16685.

БИБЛІОТЕКА
Ученаго Комитета Мин. Фин.

1869, II

БИБЛІОТЕКА
Ученаго Комитета Мин. Фин.

1881

1668.

К
(Емельянов Н.):

Сибирскій хлѣбъ и новые рельсовые пути.

19764.

I.

На-дняхъ въ Петербургѣ закончило свои труды особое совѣщаніе созванное при Министерствѣ Финансовъ для изысканія мѣръ къ упорядоченію русской хлѣбной торговли. Никто, конечно, не будетъ отрицать что нуженъ рядъ самыхъ серіозныхъ мѣръ чтобы поставить эту торговлю въ болѣе благопріятныя условія на заграничныхъ рынкахъ; но не менѣе необходимо оградить и рынки внутренніе отъ неожиданныхъ потрясеній, отъ замѣшательствъ и паденія цѣнъ которое легко можетъ быть вызвано появленіемъ на нихъ новыхъ конкурентовъ въ лицѣ тѣхъ окраинъ гдѣ дѣвственная, нетронутая еще рукою человѣка, почва создаетъ особенно благопріятныя условія для земледѣльческой промышленности о которыхъ не можетъ даже мечтать „центръ“. Наиболѣе опаснымъ въ этомъ отношеніи для Европейской Россіи является *сибирскій* хлѣбъ.

Сравнительно еще недавно, лѣтъ десять назадъ, онъ не игралъ никакой роли, лишь съ трудомъ проникая на Уралъ. Но въ началѣ нынѣшняго десятилѣтія положеніе рѣзко измѣнилось. Въ 1891 году неурожай охватилъ огромный районъ Европейской Россіи. Бѣдствіе грозило принять большіе размѣры, такъ что потребовалось принять чрезвычайныя мѣры и даже запретить вывозъ зерна за границу. Но въ Сибири, за исключеніемъ западной части Тобольской губерніи, урожай былъ хорошій и, кромѣ того, имѣлись хлѣбные запасы прежнихъ лѣтъ. Еще съ лѣта 1893 года началось движеніе сибирскаго хлѣба въ Европейскую Россію. Но сибирское пароходство не могло справиться съ этою массою хлѣба, тѣмъ болѣе что именно въ это время началось небывалое мелководье, вслѣдствіе засухи. Уровень воды на перекатахъ Туры колебался отъ 8 до 16 вершковъ, такъ что было время когда навигація совершенно прекращалась. По невозможности пройти въ Тюмень пароходы были вынуждены оставлять хлѣбъ на перекатахъ и идти за новымъ грузомъ, такъ что произошло почти небывалое явленіе: образованіе хлѣбныхъ залежей на водѣ. Какъ и слѣдовало ожидать, фрахты поднялись до небывалыхъ размѣровъ. Началась лихорадочная постройка новыхъ пароходовъ.

Это имѣло одно очень важное послѣдствіе: когда повышеніе хлѣбныхъ цѣнъ вызванное неурожаемъ, миновало, оплачивать перевозку хлѣба по прежнимъ цѣнамъ уже не было возможности, а между тѣмъ вновь выстроенные пароходы не могли стоять безъ дѣла и принуждены были уже по болѣе нормальнымъ цѣнамъ перевозить хлѣбные

1925
39
Библиотека. НКФ СС

грузы по рѣкамъ Западной Сибири. Съ этихъ поръ ввозъ сибирскаго хлѣба въ Европейскую Россію начинаетъ принимать уже болѣе значительные размѣры. Въ 1890 году со станціи „Тура“ было отправлено пшеницы 1.735.000 п., въ 1891 г.—2.062.000 п., въ 1892 г.—4.493.000 п. и въ 1893 г.—4.300.000 п. Съ этихъ поръ подъ вліяніемъ паденія цѣнъ вывозъ начинаетъ уменьшаться, понижаясь въ 1894 г. до 2.924.000 п., а въ 1895 г. даже до 2.562.000 п. Въ послѣдніе годы снова замѣчается усиленіе вывоза хлѣба этимъ путемъ: въ 1896 году его было отправлено 2.610.000 п., въ 1897 г.—3.593.000 п. и, наконецъ, въ 1898 г.—7.628.000 п. [1]). Такимъ образомъ количество вывезеннаго хлѣба удвоилось въ теченіе одного года да еще около 2 милліоновъ пудовъ осталось на перекатахъ.

Съ открытіемъ навигаціи нынѣшняго года, какъ сообщаетъ В. Ге въ той же газетѣ, изъ хлѣбородныхъ районовъ Западной Сибири готовятся къ отправкѣ за Уралъ значительныя партіи хлѣба. Такъ, по вскрытіи рр. Туры и Тобола немедленно будетъ доставлено 1.800.000 пудовъ хлѣба зазимовавшаго на перекатахъ этихъ рѣкъ, затѣмъ съ первыми рейсами будетъ доставлено въ Тюмень же изъ Семипалатинска $2^1/_2$ мил. пудовъ; значительныя партіи хлѣба должны быть отправлены въ Тюмень опять-таки первымъ рейсомъ изъ Барнаульскаго и Бійскаго округовъ. Въ Тюмени и теперь уже царитъ опасеніе что провозоспособность Пермско-Тюменской желѣзной дороги окажется недостаточною, что вызоветъ образованіе на ней хлѣбныхъ залежей. Все это доказываетъ что вывозъ хлѣба изъ Сибири воднымъ путемъ значительно превзойдетъ размѣрами вывозъ хлѣба за прошлый годъ.

Еще большій толчокъ развитію сибирскаго хлѣбнаго вывоза дала постройка Сибирской желѣзной дороги. Едва только Самаро-Златоустовская линія выдвинулась до Челябинска какъ къ нему потянулись гужомъ хлѣбные грузы изъ окрестныхъ районовъ. Въ 1896 году, говоритъ г. Селиховъ [2]), Западно-Сибирская желѣзная дорога перешла въ правильную эксплоатацію, и въ районѣ ея появились представители различныхъ экспортныхъ фирмъ для закупки дешевой сибирской пшеницы. Требованія эти были такъ значительны что вызвали кризисъ дошедшій до того что станція Челябинскъ была закрыта для ввоза грузовъ вслѣдствіе переполненія, и хлѣбные бунты тянулись на двѣ версты по обѣ стороны линіи.

Въ январѣ 1897 года, продолжаетъ г. Селиховъ,—требованія на сибирскую пшеницу еще болѣе усилились, а вмѣстѣ съ тѣмъ она стала закупаться все далѣе отъ Челябинска. Однако, залежи про-

[1]) *Уралъ*, № 614.

[2]) *Сибирскій Вѣстникъ*, №№ 107 и 108 за 1898 г.

должали рости, надежды на быстрый перевозъ хлѣба не было никакой, и многія экспортныя фирмы начали воздерживаться отъ покупокъ пшеницы. Къ 1 ноября 1897 года залежи достигли уже 4.000 вагоновъ и съ каждымъ днемъ продолжали рости. Ограниченная провозоспособность дороги до нѣкоторой степени искусственнымъ путемъ ограничила ввозъ сибирскаго хлѣба въ Европейскую Россію, но и при такихъ неблагопріятныхъ условіяхъ онъ достигъ почти 14 миліоновъ пудовъ.

Г. А. К., дѣлая на столбцахъ *Русскихъ Вѣдомостей* [3]) подсчетъ общему количеству сибирскаго хлѣба отправленному въ 1897году въ Европейскую Россію изъ Тюмени, Челябинска и лежащихъ за нимъ пунктовъ Сибирской желѣзной дороги, опредѣляетъ его въ 25.727.800 пудовъ. О размѣрѣ вывоза за прошлый годъ мы еще не имѣемъ точныхъ свѣдѣній, но *Сибирская Жизнь* утверждаетъ что съ января по декабрь было вывезено около 30 миліоновъ пудовъ. Цифра весьма крупная, особенно если принять во вниманіе какъ еще недавно вступила Сибирь на путь хлѣбнаго вывоза.

Нѣтъ никакого сомнѣнія что вывозъ хлѣба, хотя, быть-можетъ, и съ болѣе или менѣе сильными колебаніями, будетъ рости изъ года въ годъ. Иначе и быть не можетъ: каждый годъ волна переселенцевъ все сильнѣе льется въ Сибирь.

А между тѣмъ сибирскій хлѣбъ не только стремится на заграничные рынки, но онъ выбрасывается даже въ Привислинскій край и въ подмосковный районъ. По крайней мѣрѣ недавно еще много говорилось о появленіи его въ Серпуховѣ, Орѣховѣ, Егорьевскѣ и т. д. Все это въ недалекомъ будущемъ можетъ создать серіозныя затрудненія для сельскихъ хозяевъ Европейской Россіи.

II.

Нельзя сказать чтобы правительство не замѣчало этой опасности; напротивъ, оно послѣдовательно стремится отклонить ее. Когда залежи хлѣбныхъ грузовъ, особенно на станціяхъ Самаро-Златоустовской дороги которая служитъ пока единственнымъ звеномъ связывающимъ Сибирскую желѣзную дорогу съ общею сѣтью рельсовыхъ путей Европейской Россіи, явились въ огромномъ количествѣ, то оно рѣшилось установить, при участіи волжско-камскихъ пароходовъ, сообщеніе въ обходъ Самаро-Златоустовской желѣзной дороги. Грузы станціи Западно-Сибирской желѣзной дороги должны направляться по Пермско-Тюменской линіи до пристани Левшино (близь Перми,

[3]) № 18, за 1899 г.

на р. Чусовой), затѣмъ по рѣкамъ Камѣ и Волгѣ до Нижняго-Новгорода или Рыбинска, а оттуда далѣе опять по желѣзнымъ дорогамъ. По этому же сообщенію будутъ приниматься и хлѣбные грузы со станціи Пермско-Тюменской желѣзной дороги.

Что же касается пунктовъ назначенія, то во избѣжаніе переполненія внутреннихъ рынковъ сибирскимъ хлѣбомъ въ новомъ прямомъ сообщеніи, какъ передаютъ *С.-Петербургскія Вѣдомости*, хлѣбные грузы будутъ приниматься къ перевозкѣ лишь до русскихъ портовъ на Балтійскомъ морѣ. Такимъ образомъ внутренніе рынки освобождаются отъ давленія дешеваго сибирскаго хлѣба. Съ тою же цѣлію предполагается и другая ограничительная мѣра: на Сибирской желѣзной дорогѣ предположено ввести ссудную операцію на тѣхъ же основаніяхъ какъ практикуется она на другихъ рельсовыхъ линіяхъ, но ссуды должны выдаваться только подъ тотъ хлѣбъ который будетъ отправляться въ восточномъ или сѣверномъ направленіи. Такимъ образомъ создается искусственный способъ для отвлеченія сибирскаго хлѣба отъ внутреннихъ рынковъ.

Мы указали только на временныя мѣры, но вопросу объ охранѣ русскаго сельскаго хозяйства отъ наплыва сибирскаго хлѣба правительствомъ придавалось такое серіозное значеніе что оно не остановилось передъ многомиліонными затратами на сооруженіе рельсоваго пути который долженъ былъ дать выходъ сибирскимъ хлѣбнымъ грузамъ къ Бѣлому Морю. Первоначально эта дорога предполагалась въ очень скромныхъ размѣрахъ: она должна была начаться въ Казани и, пройдя чрезъ Вятку, окончиться у селенія Котласъ на берегу Сѣверной Двины, близъ Сольвычегодска. Однако, это направленіе скоро было измѣнено и дорогу рѣшили начать изъ Перми и, направляясь черезъ Кесъ, Уни, Ухтымъ и Вятку вести до Котласа, откуда уже открывался свободный путь въ Архангельскъ. Эта линія имѣла нѣсколько очень крупныхъ преимуществъ. Сравнивая стоимость доставки хлѣбныхъ грузовъ изъ Сибири въ Лондонъ черезъ Петербургъ и Архангельскъ, оказывается что съ сооруженіемъ Пермско-Котласской желѣзной дороги доставка хлѣба изъ Тюмени въ Лондонъ будетъ обходиться на $1^3/_4 - 2^1/_4$ коп., а изъ Барнаула и Семипалатинска на $3^1/_4 - 6^1/_2$ коп. съ пуда дешевле. Съ улучшеніемъ же судоходныхъ условій Сѣверной Двины и другихъ рѣкъ, а также съ пониженіемъ фрахтовъ эта разница еще болѣе увеличится въ пользу Архангельска. Удешевленіе хлѣба на архангельскомъ рынкѣ должно вызвать паденіе цѣнъ на него на всемъ Бѣломорскомъ побережіи и дастъ возможность въ широкихъ размѣрахъ развиться морскимъ промысламъ которые теперь падаютъ изъ года въ годъ и переходятъ въ руки Норвежцевъ. Наконецъ, Пермско-Котласская желѣзная дорога, отвле-

кая сибирскіе хлѣбные грузы отъ внутреннихъ рынковъ, должна предохранить центральный рынокъ отъ паденія цѣнъ на хлѣбъ. Вотъ выгоды которыя можетъ дать вновь сооружаемая линія. Но эта же дорога представляетъ много и очень крупныхъ неудобствъ съ которыми необходимо считаться. Прежде всего она начинается въ Тюмени стоящемъ на р. Турѣ которая ни въ какомъ случаѣ вполнѣ судоходною быть признана не можетъ. Мы уже видѣли что на перекатахъ ея и р. Тобола въ навигацію прошлаго года осталось около 2 миліоновъ пудовъ хлѣба. И это не исключительный случай, такъ какъ подобныя явленія въ послѣднее время начали повторяться довольно часто. Если же не существуетъ никакой гарантіи въ томъ что хлѣбные грузы отправленные воднымъ путемъ во-время достигнутъ мѣста назначенія, то многіе предпочтутъ направлять ихъ по Сибирской желѣзной дороги что̀ уже въ значительной степени облегчитъ ихъ появленіе на внутреннихъ рынкахъ. Устранено это можетъ быть только продленіемъ Пермско-Тюменской желѣзной дороги до Тобольска, откуда открывается свободный водный путь съ одной стороны до границъ Восточной Сибири, а съ другой—вглубь степныхъ областей.

Перейдемъ къ другимъ неудобствамъ Пермско-Котласской дороги. Какъ извѣстно, крестьяне спѣшатъ продать свой хлѣбъ осенью, когда имъ особенно сильно бываютъ нужны деньги на уплату податей, на свадьбы и на другіе расходы. Между тѣмъ въ это время навигація на Сѣверной Двинѣ уже прекращена, и грузы должны оставаться неотправленными до слѣдующаго года. Что̀ же предпочтутъ хлѣбные торговцы: замедлить свои обороты, держать непроизводительно затраченные капиталы, или отправить купленный хлѣбъ по другому направленію? Послѣднее, конечно, гораздо вѣроятнѣе, а слѣдовательно, снова является возможность появленія сибирскихъ хлѣбныхъ грузовъ на внутреннихъ рынкахъ и паденіе на нихъ хлѣбныхъ цѣнъ.

Не помогла бы этому и передача хлѣбныхъ грузовъ съ Пермско-Котласской на Ярославско-Вологодско-Архангельскую желѣзную дорогу, такъ какъ зимою Архангельскій портъ замерзаетъ и двинуть грузы за границу нѣтъ никакой возможности. Впрочемъ, этотъ вопросъ можетъ, по-видимому, получить совершенно неожиданное рѣшеніе. 1 января нынѣшняго года, по словамъ *Новостей Дня*, возвратились въ Архангельскъ инженеры гг. Аллендорфъ и Токаревъ командированные обществомъ Московско-Архангельской желѣзной дороги съ цѣлію производства изысканій для продолженія этой дороги къ открытому морю. Эти изысканія, какъ передаетъ *Сѣверный Край*, привели къ вполнѣ удовлетворительнымъ результатамъ. Приблизительно

въ 400 верстахъ отъ Архангельска, на такъ-называемомъ Зимнемъ берегу найдена незамерзающая бухта Койда которая и признана наиболѣе удобнымъ пунктомъ для окончанія Московско-Архангельской дороги. Если этой рельсовой линіи суждено будетъ осуществиться въ недалекомъ будущемъ, то Пермско-Котласская дорога пріобрѣтетъ для хлѣбной торговли Сибири несравненно болѣе важное значеніе.

III.

Мы уже упомянули вскользь что грузовое движеніе на Сибирской желѣзной дорогѣ превзошло предполагаемые размѣры и повело къ хроническому образованію хлѣбныхъ залежей. Такимъ образомъ явилась необходимость увеличить пропускную способность этой дороги. Это, несомнѣнно, и будетъ сдѣлано, несмотря на значительные расходы. Но главнымъ тормазомъ для правильнаго грузоваго движенія является недостаточная пропускная способность не Сибирской, а Самаро-Златоустовской желѣзной дороги. Къ сожалѣнію, помочь этому не легко, такъ какъ проложеніе втораго пути въ скалахъ Урала потребовало бы чрезвычайныхъ затратъ. Вмѣсто этого явилось нѣсколько проектовъ постройки новыхъ рельсовыхъ линій. Прежде чѣмъ разсматривать ихъ постараемся рѣшить вопросъ нуждается ли Сибирь въ новыхъ рельсовыхъ путяхъ для вывоза своего хлѣба.

На этотъ вопросъ болѣе чѣмъ трудно дать положительный отвѣтъ. Въ настоящее время, какъ мы уже говорили, хлѣботорговцы могутъ воспользоваться для этой цѣли съ одной стороны Самаро-Златоустовскою и лежащими за нею дорогами, а съ другой стороны—смѣшаннымъ желѣзнодорожнымъ и воднымъ сообщеніемъ отъ станцій Западно-Сибирской и Пермско-Тюменской желѣзныхъ дорогъ до Балтійскихъ портовъ. Теперь, судя по газетнымъ сообщеніямъ, приволжскіе судовладѣльцы и хлѣботорговцы рѣшили воспользоваться для вывоза сибирскаго хлѣба за границу новымъ путемъ, отправляя его изъ Челябинска до Самары по желѣзной дорогѣ, далѣе до Царицына на пароходахъ, затѣмъ по новой Тихорѣцкой вѣтви Владикавказской желѣзной дороги до Новороссійска. Этотъ путь представляетъ ту выгоду что онъ сокращаетъ пробѣгъ вагоновъ, а слѣдовательно ускоряетъ движеніе грузовъ и даетъ возможность перевезти большее количество ихъ. Со своей стороны сибирскіе хлѣботорговцы заявляютъ что вслѣдствіе открытія Пермско-Котласской желѣзной дороги они имѣютъ намѣреніе направлять свое зерно для иностраннаго отпуска главнымъ образомъ на Архангельскъ, на рельсовую же сѣть

будетъ поступать только хлѣбъ закупленный австрійскими и венгерскими купцами для своихъ странъ и для Швейцаріи. *Сибирскій Вѣстникъ* дополняетъ это извѣстіе сообщеніемъ что крупный хлѣботорговый домъ на югѣ Россіи *Луи Дрейфусъ и К°* уже открылъ свою контору въ Тюмени и учредилъ агентства по линіи Сибирской желѣзной дороги для организаціи вывоза сибирской пшеницы въ Англію. Вывозить закупленный хлѣбъ предполагается также черезъ Архангельскъ. Всѣ эти газетныя извѣстія несомнѣнно указываютъ что Пермско-Котласская дорога должна отвлечь отъ Сибирской массу грузовъ и надолго сдѣлать ненужнымъ сооруженіе другихъ линій.

А между тѣмъ проекты ихъ построекъ ростутъ какъ грибы въ дождливое лѣто.

Въ прошломъ году общество Казанской желѣзной дороги произвело изысканія направленія желѣзнодорожной магистрали имѣющей соединить кратчайшимъ путемъ Москву съ Сибирью. Предполагаемая дорога должна начаться, какъ передаетъ *Уралъ*, отъ станціи Люберцы Казанской желѣзной дороги (а по другимъ извѣстіямъ прямо отъ Москвы) и прямымъ путемъ пойдетъ къ станціи Кыштымъ, Екатеринбургской вѣтви Сибирской дороги, при чемъ на пути будутъ слѣдующія станціи, по большей части носящія названія близь лежащихъ мѣстностей: Люберцы, Хрипань (с. Быково), Кубяево, Куровская, Волоная, Тутолицъ, Боль, Гусь (на 60 верстъ южнѣе города Владиміра), Ильино, Бутылицы, Муромъ, Родяково, Вадъ, Перевозъ, Бутурлино, Сергачъ, Княжья Гора (близь городовъ Курмыша и Ядрина), Торчаны, Санарбусъ и Шихраны. Здѣсь линія сольется съ Казанскою желѣзною дорогой и черезъ Свіяжскъ пойдетъ на Казань; затѣмъ отъ Казани пойдутъ слѣдующія станціи: Шали (Тагашево), Меречаки (Карабань), Артыкъ (Тавели), городъ Мамадышъ, Елабуга, Кама (пересѣченіе рѣки близь с. Галакова), Абызово, Дуванъ, Бѣлокотай и Кыштымъ.

Мы намѣтили только главнѣйшія станціи, всего же ихъ отъ Москвы до Кыштыма будетъ 78. Вся линія проектируется длиною въ 1.615 верстъ. По смѣтѣ постройка ея должна обойтись въ 113 милліоновъ рублей. Самымъ грандіознымъ сооруженіемъ на этомъ пути будетъ мостъ черезъ Волгу. Предполагается онъ въ одну версту и сто саженъ; по смѣтѣ, постройка его должна обойтись не менѣе 6 милліоновъ рублей. Линію Москва—Кыштымъ предположено строить магистральнаго типа, то-есть съ широкою колеей, полнооборудованную и допускающую движеніе съ большими скоростями. Слѣдуетъ также упомянуть что эта дорога должна пересѣчь рѣки Волгу, Вятку, Уфу и Каму.

Для кого и для чего, однако, нужно это грандіозное сооруженіе?

Для заполненія внутреннихъ рынковъ Европейской Россіи сибирскимъ хлѣбомъ? Говорятъ что этой опасности вовсе не существуетъ, такъ какъ недавно сооружена линія Бологое-Псковъ-Рига, при чемъ отъ Рыбинска до Риги тарифы понижены настолько что хлѣбные грузы могутъ быть отправляемы за одинаковую цѣну какъ на Петербургъ, такъ и на Ригу. Допустимъ что это такъ; но не будетъ ли слишкомъ странно затрачивать 113 милліоновъ рублей на сооруженіе желѣзной дороги для того чтобы потомъ возить хлѣбные грузы кружнымъ путемъ по искусственно пониженному тарифу? Для сибирскаго вывоза эта дорога совершенно не нужна. Но можетъ-быть она нужна для сбыта фабрикатовъ центральнаго района въ Сибирь? Позволимъ себѣ усумниться и въ этомъ.

Во-первыхъ, для этого можетъ служить Самаро-Златоустовская желѣзная дорога. Какъ бы ни было велико количество грузовъ на ней, произведенія фабрично-заводской промышленности все же будутъ совершенно свободно двигаться по ней съ запада на востокъ. Правда, новый путь нѣсколько короче стараго, но для сравнительно цѣнныхъ произведеній фабрикъ это серіознаго значенія не имѣетъ. Пониженіе цѣны, напримѣръ, на $^1/_4$ коп. вовсе не расширитъ употребленія его въ Сибири. Наконецъ, значительная часть продуктовъ центрально-фабричнаго района идетъ въ Сибирь не непосредственно, а съ Нижегородской ярмарки, откуда вывозить товары несравненно выгоднѣе воднымъ путемъ чѣмъ по желѣзнымъ дорогамъ. Мы не думаемъ что интересы фабрично-заводской промышленности должны быть совершенно забыты, что Московскій фабричный районъ не имѣетъ законнаго права желать установить болѣе близкую, болѣе тѣсную связь съ Сибирью являющеюся довольно обширнымъ рынкомъ для сбыта его продуктовъ. Но для чего же все-таки строить новую магистраль съ мостами черезъ Волгу и Каму?

Сколько помнится, нѣсколько лѣтъ назадъ желанія московскаго купечества были гораздо скромнѣе, и оно добивалось только соединенія Москвы съ Пермско-Котласскою желѣзною дорогой и постройки сравнительно короткой и дешевой линіи отъ Нижняго-Новгорода до Вятки, а обществомъ Московско-Вологодско-Архангельской желѣзной дороги проектировался рельсовый путь отъ Костромы на Ухтымъ. Почему же теперь эти скромные проекты уступаютъ мѣсто грандіознымъ затѣямъ ни въ чемъ не находящимъ для себя оправданія? Поставимъ еще одинъ вопросъ: не выгоднѣе ли будетъ для Московскаго района имѣть непосредственную рельсовую связь съ Туркестанскимъ краемъ чѣмъ нѣсколько желѣзныхъ дорогъ сходящихся въ Челябинскѣ? Туркестанъ можетъ служить не только рынкомъ для сбыта московскихъ фабрикантовъ, но и поставщикомъ цѣннаго сырья, которое

на московскихъ фабрикахъ получитъ дальнѣйшую обработку. О политическомъ и стратегическомъ значеніи этой линіи едва ли нужно говорить. Не выгоднѣе ли затратить 113 милліоновъ рублей именно на нее?

Въ то время когда общество Казанской желѣзной дороги производило изысканія между Москвою и Кыштымомъ, былъ возбужденъ вопросъ о постройкѣ новаго желѣзнодорожнаго пути который долженъ связать Сибирь съ Новороссійскимъ портомъ. Путь этотъ будетъ имѣть протяженіе въ 1500 верстъ и, начинаясь отъ станціи Царицынъ, Тихорѣцко-Царицынской вѣтви Владикавказской желѣзной дороги, пойдетъ черезъ Оренбургъ и Орскъ на Челябинскъ, гдѣ долженъ соединиться съ великою Сибирскою желѣзною дорогой. Трудно понять raison d'être этой рельсовой линіи. Богатства района новой дороги состоятъ въ хлѣбѣ, скотѣ и рыбѣ; но Сибирь съ избыткомъ располагаетъ тѣми же самыми продуктами. Стало-быть сибирскій хлѣбъ пойдетъ на хлѣбъ южный, скотъ пойдетъ на скотъ. Съ этимъ еще можно примириться до извѣстной степени, но уже окончательно нельзя понять какіе грузы югъ Поволжья и сѣверъ Кавказа могутъ дать Сибири. Совершенно иное значеніе можетъ имѣть эта линія если изъ Орска, какъ высказывались предположенія, пойдетъ рельсовый путь въ Туркестанскій край. Такая дорога является несравненно болѣе выгодною чѣмъ линія черезъ Семипалатинскъ и Вѣрный на которой теперь производятся изысканія. Послѣдняя линія можетъ служить только для снабженія Туркестана доступнымъ по цѣнѣ хлѣбомъ, тогда какъ первая, исполняя эту задачу, дастъ въ то же время и выходъ средне азіятскому сырью въ Европейскую Россію.

1925

Наконецъ, въ петербургскихъ газетахъ появилась телеграма вологодскаго городскаго головы извѣщающая что сѣвернымъ краемъ вновь возбуждено ходатайство о скорѣйшемъ рѣшеніи вопроса о проведеніи желѣзной дороги Вятка—Вологда—Петербургъ, съ вѣтвью Пермь-Кыштымъ, для устраненія скопленія въ Челябинскѣ зауральскихъ грузовъ вывозомъ ихъ къ Петербургу и къ Архангельскому порту. Постройка линіи Москва—Кыштымъ признается сѣверянами безполезною, и они находятъ что интересы Москвы вполнѣ могутъ быть удовлетворены постройкою моста въ Ярославлѣ черезъ Волгу, отсутствіе котораго теперь весною и осенью надолго задерживаетъ переправу грузовъ, нанося крупный ущербъ торговлѣ. Но здѣсь невольно рождается вопросъ: зачѣмъ же направлять сибирскіе хлѣбные грузы къ Петербургу, когда для нихъ выстроена спеціальная дорога къ Бѣлому Морю? Мы не думаемъ чтобы въ немедленномъ сооруженіи этой дороги представлялась какая-нибудь надобность.

Но нельзя отрицать что въ будущемъ она можетъ явиться. Съ самаго начала сооруженія Сибирской желѣзной дороги ей предполагалось дать не только русское, но и международное транзитное значеніе. Дѣйствительно, она является самымъ короткимъ и самымъ скорымъ путемъ изъ Европы на Дальній Востокъ. Все это даетъ возможность предполагать на ней усиленное транзитное движеніе иностранныхъ товаровъ. Наиболѣе заинтересованными государствами въ торговлѣ съ Азіятскимъ Востокомъ являются Англія и Германія, а для обоихъ этихъ государствъ линія Петербургъ—Пермь является и прямою и короткою, для насъ же это представляетъ ту крупную выгоду что иностранное движеніе будетъ происходить по линіи со сравнительно ничтожнымъ движеніемъ русскихъ грузовъ. Впрочемъ, рѣшать этотъ вопросъ въ настоящее время очень рано: нужно предварительно выяснить размѣры транзитнаго движенія, степень его выгодности для Россіи, а тогда уже можно выбрать и болѣе подходящее направленіе для соединенія Сибири съ Европой.

IV.

Во всѣхъ проектахъ сооруженія новыхъ желѣзнодорожныхъ линій которые мы разсмотрѣли до сихъ поръ всѣ заботы главнымъ образомъ сосредоточиваются на облегченіи вывоза сибирскаго хлѣба. Этому вопросу, несомнѣнно, придается гораздо большее значеніе, чѣмъ онъ заслуживаетъ. Въ самомъ дѣлѣ, хлѣбный вывозъ Европейской Россіи опредѣляется въ 500 миліоновъ пудовъ въ годъ, тогда какъ высшая цифра до которой достигъ вывозъ сибирскаго хлѣба не превышаетъ 30 мил. пудовъ, т. е. составляетъ всего только 6% вывоза Европейской Россіи. Говорятъ что хлѣбная промышленность Сибири ростетъ и будетъ впредь расти съ замѣчательною быстротой. Это совершенно вѣрно; но не слѣдуетъ также забывать что подобный ростъ можетъ происходить въ строго ограниченныхъ размѣрахъ.

До сихъ поръ усиленіе хлѣбной производительности Сибири вызывалось преимущественно усиленіемъ переселеній на нашу Зауральскую окраину.

Съ 1882 года по 1 января нынѣшняго года въ Сибирь прошло, по словамъ *Правительственнаго Вѣстника*, 1.117.715 душъ обоего пола, не считая 32.380 переселенцевъ перевезенныхъ моремъ въ Усурійскій край. Для этихъ переселенцевъ со времени учрежденія земле-

мѣрныхъ партій для отвода участковъ, включая работы 1898 года, обращено подъ послѣдніе 5.744.000 десятинъ. За исключеніемъ 25% на запасные участки, занято полностію или частями 4.308.000 десятинъ на 287.000 душъ. Такое усиленіе переселеній, само собою понятно, не могло не отразиться на увеличеніи площади запашекъ, а слѣдовательно, и на производительности хлѣба. Переселенцы, какъ извѣстно, получаютъ въ надѣлъ по 15 десятинъ на душу. Обработать всю эту землю въ первые годы водворенія они не могутъ, такъ какъ для большинства изъ нихъ доступно только постепенное расширеніе хозяйства. Въ силу этого нужно еще нѣкоторое время ожидать возростанія сибирскаго хлѣбнаго отпуска.

Но теперь всѣ удобныя для заселенія земли въ Западной Сибири уже заняты, а въ таежномъ и подтаежномъ пространствахъ едва ли можно ожидать широкаго развитія земледѣлія. Заселеніе Восточной Сибири, а тѣмъ болѣе Приамурскаго края не увеличитъ количества хлѣбныхъ грузовъ высылаемыхъ Сибирью въ Европейскую Россію, такъ какъ этотъ хлѣбъ не выдержитъ желѣзнодорожной перевозки, да онъ и нуженъ въ восточныхъ и сѣверныхъ областяхъ Сибири. Допустимъ что хлѣбная производительность Сибири возростетъ еще на 10 міліоновъ пудовъ въ годъ, и тогда она составитъ только 8% хлѣбнаго отпуска Европейской Россіи. Говорятъ что при улучшеніи техники земледѣлія количество хлѣба въ Сибири можетъ увеличиться, но не нужно забывать что паралельно съ усовершенствованіемъ техники пойдетъ и истощеніе дѣвственныхъ почвъ. Одно уравновѣситъ другое.

Для вывоза указаннаго нами количества хлѣба нѣтъ надобности въ созданіи десятка рельсовыхъ линій сходящихся въ Челябинскѣ. Тѣ-же средства гораздо производительнѣе могутъ быть истрачены на созданіе обширной сѣти подъѣздныхъ рельсовыхъ путей и грунтовыхъ дорогъ, безъ устройства которыхъ немыслимо вывести русское сельское хозяйство изъ его нынѣшняго печальнаго положенія. Вообще заботясь о развитіи окраинъ не нужно забывать и интересовъ коренныхъ губерній Россіи. Это—азбучная истина, давно превратившаяся въ простую аксіому. Если бы мы лучше помнили ее, то не впали бы въ ту односторонность которая мѣшаетъ намъ теперь здраво смотрѣть на дѣло и заставляетъ насъ приносить реальные интересы центра въ жертву мнимымъ потребностямъ окраинъ для которыхъ въ послѣдніе годы сдѣлано и такъ уже слишкомъ много.

Н. Емельяновъ.

БИБЛІОТЕКА Ученаго Комитета Мин. Фин.

Необходимое преобразованіе.

Когда у насъ говорятъ о недостаткахъ въ дѣлѣ просвѣщенія, то почти во всѣхъ разсужденіяхъ этого рода слышится одинъ мотивъ: на дѣло народнаго просвѣщенія отпускается изъ государственныхъ средствъ слишкомъ малая доля. Впрочемъ, тогда какъ, по мнѣнію однихъ, расходы на образованіе необходимо увеличить до нѣсколькихъ сотенъ миліоновъ, другіе считаютъ достаточнымъ увеличить оклады наличныхъ просвѣтителей и полагаютъ что дѣло просвѣщенія отъ этого значительно выиграетъ. Едва ли будетъ большою смѣлостію утверждать что авторами перваго мнѣнія не являются професіональные просвѣтители. По второму мнѣнію выходитъ что стóитъ только увеличить оклады, и неважно стоящее теперь дѣло просвѣщенія измѣнится къ лучшему. Такой взглядъ до извѣстной степени не лишенъ основательности: болѣе высокіе оклады привлекутъ въ ряды просвѣтителей и болѣе способныхъ людей. Но развѣ наличный составъ просвѣтителей отличается поголовною неспособностью? Развѣ дѣлу просвѣщенія посвящаютъ себя только тѣ кому не удалось добиться высшихъ окладовъ на другихъ поприщахъ? Эти предположенія были бы обидны для дѣла народнаго просвѣщенія и для дѣятелей просвѣщенія.

Скромная по внѣшней обстановкѣ, но великая по своимъ задачамъ дѣятельность просвѣщенія ищетъ своихъ адептовъ не среди лицъ жаждущихъ высокихъ окладовъ, а среди лицъ обнаруживающихъ педагогическія способности. Дѣятельность просвѣтителей требуетъ особенныхъ способностей. Не всякій хорошій администраторъ былъ бы и хорошимъ педагогомъ если бы пошелъ на педагогическое поприще, и еще рѣже хорошій педагогъ способенъ сдѣлаться даже посредственнымъ администраторомъ. И для той, и для другой дѣятельности нужно имѣть особое призваніе, и оба эти рода дѣятельности не представляются соизмѣримыми. Дѣло не въ размѣрахъ окладовъ, а въ характерѣ задачъ и въ способахъ ихъ осуществленія. Если дѣло просвѣщенія, особенно высшаго, идетъ у насъ не особенно хорошо, то вовсе не потому что малы оклады, а потому что способы распространенія просвѣщенія не соотвѣтствуютъ современнымъ условіямъ жизни. Соизмѣривъ оклады съ вознаграждаемою ими дѣятельностію, не трудно убѣдиться въ томъ что трудъ дѣятелей высшаго образованія оплачивается у насъ выше чѣмъ какой-либо иной професіональный трудъ одинаковой интенсивности. Не слѣдуетъ упускать изъ вида что при опредѣленіи размѣра вознагражденія принимается въ соображеніе напряженность дѣятельности

Ri