]) Каналовъ 683 версты, естественныхъ судоходныхъ путей съ искуствеными сооруженіями 662 версты, естественныхъ водяныхъ путей безъ искуственныхъ сооруженій 25119; естественныхъ сплавчевыхъ водяныхъ путей 18972 версты.

другихъ государствахъ не нужно упускать изъ вида, что Россія, относительно своего пространства, бѣднѣе другихъ государствъ искуственными путями (каналами); это до нѣкоторой степени вліяетъ на средній выводъ не въ пользу Россіи. Всѣ эти замѣчанія должно принимать во вниманіе при оцѣнкѣ слѣдующаго сравненія сѣти водяныхъ путей въ Россіи и въ другихъ государствахъ:

	Кв. верстъ.	Длина водяныхъ путей въ верстахъ.	Число кв. верстъ простр. на 1 вер. водянаго пути.
Въ Россіи	4.410,000	52,000	84,80
» Франціи	490,000	10,775	45,00
» Великобр. и Ир.	284,053	6,679	42,00
» Пруссіи	326,340	11,000	29,00

2) Всѣ рѣки Европейской Россіи, за исключеніемъ небольшаго числа по западной границѣ, принадлежатъ ей всецѣло, въ ней начинаются, въ ней и оканчиваются. Такое ихъ положеніе даетъ всѣ выгоды единства распоряженія, а это особенно важно относительно устройства разныхъ сооруженій на рѣчныхъ системахъ и содержанія рѣчныхъ фарватеровъ въ исправности.

3) Наши рѣки замѣчательны по своей величинѣ и обилію въ нихъ воды. Наибольшія западно-европейскія рѣки (Рейнъ 1,000 верстъ, Рона, Лоара и Висла по 990 верстъ, Нѣманъ 850 верстъ) не достигаютъ даже величины нашихъ второстепенныхъ рѣкъ (Бѣлая, притокъ Камы, 1,000 верстъ; Прутъ и Днѣстръ по 900 верстъ, Чусовая 650 верстъ).

4) Распредѣленіе рѣчной системы весьма благопріятно: большая часть нашихъ рѣкъ берутъ начало съ одной и той же возвышенности въ центральной части Европейской Россіи и, направляясь отъ нея радіусами во всѣ стороны къ окраинамъ, впадаютъ въ пять морей, открывающихъ путь на Сѣверъ, Западъ, Югъ и Востокъ. Благодаря своей громадности, наши рѣки имѣютъ притоки, которые и сами по себѣ суть весьма большія рѣки (до 1000 верстъ и болѣе) и принимаютъ въ себя равнымъ образомъ многочисленные судоходные и сплавные притоки.

5) Наши рѣки характеризуются еще тѣмъ, что берутъ свое начало съ небольшихъ, относительно, возвышенностей и текутъ на всемъ своемъ протяженіи по ровной мѣстности. Этимъ условіямъ и вмѣстѣ громадности своего протяженія рѣки наши обязаны обиліемъ воды и умѣренной и равной скоростію теченія. Въ общемъ можно сказать, что судоходство по нашимъ рѣкамъ не представляетъ препятствій, ибо если таковыя и есть, то они на столько не существенны, что мѣстное населеніе съ теченіемъ времени, безъ всякихъ затратъ со стороны государства, съумѣетъ ихъ преодолѣвать; каждая рѣка имѣетъ своихъ мѣстныхъ лоцмановъ, опытностію которыхъ, а вовсе не научными приспособленіями, живетъ и движется не только наше судоходство, но даже и пароходство. Такъ, своеобразный способъ сплава по Чусовой и не менѣе своеобразный типъ приспособленныхъ къ ея условіямъ судовъ есть только результатъ многолѣтняго практическаго знакомства чусовскихъ лоцмановъ съ плаваніемъ по этой рѣкѣ. Улучшаясь исключительно путемъ опыта, сплавъ по Чусовой въ послѣднее время дошелъ до того, что, не смотря на всѣ его трудности, сталъ дѣломъ самымъ обыкновеннымъ. Научныя пособія явились на помощь только съ 1862 г., т. е. тогда, когда громко заговорили уже о постройкѣ Уральской желѣзной дороги и вмѣстѣ съ тѣмъ о прекращеніи сплава по Чусовой.

Рѣзкій примѣръ умѣнья нашего народа справляться съ естественными препятствіями нашихъ рѣкъ и вмѣстѣ примѣръ практическаго отношенія къ дѣлу представляютъ Боровицкіе пороги. Сначала пороги эти считались непроходимыми, а потому, для обхода ихъ, товары выгружались у *Березовскаго рядка* и шли 93 версты волокомъ; но въ послѣдствіи, когда количество товаровъ увеличилось и мѣстные жители болѣе ознакомились съ плаваніемъ чрезъ пороги, начали препровождать плоты съ товарами безъ разгрузки на 50 верстъ ниже, до образовавшагося по этому случаю небольшаго селенія *Опеченскаго рядка*. Здѣсь стала производиться разгрузка товаровъ, которые затѣмъ шли волокомъ на разстояніи 21 версты, вмѣсто прежнихъ 93 верстъ. Еще позже товары стали проходить и эти 21 вер. безъ разгрузки. Мало того, мѣстные жители такъ овладѣли искуствомъ плаванія по самымъ порогамъ, что продолжали пользоваться этимъ прямымъ путемъ вплоть до 1780 года, т. е. вдолгѣ по устройствѣ обхода Боровицкихъ пороговъ [1]).

Но есть и невыгодныя стороны нашего судоходства, какъ по отношенію къ омывающимъ Россію морямъ, такъ и по отношенію къ впадающимъ въ нихъ рѣкамъ. Сѣверныя моря открыты для судоходства не во весь годъ; а именно: Бѣлое не болѣе 6 или 7 мѣсяцевъ, Балтійское отъ 200 до 240 дней. Прибрежная часть Азовскаго моря мелка; настоящая глубина (до 22 футовъ) его начинается только въ 70 верстахъ отъ берега; Черное море, главный путь въ которое, Днѣпръ, вливается въ мелкій не доступный для морскихъ судовъ Днѣпровскій лиманъ; наконецъ, Каспійское море не имѣетъ внѣшняго выхода и, кромѣ того, наибольшая масса грузовъ этого бассейна,

---

[1]) Судоходный дорожникъ 1855 года, часть II, отдѣлъ I.

направляющаяся къ Балтійскимъ портамъ, должна проходить огромное разстояніе вверхъ по рѣкамъ Волгѣ и ея притокамъ [1]). Всѣ эти невыгоды безспорно имѣютъ свое и притомъ важное значеніе; но онѣ съ избыткомъ окупаются совокупностію другихъ, благопріятныхъ условій нашей водяной системы. Къ тому же ограниченность навигаціоннаго времени въ Сѣверныхъ моряхъ устанавливаетъ только иной порядокъ торговаго движенія; 6—7 мѣсяцевъ въ году слишкомъ достаточный періодъ для того, чтобы отправить всѣ грузы. Не смотря на это неудобство, дѣятельность Балтійскихъ портовъ не падаетъ; а Бѣлое море еще съ давнихъ временъ обращало на себя вниманіе иностранцевъ, которые стремились чрезъ этотъ путь захватить нашу торговлю. Изъ того факта, что навигаціонный періодъ Сѣверныхъ морей непродолжителенъ, должно сдѣлать одинъ только тотъ практическій выводъ, что необходимо особенно позаботиться объ устройствѣ въ нихъ удобныхъ портовъ, объ улучшеніи ведущихъ къ нимъ судоходныхъ путей и о соединеніи этихъ Сѣверныхъ водяныхъ путей съ рѣками и дорогами остальной Россіи. Мелководіе прибрежья Азовскаго моря требуетъ только извѣстныхъ приспособленій и, въ худшемъ случаѣ, перегрузки. Еще менѣе основанія относить мелководіе Днѣпровскаго лимана къ непреодолимымъ затрудненіямъ; извѣстно, что Дунайскія гирла прочищены; тамъ ходятъ морскіе пароходы съ осадкой 8 и 9 футъ; такая же разчистка возможна и въ Днѣпровскомъ лиманѣ. Наконецъ, географическое положеніе Каспійскаго моря нельзя считать ни выгоднымъ, ни невыгоднымъ; все зависитъ отъ умѣнья воспользоваться естественными условіями и торговопромышленнымъ значеніемъ этого моря. Правда, значеніе это въ настоящее время не особенно важно, но

---

[1]) Докладъ П. В. Михайлова, Жур. М. П. С. 1878 года.

тѣмъ не менѣе нельзя отрицать возможности развитія его даже въ недалекомъ будущемъ. Естественныя неудобства нашихъ рѣкъ сводятся къ тому, что судоходство по нимъ невозможно въ продолженіе всего года. Среднюю продолжительность судоходнаго періода для всей Европейской Россіи можно положить въ 239 дней, или отъ $7^1/_2$ до 8 мѣсяцевъ; въ частности же она значительно измѣняется: для сѣверной части Россіи средній періодъ судоходства достигаетъ 6 или $6^1/_2$ мѣсяцевъ, для южной — отъ 8 до 10 мѣсяцевъ [1]). Средній наименьшій періодъ навигаціоннаго времени достигаетъ 180 дней (на Сѣверной Двинѣ), средній наибольшій періодъ доходитъ до 299 дней (на Днѣпрѣ). — Юго-западная группа можетъ пользоваться болѣе продолжительнымъ временемъ, удобнымъ для судоходства, чѣмъ Сѣверо-восточная. Въ первой группѣ средній наименьшій періодъ судоходнаго времени равняется 238 днямъ, средній же наибольшій—277 днямъ (не считая Днѣстра), между тѣмъ какъ во второй группѣ средній наименьшій періодъ равняется 180 днямъ, а средній наибольшій 263 днямъ. Кромѣ того, Сѣверо-восточная судоходная группа имѣетъ и тотъ еще недостатокъ, что части соединительныхъ системъ остаются подо льдомъ значительно бо̀льшее время, чѣмъ рѣки, которыя ими соединяются. Такъ, Шексна свободна ото льда въ продолженіе 211 — 220 дней, между тѣмъ какъ Бѣлозерскій каналъ открытъ для судоходства только въ теченіе 178 дней, Онежскій каналъ — 189 дней, каналъ Императора Петра I — 196 дней [2]). Безспорно, было бы удобнѣе, если бы наша рѣчная система находилась въ болѣе благопріят-

---

[1]) Статистическій Временникъ Россійской Имперіи. 1872 года, вып. 2.

[2]) Де-Ливрономъ, В.—Статистическое обозрѣніе Россійской Имперіи. 1875 г., стр. 158, 159.

ныхъ климатическихъ условіяхъ, но мы уже достаточно говорили впереди о томъ, что въ общемъ непрерывность доставки не составляетъ безусловной необходимости для нашего торговопромышленнаго движенія, а потому такой значительный средній наименьшій періодъ судоходнаго времени, какъ 180 дней, при извѣстныхъ приспособленіяхъ, можетъ быть вполнѣ достаточенъ для развитія самаго сильнаго торговопромышленнаго движенія. Укажемъ для примѣра на ту же рѣку Чусовую, которая доступна для сплава судовъ съ полнымъ грузомъ всего только въ продолженіе нѣсколькихъ дней въ году и притомъ отличается быстротой теченія и характерными особенностями сплава. Не смотря на все это, Чусовая сдѣлалась главнымъ путемъ для доставки всѣхъ уральскихъ произведеній, преимущественно металловъ, на громадныя суммы, и еще въ концѣ прошлаго столѣтія давала возможность отправлять наше уральское желѣзо не только въ Петербургъ, но даже и въ Англію. Не будь Чусовой, горнозаводская промышленность средняго Урала должна была бы ограничиться исключительно мѣстнымъ сбытомъ, и, слѣдовательно, потерять все то значеніе, которое она имѣетъ въ настоящее время.—Главное неудобство нашихъ судоходныхъ рѣкъ совсѣмъ иное и вполнѣ устранимое при извѣстныхъ расходахъ и при вниманіи къ дѣлу: наше судоходство всего болѣе терпитъ отъ временнаго мелководія, отъ minimum'а уровня воды. Такъ, весной глубина Волги доходитъ до 14 футовъ, т. е. по ней въ это время года могутъ ходить морскія суда; а въ межень вода мѣстами падаетъ до 6 четвертей, или $3^1/_2$ футовъ. Опытные люди утверждаютъ, что если бы меженная вода не падала ниже 8 четвертей, то существующихъ на Волгѣ перевозочныхъ средствъ было бы достаточно для передвиженія сравнительно съ настоящимъ вдвое бо̀льшаго количества грузовъ.

Все, что мы говорили до сихъ поръ, относится до на-

шихъ рѣкъ, разсматрываемыхъ въ ихъ отдѣльности. Но нельзя оставить безъ вниманія еще того, что не менѣе благопріятными окажутся условія нашихъ рѣчныхъ системъ, если мы будемъ разсматривать ихъ въ ихъ совокупности, какъ одну обширную сѣть. Длина собственно судоходныхъ (помимо сплавныхъ) путей въ Европейской Россіи распредѣляется по морскимъ бассейнамъ слѣдующимъ образомъ:

Каспійскій	13,375	в.	или	38,1%
Балтійскій	7,581	в.	»	21,6%
Черноморскій	5,727	в.	»	16,3%
Бѣломорскій	4,657	в.	»	13,3%
Азовскій	3,125	в.	»	9,0%

Рѣки всѣхъ этихъ бассейновъ болѣе или менѣе сходятся вершинами въ центральной части Европейской Россіи и, при помощи своихъ многочисленныхъ притоковъ, приближаются одна къ другой на весьма близкія разстоянія. Такое расположеніе представляетъ наилучшія условія для дешеваго и удобнаго соединенія каналами всѣхъ рѣчныхъ бассейновъ, а слѣдовательно и соотвѣтствующихъ имъ морей. Эта важная задача, начало осуществленія которой положено Петромъ Великимъ, давно уже разрѣшена; въ настоящее время одно только Азовское море находится въ совершенно изолированномъ положеніи. Что же касается до другихъ морей, то, напримѣръ, Астрахань имѣетъ непосредственное водное сообщеніе съ одной стороны съ Архангельскомъ, съ другой съ Петербургомъ, Екатеринославль на Днѣпрѣ съ Данцигомъ на Вислѣ и съ Тильзитомъ на Нѣманѣ. Длиннѣйшій изъ такихъ водныхъ путей (изъ Астрахани въ Архангельскъ) ровняется 4237 верстамъ. [1]) Такимъ об-

---

[1]) Де-Ливронъ, В. ibid.

разомъ, благодаря счастливому распредѣленію нашихъ рѣкъ, всѣ онѣ вмѣстѣ, при помощи весьма немногихъ каналовъ, составили одну цѣльную водную сѣть, на столько удобную и громадную, что другой подобной сѣти, буквально, нѣтъ въ цѣломъ мірѣ (кромѣ Америки).

Все вышесказанное приводитъ къ заключенію, что наша система водяныхъ путей какъ разъ обладаетъ тѣми существенными выгодами, полное отсутствіе которыхъ замѣчается въ нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ, т. е. наши водяные пути, будемъ-ли мы ихъ разсматривать въ отдѣльности, или какъ одну общую сѣть,—характеризуются тѣми именно условіями, благодаря которымъ они становятся въ высшей степени способными служить экономическимъ интересамъ страны.—Дѣйствительно, обращаясь къ прошлому, мы видимъ, что по направленію этихъ путей производилось издревле заселеніе страны и слагалась до сихъ поръ вся наша экономическая и политическая жизнь. Нашей рѣчной системѣ страна обязана была тѣмъ сравнительно лучшимъ экономическимъ положеніемъ, которымъ она пользовалась еще въ недавнее время, предшествовавшее постройкѣ нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ 1855 г. было отправлено по водянымъ путямъ Европейской Россіи: судовъ 69,451, плотовъ 11,395; въ 1856 г., по окончаніи Крымской войны, внутреннее судоходство усилилось: отправлено судовъ 74,227, плотовъ 15,088. Съ 1859 г., вслѣдствіе начавшагося развитія пароходства, количество судовъ уменьшается, но число гонокъ и плотовъ постоянно возрастаетъ, такъ что общая масса перевозимыхъ водой грузовъ постоянно увеличивается; цѣнность ихъ не падаетъ ниже 190 мил. рублей. Но вмѣстѣ съ тѣмъ весьма усиливается пароходство: въ 1855 г. оно производилось только по слѣдующимъ внутреннимъ водамъ: Онегѣ, Волгѣ, Камѣ, Дону, Днѣпру, Припяти, Деснѣ, Днѣпру, Невѣ, Свири, Зап. Двинѣ, Волхову, Наровѣ, по озерамъ Селигеру, Ладожскому,

Ильменю и Чудскому и по заливамъ Финскому и Рижскому; дѣйствовало всего 184 парохода въ 13,519 силъ (изъ нихъ на Волгѣ 73 пар. въ 6370 силъ). Къ 1880 г. пароходство весьма значительно усилилось на всѣхъ этихъ водахъ и, кромѣ того, возникло вновь на 28 рѣкахъ (изъ нихъ главнѣйшія: С. Двина, Шексна, Ока, Бѣлая, Вятка, Сясь, Нѣманъ, Висла, Луга), на Сясскомъ каналѣ, въ Онежскомъ озерѣ и въ Ботническомъ заливѣ. Въ этомъ году дѣйствуетъ уже на всѣхъ этихъ водахъ 1056 пароходовъ, имѣющихъ 80,890 силъ, (изъ того числа на Волгѣ 426 пар., представляющихъ 39,549 силъ). Такимъ образомъ въ 25-лѣтній періодъ, съ 1855 по 1880 г., пароходство увеличилось почти въ 6 разъ. [1]) Нѣтъ никакого сомнѣнія, что пароходство развилось бы еще быстрѣе, если-бы не помѣшала привиллегія заводчика Берда, выданная ему въ 1813 г. на исключительное право пользованія паровыми судами по всѣмъ рѣкамъ Имперіи и уничтоженная только въ 1843 г. [2]). Какъ разъ съ этого времени и начинаетъ возникать наше рѣчное пароходство, именно Общ. Волга въ 1843 г. и Общ. Меркурій въ 1849 году.

---

[1]) Всеподданнѣйшій отчетъ Мин. Пут. Сообщ. за 25 лѣтъ.

[2]) Де-Ливронъ В. ibid.

Примѣчаніе. Желая провѣрить сообщеніе г. де-Ливрона о введеніи у насъ пароходства, мы просматривали Полное Собраніе Законовъ, но ничего по этому предмету не нашли. Затѣмъ мы обратились, между прочимъ, въ архивъ Д-та Госуд. хозяйства и публич. зданій и тамъ нашли слѣдующее интересное свѣдѣніе: изъ бумаги этого Д-та, отъ 27 го Ноября 1815 года за № 879, на имя Оберъ-Гитенфервальтера Берда видно, что на введеніе пароваго судна въ Россіи уже дана была привиллегія „изобрѣтателю онаго Американскихъ Штатовъ жителю Фультону и на сіе введеніе дано ему было 3 года сроку.“ Срокъ этотъ минулъ 10 Декабря 1816 года и введеніе пароходства у насъ самимъ изобрѣтателемъ его Фультономъ почему-то не осуществилось (почему?). Наконецъ 9 Іюня 1817 г. Указомъ Правительств. Сената была утверждена привиллегія за Оберъ-Бергмейстеромъ 7-го класса Карломъ Бердомъ на исключительное право пользованія паровыми судами въ теченіе 10 лѣтъ по всѣмъ рѣкамъ Россіи.

Обращаясь къ разсмотрѣнію настоящаго положенія нашихъ водяныхъ путей, мы видимъ, что, не смотря на полнѣйшую ихъ заброшенность и на конкуренцію желѣзныхъ дорогъ, значеніе ихъ въ торговопромышленномъ отношеніи не только не уменьшается, но даже съ каждымъ годомъ увеличивается [1]):

Было ж. д. въ эксплоат.		Перевезено грузовъ		
		Годъ	по водян. путямъ.	по желѣз. дорогамъ.
Въ 1855	979 верстъ	Въ 1854	335.000.000 пуд.	10.000.000 пуд.
1860	1250 „	„ 1861	369.000.000 „	до 70.000.000 „
1865/70	3.358 в. 7652 в.	„ 1868	353.000.000 „	450.000.000 „
1875	16.964 в.	„ 1877	420.000.000 „	1.739.000.000 „
1880	22.299 в.	„ 1878	478.308.569 „	2.055.813.094 „

Для болѣе правильнаго сравненія этихъ цифръ необходимо принять во вниманіе слѣдующее:

1) Такое быстрое возрастаніе грузоваго движенія по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ составляетъ вовсе не результатъ развитія дѣятельности дорогъ, а скорѣе послѣдствіе ихъ усиленной постройки; это достаточно понятно изъ сопоставленія количества бывшихъ въ эксплоатаціи верстъ въ различные періоды.

2) Нѣтъ никакого сомнѣнія, что цифры грузовъ, прошедшихъ по водянымъ путямъ, далеко ниже дѣйствительныхъ, какъ потому, что громадная масса мелкаго судоходства и сплава, не платящихъ никакихъ сборовъ, ускользаетъ отъ контроля статистики, такъ и потому, что, избѣгая уплаты взимаемаго съ судоходства $^1/_4\,^0/_0$ сбора на улучшеніе водяныхъ путей, судохозяева въ своихъ заявленіяхъ значительно уменьшаютъ количество находящихся въ ихъ судахъ грузовъ. Это послѣднее подтверждается тѣмъ, что съ тѣхъ поръ, какъ вмѣсто подлинныхъ накладныхъ установлены были для взиманія

---

[1]) *Прим.* Таблица составлена по свѣдѣніямъ: Всепод. отчета М. П. С. за 25 лѣтъ (55-80 г.) и Стат. сбор. М. П. С. вып. V.

¼% сбора особыя, оффиціальныя накладныя на казенной бланкѣ, по предписанной формѣ, сумма сбора стала съ каждымъ годомъ упадать. Въ теченіе 10 лѣтъ, предшествовавшихъ установленію ¼% судоходнаго сбора и новыхъ накладныхъ (т. е. съ 1838 по 1847 г. включительно), стоимость грузовъ, перевезенныхъ по внутреннимъ водянымъ путямъ, опредѣленная по старымъ накладнымъ, составляла средней суммой 210.739,309 руб. въ годъ; въ 1848 году, т. е. со времени введенія судоходнаго сбора съ цѣнности грузовъ, оцѣнка оныхъ уменьшилась до 108.000,000 руб., затѣмъ постепенно понижалась до 98, 96 и даже до 89 милл. руб. [1]). Хотя такая, постепенно падающая стоимость вовсе не соотвѣтствуетъ постепенно возрастающему въ то же время количеству грузовъ, тѣмъ не менѣе, оффиціально подтверждается, что въ накладныхъ и количества равнымъ образомъ уменьшались.

3) Можно смѣло сказать, что большинство проходящихъ по водянымъ путямъ грузовъ суть произведенія страны, т. е. такіе грузы, которые, за удовлетвореніемъ внутреннихъ потребностей, идутъ заграницу и представляютъ надежный запасъ средствъ для уплаты нашихъ заграничныхъ долговъ. Наоборотъ, грузы, проходящіе по желѣзнымъ дорогамъ, суть, по преимуществу, заграничные, идущіе не изъ Россіи, а въ Россію; за нихъ приходится разсчитываться золотомъ, а за недостаткомъ его, нести тяжелую потерю на курсѣ. Если цифры этихъ заграничныхъ грузовъ не принимать въ разсчетъ, то движеніе грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ окажется далеко не такъ значительнымъ.

Всѣ эти замѣчанія болѣе или менѣе уравновѣшиваютъ не только приведенныя за одни и тѣ же періоды количества

---

[1]) Михайловъ, П. ibid.

грузовъ, проходящихъ по водянымъ путямъ и желѣзнымъ дорогамъ, но и значеніе тѣхъ и другихъ въ общей экономіи государства. Если въ настоящее время по желѣзнымъ дорогамъ проходитъ грузовъ въ 4 съ лишкомъ раза болѣе, чѣмъ по водянымъ путямъ, то не нужно забывать, что въ дѣйствительности движеніе по послѣднимъ значительнѣе, чѣмъ показывается, и что оно вызывается естественными силами страны, тогда какъ движеніе по желѣзнымъ дорогамъ находится въ большой зависимости отъ заграничнаго привоза, обусловливаемаго, наоборотъ, искусственными требованіями, слѣдовательно, не надежнаго и безполезнаго.

Для болѣе положительнаго сравненія грузоваго движенія по желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ слѣдовало бы выразить то и другое въ проходимыхъ грузами пудо-верстахъ. Въ свѣдѣніяхъ Министерства путей сообщенія имѣются готовые выводы для грузовъ, слѣдующихъ по желѣзнымъ дорогамъ; но для грузовъ, проходящихъ по водянымъ путямъ, такой выводъ не представляется возможнымъ по крайней мѣрѣ по тѣмъ даннымъ, которыми мы пользовались. Остается, слѣдовательно, ограничиться предположеніями. Впрочемъ, при всей шаткости предположеній вообще, въ данномъ случаѣ можно принять въ разсчетъ такія наименьшія цифры, достовѣрность которыхъ не будетъ оспариваема. Дѣло въ томъ, что среднее разстояніе, проходимое грузами по нашимъ водянымъ путямъ, несравненно больше таковаго же разстоянія по желѣзнымъ дорогамъ, ибо, во 1-хъ, разстоянія по водянымъ путямъ сами по себѣ длиннѣе, чѣмъ по желѣзнымъ дорогамъ; во 2-хъ, по водянымъ путямъ грузы, большей частію, слѣдуютъ съ мѣста до тѣхъ или другихъ конечныхъ, отдаленныхъ пунктовъ безъ перегрузки. По желѣзнымъ дорогамъ грузы принимаются къ отправкѣ отъ разныхъ рѣчныхъ пунктовъ, или, на оборотъ, передаются для дальнѣйшаго слѣдованія на рѣчныя системы.

Такъ напримѣръ, уральскіе металлы приходятъ въ Левшинскую пристань на Камѣ по желѣзной дорогѣ, здѣсь грузятся въ суда, на когорыхъ идутъ до Нижняго и Петербурга въ одну сторону, и до Царицына въ другую; хлѣбъ идетъ съ низовыхъ пристаней до Балтійскихъ портовъ; желѣзныя дороги или подвозятъ его къ пристанямъ, или, наоборотъ, принимаютъ съ пристаней, какъ напримѣръ, Рыбинско-Бологовская дорога и другія. Принимая во вниманіе, что наши внутренніе грузы тянутся съ разныхъ сторонъ, по преимуществу, къ такимъ, расположеннымъ на противоположныхъ концахъ Россіи, пунктамъ, какъ Архангельскъ, Петербургъ, Рига, Астрахань, Ростовъ, Херсонъ,—мы, кажется, нисколько не преувеличимъ, если опредѣлимъ среднее разстояніе, проходимое всѣми грузами по водянымъ системамъ, въ 500 верстъ. Цифра эта, можетъ быть, вообще не вѣрна, но кажется можно утверждать, что въ дѣйствительности она должна быть только больше, никакъ не меньше, и что, слѣдовательно, она вѣрна, какъ minimum. Въ 1877 г. по водянымъ путямъ перевезено всего 420.000,000; въ 1878 г. 478.308,569; въ среднемъ за годъ (и въ круглыхъ цифрахъ) 450.000,000, что составитъ (minimum) 225.000.000,000 пудо-верстъ, или (при разсчетѣ на 35,000 верстъ всего собственно судоходнаго протяженія) 6.400,000 на версту. Количество пудо-верстъ, пройденныхъ въ тѣ же два года всѣми грузами по желѣзнымъ дорогамъ, опредѣляется оффиціальными данными такъ:

Въ 1877 году 369.895.366,576
» 1878 » . . . . . 436.962.126,452 [1])

что составитъ въ среднемъ за годъ и въ круглыхъ цифрахъ 403.428.000,000 пудо-верстъ, или 17.500,000 пудо-

---

[1]) Статистич. сбор. Мин. Пут. Сооб. Вып. V, табл. VI.

верстъ на версту, т. е. настоящее движеніе грузовъ по водянымъ путямъ, приблизительно, слабѣе въ 3 раза, чѣмъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Сравненіе грузоваго движенія по желѣзнымъ дорогамъ и по водянымъ путямъ приводитъ насъ къ тому общему заключенію, что, не смотря на конкуренцію громадной сѣти желѣзныхъ дорогъ, наши водяные пути не утратили своего важнаго значенія, указаннаго имъ естественными условіями страны. Но для яснаго представленія относительнаго значенія желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ путей въ ихъ настоящемъ и будущемъ, одного такого общаго вывода недостаточно. Быстро выросшая сѣть желѣзныхъ дорогъ въ 23,000 верстъ во всякомъ случаѣ не могла не оказать извѣстнаго вліянія на судьбу водяныхъ путей и не произвести тѣхъ или другихъ измѣненій въ самомъ ихъ значеніи. Затѣмъ, относительное значеніе тѣхъ и другихъ путей находится въ прямой зависимости отъ размѣра средствъ, ассигнуемыхъ на ихъ содержаніе и развитіе. Мы считаемъ необходимымъ остановиться нѣсколько подробнѣе на этихъ двухъ вопросахъ.

Для выясненія вліянія, произведеннаго желѣзными дорогами на грузовое движеніе по водянымъ путямъ, мы пользуемся данными изъ доклада П. В. Михайлова, читаннаго имъ въ засѣданіи центральнаго съѣзда представителей судоваго промысла, 1-го апрѣля 1878 года. Понятно, что измѣненія, оказывающіяся въ грузовомъ движеніи въ послѣдніе 20 — 25 лѣтъ, зависѣли отъ цѣлаго ряда экономическихъ вліяній; тѣмъ не менѣе, не подлежитъ сомнѣнію, что выдающаяся въ этомъ отношеніи роль принадлежитъ все-таки желѣзнымъ дорогамъ, сѣть которыхъ въ это именно время развилась до громадныхъ размѣровъ. Вотъ въ какомъ положеніи представляется за послѣднее время грузовое движеніе по водянымъ путямъ разныхъ бассейновъ въ отдѣльности.

По водамъ бассейна Бѣлаго моря замѣтно нѣкоторое

паденіе судоходства въ періодъ съ 1859 по 1876 г.; уменьшилась главнымъ образомъ перевозка хлѣба вслѣдствіе уменьшенія вывоза таковаго изъ Архангельска, но за то увеличилась отправка лѣса. Уменьшеніе вывоза хлѣба объясняется удешевленіемъ цѣнъ за перевозку по водамъ Волжскаго бассейна, что̂ и заставило часть груза, слѣдовавшаго прежде изъ Вятской губ. къ Архангельску, отправлять по Вяткѣ и Камѣ къ портамъ Балтійскаго моря [1]).

Движеніе судоходства по Волгѣ, по количеству грузовъ, отправляемыхъ собственно съ пристаней этой рѣки, за послѣдніе 25 лѣтъ колебалось между 80 и 100 милліон. пудовъ. Но, по числу проходимыхъ грузами верстъ, судоходство уменьшилось, такъ какъ усилилась выгрузка въ Нижнемъ и часть грузовъ направилась на Сызрань и Саратовъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ отправка хлѣбныхъ грузовъ упала съ 54 милліон. (въ 1867 г.) до 44 милліон. (въ 1874 г.), а отправка лѣсныхъ произведеній возрасла съ 17 до 25 милліоновъ. Уменьшеніе судоходства, въ особенности, замѣтно на участкѣ выше Рыбинска, гдѣ въ 1869 г. грузилось 14 милліоновъ пудовъ, а въ 1874 г. только 8 милліоновъ пудовъ, не смотря на то, что здѣсь произведены работы по улучшенію пути и проложена туэрная цѣпь. Здѣсь очевидно вліяніе той же Рыбинско-Бологовской дороги.

Судоходство по рѣкамъ Окскаго бассейна значительно уменьшилось. Такъ, съ Маршанскимъ караваномъ въ 1869 г. было отправлено $5^1/_2$ милліоновъ пуд. грузовъ, а въ 1872

---

[1]) Мы должны дополнить объясненіе г. Михайлова. На уменьшеніе грузоваго движенія къ Архангельскому порту не могла не вліять постройка Рыбинско-Бологовской дороги, оттянувшей грузы къ Балтійскому порту; цифры подтверждаютъ такое предположеніе; онѣ показываютъ, что уменьшеніе движенія къ Архангельску какъ разъ совпадаетъ съ открытіемъ этой дороги.

г. только 3½ милліона пудовъ. Уменьшеніе это еще рельфнѣе видно изъ слѣдующихъ цифръ: на рѣкѣ Цнѣ грузилось въ 1862 году до 9 милліоновъ пудовъ, въ 1870 году 5 милліоновъ, а въ 1876 году менѣе 3-хъ милліоновъ. На рѣкѣ Москвѣ разгружалось въ 1862 г. болѣе 25 милліоновъ, въ 1870 году 10 милліоновъ, въ 1876 году всего только 7 милліоновъ. Явленіе это весьма понятно; эти пути всегда были затруднительны, а въ послѣднее время, за недостаткомъ средствъ на ихъ поддержаніе, они пришли еще въ худшее положеніе; кромѣ того, бассейнъ этотъ пересѣкается въ разнообразныхъ направленіяхъ желѣзными дорогами, которыя отвлекли отъ него значительную часть грузовъ.

По водамъ Камскаго бассейна, наоборотъ, произошло увеличеніе грузоваго движенія на столько значительное, что въ общемъ имъ покрывается уменьшеніе грузоваго движенія по другимъ рѣкамъ. Въ 10-лѣтній періодъ съ 1866 по 1876 г. грузовое движеніе по рѣкамъ Камскаго бассейна болѣе чѣмъ удвоилось; такъ, въ 1866 г, сплавлено всего 31 милліонъ пудовъ, а въ 1876 г. 67 милліонъ пудовъ. Замѣчательно еще и то, что увеличеніе грузоваго движенія произошло главнымъ образомъ на счетъ хлѣба, который съ другихъ водныхъ системъ отвлеченъ желѣзными дорогами. Въ самомъ дѣлѣ, вывозъ соли увеличился менѣе чѣмъ на 3 милліона, мѣстныхъ издѣлій—на 1½ милліона пудовъ, а сплавъ металловъ остался почти безъ измѣненія. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что съ устраненіемъ препятствій, встрѣчаемыхъ на Бѣлой, Вяткѣ и Чусовой, количество хлѣбныхъ грузовъ въ значительной степени еще увеличится, ибо Вятка и Бѣлая протекаютъ по хлѣбороднымъ, хотя и мало воздѣланнымъ мѣстамъ, а Чусовая можетъ служить для доставки зерна изъ-за Урала.

Чтобы закончить съ очеркомъ Балтійско-Бѣлозерско-Каспійской группы, остается сказать нѣсколько словъ

о перемѣнахъ, которыя произошли въ грузовомъ движеніи по системамъ Вышневолоцкой, Тихвинской, Маріинской, а также по Ладожскому каналу. По первымъ двумъ системамъ оно значительно уменьшилось; такъ, по Вышневолоцкой системѣ проходило:

Среднимъ числомъ въ годъ за десятилѣтія:

съ 1850—1860 г.	2,830	судовъ
» 1860—1870 г.	1,500	»
въ 1876 г.	286	»
» 1877 г.	275	»

По Тихвинской системѣ за то же время число судовъ уменьшилось болѣе, чѣмъ вдвое. Что касается Маріинской системы, то, не смотря на всѣ неблагопріятныя для ея развитія условія, судоходство по ней съ каждымъ годомъ и постепенно возрастало; въ 1859 году по ней прошло 1964 судна съ 16 мил. пудовъ, а въ 1876 году 3117 судовъ и 39 мил. пудовъ груза; въ настоящее время грузовое движеніе по ней достигаетъ до 50 мил. пудовъ.

Движеніе грузовъ по Ладожскимъ каналамъ, именно по направленію къ Петербургу, всегда было весьма значительно; въ періодъ съ 1859 по 1876 годъ по нимъ проходило въ отдѣльную навигацію отъ 96.886,000 пудовъ (minimum въ 1867 году) до 181.795,000 (maximum въ 1873 году); среднее движеніе къ Петербургу опредѣляютъ Барковскій въ 154.300,000 п., Михайловъ въ 164.000,000 п.— По разсчетамъ послѣдняго каналъ Александра II пропускаетъ въ сутки 969,000 пудовъ, при чемъ считается 5 лѣтнихъ мѣсяцевъ (съ мая по октябрь, или 153 дня). Еще рельефнѣе выступаетъ значеніе этого канала изъ слѣдующаго приводимаго г. Михайловымъ сравненія. Въ 1871 году было перевезено:

По каналу Ири, въ Сѣверной Америкѣ, соединяющему сѣверо-западныя озера съ рѣкою Гудзонъ, въ теченіе

220 судоходныхъ дней, 164.238,000 пудовъ, т. е. въ сутки . . . . . 756,000 пудовъ.

По каналу Раритонъ, въ Сѣверной Америкѣ, соединяющему рѣку Раритонъ, впадающую въ бухту порта Нью-Іоркъ, съ рѣкою Делаваръ, близь Филадельфіи, въ теченіе 254 судоходныхъ дней 164.114,000 пудовъ или въ сутки . . . . . 646,000 пудовъ.

Въ томъ же 1871 году по Суезскому каналу, въ теченіе 300 судоходныхъ дней, прослѣдовало 47.183,000 пудовъ или въ сутки . . . . . 157,000 пудовъ.

Такимъ образомъ, участокъ отъ Ладоги до С.-Петербурга представляется по движенію судовъ наиболѣе дѣятельнымъ изъ всѣхъ водяныхъ путей міра. Такой же результатъ въ пользу Ладожскаго канала получается и изъ сравненія количествъ проходящихъ по всѣмъ этимъ каналамъ судовъ. Что касается измѣненій по роду грузовъ, подъ вліяніемъ желѣзныхъ дорогъ, то и на Ладожскомъ каналѣ обозначилось тоже, что и на другихъ нашихъ водяныхъ путяхъ, т. е. подвозъ хлѣба уменьшился, подвозъ лѣсныхъ и строительныхъ матеріаловъ, наоборотъ, увеличился.

Балтійско-Бѣломорско-Каспійская группа нашихъ водяныхъ путей, безспорно, важнѣйшая; поэтому мы и распространились объ ней нѣсколько подробнѣе, полагая затѣмъ достаточнымъ ограничиться относительно остальныхъ нашихъ водяныхъ системъ нѣсколькими словами. Здѣсь, почти безъ исключенія, замѣчается тоже явленіе, т. е. что со времени проведенія сѣти желѣзныхъ дорогъ грузовое движеніе по водянымъ путямъ уменьшается; это особенно замѣтно на Дону и его притокахъ [1]); такъ, по

---

[1]) *Примѣчаніе.* Въ 1869 году въ Ростовѣ выгружено 12.578,000 въ слѣдующемъ году цифра эта разомъ понизилась на 7.433,000 и затѣмъ, постоянно понижаясь, въ 1875 году дошла до 5.857,000.

Хопру и Медвѣдицѣ почти прекратилась отправка Саратовскаго и Тамбовскаго хлѣба; изъ Калача и Качалина хлѣбъ тоже почти не отправляется.

Переходимъ къ другому вопросу—о размѣрѣ затратъ на содержаніе и развитіе нашей сѣти водяныхъ путей. Въ то время, какъ на устройство желѣзныхъ дорогъ тратились сотни милліоновъ, въ итогѣ составившіе болѣе 2-хъ милліардовъ рублей, на ремонтныя и новыя работы по водянымъ путямъ расходовалось ежегодно, въ періодъ съ 1869 по 1875 годъ, только по 1,014,000 рублей. Сумма эта распредѣляется такъ: на Волгу съ притоками 26%, или 263,640 рублей, на Маріинскій путь 22%, или 223,080 рублей, на Ладожскій каналъ 5%, или 50,700 рублей, на Вышневолоцкую систему съ рѣкою Волховымъ 8%, или 81,120 рублей, на Тихвинскую систему 7%, или 70,980 рублей и т. д. Что дальше, то меньше; достаточно сказать, что на Днѣпръ съ притоками и Днѣстръ приходится только 2%, или 20,280 рублей, а на Донъ и всѣ Сѣверныя рѣки и того менѣе, именно по 1%, или по 10,140 рублей въ годъ. Нужно ли объяснять, на сколько всѣ эти расходы ничтожны и доказывать, что при такихъ минимальныхъ затратахъ никакихъ дѣйствительныхъ результатовъ и ждать нельзя. Ясно, что расходы эти не выдерживаютъ никакого сравненія не только съ грандіозными расходами на устройство желѣзныхъ дорогъ, но и съ тѣми крупицами, которыя перепадали въ тоже время на долю желѣзнодорожныхъ концессіонеровъ. Въ послѣдующіе три года (1876—1878 г.) расходъ нѣсколько увеличился, именно по смѣтамъ первыхъ двухъ лѣтъ (1876 и 1877 г.) назначено было по 1.413,000 р. въ годъ, а въ послѣднемъ году, съ начатіемъ работъ по устройству двухъ параллельныхъ каналовъ, Свирскаго и Сясскаго, 2.915,000 руб., но очевидно и это увеличенное назначеніе было все-таки далеко недостаточно. Дѣйствительно, результаты, какъ видно изъ доклада

г. Михайлова, получились крайне ограниченные: по рѣкамъ бассейна Бѣлаго моря ничего серьезнаго, капитальнаго не сдѣлано. Судоходство по Волгѣ нѣсколько улучшено, но въ размѣрахъ ничтожныхъ сравнительно съ тѣми непроизводительными расходами, которые ложатся на 120 милл. пуд. слѣдующихъ по этой рѣкѣ грузовъ. Что касается до фарватера р. Оки, то Министерство давно уже сознавало необходимость устранить важное препятствіе къ свободному судоходству по этой рѣкѣ, именно разчистить 6 переносныхъ мелей между Калугой и Каширой, на которыхъ вода падаетъ до 8 вершковъ. Но проэкты углубленія этихъ мелей, составленные еще въ 1855 г., остаются неисполненными по недостатку средствъ [1]). Интересно знать, насколько эти проэкты будутъ пригодны, когда, наконецъ, придетъ время ихъ исполнять. Для улучшенія рѣкъ Камскаго бассейна, кромѣ Чусовой, ничего не сдѣлано; извѣстно, что въ послѣднее время, по всей вѣроятности, вслѣдствіе вырубки по берегамъ Камы лѣсовъ, фарватеръ этой рѣки обмелѣлъ; въ періодической печати не разъ высказывались уже опасенія за будущность судоходства по Камѣ, которая еще такъ недавно была извѣстна обиліемъ воды.

Понятно, что на другіе, слѣдующіе за Камой и Окой, притоки Волги, обращалось еще менѣе вниманія. Р. Сура имѣетъ 800 верстъ протяженія, протекаетъ по такой мѣстности, гдѣ нѣтъ ни одной желѣзной дороги, и имѣетъ въ хлѣбной торговлѣ весьма важное значеніе, ибо по ней можно сплавлять до 30 милл. пудовъ хлѣба; не смотря на это, она остается въ полнѣйшемъ забвеніи и пренебреженіи. Дно этой рѣки, по всему ея протяженію, покрыто во множествѣ карчами, которыя даже во время разлива

---

[1]) Журналъ Мин. Пут. Сообщ. 1878 г. Т. I, Февраль. Извлеченіе изъ Всеподданнѣйшаго отчета, стр. 66.

губятъ суда съ грузомъ. Несчастія въ послѣднее время стали повторяться чаще и чаще, а въ 1879 г. ихъ было такъ много, что два страховыхъ общества «Якорь» и «Русскій Ллойдъ» даже отказались отъ страхованія по ней грузовъ. Должно предполагать, что въ недальнемъ будущемъ и другія страховыя общества послѣдуютъ ихъ примѣру, а слѣдовательно, эту важную рѣку придется исключить изъ числа не только судоходныхъ, но даже сплавныхъ рѣкъ. Эти карчи въ такомъ множествѣ и такъ велики, что, заграждая все теченіе рѣки, заносятся пескомъ и образуютъ множество перекатовъ, вслѣдствіе чего грузоотправители везутъ уже свои товары на Волжскія пристани гужомъ. Объ устраненіи такихъ непорядковъ хлопотали земства Курмышское и Алатырское; въ 1879 г. вопросъ объ этомъ возникъ и въ Симбирскомъ губернскомъ собраніи, но дѣло впередъ плохо двигается. А между тѣмъ становится невозможнымъ не только грузовое, но даже и пассажирское движеніе, которое возникало здѣсь четыре раза и каждый разъ неудачно: пароходъ Суркова проломилъ себѣ бокъ о карчу и ушелъ изъ Суры; затѣмъ изъ двухъ пароходовъ Вознесенскаго одинъ утонулъ, другой (все отъ карчей) проломилъ бокъ и тоже ушелъ; пароходовладѣлецъ Милютинъ, въ теченіе одного лѣта, два раза топилъ свой пароходъ; послѣ этого, пароходства на Сурѣ не было два года. Въ 1878 г. снова появился пароходъ, принадлежащій Алатырскому товариществу, съ *двумя капитальными стѣнами* и съ осадкой въ 8 вершковъ; если онъ до сихъ поръ еще не утонулъ, то благодаря только такой чрезвычайной предосторожности и расходамъ товарищества на устраненіе перекатовъ и вынутіе карчъ. Но при всемъ этомъ пароходъ все-таки каждый годъ ставится въ докъ для капитальнаго ремонта; правильные рейсы онъ можетъ совершать не болѣе одного мѣсяца. Возможно ли послѣ этого требовать развитія судоходства по нашимъ рѣкамъ, когда пароходы должны строиться

съ предосторожностями, принимаемыми для морскихъ кораблей, и дѣйствовать среди опасностей, не меньшихъ, чѣмъ въ морскомъ сраженіи [1]).

Особенно яркими красками рисуется во Всеподданнѣйшемъ отчетѣ 1869—72 г. рѣка Донъ: «Не только про-«стыя суда и буксирные пароходы, но даже пассажирскіе «пароходы терпятъ здѣсь задержки въ пути, препятствую-«щія срочному исполненію рейсовъ. Нерѣдко случается, что «для передвиженія даже мелкосидящихъ пассажирскихъ «пароходовъ чрезъ перекатъ — пароходная команда вынуж-«дена сходить въ воду и перетягивать пароходъ рыча-«гомъ, упертымъ въ дно рѣки. Былъ и такой случай, «что *пароходъ переѣхалъ переходившихъ рѣку воловъ*». Гдѣ же тутъ сѣтовать на слабость грузоваго движенія. Изъ отчета видно, что на эти «*неудобства*» правительство обратило вниманіе еще въ 1858 г.; командировались инженеры, писались проэкты, поставлено 26 сторожей при меляхъ и при перекатахъ, начаты были даже работы, но въ 1865 г. результаты признаны неудовлетворительными и дальнѣйшія работы прекращены. На томъ все и кончилось.

А вотъ и еще картина разрушенія Березинской системы: система эта, соединяющая Днѣпръ съ Западною Двиною, слѣдовательно Черное Море съ Балтійскимъ,

---

[1]) Труды Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ. Ч. XII, 1881 г.

Примѣчаніе. Кромѣ того на Сурѣ, да и на многихъ нашихъ другихъ, особенно второстепенныхъ рѣкахъ, слѣдуетъ обратить вниманіе на произволъ каждаго пользоваться фарватеромъ по своему усмотрѣнію; крестьяне присурскихъ селеній для переѣзда чрезъ Суру и для прогона скота устраиваютъ нерѣдко мосты, вколачивая сначала сваи и вводя въ средину плавучій плотъ, въ разводкѣ котораго, къ тому же, пароходы встрѣчаютъ препятствія; взимаютъ даже деньги за разводку. (ibid.)..

открыта еще въ 1805 г., но до сихъ поръ остается неоконченной. «Запущеніе сей системы, говоритъ Министер-«ство, вслѣдствіе уменьшенія для нея отпуска ремонтныхъ «суммъ, въ виду постройки желѣзныхъ дорогъ — довело «оную до совершеннаго разстройства, какъ это видно «изъ слѣдующихъ фактовъ, удостовѣренныхъ освидѣтель-«ствованіемъ, произведеннымъ въ 1870 и 1871 го-«дахъ: аа) рѣки Березина, Эсса, Улла и Западная Двина, «обильныя карчами, подводными камнями и каменными «грядами, остаются безъ малѣйшей расчистки; бб) гидро-«техническія сооруженія всей системы пришли въ совер-«шенную ветхость и разстройство; вв) озера Манецъ и «Плавіо, служащія водохранилищами для всей системы, «заполнились бузою и торфомъ, и накопляющаяся въ нихъ «вода уходитъ въ сосѣднія болота, чрезъ ветхую «сергу-«чевскую» плотину; гг) каналъ «Чашницкій», устроенный «для обхода извилистой части р. Уллы, закрытъ въ «1855 г., вслѣдствіе прорыва дамбы, отдѣляющей оный «отъ Уллы и съ 1855 г. плоты *переваливаются чрезъ «подпруду* сей плотины, *съ высоты отъ 3 до 5 футъ*, съ «большою опасностію и дд) вообще судоходство на системѣ «свободно лишь до Лепельскаго озера, гдѣ суда простаи-«ваютъ по 4 и 5 недѣль, ожидая накопленія воды, для «дальнѣйшаго слѣдованія по Уллѣ, вслѣдствіе чего дви-«женіе судовъ отъ Лепельскаго озера обращается въ ка-«раванное». Рижское купечество настоятельно ходатай-ствовало объ улучшеніи весьма важной для Рижскаго порта Березинской системы. Расходы на ремонтъ состав-ляли: въ 1869 г. 25,730 руб., въ 1870 г. 9,754 руб., въ 1871 г. 30,089 руб. и въ 1872 г. 106,569 руб. По-полняя этимъ описаніемъ самого Министерства нашъ скорб-ный листъ, предоставляемъ читателю судить, возможно ли такое полное раззореніе хозяйства въ какой-либо циви-лизованной странѣ; вѣдь ни непріятельскаго наше-ствія, ни землетрясенія не было! И все это произошло

вслѣдствіе того. что въ виду постройки желѣзныхъ дорогъ, на ремонтъ водяной системы не оставалось средствъ. Чтобы не заслужить упрека въ томъ, что приводимыя свѣдѣнія устарѣли, такъ какъ относятся къ 1869 — 1872 г., считаемъ нужнымъ добавить, что во Всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 25 лѣтъ (съ 19 февраля 55 г. по 19 Февраля 80 г.) приведены всѣ производившіяся за этотъ періодъ гидротехническія работы, но ни Донъ, ни Березинская система въ этомъ спискѣ не значатся.

Немного сдѣлано и для улучшенія нашихъ главнѣйшихъ искусственныхъ водяныхъ путей, т. е. Вышневолоцкой, Тихвинской и Маріинской системъ. Въ виду малаго торговаго значенія первой изъ нихъ, говоритъ Министерство, ремонтныя работы по этой системѣ ограничиваются поддержкой существующихъ сооруженій. Относительно улучшенія Тихвинской системы, мѣстныя земства и мѣстные землевладѣльцы, заводчики, судохозяева и торговцы обратились въ 1871 г. съ ходатайствомъ въ Министерство, указывая на необходимость расчистки порожистыхъ мѣстъ рѣкъ Чагодощи и Сяси, углубленія рѣки Мологи и исправленія вообще бечевниковъ. «Улучшеніе этой системы дѣйствительно необходимо, говоритъ «Министерство, но для сего *надлежало бы* произвести «изслѣдованія, на основаніи которыхъ *были бы* проэкти«рованы *надлежащія* работы.»[1]) Изъ Всеподданнѣйшаго отчета за 25 лѣтъ видно, что эти благонамѣренныя пожеланія равнымъ образомъ не осуществились.

На важнѣйшей изъ всѣхъ трехъ системъ, Маріинской, произведены нѣкоторыя работы, но далеко не отвѣчающія

---

[1]) Всеподданнѣйшій отчетъ за 1869 — 72 г. Жур. Мин. Пут. Сообщ., 1878 г. Февраль, стр. 71.

потребностямъ громаднаго по ней движенія: передѣлано нѣсколько шлюзовъ, расчищены стрежни Шексны и Свири, возвышены бечевники и съ 1867 г. учреждено цѣпное пароходство по Шекснѣ. Все это ничтожно въ сравненіи съ громаднымъ значеніемъ Маріинской системы.

Капитальнымъ трудомъ, по части искусственныхъ водяныхъ сооруженій послѣдняго времени можно считать каналъ Императора Александра II. До 1866 года три водяныя системы, соединяющія Волжскій бассейнъ съ Петербургомъ и его портомъ (Вышневолоцкая, Тихвинская и Маріинская) имѣли одинъ только выходъ въ Неву чрезъ старый Ладожскій каналъ, начатый при Петрѣ Великомъ. Скопленіе судовъ въ этомъ каналѣ задерживало движеніе торговаго судоходства по всѣмъ 3 системамъ. 26 Января 1861 года послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе на сооруженіе новаго канала длиной въ 103 версты 270 сажень, при ширинѣ по дну 12 саж. и при глубинѣ, въ меженную воду, до 6 футъ. При производствѣ работъ (подрядным способомъ) были встрѣчены непредвидѣнныя затрудненія, происходившія, между прочимъ, отъ чрезвычайной твердости нижнихъ слоевъ грунта, въ которыхъ пришлось высѣкать часть канала; тѣмъ не менѣе въ $5^1/_2$ лѣтъ работы были окончены. При выходѣ въ Неву каналъ постоянно расширяется по дну, образуя такимъ образомъ обширную, огражденную крѣпкой дамбой гавань, въ которой могутъ стоять и защищаться отъ непогоды до 100 большихъ барокъ. Это сооруженіе, названное каналомъ Императора Александра II, безспорно, нельзя не признать весьма полезнымъ въ виду тѣхъ облегченій, которыя оно внесло въ торговое судоходство по всѣмъ тремъ системамъ [1]).

Говоря о наиболѣе капитальныхъ искусственныхъ во-

---

[1]) Всеподд. отч. за 25 лѣтъ по вѣдомству Пут. Сообщ.

дяныхъ сооруженіяхъ послѣдняго времени нельзя обойти молчаніемъ С.-Петербургскаго морскаго канала. Еще Петръ I думалъ объ устраненіе неудобствъ, происходившихъ отъ мелководія бара рѣки Невы и вызывающихъ необходимость перегрузки товаровъ на мелкія суда въ Кронштадтѣ. Съ этой цѣлію онъ предполагалъ прорыть каналъ отъ устья Фонтанки до Ораніенбаума; начаты были даже работы, слѣды которыхъ долго сохранялись между Стрѣльною и Сергіевскою пустынью. Съ 1845 года вновь заговорили объ устраненіи неудобствъ С.-Петербургскаго порта; представлялось множество проэктовъ, составлялись комисіи и наконецъ въ 1872 г. былъ образованъ даже особый временный комитетъ. Въ концѣ концовъ, какъ извѣстно, принятъ былъ проэктъ Путилова, согласно которому и производится постройка порта съ 1874 г. по настоящее время; работы исчислены въ 7.422.818 р., но затѣмъ потребовались добавленія; предполагается окончить постройку канала къ концу 1883 г. и израсходовать не свыше $9^1/_2$ мил. руб.; по всей вѣроятности и этого все-таки будетъ недостаточно. Каналъ этотъ, давая доступъ къ Петербургскому порту судамъ съ осадкой 19-ти футъ, безпорно, принисетъ свою пользу и при другихъ обстоятельствахъ былъ-бы весьма желателенъ. Но въ виду, съ одной стороны, громадности затратъ на такое сооруженіе, съ другой въ виду неподготовки нашей внутренней промышленности для экспорта, было бы цѣлесообразнѣе поглощенныя этой постройкой средства употребить на улучшеніе нашего внутренняго судоходства. Прежде чѣмъ такъ заботиться объ облегченіи сбыта нашихъ произведеній заграницу нужно имѣть что вывозить и для того поднять производство страны, а слѣдовательно въ числѣ другихъ мѣръ и улучшить пути сообщенія внутри страны. Иначе на дѣлѣ выйдетъ то, что С.-Петербургскій морской каналъ также, какъ и наши желѣз. дороги, сослужитъ главнѣйшую службу заграничнымъ рынкамъ, облегчивъ имъ

сбытъ въ Россію своихъ произведеній моремъ точно также, какъ онъ облегченъ желѣзными дорогами съ сухопутныхъ границъ.

Позволимъ себѣ здѣсь, кстати, высказать мнѣніе, что для Ев. Россіи важно не столько увеличеніе вывоза, сколько уменьшеніе привоза. Если наша страна уступаетъ другимъ государствамъ въ климатическихъ и географическихъ условіяхъ, то, съ другой стороны, она имѣетъ громадное предъ ними преимущество въ томъ отношеніи, что не нуждается ни въ сбытѣ своихъ произведеній, ни въ привозѣ заграничныхъ; Россія можетъ и должна быть сама для себя рынкомъ. Это условіе на столько важно, что окупаетъ съ избыткомъ другія невыгодныя стороны нашего экономическаго положенія. Какъ страна земледѣльческая, Россія можетъ и должна сбывать избытокъ своихъ земледѣльческихъ продуктовъ заграницу, окупая имъ привозъ изъ заграницы недостающаго въ Россіи; но вмѣстѣ съ тѣмъ, какъ страна, имѣющая полную возможность сама себя снабжать главнѣйшими предметами обработывающей промышленности, Россія должна принимать мѣры къ обработкѣ своего сырья у себя дома. Со времени Петра прошло болѣе 150 лѣтъ; съ тѣхъ поръ многое измѣнилось; мы того мнѣнія, что для Россіи настало время обособленія собственно въ экономическомъ отношеніи. Экономическая полезность примѣненія такого взгляда въ послѣднее время начинаетъ ощущаться даже заграницей. Бисмаркъ очень желалъ-бы поставить Германію въ такое экономически-обособленное положеніе, не смотря на то, что условія этого государства не выдерживаютъ никакого сравненія съ Россіей относительно возможности примѣненія такихъ раціональныхъ экономическихъ началъ.

Говоря выше о Камѣ, мы упомянули относительно ея притока Чусовой, что здѣсь съ 1862 г. предпринятъ былъ рядъ работъ,—хотя и не составлявшихъ ничего похожаго

на работы американцевъ, тѣмъ не менѣе давшихъ весьма удовлетворительные результаты; по 1875 г. на улучшеніе этой рѣки израсходовано всего 147,127 руб., что составитъ около 10,000 руб. въ годъ. Судоходство тотчасъ же увеличилось, а вмѣстѣ поднялся и $^1/_4{}^0/_0$ сборъ съ 8,000 руб. въ 1862 г. почти до 20,000 руб. въ 1872 и 1873 гг.; избытокъ сбора за эти годы покрылъ съ остаткомъ всѣ затраты. Этотъ примѣръ показываетъ, что рѣшаться на затраты для улучшенія судоходства, вызываемыя дѣйствительной потребностію, не представляетъ и съ финансовой стороны никакого риска.

Разсмотрѣніе цифръ ежегодныхъ затратъ на улучшеніе нашихъ водяныхъ путей въ подробностяхъ, безъ сомнѣнія, могло бы привести къ интереснымъ выводамъ. Но это вмѣстѣ съ тѣмъ отвлекло бы насъ слишкомъ далеко отъ нашей прямой темы, а потому мы позволимъ себѣ только остановиться на сравненіи цифръ расходовъ собственно на ремонтъ и работы и такъ называемыхъ расходовъ по надзору [1]). Въ докладѣ г. Михайлова расходы эти выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ:

	На ремонтъ и новыя работы.	Расходы по надзору.
Съ 1869 по 1875 г.	1.014,000 р. въ г. или 56%	786,000 р. или 44%
Въ 1876 „	1.413,000 „ „ „ 56%	1.105,000 „ „ 44%
„ 1877 „	1.413,000 „ „ „ 56%	1.105,000 „ „ 44%
„ 1878 „	2.915,000 „ „ „ 73%	1.085,000 „ „ 27%

Несообразность такого отношенія тѣхъ и другихъ расходовъ не требуетъ разъясненій; она еще рельефнѣе выяс-

---

[1]) Штатные рабочіе; исполненіе обязанностей по надзору; установка бакеновъ и пр.; школы и больницы; содержаніе окружныхъ инженеровъ, чиновниковъ, кондукторовъ, писарей; содержаніе центральныхъ учрежденій Министерства путей сообщенія.

нится при сравненіи тѣхъ-же расходовъ заграницей; мы говоримъ объ этомъ ниже.

Ко всему сказанному считаемъ нужнымъ добавить нѣсколько замѣчаній.

1) Если мы примемъ длину всѣхъ нашихъ собственно судоходныхъ путей въ 33,000 верстъ, то общій расходъ (на работы и надзоръ) на версту составитъ: въ 1875 г.— 54 р., въ 1876 г. — 79 р., въ 1877 г. — 79 р. и въ 1878 г.—121 р. При оцѣнкѣ такого незначительнаго расхода на версту нужно припомнить, что, кромѣ 33,000 верстъ собственно судоходныхъ путей, имѣется еще почти 20,000 верстъ сплавныхъ путей, также требующихъ затратъ на улучшеніе; на долю этихъ послѣднихъ путей, по приведенному разсчету, уже ничего не приходится. Затѣмъ, какъ мы уже выше говорили, есть множество не большихъ, но тѣмъ не менѣе важныхъ для удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ рѣкъ, вовсе не входящихъ въ общій итогъ 52,000 верстъ; многія изъ нихъ могли-бы способствовать развитію мѣстной промышленности и торговли, если-бы были устранены естественныя препятствія, требующія, можетъ быть, самыхъ незначительныхъ пожертвованій. Наконецъ, существующей канализаціи далеко недостаточно; устройство новыхъ каналовъ немыслимо при такихъ незначительныхъ ассигнованіяхъ на улучшеніе водяныхъ путей вообще. Принимая все это во вниманіе, мы должны придти къ тому окончательному выводу, что наши затраты на улучшеніе водяныхъ путей ниже самыхъ скромныхъ размѣровъ и ни-
сколько не соотвѣтствуютъ той важной роли, которую эти пути занимаютъ въ государственномъ хозяйствѣ въ связи съ естественными условіями страны.

2) На сколько велико было наше увлеченіе желѣзными дорогами и въ тоже время охлажденіе къ водянымъ путямъ, видно изъ слѣдующихъ цифръ. Къ 1855 г. мы имѣли:

Каналовъ. . . . . 579,5 в.
естеств. вод. путей съ искуств. на нихъ сооруж. 6,044 в.

Всего 6,623,5 в.

Наша сѣть ж. д. составляетъ къ этому же времени только . . . . . 979 в.
Въ теченіе 27 лѣтъ это отношеніе измѣнилось такъ:
Каналовъ . . . . . 756,5 в.
прибав. 177 в.
естеств. вод. путей съ искуств. сооруж. 6,642 в.
прибав. 598 в.

Всего 7,398,5 в.
прибав. 775 в.
а желѣзнодорожная сѣть достигла до . . 23,204 в.
прибав. 22,225

Закончимъ этотъ печальный очеркъ мѣръ къ улучшенію нашихъ водяныхъ путей сообщенія словами Министерства. Вотъ что говорится по этому предмету во Всеподаннѣйшемъ отчетѣ за 25 лѣтъ: «Сравнивая состояніе «нашихъ водяныхъ путей и портовъ съ благоустройствомъ «оныхъ въ Западной Европѣ и принимаемая въ соображе«ніе громадность нашихъ пространствъ, еще не обладаю«щихъ въ значительной части никакими иными средствами «для удобнаго сообщенія, кромѣ водяныхъ путей,—нельзя не «признать, что все сдѣланное доселѣ и предпринятое нынѣ «для улучшенія отечественныхъ водяныхъ путей и тор«говыхъ портовъ составляетъ лишь малую долю необходи«маго для уравненія средствъ къ экономическому разви«тію нашего отечества со средствами другихъ образован«ныхъ государствъ, пользующихся при томъ благопрі«ятнѣйшими климатическими условіями».

Послѣ всего сказаннаго не представляется затрудненій придти къ окончательнымъ выводамъ относительно сравнительнаго значенія нашихъ водяныхъ путей и жел.

дорогъ и вліянія, которое имѣли послѣднія на развитіе первыхъ.

1) Прежде всего оказывается: наша желѣзнодорожная сѣть развивалась при такомъ сильномъ поощреніи со стороны правительства, и при такихъ громадныхъ затратахъ, что воображеніе отказывается представить что-либо больше; наоборотъ водяные пути именно въ этотъ періодъ усиленнаго развитія желѣзнодорожной сѣти оставлены были почти безъ всякаго вниманія. Если при такихъ условіяхъ грузовое движеніе по водянымъ путямъ не только не уменьшилось, но, въ общемъ итогѣ, даже увеличилось, то уже одинъ этотъ общій результатъ достаточно доказываетъ, на сколько велика внутренняя сила нашихъ водяныхъ путей, на сколько они необходимы для страны. Если наши водяные пути съ успѣхомъ выдержали конкуренцію желѣзныхъ дорогъ въ самомъ началѣ и при самыхъ неблагопріятныхъ для себя условіяхъ, то въ будущемъ смѣло можно предполагать, что они будутъ съ каждымъ годомъ усиливаться.

2) Съ другой стороны ж. дороги, нанося существенный вредъ движенію по водянымъ путямъ, сами отъ того не выиграли и, какъ мы уже видѣли это выше, въ результатѣ дали и продолжаютъ давать одни только громадныя дефициты. Такой обоюдный вредъ будетъ тѣмъ чувствительнѣе для обѣихъ сторонъ, чѣмъ ближе онѣ будутъ сходиться, какъ конкурирующія силы. По этому должно предполагать, что отъ параллельнаго желѣзнодорожнаго пути, въ родѣ Сибирской желѣзной дороги по направленію Камы и Волги, ничего нельзя ждать въ будущемъ, кромѣ новыхъ значительныхъ приплатъ по гарантіи этой дороги, и ослабленія на обѣихъ рѣкахъ пароходства, предъ которымъ, въ концѣ концовъ, Сибирская желѣзная дорога должна будетъ признать свою несостоятельность.

3) Значительная часть цѣнныхъ грузовъ, со вклю-

ченіемъ въ то число разныхъ родовъ хлѣба, отошла къ желѣзнымъ дорогамъ. Вслѣдствіе этого грузовое движеніе по многимъ рѣчнымъ системамъ въ частности уменьшилось. Но преждевременно было-бы заключать, что главнѣйшій изъ этихъ отошедшихъ отъ рѣчныхъ системъ грузовъ— хлѣбъ навсегда отошелъ отъ нихъ къ желѣзнымъ дорогамъ. Ибо безпорно, что если такое явленіе вызвано съ одной стороны удобствами передвиженія по желѣзнымъ дорогамъ, то съ другой стороны оно было вызываемо и неудобствами нашихъ водяныхъ путей. Съ устраненіемъ этихъ неудобствъ можетъ послѣдовать обратное перемѣщеніе хлѣбныхъ грузовъ отъ желѣзныхъ дорогъ къ водянымъ путямъ.

4) Грузовое движенін по нѣкоторымъ рѣкамъ и каналамъ усилилось, но преимущественно по Камѣ и Маріинской системѣ. Увеличеніе это покрыло недочетъ грузовъ по другимъ рѣкамъ въ такой мѣрѣ, что общій итогъ грузоваго движенія по водянымъ путямъ все-таки усилился. Увеличеніе грузоваго движенія по Камѣ послѣдовало, наоборотъ, на счетъ хлѣба; фактъ этотъ весьма утѣшителенъ, ибо въ будущемъ, съ улучшеніемъ водяныхъ путей въ Сибири и съ соединеніемъ Обскаго и Камскаго бассейновъ, можно ждать сильнаго прилива на Каму новыхъ хлѣбныхъ грузовъ.

5) Одновременно съ общимъ уменьшеніемъ хлѣбныхъ грузовъ почти на всѣхъ другихъ водяныхъ путяхъ, усилились грузы лѣсныхъ и строительныхъ матеріаловъ и дровъ. «Это явленіе, замѣчаетъ г. Михайловъ, нахо«дится въ прямой связи съ истребленіемъ лѣсовъ, распо«ложенныхъ вблизи главныхъ центровъ, съ увеличеніемъ «расхода древеснаго топлива по разнымъ желѣзнымъ до«рогамъ, съ развитіемъ паровыхъ двигателей на рѣкахъ, «заводахъ, фабрикахъ и съ увеличеніемъ построекъ». Съ этимъ нельзя не согласиться, но къ этому слѣдуетъ добавить: истребленіе лѣсовъ, усилившееся въ послѣднее

время, особенно въ періодъ желѣзнодорожной горячки, есть фактъ общеизвѣстный; но никто еще не опредѣлилъ размѣровъ этого истребленія и не вывелъ отношенія его къ лѣснымъ запасамъ эксплоатируемаго лѣснаго пространства; такой выводъ заставилъ бы задуматься. Очевидно, скоро мы должны будемъ перейти къ отдаленнымъ отъ центровъ потребленія лѣснымъ пространствамъ, а для этого нужно подготовить водяные пути. Очевидно также, что приближается время, когда древесное топливо должно будетъ уступить мѣсто каменному углю, находящемуся равнымъ образомъ на разныхъ окраинахъ Россіи и представляющему слишкомъ дешевый грузъ для перевозки его по желѣзнымъ дорогамъ на большія разстоянія. Оба эти соображенія даютъ понять всю важность нашихъ водяныхъ путей въ весьма близкомъ будущемъ и вызываютъ необходимость особыхъ заботъ объ улучшеніи и развитіи ихъ въ настоящее время, безъ малѣйшаго отлагательства.

Такимъ образомъ оказывается, что желѣзныя дороги не только не убили нашей системы водяныхъ путей, но даже не умалили ихъ значенія. Онѣ только парализовали дѣятельность водяныхъ путей прямо и косвенно; прямое вліяніе выразилось въ отвлеченіи отъ нихъ цѣнныхъ, по преимуществу хлѣбныхъ грузовъ, косвенное—въ томъ, что средства государства въ продолженіе цѣлыхъ 20 лѣтъ были поглощаемы постройкой желѣзныхъ дорогъ; на долю водяныхъ путей почти ничего не оставалось. Если бы не было этой второй причины, и если бы въ то же время были приняты дѣйствительныя мѣры къ развитію экономическихъ силъ страны, то и отвлеченіе извѣстныхъ болѣе цѣнныхъ грузовъ отъ водяныхъ путей къ желѣзнымъ дорогамъ имѣло бы совсѣмъ другой характеръ: въ замѣнъ отошедшихъ отъ водяныхъ путей грузовъ явились бы новые и въ бо̀льшемъ противъ прежняго количествѣ. Между сѣтью желѣзныхъ дорогъ и сѣтью водяныхъ путей на-

чала бы устанавливаться та экономически-правильная связь, которая, съ одной стороны, открыла бы путь къ широкому развитію промышленныхъ силъ страны, съ другой, способствовала бы болѣе выгодной эксплоатаціи самыхъ желѣзныхъ дорогъ. Весь секретъ направленія экономическихъ силъ страны къ выгоднымъ для нея результатамъ состоитъ только въ умѣньи понять сущность этихъ силъ и поставить ихъ въ выгодныя для ихъ развитія условія.

Посмотримъ теперь, какъ относятся къ вопросу объ улучшеніи водяныхъ путей въ другихъ государствахъ.

Во Франціи грузовое движеніе по водянымъ путямъ въ 1876 году равнялось 2 милліардамъ километро-тоннъ. Стоимость перевозки этого груза по 2 сантима за километро-тонну составляетъ 40.000,000 франковъ. По среднему неубыточному для эксплоатаціи французскихъ желѣзныхъ дорогъ тарифу, (6 сантимовъ съ тонны и километра) провозъ 2 милліардовъ километро-тоннъ, идущихъ теперь по водянымъ путямъ, обошелся бы въ 120.000,000 франковъ, т. е. на 80.000,000 франковъ дороже, которые страна такимъ образомъ сберегаетъ. Такое громадное движеніе грузовъ по рѣкамъ и каналамъ не наноситъ ущерба желѣзнымъ дорогамъ даже тамъ, гдѣ онѣ идутъ параллельно каналамъ (canal du midi), потому что первымъ путемъ идутъ дешевые грузы, преимущественно сырье, которое затѣмъ возвращается въ обработанномъ видѣ по желѣзнымъ дорогамъ [1]); дешевизна провоза способствуетъ развитію производства и слѣдовательно уве-

---

[1]) *Примѣчаніе.* Общество Южныхъ дорогъ даже пріобрѣло по концессіи въ свое распоряженіе 2 канала Гаронны (canal latéral à la Garonne) и Южный; не смотря на образовавшуюся такимъ образомъ зависимость обоихъ каналовъ отъ правленія желѣзныхъ дорогъ оба они продолжаютъ работать.

личиваетъ массу грузовъ для тѣхъ же желѣзныхъ дорогъ. Вся сѣть водяныхъ путей равняется 10,380 верстамъ; на содержаніе ея затрачивается ежегодно до 9.000,000 франковъ (3.150,000 рублей), что составитъ 835 франковъ (около 300 рублей) на версту. Съ 1814 года по 1870 годъ всего израсходовано на улучшеніе водяныхъ путей 1.183.485,000 франковъ (414.000,000 рублей). Но всѣ эти затраты въ послѣднее время признаны все-таки недостаточными. Въ началѣ 1878 года министръ публичныхъ работъ Фрейсине вошелъ съ представленіемъ къ президенту республики о необходимости усилить заботы правительства объ улучшеніи сѣти водяныхъ путей и ассигновать на этотъ предметъ новыя и значительныя средства. Высказываемые имъ въ своемъ докладѣ взгляды на важность для государства хорошаго состоянія водяныхъ путей на столько поучительны для насъ, совсѣмъ забросившихъ эту отрасль государственнаго хозяйства, что мы не лишнимъ считаемъ привести изъ него нѣкоторыя выдержки: «Было время, говоритъ Фрейсине, когда «полагали, что водяные пути должны будутъ всецѣло «уступить свое значеніе желѣзнымъ дорогамъ; такой, нѣ-«сколько поверхностный взглядъ не замедлилъ измѣниться «подъ вліяніемъ болѣе основательнаго ознакомленія съ «дѣйствительностью. Пришли къ тому заключенію, что «водяные пути и желѣзныя дороги должны не исключать, «а взаимно восполнять другъ друга; между тѣми и дру-«гими происходитъ раздѣлъ правъ, опредѣляемый ихъ есте-«ственными условіями. Къ желѣзнымъ дорогамъ отходятъ «грузы наименѣе громоздкіе и тѣ, которые требуютъ бы-«страго и правильнаго передвиженія и легко выносятъ «издержки провоза; водяными путями должны пользоваться «тяжелые и дешевые грузы, передвиженіе которыхъ воз-«можно только по низкой цѣнѣ и которые скорѣе обреме-«нили бы желѣзныя дороги, въ дѣйствительности не под-«держивая ихъ оборота». Далѣе говорится о значеніи

водяныхъ путей еще и въ другомъ отношеніи: они сдерживаютъ тарифъ желѣзныхъ дорогъ отъ возвышенія далѣе извѣстнаго предѣла. Въ смыслѣ такой конкуренціи они могутъ оказать бо́льшую услугу, чѣмъ конкуренція самихъ желѣзныхъ дорогъ, ибо эти послѣднія, «конкурируя «одна съ другой съ одинаковымъ оружіемъ въ рукахъ, «обыкновенно кончаютъ стачкой. Такимъ образо́мъ въ «интересахъ страны, очевидно, нельзя пренебрегать водя«ной доставкой совмѣстно съ заботами о развитіи сѣти «желѣзныхъ дорогъ. Общественное мнѣніе раздѣляетъ та«кой взглядъ, и палаты, въ продолженіе многихъ лѣтъ, «выказываютъ свою заботливость въ этомъ отношеніи». Переходя далѣе къ изложенію самаго плана дѣйствій въ въ видахъ развитія водяныхъ путей, Фрейсине съ положительностію высказывается въ пользу выкупа въ государственную собственность всѣхъ водяныхъ путей, имѣющихъ общій, а не мѣстный интересъ; «вопросъ въ на«стоящее время рѣшенный, говоритъ онъ, что всѣ пути, «имѣющіе общее значеніе, должны находиться въ непо«средстве́нномъ распоряженіи государства». Но рядомъ съ такимъ рѣшительнымъ взглядомъ на зависимость главныхъ путей отъ государства, Фрейсине, наоборотъ, допускаетъ концессіи въ пользу не только обществъ (communes), но даже и частныхъ лицъ для всѣхъ мѣстныхъ спеціальныхъ путей; такимъ мѣстнымъ путямъ Фрейсине даетъ большое значеніе, *полагая, что они должны образовать цѣлую сѣть*. Наконецъ, въ докладѣ проводится тотъ совершенно справедливый (въ особенности для Франціи) взглядъ, что, одновременно съ улучшеніемъ водяныхъ путей, должно быть обращено вниманіе и на улучшеніе портовъ. 15 января 1878 года докладъ министра публичныхъ работъ одобренъ президентомъ республики, при чемъ на улучшеніе водяныхъ путей сообщенія назначенъ 1 милліардъ франковъ, именно 750.000,000 франковъ собственно на этотъ предметъ и 250.000,000 на улучшеніе портовъ.

Мотивы, приводимые въ докладѣ Фрейсине въ пользу улучшенія водяныхъ путей, такъ просты и понятны всякому, что, казалось бы, не было вовсе и надобности ихъ развивать, а тѣмъ болѣе распространяться по поводу ихъ на столько, на сколько мы себѣ это позволили. Но какъ бы все это ни было просто и ясно, мы тѣмъ не менѣе рѣшаемся утверждать, *что для насъ все это новость*; иначе что могло бы мѣшать незначительную часть тѣхъ громадныхъ суммъ, которыя перешли въ послѣдніе 20 лѣтъ въ карманы желѣзнодорожныхъ концессіонеровъ, удѣлить на улучшеніе водяныхъ путей сообщенія? Увлекшись желѣзными дорогами, мы, очевидно, на нихъ только возложили всѣ наши надежды и считали что водяные пути отжили свое время.

Съ такимъ же вниманіемъ относится къ устройству водяныхъ путей и Америка. Мы уже приводили выше свидѣтельство американскаго консула Флейшмана о томъ, что прежде, чѣмъ приступить къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, американцы позаботились объ устройствѣ водяныхъ путей. Заботы эти не ослабѣвали и въ послѣдствіи, а въ послѣднее время (16 декабря 1872 года) сенатъ Соединенныхъ Штатовъ постановилъ, «чтобы особый ко-«митетъ изъ 9 человѣкъ занялся разсмотрѣніемъ водя-«ныхъ сообщеній и изслѣдованіемъ ихъ пропускной спо-«собности, стоимости и удобствъ доставки по нимъ то-«варовъ». Изъ собранныхъ данныхъ комитетъ пришелъ къ заключенію, что, не смотря на огромную сѣть желѣзныхъ дорогъ, улучшеніе водяныхъ путей представляется вопросомъ первостепенной важности, а по сему онъ требуетъ для этой цѣли немедленныхъ государственныхъ расходовъ, дабы имѣть возможность перевозить земледѣльческіе продукты дешево и въ срокъ. На основаніи этого донесенія было разрѣшено приступить къ капитальнымъ улучшеніямъ на рѣкѣ Миссисипи, производящимся и по настоящее время. Требующаяся на этотъ предметъ

сумма исчислена въ 16.000,000 долларовъ (25.600,000 р.), а стоимость канала, сооружаемаго въ обходъ порожистыхъ мѣстъ рѣки Св. Лаврентія, предположена въ 35.550,000 долларовъ (56.800,000 рублей) [1]).

Стоимость и расходы по содержанію каналовъ одного штата Нью-Іоркъ за все время по 1-е Сентября 1874 г. выражается въ такихъ цифрахъ:

	стоимость		расходы на содерж.
Ири и Чамплень . .	73.196,200	руб.	39.904,200
Освего	5.905,200	«	4.179,000
Всѣ остальные . . .	27.405,000	«	12.861,800
Итого	106.506,400	руб.	56.945,000

Содержаніе всѣхъ водяныхъ путей Сѣв. Америки (со включеніемъ Канады) со всѣми расходами обходится въ годъ болѣе 21.000,000 р.

Еще болѣе обрисовывается ничтожность нашихъ мѣръ по улучшенію водяныхъ путей при сравненіи нашихъ затратъ съ затратами на этотъ же предметъ въ одной Канадѣ. Здѣсь на 2613 верстъ путей (въ томъ числѣ и озера, не требующія никакого расхода) въ 1876 г. было назначено 2.364,000 р., или 900 р. на версту, а изъ приложенной къ докладу г. Михайлова вѣдомости № 17 видно, чти содержаніе водяныхъ путей и стоимость новыхъ работъ по водянымъ путямъ въ Канадѣ составляетъ въ годъ 3.474,000 р., или 1300 р. на версту. Припомнимъ при этомъ среднюю цифру ежегоднаго расхода, за періодъ съ 1869 по 1878, на ремонтъ и работы по всѣмъ нашимъ водянымъ путямъ, которая состовляетъ около 39 р. на версту. Какая громадная разница!

Интересны и поучительны также выводы при разсмо-

---

[1]) Журналъ Мин. Пут. Сообщ. 1881 г. томъ I, стр. 104. Ст. Инж. Звягинцева.

трѣніи американскихъ расходовъ въ частностяхъ. Прежде всего бросается въ глаза рѣшительное преобладаніе прямыхъ расходовъ, собственно по сооруженію водяныхъ путей и по производству новыхъ работъ: на этотъ предметъ расходуется изъ 21.000,000 болѣе 17.000,000 руб., или около 80%; у насъ расходы эти немногимъ превышаютъ расходы по надзору [1]). Затѣмъ замѣтную статью составляютъ расходы, которые намъ почти неизвѣстны; это расходъ на изысканія, простирающійся въ годъ до 900,000 руб. У насъ изысканія, притомъ въ ограниченныхъ размѣрахъ, стали производиться только въ послѣднее время; что̀ же касается до прежнихъ, впрочемъ еще весьма недавнихъ изысканій, то объ нихъ врядъ ли стоитъ упоминать; но мы все-таки скажемъ объ этомъ нѣсколько словъ ниже. И такъ мы расходуемъ собственно на содержаніе всѣхъ нашихъ водяныхъ путей и устройство новыхъ (безъ расходовъ по надзору) не многимъ болѣе того, сколько Сѣверная Америка жертвуетъ только на однѣ изысканія. Актомъ конгресса 29 іюня 1874 г. ассигновано 325.000 долларовъ, т. е. около 650,000 р., для производства изысканій и проэктированія работъ по улучшенію только части одной рѣки, именно нижняго теченія Миссисипи. На одни указательные знаки и надзоръ за ними Сѣв. Америка расходуетъ въ годъ до 600,000 руб., т. е. около 50% всего нашего прямаго расхода на улучшеніе водяныхъ путей. Наконецъ, въ смѣтѣ Сѣв. Америки мы встрѣчаемся съ расходомъ, который, у насъ кажется, положительно неизвѣстенъ, а между тѣмъ врядъ ли кто рѣшится оспаривать его практи-

---

[1]) *Примѣчаніе.* За 10 лѣтъ съ 1869 по 1878 г. средній ежегодный расходъ на ремонтныя работы=1.284,000 руб., или 39 руб. на версту; за тотъ же періодъ средній ежегодный расходъ на надзоръ составлялъ 880,400 руб. или $26^1/_2$ руб. на версту.

ческую пользу; за исключеніемъ Канады, Сѣв. Америка расходуетъ 25,000 руб. въ годъ только на наблюденія за измѣненіемъ горизонта воды. При удобствѣ телеграфныхъ передачъ мѣра эта, конечно, при условіи практической организаціи ея, оказала бы и у насъ громадную услугу судоходству; она тѣмъ болѣе желательна и возможна, что, какъ мы видимъ по примѣру Америки, требуетъ самыхъ незначительныхъ затратъ.

Мы остановились нѣсколько долѣе на американскихъ порядкахъ не только потому, что Америка, по своимъ условіямъ, ближе подходитъ къ нашему отечеству, но еще и потому, что на добытыхъ ею результатахъ яснѣе, нагляднѣе отражается сила разумныхъ практическихъ рѣшеній и производительныхъ для страны, хотя бы и громадныхъ, жертвъ, если только жертвы эти согласованы съ такими рѣшеніями. Американцы сразу поняли необходимость для себя достигнуть возможной дешевизны своего сырья, преимущественно хлѣба, который не выдержалъ бы дорогаго провоза; поэтому не только не отставая, но даже опережая Европу въ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, [1]) они никогда не забывали водяныхъ путей и прежде всего на нихъ именно обратили свое вниманіе. Благодаря такой практической системѣ, они дѣйствительно достигли своей цѣли и не только съ успѣхомъ конкурируютъ съ Россіей въ сбытѣ своего хлѣба въ Европу, но даже, при малѣйшемъ затѣшательствѣ въ нашемъ хозяйствѣ, могутъ явиться съ своимъ хлѣбомъ въ нашихъ портахъ. Послѣдніе годы доказали вполнѣ эту возможность и должны служить намъ хорошимъ предостереженіемъ для будущаго. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что не будь въ Сѣв. Америкѣ хорошо устроеннымъ водяныхъ путей, и будь обращено

---

[1]) *Примѣчаніе.* Въ настоящее время въ Сѣв. Америкѣ всего 140,000 верстъ желѣзныхъ дорогъ.

серьезное вниманіе на наши водяные пути,—ничего подобнаго не могло бы случиться.

Для полноты сравненія позволимъ себѣ хотя въ нѣсколькихъ словахъ коснуться расходовъ на содержаніе водяныхъ путей въ Великобританіи и Пруссіи [1]). Въ Англіи и Шотландіи ежегодный расходъ на водяные пути болѣе 5.250,000 р., чтò на 6,337 верстъ ихъ протяженія составитъ по 327 р. на версту, т. е. въ 12 разъ болѣе, чѣмъ въ Россіи. Въ Ирландіи ежегодно расходуется около 102,000 р. на 842 версты водяныхъ путей, или около 300 р. на версту, т. е. въ $4^1/_2$ раза болѣе, чѣмъ въ Россіи. Въ Пруссіи собственно на новыя работы израсходовано 5.197,000 р.; всѣхъ водяныхъ путей 11,000 верстъ; слѣдовательно на версту приходится 472 р., т. е. примѣрно въ 7 разъ болѣе, чѣмъ въ Россіи, а въ 1875 г. предполагалось израсходовать 7,982,000 р. При оцѣнкѣ этихъ цифръ не нужно забывать того господствующаго, сравнительно съ зап. Европой, значенія, которое должны имѣть водяные пути именно въ нашей странѣ.

Не принимая на себя смѣлости браться за историческій очеркъ правительственныхъ мѣръ по развитію нашего внутренняго судоходства, мы тѣмъ не менѣе не можемъ обойти молчаніемъ нѣкоторыхъ особенно выдающихся, по нашему мнѣнію, моментовъ, имѣющихъ прямое практическое значеніе по отношенію къ нашему вопросу.

Участіе правительства въ устройствѣ нашихъ водяныхъ путей, какъ извѣстно, начинается съ Петра Великаго. Задавшись мыслію объ упроченіи русскаго вліянія на Балтійскомъ морѣ, онъ энергически преслѣдовалъ планъ соединенія главнѣйшаго нашего рѣчнаго пути Волги съ этимъ моремъ. Извѣстно, что всѣ нынѣ дѣйствующія три

---

[1]) Докладъ П. В. Михайлова.

системы каналовъ въ этомъ направленіи: Вышневолоцкая, Тихвинская и Маріинская—имъ указаны и проэктированы, а первая при немъ же и осуществлена. Для полноты нашихъ замѣтокъ важно только указать на характеръ отношеній тогдашняго правительства къ устройству водяныхъ путей. Прежде всего бросается въ глаза то, что всѣ три, послѣдовательно явившіеся проэкта, имѣли своимъ основаніемъ предварительное глубокое изученіе мѣстныхъ экономическихъ и географическихъ условій, чего, какъ мы видѣли, и не доставало при проэктированіи нашихъ желѣзнодорожныхъ путей. Практическій умъ Петра проявился здѣсь въ стремленіи не создавать что̀-либо свое, а только удовлетворить существовавшей уже издревле потребности передвиженія грузовъ; народная промышленность сама указала тѣ пути, которыми всего удобнѣе было осуществить мысль Петра о соединеніи Волги съ Балтійскимъ моремъ. Если проэкты Петра такъ блистательно осуществились и принесли такую громадную пользу отечеству, то только потому, что въ нихъ не было ничего выдуманнаго въ канцеляріяхъ, а наоборотъ все было взято изъ жизни. Въ самомъ дѣлѣ: по Тверцѣ и Мстѣ, образовавшимъ впослѣдствіи Вышневолоцкую систему, судоходство производилось съ древнихъ временъ,— именно, по меньшей мѣрѣ, съ XIV вѣка [1]); съ Волги товары перевозились большей частію въ весеннее время на небольшихъ лодкахъ вверхъ по Тверцѣ до пустыни Николы Столбенскаго, въ 10 верстахъ отъ Вышняго-Волочка; тамъ выгружались и перевозились на Цну сухопутьемъ; этотъ-то послѣдній путь и назывался Вышнимъ-Волокомъ, въ отличіе отъ другаго, Нижняго-Волока, которымъ товары опять шли сухопутно въ обходъ Боровицкихъ пороговъ. Такимъ образомъ, путь Вышнево-

---

[1]) Судох. дорожн. Европ. Россіи, Ч. II, отд. I.

лоцкой системы опредѣлился самъ собой, заблаговременно; его проложилъ опытъ многихъ вѣковъ; заслуга Петра состояла въ томъ, что онъ съумѣлъ присмотрѣться къ дѣйствительности и оцѣнить ея требованія. Тоже самое должно сказать и о Тихвинской системѣ, т. е. о пути съ Мологи на Тихвинку. При устьѣ Мологи въ XIV и и XV вѣкахъ стоялъ Холопій городокъ, славившійся первою въ свое время ярмаркой въ Россіи. Здѣсь скоплялось такое количество судовъ, что по нимъ «тогда безъ «перевозовъ проходили людіе ту Мологу и Волгу на лугъ «Моложскій» [1]). Товары съ Моложской ярмарки отправлялись частію въ Новгородъ и на Мсту, частію вверхъ по Мологѣ. какъ разъ по направленію настоящей Тихвинской системы, т. е. по Чагодощѣ, Горюну и Соминѣ. Раздѣльнымъ пунктомъ Сясской и Волжской системъ Петръ сразу призналъ озеро Крупино; замѣчательно, что сколько объ этомъ послѣ ни спорили, но въ 1802 г. все-таки окончательно утверждена постройка Тихвинскаго канала какъ разъ по проэкту Петра, чрезъ озеро Крупино и вмѣстѣ съ тѣмъ по пути, проложенному торговымъ движеніемъ еще въ XIV вѣкѣ.

Наконецъ третья, и важнѣйшая впослѣдствіи, система Маріинская, равнымъ образомъ намѣчена Петромъ по пути, указанному народной промышленностію еще во времена господства на Сѣверѣ Новагорода. Въ эти отдаленныя времена Бѣло-озеро было тѣмъ центральнымъ пунктомъ, къ которому направлялось торговое движеніе съ Сѣвера и съ Волги по Шекснѣ. Товары, слѣдовавшіе этимъ послѣднимъ путемъ, подымались изъ Бѣло-озера по обильной водою рѣкѣ Ковжѣ до села Монастырскаго (45 верстъ

---

[1]) Судох. дорожн. Европ. Россіи, Ч. II, Отд. 2. Мы нашли только 2 части этого изданія; кажется оно не закончено, что нерѣдко бываетъ съ нашими серьезными изданіями.

выше устья), оттуда перевозились гужомъ до р. Вытегры, гдѣ снова грузились на суда для дальнѣйшаго слѣдованія по Онежскому озеру, Свири, Ладожскому озеру и Невѣ къ Балтійскому морю. Съ другой стороны, изъ Онежскаго озера, суда съ солью и колоніальными товарами подходили къ Вытегрѣ, перевозились гужомъ до Бадоги и оттуда по Ковжѣ и Бѣло-озеру вступали въ Шексну. Послѣ паденія Новагорода шведы получили полное преобладаніе въ Прибалтійскомъ краѣ; наше судоходство на всемъ бассейнѣ Финскаго залива пало и соединительныя системы потеряли свое значеніе; Маріинская система была даже вовсе забыта до тѣхъ поръ, пока не была вновь открыта и указана Петромъ [1]).

Характеръ отношеній правительства къ дѣлу проведенія каналовъ обрисовывается еще съ другой стороны: извѣстно, что Петръ относился къ этому дѣлу съ замѣчательной энергіей, входилъ во всѣ распоряженія непосредственно самъ и слѣдилъ за всѣми болѣе существенными подробностями по постройкѣ Вышневолоцкаго ка-

---

[1]) Stuckenberg.—Beschreibung aller im russischen Reiche gegrabenen oder projectirten Schiff- und flossbaren Canæle. 1841 j.

Примѣчаніе. Въ „Исторіи русскихъ каналовъ и Маріинской системы“ г. Прокофьева, приведено слѣдующее интересное свѣдѣніе: по окончаніи изысканій и нивелировки Петръ рѣшился приступить къ устройству Маріинской системы; дѣло уже внесено было въ Сенатъ и даже были назначены суммы. Перри, на котораго предполагалось возложить исполненіе, запросилъ все свое вознагражденіе впередъ; Петръ не далъ, вѣроятно, не довѣряя вполнѣ сдѣланнымъ изысканіямъ. Тогда Перри отказался и уѣхалъ изъ Россіи. Исполненіе проэкта было поручено помощнику Перри, Корчмину, въ помощь даны 2 голландскихъ мастера. Корчминъ повѣрилъ изысканія Перри, но не нашелъ возможнымъ исполнить его проэктъ. Дальнѣйшимъ распоряженіямъ Петра помѣшала война. Съ тѣхъ поръ вопросъ объ устройствѣ Маріинской системы не возбуждался до 1764 г.

нала. Путь Маріинской системы онъ не только обозрѣвалъ лично, послѣ устройства Вышневолоцкой системы, но даже въ сопровожденіи только двухъ инженеровъ, Д. Перри и Корчмина, ходилъ по дикимъ пустынямъ, дремучимъ борамъ, почти непроходимымъ болотамъ между рѣками Вытегрой и Ковжей, отыскивая удобнаго для канала мѣста; нѣсколько дней онъ провелъ въ избѣ на томъ самомъ мѣстѣ, гдѣ теперь выстроенъ Петровскій шлюзъ. На линіи Тихвинской системы Петръ былъ нѣсколько разъ между 1712 и 1716 годами; въ одно изъ такихъ путешествій онъ обозрѣвалъ волокъ, раздѣляющій рѣки Тихвинку и Валчину [1]); тогда то онъ и призналъ озеро Крупино лучшимъ раздѣльнымъ пунктомъ для системы. Такое живое отношеніе къ дѣлу Петра вызывало энергію и въ его исполнителяхъ: Вестри и Алимари дѣлаютъ лично съемку мѣстности между Мстой и Мологою и между Волховомъ и Невой; они же и инженеръ Перри производятъ изысканія по проведенію Маріинскаго пути. Корчмину и князю Гагарину въ 1712 г. дается замѣчательная инструкція, изъ коей видно, что уже въ это время Петръ обнялъ весь планъ проведенія всѣхъ трехъ системъ. Въ то же время для устройства шлюзовъ выписываются голландскіе мастера, для спуска судовъ чрезъ Боровицкіе пороги приготовляются лоцмана (спущики), дѣлаются образцовыя новомѣрныя суда и принимаются рѣшительныя мѣры къ уничтоженію старомѣрныхъ, неповоротливыхъ судовъ. По поводу этихъ судовъ, нельзя не отмѣтить одного факта, показывающаго до какой сте-

---

[1]) Stuckenberg.—Beschreibung aller im russischen Reiche gegrabenen oder projectirten Schiff-und flossbaren Canæle. SPB. 1841 j.

Примѣчаніе. Здѣсь въ 1802 году существовалъ деревянный дворецъ Петра; въ этомъ году онъ сгорѣлъ. Остатки фундамента видны и нынѣ; на мѣстѣ бывшаго дворца поставленъ памятникъ. „Судоходный дорожникъ“ 1855 года.

пени живое отношеніе къ дѣлу самого Петра овладѣвало также и его исполнителями. Петръ, нѣсколько разъ строго запрещавшій строить старомѣрныя суда, посылаетъ наконецъ Румянцева рубить ихъ вездѣ, гдѣ только найдетъ. Румянцевъ по ходу дѣла признаетъ вреднымъ для интересовъ столицы буквальное исполненіе строгаго указа Царя и въ Ладогѣ пропускаетъ всѣ старомѣрныя суда въ Петербургъ; его предаютъ уголовному суду; Петръ самъ присутствуетъ въ засѣданіи, но, выслушавъ практическіе доводы подсудимаго, не только прощаетъ его, но удостоиваетъ впослѣдствіи особаго довѣрія. Голландскіе мастера устроили шлюзы дорого и плохо; это заставило Петра искать своего распорядителя, изъ русскихъ; выборъ падаетъ на простаго торговаго крестьянина Сердюкова, родомъ калмыка, котораго Петръ съумѣлъ выбрать, осматривая въ Астрахани купеческія лавки. Чтобы ни говорили объ эксплоатаціи Сердюковыми Вышневолоцкой системы, которая въ послѣдствіи Императрицей Елизаветой, въ 1742 году, отдана была имъ на правахъ вѣчной привиллегіи, тѣмъ не менѣе и здѣсь нельзя не признать полной удачи въ выборѣ. Сердюковы принялись за дѣло съ толкомъ и съ энергіей, и, преодолѣвая множество всякаго рода затрудненій, проэктировали и исполнили рядъ тѣхъ именно техническихъ работъ, которыя положили начало искусственному образованію настоящей Вышневолоцкой системы. — Еще одинъ фактъ, дающій понятіе о той осторожности, съ которою относился Петръ къ своему праву давать въ промышленномъ дѣлѣ обязательныя распоряженія: послѣ устройства собственно Вышневолоцкаго канала, Петръ особенно заботится объ устраненіи затрудненій для судоходства на Боровицкихъ порогахъ; въ ряду другихъ мѣръ онъ находитъ нужнымъ организовать штатъ лоцмановъ (спущиковъ) изъ мѣстныхъ людей по выбору жителей, и хотя Челищеву приказывается строго наблюдать, «чтобы оные спу-

щики были при тѣхъ порогахъ и каждый въ своей очереди по-недѣльно, съ перемѣною всегда безотлучно», но въ то же время приказывается: «которые всякихъ чиновъ «люди спущиковъ требовать не будутъ, а похотятъ тѣ «свои суда отпускать безъ спущиковъ сами, и имъ запре«щенія, и остановки и неволи въ томъ никакой отнюдь «не чинить и платы съ нихъ не имать» [1]). Мы обращаемъ вниманіе на такой практическій взглядъ Петра потому въ особенности, что въ дальнѣйшемъ нашемъ изложеніи, мы встрѣтимся съ оригинальными фактами совсѣмъ инаго рода: администрація беретъ на себя ненужныя заботы объ охраненіи такихъ интересовъ самихъ промышленниковъ, которые могутъ быть предметомъ только личной ихъ заботливости.

Можетъ быть, мы заслужимъ упрекъ въ томъ, что вошли въ историческія подробности, не имѣющія прямаго отношенія къ предмету нашего изложенія. Но намъ хотѣлось отмѣтить этотъ моментъ исторіи развитія нашего судоходства для лучшаго уясненія мертвящей силы тѣхъ совсѣмъ инаго рода порядковъ, которые съ годами болѣе и болѣе овладѣвали нашимъ государственнымъ хозяйствомъ по мѣрѣ развитія бюрократическихъ началъ и усиленія дѣятельности канцелярій, и которые, со времени правильной организаціи округовъ путей сообщенія, свели всю дѣятельность по улучшенію водяныхъ путей на одну переписку. Такимъ отношеніемъ къ дѣлу объясняются, въ значительной степени, и причины настоящаго печальнаго

---

[1]) Судоходный дорожникъ Европейской Россіи часть II, отд. I, стр. LXXX и CXXX.

Прим. Привиллегія Сердюковыхъ окончилась ранѣе нежели полагаетъ г. Михайловъ. Разумное управленіе Сердюковыхъ продолжалось до 1761 года; въ этомъ году Сердюковъ утонулъ; при сынѣ его начались безпорядки, послѣ чего немедленно, въ 1765 г., назначено казенное управленіе, а въ 1777 году привиллегія вовсе уничтожена.

положенія этой отрасли хозяйства, и мѣры къ ихъ устраненію.

Другой моментъ, на которомъ мы желали остановить вниманіе читателя, относится къ производившимся изслѣдованіямъ о состояніи нашихъ водяныхъ путей. Еще такъ недавно эти изслѣдованія, на которыя, какъ мы видѣли, Америка жертвуетъ въ годъ до 900,000 рублей, находились у насъ въ самомъ жалкомъ положеніи; ими занимались только что окончившіе курсъ молодые инженеры, посылавшіеся, впредь до полученія штатныхъ мѣстъ, въ округа въ качествѣ практикантовъ. Что могли сдѣлать и сказать полезнаго эти неопытные изслѣдователи? Дѣло сводилось, понятно, на одну форму и на самые легонькіе статейки и отчеты, которые или сдавались прямо въ архивъ, или служили балластомъ для прежнихъ журналовъ Министерства [1]). Министерство, какъ видно изъ отчета за 1869 — 1872 г., сознало наконецъ этотъ важный пробѣлъ въ своей дѣятельности. Исполненіе такой задачи, какъ подробное описаніе хотя бы только важнѣйшихъ судоходныхъ рѣкъ, превышало обыкновенныя его средства и поэтому, говорится въ отчетѣ, «потребовались сношенія съ министромъ «финансовъ объ ассигнованіи 425,000 рублей на два года «для производства изысканій». Министръ финансовъ отозвался, «что *для наименьшаго обремененія казны расхо-* «*дами* было бы удобнѣе производить изслѣдованіе водныхъ «путей постепенно» и призналъ возможнымъ назначить на

---

[1]) *Примѣчаніе.* Замѣчательно, что такой точно порядокъ и также долго держался и въ Горномъ хозяйствѣ, разумѣется, принося одинаково печальные результаты. Горные молодые инженеры равнымъ образомъ посылались прежде всего въ качествѣ практикантовъ на развѣдки преимущественно золотыхъ розсыпей. Въ этомъ главная причина того, что наши рудныя мѣста такъ мало развѣданы и что наше золотое дѣло, развиваясь исключительно практикою частныхъ лицъ, такъ мало воспользовалось пособіями науки.

первый годъ только 21,000 рублей (т. е. въ 20 разъ меньше) [1]). Представленіе въ этомъ смыслѣ внесено 8 августа 1872 года въ государственный совѣтъ. И это въ то время, когда такъ легко находились сотни милліоновъ руб. для постройки желѣзныхъ дорогъ; въ то время, когда Министерство путей сообщенія откровенно заявляло, что «свѣдѣнія о торговомъ значеніи внутреннихъ водныхъ пу-«тей Имперіи и о дѣйствительныхъ потребностяхъ мѣст-«наго судоходства столь же недостаточны, какъ и свѣ-«дѣнія о протяженіи сихъ путей» [2]). Къ чести Министерства путей сообщенія нужно отнести, что оно, какъ видно изъ дальнѣйшихъ фактовъ, не удовлетворилось такимъ отзывомъ и продолжало ходатайствовать о назначеніи расходовъ на производство изысканій; результатомъ представленій его по этому предмету было то, что 27 апрѣля 1875 года по Высочайшему повелѣнію учреждена временная навигаціонно-описная коммисія для распоряженія изслѣдованіемъ и описаніемъ внутреннихъ водъ чрезъ командируемыя на мѣста описныя партіи и для разработки доставляемыхъ этими партіями матеріаловъ. Такія партіи были командированы въ 1875 году на Волгу, Донъ и Днѣпръ; въ томъ же году снаряжены особыя экспедиціи на Ангару и водораздѣлъ рѣкъ Оби и Енисея; въ послѣдующіе годы отправлены описныя партіи на Сѣверо-Двинскій бассейнъ и на рѣки Вислу и Припять. Въ настоящее время, какъ говорится въ отчетѣ, уже изслѣдовано и описано 10,000 верстъ внутреннихъ водяныхъ путей и кромѣ того Бѣлое озеро (917 квадратныхъ верстъ) и водораздѣлы рѣкъ Оби и Печоры. Описаніе рѣкъ: Вислы, Припяти, Дона, Донца, Малой Двины и Вологды уже совершенно окончены [3]). Всѣмъ этимъ, прямо практическимъ

---

[1]) Жур. Мин. Пут. Сообщ. 1878 года, т. I, Февраль. Всеподданнѣйшій отчетъ, стр. 38.

[2]) ibid.

[3]) Всеподданнѣйшій отчетъ за 25 лѣтъ.

трудамъ нельзя не порадоваться; но въ тоже время нельзя и не пожалѣть, во 1-хъ, о томъ, что на такое серьезное дѣло назначены все-таки скудныя средства [1]), а во 2-хъ, о томъ, что труды коммисіи не появляются въ печати своевременно и что вообще печать не призвана къ активному участію въ этой работѣ. Такая помощь печати, за неимѣніемъ другихъ способовъ проявлять свое участіе, особенно нужна именно у насъ. Пособничество это внесло бы въ труды правительств. коммисіи тотъ живой, практическій элементъ, родникъ котораго всегда былъ и будетъ въ одномъ только обществѣ, въ его разностороннемъ и практическомъ взглядѣ. Есть еще важный пробѣлъ по вопросу объ изслѣдованіяхъ—это неудовлетворительное состояніе статистическихъ работъ по вѣдомству Министерства путей сообщенія вообще. Матеріалы для такихъ работъ давно собираются, но «если бы эти свѣдѣнія, го-«воритъ само Министерство, были вѣрны, то въ настоя-«щее время Министерство путей сообщенія обладало бы «массой драгоцѣнныхъ данныхъ, за весьма продолжитель-«ный періодъ времени, о торговопромышленномъ развитіи «всѣхъ мѣстностей, прилегающихъ къ шоссейнымъ и водя-«нымъ путямъ Имперіи, и о торгово-промышленномъ зна-«ченіи каждаго изъ этихъ путей. Но въ дѣйствительности «въ распоряженіи Министерства оказывается, вмѣсто за-

---

[1]) *Примѣчаніе.* По смѣтѣ Мин. Пут. Сообщ. на 1880 годъ испрашивалось на этотъ предметъ 514,270 рублей; казалось бы, сравнительно съ прежнимъ убожествомъ, на первое время весьма довольно; но въ дѣйствительности изъ этой суммы собственно на изслѣдованія отчисляется только половина, а именно 252,270 р. Остальная сумма распредѣляется: 50,000 рублей на изданіе картъ и 212,000 рублей на заготовленіе и ремонтъ паровыхъ судовъ, которые, какъ видно изъ поясненія къ расходу, нужны для постояннаго надзора за маяками и для разъѣздовъ инспекціи, а не для надобностей навигаціонно-описной коммисіи. (Смѣты доходовъ и расходовъ на Мин. Пут. Сообщ. на смѣтный періодъ 1880 года).

«паса полезныхъ свѣдѣній, масса невѣрныхъ данныхъ о «торгово-промышленномъ значеніи каждаго пути, могу- «щихъ иногда привести къ совершенно неправильнымъ «заключеніямъ» [1]). Къ этому мы, нисколько не рискуя заслужить упрекъ въ преувеличеніи, прибавимъ, что, не смотря на болѣе значительныя затраты за послѣднее время на статистическія работы по желѣзнодорожному дѣлу и на нѣкоторое стараніе привести этотъ отдѣлъ въ порядокъ—такой рѣзкій приговоръ Министерства одинаково примѣнимъ и къ статистическимъ работамъ департамента желѣзныхъ дорогъ.

Намъ желательно сказать нѣсколько словъ еще объ одномъ—о той роли, которую въ развитіи нашего судоходства играла частная иниціатива, послужившая, какъ мы видѣли, указаніемъ Петру Великому для устройства трехъ главнѣйшихъ нашихъ искусственныхъ водяныхъ сооруженій. Не такъ было впослѣдствіи: голосъ частной иниціативы что̀ далѣе, то болѣе терялъ свое значеніе. Въ порядкѣ нашего изложенія вопросъ этотъ относится болѣе къ слѣдующей главѣ; мы приводимъ тамъ убѣдительные факты, въ 1-хъ, того, что упрекъ въ отсутствіи у насъ частной предпріимчивости, по крайней мѣрѣ въ дѣлѣ улучшенія водяныхъ путей, со всѣмъ не справедливъ; во 2-хъ, того, что частная иниціатива дѣйствительно потеряла у насъ всякое значеніе, всякій вѣсъ. Здѣсь же ограничимся нѣсколькими примѣрами и разъясненіями. Въ то время, какъ дѣло улучшенія водяныхъ путей болѣе и болѣе регламентировалось и сводилось на почву канцелярій, живое дѣло не могло остановиться; не получая помощи извнѣ, оно должно было такъ или иначе само себя выручать. Въ крайнемъ случаѣ оно такъ и дѣлало, рискуя столк-

---

[1]) Извлеченіе изъ Всеподданнѣйшаго отчета за 1869 — 1872 г. Журн. Мин. Пут. Сообщ. 1878 года, к. I, стр. 7.

нуться съ порядками враждебной ему регламентаціи. Еще такъ недавно Телячій перекатъ на Волгѣ представлялъ серьезное препятствіе для судаходства; въ нѣсколькихъ мѣстахъ отъ Нижняго скоплялось громадное количество судовъ, которыя изъ-за однаго переката не могли поспѣть къ мѣсту назначенія; терпѣли убытки и грузоотправители, и покупатели и доставщики; въ результатѣ страдалъ государственый торговый балансъ. Общество Меркурій рѣшилось наконецъ принять мѣры на свой счетъ и рискъ (если не ошибаемся въ началѣ 1860 годовъ); достаточно было затопить на перекатѣ одну баржу и переката не стало. Сколько намъ извѣстно, за такое самовольство общество Меркурій долго не могло отдѣлаться отъ переписки. Подобный фактъ повторился въ 1871 г. на Печерскомъ перекатѣ въ 2—3 верстахъ отъ Нижняго. А сколько существуетъ въ настоящее время перекатовъ, представляющихъ серьезныя препятствія проходу судовъ, которыя могли-бы быть уничтожены незначительными затратами судохозяевъ, если-бы бюрократическіе порядки не ставили своихъ затрудненій, больше непреодолимыхъ, чѣмъ самые перекаты. Въ 1880 г. одинъ значительный хлѣбный торговецъ дѣлалъ попытку провести 42-хъ саженей баржу съ хлѣбомъ чрезъ пороги въ устьѣ Шексны. Для этого потребовалось разчистить пороги; г. К. пожелалъ исполнить это на свой счетъ; но прежде чѣмъ удалось ему приступить къ этому обще-полезному дѣлу, сколько времени пришлось потерять на сношенія съ мѣстной водяной администраціей, на представленіе смѣты (за свой-то счетъ!) въ М. П. С. на полученіе разрѣшенія и т. д. Разчистка пороговъ стоила г. К. 1000 р.; баржа была-таки проведена. Здѣсь-же кстати и такой примѣръ: одинъ незначительный владѣлецъ соляныхъ варницъ г. Д. желалъ провести отъ нихъ на свой счетъ желѣзную дорогу къ Камѣ собственно для подвозки соли; достигая дешевизны, г. Д. проэктировалъ при этомъ особенный

способъ передвиженія по дорогѣ грузовъ. Г-нъ Д., нисколько не сомнѣваясь, что, въ виду спеціальнаго назначенія дороги только для его соли, препятствій къ полученію разрѣшенія на постройку проэктированной дороги не встрѣтится, впередъ уже заготовилъ нѣкоторыя принадлежности для постройки дороги. Разсчетъ оказался ошибочнымъ: послѣ долгой переписки г-ну Д. въ просимомъ имъ разрѣшеніи было отказано. Вотъ нѣсколько примѣровъ на память. Ихъ можно было-бы привести множество.

Въ прямой связи съ частной иниціативой стоитъ вопросъ о привиллегіяхъ. Очевидно правительство до сихъ поръ не выработало въ этомъ отношеніи никакого опредѣленнаго взгляда, ни на чемъ не остановилось. Отсюда неопредѣленность дѣйствій, доходящая съ одной стороны до полнаго запрещенія всякаго рода привилле-гій по содержанію водяныхъ путей, до осужденія ихъ въ самомъ принципѣ; съ другой—до готовности допустить самыя крупныя привиллегіи, въ родѣ едва не удавшейся въ 1869-1871 г. попытки Эпштейна взять концессію на улучшеніе и содержаніе фарватера трехъ нашихъ главнѣйшихъ рѣкъ—Волги, Камы и Оки. Отъ такой широкой мѣры допущенія частной иниціативы правительство быстро перешло къ другой крайности: 19 Февраля 1871 г. Высочайше повелѣно: не представлять частной предпріимчивости содержаніе фарватеровъ водяныхъ путей.

Этотъ проэктъ Эпштейна, продолжавшаяся до 1843 г. привиллегія Берда на исключительное право имѣть пароходы по рѣкамъ Европ. Россіи, дарованная императрицей Елизаветой Сердюкову съ 1742 г. вѣчная привиллегія на содержаніе Вышневолоцкой системы, наконецъ, какъ слышно, проэктируемая въ настоящее время привиллегія по тягѣ судовъ на Маріинской системѣ легкими параходами вмѣсто лошадей—все это такія мѣры, которыя въ результатѣ ничего не могутъ дать, кромѣ печальныхъ послѣдствій самаго неудачнаго, даже прямо вреднаго примѣ-

ненія привиллегій къ нашей и безъ того исхудалой промышленности. Рядомъ съ такими обширными и важными въ общегосударственномъ отношеніи путями, какъ Волга, Кама и наши системы каналовъ, есть масса мелкихъ водяныхъ путей, изъ которыхъ многіе не попали даже въ списки министерства. Мѣстное значеніе такихъ путей громадно; это такія же питательныя вѣтви для нашихъ большихъ рѣкъ, какъ грунтовыя дороги для желѣзнодорожныхъ путей; это мельчайшія развѣтвленія обширной сѣти, проникающія до самыхъ источниковъ нашей мелкой народной промышленности. Правительство, при всѣхъ своихъ добрыхъ цѣляхъ, врядъ ли когда либо будетъ въ состояніи до нихъ добраться. Улучшеніе такихъ путей есть прямое дѣло прежде всего земствъ, а затѣмъ и частной предпріимчивости, которая всего скорѣе можетъ быть возбуждаема путемъ разумно примѣняемой привиллегіи. Во Франціи взглядъ на роль привиллегіи въ дѣлѣ улучшенія водяныхъ путей установился именно въ этомъ смыслѣ. М-ръ публ. раб. Фрейсине въ своемъ докладѣ говоритъ: «въ настоящее время вопросъ рѣшенный, что всѣ пути, имѣющіе общее значеніе, должны быть управляемы непосредственно государствомъ. Но внѣ такой сѣти слѣдуетъ предвидѣть необходимость устройства извѣстнаго числа каналовъ мѣстной потребности (d'une utilité plus speciale), которые можно было-бы передавать на правѣ концессіи на ограниченный срокъ и съ правомъ выкупа (faculte de raehat) частнымъ лицамъ, департаментамъ и общинамъ». По условіямъ нашей страны, рѣшеніе вопроса разъ на всегда въ томъ же смыслѣ дало бы особенно благопріятные результаты.

Содѣйствіе общества въ разрѣшеніи столь важнаго вопроса, какъ улучшеніе путей сообщенія, можетъ выразиться еще въ одномъ направленіи, которое въ послѣднее время обратило уже на себя вниманіе правительства;

мы разумѣемъ съѣзды представителей пароходныхъ предпріятій и судоваго промысла. По всеподданнѣйшему докладу министра путей сообщенія 27 Апрѣля 1875 г. Высочайше разрѣшено учреждать такіе съѣзды. Въ 1875, 1876 и 1877 гг. были созываемы мѣстные съѣзды, на которыхъ предлагались къ обсужденію вопросы, касающіеся каждаго воднаго пути въ частности. Въ 1878 г. министръ путей сообщенія, по соглашенію съ министромъ внутреннихъ дѣлъ, назначилъ центральный съѣздъ въ С.-Петербургѣ. Съѣздъ былъ открытъ 1 Апрѣля 1878 г. и, какъ видно изъ его протоколовъ, имѣлъ 5-ть засѣданій. Быть можетъ, намъ придется поговорить когда нибудь собственно объ этомъ съѣздѣ и его протоколахъ. Въ настоящемъ же изложеніи съѣзды интересуютъ насъ только какъ вообще одинъ изъ видовъ содѣйствія общества. Въ послѣднее время съѣзды, можно сказать, получили у насъ право гражданства, стали явленіемъ самымъ обыкновеннымъ и созываются по разнымъ отраслямъ государственнаго хозяйства. Въ формѣ обществъ (техническаго, для содѣйствія промышленности и друг.) съѣзды спеціалистовъ и практиковъ по разнымъ отраслямъ промышленности получили значеніе учрежденій постоянныхъ; это даетъ имъ возможность слѣдить за всѣми существующими и нарождающимися нуждами нашей экономической жизни. Такимъ образомъ сформировалась уже извѣстная сила, всегда готовая къ услугамъ правительства. Отказать нашимъ съѣздамъ въ способности или готовности работать врядъ ли кто, знакомый съ ихъ дѣятельностію, рѣшится. Между тѣмъ нельзя не замѣтить, что энергія съѣздовъ начинаетъ ослабѣвать и сочувствіе къ нимъ падать; близится то время, когда этотъ, безспорно, полезный трудъ обратится въ простое отбываніе общественной повинности и такимъ образомъ самое доброе дѣло заглохнетъ безъ разцвѣта. Причина та, что съѣздамъ не дается значенія,

труды ихъ пропадаютъ. Какіе, въ самомъ дѣлѣ, далъ результаты громкій въ свое время съѣздъ (1875 г.) машиностроителей и горнозаводчиковъ? А сколько было надеждъ, сколько приготовленій къ съѣзду, сколько работали на самомъ съѣздѣ? Какое значеніе имѣли всѣ эти эксперты-практики, призывавшіеся въ разныя коммисіи по сталерельсовому, горнозаводскому дѣлу и по тарифнымъ вопросамъ? Образованная при департаментѣ путей сообщенія коммисія, раздѣлившаяся на 5 подкоммисій, отнеслась съ горячностію къ вопросу о мѣрахъ къ развитію горнозаводскаго дѣла; но полные практическихъ замѣчаній доклады ея остались безъ всякихъ послѣдствій. Что же касается до вопроса о пошлинѣ на чугунъ, занимавшаго общество для содѣйствія рус. промышленности и торговлѣ, то оно едва успѣло, до рѣшенія дѣла, сообщить свое ходатайство куда слѣдовало. Кромѣ того, наши съѣзды вращаются, большей частію, въ предѣлахъ впередъ составленной и обязательной для нихъ программы, тогда какъ всего чаще постановка вопросовъ и есть та работа, въ которой спеціалисты и практики всего болѣе могутъ помочь. Неправильно поставленный вопросъ ведетъ, понятно, къ совершенно безплоднымъ преніямъ. Эксперты затрудняются отвѣчать на такіе вопросы и своими отрывочными отвѣтами вводятъ только въ заблужденіе. Повторяемъ, съѣзды составляютъ одинъ изъ лучшихъ видовъ общественной помощи правительству; не даромъ имъ дается такое значеніе заграницей, гдѣ болѣе знаютъ свою страну и гдѣ, слѣдовательно, скорѣе могли бы обойтись безъ ихъ помощи. Между тѣмъ и тамъ, напримѣръ, во Франціи, къ нимъ обратились при организаціи желѣзнодорожнаго дѣла; къ нимъ же опять обратилось правительство и при распредѣленіи назначеннаго въ послѣднее время милліарда на улучшеніе водяныхъ путей сообщенія. Но сила эта заграницей организована; такую же

организацію она должна получить и у насъ; иначе всѣ дѣйствительно полезные люди, при всемъ желаніи послужить отечеству, одни ранѣе, другіе позже поймутъ, что каждый обязанъ беречь время и трудъ для такой работы, которая можетъ дать практическіе результаты.

IV.

Какія нужны намъ дороги.

Почти всякій разъ, когда намъ приходится подводить итоги тому или другому промышленному вопросу, невольно наталкиваешься, въ концѣ концовъ, на ту горькую истину нашего экономическаго быта, которую предки наши сознавали болѣе 1000 лѣтъ тому назадъ: «Земля наша велика и обильна, но порядка въ ней нѣтъ». Къ этому печальному выводу приводятъ насъ и всѣ предыдущія изслѣдованія по вопросу о нашихъ путяхъ сообщенія. Въ самомъ дѣлѣ, у насъ есть сѣть желѣзныхъ дорогъ въ 23,000 верстъ, но по нимъ нечего возить какъ потому, что спятъ еще наши экономическія силы, такъ и потому, что къ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ нельзя подъѣхать, ибо нѣтъ ни шоссейныхъ, ни хорошихъ грунтовыхъ дорогъ. Къ источнику нашей главнѣйшей, народной промышленности ведетъ только проселокъ, которымъ, по пословицѣ, ѣхать—дома не ночевать. У насъ невѣдомое никому число верстъ рѣкъ, раскинувшихся по всѣму лицу Русской земли; было бы что и везти по этимъ дешевымъ, сравнительно съ желѣзными дорогами, путямъ, но пути эти загромождены мелями, карчами и т. п. препятствіями, а потому, какъ говоритъ само министерство во Всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1869—1872 г., «грузовое «внутреннее судоходство, оставаясь доселѣ неприспособ- «леннымъ къ свойствамъ водныхъ путей, можетъ свободно «пользоваться оными только въ началѣ каждой навигаціи «въ краткій періодъ весенняго полноводія,—пока рѣки,

«находясь въ *ненормальномъ* состояніи, доступны для «плаванія глубокосидящихъ судовъ. Съ наступленіемъ «*нормальнаго* состоянія рѣкъ внутреннее грузовое паро- «ходство и судоходство разомъ ослабѣваютъ и почти «прекращаются». Можно ли сказать сильнѣе! Эти удачные выраженія нормальный и ненормальный подчеркиваетъ само м-во, — очевидно оно глубоко сознаетъ всю силу такого непорядка, но страшно не сознаніе этого непорядка, сознать—значитъ уже половину сдѣлать; страшно то, что министерство путей сообщенія вмѣстѣ съ тѣмъ сознаетъ и свою безпомощность, что оно потеряло энергію; иначе въ виду такого ужаснаго положенія нашей промышленности—имѣть возможность дышать только при ненормальныхъ, случайныхъ условіяхъ,—оно приняло бы всѣ зависящія отъ него мѣры, чтобы поставить наши водяные пути сообщенія въ условія нормальныя. Какъ же послѣ этого невольно не вспомнить изрѣченія нашихъ предковъ! А между тѣмъ, какъ мы видѣли, мы не можемъ пожаловаться на недостатокъ всякаго рода путей. Вопросъ слѣдовательно не въ томъ, что ихъ нѣтъ или мало, а только въ томъ, что нѣтъ порядка, что дѣло путей сообщенія продолжаетъ оставаться неорганизованнымъ.

Установленіе такой организаціи требуетъ, прежде всего, выработки одного руководящаго всѣмъ дѣломъ взгляда, одной общей идеи, которая выражала бы все содержаніе дѣла и обнимала бы всѣ его потребности. Отсутствіе такого взгляда производитъ хаосъ, безурядицу въ дѣлѣ; обсуживаются и рѣшаются частности, детали, подъ вліяніемъ случайныхъ и противорѣчащихъ одна другой причинъ и потому самому не допускающихъ установленія одного общаго плана. Ясно изъ всего, что до сихъ поръ было сказано, что такой руководящій взглядъ въ дѣлѣ развитія и улучшенія путей сообщенія долженъ состоять ни въ чемъ иномъ, какъ только въ заботѣ утилизированія тѣхъ средствъ

сообщенія, которыми мы обладаемъ. Въ этомъ взглядѣ вся основа настоящаго положенія дѣла, это краеугольный камень всей будущей организаціи вопроса о путяхъ сообщенія; тѣ только мѣры по управленію путями сообщенія, которыя могутъ быть построены на этомъ фундаментѣ имѣютъ право на ихъ осуществленіе. Отсюда само собой вытекаетъ другое положеніе: утилизированіе путей сообщенія возможно только при томъ условіи, когда рѣчь идетъ обо всѣхъ путяхъ вообще, а не о желѣзныхъ дорогахъ или каналахъ въ отдѣльности: такова органическая связь всѣхъ путей сообщенія вообще, нарушить которую, безъ ущерба дѣлу, не возможно. Слѣдовательно, господствующіе всегда у насъ вопросы—какія дороги намъ строить, какое направленіе той или другой дорогѣ слѣдуетъ дать—сами по себѣ ложны; такіе ограниченные вопросы просто на просто должны быть вычеркнуты изъ списка; они должны уступить свое мѣсто другому, болѣе широкому и совершенно правильному вопросу—*какія мѣры должны быть приняты для облегченія торговопромышленныхъ сношеній страны*. Общій отвѣтъ на такой общій вопросъ представляется ни въ чемъ иномъ, какъ только въ опредѣленіи органической связи, ipso facto, существующей между разными родами путей сообщенія.

Прежде всего для питанія желѣзныхъ дорогъ необходимы шоссейныя и грунтовыя дороги, а для питанія нашихъ рѣчныхъ системъ не менѣе необходимо утилизированіе тѣхъ маленькихъ, но иногда по своему положенію весьма важныхъ рѣчекъ, которыя до сихъ поръ даже не значатся въ спискахъ министерства. Та и другая заботы должны войти, да уже большей частію и вошли, въ область дѣятельности земствъ, остается только наивыгоднѣйшимъ образомъ направить дѣятельность земствъ въ этомъ отношеніи и устранить тѣ препятствія, которыя они могутъ встрѣтить. Къ сожалѣнію должно сознаться, что до сихъ поръ дорожное дѣло есть самая больная, самая

неудачная часть земской дѣятельности вообще; фактъ этотъ, за немногими исключеніями, наблюдается повсемѣстно. Что же касается до утилизированія рѣкъ, то здѣсь вся дѣятельность земствъ едвали не ограничивается постройкой незначительныхъ мостовъ; собственно же рѣчные фарватеры предоставлены на волю Божію. Вообще такъ или иначе земства должны быть призваны къ дѣйствительному устроенію этой важной отрасли народнаго хозяйства.

Но программа земской дѣятельности такъ обширна, средства же земствъ такъ ограниченны, что врядъ ли послѣднія одни, безъ помощи общества, могутъ многое сдѣлать, въ особенности въ дѣлѣ утилизированія водяныхъ путей; вообще земство безъ участія мѣстнаго общества есть не болѣе какъ холостая, непроизводительная сила. По этимъ соображеніямъ мы полагали-бы полезнымъ въ дѣлѣ улучшенія грунтовыхъ дорогъ и, въ особенности, въ дѣлѣ улучшенія небольшихъ мѣстныхъ-же водяныхъ путей примѣненіе привиллегій, конечно, со строгой осмотрительностію, только въ случаѣ невозможности замѣнить ихъ другимъ средствомъ, и со строгимъ соблюденіемъ двухъ условій—срока и права выкупа привиллегій во всякое время. Не нужно забывать обширности нашихъ уѣздовъ и необходимости быстраго поднятія нашего экономическаго благосостоянія.— Петръ I прекрасно понималъ тяжелое значеніе такихъ условій и потому-то самому такъ и дорожилъ общественной помощію, которую нерѣдко вызывалъ путемъ значительныхъ привиллегій. Онъ охотно предоставлялъ частной предпріимчивости дикія, ненаселенныя мѣста и неизвѣстныя еще странѣ предпріятія подъ условіемъ «*владѣть ему и потомкамъ его, покамѣстъ тѣ дѣла въ добромъ содержаніи имѣть будутъ*».—Переходя затѣмъ къ судоходнымъ и значительнымъ сплавнымъ водянымъ путямъ, мы прежде всего должны высказаться противъ всякаго рода привиллегій, какъ бы ни были заманчивы предла-

гаемыя за нихъ условія. Мы видѣли, какъ положительно и ясно поставленъ этотъ вопросъ во Франціи; примѣру ея и намъ пора послѣдовать. Затѣмъ очевидно, что на улучшеніе судоходныхъ водяныхъ путей правительство не должно жалѣть денегъ; слѣдуетъ поставить такіе расходы въ ряду самыхъ нужныхъ, даже безотлагательныхъ. Расходы должны дѣлиться на двѣ категоріи—собственно на работы, т. е. на ремонтъ и устройство новыхъ водяныхъ искусственныхъ сооруженій, и на изысканія. Разумная организація той и другой дѣятельности чрезвычайно важна и однимъ канцелярскимъ порядкомъ выработана быть не можетъ; печать и общество должны быть призваны на помощь, какъ мы уже объ этомъ говорили. Само собой разумѣется, что изысканія должны быть поручаемы не молодымъ людямъ, какъ это и теперь еще, хотя далеко въ меньшихъ противъ прежняго размѣрахъ, практикуется, но, наоборотъ, самымъ опытнымъ инженерамъ.

Остаются затѣмъ желѣзныя дороги. Здѣсь, равнымъ образомъ, всѣ мѣры должны быть направляемы не къ проведенію новыхъ большихъ линій, а исключительно къ утилизированію существующихъ. Исходя изъ такого основнаго положенія, мы высказываемся въ пользу всѣхъ такихъ относительно небольшихъ путей, которые служатъ для соединенія существующихъ магистральныхъ линій между собой и съ выдающимися по важности центрами экономической дѣятельности, для соединенія такихъ линій съ рѣчными системами и, наконецъ, для соединенія большихъ нашихъ рѣчныхъ системъ одной съ другою; словомъ, мы допускаемъ вновь только такія желѣзнодорожныя линіи, которыя имѣютъ послѣдствіемъ, какъ непремѣнное условіе, возвышеніе экономическаго благосостоянія данной мѣстности и, въ связи съ этимъ, увеличеніе грузоваго движенія существующихъ уже путей. Наконецъ, важную роль играютъ подъѣздные пути и соб-

ственно фабричныя дороги, въ районахъ фабрикъ и заводовъ. У насъ не рѣдко дороги проходятъ по извѣстной мѣстности, обходя главнѣйшіе промышленные центры; можно привести для примѣра Уральскую *горнозаводскую* дорогу, которая, тѣмъ не менѣе, идетъ мимо заводовъ. Что-же касается до внутреннихъ фабричныхъ дорогъ, то здѣсь долженъ быть данъ широкій просторъ частной инициативѣ; формальности, неизбѣжныя при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ вообще, по отношенію къ фабричнымъ дорогамъ должны быть сведены до возможнаго minimum'а. Мы можемъ указать для примѣра на писчебумажную фабрику г. Печаткина, близь Краснаго села; разрѣшеніе на соединеніе рельсовымъ путемъ этой фабрики съ полотномъ Балтійской дороги длилось едва-ли не десять лѣтъ. Какая возможность послѣ этого устраивать такія дороги на нашихъ окраинахъ, гдѣ расположены самые значительные заводы и фабрики?

Все вышесказанное не есть выраженіе тѣхъ или другихъ личныхъ взглядовъ; это не болѣе, какъ логическое развитіе принимаемаго нами общаго основанія, состоящаго въ стремленіи утилизировать существующіе пути сообщенія. Разъ принято это общее основаніе, такая программа, какъ выводъ, становится обязательной. Но практическое примѣненіе ея весьма трудно: она исполнима только при условіи всесторонняго изученія всей нашей разнообразной и разбросанной промышленности, а это немыслимо безъ изученія экономическихъ условій страны въ дѣйствительности и притомъ на всемъ ея пространствѣ.— Такой громадный трудъ пугаетъ своей обширностію, а между тѣмъ обойти его всетаки нѣтъ возможности; остается слѣдовательно одно — приниматься за него какъ можно скорѣе, безъ замедленія, и помнить, что безъ такой прочной основы всякая ткань будетъ рваться.

Но трудность подлежащей разрѣшенію задачи значительно облегчается, если къ участію въ этомъ дѣлѣ бу-

дуть призваны общественныя силы. Громадность пространства, рѣдкость населенія нашей страны, своеобразность и разнообразіе ея экономическихъ условій—все это вмѣстѣ придаетъ особенное значеніе помощи со стороны самого общества. Здѣсь необходима своя организація. У насъ замѣчается странный разладъ: съ одной стороны непочатый накопившійся вѣками матеріалъ практическихъ знаній въ нашихъ провинціяхъ, разработывать который некому; съ другой — масса интеллигентнаго народа въ большихъ городахъ, желающаго и способнаго работать, но остающагося безъ дѣла, и не рѣдко погибающаго отъ крайней нужды. Казалось-бы что лучше, если-бы такіе работники распредѣлились по разнымъ концамъ Россіи и занялись тамъ, на мѣстѣ, разработкой здороваго, практическаго матеріала, который со смертію каждаго мѣстнаго промышленника безвозвратно уносится въ могилу; въ настоящее время каждый такой маленькій промышленникъ есть дорогая книга, которую, большей частію, никому не суждено прочитать. Дѣло не столько въ недостаткѣ свѣдѣній о нашихъ экономическихъ условіяхъ, сколько въ томъ, что свѣдѣнія эти не собраны и не разработаны надлежащимъ образомъ. Какая громадная польза была бы принесена государству, еслибы въ это дѣло внесена была дѣльная организація! Какую неоцѣненную услугу отечеству оказали-бы люди, которые взяли-бы на себя починъ этого дѣла и помогли-бы правительству поставить его на твердую почву! Ближайшее знакомство съ дѣломъ должно отогнать всякій страхъ за послѣдствія; страхъ этотъ также неоснователенъ въ настоящемъ случаѣ, какъ страхъ купца, который потому только не пускаетъ въ свою лавку покупателей, что боится, какъ-бы у него не украли штуку товара. — А между тѣмъ время идетъ; экономическіе вопросы страны болѣе и болѣе путаются и наконецъ, Богъ знаетъ, къ чему насъ приведутъ. Послѣдняя надежда на печать; при всей своей бѣдности, она

потому особенно дорога въ настоящее время, что другихъ путей участія общества въ разработкѣ экономическихъ вопросовъ нѣтъ, да и по отношенію къ ней приходится всю рѣчь свести къ однимъ пожеланіямъ: желательно, чтобы практическіе люди не таили богатаго запаса свѣдѣній, скопленныхъ ихъ долголѣтнимъ опытомъ, и дѣлились имъ съ печатью; желательно, чтобы журналистика съ особымъ вниманіемъ относилась къ этому запасу, замѣнить который не можетъ никакая иная сила. Желательно, наконецъ, чтобы земства, эти представители экономическихъ силъ страны, сознали, что и онѣ, безъ основательнаго изученія сферы своего хозяйствованія, не могутъ хозяйствовать и что поэтому предложенія земскихъ дѣятелей въ этомъ смыслѣ не должны считаться фантазіей и запросомъ на непроизводительные расходы.

Опираясь на такіе взгляды мы не стѣсняемся сказать и съ нашей стороны нѣсколько словъ о томъ, что именно слѣдуетъ предпринять въ ближайшее время по отношенію къ вопросу объ облегченіи торгово-промышленныхъ сношеній страны. — Спѣшимъ оговориться: мы не беремъ на себя смѣлости предлагать цѣльную программу подлежащихъ исполненію практическихъ задачъ. Мы хотимъ только подѣлиться нашимъ небольшимъ запасомъ практическихъ свѣдѣній и, въ подкрѣпленіе приведенныхъ нами общихъ положеній, высказать наше личное мнѣ-

---

[1]) *Примѣчаніе.* При этомъ не можемъ не выразить нашего глубокаго сочувствія къ серьезному труду г. В. Рагозина, по изслѣдованію Волжскаго бассейна, издавшаго уже по этому предмету три тома подъ общимъ названіемъ „Волга“. Сколько намъ извѣстно, г. Рагозинъ кажется привлекъ къ этому труду именно тѣ живыя силы, участіе которыхъ въ изученіи экономическихъ условій нашего отечества такъ желательно. Дай Богъ, чтобы примѣръ г. Рагозина нашелъ себѣ подражателей, особенно въ средѣ лицъ непосредственно заинтересованныхъ въ промышленномъ дѣлѣ.

ніе о томъ, какія именно мѣстности всего болѣе нуждаются, въ настоящее время, въ устройствѣ новыхъ или въ улучшеніи существующихъ путей сообщенія. Нѣкоторыя изъ предстоящихъ нашему разсмотрѣнію предположеній на столько заслуживаютъ вниманія, что ни правительство, ни общество въ этомъ нисколько не сомнѣваются, а между тѣмъ дѣло долгіе годы продолжаетъ оставаться status quo. Другія наоборотъ, прямо вытекая изъ развитыхъ нами общихъ положеній находятся въ полнѣйшемъ противорѣчіи съ общепринятыми взглядами, и правительство и общество не скрываютъ полнѣйшаго къ нимъ невниманія. Къ первой категоріи мы относимъ: соединеніе Камской водной системы съ Обской, соединеніе Обской водной системы съ Енисейской и соединеніе Сѣвера Европейской Россіи съ внутренними губерніями.

Соединеніе Камскаго и Обскаго водныхъ бассейновъ. По этому вопросу было столько говорено и писано, что считаемъ положительно излишнимъ доказывать необходимость соединенія двухъ громадныхъ частей Россіи—Европейской и Азіатской. Разрѣшеніе вопроса, казалось-бы, потому въ особенности не затруднительно, что на это дѣло потребовалась-бы только незначительная часть затратъ, съ такой легкостію разрѣшавшихся въ послѣдніе 25 лѣтъ на другія предпріятія. Кажется никто не сомнѣвается въ томъ, что, по условіямъ расположенія рѣчныхъ системъ Камы и Оби, по крайней мѣрѣ въ среднемъ Уралѣ, гдѣ къ тому же проведена уже Уральская желѣзная дорога, всего ближе воспользоваться для соединенія этихъ рѣкъ желѣзнодорожнымъ путемъ. Поэтому въ практикѣ вопросъ сошелъ на болѣе ограниченную почву и вотъ уже въ продолженіе 20 лѣтъ разрѣшается въ спорахъ о сѣверномъ и южномъ направленіяхъ. Придавая желѣзной дорогѣ по одному изъ этихъ направленій весьма важное значеніе, мы посвящаемъ разсмотрѣнію этого вопроса двѣ послѣдующія главы; здѣсь же скажемъ только,

что не одобряемъ ни того, ни другаго проэкта въ ихъ цѣлости, и ограничимся сообщеніемъ нѣкоторыхъ свѣдѣній о прежнихъ попыткахъ соединить эти рѣчныя системы.

Вопросъ о соединеніи Камскаго и Обскаго бассейновъ былъ поднятъ еще въ 1770 г. академикомъ Палласомъ, посѣтившимъ Черноисточинскій заводъ въ Нижнетагильскомъ горномъ округѣ. Въ своемъ отчетѣ Палласъ, между прочимъ, говоритъ: «Уральскій хребетъ въ семъ мѣстѣ узокъ и не весьма высокъ, а разстояніе Чернаго озера отъ лежащихъ на той (Европейской) сторонѣ къ рѣкѣ Чусовой ручьевъ, Висима и Шайтанки, столь не велико, что, кажется сіе есть единое изъ всѣхъ способнѣйшихъ мѣстъ, гдѣ возможность соединенія Сибирскихъ рѣкъ съ Россійскими испытать надлежало».—Въ 1804 г. капитанъ-лейтенантъ Веселаго, при обозрѣніи Уральскаго хребта, нашелъ большіе корабельные лѣса по рѣкамъ Сосьвѣ и Ваграну, почему подалъ проэктъ соединенія каналомъ рѣкъ—Ваграна, притока Сосьвы, и Сурьи, притока Улсуя, впадающаго въ Язву, которая впадаетъ въ Вишеру. По распоряженію правительства была произведена нивелировка въ этой мѣстности, причемъ оказалось, что притоки рѣки Сурьи (длиною 20 в.) находятся въ 798 саженяхъ отъ истоковъ рѣки Талынки (длина 15—20 в.), впадающей въ рѣку Вагранъ. Обѣ рѣки имѣютъ быстрое теченіе и незначительную глубину. — Въ 1806 — 1808 гг. произведены были разныя гидрографическія изысканія въ Сибири, въ томъ числѣ между системами рѣкъ Камы и Тобола, «дабы найти способъ переправляться водой чрезъ Уральскій хребетъ» [1]). — Въ томъ же 1806 году горный инженеръ Дерябинъ предполагалъ соединить рѣку Чусовую посредствомъ ея притока Серебренки съ рѣкой Баранчей, впадающей въ рѣку Т-

---

[1]) Дубенскій. Д.—Разсужденіе о водяныхъ сообщ. Россіи. 1825 г.

гилъ; каналъ между этими двумя рѣками долженъ былъ имѣть не болѣе 10 верстъ [1]).—Въ 1815 г. нѣкто Зотовъ, управлявшій Ревдинскими заводами на Уралѣ, началъ даже проводить каналъ, *на счетъ своего довѣрителя Яковлева,* между рѣкой Чусовой и ручьемъ Рѣшеткою, впадающимъ въ водоемъ Верхъ-Исетскихъ заводовъ съ цѣлію увеличить въ немъ скопъ воды. Каналъ уже былъ прорытъ на двѣ версты, но правительство воспретило дальнѣйшія работы изъ боязни ослабить судоходство по рѣкѣ Чусовой.—Этотъ проэктъ былъ возобновленъ въ 1832 г. генераломъ Паренцовымъ, но въ 1840 г. правительство постановило отложить осуществленіе его на неопредѣленное время [2]).—Сколько намъ извѣстно, затѣмъ настало полнѣйшее затишье до начала 60-хъ годовъ, когда возникъ вопросъ о проведеніи Уральской желѣзной дороги. Вопросъ этотъ, какъ извѣстно, разрѣшился наконецъ въ смыслѣ мѣстныхъ горнозаводскихъ интересовъ, уступивъ свое мѣсто другому вопросу: о постройкѣ собственно Сибирской дороги.

Этотъ краткій очеркъ даетъ нѣкоторое понятіе о томъ, что мысль о соединеніи такъ или иначе Камскаго и Обскаго бассейновъ давно уже занимала и правительство и общество, но со временъ Палласа прошло 112 лѣтъ, а дѣло не подвинулось ни на шагъ: для насъ оказалось несравненно труднѣе соединить Сибирь съ Европейской Россіей, нежели для Ермака ее покорить. Между тѣмъ недостатка въ частной иниціативѣ, не было; нужно при этомъ имѣть въ виду, что при отдаленности Урала и Сибири отъ нашихъ центральныхъ учрежденій, при-затруднительности сношеній съ ними въ прежнее время мѣстныхъ предпринимателей, проявленіе частной иниціативы представляло особыя затрудненія.

---

[1]) Это путь Ермака, о которомъ мы говоримъ въ особомъ приложеніи.

[2]) Михайловъ, П. — Судоходство по р. Камѣ и ея притокамъ. 1877 г.

Соединеніе Обской и Енисейской водныхъ системъ. И это вопросъ не новый. Никто, вѣроятно, не сомнѣвается въ полезности соединенія сибирскихъ западныхъ и восточныхъ рѣкъ, или иначе Оби и Енисея. Географическія особенности Сибири весьма рѣзко выдаются; онѣ сводятся къ слѣдующему: 1) Сибирь, закрытая съ другихъ сторонъ, открыта на Сѣверѣ для сношеній съ старымъ, и на Востокѣ для сношеній съ новымъ свѣтомъ. Не смотря на всѣ неудобства Сѣвернаго океана, покрытаго вѣчными льдами, миновать его нельзя; другаго выхода нѣтъ; а потому все вниманіе должно быть направлено на то, чтобы сдѣлать этотъ путь не только доступнымъ, но и по возможности удобнымъ для сбыта сибирскихъ произведеній. 2) Сибирь пресѣкается тремя громадными системами рѣкъ Оби, Енисея и Лены, которыя всѣ имѣютъ одно главное господствующее направленіе съ Юга на Сѣверъ. Обширныя развѣтвленія этихъ рѣкъ образуютъ громадную водную сѣть, обнимающую всю территорію Сибири притомъ такъ, что притоки одной системы подходятъ на весьма близкое разстояніе къ притокамъ другой. Такое положеніе представляетъ всѣ удобства для искусственныхъ соединеній, все равно—желѣзными дорогами или каналами. Полезность такихъ сооруженій равнымъ образомъ несомнѣнна, ибо онѣ являются питательными путями двухъ громадныхъ рѣчныхъ системъ и соотвѣтствующихъ имъ обширныхъ территорій. Въ самомъ дѣлѣ, достаточно всего только двухъ небольшихъ соединительныхъ путей между Уральской желѣзной дорогой и между Обью и Енисеемъ чтобы установить непрерывный паровой путь (по крайней мѣрѣ на время навигаціи) отъ Иркутска до Петербурга и Астрахани. Это для внутреннихъ сношеній. Но вмѣстѣ съ этимъ болѣе или менѣе удовлетворительно разрѣшается и другой вопросъ—внѣшнихъ сношеній Сибири съ Европой, ибо если путь въ океанъ изъ Енисея и Лены, по крайней мѣрѣ въ

ближайшемъ будущемъ, не можетъ быть установленъ, то нельзя сказать того-же объ Оби; а разъ всѣ внутреннія воды Сибири будутъ соединены между собой, и путь хотя бы чрезъ одну систему въ океанъ открытъ, то ясно, что вся Сибирь, не исключая и самыхъ отдаленныхъ ея мѣстностей, получитъ возможность сбывать свои произведенія въ Европу. Вотъ взглядъ простой и ясный, а между тѣмъ мы рѣшаемся утверждать, что важность его не понимается, ибо если не такъ, то почему же до сихъ поръ такіе капитальные экономическіе вопросы, и притомъ осуществленіе которыхъ, сравнительно, большихъ затратъ не требуетъ, остаются до сихъ поръ подъ спудомъ? Могутъ возразить одно: промышленность въ Сибири такъ мало развита, что нѣтъ разсчета входить ради ея въ такія затраты. Отвѣтъ на это повелъ-бы насъ слишкомъ далеко. Основываясь на нашихъ личныхъ наблюденіяхъ надъ положеніемъ промышленности въ Сибири, мы позволимъ себѣ сказать, что такой взглядъ слишкомъ опромѣтчивъ. Промышленность Сибири дѣйствительно слаба, но только потому, что здѣсь не принято никакихъ мѣръ къ ея развитію, которое задерживается прежде всего общими условіями, затѣмъ недостаткомъ всякаго рода путей сообщенія. Какъ скоро препятствія будутъ устранены, ростъ этой промышленности окажется громаднымъ; о предполагаемой силѣ этого роста можно судить вполнѣ только путемъ изученія промышленнаго дѣла на мѣстѣ; но до нѣкоторой степени свидѣтельствуютъ объ этомъ успѣхи частнаго пароходства въ Сибири. Мы скажемъ объ этомъ нѣсколько словъ, но для болѣе правильной оцѣнки этихъ успѣховъ должны прежде дать понятіе о томъ, какъ относилось правительство къ самому дѣлу и къ частной иниціативѣ лицъ, интересовавшихся улучшеніемъ путей сообщенія въ Сибири [1]).

---

[1]) *Примѣч.* Интересныя свѣдѣнія по этому вопросу мы заимствуемъ изъ доклада, сдѣланнаго въ началѣ нынѣшняго года, г-мъ

На устройство водяныхъ путей въ Сибири правительство обращало вниманіе съ начала настоящаго столѣтія и даже нѣсколько разъ производило изслѣдованія. Съ этою цѣлію въ 1809 г. учрежденъ былъ особый округъ путей сообщенія, обнимавшій все пространство трехъ сибирскихъ губерній, часть Пермской и Оренбургской. Къ обязанностямъ управленія округа отнесены, главнѣйшимъ образомъ, мѣры изслѣдованія всѣхъ трехъ рѣчныхъ системъ съ цѣлію соединенія ихъ между собою и Обской системы съ Камой. Такимъ образомъ весь вопросъ о водяныхъ путяхъ въ Сибири поставленъ былъ сразу. Какъ видно, управленіе округа отнеслось къ дѣлу не безъ участія и дѣятельно производило изслѣдованія, которыя, въ концѣ концовъ, привели къ опредѣленію трехъ искусственныхъ соединеній Оби съ Енисеемъ по рѣкамъ: Ваху и Елогую, Тыму и Сыму и по рр. Сочуру, двумъ Песчанкамъ и Кети. По всѣмъ этимъ путямъ съ давняго времени, даже до покоренія южной Сибири, производилось все торговое движеніе Сибири; Енисейскъ, на пути между Томскомъ и Ишимскимъ погостомъ, служилъ складочнымъ пунктомъ для всей китайской торговли [1]). Относительно перваго изъ этихъ направленій и по рѣкамъ Тыму и Сыму—есть весьма интересное свѣдѣніе, найденное г. Сиденснеромъ въ

Кази въ обществѣ для содѣйствія рус. промышл. и торговлѣ и изъ брошюры капитанъ-лейтенанта А. Сиденснера: „Экспедиція М-ва пут. сообщ. на водораздѣлъ Оби и Енисея 1875 г.“ Г. Сиденснеръ самъ находился въ этой экспедиціи, а потому сообщаемыя имъ свѣдѣнія заслуживаютъ особаго вниманія тѣмъ болѣе, что онѣ подкрѣплены въ брошюрѣ ссылками на множество документовъ, находящихся въ архивахъ М-ва пут. сообщ., М-ва внутр. дѣлъ, М-ва финансовъ и въ военно-ученомъ архивѣ Главнаго штаба.

[1]) *Примѣч.* Отъ Ишима къ В. одна вѣтвь направлялась въ Иркутскъ, а другая по Ленѣ въ Якутскъ. Со стороны Китайской границы товары отправлялись водой по р. Селенгѣ, откуда шли озеромъ Байкаломъ и р. Ангарою въ р. Енисей до г. Енисейска.

архивахъ: проэктъ соединенія Оби и Енисея этимъ именно путемъ представленъ былъ на Высочайшее разсмотрѣніе еще въ 1797 г., въ слѣдующемъ году послѣдовало Высочайшее повелѣніе о приведеніи его въ исполненіе подъ главнымъ наблюденіемъ тогдашнаго директора водяныхъ коммуникацій Сиверса. На этомъ основаніи приступлено уже было къ детальнымъ изслѣдованіямъ съ цѣлію исполненія проекта, но, какъ доносилъ съ мѣста (9-го Января и 1-го Февраля 1817 г.) полковникъ Риддеръ, командировка съ этой цѣлію поручика Ботенкова не могла состояться, «такъ какъ въ это время послѣдовалъ «приказъ Сибирскаго генералъ-губернатора, которымъ за-«прещалось ѣздить въ Сибири по проселочнымъ доро-«гамъ». Мы привыкли ничему не удивляться, но тѣмъ не менѣе стали въ тупикъ предъ такимъ распоряженіемъ; мы привели его буквально, какъ оно передано въ брошюрѣ г. Сиденснера, который лично намъ пояснилъ, что извлекъ это свѣдѣніе изъ оффиціал. архива, но, къ сожалѣнію, не могъ найти въ немъ никакихъ указаній, поясняющихъ цѣль такого мудраго распоряженія. Во всякомъ случаѣ несомнѣнно то, что послѣ этого дѣло по проведенію канала въ этомъ направленіи не возобновлялось и Высочайшее повелѣніе такъ-таки и осталось неисполненнымъ, а въ 1822 г. упраздненъ и самый X округъ путей сообщенія. Вопросъ о соединеніи рѣкъ Оби и Енисея, пролежавъ подспудомъ 20 лѣтъ, возникаетъ вновь въ 1843 — 1848 г. въ существовавшемъ въ то время *комитетъ для начертанія общаго плана водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній въ Имперіи*. Вся дѣятельность этого новаго учрежденія выразилась, по отношенію къ разсматриваемому нами вопросу, только въ писаніи разныхъ канцелярскихъ бумагъ и журналовъ, наполненныхъ противорѣчащими одно другому разсужденіями. Такъ, комитетъ признаетъ проведеніе соединительнаго канала дѣломъ возможнымъ и весьма полезнымъ, въ подтвержденіе чего

приводятся даже нѣкоторыя общія соображенія, но тутъ-же слѣдуетъ такое заключеніе, что до значительнаго приращенія населенія и развитія внутренней промышленности въ Сибири предпріятіе это было-бы преждевременно. Въ концѣ концовъ, комитетъ не признаетъ устройство Кетскаго канала необходимымъ и дѣло это считаетъ невыгоднымъ, а устройство пароходства, которое могло бы оживить торговое движеніе по сибирскимъ водамъ, по мнѣнію комитета, очень расходно и несообразно съ достигаемой выгодой. Такимъ образомъ, вопросъ вновь откладывается и лежитъ уже не 20, а 40 лѣтъ [1]). Въ 1875 году, благодаря настоящему министру путей сообщенія Посьету, командированы двѣ экспедиціи (г. Сиденснеръ принималъ въ нихъ участіе): одна на водораздѣлъ Оби и Енисея, другая на р. Ангару. Экспедиціи изслѣдовали новый путь, открытый только въ 1873 г. развѣдочной партіей купца Фунтусова отъ р. Кети на р. Касъ. Труды этихъ экспедицій послужили основаніемъ для командированія новой въ 1878 г. для выработки детальныхъ предположеній и для составленія смѣты. Остается только пожелать, чтобы на этотъ разъ всѣ эти изслѣдованія не подверглись участи прежнихъ работъ.

Таковы были отношенія самого правительства къ такому важному вопросу, какъ соединеніе Обской и Енисейской рѣчныхъ системъ; отношенія эти характеризуются прежде всего непониманіемъ всей важности вопроса, затѣмъ крайней нерѣшительностію распоряженій, зависимостію ихъ отъ личныхъ взглядовъ того или другаго лица и неумѣніемъ держаться той границы, за которой начинается уже область частной иниціативы и частныхъ интересовъ. Посмотримъ теперь, какъ проявила себя въ томъ-

---

[1]) Какъ это напоминаетъ сказку А. Толстаго „О Потокѣ богатырѣ“.

же вопросѣ частная иниціатива; здѣсь-то мы и намѣрены привести тѣ интересные факты, сообщить которые обѣщали выше (стр. 111).

Еще въ 1822 г. частные предприниматели обращались съ просьбой разрѣшить имъ открыть пароходство по Байкалу и рр. Селенгѣ и Ангарѣ; на это было имъ сказано, что пароходы, буксируя баржи на быстромъ теченіи, могутъ раздергать себѣ кормы и вообще предпріятіе это рисковано, а потому въ просьбѣ отказано. Какъ это не похоже на приведенныя выше распоряженія Петра о спущикахъ на Баровицкихъ порогахъ: «а которые похотятъ тѣ свои суда отпускать безъ спущиковъ сами, и имъ запрещенія, остановки и неволи въ томъ никакой отнюдь не чинить» (стр. 107).

Въ 1838 г. Мясниковъ проситъ о выдачѣ 10-тилѣтней привиллегіи на пароходство по рр. Оби, Иртышу, Енисею, Ленѣ и по озеру Байкалу, иначе сказать во всей Сибири. Казалось-бы подлежавшій обсужденію вопросъ могъ состоять только въ томъ: сообразно-ли съ интересами торговли и промышленности дать такую обширную привиллегію. Было-бы совсѣмъ понятно, если-бы министерство съ этой именно стороны отказало Мясникову. Но какъ разъ этого-то существеннаго и подлежавшаго непосредственному разсмотрѣнію департамента мануфактуръ и внутренней торговли вопроса онъ и не касается. Онъ даетъ заключеніе объ отказѣ Мясникову на томъ основаніи, что предпріятіе рисковано и вселяетъ опасеніе, что въ случаѣ *неудачи оно повлечетъ не только потери частныхъ капиталовъ, но кромѣ того можетъ отвратить другихъ спекуляторовъ* отъ выгодныхъ предпріятій. Всего-же интереснѣе то, что департаментъ мануфактуръ требовалъ отъ Мясникова представленія *статистическихъ данныхъ* не только о существовавшемъ движеніи грузовъ, но даже о выгодахъ, какія ожидаются отъ пред-

пріятія! [1]) Еще курьезнѣе заключеніе по просьбѣ Мясникова генералъ-губернатора Западной Сибири; этотъ прямо, безъ обиняковъ находитъ предложеніе Мясникова «зловреднымъ»; проэктъ Мясникова, говоритъ онъ, будетъ имѣть «зловредныя послѣдствія», такъ какъ именно благодаря медленности водянаго сообщенія между Тюменью и Томскомъ (вотъ нашелъ за что благодарить!) едва только третья доля клади грузится на суда, а остальной грузъ ежегодно перевозится гужомъ, оставляя въ рукахъ жителей не менѣе $1^1/_2$ милл. руб., поступающихъ въ государственную подать, тогда какъ съ прекращеніемъ этого источника весь доходъ перейдетъ въ руки частнаго лица. Не смотря на всѣ эти разумные аргументы, отъ Мясникова статистики не потребовалось и въ 1839 г. привиллегія была ему дана, а въ 1844 г. явился на Байкалѣ и дѣлалъ пробные рейсы первый пароходъ *Императоръ Николай*.—Есть свѣдѣніе, что еще въ началѣ настоящаго столѣтія Тобольскій купецъ Крыловъ просилъ разрѣшенія прорыть на собственный счетъ каналъ между Кетью и Енисеемъ съ правомъ пользоваться имъ въ теченіе 60 лѣтъ [2]). Въ ходатайствѣ этомъ Крылову было отказано.—Въ 1846 г. Иркутскій окружной землемѣръ фонъ-Тейбернъ представилъ записку о соединеніи 40-верстнымъ каналомъ рр. Таза и Турухана, или 20-верстнымъ каналомъ рр. Мутной и Зеленой, изъ коихъ первая впадаетъ въ Тазовскій заливъ, а вторая въ Енисей. Департаментъ проэктовъ и смѣтъ нашелъ предложеніе это «принадлежащимъ къ разряду умствованій» и оставилъ «безъ дальнѣйшаго производства».—Въ 1850 г. мѣщанинъ Гладышевъ представилъ генералъ-губернатору Восточной Сибири проэктъ сообщенія Запад-

---

[1]) Извѣстно, что до 1827 г. у насъ не существовало никакого понятія о статистикѣ, какъ наукѣ.

[2]) Свѣдѣніе это сообщено г. Сиденснеру г-мъ Сидоровымъ.

ной Сибири съ Восточной посредствомъ пароходства, съ прорытіемъ Кетскаго перешейка. Осуществленіе проэкта Гладышевъ предоставлялъ правительству и даже часть работъ принималъ на свой счетъ, прося въ этомъ послѣднемъ случаѣ двадцатилѣтней привиллегіи на пароходство по р. Кети. За проэктъ Гладышевъ получилъ благодарность, а въ просьбѣ было отказано.—Въ 1861 г. коллежскій ригистраторъ Адамовскій, имѣвшій уже 10-тилѣтнюю привиллегію на плаваніе по нѣкоторымъ сибирскимъ рѣкамъ, просилъ разрѣшить ему соединить р. Кеть съ р. Енисеемъ судоходнымъ каналомъ или желѣзной дорогой съ предоставленіемъ ему привиллегіи на 40 лѣтъ. Главноуправляющій путями сообщенія отозвался, что до представленія данныхъ, какъ техническихъ, такъ и статистическихъ для доказательства не только пользы, но и возможности для частнаго лица осуществить означенную мысль, нельзя сдѣлать другаго заключенія, кромѣ того, что предположеніе это неосновательно. На этомъ дѣло и остановилось.—Одновременно съ Адамовскимъ почетный гражданинъ Шешуковъ просилъ о дозволеніи учредить пароходство по рр. Удѣ, Ангарѣ, Енисею, Тыму и Сыму съ устройствомъ дороги для соединенія двухъ послѣднихъ рѣкъ, а на покрытіе расходовъ желалъ получить 10-ти лѣтнюю привиллегію на пароходство по рр. Удѣ и Сыму. Послѣ продолжительной переписки дѣло это ничѣмъ не кончилось.—Такуюже участь имѣла и просьба гофъ-медика Круневича о дарованіи ему 10-тилѣтней привиллегіи на устройство буксирнаго пароходства по рр. Ангарѣ и Ваху.—Въ 1862 г. товарищество, подъ фирмой «Общество Сибирскаго пароходства», вошло въ министерство финансовъ съ прошеніемъ о выдачѣ ему привиллегіи на 25 лѣтъ для учрежденіи пароходства по рр. Селенгѣ, Ангарѣ, Енисею, Кети и Чулыму. При этомъ общество принимало на себя устройство шоссейной дороги или деревянной настилки

между Маковскимъ и Енисейскимъ селеніями, разчистку Ангарскихъ пороговъ и разчистку фарватера р. Селенги. Предпріятіе признано неудобоисполнимымъ и въ выдачи привиллегіи отказано. Кромѣ всего этого въ послѣднее время указывалось на возможность соединенія Оби съ Енисеемъ посредствомъ притока Оби, Чулыма, въ томъ мѣстѣ, гдѣ притоки послѣдняго приближаются къ Енисею и отстоятъ отъ этой рѣки на 11 верстъ.

Не въ правѣ-ли мы, въ виду всѣхъ этихъ фактовъ, прежде всего утверждать то, что обвиненіе, которое еще на-дняхъ Архангельскій губернаторъ Барановъ въ своемъ докладѣ обществу для содѣйствія рус. промышленности и торговлѣ дѣлалъ нашимъ промышленникамъ въ недостаткѣ энергіи и предпріимчивости—совсѣмъ несправедливо. Нужно дивиться избытку той энергіи, которая даетъ возможность нашимъ промышленникамъ биться на трудныхъ изслѣдованіяхъ, переносить всевозможныя лишенія и матеріальныя потери съ непокидающей во время всей работы мыслію, что весь этотъ трудъ долженъ будетъ безплодно пропасть. Нашъ промышленникъ представляется совсѣмъ инымъ, непохожимъ на себя, изъ того далека, изъ котораго только и могъ видѣть его г. Барановъ. Только тогда, когда ближе стоишь къ нему, многими годами узнаешь его—поймешь всю ту громадную энергію, которую онъ въ себѣ носитъ и не проявляетъ только потому, что его промышленное дѣло со всѣхъ сторонъ опутано регламентаціей и непрошенными заботами объ его благополучіи.—Мы въ правѣ сдѣлать еще одинъ выводъ: исторія частныхъ попытокъ соединенія Оби и Енисея ясно обрисовываетъ характеръ отношеній администраціи къ частной иниціативѣ—послѣдняя не только не вызывается, не поощряется, на чемъ Петръ Великій строилъ все свое дѣло, но даже совершенно игнорируется. Очень можетъ быть, что изъ числа представлявшихся проэктовъ были и такіе, которые не были чужды увлеченія, но это не даетъ права отрицать полезности, по

крайней мѣрѣ, нѣкоторыхъ изъ нихъ. Большая часть этихъ проэктовъ принадлежитъ мѣстнымъ людямъ, имѣвшимъ возможность повѣрять значеніе ихъ на мѣстѣ, въ натурѣ. Всѣ эти предприниматели были заинтересованы непремѣнно въ успѣхѣ предпріятія и принимали расходы на свой счетъ; нѣкоторые проэкты ихъ были даже одобрены. Неужели все это на столько недостаточно, неубѣдительно, что не предстояло надобности отнестить къ дѣлу съ бо́льшимъ сочувствіемъ и воспользоваться частной иниціативой въ томъ или другомъ направленіи? Очевидно во всемъ этомъ администрація не поняла своей роли: вмѣсто того, чтобы входить въ неотносящіяся до сферы ея дѣятельности заботы о томъ, чтобы пароходы не раздергали себѣ кормъ, чтобы предприниматели не терпѣли убытковъ и занялись прежде изученіемъ несуществовавшей статистики, чтобы наконецъ, въ видахъ бо́льшей заработки населенію, грузы двигались какъ можно медленнѣе,—вмѣсто всего этого администраціи предстояло разъ на всегда основательно вырѣшить вопросъ: въ какой мѣрѣ, по мѣстнымъ условіямъ, могло быть примѣняемо право привилегіи. За вырѣшеніемъ этого единственнаго и капитальнаго вопроса, который, наоборотъ, администраціей былъ упущенъ изъ вида, слѣдовало предоставить каждому на его рискъ и счетъ дѣлать что онъ хочетъ и принять мѣры къ устраненію только тѣхъ общихъ тормазовъ, охранить отъ которыхъ можетъ одна администрація.

Не было бы ничего удивительнаго, еслибы при такихъ неблагопріятныхъ условіяхъ пароходство въ Сибири вовсе не развивалось. На дѣлѣ этого не оказалось. Но прежде, чѣмъ сказать нѣсколько словъ по этому предмету, мы должны указать на одинъ фактъ, отмѣченный экспедиціей 1875 г., который, по нашему мнѣнію, чрезвычайно важенъ. Пока регламентировались разныя мѣры и писались проэкты, живое дѣло пробивалось само собой, безъ всякой сторонней помощи, какъ бы заявляя тѣмъ

о своей, непризнаваемой администраціей, силѣ. Экспедиція 1875 г., сравнивая составленную ею карту р. Кети съ картой той же рѣки 1797 г., нашла между ними разницу въ томъ, что многихъ извилинъ, показанныхъ въ картѣ 1797 г., въ 1875 г. въ дѣйствительности уже не было. Оказалось, что такія извилины частію исчезли вслѣдствіе образовавшихся естественнымъ путемъ новыхъ, прямыхъ протокъ (около дер. Пушкаревой), частію уничтожены самими крестьянами, проводившими прямые протоки безъ всякой сторонней помощи и иногда на довольно значительныя разстоянія. Такъ, выше впаденія въ р. Кеть р. Лисицы одинъ остякъ нарочно прорылъ, лѣтъ десять тому назадъ, небольшую канаву въ томъ разсчетѣ, что само теченіе сдѣлаетъ все остальное; дѣйствительно, въ слѣдующую весну русло рѣки направилось по этому каналу. Точно также въ верховьяхъ Кети, выше впаденія Сочура, *лѣтъ 50 тому назадъ* Маковскій крестьянинъ Никита Стрижновъ уничтожилъ длинную извилину, прокопавъ тоже небольшую канаву, которая и теперь называется *Никитовой протокой;* бывшее русло рѣки уже заросло тальникомъ. Вотъ это живые люди и живое дѣло!

Намъ остается сказать хотя въ нѣсколькихъ словахъ о развитіи пароходства въ Сибири. Не смотря на разрозненность водяныхъ системъ Оби и Енисея, не смотря на всѣ неудобства, какія встрѣчало пароходство въ Сибири, оно въ настоящее время существуетъ на обоихъ бассейнахъ, а на первомъ находится даже, можно сказать, въ цвѣтущемъ состояніи. Правда пароходство, въ зависимости отъ этихъ препятствій, развивалось медленно, но тѣмъ не менѣе не переставало идти впередъ. Въ началѣ, малая населенность, незначительность торговыхъ оборотовъ и неумѣнье строить суда задерживали развитіе судоходства вообще. Въ первыхъ годахъ настоящаго столѣтія водяной путь былъ почти совсѣмъ оставленъ; не смотря на высокую провозную плату, еще болѣе возвысившуюся съ откры-

тіемъ золотыхъ пріисковъ, чай и прочіе товары шли уже сухопутно. Даже по Обской системѣ, отъ Тюмени до Томска и обратно, доставка грузовъ водой производилась въ очень ограниченныхъ размѣрахъ. Только съ 20-хъ годовъ судоходство начинаетъ нѣсколько оживать; въ концѣ 30-хъ появляется пароходство; въ 1844 г. началъ ходить пароходъ Мясникова на Байкалѣ; въ тоже время близь Тюмени строятся два парохода Рѣшетникова. Затѣмъ Паклевскій, принявшій на себя привиллегію Мясникова, открываетъ правильное сообщеніе между Тюменью и Томскомъ. Развиваясь съ каждымъ годомъ, пароходство на Оби съ притоками въ 1861 г. насчитываетъ уже до 20 пароходовъ. Въ это время начинаетъ организоваться перевозка пароходами арестантскихъ партій, значительно способствовавшая развитію пароходства. Дѣло это окончательно организуется съ 1872 г. Колчинымъ; пароходство быстро развивается; является конкурренція, понизившая прежнія высокія цѣны до весьма низкихъ. По свѣдѣніямъ 1875 г. всѣхъ пароходовъ на Обско-Иртышской системѣ болѣе 30, имѣющихъ въ сложности около 2,200 силъ. Въ 1862 г. Тюфинъ положилъ начало пароходству по Иртышу и сдѣлалъ первый пробный рейсъ до Семипалатинска; въ настоящее время будущность этого пароходства можно считать обезпеченной. Около того же времени имъ же открыто пароходство по рр. Тавдѣ, Сосьвѣ и Лазьвѣ; въ настоящее время этимъ путемъ сибирскій хлѣбъ и нѣкоторые другіе товары идутъ на заводы и пріиски вост. склона Сѣвернаго Урала, въ Богословскій округъ, въ Заозерскую дачу Всеволожскихъ, и еще сѣвернѣе, въ дачу Сѣверной экспедиціи, гдѣ, въ послѣднее время, начинаетъ развиваться частная золотопромышленность. Въ 1866 г. пароходъ того же Тюфина сдѣлалъ первый рейсъ по р. Чулыму до Ачинска съ солью; съ тѣхъ поръ пароходы Тюфина ежегодно доставляютъ въ Ачинскъ до 100,000 п. разныхъ

товаровъ. Менѣе успѣшно развивалось пароходство по р. Кети, этому будущему соединительному пути Оби и Енисея. Еще во время Риддера къ Маковской пристани на этой рѣкѣ доставлялось разныхъ грузовъ на сумму отъ $3^1/_2$ до 10 милл. руб. Пароходы стали ходить съ 1868 г.; несчастія, бывшія съ нѣкоторыми изъ нихъ, а затѣмъ карчи и мелководье въ верхней части рѣки были причиной того, что въ 1874 году пароходство по р. Кети прекратилось. Развитіе судоходства и пароходства по рр. Тоболу и Ишиму встрѣтило весьма оригинальныя препятствія; въ сущности обѣ эти рѣки вполнѣ судоходны, но въ спискахъ министерства таковыми не считались, что и дало право застроить ихъ мельницами. Рѣка Тоболъ въ 1862 г. была изслѣдована инженеромъ Дорофѣевымъ, который нашелъ на ней только двѣ натуральныхъ мели; остальныя образовались отъ засоренія русла плотинами мельницъ, сдѣланными изъ навоза и соломы. Между тѣмъ, обѣ эти рѣки, образующія путь отъ самыхъ хлѣбородныхъ и промышленныхъ округовъ Тобольской губерніи, весьма важны. Рѣка Ишимъ имѣетъ еще и то значеніе, что вершины ея близко подходятъ къ вершинамъ рѣкъ, впадающихъ въ озеро Балкашъ; такимъ образомъ, представляется возможность устройства удобнаго пути между системой Оби озеромъ Балкашемъ и рѣкою Или. Вслѣдствіе такихъ, искусственно созданныхъ препятствій, судоходство по Тоболу и Ишиму не только не развивалось, но даже значительно упало; понятно, что и пароходство на этихъ рѣкахъ не могло явиться. Оригинальнѣе всего то, что ходатайства о возстановленіи судоходства по этимъ рѣкамъ начинаются съ 1848 г. и продолжаются до 1863 г., т. е. *15 лѣтъ употреблено на переписку о признаніи за Тоболомъ и Ишимомъ правъ на судоходство.* Не въ правѣ ли мы утверждать, что канцелярскіе порядки страшнѣе всякихъ карчей, мелей и т. п. естественныхъ препятствій! Въ 1860 г.

первый пароходъ прошелъ съ грузомъ соли до Ялуторовска; въ настоящее время небольшіе пароходы ходятъ до Кургана. Вообще нѣтъ никакого сомнѣнія, что пароходство по рѣкамъ Обской системы развивалось бы несравненно быстрѣе, еслибы были приняты хотя какія-нибудь мѣры къ улучшенію фарватеровъ; почти всѣ притоки Оби въ настоящее время судоходны только во время половодья; при незначительныхъ затратахъ ихъ можно было бы сдѣлать судоходными во все навигаціонное время.

Судоходство по Енисею, ниже Енисейска, не встрѣчаетъ никакихъ затрудненій въ теченіе всего лѣта, но выше впаденія р. Ангары есть порогъ, представляющій препятствіе судоходству вверхъ по рѣкѣ. Судоходство по Енисею существовало съ давнихъ временъ. Этимъ путемъ грузы слѣдовали въ Иркутскъ, Забайкальскій край и обратно. Г. Сиденснеръ приводитъ даже свѣдѣніе, что въ началѣ XVIII столѣтія этимъ воднымъ путемъ путешествовало русское посольство въ Китай. Въ настоящее время вверхъ по р. Ангарѣ судоходство вовсе не существуетъ; внизъ идетъ незначительное количество грузовъ. Въ верхней части Ангары, до пороговъ, уже нѣсколько лѣтъ ходятъ пароходы. Собственно по Енисею пароходство началось съ 1861 года; въ настоящее время ходятъ 4 парохода, совершающіе рейсы въ Туруханскъ. Отъ Енисейска вверхъ по Енисею и по Ангарѣ пароходства нѣтъ вслѣдствіе затрудненій, представляемыхъ порогами.

Наконецъ, насколько намъ извѣстно изъ частныхъ свѣдѣній, съ развитіемъ богатѣйшихъ золотыхъ пріисковъ Олекминской системы, стали ходить пароходы по Ленѣ. Болѣе подробныхъ свѣдѣній объ этомъ пароходствѣ мы подъ рукой не имѣемъ.

Внѣшнія сношенія Сибири. Мы не разъ слышали, мнѣніе, что думать въ настоящее время о развитіи внѣшнихъ сношеній Сибири было-бы преждевременно; въ подтвержденіе такого взгляда вѣчно повторяются одни и

тѣ-же доводы: слабая населенность края, ничтожность производительности и т. п. Мы не раздѣляемъ такого рѣшительнаго приговора и позволяемъ себѣ высказать совсѣмъ другія соображенія. Можетъ быть мы заслужимъ упрекъ въ излишней смѣлости за наши возраженія противъ такого болѣе или менѣе установившагося взгляда, но боязнь такого упрека не должна насъ останавливать; если наши взгляды и окажутся ошибочными, то за ними, во всякомъ случаѣ, останется значеніе попытки къ изученію экономическихъ условій.

Настоящія экономическія условія Европейской Россіи и Сибири не только различны, но даже, въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ, прямо противоположны. Мы уже высказывали выше, что главнѣйшій нервъ развитія промышленности въ Европейской Россіи состоитъ не столько въ усиленіи вывоза ея произведеній за-границу, сколько въ въ уменьшеніи привоза изъ-за границы; производить, по возможности, у себя дома — должно быть девизомъ нашего экономическаго развитія. Россія есть сама себѣ рынокъ; въ этомъ ея весьма важное преимущество передъ Западно-европейскими государствами, которыя должны искать этого рынка для сбыта своихъ произведеній. Разсматривая главнѣйшія статьи ввоза въ Россію, мы ясно увидимъ, что необходимость пользоваться ввозимыми къ намъ предметами обусловливается не тѣмъ, что у насъ ихъ нѣтъ и быть не можетъ, а тѣмъ только, что наши обработывающая и производящая промышленности не достаточно развиты [1]). Отсюда ясно, что главнѣйшая забота объ улучшеніи нашего торговаго баланса должна состоять въ развитіи промышленности не съ

---

[1]) Главн. предметы ввоза: хлопчатая бумага, металлы не въ дѣлѣ, металлич. издѣлія, машины, каменный уголь, шерсть, шерстяныя издѣлія, краски, вина.

цѣлію увеличенія вывоза, а съ цѣлію уменьшенія привоза, т. е. слѣдуетъ заботиться о развитіи у насъ тѣхъ собственно отраслей промышленности, произведенія которыхъ нужны намъ самимъ; короче сказать, въ нашемъ торговомъ балансѣ преимущественное вниманіе должно быть обращено не на увеличеніе нашего актива, а на уменьшеніе его пассива; этотъ послѣдній путь одинаково ведетъ къ цѣли, какъ и первый, но для насъ, въ силу экономическихъ условій, онъ надежнѣе и скорѣе можетъ дать результаты. Не нужно забывать, что сельскохозяйственная промышленность Европейской Россіи, всего болѣе вліяющая на отпускъ за-границу, доведена до того состоянія, въ которомъ дальнѣйшее развитіе ея возможно только путемъ высокой культуры; такая культура желательна, къ достиженію ея слѣдуетъ стремиться, но врядъ-ли въ скоромъ будущемъ можно ждать отъ нея ощутительныхъ для нашего торговаго баланса результатовъ, тѣмъ болѣе, что климатическія и почвенныя условія Европейской Россіи, въ общемъ не особенно благопріятны.

Совсѣмъ иного торговопромышленнаго движенія должно ждать въ Сибири. Прежде всего, эта обширнѣйшая страна, даже при самомъ усиленномъ развитіи промышленности, долго еще не будетъ населена на столько, чтобы она могла служить сама себѣ рынкомъ. Что-же касается до сбыта ея произведеній въ Европейскую Россію, то сбытъ этотъ можетъ имѣть только опредѣленное, ограниченное значеніе, ибо Сибирь можетъ дать ей не продукты обработывающей промышленности, въ которыхъ Европейская Россія такъ нуждается, а только то же сырье, которымъ Европейская Россія и сама богата.—Знакомясь затѣмъ съ естественными богатствами Сибири и подмѣчая ту легкость, съ которой онѣ могутъ быть разработываемы, мы и съ этой стороны придемъ къ тому выводу, что богатства эти, даже безъ примѣненія высшихъ культурныхъ

началъ могутъ въ короткое время создать громадную промышленность, продукты которой должны искать и найдутъ сбытъ на заграничныхъ рынкахъ. Объяснимъ это примѣрами: громадныя пространства, покрытыя глубокимъ черноземомъ, не требуютъ еще высокой культуры и примѣненія раціональныхъ системъ хозяйства; нашъ крестьянинъ можетъ работать здѣсь съ вѣрнымъ разсчетомъ на богатый урожай тѣми простыми способами, къ которымъ онъ такъ привыкъ и которыми такъ хорошо орудуетъ. Таковы-же условія звѣроловства и рыболовства въ Сибири; какъ мѣстные промыслы они вполнѣ установились; для дальнѣйшаго ихъ развитія нужны не высшія технические познанія, а пути сообщенія внутри страны и открытіе выхода въ океанъ. Теперь пушнина идетъ по громадному пути отъ Обдорска и Березова черезъ Тюмень, Ирбить въ Нижній и Москву; расходы по этому провозу ложатся тяжело на товаръ и препятствуютъ усиленію его сбыта за-границу. Тоже самое должно сказать о салѣ, шерсти и другихъ продуктахъ скотоводства. Что касается до сибирской рыбы, то понятно, она вовсе не можетъ выдерживать настоящій провозъ до заграничныхъ рынковъ и дѣйствительно, не смотря на свой нѣжный вкусъ, она не только неизвѣстна за-границей, но даже и въ Европейской Россіи далѣе Урала и При-уральской области не идетъ. Недостатокъ внутреннихъ путей сообщенія вліяетъ даже на ея приготовленіе, ибо въ нижнемъ теченіи Оби, гдѣ преимущественно развито рыболовство, соль, получаемая съ южныхъ озеръ, очень дорога (до 2 руб. пудъ) и притомъ плохо выварена. Вслѣдствіе этого и икра приготовляется съ крѣпкимъ засоломъ и непріятнымъ вкусомъ. Отсюда очевидно, какъ немного нужно приложить знаній, чтобы улучшить оба эти промысла, которые, оставаясь въ рукахъ мѣстныхъ жителей, въ непродолжительномъ времени могутъ значительно усилить нашу отпускную торговлю.

Мы полагаемъ, излишне говорить, насколько важенъ лѣсной матеріалъ, какъ предметъ сбыта за-границу и на сколько мало требуется знаній для развитія лѣснаго промысла въ Сибири. Мы вовсе не хотимъ этимъ словами умалять значенія техническихъ знаній для лѣснаго дѣла вообще, но полагаемъ, что, въ 1-хъ, сибирскіе лѣса, находящіеся почти повсемѣстно, на столько цѣнны (сосна, кедръ, лиственница, пихта, ель, береза) по своимъ качествамъ и размѣрамъ, что они пойдутъ за-границу даже въ видѣ бревенъ; а, во 2-хъ, иностранцы, и теперь старающіеся проникнуть въ эти края главнымъ образомъ ради лѣсовъ, не замедлятъ приняться за ихъ эксплоатацію прилагая къ тому всѣ научныя указанія.—Если мы перейдемъ прямо къ обработывающей промышленности, именно къ горнозаводскому дѣлу, то увидимъ, что и въ этомъ отношеніи Сибирь представляетъ особенно выгодныя условія для быстраго развитія дѣла и что есть большая вѣроятность предполагать возможность сбыта горнозаводскихъ произведеній Сибири за ея предѣлы. Берега Енисея во многихъ мѣстахъ покрыты желѣзными рудами богатѣйшаго содержанія (болѣе 50%); важно то, что руды эти по преимуществу шпатовые желѣзняки, отличающіеся особенной легкоплавкостію и не требующіе для плавки флюсовъ. Въ нихъ самой природой соединено то, что въ другихъ рудахъ (какъ, напримѣръ, въ магнитн. желѣзнякахъ на Уралѣ) достигается только путемъ искуственнаго составленія шихты. Такая легкоплавкость не-только удешевляетъ обработку, но и даетъ возможность обойтись, до извѣстной степени, безъ тѣхъ спеціальныхъ познаній, которыя, вообще, такъ требуются при металлургическихъ производствахъ. На Енисеѣ во многихъ мѣстахъ туземные жители плавятъ руды и дѣлаютъ желѣзо и сталь, послѣднюю высокаго качества, съ самыми незначительными затратами и въ самыхъ несовершенныхъ печахъ. Иркутскіе купцы забираютъ эту сталь на мѣстѣ

производства по 15 руб. пудъ и продаютъ въ Иркутскѣ (по крайней мѣрѣ продавали въ концѣ 60-хъ годовъ) по 16, 20 и 24 руб., смотря по сорту, т. е. вдвое дороже уральской стали. Весь желѣзный инструментъ, идущій въ Китай, наваривается не иначе, какъ этой енисейской сталью. Обаканскій желѣзодѣлательный заводъ въ Минусинскомъ округѣ устроенъ въ мѣстности, которая была указана именно такими мѣстными промышленниками.— Намъ извѣстно, что, лѣтъ 15 тому назадъ, одинъ изъ сибирскихъ промышленниковъ составлялъ даже проэктъ (не знаемъ былъ-ли онъ представленъ) о снабженіи нашихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами, приготовленными въ Томской губерніи, именно въ Кузнецкомъ округѣ. На первый взглядъ такой проэктъ представляется ни съ чѣмъ несообразнымъ, но мы читали его и нашли не лишеннымъ основаній. Дѣло въ слѣдующемъ: весь вопросъ дешеваго производства рельсовъ обусловливается употребленіемъ минеральнаго топлива и дешевизной какъ этого топлива, такъ и рудъ, а дешевизна эта находится въ прямой зависимости отъ расходовъ по перевозкѣ. Такимъ условіямъ Кузнецкій округъ удовлетворяетъ въ бо̀льшей мѣрѣ, нежели какая-либо другая до сихъ поръ извѣстная мѣстность: здѣсь богатѣйшія залежи каменнаго угля и рудныя мѣсторожденія находятся въ недалекомъ однѣ отъ другихъ разстояніи [1]).—Обогатствѣ мѣдныхъ рудъ въ Сибири врядъ-ли нужно распространяться: содержаніе ихъ настолько велико, что ни одинъ разъ

---

[1]) Городъ Кузнецкъ (Томской губ.) основанъ въ 1617 г. на земляхъ, принадлежавшихъ въ то время татарамъ, которыхъ казаки называли кузнецами, потому что они умѣли ковать желѣзо. — Географ.-Статист. Словарь П. Семенова. — Мы слышали, что въ этомъ знаменитомъ кузнецкомъ каменноугольномъ бассейнѣ, богатствами котораго до сихъ поръ почти никто не пользовался, уже 10 лѣтъ какъ продолжается пожаръ, къ изслѣдованію и тушенію котораго не принято никакихъ мѣръ.

возникалъ даже вопросъ о перевозкѣ ихъ на Уралъ сухопутно съ цѣлью плавки на тамошнихъ заводахъ.—Переходимъ къ разсмотрѣнію нѣкоторыхъ другихъ условій Сибири, приводящихъ насъ все къ одному и тому же выводу.

Въ продолженіе многихъ десятковъ лѣтъ Сибирь служитъ мѣстомъ ссылки для всякаго рода преступниковъ, которые, по недостатку разумной организаціи, странствуютъ по всей Сибири безъ всякой пользы для себя и для общества. Какъ бы ни были порочны эти люди, несомнѣнно одно, что имъ нельзя отказать въ энергіи, а энергія въ промышленномъ дѣлѣ все, или почти все. Сколько разъ намъ самимъ случалось встрѣчать въ Сибири этотъ бродячій народъ. Бо̀льшей частью за каждымъ изъ нихъ оказывалось какое нибудь мастерство, которое безслѣдно пропадаетъ, а между тѣмъ, разумная практическая организація могла бы разомъ сдѣлать два добрыхъ дѣла — людей праздныхъ, слѣдовательно, способныхъ на новыя преступленія, сдѣлать честными работниками и въ тоже время развить разнообразную промышленность въ краѣ. Что это не фантазія—достаточно указать на Шушинскую волость въ Минусинскомъ округѣ, въ которую ссылаются преступники изъ иностранцевъ: благодаря разумной заботливости нѣсколькихъ пасторовъ, здѣсь образовалась цѣлая колонія, въ которой кипитъ дѣятельная промышленная жизнь. Вообще у насъ при разработкѣ вопроса о ссылкѣ, какъ карательной мѣрѣ, совершенно упущенъ изъ вида тотъ мудрый законъ природы, по которому всякая сила ея можетъ быть направляема къ полезнымъ цѣлямъ. У насъ смотрятъ на ссылку только какъ на карательную мѣру, тогда какъ она, вмѣстѣ съ тѣмъ, могла бы быть весьма солидной силой и въ развитіи промышленной жизни края. Мы увѣрены, что рано или поздно эта сила отверженныхъ отъ общества людей съ этой именно стороны себя и заявитъ, но жаль, что такъ много дорогаго для краявреме ни пропадаетъ даромъ.

Чтобы выяснить нашъ взглядъ на будущую роль Си-

бири въ развитіи внѣшнихъ торговыхъ сношеній намъ остается еще напомнить о томъ, что мы говорили уже выше, т. е. о расположеніи сибирскихъ рѣчныхъ системъ. Всѣ главнѣйшія рѣки Сибири имѣютъ одно общее направленіе съ Юга на Сѣверъ и принимаютъ въ себя множество обильныхъ водою притоковъ, образующихъ такую обширную сѣть, что почти нѣтъ мѣстности, которая бы, при нѣкоторыхъ незначительныхъ затратахъ, не могла быть сообщена съ главными водными путями. Грузы отвсюду могутъ быть доставляемы къ морю сплавомъ и обходиться на первое время безъ помощи паровой силы. Лѣсовъ такъ много, что долго еще не придетъ время, когда нужно будетъ заботиться о подъемѣ судовъ вверхъ по водѣ. Все это весьма важно вначалѣ развитія промышленности, когда всякое затрудненіе особенно чувствительно и особенно сильно тормозитъ дѣло.

Ближайшій анализъ различія экономическихъ условій Европейской Россіи и Сибири завлекъ бы насъ слишкомъ далеко; приведенныя соображенія и факты достаточно выяснили нашъ основной взглядъ, состоящій въ томъ, что на сколько для Европейской Россіи важно стремиться къ уменьшенію заграничнаго привоза, на столькоже естественными условіями Сибири опредѣляется положительная необходимость въ улучшеніи ея внутреннихъ водяныхъ путей и плаванія по Сѣверному океану съ цѣлью сбыта сибирскаго сырья заграницу. Иначе сказать: промышленность Европейской Россіи должна стремиться къ уменьшенію пассива, а промышленность Сибири къ увеличенію актива нашего торговаго баланса. Нѣтъ сомнѣнія, что одновременное улучшеніе того и другаго скоро залечитъ раны, нанесенныя странѣ невѣрной постановкой нашего промышленнаго дѣла.—О томъ, что нужно сдѣлать для улучшенія внутреннихъ водяныхъ путей Сибири, мы уже сказали; остается закончить нѣсколькими словами о неудобствахъ внѣшнихъ сношеній ея.

Неудобства судоходства въ Сѣверномъ океанѣ сводятся къ краткости навигаціоннаго времени и къ препятствіямъ, представляемымъ плавающими въ океанѣ льдами.

Краткость навигаціоннаго времени безспорно есть, въ извѣстной степени, неудобство, но мы уже высказывали по поводу этого нашъ взглядъ: такое неудобство требуетъ только извѣстной организаціи судоходства, что устанавливается само собой, опытомъ. Странно было бы, въ самомъ дѣлѣ, отказываться отъ извѣстнаго пути, когда притомъ нѣтъ другаго, только потому, что по этому пути нельзя ходить въ продолженіе всего года. Вѣдь и хлѣбъ сѣютъ одинъ разъ въ году,—однако-жъ сѣтованіе объ этомъ, понятно, вызвало бы только смѣхъ.

Несравненно серьезнѣе другое неудобство, состоящее въ томъ, что плавающія по Сѣверному океану льды иногда совсѣмъ закрываютъ путь судоходству. Чѣмъ далѣе на востокъ, тѣмъ льды эти больше; поэтому менѣе неудобнымъ изъ всѣхъ рѣчныхъ путей, ведущихъ въ Сѣверный океанъ, представляется рѣка Обь. Возможность миновать льды на этомъ пути указывается г. Голохвастовымъ въ его проэктѣ о соединеніи рѣки Оби желѣзною дорогою съ Хайпудырскою губою Сѣвернаго океана. Сущность этого проэкта состоитъ въ слѣдующемъ: по собраннымъ г. Голохвастовымъ свѣдѣніямъ движеніе постоянныхъ льдовъ оканчивается въ Карскомъ морѣ, у восточныхъ береговъ озера Вайгача и Новой Земли; льды эти только временемъ проникаютъ далѣе на Западъ чрезъ Югорскій шаръ и Карскія ворота,— притомъ отдѣльными массами, которыя особенно вредить судоходству не могутъ. Такую разницу состоянія Сѣвернаго океана съ западной и съ восточной стороны Новой Земли г. Голохвастовъ приписываетъ вліянію гольфстрема, дѣйствіе котораго продолжается только до западныхъ береговъ Новой Земли. Въ подтвержденіе этого мнѣнія приводятся свидѣтельства разныхъ ученыхъ: Гельмерсена, академика Шмидта,

академика Миддендорфа. Основываясь на такомъ важномъ физическомъ явленіи, г. Голохвастовъ предлагаетъ провести желѣзную дорогу отъ одного изъ пунктовъ, лежащихъ въ низовьяхъ рѣки Оби, до пункта Сѣвернаго океана, находящагося внѣ предѣловъ плавающихъ льдовъ. Удобнѣйшими такими конечными пунктами г. Голохвастовъ считаетъ: со стороны рѣки Оби—устье рѣки Войкара, а со стороны Сѣвернаго океана—Хайпудырскую губу; рельсовый путь опредѣляется въ 360 верстъ. Устройствомъ этой дороги достигаются слѣдующіе результаты: 1) Морской путь отъ устья рѣки Оби сокращается болѣе чѣмъ на 1500 верстъ, ибо минуется весь путь по Обской губѣ, далѣе по западному берегу полуострова Ялмала и по Карскому морю. 2) Суда не встрѣтятъ плавающихъ льдовъ, служащихъ главнымъ препятствіемъ плаванію по Карскому морю. 3) Продолжительность навигаціоннаго времени увеличится съ 2 до 5 и 6 мѣсяцевъ [1]).

Интересуясь проэктомъ г. Голохвастова, мы обращались за разъясненіями къ лицамъ, близко знакомымъ съ нашимъ Сѣверомъ. Нѣкоторые изъ нихъ находятъ проэктъ въ основаніяхъ совершенно правильнымъ и утверждаютъ, что осуществленіе его принесетъ большую пользу краю; другіе указываютъ иной путь соединенія сибирскихъ рѣкъ съ океаномъ, именно посредствомъ соединенія р. Усы, притока Печоры, съ притоками Оби; третьи, наконецъ, утверждаютъ, что сообщеніе съ океаномъ можетъ быть установлено и чрезъ Обскую губу, если только будутъ устроены телеграфныя наблюдательныя станціи на Югорскомъ Шарѣ, у Карскихъ воротъ и на Маточкиномъ Шарѣ. Наконецъ самъ собой представляется вопросъ о возможности или невозможности соединенія Оби съ Сѣвер-

---

[1]) *Примѣчаніе.* Интересующихся подробностями отсылаемъ къ брошюрѣ г. Голохвастова: „Проэктъ соединенія р. Оби желѣзною дорогою съ Хайпудырской губою Сѣв. океана“.

нымъ океаномъ посредствомъ канала.—Мы не имѣемъ въ виду разбирать всѣ эти предположенія, но, не выходя изъ предѣловъ общаго вопроса о необходимости установить тѣмъ или другимъ способомъ удобное сообщеніе Сибири съ океаномъ и удобное плаваніе по океану, не можемъ не отнестись съ полнымъ сочувствіемъ къ проэкту г. Голохвастова по одному уже тому, что онъ въ первый разъ опредѣленно ставитъ общій вопросъ, которому давно-бы пора явиться на свѣтъ, и разумное, практическое разрѣшеніе котораго весьма важно по своимъ послѣдствіямъ для всей Сибири.

Выше мы уже оговорились, что въ настоящей главѣ не имѣемъ въ виду представить цѣльнаго очерка всѣхъ тѣхъ путей, въ проведеніи которыхъ представляется надобность. Мы беремъ примѣры, которые намъ извѣстны и по отношенію къ которымъ мы имѣемъ установившійся взглядъ. Цѣль наша показать въ этихъ примѣрахъ, какъ мы понимаемъ значеніе экономическихъ условій нашей страны по отношенію къ путямъ сообщенія и съ какой стороны, по нашему мнѣнію, онѣ должны быть принимаемы во вниманіе при разрѣшеніи того или другаго частнаго вопроса.

Соединеніе Сѣвера Европейской Россіи со внутренними губерніями. Мы приводили выше цифры, доказывающія, что торгово-промышленное движеніе нашего Сѣвера давно уже падаетъ и что Бѣлое море, которое такъ важно для насъ по одному уже тому, что здѣсь мы полные хозяева, — съ каждымъ годомъ теряетъ свое значеніе. Въ докладѣ Архангельскаго губернатора Баранова обществу для содѣйствія промышленности и торговлѣ, въ началѣ настоящаго года, мы имѣемъ не подлежащее сомнѣнію свидѣтельство о бѣдственномъ положеніи Сѣвернаго края. Одной изъ важныхъ причинъ такого положенія Архангельской губерніи нельзя не признать полнѣйшую отдѣленность ея отъ внутреннихъ губерній.

Въ прежнее время, когда Архангельскъ былъ единственнымъ портомъ Россіи, онъ имѣлъ весьма важное значеніе: чрезъ него шла вся наша отпускная торговля. По мѣрѣ усиленія другихъ портовъ дѣятельность его стала ослабѣвать; но еще какихъ нибудь 30—40 лѣтъ назадъ многіе товары, какъ напримѣръ льняное семя, ленъ и проч. покупались Вятскими купцами въ Казани и другихъ мѣстахъ по Камѣ и почти во всей Пермской губерніи, перевозились зимнимъ путемъ въ Вятку, Слободской и Орловъ и оттуда, равно какъ и хлѣбъ собственно изъ Вятской губерніи, въ количествѣ около 10 милліоновъ пудъ, отправлялись чрезъ пристани Ношульскую, Быковскую и Подасиновскую и сплавлялись въ Архангельскъ для отпуска заграницу. Вслѣдствіе крайней затруднительности зимнихъ путей [1]), дороговизны сухопутнаго провоза и рисковаго сплава по малымъ рѣкамъ, начались опыты отправки товаровъ изъ Орлова водой въ Петербургъ. Движеніе это съ каждымъ годомъ усиливалось и наконецъ приняло такіе размѣры, что торговля Архангельскаго порта почти совсѣмъ упала. Въ 1868 г. сильный голодъ въ томъ краѣ заставилъ серьезнѣе отнестись къ бѣдственному положенію Архангельской губерніи,—тогда-то была рѣшена и поставлена на 1-ю очередь въ сѣти строющихся дорогъ Вятско-Двинская желѣзная дорога; къ постройкѣ ея, какъ извѣстно, до сихъ поръ не приступлено. Дорога эта кромѣ той пользы, которую она должна принести Архангельской губерніи непосредственно, оберегая ее отъ голода, будетъ имѣть и другія благодѣтельныя послѣдствія для промышленности вообще, а именно:

1) оживленіе нашей отпускной торговли чрезъ Бѣлое море.

---

[1]) Записка о Волжско-Двинской желѣзной дорогѣ, составленная по порученію коммиссіи (Общ. для сод. р. пром. и торговлѣ) для обсужденія нуждъ Сѣвера.

2) оживленіе нашего рыболовнаго и китоловнаго промысловъ въ Сѣверномъ океанѣ, находящихся въ настоящее время въ рукахъ норвежцевъ, и вообще развитіе промышленности на Мурманскомъ берегу и на Новой Землѣ, на которой одно только гуано можетъ сдѣлаться предметомъ громаднаго заграничнаго отпуска.

3) возможность доставки во внутреннія губерніи лѣса и лѣсныхъ произведеній, въ которыхъ эти губерніи уже начинаютъ чувствовать крайнюю нужду.

4) нѣтъ никакого сомнѣнія, что развитіе торгово-промышленнаго движенія въ Бѣломъ морѣ и въ Сѣверномъ океанѣ будетъ имѣть сильное вліяніе на образованіе нашего торговаго флота и опытныхъ моряковъ. Въ этомъ отношеніи, какъ извѣстно, Петръ I придавалъ большое значеніе Бѣломорскому порту, который, по своимъ условіямъ, можетъ служить лучшей морской школой.

Мы не беремся утверждать, что желѣзная дорога отъ Орлова или Котельнича на Вяткѣ до Котласа на Вычегдѣ есть единственный или даже только удобнѣйшій путь, которымъ Архангельская губернія можетъ быть соединена съ Волжскимъ бассейномъ. Быть можетъ произведенныя въ этомъ отношеніи изслѣдованія и недостаточны; тѣмъ не менѣе несомнѣнно, что Вятско-Двинская желѣзная дорога, какъ питательная вѣтвь двухъ рѣчныхъ системъ, Волжской и Сѣверо-Двинской, отвѣчаетъ тѣмъ экономическимъ требованіямъ, которыя мы изложили выше, и можетъ служить однимъ изъ примѣровъ раціонально-намѣченныхъ дорогъ.—Извѣстно, что въ старое время народъ и здѣсь, по притокамъ Вятки, приближающимся къ Сѣверо-Двинской рѣчной системѣ, искалъ разныхъ путей, чтобы, по удачному народному выраженію, «*переволакиваться*» изъ одного рѣчнаго бассейна въ другой. Въ 1879 г. министерствомъ путей сообщенія поручено было инженеру Ширяеву [1]) изслѣдовать одинъ изъ такихъ

---

[1]) Журн. М. Пут. Сообщ. 1882 г. Т. 1.

путей по притоку Вятки р. Маломѣ и собрать свѣдѣнія, относящіяся до вопроса о каналиэированіи водянаго пути между р. Вяткой и Сѣверной Двиной, вмѣсто проэктированной Вятско-Двинской желѣзной дороги [1]). Г. Ширяевъ далъ такое заключеніе: взводное судоходство по рѣкѣ Маломѣ съ цѣлью направленія грузовъ на рѣки Сѣверо-Двинскаго бассейна, при настоящемъ состояніи послѣднихъ и Кайскаго волока, не представитъ никакихъ выгодъ. Въ случаѣ же соединенія рѣкъ: Вятки и Сѣверной Двины хорошимъ искусственнымъ путемъ: желѣзною-ли дорогою или посредствомъ канализированной системы, эта рѣка, вслѣдствіе своего географическаго положенія, несомнѣнно должна обратить на себя вниманіе, такъ какъ, воспользовавшись ея теченіемъ и техническими улучшеніями, которыя могутъ быть произведены въ ея руслѣ, можетъ быть, найдено будетъ выгоднымъ значительно сократить протяженіе дорого стоющей Вятско-Двинской желѣзной дороги, или же непосредственно проложить чрезъ Кайскій волокъ шлюзованный путь съ цѣлью соединенія Вятскаго и Сѣверо-Двинскаго бассейновъ.

Нельзя не указать на возможность устройства канализированнаго пути чрезъ Онежское озеро и систему лежащихъ далѣе озеръ для сообщенія съ Онежской губой. Мы не имѣемъ никакихъ свѣдѣній по этому предмету, но тѣмъ не менѣе, въ виду представляющихся на первый взглядъ удобствъ такого непрерывнаго воднаго сообщенія, не можемъ не остановить на немъ вниманія читателя. Мѣстные люди, съ которыми намъ случалось говорить объ этомъ предметѣ, полагаютъ, что устройство такого воднаго пути не должно представить серьезныхъ

---

[1]) Путь этотъ въ прежнее время былъ такой: Вятка, Малома до ея верховьевъ, Кайскій волокъ, притокъ Юга р. Пушма, Югъ и Сѣверная Двина.

затрудненій. Подробныя изслѣдованія въ этомъ направленіи были бы весьма желательны.

Настаивая такъ часто на необходимости экономическихъ изслѣдованій страны, мы вовсе не предполагаемъ сказать что-либо новое. Кто, въ самомъ дѣлѣ, не знаетъ, что ни одинъ практическій вопросъ не разрѣшается безъ предварительнаго ознакомленія со всѣмъ, что можетъ вліять на него такъ или иначе. Нѣчто новое, что мы желали бы разъяснить, относится не до принципіальнаго вопроса о важности изслѣдованія экономическихъ условій, а только до пріемовъ, которые при этомъ употребляются и противъ которыхъ мы окончательно возстаемъ. Обыкновенно за основаніе изученія экономическихъ условій принимается статистическій матеріалъ; тотъ же пріемъ замѣчается и въ изслѣдованіяхъ въ дѣлѣ постройки желѣзныхъ дорогъ и въ дѣлѣ проведенія другихъ путей сообщенія. Не отрицая извѣстнаго значенія за такимъ матеріаломъ, мы прежде всего должны замѣтить, что наша статистика еще слишкомъ молода и, главное, плохо организована, а потому и къ указаніямъ ея должно относиться съ крайней осторожностію. Но этого мало. Статистика, какъ базисъ для рѣшенія экономическихъ вопросовъ, имѣетъ безспорно большое значеніе на Западѣ, гдѣ развитіе промышленности предшествовало постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, гдѣ дороги являлись по требованію существовавшей уже промышленности. При такихъ условіяхъ, безпорно, прямое дѣло статистики рѣшать вопросъ— быть или не быть дорогѣ или каналу. Но наши условія совсѣмъ обратныя; у насъ постройка дорогъ предшествуетъ развитію промышленности, а потому и статистика должна имѣть весьма ограниченное примѣненіе. Заграницею вопросъ, большей частію, ставится такъ: такое-то количество существующихъ уже грузовъ обезпечиваетъ такіе-то затраты на постройку и эксплоатацію; при этомъ возможное приращеніе грузовъ

принимается въ разсчетъ только, какъ извѣстный процентъ. При такой постановкѣ вопроса базисомъ разсчета дѣйствительно служатъ данныя прошлаго, даваемыя статистикой. Но у насъ такая постановка вопроса не имѣла бы смысла. Наши пути сообщенія имѣютъ цѣлью не столько удовлетвореніе нуждамъ существующей промышленности, сколько возбужденіе экономическихъ силъ на пользу будущей промышленной дѣятельности; всѣ разсчеты и соображенія относятся къ этому будущему, не поддающемуся статистикѣ. Вѣдь и Петръ Великій устраивалъ Вышневолоцкую систему не для того торгово-промышленнаго движенія, которое тогда существовало, а для того, которое онъ имѣлъ въ виду вызвать чрезъ улучшеніе воднаго пути. Статистическія данныя, которыя онъ, по всей вѣроятности, собиралъ при личномъ обзорѣ мѣстности, служили ему только исходнымъ пунктомъ, но не базисомъ, не основаніемъ для рѣшенія дѣла. Такимъ образомъ намъ приходится поставить совсѣмъ другой, именно слѣдующій вопросъ: какіе получатся въ торговопромышленномъ отношеніи результаты, если мы розъединенныя доселѣ силы данной мѣстности—естественныя богатства, капиталъ, знанія, трудъ—соединимъ посредствомъ того или другаго пути между собою и съ рынкомъ. Оцѣнка этого результата должна рѣшать вопросъ о проведеніи, или непроведеніи пути. Отъ разности основаній у насъ и за-границей получаются и разные выводы. Вызываемыя существующимъ уже промышленнымъ движеніемъ желѣзныя дороги и каналы проводятся тамъ за рѣдкими исключеіями, только въ мѣстностяхъ промышленныхъ и населенныхъ; тамъ густота населенія дѣйствительно можетъ давать весьма важныя указанія. Но держаться такого же основанія у насъ, что къ сожалѣнію практикуется, весьма ошибочно. Разъ признанъ рѣшеннымъ вопросъ, что у насъ многіе пути сообщенія должны служить не столько видамъ существующей, сколь-

ко интересамъ будущей промышленности, должно быть признано также и то, что желѣзныя дороги и каналы придется иногда проводить и по совершенно пустыннымъ мѣстамъ. Въ этомъ случаѣ намъ нужно слѣдовать примѣру не Западной Европы, а Америки, условія которой ближе подходятъ къ нашимъ. Какъ скоро тамъ рѣшается вопросъ, что въ данной мѣстности въ силу такихъ-то ея условій такая-то промышленность можетъ возникнуть, то то прежде всего къ этой мѣстности проводится путь, который и создаетъ уже эту промышленность. У насъ не такъ: громадная Сибирская желѣзная дорога, проэктируемая параллельно такимъ большимъ воднымъ путямъ, какъ Волга и Кама, принимается сочувственно только потому, что она должна пройти по населеннымъ мѣстамъ, а дорога отъ устья Оби къ Сѣверному океану встрѣчается съ такимъ равнодушіемъ, что ей отказываютъ даже въ разсмотрѣніи ея основаній; проэктъ бракуется огульно, съ маху, только потому, что дорогу придется вести по пустынямъ.—Переходимъ къ разсмотрѣнію подобной же дороги, проэктированной г. Талемъ отъ Кушвинской станціи Уральской желѣзной дороги къ селу Кошайскому на Сосьвѣ (въ Верхотурскомъ уѣздѣ, Пермской губерніи). Ходъ дѣла по проэктированію этой дороги еще рѣзче обрисовываетъ недостатокъ у насъ экономическихъ знаній не только въ средѣ администраціи, но даже въ средѣ того самого общества, интересамъ котораго дорога эта должна служить.

Желѣзная дорога отъ Кушвинской станціи Уральской желѣзной дороги къ селу Кошайскому на Сосьвѣ. Въ связи съ увеличеніемъ у насъ сѣти желѣзныхъ дорогъ горнозаводская промышленность получала все большее и большее значеніе; въ настоящее время металлы составляютъ одну изъ самыхъ значительныхъ статей заграничнаго ввоза, а потому, если взглядъ нашъ на необходимость уменьшенія заграничнаго привоза, вообще,

справедливъ, то несомнѣнно также и то, что развитіе внутри страны желѣзнаго и стальнаго производства должно вызывать особенную заботливость правительства [1]). Всякая разумная и честная мѣра въ этомъ направленіи должна быть встрѣчаема съ полнымъ сочувствіемъ. Одной изъ такихъ мѣръ, намъ, представляется проэктированная г. Талемъ желѣзная дорога. Вкратцѣ дѣло въ слѣдующемъ.

Въ южной части Верхотурскаго уѣзда расположены богатѣйшіе чугуннoплавиленные и желѣзодѣлательные заводы Гороблагодатскаго, Нижнетагильскаго и Алапаевскаго округовъ, къ которымъ еще южнѣе подходитъ и Невьянскій округъ. Всѣ эти округа, одни болѣе, другіе менѣе истощены лѣсами, а Невьянскій округъ совсѣмъ ихъ не имѣетъ. Эта зависимость отъ недостатка сгараемаго ставитъ упомянутые заводы въ невозможность развивать производство до тѣхъ размѣровъ, которыхъ оно могло-бы достигнуть по своимъ естественнымъ богатствамъ, по состоянію техники и по совокупности всѣхъ другихъ необходимыхъ условій. Кромѣ того, всѣ заводы, дорожа каждой саженью дровъ, энергически охраняютъ себя отъ расхода сгараемаго на сторону, защищаясь при этомъ ст. 394, Т. VII, которая воспрещаетъ всякое огнедѣйствующее устройство въ горнозаводскихъ округахъ, иначе сказать, недопуска етъ никакой, отдѣльной отъ владѣльческой, промышленности, какъ-бы она ни была полезна для края. Такимъ образомъ, безъ преувеличенія можно сказать, что горнозаводское дѣло Верхотурскаго

---

[1]) Эта заботливость въ послѣднее врсмя проявилась въ рядѣ мѣръ, но, къ сожалѣнію, мѣры эти, не будучи согласованы съ практическими условіями, привели къ результатамъ совсѣмъ противоположнымъ: благодаря имъ создались покровительствуемые премiей передѣльные заводы, работающіе на иностранномъ чугунѣ и на иностранномъ каменномъ углѣ.

уѣзда, только по недостатку сгараемаго, находится въ самомъ ненормальномъ положеніи. Явившійся въ послѣднее время въ Верхотурскомъ уѣздѣ каменный уголь, доставляемый изъ Луньвенскихъ копей, до нѣкоторой степени долженъ измѣнить условія къ лучшему, но всего дѣла поправить не можетъ. Помимо того, что онъ, по отдаленности копей, никогда достаточно дешевъ въ Верхотурскомъ уѣздѣ не будетъ, вліяніе его въ металлургическихъ операціяхъ уральскихъ заводовъ всегда будетъ ограниченно. Мы полагаемъ, что путемъ разумныхъ мѣръ мѣстныхъ заводоуправленій, въ скоромъ времени, можно достигнуть того, что каменный уголь будетъ способствовать развитію мѣстныхъ, народныхъ промысловъ. Въ этомъ отношеніи промышленное значеніе каменнаго угля будетъ значительно и вполнѣ желательно; если можно такъ выразиться, каменный уголь долженъ демократизировать горнозаводскую промышленность Урала. Но что касается собственно до металлургическихъ процессовъ, то, по нашему крайнему разумѣнію, не нужно забывать одной особенности, которая устанавливаетъ тѣсную, неразрывную связь уральскаго горнозаводскаго дѣла съ древеснымъ сгораемымъ. Эта особенность заключается въ превосходныхъ качествахъ уральскихъ желѣзныхъ рудъ, дающихъ высокаго качества чугунъ и желѣзо. Извѣстно, что, не смотря на высокую цѣну уральскихъ металловъ и на возможность имѣть дешевое заграничное желѣзо, требованіе на уральскіе металлы въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ высокія качества ихъ имѣютъ значеніе, не только не уменьшается, но наоборотъ съ каждымъ годомъ увеличивается, а уральское листовое желѣзо идетъ даже заграницу, именно въ Америку. Въ виду этого было-бы крайне непослѣдовательно вводить вездѣ и во всѣ металлургическіе процессы каменный уголь, который, не говоря уже о плавкѣ чугуна, можетъ оказать свое вредное вліяніе даже при передѣлѣ чугуна въ желѣзо. Высказывае-

мый нами взглядъ долженъ измѣниться въ томъ случаѣ, когда окончательно будетъ открытъ каменный уголь на восточномъ силонѣ Урала. Егоршинское каменноугольное мѣсторожденіе, пересѣкаемое предполагаемымъ Сѣвернымъ направленіемъ Сибирской дороги, развѣдки котораго въ разныхъ мѣстахъ и теперь производятся, подаетъ весьма большія надежды на успѣхъ. Тогда только явится здѣсь дѣйствительно дешевый каменный уголь и станетъ сильнымъ конкурентомъ древесному. Но и въ такомъ случаѣ древесное сгораемое не потеряетъ своего значенія; наоборотъ, при этомъ-то именно условіи, т. е. при конкуренціи древеснаго сгораемаго съ минеральнымъ, и должна обнаружиться наибольшая производительная сила того и другаго топлива. Рѣшеніе вопроса о развитіи производства въ количественномъ отношеніи останется за каменнымъ углемъ; вопросъ же сохраненія качества металловъ—за древеснымъ сгораемымъ. Вмѣстѣ съ этимъ нужно ожидать обращенія большихъ заводовъ, преимущественно, къ плавкѣ чугуна на древесномъ сгораемомъ, развитія большихъ-же желѣзодѣлательныхъ, преимущественно, сталерельсовыхъ заводовъ на каменномъ углѣ и появленія множества мелкихъ заводовъ, работающихъ, смотря по предъявляемымъ къ нимъ требованіямъ, на древесномъ сгораемомъ и каменномъ углѣ. Такимъ образомъ, какъ по отношенію къ будущему, такъ, въ особенности, по отношенію къ настоящему желательно, чтобы заводы нашли новые запасы древеснаго сгораемаго, недостатокъ котораго составляетъ обстоятельство, характеризующее настоящее экономическое положеніе всей южной части Верхотурскаго и прилегающей къ нему части Екатеринбургскаго уѣздовъ.

Посмотримъ теперь, что дѣлается въ Сѣверной половинѣ Верхотурскаго уѣзда. Большая часть этой половины уѣзда, именно болѣе 3,000,000 десятинъ, занята лѣсами вѣдомства министерства государственныхъ имуществъ. Верхотурское земство, съ перваго-же года своего

открытія, обложило эти лѣса земскимъ сборомъ, разсуждая совершенно справедливо, что, если эти лѣса въ настоящее время нисколько не эксплоатируются казной и слѣдовательно не даютъ дохода, то это никоимъ образомъ не доказываетъ того, чтобы они, при извѣстномъ умѣньи распорядиться ихъ эксплоатаціей, не могли приносить дохода. Умѣнья дѣйствительно не оказывается: вотъ уже около 12 лѣтъ платится Верхотурскому земству отъ 70,000 до 100,000 руб. земскаго налога ежегодно, а лѣса продолжаютъ оставаться безъ эксплоатаціи, валятся на корнѣ и горятъ массами. А между тѣмъ, казалось-бы, такъ не трудно найти сбытъ этимъ лѣсамъ: въ томъ-же уѣздѣ, на разстояніи 150 верстъ, кипитъ промышленная жизнь, останавливающаяся въ своемъ дальнѣйшемъ развитіи только по недостатку сгораемаго. Въ ущности болѣе счастливое экономическое положеніе трудно представить: одна половина уѣзда требуетъ какъ разъ того, что другая половина не только можетъ дать, но должна сбывать. А между тѣмъ этимъ счастьемъ никто не стремится воспользоваться — ни министерство государственныхъ имуществъ, ни Верхотурское земство, ни даже сами заводчики, которые тоже не могутъ переварить: какимъ это образомъ отказаться отъ установившагося вѣками порядка ради какого-то новаго, незвѣстнаго. Все это тѣмъ удивительнѣе, что разсчетъ въ цифрахъ очевиденъ для обѣихъ сторонъ.

Мы предвидимъ и возраженія и сожалѣемъ, что размѣры нашего очерка не позволяютъ намъ войти въ подробное изложеніе этихъ возраженій и отвѣтовъ на нихъ; тогда вполнѣ уяснилась-бы возможность эксплоатаціи лѣсовъ Верхотурскаго уѣзда, если-бы только предварительныя изслѣдованія подтвердили основательность нѣкоторыхъ данныхъ, которыя безъ этого можно только предполагать.

Послѣ всего сказаннаго легко будетъ отвѣтить на

поставленный нами выше общій вопросъ—какіе получатся результаты, если мы соединимъ разрозненныя въ настоящее время силы,—т. е. знаніе, трудъ, руды и готовое дѣло въ южной половинѣ Верхотурскаго уѣзда съ лѣсами сѣверной его половины? Получится безспорно одно—быстрое и громадное развитіе горнозаводскаго промысла въ Верхотурскомъ уѣздѣ.

При всей нашей осторожности—сказать послѣднее слово о дорогѣ г. Таля, мы не можемъ не высказать такого заключенія: проэктъ г. Таля, *какъ проэктъ*, заслуживаетъ полнаго вниманія. Дивиться нужно только одному: какимъ это образомъ ни земство, ни заводчики, ни министерство государственныхъ имуществъ до сихъ поръ не могутъ или не хотятъ собраться изслѣдовать мѣста, съ которыми имъ придется имѣть дѣло; вѣдь только путемъ такого изслѣдованія можетъ обнаружиться пригодность или непригодность предлагаемаго проэкта. Для постановки проэкта г. Таля на твердую почву необходимо только знать площадь лѣсовъ, нужную для эксплоатаціи, а также возможность и стоимость сплава ихъ къ с. Кашаю, или къ другому пункту, гдѣ должна кончиться дорога и гдѣ должно быть образовано центральное углежженіе; всѣ другія затрудненія незначительны и устранимы. Впрочемъ этого именно капитальнаго вопроса и не касались лица, дѣлавшія возраженія противъ проэкта.

Проэктомъ г. Таля мы оканчиваемъ рядъ примѣровъ, на которыхъ мы хотѣли нагляднѣе показать, что мы разумѣемъ подъ экономическими условіями, вліяющими на необходимость проведенія того или другаго пути и какъ, по нашему мнѣнію, слѣдуетъ относиться къ изученію мѣстныхъ экономическихъ условій. Канцелярская работа, притомъ замкнутая, не освѣжаемая печатью и взглядами практическихъ людей, тутъ не при чемъ. Чтобы дѣло дѣйствительно двинулось впередъ, вышло изъ своего за-

стоя—требуется живая и разносторонняя работа на мѣстѣ. Она только можетъ въ каждомъ данномъ случаѣ найти истину и уберечь ее отъ вліяній, исходящихъ совсѣмъ изъ другихъ источниковъ. Такимъ, боящимся свѣта, вліяніямъ замкнутая работа канцелярій какъ нельзя болѣе на руку; такія вліянія проникаютъ — чрезъ всякія двери и запоры канцелярій и всегда сумѣютъ освѣтить имъ ту сторону дѣла, которая для нихъ самихъ выгодна.

Эти мысли невольно, въ заключеніе, просятся въ голову по поводу слуховъ о проэктированной вновь цѣлой серіи желѣзныхъ дорогъ. Что это за дороги—намъ положительно неизвѣстно. Газеты говорятъ, что (кромѣ Сибирской дороги) предлагаются 16 съ варіантами и 12 безъ варіантовъ новыхъ проэктовъ. Но мы не можемъ не согласиться съ взглядомъ «Новаго Времени», которое по этому поводу говоритъ: «въ виду дурнаго положенія существующихъ желѣзныхъ дорогъ вообще казалось-бы болѣе цѣлесообразнымъ заняться обсужденіемъ вопроса, что дѣлать съ ними, а затѣмъ уже, по приведеніи дорогъ въ надлежащій видъ, снова дать толчокъ, во всякемъ случаѣ очень осторожный, учредительской горячкѣ».

Основательность такого совѣта начинаетъ уже чувствоваться: на Криворожскую дорогу, постройка которой уже производится, возлагаются весьма большія надежды относительно развитія у насъ горнозаводскаго дѣла. Министерство государственныхъ имуществъ, энергически поддерживавшее проектъ о постройкѣ этой дороги, руководствовалось при этомъ такимъ общимъ соображеніемъ, что соединеніе залежей каменнаго угля съ рудными мѣсторожденіями всего скорѣе можетъ способствовать оживленію горнозаводскаго дѣла. Между тѣмъ оказывается: разстояніе между залежами каменнаго угля и рудными мѣсторожденіями равняетсн 420 верстамъ; слѣдовательно, стоимость одной доставки этихъ рудъ, при наименьшемъ та-

рифѣ въ 1/60 коп., обойдется не менѣе 7 коп. п. При этомъ нужно принять во вниманіе, что въ видахъ сокращенія пути допущенъ весьма значительный подъемъ полотна дороги, такъ что она подойдетъ къ мѣсту выработки рудъ вышена 16 сажень; это обстоятельство, равнымъ образомъ, значительно возвыситъ стоимость руды, а такъ какъ примѣрно нужно считать не менѣе двухъ пудовъ руды на 1 пудъ чугуна и стоимость добычи пуда руды, при такихъ условіяхъ, не менѣе 4 коп., то слѣдовательно стоимость пуда чугуна *одной рудой* выразится никакъ не менѣе 22 коп. Теперь уже лица, ближе знакомые съ условіями Криворожской дороги, энергически высказываются противъ ея выгодности; позоръ устройства этой дороги, по ихъ отзывамъ, лежитъ на министерствѣ государственныхъ имуществъ. Отсюда видно, что къ постройкѣ даже такихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ Криворожская, нельзя приступать безъ основательнаго и подробнаго изученія мѣстныхъ условій. Нельзя же, въ самомъ дѣлѣ, рѣшаться на такія громадныя затраты только на основаніи общихъ, элементарныхъ разсужденій, что полезно соединять рудныя мѣсторожденія съ залежами каменнаго угля, что такъ дѣлается за-границей и т. п. Вѣдь еще такъ недавно допущена была подобная ошибка по отношенію къ Луньвенскимъ каменноугольнымъ копямъ, желѣзная дорога къ которымъ проведена прежде, чѣмъ открытъ стоющій серьезной разработки каменный уголь.

Теперь перейдемъ (какъ обѣщали выше) къ разсмотрѣнію вопроса о Сибирской желѣзной дорогѣ. Нашъ взглядъ на такія громадныя магистральныя линіи уже достаточно выясненъ. Для насъ вопросъ о Сибирской желѣзной дорогѣ вообще сводится къ другому, болѣе скромному, вопросу: о питательной вѣтви, долженствующей соединить Обскую и Камскую рѣчныя системы. Поэтому намъ остается только разсмотрѣть всѣ данныя относи-

тельно направленія этой соединительной линіи б[illegible]езъ вся-
каго предрѣшенія вопроса о дальнѣйшемъ продол[illegible]женіи ея
въ ту или другую сторону.

V.

Сѣверная и Южная Сибирская желѣзная дорога in extenso.

При взглядѣ на карту Камско-Обскаго водораздѣла не трудно замѣтить, что узкая полоса, заключенная въ параллели между р. Турой, составляющей часть Обскаго бассейна, и участкомъ Уральской желѣзной дороги, отъ Кушвы до Екатеринбурга, представляетъ самое кратчайшее разстояніе для соединенія рельсовымъ путемъ Обской системы съ Камой, черезъ посредство, съ одной стороны, р. Туры или ея притока Ницы, а съ другой, Уральской желѣзной дороги. Для опредѣленія наиболѣе выгоднаго направленія предполагаемой соединительной линіи были произведены изысканія по двумъ путямъ: 1) отъ Н.-Тагила на Ирбить и 2) отъ Екатеринбурга на Тюмень.—Такъ какъ другихъ изслѣдованій въ этой мѣстности и съ этой цѣлью произведено не было, то мы и остановимся на сравнительномъ разсмотрѣніи этихъ двухъ линій.

Цѣлесообразность направленія каждой желѣзнодорожной линіи обусловливается, помимо общегосударственныхъ соображеній, слѣдующими четырьмя главнѣйшими факторами:

1) Краткостію протяженія линіи.

2) Наименьшею стоимостью сооруженія.

3) Выгодами экономическаго положенія.

4) Наибольшимъ обезпеченіемъ ея грузовымъ движеніемъ.

Отсюда опредѣляются:

1) Расходы по эксплоатаціи.

2) Размѣръ требуемаго на сооруженіе линіи капитала, расходовъ по реализаціи его и по уплатѣ на него процентовъ.

3) Степень возможнаго вліянія предполагаемой дороги на экономическое развитіе силъ страны.

4) Ея доходность, къ которой, въ концѣ концовъ, сводятся всѣ другія условія.

Намъ предстоитъ, слѣдовательно, разсмотрѣть: которое изъ упомянутыхъ выше двухъ направленій болѣе удовлетворяетъ указаннымъ требованіямъ.

Линія Тагилъ—Ирбить.

Длина линіи по постройкѣ и транзиту.

Линія отъ Нижняго-Тагила (ст. Уральской желѣз. дороги) до Ирбити должна занять 180 верстъ; разстояніе же между конечными пунктами соединенія Камско-Обской водяной системы этимъ путемъ будетъ равняться 515 верстамъ, изъ которыхъ 335 в., отъ Тагила до Перми, приходятся по линіи Уральской желѣзной дороги. Проектируемая линія отъ Тагила до Ирбити проходитъ по ровной мѣстности, изобилующей лѣсомъ, желѣзомъ, камнемъ и другими строительными матеріалами; на всемъ ея протяженіи не встрѣчается никакихъ естественныхъ затрудненій въ техническомъ отношеніи для проложенія рельсоваго пути [1]).

Если принять среднюю тарифную плату за перевозку грузовъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ въ $^1/_{36}$ к. съ пуда и версты (согласно изслѣд. г. Баландина за 1877 г.),

---

[1]) Записка М. П. С. о направленіи транзит. Сибир. желѣз. дороги. 1875 г. № 2319, прилож. 8-е, стр. 3.

то издержки транзита по Тагильско-Ирбитскому направленію до Перми будутъ равняться 14,3 коп. съ пуда.

По отчету М. П. С. о результатахъ эксплоатаціи рус. жел. дор. за пятилѣтній періодъ, отъ 1874 по 1878 г., видно, что средній расходъ на версту пути равняется 6000 р., [1]) что на 180 верстъ протяженія Тагильско-Ирбитской линіи составитъ 1.080,000 р. ежегоднаго расхода по ея эксплоатаціи.

Стоимость сооруженія и общій ежегодный расходъ по содержанію линіи.

На основаніи произведенныхъ изысканій строительная стоимость Тагильско-Ирбитской дороги опредѣляется въ 25.620 руб. метал. на версту (безъ подвижнаго состава, стоимость котораго опредѣлена въ 7350 руб. мет. на версту), [2]) что по переводѣ на кредитные (по 150 за 100) составитъ 38.430 руб. кр. на версту постройки пути и 11,025 руб. на версту подвижного состава, а всего 49.455 руб. кред. на версту. Слѣдовательно, сооруженіе всей линіи на 180 верстъ протяженія обойдется въ 8.901,900 руб. кред., а вмѣстѣ съ потерями, при реализаціи этого капитала, 20% сумма единовременныхъ затратъ будетъ равняться 10.682,280 р. кред. [3]) Ежегодный размѣръ суммы на уплату пятипроцентной гарантіи дохода на этотъ капиталъ составитъ 534,114 руб. [4]).

---

[1]) Въ 1874 г.—5660 р. Въ 1877 г.—6342 р.
— 1875 г.—5340 — — 1878 г.—7804 —
— 1876 г.—5630 — (Всепод. отчетъ М. П. С. 1881 г.)

[2]) Вѣдомость строительной стоимости Сибирской желѣз. дороги. Приложеніе 9 къ запискѣ Мин. Пут. Сообщ. отъ 2 Мая 1875 г. за № 2319 „о направленіи транзитной Сибирской желѣз. дороги.“

[3]) Потеря, при реализаціи капитала на сооруж. рус. жел. дорогъ въ періодъ 1838—1875 г., составила для всей сѣти—20% Бліохъ. Вліяніе ж. д. т. I стр. 74.

[4]) Мы приводимъ цифры въ мет. руб. только потому, что такой счетъ вездѣ принятъ. Мы вовсе не хотимъ выразить этимъ нашей солидарности со взглядомъ на необходимость заграничныхъ займовъ для постройки нашихъ жел. дорогъ. Не только желательно, но и вполнѣ возможно обойтись безъ этой дорогой помощи; счетъ на металическую валюту пора бы давно оставить, по крайней мѣрѣ для такихъ отдаленныхъ дорогъ какъ Уральская и Сибирская.

Экономическое положеніе линіи.

Разсматриваемая нами линія, направляясь отъ Ниж. Тагила, проходитъ черезъ двѣ различныя, по своему экономическому складу, полосы—горнозаводскую и земледѣльческую, и соединяется съ г. Ирбитью, составляющимъ главнѣйшій торговый пунктъ для обмѣна русско-сибирскихъ продуктовъ.

Въ первую полосу входятъ два обширнѣйшихъ горнозаводскихъ округа, Нижне-Тагильскій и Алапаевскій, обладающіе богатѣйшими рудными мѣсторожденіями (гора Магнитная или Высокая и др.), и значительный каменноугольный бассейнъ, извѣстный подъ именемъ Егоршинскаго, уголь котораго по своимъ качествамъ далеко превосходитъ Луньвенскій каменный уголь, [1]) но остается до сихъ поръ безъ эксплоатаціи за отсутствіемъ удобныхъ перевозочныхъ средствъ [2]). Въ 45 верстахъ отъ Н. Тагила линія проходитъ черезъ Верхне-и Нижне-Салдинскіе заводы, производящіе ежегодно около милліона пудовъ готоваго желѣза, рельсъ и т. п. Далѣе, въ 60 верстахъ отъ Салдинскихъ заводовъ, линія встрѣчаетъ Алапаевскіе желѣзодѣлательные заводы съ производствомъ до 800 т. пудовъ въ годъ лучшаго желѣза; затѣмъ, пересѣкая Егоршинскій каменно-угольный бассейнъ, линія вступаетъ въ земледѣльческую полосу Ирбитскаго уѣзда и, наконецъ, достигаетъ г. Ирбити, лежащаго на рѣкѣ Ницѣ.

Ирбитскій уѣздъ по хлѣбной производительности и развитію скотоводства занимаетъ первое мѣсто въ ряду

---

[1]) Гор. жур. 1880 г. № 1. Въ ст. пр. Карпинскаго говорится: „Егоршинскій уголь близокъ къ антрациту; не смотря на незначительную глубину, достигнутую развѣдками, свойства его весьма удовлетворительны; именно въ немъ содержится: влажности 1,08%, летуч. веществ. 9,71, угля 78,81 и золы 11,98.“ Болѣе 15% золы не найдено.

[2]) По послѣднимъ извѣстіямъ, между Алапаихой и Синячихинскимъ заводомъ открыты (пока) три пласта плотнаго пламеннаго угля съ содержаніемъ золы около 7%; развѣдки продолжаются.

другихъ уѣздовъ, входящихъ въ районъ разсматриваемыхъ нами направленій, а по плотности населенія второе, что видно изъ слѣдующей статистической таблицы [1]):

Уѣзды:	Количество населенія (съ городами)	На кв. вер.	Сборъ хлѣба въ четверт. (безъ сѣмянъ)	Мѣстное потребленіе хлѣба.	Избыт. или недостат. въ четверт.	Количество скота.	На каждый дв.
Ирбитскій	122,100	13,7	513,700	274,700	×239,000	239,853	16,5
Верхотур.	189,500	3,3	313,000	426,460	—113,400	182,295	7,8
Екатеринб.	318,300	12,8	436,000	716,200	—279,600	320,267	7,7
Камышлов.	214,800	16,0	513,400	483,300	× 30,100	349,853	14,0
Тюменскій	101,300	5,95	255,600	227,900	× 27,700	121,866	7,2

Населенность главнѣйшихъ пунктовъ, лежащихъ на протяженіи Таг.-Ирбит. линіи, достигаетъ до 70 т. душъ. [2])

Городъ Ирбить извѣстенъ своей знаменитой ярмаркой, первой въ Имперіи послѣ Нижегородской. Основаніе Ирбити восходитъ къ началу семнадцатаго столѣтія. Въ 1635 году была выстроена на мѣстѣ настоящей Ирбити слобода. Вскорѣ образовавшійся въ ней обыкновенный торжокъ превратился въ ежегодную ярмарку, обратившую на себя вниманіе тогдашняго правительства. Царь

---

[1]) Таблица составлена по даннымъ, приводимымъ Н. Островскимъ, членомъ Пермскаго статистическаго комитета, въ его книгѣ: „Къ вопросу о желѣз. дорогахъ въ Сибири“. Изд. Перм. стат. комит. 1880 г. стр. 38. 41, 44, 46 и 47. Свѣдѣнія эти взяты имъ, большею частію, изъ оффиц. источниковъ.

[2]) Въ Н. Тагилѣ . . . . . 28 т. д.
В. и Н. Салдинскихъ зав. . 30 — —
Алопаевскихъ и Ирбит. . 16 — —
Итого 74 т. д.

Михаилъ Ѳедоровичъ указомъ, даннымъ около 1643 г., утвердилъ существовавшую уже Ирбитскую ярмарку, которая, благодаря удобствамъ своего мѣстоположенія и сообщенія съ Россіей, съ каждымъ годомъ стала развиваться и мало-по-малу пріобрѣтать то громадное торговопромышленное значеніе, какимъ она пользуется въ настоящее время. Но при этомъ нужно замѣтить, что ни одна русская ярмарка не испытывала въ своемъ развитіи такихъ стѣсненій, какія выпали на долю Ирбитской въ первый періодъ ея существованія, когда въ Верхотурьѣ была учреждена таможня и всѣ товары, привозимые на Ирбитскую ярмарку и возвращавшіеся съ нея, должны были, подъ страхомъ ихъ конфискаціи, проходить черезъ Верхотурскій таможенный пунктъ. Такое распоряженіе потому въ особенности стѣсняло русскихъ торговцевъ, что какъ разъ въ это время былъ открытъ ими новый болѣе удобный и короткій путь на Ирбить черезъ тѣ мѣста Урала, гдѣ впослѣдствіи былъ построенъ Екатеринбургъ. Только въ 1755 году, съ уничтоженіемъ Верхотурской таможни, торговое движеніе могло свободно совершаться черезъ Екатеринбургъ, и ярмарка начала быстро рости и расширять кругъ своего вліянія. Въ 1803 году торговый оборотъ ея, въ суммѣ привозимыхъ товаровъ, возросъ до $3^1/_2$ мил. р. ас.,—цифры по тому времени весьма значительной. Уже тогда съѣзжались сюда торговцы изъ Москвы, Казани, Архангельска, Устюга, Оренбурга и другихъ городовъ Россіи и изъ Сибирскихъ губерній; пріѣзжали и иностранцы: Бухарцы, Хивинцы, Армяне и Греки. Въ тридцатыхъ и 40-хъ годахъ торговые обороты ярмарки достигаютъ болѣе солидныхъ размѣровъ: въ 1834 г. было привезено товаровъ на 26.711,000 руб. ас., а въ 1845 г. уже на 20.222,326 р. с., изъ коихъ продано на 17.426,355 р. [1]) Въ настоящее время торговые

[1]) Пермскій сборникъ 1860. К. II Свѣдѣнія объ учрежденіи Ирбитской ярмарки и развитіи на ней торговли.—Энциклопедическій словарь Крайя 1847 г. т. V. стр. 156.

обороты Ирбитской ярмарки достигаютъ до 65 мил. руб., банковые до 200 мил. р.. въ томъ числѣ обороты государств. банка до 50 мил. р.; разныхъ товаровъ изъ Россіи. З. Европы, Сибири и Ср. Азіи, привозится на ярмарку до 6 мил. пудовъ. [1])

Грузовое движеніе и доходность линіи.

Товарное движеніе, на которое можетъ разчитывать Тагильско-Ирбитская линія, состоитъ изъ мѣстныхъ и транзитныхъ грузовъ. Первыхъ насчитывается въ настоящее время, вмѣстѣ съ ярмарочными, до 16 м. п.

Изъ нихъ: заводскихъ грузовъ—8 мил. пуд.
хлѣба и сѣмяни—4 » »
ярмарочныхъ —4 » »

16 м. п. [2])

Транзитныхъ грузовъ, долженствующихъ направиться по Тагильско-Ирбитскому направленію, съ проведеніемъ здѣсь желѣз. дороги, слѣдуетъ считать до 12 м. пуд., изъ коихъ 7.650,000 составляютъ грузы, проходящіе изъ Восточной и Юго-восточной части Сибири къ Уралу, а остальные направляются изъ Россіи и Урала въ упомянутыя части Сибири. [3]) Слѣдовательно все грузовое движеніе по Ирбитско-Тагильскому направленію съ проведеніемъ здѣсь желѣзной дороги выразится, на первое время, въ 28 м. пудахъ.

Стоимость перевозки всѣхъ исчисленныхъ грузовъ, считая по $^1/_{36}$ коп. съ пуда и версты по среднему тарифу

---

[1]) Данныя Ирбитскаго город. Общества. Мартъ 1881 г. особое приложеніе: Вѣдомость о привозѣ и остаткѣ на Ирбит. ярмаркѣ товаровъ. Стр. 8. привозъ=5.834,000 п.

[2]) ibid. ст. 1.

[3]) Записка о направленіи транзитной Сибир. желѣз. дороги М. П. С. 1875 г. № 2319. Приложеніе 10-е.

на протяженіи 180 вер. обойдется въ 1.400,000 руб. Прибавивъ къ этой суммѣ до 200 т. р. пассажирскаго сбора [1]), получимъ всего 1.600,000 руб. валоваго дохода. Расходъ по эксплоатаціи линіи, какъ опредѣлено выше, равняется 1.080,000 руб. Исключивъ эту сумму изъ цифры валового дохода, получимъ 520 т. руб. чистаго дохода. Но при этомъ нужно имѣть въ виду, что съ проведеніемъ желѣзной дороги производительность заводовъ, входящихъ въ ея районъ, должна значительно расшириться и увеличить грузовое движеніе дороги, а вмѣстѣ съ тѣмъ и ея доходность. Существующій здѣсь гужевой способъ перевозки, по своей дороговизнѣ, является крайне обременительнымъ для малоцѣнныхъ и тяжелыхъ заводскихъ грузовъ (желѣза, чугуна, руды, угля и т. п.) и лишаетъ заводы возможности пользоваться каменнымъ углемъ, безъ пособія котораго развитіе горнозаводскаго производства въ широкихъ размѣрахъ немыслимо. Введеніе въ горнозаводскую технику каменнаго угля тѣмъ болѣе желательно, что въ произведеніяхъ горнозаводской промышленности у насъ чувствуется громадная потребность; удовлетворять ей приходится усиливающимся съ каждымъ годомъ заграничнымъ ввозомъ въ то время, какъ собственныя горныя богатства остаются втунѣ-лежащими. Тагильско-Ирбитская дорога, перерѣзавъ Егоршинскій каменноугольный бассейнъ и соединивъ съ сильными горнозаводскими округами Луньвенское каменноугольное мѣсторожденіе, дастъ возможность пользоваться, въ размѣрахъ безъ ограниченія, каменнымъ углемъ изъ одного мѣсторожденія и антрацитомъ и, вѣроятно, тоже каменнымъ углемъ изъ другаго. Изъ имѣющихся у насъ свѣдѣній, скорѣе уменьшенныхъ,

---

[1]) Ibid. Приложеніе 12, табл. 6. колич. пассаж. опред. въ 75 т. ч. пассажир. сборъ=1.100,000 р. съ линіи въ 934 в.

чѣмъ увеличенныхъ, видно, что одинъ Нижнетагильскій округъ прибавитъ къ существующимъ уже 6 мил. грузовъ слишкомъ еще 8 мил. п. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что соотвѣтственное увеличеніе производства, а слѣдовательно и грузовъ, послѣдуетъ и по другимъ заводскимъ округамъ. Такимъ образомъ все количество грузовъ по Тагильско - Ирбитской дорогѣ, и притомъ въ ближайшее по открытіи ея время, опредѣляется въ 36.000,000 п. Мы, не колеблясь, принимаемъ это количество за minimum. Вслѣдствіе такого увеличенія грузоваго движенія дороги и валовой доходъ ея увеличится, согласно принятому выше разсчету, на 400,000 р., а чистый доходъ выразится въ 920,000 р. или въ 8,6% на основной капиталъ.

Наконецъ замѣна существующаго между Камскимъ и Обскимъ бассейнами сухопутнаго волока желѣзною дорогою несомнѣнно произведетъ самое благотворное вліяніе на развитіе производительныхъ силъ Сибири и тѣмъ значительно усилитъ транзитное движеніе грузовъ по Тагильско-Ирбитской линіи.

На основаніи всѣхъ вышеприведенныхъ данныхъ, относительно экономическаго положенія проэктируемой Тагильско-Ирбитской линіи, мы должны придти къ слѣдующимъ выводамъ:

1) Какъ коммерческое предпріятіе, сооруженіе желѣзной дороги по Тагильско-Ирбитскому направленію представляется не только вполнѣ гарантированнымъ отъ убытковъ, но и весьма выгоднымъ, такъ какъ есть полное основаніе полагать, что дорога эта, будучи обезпечена значительнымъ грузовымъ движеніемъ, не только не потребуетъ правительственной помощи, но станетъ со временемъ одною изъ доходнѣйшихъ линій и, кромѣ того,

освободитъ правительство отъ необходимости платить гарантію по Уральской горнозаводской дорогѣ.

2) Въ торговопромышленномъ отношеніи дорога эта, помимо достиженія своихъ главнѣйшихъ цѣлей—соединенія сибирско-русскихъ водяныхъ бассейновъ и удовлетворенія потребностямъ сибирско-русскаго транзита, — представляетъ громадное значеніе въ общегосударственной экономіи страны, такъ какъ съ проведеніемъ ея получитъ значительное развитіе наша горнозаводская промышленность и одинъ изъ важнѣйшихъ центровъ сибирско-русской внутренней торговли — Ирбитская ярмарка.

По настоящимъ условіямъ страны развитіе горнозаводской промышленности представляется на столько необходимымъ для Россіи, что вопросъ этотъ становится дѣломъ особой государственной важности. Потребность въ металлахъ и металлическихъ издѣліяхъ далеко опередила у насъ развитіе ихъ производства. Еще такъ недавно, въ концѣ прошлаго столѣтія, Россія производила такое количество металловъ, что, за удовлетвореніемъ своихъ тогдашнихъ потребностей, отпускала ихъ въ Англію въ количествѣ до 3.000,000 пуд. [1]). Съ тѣхъ поръ внутренняя потребность въ горнозаводскихъ произведеніяхъ сильно развилась. Въ послѣднее время, ввозъ ихъ къ намъ изъ за-границы состигаетъ поражающихъ размѣровъ и съ каждымъ годомъ увеличивается. Такъ напримѣръ, въ пятилѣтіе (1871—75 г.) мы заплатили болѣе 601.000,000 мет. рублей, или около 700 мил. р. кред. [2]) за иностранные горнозаводскіе продукты по

---

[1]) Сбор. Стат. свѣд. о Россіи 1851 г. ст. Чевкина и Озерскаго.

[2]) Стоимость мет. руб. по стоявшему въ то время среднему курсу равняется 1 р. 15 к.

весьма умѣренной сцѣнкѣ ихъ и безъ введенія въ этотъ счетъ мелкихъ статей привоза, какъ напр. жести, мѣдныхъ сплавовъ, драгоцѣнныхъ издѣлій, платиновыхъ вещей и пр. По вѣсу ввозилось среднимъ числомъ по 110 мил. пуд. въ годъ [1]). Въ 1876 году ввозъ этотъ увеличился на 33 мил. р. с., т. е. болѣе чѣмъ на 27½% противъ 1871—75 г.; по вѣсу же онъ достигаетъ до 140 мил. пуд. [2]). Главныя статьи ввоза составляютъ: желѣзо, сталь и рельсы, металлическія издѣлія, машины, чугунъ и каменный уголь; въ 1876 году ввезено каменнаго угля 88 мил. пуд. на сумму слишкомъ 12 мил. руб.; желѣза на 87.465,412 р., а рельсовъ жел. и стальныхъ на 20.961,418 р. вѣсомъ 11.670,496 п. [3]).

Такой громадный ввозъ къ намъ металловъ давитъ нашъ государственный бюджетъ и, Богъ знаетъ, до чего его доведетъ, если не будутъ приняты мѣры. Но по этимъ цифрамъ ошибочно было бы заключать о нашей безпомощности, о невозможности для насъ защититься отъ такого ввоза нашимъ производствомъ. Суть въ томъ, что при оцѣнкѣ значенія нашего горнозаводскаго производства принимается въ соображеніе только настоящее его положеніе, т. е. полученные отъ него до сихъ поръ результаты; но въ тоже время слишкомъ мало дается и даже вовсе не дается значенія жизненной силѣ такой промышленности, каковою представляется горнозаводская промышленность средняго Урала; въ значеніи этой силы и заключается собственно весь результатъ его 1½ вѣковой работы. Промышленность эта тамъ такъ прочно сложилась,

---

[1]) Боголюбскій, И. Опытъ горной статистики Россіи 1878 г. с. 166.

[2]) Боголюбскій, И. ibid. стр. 167.

[3]) Обзоръ Внѣшн. торговли за 1876 г. Изд. деп. там. сбор. (Журовъ, Ѳ. Внѣйшняя торговля Россіи Рус. Рѣчь 79 г. 4 к. стр. 129, 133, 134).

благодаря не только естественнымъ богатствамъ Урала, но и счасливому комбинированію въ продолженіе 1½ вѣка всѣхъ необходимыхъ для ея развитія условій, что она сама, помимо и даже прямо противъ воли руководящей его заводской администраціи, стремится къ широкому развитію; этимъ и объясняется, по крайней мѣрѣ отчасти, тотъ излишній расходъ древеснаго сгораемаго, вредъ котораго заводская администрація хорошо понимаетъ, но остановить который, въ силу требованій роста самого дѣла, не всегда можетъ. При такихъ условіяхъ каменный уголь и антрацитъ представляются *самою настоятельною необходимостію* и не только спасаютъ горное хозяйство отъ печальныхъ послѣдствій переруба, но, наоборотъ, открывая свободный путь естественнымъ силамъ края, въ короткое время должны дать результаты, превосходящіе всякія ожиданія. Сами того не зная, мы, на Уралѣ, наканунѣ того времени, когда горный промыселъ и по техникѣ, и по размѣрамъ производства станетъ въ уровень съ положеніемъ этого дѣла за-границей. Тагильско-Ирбитская дорога должна совершить и совершитъ несомнѣнно этотъ переворотъ разомъ, можно сказать, въ нѣсколько лѣтъ.—Забывается, или скорѣе не понимается то, что характеръ, методъ движенія нашего Уральскаго горнозаводскаго дѣла совсѣмъ иной, чѣмъ на Западѣ: у насъ нѣтъ очевидной для всѣхъ постепенности поступательнаго движенія; экономическая работа совершается долгое время не на виду у всѣхъ, а какъ бы подъ землей; успѣхъ ея долгое время понятенъ только близко стоящимъ къ этой работѣ; всѣ элементы, имѣющіе подготовить извѣстный экономическій результатъ, долгое время складываются сами собой, силою вещей и времени. Удачная и сильная экономическая мѣра завершаетъ только такую работу времени, которая безъ такой мѣры еще долгое время оставалась бы подъ землей.—Постройка дороги отъ Тагила на Ирбить, въ связи съ

появленіемъ на Уралѣ каменнаго угля, есть именно та экономическая мѣра, которая должна разомъ вызвать къ жизни все то, что въ горнозаводской жизни Урала время и обстоятельства давно уже подготовили.—Поэтому, успѣхъ такой дороги несомнѣнно будетъ быстръ и громаденъ. Конечно, при этомъ не нужно забывать, что одновременно съ проведеніемъ Ирбитско-Тагильской дороги потребуется и рядъ другихъ мѣръ, вызываемыхъ экономическими условіями горнозаводскаго дѣла на Уралѣ.

При оцѣнкѣ значенія Тагильско-Ирбитской линіи нельзя не обратить вниманія еще на одно обстоятельство: желѣзно-дорожное дѣло и горнозаводское дѣло находятся въ особой органической связи. Если справедливо, что желѣзныя дороги могутъ поднять нашъ горнозаводскій промыселъ, то еще справедливѣе обратное заключеніе, т. е. что развитіе горнозаводскаго промысла должно облегчить и удешевить постройку и эксплоатацію желѣзныхъ дорогъ. Вездѣ на Западѣ мысль эта хорошо понята; тамъ пользовались постройкой желѣзныхъ дорогъ съ этой именно цѣлію, стараясь этимъ путемъ дать работу и широкое развитіе своимъ заводамъ, которые затѣмъ не только обезпечивали постройку дорогъ своими средствами, но и способствовали болѣе дешевому ихъ содержанію. У насъ въ Россіи въ самомъ началѣ постройки дорогъ высказывались тѣ же взгляды, но имъ не было дано надлежащаго значенія. Намъ извѣстно, что однимъ частнымъ лицомъ былъ даже представленъ проэктъ начать по стройку ж. дорогъ отъ границы Сибири и отъ Уральскихъ заводовъ. Было также предположеніе сибирскихъ промышленныхъ дѣятелей основать рельсовый заводъ въ столь богатомъ рудами и углемъ Кузнецкомъ округѣ, въ Сибири.

Къ 1-му Января 1882 изъ числа уложенныхъ на нашихъ дорогахъ рельсовъ находилось:

иностранныхъ 82,00%

приготовленныхъ въ Россіи изъ иностран. матеріаловъ	16.00%
приготовленныхъ въ Россіи изъ русскихъ матеріаловъ	2,00%
	100.00% [1])

Наши 4 самостоятельныхъ завода, ограниченные въ своемъ производствѣ извѣстными предѣлами сгораемаго, могутъ приготовлять въ годъ не болѣе 2.500,000 п. рельсовъ, тогда какъ для одного ремонта нашихъ 23,000 верстъ рельсовыхъ путей, при 10 лѣтней службѣ рельсовъ, требуется до 10 мил. п. въ годъ; главнѣйшіе изъ этихъ заводовъ безъ желѣзной дороги и безъ каменнаго угля неминуемо должны будутъ прекратить свое производство. Даже при постройкѣ Уральской дороги, проложенной по самой горнозаводской полосѣ, мы не могли справиться своими средствами: здѣсь уложено 2 мил. иностранныхъ и только 1 мил. русскихъ рельсовъ. [2]) Очевидно, въ нашемъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ мы не хозяева. Въ критическое время такая зависимость отъ заграничныхъ заводчиковъ можетъ поставить насъ буквально въ безвыходное положеніе. Что̀ касается до возникшихъ въ послѣднее время передѣльныхъ заводовъ, работающихъ на заграничномъ чугунѣ и сгораемомъ, то помощь ихъ есть ничто иное, какъ только новая и притомъ самая тяжелая форма нашей зависимости въ рельсовомъ дѣлѣ отъ иностранныхъ рынковъ. [3]) Не все-ли равно—нуждаться въ рельсахъ, или въ чугунѣ, изъ котораго они дѣлаются?

Всѣ эти соображенія приводятъ насъ къ тому заключенію,

---

[1]) Изъ вѣрныхъ неоффиціальныхъ свѣдѣній.

[2]) Журовъ, Ѳ.—Внѣшняя торговля Россіи. Русск. рѣчь 1879 г. № 4 стр. 133.

[3]) По 1 Янв. 1882 г. 4 перед. завода сдѣлали болѣе 26 мил. п. рельсовъ и получили болѣе 5 мил. преміи, установленной съ исключительной цѣлью поощрить свое самостоятельное производство,

что даже въ интересахъ самого желѣзнодорожнаго дѣла уральская горнозаводская промышленность, сама по себѣ, стóитъ того, чтобы проведена была желѣзная дорога по Тагильско-Ирбитскому направленію. Не нужно забывать при этомъ, что центръ горнозаводской дѣятельности есть именно средній Уралъ. Что бы не говорили, всегда останется несомнѣннымъ то, что широкое и прочное развитіе рельсоваго дѣла можетъ быть достигнуто лишь тамъ, гдѣ оно находится бокъ-о-бокъ съ рудой и минеральнымъ топливомъ; въ противномъ случаѣ оно всегда будетъ тѣмъ чахлымъ, неимѣющимъ будущности тепличнымъ растеніемъ, какимъ представляется въ настоящее время.

Что касается торговопромышленнаго значенія Ирбитской ярмарки, служащей, на первое время, конечнымъ пунктомъ для этой дороги, то, принимая во вниманіе громадность нашихъ пространствъ, рѣдкость и разбросанность населенія, а также и многія другія соціально-экономическія условія, въ которыхъ находится наша товговля и промышленность, мы должны признать, что ярмарки, вообще, играютъ у насъ особенно важную роль, какъ центры вѣками сложившихся торговопромышленныхъ отношеній, прервать которыя значитъ нанести вредъ не только ярмаркѣ, но и вообще торговлѣ и промышленности огромнаго района страны. Тѣмъ болѣе это справедливо въ отношеніи именно Ирбитской ярмарки, районъ вліянія которой захватываетъ не только Европейскую Россію, но и значительную часть Сибири. Возникновеніемъ и развитіемъ своимъ ярмарка эта всецѣло обязана не какимъ-либо искусственно созданнымъ условіямъ и правительственнымъ мѣропріятіямъ, а лишь счастливому положенію избраннаго ею пункта и тѣмъ естественнымъ соціально-экономическимъ условіямъ, въ которыхъ находилась въ то время страна и которыя затѣмъ исторически складывались въ періодъ ея двухвѣковаго роста. Не даромъ-же Ирбитская ярмарка

до сихъ поръ находила въ себѣ достаточно силъ для самозащиты всякій разъ, когда взгляды администраціи складывались въ пользу организаціи другихъ центровъ для торговыхъ сношеній нашихъ съ Востокомъ. Сила эта заключалась въ томъ, что всегда, при ближайшемъ обсужденіи вопроса, выступало значеніе Ирбити, какъ исторически сложившагося центра торговопромышленной жизни. Въ виду такого значенія Ибритской ярмарки въ ряду общихъ, прямо государственныхъ интересовъ, она вполнѣ заслуживаетъ не только крайней осторожности въ рѣшеніи, повидимому, личныхъ ея вопросовъ, но и полнѣйшаго къ нимъ вниманія со стороны администраціи. Въ настоящемъ случаѣ это оообенно важно, ибо отъ того или другого рѣшенія этого вопроса зависитъ вся будущая судьба Ирбитской ярмарки, т. е. ея процвѣтаніе или паденіе.

Линія Екатеринбургъ-Тюмень.

Длина линіи по постройкѣ и транзиту.

Длина линіи между Екатеринбургомъ и Тюменью равняется 306 вер., а протяженіе транзитнаго пути между конечными пунктами, т. е. г. Пермью на Камѣ и Тюменью на р. Турѣ, входящей въ составъ Обскаго бассейна, простирается до 774 верстъ, изъ нихъ 468 в. входятъ въ линію Уральской желѣзной дороги.

О техническихъ условіяхъ мѣстности, пересѣкаемой Екатеринбургско-Тюменской линіей, можно судить по слѣдующимъ свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ лицъ, участвовавшихъ въ послѣдней нивелировкѣ этой линіи (въ Августѣ 81г.). Направленіе линіи въ общемъ такое-же, какъ и прежнія: два правительств. (1874 и 75 г). и г. Губони-

на (1878 г.). Отъ Екатеринбурга до Прыщаловой (88 вер.) линія очень мало удаляется отъ главнаго Екатеринбургскаго тракта, пересѣкаетъ его много разъ, но вообще держится правой стороны тракта (отъ Екатер.). На 88 верстѣ линія вновь пересѣкаетъ трактъ и идетъ уже по лѣвой его сторонѣ. На протяженіи около 100 верстъ тянутся большія болота, за тѣмъ начинается спускъ къ Пышмѣ, переходъ ея у Маркушина и подъемъ на другой берегъ рѣки. У самаго Камышлова переходъ черезъ небольшую, но окаймленную крутыми берегами (насыпь выйдетъ около 9 саж.) рѣчку Камышловку. Устройство станціи въ Камышловѣ затруднительно, такъ какъ городъ этотъ стоитъ на р. Пышмѣ, отъ которой идетъ крутой подъемъ почти на 18 верстъ. Кромѣ того, по характеру мѣстности, трудно согласить желаніе города съ техническими требованіями мин. пут. сооб. Отъ 18-й версты за Камышловымъ начинается спускъ къ Юрмыгу 1-му (переходъ у Трифонова и Малахова). Спускъ этотъ равнымъ образомъ. весьма труденъ. Далѣе особыхъ трудностей не представляется. Общій характеръ мѣстности: обширныя болота, попадается рѣдкій и мелкій березнякъ и сосна; лѣсу вообще очень мало.

Издержки транзита на 774 версты протяженія всего пути составятъ (по $^1/_{36}$ к. съ пуда и версты) $21^1/_2$ коп. Стоимость эксплоатаціи линіи отъ Екатеринбурга до Тюмени, на протяженіи 306 вер., по 6 т. р. на версту, будетъ равняться 1.836,000 р. с.

Стоимость сооруженія и общій расходъ по содержанію линіи.

На основаніи произведенныхъ изысканій по Екатеринбургско-Тюменскому направленію, строительная стоимость сооруженія этой линіи опредѣлена въ 29,330 мет. руб. на версту, а стоимость подвижнаго состава въ 7,350 м. р. на версту; всего-же 36,680 руб. мет., или 55,020 кред. руб. (по курсу 150 за 100) [1]. Слѣдовательно по-

---

[1]) Записка М. П. С. „о направ. Сибпр. транз. жел. дороги“ отъ 2 Мая 1875 г. за № 2319 приложеніе 9-е.

стройка всей линіи на протяженіи 306 верстъ, вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ, обойдется въ 16.836,120 р. кр. а съ прибавленіемъ къ этой суммѣ 3.367,224 р., т. е. 20% потери на реализаціи основнаго капитала, получится 20.203,344 кр. руб. единовременныхъ затратъ на сооруженіе Екатеринбургско-Тюменской желѣзной дороги. Ежегодный расходъ на эксплоатацію равняется 1.836,000 р. Пятипроцентная гарантія дохода на затраченный капиталъ по постройкѣ дороги будетъ равняться 1.010,192 р. с.

Экономическое положеніе линіи.

Мѣстность, по которой проходитъ Екатеринбургско-Тюменская линія, по преимуществу земледѣльческая; только въ одномъ изъ участковъ она пересѣчетъ каменный уголь (близь Каменскаго зав. и Сухоложья), который до сихъ поръ, какъ и 25 лѣтъ тому назадъ, остается безъ эксплоатаціи [1]); на всемъ этомъ протяженіи линія встрѣчаетъ одинъ желѣзодѣлательный заводъ Каменскій, не имѣющій ни значенія, ни будущности, и нѣсколько винокуренныхъ заводовъ, изъ коихъ самый значительный зав. Талицкій ежегодно выкуриваетъ до 200 т. ведеръ. Въ районъ вліянія линіи входятъ три уѣзда: Екатеринбургскій, Камышловскій и Тюменскій, съ населеніемъ въ главнѣйшихъ пунктахъ до 40 т. душъ. [2]) Изъ представленной выше таблицы видно, что уѣзды эти по хлѣбной производительности и развитію скотоводства уступаютъ Ирбитскому уѣзду; по населенности же только Камышловскій стоитъ нѣсколько выше его (Ирбитскій —13,7 д. на кв. вер., Камышловскій 16,8). Въ торговопромышленномъ отношеніи ни Камышловъ, ни Тюмень не предста-

---

[1]) Какъ извѣстно, Сухоложское мѣсторожденіе около 25 лѣтъ назадъ разработывалось казной, но оставлено по недоброкачественности угля.

[2]) Въ Екатеринб.—21,929 д., Камышловѣ 2,296., Тюмени 12.892 д.

вляютъ важнаго для всего края значенія и служатъ лишь мѣстнымъ интересамъ. Въ 1845 г. въ Тюмени была учреждена ярмарка, но, не смотря на измѣненіе ея сроковъ, не могла выдержать конкуренціи съ Ирбитской и совершенно упала, что видно изъ слѣдующихъ цифръ оборотовъ этой ярмарки за девятилѣтній періодъ ея существованія: [1])

Года.	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1854	1855
	Въ тысячахъ рублей.								
Привезено . . .	3857	1678	1039	1103	1523	1213	934	714	492
Продано	1030	409	368	612	714	458	404	214	132

Учрежденная за тѣмъ въ Тюмени же лѣтняя ярмарка ни въ 1868, ни въ 1869 вовсе не осуществилась, хотя и числится до сихъ поръ, по названію.

Грузовое движеніе и доходность линіи.

Самостоятельныхъ мѣстныхъ грузовъ между Екатеринбургомъ и Тюменью насчитывается не болѣе 2-хъ мил. пудовъ: хлѣба Камышловскаго 1½ мил. пуд. и 200 тыс. ведеръ спирта [2]). Если принять въ разсчетъ исчисленную нами выше цифру транзитныхъ грузовъ и для Екатеринбургско-Тюменской линіи, т. е. 12 мил. пуд., то все грузовое движеніе по ней будетъ равняться 14 мил. пуд. Стоимость перевозки этихъ грузовъ по $^1/_{36}$ коп. съ пуда. и версты, на протяженіи 306 верстъ, обойдется въ 1.020,000 руб.; сборъ за провозъ пассажировъ дастъ 200 т. руб., слѣдовательно всего желѣзная дорога получитъ 1.220,000 р. въ годъ валоваго дохода. Расходъ же по эксплоатаціи составляетъ 1.836,000 руб.; въ концѣ концовъ получается дефицитъ въ 616 т. руб. въ годъ. Кромѣ того, до-

---

[1]) Статья г. Абрамова о Тюмени. Вѣст. И. Р. Географ. Общ. 1868 г. № 8.

[2]) Данныя Ирбит. город. общ. 1881 г.

рога потребуетъ ежогодной правительственной гарантіи дохода въ размѣрѣ 1.010,192 руб.— Что-же касается увеличенія грузоваго движенія по Екатеринбургско-Тюменской дорогѣ и ея доходности въ будущемъ, то хотя то-и другое несомнѣнно произойдетъ подъ вліяніемъ соединенія этой дорогой Камско-Обской водяной системы, но построенныя на такомъ общемъ основаніи соображенія никоимъ образомъ не могутъ быть выдвинуты изъ сферы самыхъ общихъ предположеній, относящихся притомъ къ весьма отдаленному будущему, которое находится въ непосредственной и исключительной зависимости отъ медленнаго роста экономическаго благосостоянія Сибирскаго края вообще.

Все вышеизложенное о проведеніи Камско-Обскаго рельсоваго пути по Екатеринбургско-Тюменскому направленію приводитъ насъ къ слѣдующимъ выводамъ:

1) Линія Екатеринбургъ-Тюмень не представляетъ кратчайшаго разстоянія между Камскимъ и Обскимъ бассейнами ни по постройкѣ, ни по транзиту.

2) Какъ коммерческое предпріятіе, линія эта оказывается несостоятельной; она не можетъ разсчитывать на достаточное грузовое движеніе, вслѣдствіе чего предполагаемый доходъ ея не только не покроетъ пятипроцентной гарантіи на задолженный капиталъ, но даже оказывается недостаточнымъ для покрытія необходимыхъ расходовъ по эксплоатаціи линіи. Слѣдовательно, въ финансовомъ отношеніи Екатеринбургско-Тюменская желѣзная дорога будетъ для государства одной изъ самыхъ убыточныхъ.

3) Въ развитіи мѣстной производительности края, Екатеринбургско-Тюменская линія можетъ имѣть лишь только второстепенное значеніе и при томъ не въ близкомъ будущемъ.

Дѣло въ томъ, что мѣстность, пересѣкаемая Екате-

ринбургско-Тюменской линіей, носитъ характеръ по преимуществу земледѣльческій, съ самыми слабыми зачатками иныхъ отраслей производительной промышленности; слѣдовательно, линія эта можетъ оказать существенное вліяніе, главнымъ образомъ, на развитіе хлѣбной производительности и другихъ земледѣльческихъ продуктовъ, въ которыхъ Россія менѣе всего нуждается для удовлетворенія своихъ внутреннихъ потребностей, такъ какъ въ продуктахъ этихъ имѣется значительный избытокъ, составляющій главный предметъ нашей отпускной торговли.

Сравненіе

полученныхъ данныхъ изъ разсмотрѣнія направленій Тагильско-Ирбитской и Екатеринб.-Тюменской проэктированныхъ линій.

Тагилъ-Ирбить.	**Екатеринб.-Тюмень.**
I. Длина линіи.	*I. Длина линіи.*
1. По постройкѣ . . . 180 в.	1. По постройкѣ . . . 306 в.
2. По транзиту . . . . 515 „ (Пермь-Н. Тагилъ-Ирбить).	2. По транзиту . . . . 774 „ (Пермь-Екатеринб.-Тюмень).
II. Стоимость провоза съ пуда на все разстояніе въ 515 верстъ 14,3	*II. Стоимость провоза* съ пуда на все разстояніе въ 774 версты 21,5
III. Затраты на сооруженіе:	*III. Затраты на сооруженіе:*
1. Стоимость версты 49,455 р.	1. Стоимость версты 55,020 р.
2. Общая стоим. 10.682,280 „ (съ издержками по реализаціи капитала)	2. Общая стоим. 20.203,344 р. (тоже).

IV. Расходъ на эксплоатацію 180 верстъ . . 1.080,000 р.	*IV. Расходъ на эксплоатацію* 306 верстъ . . 1.836,000 р.
V. Пятипроцент. гарантія дохода съ затраченнаго капитала . . . . 534,114 р.	*V. Пятипроцент. гарантія* дохода съ затраченаго капитала . . . . 1.010,192 р.
VI. Экономическое положеніе линіи въ торговопромышл. отношеніи:	*VI. Экономическое положеніе линіи въ торговопромышл. отношеніи:*
1. промышл. горнозаводская,	1. вовсе не развита
2. — земледѣльческая,	2. по преимуществу земледѣльч.
3. Ирбитская ярмарка.	3 незначител. мѣстныя ярмарки.
VII. Грузовое движеніе:	*VII. Грузовое движеніе:*
1. Самостоятельныхъ грузовъ, или мѣстныхъ . 16 мил. п.	1. Самост. грузовъ 2 мил. п.
2. Транзитныхъ . 12 —	2. Транзитныхъ 12 „
Всего 28 мил. п.	Всего 14 мил. п.
3. Ожидается въ самомъ ближайшемъ времени по проведеніи ж. дороги вѣрныхъ грузовъ minimum 8 м. п. въ годъ.	3. Въ отдален. будущемъ....?
VIII. Ежег. валовой доходъ равняется . . . . 2.000,000 р.	*VIII. Ежег. валовой доходъ* равняется . . . 1.220,000 р.
IX. Чистый . . . 920,000 „ что составитъ . 8,6% — на затраченный капиталъ.	*IX Дефицитъ* . . . 616,000 „ и приплата по гарантіи . . . 1.010,192 р.
X. Предпріятіе выгодное.	*X. Предпріятіе убыточное.*

Изъ разсмотрѣнія этой таблицы не трудно придти къ безошибочному заключенію о томъ: которое изъ двухъ указанныхъ направленій выгоднѣе въ финансовомъ и отвѣчаетъ болѣе нуждамъ въ экономическомъ отношеніяхъ.

Линія Тагилъ-Ирбить и по постройкѣ, и по транзиту оказывается гораздо короче Екатеринбургско-Тюменской, въ первомъ случаѣ—на 126 вер., а во второмъ—на 259 верстъ. Отсюда—огромная разница въ издержкахъ на сооруженіе и содержаніе линіи, но еще болѣе важная разница въ отношеніи транзита. Разница въ послѣднемъ случаѣ оказывается на 7,2 коп. за провозъ пуда въ

пользу транзитной линіи Пермь-Тагилъ-Ирбить. Слѣдовательно грузы по линіи Пермь-Екатеринбургъ-Тюмень будутъ обречены на постоянный непроизводительный расходъ въ размѣрѣ 7,2 коп. на каждомъ перевезенномъ пудѣ, что̀ составитъ, при грузовомъ движеніи въ 14 мил. пуд., ежегодной, совершенно безполезной потери 1.148,000 руб., кромѣ напрасной траты времени на прохожденіе грузами лишнихъ 259 верстъ.

Бо̀льшая затрата на сооруженіе Екатеринбургско-Тюменской линіи обусловливается, помимо постройки по этому направленію лишнихъ 126 верстъ, и меньшими техническими удобствами проходимой ею полосы, что̀ выражается разницею стоимости версты на 5,565 руб. противъ Тагильско-Ирбитской линіи. Стоимость сооруженія послѣдней обойдется почти вдвое дешевле Екатеринб.-Тюменской, а именно на 9.521,064 руб. Ежегодный непроизводительный расходъ на эксплоатацію лишнихъ 126 верстъ Екатеринбургско-Тюменской линіи будетъ равняться 756,000 р. Грузовое движеніе по Тагильско-Ирбитскому направленію будетъ болѣе въ два съ половиною раза, нежели по Екатеринбургско - Тюменскому (на 22 мил. пуд.), такъ какъ послѣднее имѣетъ самое ничтожное количество (2 мил. п.) мѣстныхъ самостоятельныхъ грузовъ, тогда какъ по первому ихъ насчитывается, въ настоящее время, до 16 мил. пуд., помимо ожидаемыхъ 8.000,000 п., которые, въ виду особыхъ экономическихъ условій горнозаводской полосы, неминуемо должны явиться въ самомъ близкомъ будущемъ.—Въ зависимости отъ перечисленныхъ условій находится и доходность обѣихъ линій. Линія Тагилъ-Ирбить, за покрытіемъ расходовъ по эксплоатаціи, дастъ чистаго дохода 920,000 руб. въ годъ, т. е. 8,6% на основной капиталъ, тогда какъ отъ линіи Екатеринбургъ-Тюмень ожидается дефицитъ въ 616 т. р., да кромѣ того потребуется правительственная помощь въ размѣрѣ 1.010,192 р. въ годъ на покрытіе пятипроцент-

ной гарантіи дохода. Въ торговопромышленномъ отношеніи всѣ преимущества оказываются, равнымъ образомъ, на сторонѣ Тагильско-Ирбитской линіи, ибо, благодаря своему благотворному вліянію на развитіе горнозаводской промышленности и торговли Ирбитской ярмарки, она представляетъ значительный общегосударственный интересъ, чего Екатеринбургско-Тюменская линія не имѣетъ.

Въ заключеніе, мы должны упомянуть еще объ одномъ важномъ обстоятельствѣ, также говорящемъ въ пользу Тагильско-Ирбитскаго направленія.

Такъ какъ конечные пункты обѣихъ линій, Ирбить и Тюмень, лежащіе на рѣкахъ Ницѣ и Турѣ, далеко не представляющихъ свободныхъ водъ Обскаго бассейна, [1]) могутъ служить лишь временно для соединительной Камско-Обской желѣз. дороги, то, съ развитіемъ по ней болѣе значительнаго грузоваго движенія, линію эту необходимо будетъ довести до такого пункта, въ которомъ открывались бы совершенно свободныя воды Обской системы. Съ другой стороны, только въ зависимости отъ развитія въ Сибири торговопромышленной жизни, въ томъ или другомъ направленіи, можетъ опредѣлиться и самое направленіе дороги далѣе въ Сибирь. Предрѣшать что̀-либо теперь было бы неосторожно и опаспо. Въ виду этихъ соображеній, Тагильско-Ирбитская линія представляетъ еще одно, и весьма важное преимущество сравнительно съ Екатеринбургско-Тюменской, ибо проведеніемъ первой вовсе не предрѣшается вопросъ о дальнѣйшемъ направленіи Сибирской желѣзной дороги, тогда какъ вторая, наоборотъ, заключаетъ въ себѣ прямое предрѣшеніе продолженія дороги по Южному направленію (Екатеринбургъ - Николо - Березово - Нижній - Казань) и въ сущности составляетъ одинъ изъ участковъ

---

[1]) См. особое приложеніе о способностяхъ къ судоходству рр. Ницы и Туры.

линіи въ $1^1/_2$ т. проэктированной уже въ этомъ направленіи вер. протяженія.

Существуетъ нѣсколько предположеній относительно дальнѣйшаго развитія Камско - Обской линіи по направленію въ Сибирь. Бо́льшаго вниманія заслуживаютъ два изъ нихъ: одно о продолженіи линіи на Тобольскъ, до свободныхъ водъ Иртыша, другое—до Омска. [1]) Но здѣсь достаточно одного взгляда на карту, чтобы замѣтить главнѣйшія преимущества Тагильско-Ирбитскаго направленія: прямизну линіи и краткость протяженія транзита. Въ самомъ дѣлѣ, какую громадную ломаную линію изобразила-бы Сибирская транзитная дорога, проведенная по Екатеринб.-Тюменскому направленію до Тобольска или Омска.

Въ первомъ случаѣ: протяженіе ея равнялось бы 1,033 вер., т. е. на 238 верстъ длиннѣе, чѣмъ по Тагильско-Ирбитскому направленію (795 в.), а по постройкѣ на 105 вер. длиннѣе. [2]). Если бы правительство пожелало продолжить линію отъ Ирбити до Тюмени и далѣе до Тобольска, то и тогда, въ томъ и другомъ случаяхъ, транзитный путь по Тагильско-Ирбитскому направленію былъ бы короче, чѣмъ по Екатеринбургско-Тюменскому почти на 100 в. (94). [3]).

Во второмъ случаѣ: продолженіе линіи отъ Ирбити на Тюмень, Ишимъ и Омскъ представляетъ совершенно прямое направленіе. Въ общемъ транзитная линія по этому направленію также будетъ гораздо прямѣе и короче,

---

[1]) Записка по вопросу о рельсовомъ соединеніи Обско-Иртышскаго и Волжско-Камскаго бассейновъ. генер.-губерн. Западной Сибири.

[2]) Линія Тагилъ-Ирбить-Тобольскъ . . . . . = 460 вер.
— Екатеринбургъ-Тюмень-Тобольскъ . . . . = 565. —

[3]) Линія Пермь-Тагилъ-Ирбить-Тюм. = 680 в. и 259 в. до Тоб. = 939 в.
— Пермь-Екатер.-Тюмень = 774 в. и 259 до Тобольска = 1033 в.

чѣмъ по Екатеринб.-Тюменскому, не говоря уже о той варіаціи, какую предлагаетъ авторъ помянутаго проэкта (отъ Екатеринб. вести черезъ Шадринскъ и Ишимъ въ Омскъ). По протяженію она будетъ короче второй на 94 версты. Слѣдовательно, въ какомъ бы изъ предложенныхъ направленій ни была проведена Тагильско-Ирбитская линія, она всетаки останется самымъ кратчайшимъ Сибирско-русскимъ транзитнымъ путемъ.

Стоя на почвѣ нашихъ основныхъ взглядовъ на значеніе у насъ желѣз. дорогъ, мы считаемъ излишнимъ доказывать безполезность проведенія Сибирской желѣзной дороги (на всемъ ея протяженіи) по Южному направленію; дорога эта въ дальнѣйшемъ своемъ продолженіи къ Нижнему должна была бы направиться по берегу Волги, слѣдовательно не только утратила бы характеръ питательнаго пути по отношенію къ самой важной нашей рѣкѣ, но и нанесла бы ей своей конкуренціей громадный вредъ. Съ другой стороны, нельзя ограничиваться разсмотрѣніемъ такого незначительнаго, относительно всего пути, участка,—отъ Екатеринбурга до Тюмени, такъ какъ намъ могутъ возразить, что оторванная отъ всей линіи эта часть дороги, сама по себѣ, не имѣетъ значенія, что она должна быть продолжена до Николо-Березова на Камѣ и что такая линія (Тюмень-Екатеринб.-Николо-Березово) будетъ болѣе отвѣчать всѣмъ условіямъ соединительнаго пути между Обскимъ и Камскимъ бассейнами, чѣмъ линія Ирбить-Тагилъ-Пермь. Такимъ образомъ представляется надобность перейти къ сравнительному разсмотрѣнію двухъ означенныхъ линій.

Линіи Тюмень-Екатеринбургъ-Н.-Березово и Ирбить-Н.-Тагилъ-Пермь.

Постройка и транзитъ.

1) Протяженіе линіи Тюмень-Екатеринбургъ-Н.-Березово по постройкѣ и транзиту равняется 796 вер. (Тюмень-Екатеринбургъ—306 вер., Екатеринбургъ-Н.-Березово на Камѣ—490 вер.)

2) Линія Ирбить-Н. Тагилъ-Пермь состоитъ изъ двухъ участковъ: Ирбить-Тагилъ, требующій постройки 180 вер., и Тагилъ-Пермь на Камѣ, представляющій готовый путь на протяженіи 335 вер. Такимъ образомъ, вся предполагаемая соединительная линія по этому направленію отъ Ницы до Камы будетъ равняться по постройкѣ 180 вер., а по транзиту 515 вер.

Сопоставляя между собою ту и другую линіи, видимъ, что первая линія длиннѣе второй по постройкѣ на 616 верстъ и по транзиту на 281 в.

Сравнительная стоимость постройки, движенія транзита и эксплоатаціи линій.

Строительная стоимость версты Екатеринбургъ - Н.-Березовскаго участка опредѣлена вмѣстѣ со стоимостью подвижнаго состава въ 40,790 мет. руб., [1]). что составитъ, по курсу 150 за 100, 61,185 руб. кред. на версту, а на все протяженіе 490 вер. 29. 980,650 кр. руб. Прибавивъ къ этой суммѣ стоимость постройки Екатеринбургско-Тюменскаго участка, опредѣленную выше въ 16.836,120 р. кр. получимъ 46.816,770 руб., а вмѣстѣ съ потерями по реализаціи этого капитала въ 20% (9.363,354 р.) стоимость этого участка возростетъ до

---

[1]). Вѣд. строительной стоимости Сиб. ж. д. Приложеніе 9 къ Запискѣ М. П. С. 1875 г. за № 2319.

55.363,354 руб. кр. Сравнивая эту сумму съ цифрою стоимости постройки линіи по направленію Тагилъ-Ирбить-(вмѣстѣ съ расходами по реализаціи) опредѣленной выше въ 10.682,280 р. видимъ, что на сооруженіе соединительной Камско-Обской линіи Тюмень-Н.-Березово придется единовременно затратить болѣе, чѣмъ на соединительную Пермско-Ирбитскую линію, на 44.681,174 руб., что, при настоящихъ финансовыхъ затрудненіяхъ государства, составляетъ весьма немаловажное обстоятельство.

Издержки за пробѣгъ грузами лишнихъ 281 вер. по линіи Тюмень-Н.-Березово, противъ Пермско-Ирбитской, (считая по $^1/_{36}$ коп. съ п. и в.), составитъ непроизводительнаго расхода на каждый пудъ въ 7,8 коп. (не принимая въ разсчетъ потерю лишняго времени), что̀ ляжетъ тяжелымъ бременемъ на малоцѣнные и тяжелые грузы сибирскаго транзита.—Хотя товарамъ, которые пойдутъ по Ирбитско-Пермской линіи, и придется дѣлать лишнее разстояніе отъ Перми по Камѣ до Николо-Березова, чего избѣгнутъ товары по Тюменско-Н.-Березовской линіи, но достаточно извѣстно, что фрахтъ за лишніе 100—200 в. по водяному пути, при движеніи грузовъ на дальнія разстоянія, или вовсе не возвышается, или, если и возвышается, то на самую незначительную долю. Такъ и въ данномъ случаѣ: провозъ пуда водою отъ Перми до Н.-Березова, при движеніи его до конечнаго пункта Нижняго, будетъ стоить никакъ не болѣе одной копѣйки, что составляетъ ничтожную потерю сравнительно съ выгодами отъ сокращенія пути по желѣзной дорогѣ на 281 версту. Наконецъ, не нужно забывать, что издержки по эксплоатаціи лишнихъ 281 вер. по линіи Тюмень-Н.-Березово обойдутся въ 1.686,000 руб. въ годъ.

Такимъ образомъ, при проведеніи соединительнаго Камско-Обскаго рельсоваго пути по направленію Тюмень-Екатеринбургъ-Н.-Березово государство понесетъ громадныя и крайне чувствительныя жертвы, въ то время какъ пред-

ставляется полная возможность избѣжать ихъ съ проведеніемъ дороги по Ирбитско-Пермскому направленію. Эти жес ртвыуть слѣдующія: 1) 44.681,074 рублей излишней единовременной затраты на сооруженіе; 2) совершенно непроизводительный ежегодный громадный расходъ по переплатѣ за движеніе грузовъ въ размѣрѣ, по крайней мѣрѣ, 7 коп. на пудъ и, наконецъ, 3) 1.686,000 руб. также непроизводительнаго ежегоднаго расхода по эксплоатаціи.

Экономическое значеніе линій.

Что-же касается экономическаго значенія Тюменско-Н.-Березовской линіи, сравнительно съ Ирбитско-Пермской, то и въ этомъ отношеніи первая, на всемъ ея протяженіи, далеко уступаетъ послѣдней по тѣмъ-же причинамъ, которыя достаточно разъяснены выше по отношенію къ Екатеринбургъ-Тюменскому участку.

Изъ приведеннаго нами сравненія ясно слѣдуетъ, что всѣ выгоды и преимущества безспорно оказываются на сторонѣ Пермско-Тагильско-Ирбитской линіи. Но, въ заключеніе, укажемъ еще на одно въ высшей степени важное обстоятельство.

Хотя дѣятельность Уральской желѣзной дороги съ каждымъ годомъ замѣтно развивается, что служитъ прямымъ доказательствомъ того значенія, которое имѣютъ въ томъ отношеніи собственно горнозаводскіе грузы, тѣмъ не менѣе окончательный результатъ эксплоатаціи этой линіи, вслѣдствіе зависимости ея отъ неудовлетворительной эксплоатаціи Луньвенской вѣтьви (этой дороги будущаго), выражается дефицитомъ. Правительство приплачиваетъ по гарантіи дороги до $3^1/_2$ мил. р. въ годъ. Съ проведеніемъ Тюменско-Н.-Березовской линіи, значительная часть транзитныхъ грузовъ и даже произведнія Урала будутъ отвлечены отъ Уральской дороги. Такимъ образомъ, государство будетъ имѣть двѣ конкурирующихъ между собою дороги, крайне необезпеченныхъ

достаточнымъ грузовымъ движеніемъ, и правительственная приплата по гарантіямъ обѣихъ линій увеличится по крайней мѣрѣ вдвое. Тогда какъ съ проведеніемъ Ирбитско-Тагильской линіи не только значительно увеличится движеніе собственно горнозаводскихъ грузовъ по Уральской дорогѣ, и безъ того уже заявившей себя въ этомъ отношеніи, но эта послѣдняя дорога, кромѣ того, безспорно выиграетъ и отъ увеличенія транзитныхъ грузовъ. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что подъ вліяніемъ всѣхъ этихъ обстоятельствъ доходность Уральской дороги быстро поднимется и что дорога эта не только не потребуетъ правительственной приплаты, но, наоборотъ, въ ближайшемъ будущемъ, станетъ въ ряду очень немногихъ нашихъ доходныхъ линій.

VI.

Главные проэкты Сибирской желѣзной дороги.

Наши замѣтки, въ сущности, окончены. Но въ виду особой важности вопроса о постройкѣ собственно Сибирской дороги, мы считаемъ не лишнимъ, для желающихъ ознакомиться съ другими существующими проэктами и записками по вопросу о направленіи этой дороги, представить здѣсь краткій обзоръ тѣхъ изъ нихъ, которые обратили на себя наибольшее вниманіе общества и правительственныхъ сферъ. Проэкты эти, по нашему мнѣнію, суть слѣдующіе: 1) проэктъ горнаго инженера ген. *Рашета*; 2) проэктъ *Южнаго* направленія; 3) проэктъ *Сѣвернаго* направленія; 4) проэктъ г. *Любимова*; 5) записки: г. *Островскаго*; 6) г. *Орлова* и 7) *Генералъ-губернатора Запад. Сибири*.

Проэктъ Рашета.

Въ 1862 году гг. Кокоревымъ и К°. было произведено первое изысканіе направленія для Сибирской желѣзной дороги по проэкту горнаго инженера генерала Рашета отъ Перми черезъ Н. Тагилъ до г. Тюмени. Дорога эта должна была удовлетворять вмѣстѣ горнозаводскимъ и транзитнымъ цѣлямъ. Вотъ что говоритъ г. Рашетъ по-

этому предмету въ своей брошюрѣ: [1]) «Важнѣйшіе горные заводы наши расположены по обѣимъ сторонамъ Уральскихъ горъ, между обширнѣйшими системами водъ Европы и Азіи, начинающимися, на европейской сторонѣ, Чусовою и Камою, а на азіатской—Турою и Тоболомъ. На европейской сторонѣ Урала лежитъ Пермь, при Камѣ, а на азіатской Тюмень, при р. Турѣ, вливающейся въ Тоболъ. Эти-то два пункта, расположенные на берегахъ судоходныхъ рѣкъ, необходимо соединить желѣзною дорогою, которая пересѣкла бы Уральскія горы въ мѣстахъ расположенія главнѣйшихъ горныхъ округовъ средняго Урала.

«Протяженіе всей линіи отъ Перми до Тюмени составитъ 554 версты, и она должна быть проведена ближе къ сѣверной части средняго Урала, заключающей въ себѣ самыя обильныя мѣсторожденія желѣзныхъ рудъ и подающей большія надежды на обрѣтеніе каменнаго угля. На этомъ-то основаніи оказывается выгоднѣйшимъ проэктируемую желѣзную дорогу провести черезъ заводскіе округа: Пермскій—казенный, Кылновскій—гр. Строгонова, Гороблагодатскій—казенный, Тагильскій—Демидовыхъ, Алапаевскій—наслѣдн. Яковлевыхъ и далѣе, черезъ Ирбить, на Тюмень, что составляетъ притомъ и кратчайшее протяженіе между сплавными пунктами. Предполагаемая желѣзная дорога должна пересѣчь хребетъ Урала въ дачѣ Нижнетагильскихъ заводовъ, гдѣ онъ чрезвычайно низменъ и представляетъ, такъ сказать, естественный проходъ для желѣзной дороги. Вообще вся мѣстность, по которой должна пройти проэктируемая желѣзная дорога, чрезвычайно благопріятна и, большею частью, представляетъ ровную поверхность, въ особен-

---

[1]) Рашетъ, В.—О развитіи въ Россіи горной промышленности и механическаго искусства посредствомъ устройства желѣз. дороги въ центрѣ Уральской горной промышленности. СПБ. 1866 г.

ности по восточную сторону Урала, орашаемую рѣками: Тагиломъ, Нейвою, Ницею и Турою, вдоль которыхъ и представляется возможность вести дорогу. Лѣсъ для всѣхъ вообще потребностей желѣзной дороги, почти по всей линіи, находится въ изобиліи. Другіе строительные матеріалы, какъ-то: глина, песокъ, камень и проч. также встрѣчаются по всей линіи въ значительныхъ массахъ. Большихъ мостовъ и вообще дорого стоющихъ сооруженій не потребуется, такъ что, судя по всѣмъ до нынѣ собраннымъ даннымъ, стоимость версты Уральской желѣзной дороги едва ли превыситъ въ сложности 45 т. руб.» Далѣе, Рашетъ перечисляетъ всѣ выгодны, представляемыя проэктируемой имъ желѣзной дорогой; главнѣйшія изъ нихъ, по его мнѣнію, суть слѣдующія:

1) Дешевизна и скорость доставки сибирско-русскихъ товаровъ къ мѣстамъ ихъ сбыта.

2) Развитіе уральской горнозаводской промышленности и производительныхъ силъ Сибири.

3) Дорога навсегда устранитъ бѣдственное для уральскихъ заводовъ непомѣрное возвышеніе цѣнъ на хлѣбъ и другіе жизненные припасы и представитъ возможность доставлять ихъ на главнѣйшіе уральскіе рынки въ теченіе всего года изъ отдаленнѣйшихъ пунктовъ.

4) Она дастъ полную возможность снабжать горные заводы минеральнымъ топливомъ и тѣмъ отвратитъ громадное истребленіе лѣсовъ.

Южное направленіе.

(По проэкту г. Богдановича).

Въ 1874 и 75 годахъ были произведены правительственныя изысканія мѣстности для проведенія Сибирской желѣз. дороги по такъ называемому Южному направленію

отъ Нижняго-Новгорода, по лѣв. берегу р. Волги, черезъ Козьмодемьянскъ на Казань, затѣмъ на Березовскую пристань (ниже Сарапула на р. Камѣ) и Красноуфимскъ до Екатеринбурга, и оттуда черезъ Камышловъ до Тюмени, всего протяженіемъ около 1½ т. верстъ. (1477). Земляныхъ работъ исчислено по этому направленію 5.224,000 куб. саж., или 3,540 куб. саж. на версту. На пути встрѣчается 13 переходовъ черезъ болѣе значительныя рѣки, требующія мостовыхъ сооруженій съ отверстіями отъ 40 до 400 саж. и высотою надъ уровнемъ воды отъ 3 до 19½ саж. стоимостью въ 9.236,801 м. руб., или 13.855,201 кр. руб. (по 150 за 100). Общая строительная стоимость дороги исчислена въ 63.032,780 руб. мет., или 94.549,170 руб. кр. (по курсу 150 за 100), что составитъ на версту 42,676 р. мет., или 64,014 р. кред. Линія проходитъ преимущественно по земледѣльческой полосѣ и параллельно двумъ важнѣйшимъ водянымъ путямъ Камѣ и Волгѣ; кромѣ того, конкурирующими ей путями являются рѣки Чусовая, Уфа и Бѣлая, а также Уральская желѣзная дорога. Сторонники Южнаго направленія, основываясь на «Отчетѣ коммисіи по изслѣдованію вопроса о выгоднѣйшемъ направленіи Уральской желѣз. дороги» принимаютъ количество ожидаемыхъ по этой линіи грузовъ до 18½ мил. пуд.

Сѣверное направленіе.

Линія Сибирской желѣзной дороги по Сѣверному направленію, изслѣдованная правительственными и частными инженерами, проходитъ отъ Кинешмы, гдѣ она примыкаетъ къ Шуйско-Ивановской желѣз. дорогѣ, черезъ Макарьевъ, Ветлугу, Кательничъ, Вятку и Глазовъ до Перми

на соединеніе въ этомъ послѣднемъ пунктѣ съ Уральскою горнозаводской желѣз. дорогой, всего протяженіемъ 933 версты. Отсюда по линіи Уральской желѣз. дороги 335 вер. до ст. Н.-Тагилъ. Отъ Н.-Тагила линія направляется на сѣверо-востокъ до Салдинскихъ заводовъ и далѣе получаетъ общее направленіе на востокъ, съ незначительными лишь частными отъ него отклоненіями, пролегая по сравнительно ровной мѣстности, до г. Ирбити. Пересѣкши р. Ницу мостомъ съ отверстіемъ въ 70 саж. высотою $2^1/_2$ с. при ширинѣ розлива до 1 версты, линія желѣз. дороги доходитъ до Тюмени, въ разстояніи 345 вер. отъ Н. Тагила. Такимъ образомъ вся линія по транзиту будетъ ровняться (отъ Кинешмы до Тюмени) 1613 вер., а по постройкѣ всего 1278 вер. Земляныхъ работъ исчислено по этому направленію 2.785,320 куб. саж. или на версту 2101 куб. с. Мостовыхъ сооруженій потребуется 10 съ отверстіями отъ 50 до 300 саж. и высотою надъ уровнемъ воды отъ $2^1/_2$ до $14^1/_2$ саж., стоимостью въ 6.678,418 мет. руб., или 10.017,627 кр. руб. (по курсу 150 за 100). Общая строительная стоимость линіи обойдется въ 46.996,590 руб. мет. или 70.494,885 р. кр., что составитъ на версту 36,773 руб. мет. или 55,160 р. кред. Линія на всемъ своемъ протяженіи пересѣкаетъ двѣ полосы: земледѣльческую и горнозаводскую и проходитъ по сѣверной окраинѣ Россіи, нуждающейся въ земледѣльческихъ продуктахъ. Для соединенія Сибири съ Петербургомъ, не отклоняясь отъ Кинешемско-Тюменскаго направленія, приходится дополнить Сѣверную Сибирскую линію еще участкомъ желѣз. дороги отъ Рыбинска черезъ Кострому до ст. Котлово, т. е. до 59-ой версты (считая отъ Кинешмы). Московско-Сибирской линіи. Этотъ дополнительный участокъ Сибирской желѣз. дороги можетъ быть направленъ или мимо Ярославля, въ разстояніи 21 вер. отъ его, съ переходомъ р. Волги у Романово-Борисоглѣбска, или черезъ самый Ярославль, съ переходомъ Волги у этого

города. Въ первомъ случаѣ, длина дополнительнаго участка составитъ 237 в., а во второмъ 253 вер. Строительная стоимость въ первомъ случаѣ, вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ, будетъ 9.887,640 м. руб., а во второмъ 10.507,690 р. мет. Такимъ образомъ, Сѣверная Сибирская желѣзная дорога въ двухъ пунктахъ будетъ имѣть связь съ Москвой (у Кинешмы и Ярославля), соединится съ Петербургомъ, а по проведеніи Вятско-Двинской желѣз. дороги съ Архангельскимъ портомъ и посредствомъ р. Вятки съ Казанью, черезъ что Сибирская линія получитъ въ этой полосѣ обширнѣйшій кругъ для своего вліянія. Хотя въ настоящее время крайне трудно даже приблизительно опредѣлить степень грузоваго движенія по этой линіи, но, судя по усиливающемуся съ каждымъ годомъ грузовому движенію Уральской дороги, достигшему въ 1880 году до $30^1/_2$ мил. пуд., [1]) можно ожидать, что оно будетъ весьма значительно, тѣмъ болѣе, что большая часть Сибирскаго сырья (кожа, сало, льняное сѣмя и т. п.) тяготѣетъ почти исключительно къ Петербургскому порту; русскіе же товары колоніальные удобнѣе будетъ всегда отправлять непосредственно изъ порта, чѣмъ изъ Москвы, а мануфактурные прямо съ фабрикъ: московскихъ, расположенныхъ главнымъ образомъ вдоль Ярославской желѣз. дороги, Шуйскихъ, Ивановскихъ и Кинешемскихъ, сосредоточенныхъ вдоль Шуйско-Вознесенской желѣз. дороги, и наконецъ Костромскихъ и Ярославскихъ, расположенныхъ въ Костромѣ, Ярославлѣ и ихъ окрестностяхъ. Съ постройкою желѣзной дороги по Сѣверному направленію приблизится осуществленіе вошедшей уже въ Высочайше утвержденную сѣть Вятско-Двинской дороги, полезное вліяніе которой, въ связи съ Пермско-Вятской и съ Вятско-Рыбинскою дорогами, распространится на весь сѣ-

---

[1]) „Отчетъ правленія Общ. Урал. желѣз. дор. за 80 г.“

веръ Россіи, лишенный какихъ бы то ни было улучшенныхъ путей сообщенія, почему земледѣліе и различнаго рода промыслы въ этихъ уѣздахъ находятся въ совершенномъ застоѣ.

Прозктъ Любимова.

Въ 1869 году, почетный гражданинъ И. Любимовъ произвелъ изысканіе отъ Перми черезъ г. Кунгуръ, Екатеринбургъ и Шадринскъ до Бѣлозерской слободы, народящейся въ 49 вер. сѣвернѣе Кургана на р. Тоболѣ (711 вер.). Сверхъ того, г. Любимовымъ произведены изысканія варіанта къ означенной линіи отъ г. Осы до дер. Янчиковой (136 вер.) и горнозаводской вѣтви, отдѣляющейся отъ главной линіи въ 56 вер. западнѣе Екатеринбурга, по направленію на сѣверъ, черезъ Нижнетагильскій заводъ, до Кушвинскаго казеннаго завода Гороблагодатскаго округа (131 в.). По мнѣнію Любимова, линія эта, удовлетворяя общегосударственнымъ нуждамъ и экономическимъ условіямъ Пермскаго края и югозападной Сибири, въ то же время вполнѣ обезпечиваетъ доходность предполагаемой дороги, что̀ онъ и старается доказать цифрами, соображеніями и данными, приводимыми въ его «Запискѣ къ проэкту Пермско-Уральской желѣз. дороги, 1870 г.»—Въ настоящее время, съ проведеніемъ Уральской горнозаводской жел. дор., проэктъ Любимова потерялъ всякое практическое значеніе.

Переходя къ краткому изложенію помянутыхъ выше Записокъ по вопросу о направленіи Сибирской желѣз. дороги, мы отводимъ бо́льшее мѣсто запискѣ г. Островскаго, въ которой проводится болѣе широкій и въ общихъ отдѣлахъ болѣе правильный взглядъ на интересующій насъ предметъ.

Записка Н. Островскаго.

Члена Пермскаго статистическаго комитета.

(„Къ вопросу о желѣзныхъ дорогъ въ Сибири. 1880 г.“)

Г. Островскій въ своемъ изслѣдованіи разсматриваетъ четыре отдѣльныхъ линіи. Первой и самой необходимѣйшей изъ нихъ авторъ признаетъ соединительную Камско-Обскую линію отъ Н.-Тагила на Ирбить и Тобольскъ; двѣ слѣдующія, отъ Томска или Ачинска на Красноярскъ (Обско-Енисейская) и отъ Омска на Барнаулъ къ Китайской границѣ (Русско-Китайская), онъ считаетъ стоящими на очереди по осуществленіи первой дороги. Затѣмъ четвертая линія, называемая имъ Южной или Трансъ-Сибирской, проэктируется отъ Рязани на Спасскъ, Уфу (или отъ Нижняго на Казань, Чистополь, Уфу) и далѣе черезъ Златоустъ, Челябу, Ачинскъ, Красноярскъ, Канскъ, Удинскъ Балоганскъ до Иркутска. Послѣдняя, по словамъ самаго автора, предполагается для осуществленія лишь въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ и только при условіи широкаго развитія экономической культуры Сибири. Считая это блаженное время весьма

отъ насъ отдаленнымъ, мы не сочли нужнымъ входить въ разсмотрѣніе этой послѣдней линіи.

Сдѣлавъ предварительно краткій обзоръ современнаго политико-экономическаго состоянія Сибири въ границахъ вліянія предполагаемыхъ имъ линій Сибирской желѣзно-дорожной сѣти, г. Островскій, затѣмъ, переходитъ къ вопросу о томъ, что́ нужно въ настоящее время для упроченія и развитія экономическаго быта Сибири и ея сношеній съ Россіей, и говоритъ, что отвѣтъ на этотъ вопросъ распадается на слѣдующіе два главные тезиса:

«1) Необходимо въ началѣ улучшить и облегчить внутреннія сношенія Сибири, чѣмъ одновременно и вызвать къ жизни ея силы. 2) Вслѣдъ за переходомъ Сибири къ болѣе высокой культурѣ, дополнить существующіе пути транзита по сю сторону Урала, которые пока признать достаточными. Для того, чтобы вывозить что либо *изъ Сибири* надо, чтобъ она имѣла возможность производить это нѣчто, передвигать и доставлять къ своей географической границѣ (къ Уралу), такъ какъ мы видѣли, что отъ этой послѣдней и *на Каму* существуютъ уже тѣ или другіе въ большей или меньшей степени удобные пути: Чусовая, Уфа и Уральская дорога. Далѣе, всякая выстроенная нынѣ желѣзная дорога *отъ Камы* (съ началомъ въ Перми или Сарапулѣ, безразлично) и до верховьевъ Волги должна неминуемо и надолго остаться бездоходной въ виду конкуренціи воднаго пути. Дѣйствительно, какъ 830 верстъ желѣзнаго пути отъ Перми до Нижняго, такъ и 800 отъ Сарапула до Нижняго же, даже при среднемъ тарифѣ $^1/_{40}$ (что едва-ли возможно), дадутъ стоимость провоза отъ 20 до 21 коп. съ пуда, тогда какъ таковой же провозъ отъ Перми до Нижняго водою обыкновенно не превосходитъ 7 — 8 копѣекъ. Короче, доставка по желѣзной дорогѣ будетъ *втрое* дороже доставки водою; въ силу чего несомнѣнно значительная часть при-и-зауральскаго *сырья* по преженму пойдетъ

водою. Такимъ образомъ, помышлять о немедленномъ соединеніи сѣти русскихъ дорогъ съ возникающей сибирской, можно только въ сравнительно отдаленномъ будущемъ и, главное, послѣ значительнаго, противъ теперешняго, поднятія экономическихъ силъ Сибири, что можетъ быть достигнуто мѣстными зауральскими и притомъ не зависящими другъ отъ друга желѣзными дорогами. [1]) Принимая во вниманіе экономическій бытъ Сибири, намъ съ достаточной рельефностью выясняются слѣдующія три настоятельныя задачи, въ числѣ прочихъ, по вопросу поднятія ея благосостоянія. *Первая* — установленіе связи между рѣками Россіи (Волга-Кама) и западной Сибири (Иртышъ-Обь), другими словами—уничтоженіе преграды между Россіей и Зап. Сибирью. *Вторая*—такое же установленіе связи Западной Сибири съ Восточной, т. е. соединеніе Обско-Иртышскаго бассейна съ Енисейскимъ *Третья* — упроченіе и развитіе путей сообщенія съ Китаемъ. Разрѣшеніе этихъ задачъ мы видимъ въ скорѣйшемъ сооруженіи слѣдующихъ трехъ желѣзныхъ дорогъ въ Сибири: Пермско-Тобольской (Камско-Иртышской), Томско-Красноярской (Обско-Енисейской) и Омско-Барнаульской (будущей Русско-Китайской).

«Перейдемъ къ ближайшему ихъ разсмотрѣнію.

«Почти всѣ до сихъ поръ предложенные и обсуждавшіеся проэкты зауральскихъ дорогъ своими конечными пунктами избирали не Иртышъ, а его притоки. Одни останавливались въ Ирбити (на Ницѣ), другіе въ Тюмени (на Турѣ), третьи въ селеніи Артомоново (на Тоболѣ) и нѣкоторые даже на пустынной сѣверной рѣчкѣ

---

[1]) Мы не допускаемъ возраженія, что эксплутированіе отдѣльныхъ дорогъ въ Сибири не исполнимо, ссылаясь на существованіе изолированной Уральской дороги. *Прим. ав.*

Сосьвѣ (притокъ Тавды). Наше глубокое убѣжденіе, что всѣ эти проэкты далеко не разрѣшаютъ занимающаго насъ вопроса.

«Изъ приведеннаго ранѣе описанія рѣкъ (стр. 14—23) мы видимъ, что ни одинъ изъ названныхъ лѣвыхъ притоковъ Иртыша не имѣетъ необходимыхъ данныхъ для установленія по немъ прочнаго и широкаго развитія того судоходства въ Сибири, которое во всякомъ случаѣ не должно быть построено на иныхъ началахъ, чѣмъ судоходство по Волгѣ и Камѣ. Можно ли серьезно думать, что малые пароходики, барки (а не баржи) принесутъ существенную пользу обширному краю и возможному обширному торговому движенію. Такое предположеніе едва ли не равносильно примѣненію узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ къ главнымъ артеріямъ грузоваго движенія въ государствѣ. Устраивать конечную желѣзнодорожную пристань на рѣкахъ, непревышающихъ 50—60 сажень ширины, съ измѣнчивыми, капризными фарватерами, съ массой мелей и при причудливой извилистости этихъ рѣкъ,—было-бы, повторяемъ, крупной и трудно поправимой ошибкой [1]).

Пермско-Тобольская линія.

«При простомъ взглядѣ на карту видно, что наибольшее сближеніе такихъ грандіозныхъ рѣкъ, какъ Кама и Иртышъ, находится именно на линіи, соединяющей Пермь съ Тобольскомъ. Какъ къ сѣверу, такъ и къ югу отъ этой линіи обѣ рѣки уклоняются одна къ западу, другая къ востоку. Въ проэктируемомъ же направленіи построена и часть Уральской дороги до Н.-Тагила, т. е. иначе, значительно болѣе трети Пермско-Тобольской линіи уже готово. Дальнѣйшее продолженіе этой линіи

---

[1]) Отъ Тюмени, по фарватеру рр. Туры и Тобола до Артамонова 233 версты, до Тобольска 406 в., по тракту же до Артамонова 119 вер., а до Тобольска 259 в.

отъ Н.-Тагила чрезъ Ирбить прямо на Тобольскъ представитъ далеко меньшія затрудненія, такъ какъ главное (перевалъ чрезъ Уралъ) уже исполнено. Къ этому прибавимъ, что сказанное продолженіе пересѣчетъ на своемъ пути р. Ницу (у Ирбити), Туру и Тавду (Тавда многоводнѣе Туры), такъ что каждое, даже разновременное исполненіе этихъ частей, уже даетъ выходъ на воды Обско-Иртышскаго бассейна [1]).

«Существенно важнымъ, при выборѣ Тобольска конечнымъ пунктомъ желѣзной дороги, является его положеніе на Иртышѣ по отношенію ко всѣмъ притокамъ послѣдняго. Дѣйствительно, ранѣе мы видѣли, что наиболѣе плодородныя мѣстности Сибири, каковы—Ишимская, Барабинская и частью Кулундинская степи, омываются водами Иртышскаго бассейна; въ силу чего произведенія какъ этихъ, такъ и другихъ смежныхъ мѣстностей имѣютъ полную возможность при помощи притоковъ Иртыша достигнуть Тобольска сплавомъ, *безъ взводнаго* судоходства, такъ какъ этотъ городъ расположенъ ниже впаденія въ Иртышъ всѣхъ его сколько нибудь значительныхъ притоковъ. При иномъ выборѣ конечно желѣзнодорожной пристани, напримѣръ, въ Тюмени или Артомоновѣ, это несомнѣнное удобство изчезаетъ и наоборотъ всѣ сибирскіе грузы обрекаются на неизбѣжное слѣдованіе вверхъ по теченію извилистыхъ и сравнительно мелководныхъ рѣкъ, что, безъ сомнѣнія, крайне тяжело отзовется на каждомъ пудѣ этихъ грузовъ.

«Для безпристрастнаго изслѣдователя приведенныхъ основаній, вѣроятно, совершенно достаточно, чтобъ при-

---

[1]) Такимъ образомъ изъ всѣхъ 800 в. Пермско-Тобольской линіи подлежитъ достроить лишь 465 в., а именно: отъ Н. Тагила до Ирбити 175 в., и отъ Ирбити до Тобольска 290 верстъ.

Прим. ав.

знать за Пермско-Тобольской линіей безусловное право на ея осуществленіе; но въ виду существованія особаго проэкта, такъ называемой южной Сибирской дороги, мы считаемъ умѣстнымъ высказать нѣсколько общихъ соображеній, подтверждающихъ всю ошибочность выбора этого направленія.

«Прежде всего отмѣтимъ, что при выборѣ всякой желѣзной дороги, направленной на Тюмень, эта послѣдняя никогда не останется конечнымъ пунктомъ; силою вещей послѣдуетъ неминуемое продолженіе ея на Тобольскъ, на *дѣйствительно* свободныя воды Иртыша. Мы уже видѣли, что разстояніе отъ Перми и Сарапула до Нижняго почти одинаково (830—800 верстъ), такимъ образомъ при сравненіи Пермско-Тобольской линіи съ Южной (по проэкту Богдановича), мы смѣло можемъ не разсматривать до-*Камскую* (отъ Нижняго) часть этой послѣдней, въ силу чего предметомъ сравненія остается лишь вторая ея часть, т. е. Сарапульско-Тобольская (чрезъ Екатеринбургъ и Тюмень). Самый поверхностный взглядъ на карту показываетъ, что въ проэктѣ Пермско-Тобольской дороги (чрезъ Н. Тагилъ и Ирбить) какъ русскія, такъ и сибирскія свободныя воды соединяются наикратчайшей линіей, тогда какъ во второмъ соединеніе ихъ происходитъ наискось, съ безполезнымъ удлинненіемъ. Едва ли поэтому есть надобность доказывать, что происходящее удлинненіе (на 200 вер.) не отразится крайне тяжело на стоимости доставки всѣхъ транзитныхъ грузовъ. Къ этому прибавимъ, что такое удлинненіе вызоветъ переплату минимально 5—6 коп. съ пуда (принимая средній тарифъ $^1/_{40}$ съ пуда и версты), тогда какъ доставка водою отъ Перми до Сарапула (около 400 вер. по Камѣ), дополняющая первый путь, отнюдь не превзойдетъ 2-хъ копѣекъ, а можетъ быть и менѣе [1]).

---

[1]) Эти 400 верстъ составляютъ $^1/_3$ пути отъ Перми до Нижняго. Цѣна доставки водою за все разстояніе 7—8 к. Необходимо

«Кромѣ того, еще большее значеніе имѣетъ затрата вновь 50—60 мил. рублей, вмѣсто 25 или 30, необходимыхъ по щедрому разсчету для дополненія Пермско-Тобольской линіи. Затрата эта, будучи сама по себѣ непроизводительной, подорветъ вдобавокъ 50 мил., затраченныхъ уже государствомъ на Уральскую дорогу; при чемъ въ совокупности вызовется безконечная цѣпь доплать по гарантіямъ обѣихъ линій.

«Въ послѣднее время выступила на сцену еще постройка линіи отъ Екатеринбурга на Тюмень. Ясно, что подобное предпріятіе основано на предполагаемомъ продолженіи этой дороги и на Сарапулъ, и на Тобольскъ (повторяемъ, что послѣдняго обстоятельства не миновать); поэтому все сказаное собственно о Сарапульско-Тобольской линіи цѣликомъ относится и къ этому видоизмѣненію того же вопроса, такъ какъ трудно предположить, чтобъ Екатеринбургско-Тюменская линія предназначалась для дополненія Уральской дороги. Одного взгляда на карту достаточно, чтобъ безусловно отбросить подобное предположеніе, представляющее собой чудовищное и необъяснимое искривленіе транзитнаго пути.

«Для нагляднаго сравненія разстояній по разматриваемымъ нами проэктамъ соединенія Камско-Волжскаго бассейна съ Иртышско-Обскимъ, приводимъ слѣдующую таблицу:

ПЕРМСКО-ТОБОЛЬСКАЯ ЛИНІЯ.			САРАПУЛЬСКО-ТОБОЛЬСКАЯ.		
Названія главныхъ пунктовъ.	Число верстъ.	Примѣчаніе.	Названіе главныхъ пунктовъ.	Число верстъ.	Примѣчаніе.
Отъ Перми до Нижн. Тагила	335	Часть существ. Уральской дороги.	Отъ Сарапула до Екатеринб.	468	По проэктамъ.
Отъ Нижн. Тагила до Ирбити.	175	По изысканіямъ.	Отъ Екатеринб. до Тюмени. .	270	
Отъ Ирбити до Тобольска.	290		Отъ Тюмени до Тобольска . .	259	По тракту.
ВСЕГО . . .	800		ВСЕГО . .	997	

отмѣтить, что въ виду особыхъ условій многіе пароходчики не придаютъ значенія одной, двумъ сотнямъ лишнихъ верстъ удлиненія пути.

«Этими цифрами подтверждается приводимая нами выше разница въ длинѣ обѣихъ линій на 200 верстъ (197). Ко всему сказанному надо еще прибавить, что̀ Сарапульско-Тобольская линія, пересѣкая вновь Уралъ (что далеко не такъ просто и дешево), на своемъ пути до него встрѣтитъ сильную конкуренцію рѣки Бѣлой и ея приток-Уфы, а за Ураломъ совершенно не удовлетворитъ потребностямъ за-уральскаго треугольника, центръ тяжести котораго ниже, близь Шадринска; т. е. не внесетъ въ приуральскій край ни по эту, ни по ту сторону хребта ни какого существеннаго измѣненія въ экономическомъ его строѣ. Между тѣмъ Пермско-Тобольская линія, на путикъ Ирбиту, существенно подниметь и оживитъ какъ раіонъ значительныхъ Салдинскихъ и Алапаевскихъ заводовъ, такъ и облегчитъ доставку хлѣба изъ Ирбитскаго и Туринскаго уѣздовъ для Верхотурскаго, котораго и нынѣ подвозится уже отъ 2-хъ до $2^1/_2$ мил. п.—Заканчивая разсмотрѣніе Пермско-Тобольскаго направленія, нельзя не сказать нѣсколько словъ о самомъ Тобольскѣ, которому несомнѣнно принадлежитъ блестящая будущность. Тобольскіе торговцы уже теперь заняли преобладающее значеніе въ судоходствѣ и параходствѣ. Большинство крупныхъ фирмъ, почти всѣ большіе пароходы, совершающіе многоверстные рейсы по рѣкамъ Сибири,—Тобольскіе; обширныя рыбныя ловли въ низовьяхъ Оби (хотя и неудовлетворительныя по хозяйству ихъ) принадлежатъ тѣмъ-же Тобольцамъ [1]). Въ довершеніе, многоводный и

---

[1]) Въ низовьяхъ Оби въ настоящее время, при многихъ неблагопріятныхъ обстоятельствахъ, Тобольцами добывается и вывозится въ Тобольскъ осенью разной рыбы не менѣе 600 тыс. пудъ и за тѣмъ развозится по разнымъ мѣстамъ Сибири, Пермской губерніи и въ Европейскую Россію. До сихъ поръ рыболовство это находится въ крайне печальномъ положеніи, но при нѣкоторыхъ условіяхъ можетъ занять одно изъ наиболѣе видныхъ мѣстъ на земномъ шарѣ.

глубокій Иртышъ открываетъ даже возможность прямаго морскаго сообщенія съ Европой чрезъ сѣверный путь. (Это послѣднее обстоятельство не лишено значенія и для всего приуральскаго треугольника). Кромѣ того, Тобольскъ, ставъ конечнымъ желѣзнодорожнымъ пунктомъ, тѣмъ самымъ сократитъ разстояніе зимней гужевой перевозки до Томска, которая при теперешнихъ условіяхъ оставляла его въ сторонѣ, направляясь или на Омскъ, или на Тюмень.

Томско-Красноярская ж. дорога.

«Вслѣдъ за постройкой Пермско-Тобольской линіи, второй, по очереди, несомнѣнно должна быть Томско-Красноярская, какъ связующая Западную Сибирь съ Восточной. Дорога эта, протяженіемъ не свыше 560 верстъ (скорѣе меньше), замкнула бы собою громадный по протяженію путь отъ Иркутска до Петербурга, при чемъ на всемъ этомъ многоверстномъ, почти исключительно водномъ, пути встрѣтилось бы всего отъ 1,300 до 1,360 верстъ желѣзныхъ дорогъ. (Пермско-Тобольская 800 и Томско-Красноярская 560 верстъ). Впрочемъ, протяженіе желѣзнаго пути можетъ быть даже существенно сокращено въ виду слѣдующихъ соображеній. Рѣка Чулымъ, притокъ Оби, вполнѣ судоходна до г. Ачинска, отъ котораго до Красноярска считается всего 165 верстъ по большому Сибирскому тракту; такимъ образомъ, ограничиваясь только этимъ волокомъ, можетъ быть сбережено еще до 400 верстъ желѣзныхъ дорогъ, слѣдовательно вышеприведенная цифра рельсоваго пути на пространствѣ отъ Иркутска до Петербурга сократилась бы до сравнительно небольшаго протяженія въ 1000 верстъ.

Омско-Барнаульская жел. дорога.

«Проэктируемая Омско-Барнаульская дорога (съ продолженіемъ на Бійскъ и далѣе къ границамъ Китая) по всей вѣроятности будетъ одной изъ самыхъ полезныхъ и доходныхъ линій въ Сибири. Дѣйствительно, линія эта, соединивъ между собою Иртышъ (у Омска) и Обь (у Бар-

наула), т. е. въ пунктахъ, гдѣ обѣ эти рѣки вполнѣ судоходны, сократитъ громадный по протяженію водный путь отъ богатѣйшаго горнаго Алтайскаго округа до Тобольска (по Оби и Иртышу); упрочитъ и облегчитъ развивающуюся торговлю съ Китаемъ чрезъ Бійскъ, Кобдо и Улясутай; пройдетъ по срединѣ въ высшей степени плодородной черноземной Барабинской степи и, наконецъ, дастъ возможность нѣкоторымъ болѣе срочнымъ товарамъ, идущимъ въ Восточную Сибирь или обратно, пользоваться сокращеннымъ путемъ: отъ Тобольска на Омскъ, далѣе по названной дорогѣ до Барнаула, отъ Барнаула внизъ по Оби до Томска и т. д.» Авторъ считаетъ умѣстнымъ повторить, что общій планъ дѣйствія въ Сибири, въ виду особыхъ ея условій, долженъ быть отнюдь не тотъ, какой примѣнялся къ постройкѣ сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Сибирь такъ обширна, такъ своеобразна, и требуетъ такого громаднаго напряженія труда, капитала и колонизаціи, что разсчитывать сдѣлать это при помощи постепеннаго наростанія одной неразрывной сѣти дорогъ, берущей начало въ центрѣ Россіи, и не пользуясь широко водными системами Сибири, есть задача совершенно не подъ силу Россіи, обремененной своими собственными нуждами. «Съ другой стороны исполненіе одной или полуторыхъ тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ, хотя бы въ началѣ и не особенно доходныхъ, но устроенныхъ какъ дополненіе существующихъ водныхъ путей, послужитъ громадной помощью, вызоветъ многочисленныя и плодотворныя послѣдствія; плодотворныя не для одной Сибири, но и для самой Россіи».

Записка М. Орлова.

Московскаго купца и члена Ирбитскаго ярмарочнаго комитета.

Въ Запискѣ М. Орлова, одобренной Московскимъ биржевымъ и Ирбитскимъ ярмарочнымъ комитетами, также СПБ. Обществомъ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, расматрывается двѣ Сибирскихъ желѣзнодорожныхъ линіи,—одна, признаваемая авторомъ настоятельно необходимою, по направленію отъ Тагила на Ирбить и Тобольскъ, а другая, предполагаемая къ осуществленію въ будущемъ, отъ Оренбурга до Томска. Приступая къ непосредственному разсмотрѣнію цѣлесообразности этихъ направленій, авторъ говоритъ:

«Въ настоящее время весь раіонъ предполагаемой дороги, включая и транзитные грузы Сибири, можетъ дать около 50 мил. пудъ груза. По свѣдѣніямъ Министерства путей сообщенія, рѣки: Бѣлая, Чусовая и Кама погружаютъ и отправляютъ товара 47.774,000 пудъ въ годъ; разгружаютъ же только 2.169,000 пудъ. Остальной грузъ уходитъ весь на Волгу. Кромѣ того, можно предполагать, что $^1/_{10}$ часть Сибирскихъ товаровъ идетъ зимой гужомъ.

«Такимъ образомъ все количеетво груза, которое можетъ быть привлечено на предполагаемую желѣзную дорогу, можно считать въ 5 мил. пуд., такъ какъ отвлечь грузы въ навигаціонное время отъ Камы, Бѣлой и Чусовой, при дешевизнѣ воднаго транспорта, для дороги будетъ немыслимо.

«По изслѣдованіямъ Баландина, среднюю тарифную норму для русскихъ дорогъ въ 1877 году (годъ наибольшаго движенія грузовъ по всѣмъ дорогамъ) составляли $^1/_{36}$ коп. съ пуда и версты, что при 5 милліонахъ пудъ

составитъ 1,388 руб. на версту. По особымъ условіямъ, въ которыхъ будетъ стоять предполагаемая дорога, ей придется работать только 6, или много 7 мѣсяцевъ зимнихъ, такъ какъ лѣтняя конкуренція съ водяными путями немыслима. Дѣйствительно, чтобъ конкурировать съ параллельнымъ Камскимъ путемъ, по которому большинство товаровъ отъ Перми до Нижняго перевозится отъ 6 до 9-ти копѣекъ за все разстояніе, а отъ Перми до Рыбинска (Рыбинскъ выше Нижнаго водою 450 верстъ), хлѣбъ, желѣзо, и соль—отъ 8 до 11 коп, а болѣе цѣнные товары—отъ 15 до 25 коп. за все разстояніе, предполагаемой желѣзной дорогѣ придется держать тарифы для большинства грузовъ ниже $^1/_{200}$ коп. съ пуда и версты, и для самыхъ дорогихъ $^1/_{60}$ к. съ пуда и версты. При этомъ нельзя не замѣтить, что Сибирскіе грузы и грузы Камскаго бассейна составляютъ главнымъ образомъ сырье, удовлетворяющееся вполнѣ длинными сроками водной перевозки. Кромѣ того нужно взять въ разсчетъ, что существующія навигаціонныя цѣны за провозъ по Камѣ даютъ возможность пароходовладѣльцамъ имѣть большіе барыши, такъ какъ пароходъ, перевозящій около 120 т.пудъ, [1]) въ одинъ рейсъ, т. е. въ какихъ нибудь 3—4 недѣли можетъ заработывать отъ 7 до 10 т. рублей въ одинъ конецъ. При появленіи же конкурирующей желѣзной дороги цѣны за провозъ по водѣ могутъ еще понизиться, и при томъ на весьма значительный процентъ, безъ особеннаго убытка для пароходовладѣльцевъ; и тогда дорогѣ, чтобы конкурировать съ водой, придется возить грузы совсѣмъ даромъ.

«Изъ приведенныхъ данныхъ ясно, что побороть такого могучаго соперника, какъ Камско-Волжскій путь, па-

---

[1]) Пароходъ 120-ти силъ везетъ противъ воды весной около 200 т. пуд., а по водѣ и болѣе.

раллельной желѣзной дорогѣ будетъ не подъ силу. Между тѣмъ дешевый навигаціонный провозъ будетъ сильно вліять и на зимніе тарифы желѣзной дороги, такъ какъ, въ случаѣ повышенія послѣднихъ, товары, ненуждающіеся въ особенно скоромъ провозѣ, будутъ выжидать навигаціоннаго времени, такъ что и зимніе тарифы дороги будутъ сдавлены и, по всей вѣроятности, не превысятъ средней тарифной нормы для всей Россіи, т. е. $^1/_{36}$ коп. съ пуда и версты, и разсчетъ предполагаемаго дохода дороги, сдѣланный нами выше, можетъ быть признанъ вѣрнымъ. Но, кромѣ невозможности конкурировать съ параллельнымъ путемъ въ провозныхъ цѣнахъ, для будущей дороги выдвигаются на первый планъ другія условія, которыя дѣлаютъ соперничество немыслимымъ. Пароходы, при уменьшеніи грузовъ, могутъ сократить свои издержки почти до нуля, тогда какъ желѣзная дорога, возитъ или не возитъ она грузы,—должна содержать себя въ полной готовности къ перевозкѣ, что составляетъ огромный непроизводительный расходъ.

«По послѣднему отчету о результатахъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ видно, что средній расходъ на версту дороги былъ приблизительно около 6 т. р. на версту. Средняя стоимость версты по свѣдѣніямъ министерства путей сообщенія составляетъ 100,950 кредитныхъ рублей, что составитъ, при протяженіи линіи отъ Тюмени до Нижняго въ 1,555 верстъ, 155-ть милліоновъ рублей. Къ этой цифрѣ необходимо прибавить стоимость трехъ большихъ мостовъ, если дорога пойдетъ по лѣвому берегу Волги, (чрезъ Каму, Вятку и Волгу у Нижняго) и пять мостовъ, если она направится по правому берегу (чрезъ Оку у Нижняго, Суру, Волгу у Казани, Вятку и Каму у Сарапула), что увеличитъ издержки еще милліоновъ на 10 или 15 мил. руб. Такимъ образомъ, не преувеличивая цифры, мы можемъ положить издержки сооруженія дороги въ 160 мил. кредитныхъ рублей. 5-типро-

центная гарантія на нихъ составитъ 8 мил. руб. въ годъ или нѣсколько болѣе 5 т. р. на версту. Сложивъ эту послѣднюю цифру съ 6 т. необходимыхъ расходовъ на содержаніе дороги, получимъ 11 т. рублей на версту.

«Предположивъ, что исчисленный нами выше доходъ, отъ экономическаго развитія прилегающаго къ дорогѣ раіона въ самомъ непродолжительномъ времени увеличится втрое, т. е. достигнетъ цифры въ 4 т. руб. на версту, мы увидимъ, что и тогда избытокъ расхода надъ доходомъ составитъ 7 тыс. рублей на версту, т. е. правительству придется приплачивать ежегодно всю гарантію 8 милліоновъ, да кромѣ того еще разными субсидіями и ссудами поддерживать дорогу, которая не въ состояніи будетъ окупить даже своихъ расходовъ. Что это будутъ не ссуды, а настоящія субсидіи, въ этомъ едвали можно сомнѣваться, въ виду того, что дорога никогда вѣроятно не будетъ въ состояніи возвратить ихъ; а между тѣмъ оно къ 8 милліонамъ рублей ежегодной уплаты по гарантіи прибавитъ еще 3 милилліона рублей, что въ общемъ составитъ цифру 11 миліоновъ рублей въ годъ. Но въ первые годы цифра эта должна быть несомнѣнно больше, такъ какъ мы утроили предполагаемый доходъ въ разсчетѣ на экономическое развитіе края съ проведеніемъ желѣзной дороги; а извѣстно, какъ исполняются подобнаго рода ожиданія. Стоитъ только вспомнить множество нашихъ дорогъ, на которыя возлагали тѣ же упованія.—Разползшись по всѣмъ нашимъ окраинамъ, онѣ уравняли только дороговизну жизни этихъ окраинъ съ дороговизной такихъ крупныхъ центровъ какъ Москва и Петербургъ, и долго еще будутъ лежать тяжелымъ бременемъ на государственномъ бюджетѣ. Въ данномъ же случаѣ надежды на экономическое развитіе края еще слабѣе, такъ какъ, помимо желѣзной дороги, онъ развивается подъ вліяніемъ водныхъ путей, и на долю желѣзной дороги можетъ выпасть самая незначительная культурная роль.

«Изъ всего вышеизложеннаго кажется ясно, что, какъ коммерческое предпріятіе, предполагаемая дорога имѣетъ самые блестящіе шансы на полный неуспѣхъ. Но часто, въ интересахъ государства, приходится принебрегать коммерческой стороной дѣла и устраивать сообщенія явно убыточныя, а потому необходимо задаться въ настоящемъ случаѣ вопросомъ: *можетъ ли Россія жертвовать ежегодно 11-ть милліоновъ* (не считая погашенія капитала) *ради соединенія Сибири съ своей Европейской частью?* Но разъ этотъ вопросъ будетъ поставленъ, явится несомнѣннымъ, что во всемъ шумѣ, поднятомъ изъ-за такъ называемой Южной Сибирской дороги, кроется какая-то мистификація. — Дѣйствительно: путь въ Сибирь есть,—по немъ провозится до 50-ти мил. пудовъ груза, провозится дешево, и встрѣчается только затрудненіе на небольшомъ участкѣ этого пути, который задерживаетъ товары и дѣлаетъ дороже ихъ перевозку. Ясно, кажется, что все дѣло сводится къ устройству возможной кратчайшей желѣзной дороги на этомъ промежуткѣ. Иначе вопросъ могъ бы стоять только въ томъ случаѣ, если бы существующихъ средствъ для перевозки мѣстныхъ и сибирскихъ грузовъ не хватало. Но въ этомъ смыслѣ ни откуда заявленій не поступало да и не можетъ поступить.

«Говорятъ, что намъ нужна Сибирская дорога, но какая же это Сибирская дорога?

«Предположимъ, что она осуществится и доползетъ до Тюмени, т. е. до западной границы Сибири. Но вѣдь Сибирь тутъ только что начинается, а сердце ея, Томскъ, отстоитъ отъ Тюмени еще на 1509 верстъ. Само собой разумѣется, говорятъ, что послѣ придется выстроить и этотъ участокъ; но разъ мы станемъ на эту точку зрѣнія и все хитросплетенное зданіе разсыплется прахомъ, такъ какъ настоящая Сибирская дорога окажется совершенно въ другомъ направленіи, — *настоящемъ южномъ*. Въ

самомъ дѣлѣ, сравнивая разстоянія (цифры взяты по почтовому дорожнику и по желѣзнодорожнымъ тарифамъ) отъ Томска, главнаго складочнаго пункта сибирской отпускной торговли, до Москвы, центра Европейской Россіи,—по двумъ направленіямъ, мы приходимъ къ слѣдующимъ выводамъ:

1) Отъ Томска чрезъ Тюмень, Екатеринбургъ, Сарапулъ, Казань, Нижній до

Москвы . . . . . 3,580 верстъ.

Готоваго желѣзнаго пути . . . 410 »

2) Отъ Томска чрезъ Омскъ, Троицкъ, Орскъ, Оренбургъ до

Москвы . . . . . 3,515 верстъ.

Готоваго желѣзнаго пути . . . 1,431 »

«Въ 1-мъ направленіи придется построить 3,170 верстъ, — что обойдется 300 мил. кредитныхъ рублей, 5% гарантія по которымъ составитъ 15 мил. рублей въ годъ.

«Во 2-мъ направленіи придется построить 2,084 версты, — что обойдется въ 208 мил. кредитн. руб., гарантія съ которыхъ составитъ 10 мил. 400 тыс. руб., т. е. во 2-мъ направленіи на Оренбургъ — постройка обойдется на 92 мил. рублей дешевле и гарантія на 4.600,000 руб. меньше.

«Кромѣ того техническія условія линіи на Оренбургъ—Орскъ — Троицкъ несравненно благопріятнѣе, такъ какъ линія обходитъ Уральскій хребетъ и, проходя все разстояніе по равнинѣ, пересѣкаетъ главныя рѣки въ ихъ верховьяхъ, что избавляетъ отъ необходимости сооружать цѣнные мосты, безъ которыхъ нельзя обойдтись въ направленіи Екатеринбургъ—Нижній.

Линія Тагилъ-Ирбить-Тобольскъ.

«Такимъ образомъ пока весь вопросъ сводится къ кратчайшему соединенію Обскаго и Камскаго бассейновъ; при чемъ самой дешевой линіей представляется линія

Нижній Тагилъ—Ирбитъ, съ котораго уже начинается сплавъ по Ницѣ весной.

«При этомъ, однако, чтобы не ставить торговлю въ затруднительное положеніе во время мелководія по Ницѣ и Турѣ, полезно продолженіе этой линіи до Тобольска, откуда навигація дѣлается уже вполнѣ обезпеченною по Иртышу, тѣмъ болѣе, что Тобольску въ ближайшемъ будущемъ предназначено играть серьезную роль въ нашей торговлѣ по Сѣверному океану, такъ какъ ему, если установится сѣверный морской путь, придется служить не только складочнымъ пунктомъ товаровъ, но и верфью для постройки судовъ, для которой будутъ весьма важны правильныя сообщенія съ уральскими желѣзными заводами.

«Линія Н. Тагилъ-Ирбитъ-Тобольскъ, захватывающая Ирбитскую ярмарку, Салдинскіе заводы и Алапаевскій округъ заводовъ, потребуетъ 460 верстъ желѣзнаго пути (отъ Тагила до Ирбити 180 верстъ и отъ Ирбити до Тобольска 280 верстъ). Полезно было бы, чтобъ правительство пока остановилось только на разрѣшеніи этого участка. вполнѣ обезпечивающаго интересы сибирскаго транспорта. Если же экономическая жизнь въ Сибири и размѣры ея отпуска разовьются на столько, что вызовутъ необходимость въ устройствѣ правильнаго сообщенія въ теченіе цѣлаго года, то несомнѣннымъ направленіемъ настоящей Сибирской дороги явится линія Оренбургъ—Томскъ (2084 версты). Ко всѣмъ изложеннымъ выше преимуществамъ этой линіи мы должны будемъ присоединить еще слѣдующія соображенія:

Южное направленіе: Оренбургъ-Томскъ.

«Если соединеніе Европейской Россіи съ Сибирью необходимо для народа и государства, то несомнѣнно, что это соединеніе должно произойти въ предлагаемомъ Южномъ направленіи (Оренбургъ-Томскъ), какъ въ интересахъ колонизаціи и экономическаго развитія края, такъ и въ интересахъ стратегическихъ.—Доказательствомъ этому,

кромѣ несравненно меньшей затраты капитала, служатъ еще слѣдующіе доводы:

«Если соединить Сибирь съ Европейской Россіей, то необходимо имѣть въ виду всю Европейскую Россію, а не одинъ ея сѣверъ; линія Томскъ-Тюмень-Нижній соединитъ Сибирь только съ сѣверо-востокомъ Европейской Россіи; направленіе же *Томскъ-Оренбургъ приблизитъ* Сибирь ко всѣмъ главнымъ пунктамъ нашей экономической и государственной жизни, а именно: при направленіи чрезъ Оренбургъ, сравнительно съ направленіемъ на Тюмень-Нижній, — Сибирь будетъ ближе: — отъ Петербурга, Ревеля, Балтійскаго порта, Риги и Либавы на 65 верстъ; отъ Одессы, Кіева, Севастополя, Екатеринослава и Харькова — на 361 версту, а отъ Ростова на Дону, Воронежа, Южнаго Поволжья и Кавказа на 599 верстъ. При этомъ, если устроится это сообщеніе, Сибирь за меньшую цѣну будетъ имѣть два пути, одинъ водный — *сѣверный*, другой желѣзный — *южный*. Устройство обоихъ путей (если брать необходимость устройства одной Тагилъ-Ирбить-Тобольской линіи, что будетъ стоить 46 милліоновъ) обойдется на 46 милліоновъ кредитныхъ рублей дешевле и потребуетъ на 2.300,000 р. менѣе гарантіи, чѣмъ одна дорога Томскъ-Тюмень-Нижній. Кромѣ этихъ преимуществъ линія *Томскъ-Оренбургъ* представляетъ громадный интересъ и въ другомъ отношеніи. Колонизація нашего Туркестана и Китайской границы и стратегическія соображенія по отношенію къ нашему положенію въ средней Азіи, вызвали необходимость проэктируемой уже Туркестанской дороги. При проведеніи Сибирской дороги на Оренбургъ, всѣ три отдѣльныхъ области Россіи—Европейская, Сибирь и Средне-азіатская—будутъ связаны рельсовымъ путемъ съ вѣроятнымъ узломъ въ Орскѣ или Троицкѣ, тогда какъ, при направленіи Сибирской дороги на Екатеринбургъ, Туркестанъ будетъ совершенно разорванъ съ Сибирью».

Записка Генералъ-Губернатора

Западной Сибири.

Авторъ Записки признаетъ необходимымъ соединеніе рельсовымъ путемъ Камскаго и Обскаго бассейновъ, при посредствѣ готовой уже Уральской дороги, двумя вѣтвями—отъ Екатеринбурга на Камышловъ къ Тюмени и отъ Екатеринбурга на Шадринскъ и Ишимъ къ Омску. Представивъ предварительно самый краткій очеркъ экономическаго состоянія Западной Сибири, онъ переходитъ затѣмъ къ разсмотрѣнію собственно вопроса о направленіи Сибирской желѣзной дороги.

«Чтобъ рѣшить вопросъ, какому именно направленію слѣдуетъ отдать предпочтеніе, говоритъ авторъ записки,— т. е. вести ли дорогу отъ Н. Тагила на Ирбить или же остановиться окончательно на предположенной Екатеринбурго-Тюменской линіи,—необходимо, прежде всего, принять въ соображеніе возможно дешовое сооруженіе линіи, безусловное окончаніе ея въ предѣлахъ Западной Сибири въ раіонѣ съ развитою промышленностію и точное согласованіе направленія съ интересами транзита. Съ перваго взгляда линія, проэктируемая отъ Тагила на Ирбить, въ 180 верстъ, въ финансовомъ отношеніи представляется весьма заманчивою, такъ какъ она обошлась бы дешевле, нежели Екатеринбурго-Тюменская въ 300 верстъ; но, при болѣе внимательномъ разсмотрѣніи, оказывается, что это уменьшеніе затратъ лишь кажущееся, потому что никоимъ образомъ нельзя избрать Ирбить конечнымъ пунктомъ и дорогу пришлось бы продолжать далѣе. Верховья Туры, за Тюменью, и притокъ ея Ница, несоотвѣтствуютъ, по своему мелководію, необходимымъ условіямъ судоходства, которое возможно тамъ только въ полую воду. Большинство товаровъ, проходящихъ водою или сухопутно, не заходятъ

въ Ирбить, направляясь мимо его. Самъ по себѣ городъ этотъ всегда имѣлъ значеніе только ярмарочнаго временнаго пункта, гдѣ происходятъ преимущественно однѣ сдѣлки на товары. Изъ сихъ послѣднихъ стекаются туда большею частію мануфактурные товары внутреннихъ губерній, изъ сибирскихъ же произведеній пушные и болѣе легкіе товары, а изъ тяжолыхъ лишь сырыя произведенія изъ ближайшихъ при-Иртышскихъ мѣстностей, собственно для Пермской губерніи. Городъ Ирбить имѣетъ всего 6 т. душъ жителей, не обладаетъ развитою заводскою промышленностію, никогда не отличался постояннымъ большимъ потребленіемъ и. не имѣя крупныхъ капиталистовъ, не принималъ участія по распредѣленію товаровъ въ болѣе отдаленные рынки. Варіантъ же соединенія Татила чрезъ Ирбить съ Тюменью въ 345 верстъ, при существующей уже Уральской дорогѣ хотя и будетъ выгоденъ для нѣкоторыхъ транзитныхъ товаровъ, но въ то же время представитъ большія неудобства для торговли собственно Западной Сибири, имѣющей значительныя сношенія съ Екатеринбургомъ, который, по предполагаемой дорогѣ, отдалится на 135 верстъ. Между тѣмъ, по своему значенію, Екатеринбургъ былъ всегда, и въ послѣднее время въ особенности, весьма важнымъ для Западной Сибири постояннымъ торговымъ центромъ, гдѣ произведенія ея сбываются для мѣстнаго потребленія и распредѣляются въ другіе пункты. Городъ въ настоящее время имѣетъ болѣе 30 т. жителей и весьма развитую заводскую и фабричную промышленности. Относительно горныхъ заводовъ можно замѣтить. что интересы ихъ нельзя согласить съ интересами транзита, тѣмъ болѣе, что едва-возможно ожидать для нихъ бо̀льшей выгоды отъ Ирбитской дороги, чѣмъ отъ соединенія ихъ съ южными уѣздами Пермской и Тобольской губерній, гдѣ они находятъ сбытъ своимъ произведеніямъ и откуда получаютъ взамѣнъ предметы первой необходимости. Наконецъ, пред-

полагаемое продленіе линіи отъ Тюмени до Тобольска, вслѣдствіе одного мелководія Туры, повело бы къ удовлетворенію лишь узкимъ мѣстнымъ интересамъ и къ удлинненію пути безъ всякой надобности. Встрѣчающіяся препятствія на Турѣ не таковы, чтобы Тюмень нельзя было почти считать такимъ же удобнымъ пунктомъ для судоходства, какъ и Тобольскъ. Всѣ затрудненія здѣсь легко устранимы заведеніемъ мелко-сидящихъ судовъ и небольшими улучшеніями фарватера рѣкъ, на которыя потребуется, безъ сомнѣнія, несравненно менѣе затратъ, нежели для продолженія рельсоваго пути на 250 верстъ. Слѣдовательно съ доведеніемъ дороги только до Тюмени, транзитная торговля нисколько не потерпитъ; во всѣхъ же другихъ отношеніяхъ, какъ эта линія, такъ и всѣ другія по сѣверному направленію, не удовлетворяютъ, ни общимъ государственнымъ интересамъ, ни потребностямъ Западной Сибири, потому что, вдаваясь на сѣверъ далеко отъ промышленныхъ южныхъ ея мѣстностей, онѣ прошли-бы по самымъ пустыннымъ, болотистымъ и мало населеннымъ пространствамъ.

При осуществленіи линіи Тюмень—Ирбить—Тагилъ, товары должны проходить 680 верстъ (345 верстъ отъ Тюмени до Тагила и 335 отъ Тагила до Перми); съ постройкою же Екатеринбурго-Тюменской линіи, путь этотъ протянется на 770 верстъ (300 вер. отъ Тюмени до Екатеринбурга и 468 верстъ до Перми). Если принять, что въ случаѣ осуществленія которой либо изъ сихъ линій она останется постоянною, не разсчитывая на дальнѣйшее ея продолженіе, то оказывается разница около 100 верстъ въ пользу Ирбитской вѣтви, которую впрочемъ, въ сравненіи съ приведенными выше неудобствами, можно считать за ничтожную. Но если, при проэктированіи этихъ линій, имѣть въ виду дальнѣйшее соединеніе ихъ съ болѣе отдаленными пунктами, какъ на западѣ такъ и на востокѣ отъ Уральскаго хребта, тогда все преимущество

станетъ на сторонѣ Екатеринбурго-Тюменской вѣтви. Съ постройкою линіи Тагилъ—Ирбить—Тюмень, отнимается всякая возможность сократить или измѣнить, со временемъ, установляемый ею транзитный путь на Пермь, согласно съ пользою торговаго движенія и промышленности богатыхъ южныхъ округовъ Западной Сибири; между тѣмъ какъ Екатеринбургъ-Тюменская вѣтвь представляетъ въ этомъ отношеніи большой просторъ. Отъ Екатеринбурга, въ послѣдствіи, можно продлить желѣзнодорожныя вѣтви на западъ, востокъ и югъ съ одинаковою выгодою, въ какомъ угодно направленіи, смотря по указанію обстоятельствъ, и чрезъ это выбросить нѣсколько сотъ верстъ воднаго сообщенія по Камѣ и сократить протяженіе общаго транзитнаго пути. До осуществленія же продолженія линій, товары, приходящіе въ Екатеринбургъ по желѣзной дорогѣ. безъ всякаго затрудненія, по выбору, могутъ отсюда быть направляемы или въ Пермь по желѣзной дорогѣ, или къ верховьямъ и низовьямъ Камы гужомъ, или же сплавомъ по Бѣлой и Чусовой, смотря по надобности торговцевъ, въ чемъ, при началѣ линіи у Тагила, купцы будутъ стѣснены. Между тѣмъ этого-то важнаго обстоятельства вовсе не принимали во вниманіе составители проэкта линіи на Тагилъ—Ирбить.»

Послѣ всего вышеизложеннаго авторъ приходитъ къ заключенію, «что нельзя одною вѣтвью удовлетворить потребностямъ края и транзиту, и что на первое время, въ ожиданіи дальнѣйшихъ сооруженій, *соединеніе рельсовымъ путемъ Обскаго и Камскаго бассейновъ, при посредствѣ готовой уже Уральской дороги, двумя вѣтвями — отъ Екатеринбурга къ Тюмени и къ Омску какъ нельзя болѣе согласуется съ мѣстными интересами.*

«Одна вѣтвь, пройдя отъ Екатеринбурга на городъ Камышловъ до Тюмени, вполнѣ соотвѣтствуетъ выгодамъ транзита Восточной Сибири, для котораго Тюмень служитъ исходнымъ пунктомъ какъ зимою, такъ и лѣтомъ;

въ то же время вѣтвь эта окажетъ значительныя услуги и для промышленности центральнаго раіона Западной Сибири, которая сосредоточена преимущественно около этого пункта. Другая вѣтвь, отдѣлившись отъ Екатеринбурга, или даже отъ Камышлова, на Шадринскъ и Ишимъ къ Омску, и остановившись на первое время въ Курганскомъ уѣздѣ, или даже въ Шадринскѣ, всего на протяженіи 200 верстъ, принесетъ всѣ выгоды улучшенныхъ путей сообщенія для богатаго промышленнаго Курганскаго раіона и степныхъ областей. Она облегчитъ и транзитное движеніе съ юга, которое нуждается въ этомъ еще болѣе восточнаго транзита, потому что въ южной части все грузовое движеніе производится сухимъ путемъ, а между тѣмъ количество товаровъ, приходящихъ этимъ путемъ (6 милліоновъ пудовъ) превосходитъ значительно таковое сѣвернаго раіона (4 милліоновъ пудовъ). Кромѣ того, эта же вѣтвь совпадаетъ съ направленіемъ будущей Сибирской дороги.

«Такимъ образомъ, желѣзный путь отъ Екатеринбурга на Камышловъ до Тюмени нельзя не признать однимъ изъ нужнѣйшихъ и предпочтительнѣйшихъ предъ другими проэктируемыми линіями, какъ для транзита Восточной Сибири, такъ и для торговли и промышленности Западной Сибири. Внесеніе этой вѣтви на первую очередь составляетъ самую неотложную необходимость, потому что она, при посредствѣ существующей Уральской дороги до Перми, а частію и самостоятельно до Екатеринбурга, дастъ возможность въ скорѣйшемъ времени воспользоваться выгодами удобнѣйшей перевозки товаровъ, которыхъ нельзя ожидать ни отъ линіи Тагилъ-Ирбить-Тобольскъ, ни отъ линіи Екатеринбургъ-Тюмень-Тобольскъ.

«Вслѣдъ за окончаніемъ Екатеринбурго-Тюменской линіи, ближайшею задачею должно быть стремленіе къ

устройству линіи отъ Екатеринбурга или Камышлова на Шадринскъ, Ишимъ до Омска около 700 верстъ».

Оставляя безъ возраженій первые шесть проэктовъ, одни потому, что возраженія эти уже имѣютъ мѣсто въ предыдущей главѣ, другіе потому, что они противорѣчатъ самымъ основнымъ нашимъ взглядамъ на обсуждаемый ими вопросъ, мы считаемъ не лишнимъ сдѣлать нѣсколько замѣчаній лишь на Записку генералъ-губернатора Зап. Сибири. Онъ предлагаетъ одновременно провести двѣ линіи: одну отъ Екатеринбурга чрезъ Камышловъ на Тюмень (300 в.), а другую отъ Екатеринб. или Камышлова на Шадринскъ, Ишимъ и Омскъ (680 в.). Обѣ эти линіи въ сложности составятъ 980 в., т. е. болѣе, чѣмъ линія Тагилъ-Ирбить-Тобольскъ на 520 в. Это только по отношенію къ цѣнности сооруженія дороги, а по отношенію къ перевозкѣ грузовъ онѣ удлинятся еще: по линіи отъ Камышлова къ Екатеринбургу на 130 верстъ и отъ Екатеринбурга до Тагила на 133 версты, и тогда за провозъ товаровъ по желѣзной дорогѣ отъ Омска придется приплачивать противъ линіи Тобольско-Тагильской за лишніе 350 верстъ; отъ Тюмени же до Тагила чрезъ Екатеринбургъ, рельсовый путь противъ Тобольскаго, ведущаго къ свободнымъ водамъ, будетъ короче только на 27 верстъ.

Если р. Ница отъ Ирбити бываетъ судоходна только весной, то также и Тура отъ Тюмени до р. Тобола, въ свою очередь, бываетъ въ лѣтнее время на столько мелководна, что ежегодно заставляетъ пароходчиковъ доставляемые ими товары разгружать изъ баржей въ нѣсколько судовъ и вынуждаетъ перевозить товары гужомъ изъ Тюмени на р. Тоболъ въ селеніе Артамоново, а

иногда и ниже его, причемъ и самые пароходы не могутъ переходить тогда чрезъ перекаты. Рѣка Тоболъ ниже Артамонова, до самыхъ Мѣдянскихъ юртъ (выше Тобольска только 7 верстъ), также бываетъ иногда мелководною и заставляетъ судопромышленниковъ паузиться, что впослѣдствіи можетъ и здѣсь повторяться ежегодно. Слѣдовательно, въ судоходномъ отношеніи не только Тюмень, но даже Артамоново ни въ какомъ случаѣ не могутъ служить благонадежными конечными пунктами для той или другой желѣзной дороги, соединяющей Камскій бассейнъ съ Обскимъ. При этомъ не слѣдуетъ упускать изъ вида и того, что съ устройствомъ желѣзной дороги, пароходство на сибирскихъ водахъ неминуемо сильно разовьется и тогда, при сообщеніи Тюмени съ Тобольскомъ, судоходство еще больше будетъ страдать отъ мелководья.

Напротивъ, Тобольскъ, находясь на многоводномъ Иртышѣ, при впаденіи въ него рѣки Тобола, составляетя самый удобный и благонадежный пунктъ для проведенія къ нему желѣзной дороги отъ станціи Н.-Тагила. Рѣка Обь и впадающій въ нее Иртышъ, изобилуя водами въ продолженіе всего лѣта, даютъ полную возможность во всю навигацію совершать безпрепятственное плаваніе и буксированіе грузовыхъ судовъ какъ внизъ по ихъ теченію къ морю, такъ и къ верху—по Иртышу до Семипалатинска и выше его до озера Норъ-Зайсана; суда встрѣтятъ по пути города: Тару, Омскъ и Павлодаръ, а по Оби вверхъ—Томскъ, Колывань, Барнаулъ и могутъ доходить даже до Бійска.

Авторъ Записки говоритъ, что «мелководія и препятствія на рѣкѣ Турѣ не таковы, чтобъ Тюмень нельзя было *почти* считать такимъ же удобнымъ пунктомъ для судоходства, какъ и Тобольскъ, и что всѣ затрудненія встрѣчаемыя на Турѣ и Боболѣ—до Тобольска, *легко могутъ быть устранимы* заведеніемъ мелко-сидящихъ су-

довъ и небольшими улучшеніями фарватера рѣкъ, на что потребуются незначительныя затраты» (стр. 16). Мы знаемъ какъ у насъ въ Россіи улучшаются фарватеры на Волгѣ и Камѣ. Сколько на этотъ предметъ судопромышленниками ежегодно вносится однѣхъ пошлинъ съ провозимыхъ ими по этимъ системамъ товаровъ. Изъ этого сбора въ продолженіе нѣсколькихъ десятковъ лѣтъ составился уже капиталъ въ нѣсколько милліоновъ рублей, а судопромышленники и грузоотправители все-таки продолжаютъ терпѣть огромные убытки отъ мелководія на нашихъ главнѣйшихъ рѣкахъ Европейской Россіи. Ясно, что съ мелководіями на такомъ огромномъ протяженіи нашихъ рѣкъ далеко не такъ легко справляться, какъ полагаетъ авторъ. Практичнѣе въ такомъ случаѣ избѣгать, гдѣ можно, мелководій.

Что же касается уствойства мелкосидящихъ судовъ для того только, чтобъ проходить чрезъ единственное мелководне плесо по всей Обской системѣ, между Тюменью и Тобольскомъ, на протяженіи менѣе 400 в. (по фарватеру Туры и Тобола), съ большими затратами и потерей времени, то такая мѣра не заслуживаетъ даже серьезныхъ возраженій и на практикѣ съ перваго же года окажется вполнѣ непригодной.

Извѣстно, что чѣмъ мельче осадка рѣчнаго буксирнаго парохода, тѣмъ менѣе онъ можетъ буксироватать груза и тѣмъ болѣе приближается къ типу пассажирскихъ пароходовъ. Съ другой стороны, буксируемыя суда какой-бы то ни было конструкціи (баржи, барки, гусянки и т. д.), при потерѣ въ осадкѣ должны строиться относительно длиннѣе, а главное шире и плечистѣе, и потому для буксированія требуютъ болѣе сильнаго парохода. Изъ сопоставленія этихъ условій ясно, какъ дорого обходится мелководіе и какъ важно поэтому избѣгать его, гдѣ только возможно. Мелководіе прямо отражается на возвышеніи цѣны фрахта, слѣдовательно подрываетъ главное преиму-

щество водяной доставки — дешевизну. Такая ломка въ свободной судопромышленности, сопряженная съ напрасной тратой времени и труда, съ порчей и растратой буксируемыхъ товаровъ при перегрузкахъ ихъ изъ одного судна въ другое и со многими другими неудобствами,—можетъ быть проэктируема въ кабинетѣ, на практикѣ же крайне неудобопримѣнима. Подобное предложеніе тѣмъ болѣе странно, что въ настоящемъ случаѣ есть полная возможность избѣжать всѣхъ этихъ неудобствъ, стоитъ лишь направить дорогу въ Тобольскъ, откуда по Иртышу и Оби пароходы съ грузовыми баржами все лѣто могутъ ходить безпрепятственно. Намъ могутъ возразить, что съ устройствомъ желѣзной дороги на Омскъ, товары отъ Томска и вообще по Оби и Иртышу пойдутъ за пароходами по свободнымъ водамъ этихъ рѣкъ до Омска. Но какой-же разсчетъ удлинять водный путь по Иртышу противъ теченія на цѣлыхъ тысячу верстъ съ тѣмъ, чтобы, кромѣ того, сдѣлать по желѣзной дорогѣ лишнихъ около 483-хъ верстъ. Несообразность очевидная.

Что касается до вліянія желѣзной дороги на хлѣбородные округа средней полосы Западной Сибири, то нужно замѣтить, что всѣ эти округа расположены по рѣкамъ Тоболу, Ишиму и Иртышу, дающимъ возможность вполнѣ свободнаго сплава грузовъ до самаго Тобольска; а города Ялотуровскъ, Ишимъ, Курганъ, Петропавловскъ, Омскъ и другіе стоятъ при тѣхъ же самыхъ судоходныхъ рѣкахъ. На торжкахъ и ярмаркахъ въ этихъ городахъ стекаются товары изъ всѣхъ поименованныхъ округовъ; такимъ образомъ представляется полная возможность сплава всѣхъ упомянутыхъ хлѣбныхъ грузовъ до Тобольска водою, т. е. самымъ дешевымъ и выгоднымъ способомъ.

Здѣсь кстати замѣтить, что по даннымъ, приводимымъ въ приложеніи къ Запискѣ (за № 1-мъ) о производительности въ Ишимскомъ, Ялотуровскомъ, Курганскомъ и Тю-

калинскомъ округахъ значится, что тамъ засѣвается разнаго зерноваго хлѣба и овса 975,000 четвертей въ годъ, а собирается его 3.356,000 четвертей; итакъ, выходитъ, что урожаи въ этомъ благодатномъ краѣ, ни въ частности, ни въ общей сложности, не достигаютъ даже и самъ четвертъ ($3^1/_2$). Если такія данныя достовѣрны, или хотя близки къ дѣйствительности, то не особенно многаго можно ожидать отъ этого края въ будущемъ; если же свѣдѣнія эти, наоборотъ, не вѣрны, то можно-ли придавать серьезное значеніе цифровымъ даннымъ, собраннымъ для этой Записки разными путями? Можно-ли основываться на нихъ для рѣшенія такого важнаго вопроса?

Авторъ Записки, стараясь умалить значеніе Ирбитской ярмарки, говоритъ, что городъ этотъ самъ по себѣ имѣетъ значеніе только временнаго ярмарочнаго пункта, гдѣ преимущественно происходятъ однѣ сдѣлки на товары, и отдаетъ преимущество предъ Ирбитью гор. Екатеринбургу единственно потому, что Екатеринбургъ составляетъ центръ сбыта нѣкоторыхъ товаровъ Западной Сибири. Между тѣмъ, въ Запискѣ на стр. 9 сказано, что: «торговыя сношенія Западной Сибири производятся съ Европейской Россіей главнымъ образомъ посредствомъ ярмарокъ,—первая изъ нихъ есть Ирбитская, отстоящая отъ торговыхъ пунктовъ Западной Сибири на 200 верстъ, на которой и происходятъ большія сдѣлки по обмѣну самыхъ разнообразныхъ произведеній, доставляемыхъ изъ отдаленнѣйшихъ мѣстъ сѣверо-и юго-восточныхъ раіоновъ»; далѣе: «выборъ мѣста ярмарки (Ирбитской) и срокъ ея (съ 1-го февраля по 1-е марта) соотвѣтствуетъ возможности своевременнаго сбора товаровъ и доставки ихъ на громадныхъ разстояніяхъ; въ Ирбити происходятъ сдѣлки на сибирскіе товары осенняго сбора и на привозные необходимые для Сибири къ веснѣ». Здѣсь очевидно противорѣчіе.

Точно также нельзя приписывать Екатеринбургу одинаковаго значенія съ городомъ Пермью, такъ какъ Пермь

стоитъ при самой судоходной рѣкѣ Камѣ, откуда начинается Уральская желѣзная дорога; равное съ Пермью значеніе будетъ имѣть тотъ только пунктъ, въ которомъ желѣзная дорога окончится и примкнетъ къ вполнѣ судоходнымъ рѣкамъ сибирской системы водъ. Екатеринбургъ, какъ городъ, такимъ естественнымъ положеніемъ не пользующійся, никогда и значенія такаго, какъ Пермь, имѣть не можетъ; товары здѣсь не будутъ останавливаться ни на пути въ Сибирь, ни изъ Сибири; они будутъ только чрезъ него проходить.

Торговля и промышленность города Тюмени имѣетъ еще меньше значенія. Главная торговля въ этомъ городѣ поддерживается кожевеннымъ производствомъ; но товаръ этотъ расходится въ мѣстномъ краѣ, на Ирбитской ярмаркѣ и большею частію идетъ въ Восточную Сибирь для золотыхъ пріисковъ, преимущественно въ видѣ шитой обуви. Доброкачественностью Тюменскій кожевенный товаръ не превосходитъ Кунгурскаго и Сарапульскаго, который также же привозится на Ирбитскую ярмарку въ значительномъ количествѣ и тоже весь поступаетъ въ Сибирскія мѣстности; лучшій по выдѣлкѣ изъ привозимыхъ на эту ярмарку кожевенныхъ товаровъ считается Пермскій. Изъ кустарнаго производства Тюменскаго округа выдаются только ковры, которые съ Ирбитской ярмарки вывозятся даже и въ русскія губерніи; но понятно, что этотъ товаръ не можетъ имѣть въ грузовомъ отношеніи серьезнаго значенія для желѣзной дороги. Незначительность Тюмени, какъ центра промышленности, видна между прочимъ и изъ того, что, не смотря на всѣ заботы учредить здѣсь зимнюю или лѣтнюю ярмарку, послѣдняя не могла получить серьезнаго развитія.

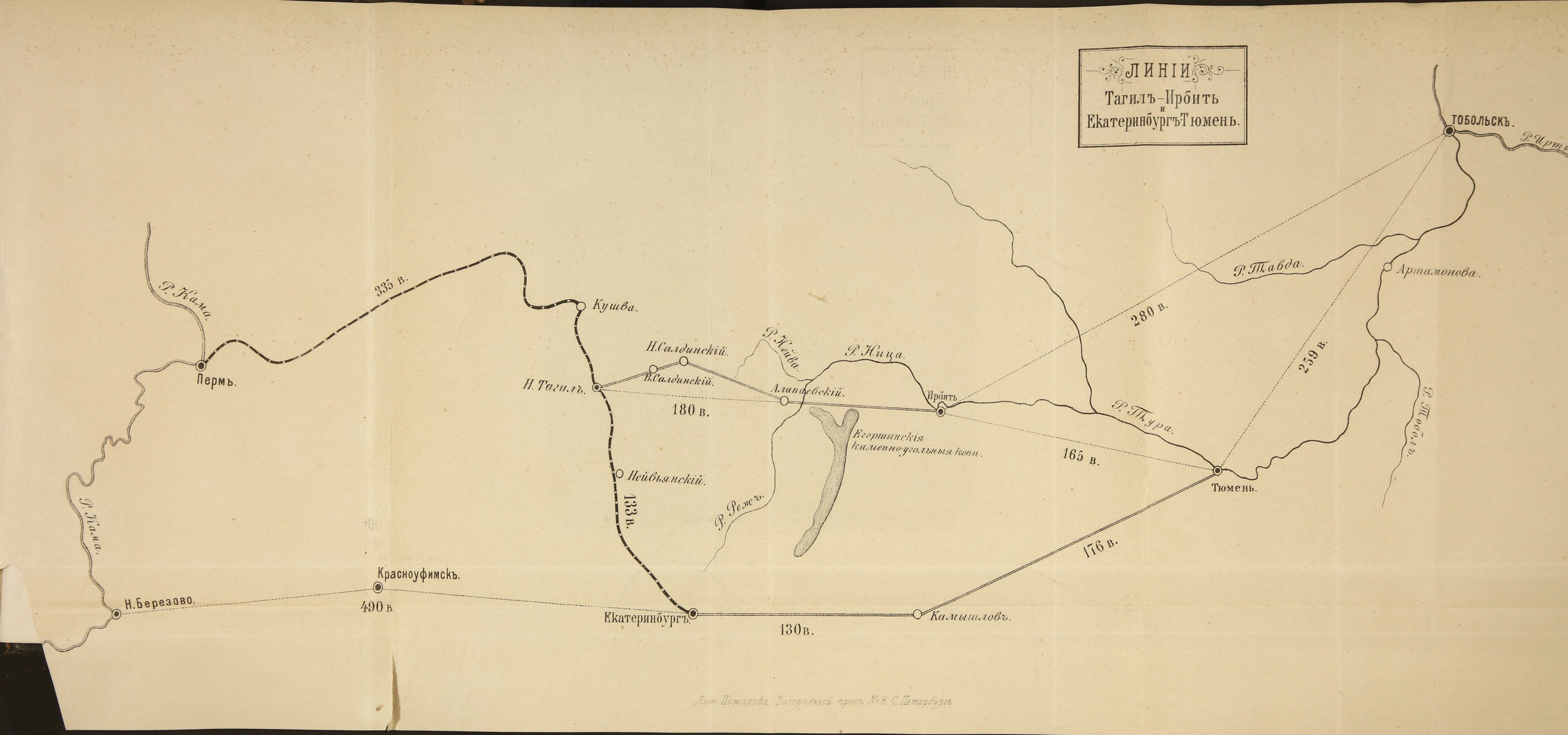
Городъ Омскъ, какъ видно изъ Записки, не представляя средоточія торговли и промышленности края, служитъ лишь административнымъ центромъ Западной Сибири; всѣ же его и окрестныя произведенія, имѣя подъ рукою

удобный сплавъ по Иртышу, отправляются водой къ Тобольску.

Совсѣмъ иное значеніе Тобольска. По своему географическому положенію онъ занимаетъ самое выгодное мѣсто какъ въ отношеніи къ судоходству по сибирскимъ рѣкамъ, такъ и въ отношеніи къ предпологаемой желѣзной дорогѣ. Находясь на самомъ Иртышѣ, при впаденіи въ него рѣки Тобола, откуда начинается вполнѣ свободное пароходство по Иртышу и Оби во всю навигацію, Тобольскъ представляетъ самый кратчайшій, дешевый и удобный путь для проведенія къ нему Уральской желѣзной дороги отъ станціи Н. Тагилъ чрезъ Ирбить. Какъ Томскъ, находясь при Оби на восточной окраинѣ Западной Сибири, представляетъ важный торговый пунктъ для сношеній съ Восточной Сибирью, такъ тѣмъ болѣе Тобольскъ, находясь въ сѣверо-западномъ районѣ, при его настоящихъ значительныхъ торговыхъ и крупныхъ промышленныхъ оборотахъ и при соединеніи тутъ воднаго Сибирскаго пути съ Уральской дорогой, пріобрѣтетъ огромное значеніе въ торговомъ и транзитномъ отношеніяхъ. Здѣсь образуется тогда значительнѣйшій складочный пунктъ, къ которому будутъ три пути: одинъ рельсовый—со стороны Россіи, другой водный изъ Сибири и третій водный же чрезъ Обскую губу изъ Европы, откуда и теперь подвозятся уже европейскіе товары для обмѣна на сибирскіе продукты.

Съ устройствомъ къ Тобольску желѣзной дороги, пароходство на сибирскихъ рѣкахъ быстро разовьется и тогда, съ увеличеніемъ числа пароходовъ, непремѣнно понизится и фрахтовая цѣна на перевозимые за парахо-дами товары. Здѣсь повторится то же, что мы видимъ напр. на Волгѣ и Камѣ. На этихъ рѣкахъ до 1870-хъ годовъ судорабочіе нанимались отъ 6 до 10 рублей въ мѣсяцъ, за дрова для пароходовъ платилось за пятерикъ отъ 6 до 15 р. на Камѣ и частію Волгѣ и отъ 20 до

25 р. на низовьяхъ Волги; фрахтовая же цѣна за доставку товаровъ къ Нижнему и Рыбинску была отъ 12 до 23 коп. съ пуда. Съ 1870-хъ г. плата рабочимъ увеличилась отъ 10 до 18 рублей въ мѣсяцъ, дрова поднялись въ цѣнѣ на 18—25 руб. за пятерикъ на Камѣ и отъ 35—45 руб. пятерикъ на низовьяхъ Волги, а фрахтъ за доставку грузовъ упалъ на тѣхъ же разстояніяхъ до 7—10 коп. съ пуда. Такое чрезвычайное пониженіе есть результатъ естественнаго роста дѣла и правильной коммерческой конкуренціи, а слѣдовательно и въ будущемъ обѣщаетъ только однѣ благопріятныя и надежныя послѣдствія. Того же нужно ждать и въ Сибири, какъ скоро свободнымъ водамъ ея данъ будетъ выходъ посредствомъ желѣзнодорожнаго пути отъ Тобольска. Здѣсь въ настоящее время доставка товаровъ отъ Тюмени до Томска стоитъ 18—25 коп. съ пуда, а плата судорабочимъ и стоимость сгораемаго, запасы котораго громадны, дешевле даже прежнихъ камско-волжскихъ цѣнъ.



Лит. Пожарова, Загородный просп. № 8. С. Петербургъ.

КАРТА ПРОЭКТОВЪ СИБИРСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Масштабъ 110 в. въ дюймѣ.

ИЗЪЯСНЕНІ

- *Столичный городъ*
- *Губернскій*
- *Уѣздн., мѣстечко и пр.*
- *Заводъ.*

Выборгъ
Ямбургъ
С.ПЕТЕРБ.
Гатчина
Тосна.
Луга.
Чудово.
Тихвинъ.
Новгородъ
Ст.Русса.
Валдай
Бронтое.
Вытегра.
Бѣлое. Оз.
Волотда.
Солигаличъ
Бѣжецкъ
Рыбинскъ.
Торжокъ
Осташково.
Тверь.
Ржевъ.
Ярославль.
Ром.Борисоглѣбскъ
Кострома.
Макарьевъ.
Кинешма
Иваново.
Шуя.
Александровскъ.
Вязьма.
Богородскъ.
Ковровъ.
МОСКВА.
Серпуховъ
Егорьевъ.
Владиміръ.
Городовецъ
Нижній Новгородъ.
Коломна.
Муромъ.
Тула.
Касимовъ.
Елатьма.
Рязань.
Орелъ.
Ряжскъ
Ардатовъ.
Алатырь.
Моршанскъ.
Козловъ
Грязи
Тамбовъ.
Пенза.
Воронежъ.
Борисоглѣбскъ.
Сызрань.
Самара.
Бугурусланъ.
Сарапулъ
Ижевскій
Воткинскій
Царевококшайскъ
Уржумъ
Нолинскъ.
Котласъ.
Устюгъ.
Казань.
Симбирскъ.
Спасскъ.
Чистополь.
Мамадышъ
Елабуга.
Котельничъ.
Вятка.
Талызовъ.
Соликамскъ.
Дедюхинъ
Луньевскія копи.
Верхотурье.
Пермь.
Кунгуръ.
Н.Татищевскій.
Осса.
Александровскъ
Билимбаевскій
Екатеринбургъ.
Красноуфимскъ.
Кушвинскій.
Н.Салдинскій.
Алапаевскъ
Ирбитъ.
Туринскъ.
Тобольскъ.
Пр.Артамоновская.
Тара.
Тюменъ.
Камышловъ.
Ялуторовскъ.
Шадринскъ.
Ишимъ
Тюкалинскъ.
Бѣлозерная слоб.
Курганъ.
Златоустъ
Челябинскъ.
Петропавловскъ.
Омскъ.
Троицкъ
6 Сургутъ
Обь
Кама
Волга
Ока
Тура
Тобол
Ишим
Тара
Иртышъ
Ишимъ
Обь
Обь
Обь

ПРОЕКТОВЪ СИБИРСКОЙ

ЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Масштабъ 110 в. въ дюймѣ.

ИЗЪЯСНЕНІЕ ЗНАКОВЪ.

- *Столичный городъ*
- *Губернскій*
- *Уѣздн., мѣстечко и пр.*
- *Заводъ.*

- *Свв. напр. Сиб. ж. д.*
- *Южное напр. —*
- *Проэктъ Любимова*
- *Проэктъ Островскаго*
- *Тагилъ-Ирбитъ*
- *Пр. Ген. Губ. Зап. Сиб.*
- *Пр. Орлова.*
- *Сущ. ж. д. съ коими соединяются проэктируем.*

Сургутъ
Енисейскъ.
Нарымъ
Красноярскъ.
Ачинскъ.
Иркутскъ
Тобольскъ.
Туринскъ.
Пр. Артамоновская.
Тара.
Тюмень.
Ялуторовскъ.
Ишимъ.
Тюкалинскъ.
Курганъ.
Петропавловскъ.
Омскъ.
Томскъ
Мариинскъ
Клинскъ
Колывань.
Кузнецкъ.
Барнаулъ.
Бійскъ
Оз. Телецкое
Минусинскъ.
Монголія
Обь
Иртышъ
Енисей
Ангара
Тасеева
Чулымъ
Кан. Каинская
Кан. Ишимская
Кан. Обь-Енисейская
Кан. Обь-Иртышская
Кан. Обь-Чулымская
Кан. Обь-Бійская
Кан. Обь-Кетская
Кан. Обь-Тобольская
Кан. Обь-Туринская
Кан. Обь-Тавдинская
Кан. Обь-Тобольская
Кан. Обь-Ишимская
Кан. Обь-Тарская
Кан. Обь-Омская
Кан. Обь-Чулымская
Кан. Обь-Кетская
Кан. Обь-Енисейская
Кан. Обь-Иртышская
Кан. Обь-Бій

Рыбаковъ
и
Зѣловъ

НАШИ
ПУТИ
СООБЩЕНІЯ