

ПРОТОКОЛЪ

заѣданія Общаго собранія 26 Сентября 1909 года

ЧЛЕНОВЪ АРХАНГЕЛЬСКАГО ОБЩЕСТВА ИЗУЧЕНИЯ РУССКАГО СЪВЕРА.

Заѣданіе, открытое для публики, состоялось въ залѣ Архангельской Городской Думы.

Рѣчи ораторовъ записывались стеноографически.

А. Ф. Шидловскій (Предсѣдатель правленія А. О. И. Р. С.). Собрание объявляется открытымъ. Господа, прошу выбрать предсѣдательствующаго; предлагаю выбрать С. Ф. Грекова. (Голоса: „просимъ“; С. Ф. Грековъ занимаетъ предсѣдательское кресло).—Прошу выбрать секретаря,—предлагаю В. А. Ленгаузера. (Голоса: „просимъ“).

В. А. Ленгаузеръ. Согласенъ, благодарю.

Предсѣдательствующій. Сего дняшнее заѣданіе общаго собранія членовъ Архангельскаго О-ва изученія Русскаго Съвера организовано съ участіемъ торгово-промышленныхъ дѣятелей и представителей общественныхъ организаций для обсужденія, въ связи съ прочими проектами ж. дорогъ на съверъ, докладовъ г-на Перешилева—„Обь-Архангельская ж. д.“ и г-на Вольтмана—„Восточно-Уральская-Бѣломорская ж. д.“. Первымъ по очереди предстоитъ намъ заслушать докладъ г-на Перешилева.

В. А. Ленгаузеръ. Позвольте, г. предсѣдатель, сказать, что, по порученію общаго собранія, правленіе, а точно также и я, исполняя данное порученіе, обращаясь къ представителямъ разныxъ промышленныхъ и общественныхъ организаций съ просьбой комантировать своихъ представителей на сегодняшнее заѣданіе. Такое же обращеніе было слѣдовано къ авторамъ тѣхъ ж.-д. проектовъ, въ связи съ которыми будутъ разсмотрѣны поставленные на повѣстку сегодняшняго заѣданія доклады. На заѣданіе сегодня изволили пожаловать: авторъ проекта Восточно-Уральско-Бѣломорской ж. д. Василій Николаевичъ г. Вольтманъ, авторъ проекта Фыбинскъ-Обдорской ж. д. Григорій Алексѣевичъ г. Вріопи, управляющій Богословской ж. д. Борисъ Александровичъ г. Перловъ, Вологодской городской управ-

вой командированъ секретарь управы Александръ Александровичъ г. Колычевъ, и является здѣсь въ качествѣ частнаго лица, но заинтересованнаго пашимъ заѣданіемъ, помощникъ секретаря Вологодской земской управы Иванъ Дементьевичъ г. Волковъ. Что касается мѣстныхъ организаций, то получено увѣломленіе, что представителемъ на сегодняшнемъ собраніи отъ купеческаго общества будетъ либо Христофоръ Николаевичъ г. Мапаконъ, либо Алексѣй Ивановичъ г. Вальиевъ. Другихъ официальныхъ заявлений или увѣломленій о представительствѣ мнѣ неизвѣстно, хотя въ собраніи находятся многіе общественные и торгово-промышленные дѣятели;—можетъ быть правленію это извѣстно?

А. Ф. Шидловскій. Правленію неизвѣстно.

В. Н. Вольтманъ. Въ числѣ присутствующихъ находится начальникъ коммерческой части Съверныхъ дорогъ, который явился сюда по моему дружественному къ нему обращенію.

Предсѣдательствующій. Прошу заслушать докладъ г. Перешилева.

М. В. Перешилевъ. Первый разъ въ жизни миѣ приходится говорить предъ Обществомъ; поэтому я прошу Общество быть снисходительнымъ къ моему докладу. (Читаетъ докладъ—„Обь-Архангельская ж. д.“, помѣщенный въ № 6 Извѣстій А. О. И. Р. С.; послѣ окончанія доклада аплодисменты).

Предсѣдательствующій. Слѣдующій докладъ г-на Вольтмана—„Восточно-Уральская-Бѣломорская ж. д.“.

В. Н. Вольтманъ. Милостивыя Государыни и Милостивые Государи, первымъ словомъ моимъ съ этой кафедры должно быть выраженіе искренней признательности Архангельскому Обществу изученія

Русского Съвера, а также Архангельскимъ общественнымъ и торгово-промышленнымъ кругамъ, которые, какъ указываетъ многочисленное собраніе, отнеслись съ глубокимъ интересомъ къ ряду проектовъ, составленныхъ отдельными предпринимателями для сѣверо-востока Россіи.

Это чувство признательности усиливается во мнѣ еще болѣе потому, что съ нимъ соприкасается другое чувство, именно, желаніе пріобрѣсти въ настоящемъ собраніи тѣ сѣвернія, указанія и соображенія, которые необходимы мнѣ для того, чтобы сѣть или ипымъ успѣхомъ провести въ жизнь разрабатываемый мною проектъ.

Долженъ сказать вамъ, что я пріѣхалъ сюда не докладывать, не учить, я пріѣхалъ сюда учиться у людей жизни, людей практики, опыта. Я всегда смотрѣть и смотрю на торгово-промышленную дѣятельность, какъ на дѣятельность общественного, публичного характера. Въ особенности этотъ публичный характеръ носить желѣзодорожная дѣятельность—по той общественной важности, которую ж. дороги, какъ способъ транспорта, имѣютъ въ общей системѣ народо-хозяйственного оборота.

Мы всеѣ знаемъ цѣлый рядъ оснований и принциповъ коммерческаго проектирования дорогъ, по, тѣмъ не менѣе, всеѣ эти основные принципы сплошь и рядомъ игнорируются отдельными предпринимателями. Для того, чтобы спроектировать настоящую ж. дорогу коммерческо-экономического значенія, необходимо серьезно и всесторонне обсуждать основные принципы, выработанные наукой, экономикой, съ другой стороны входить въ соприкосновеніе съ интересами людей и дѣятелей практики.

Наконецъ, есть еще одно соображеніе, которое побудило меня согласиться на лестное предложеніе Архангельского О—ва изученія Русского Сѣвера и выступить здѣсь съ извѣстнымъ докладомъ. Когда я сталъ разрабатывать свой проектъ, я не имѣлъ въ виду цѣлаго ряда жел.-дорожныхъ предположеній, которыхъ возникли здѣсь у наиболѣе дѣятельныхъ Архангельскихъ людей, у наиболѣе видныхъ членовъ О—ва изученія Сѣвера. Я имѣю въ виду жел.-дорожные проекты, изъ которыхъ одинъ только-что съ удовольствиемъ выслушалъ, а другой былъ опубликованъ г-мъ Н. Г. Шарвинымъ. Съ этимъ проектомъ я ознакомился посоль-

того, какъ набросать основныя предположенія своей записки, или предположенія проекта „Восточно-Уральской-Бѣломорской ж. д.“.

Я съ особеннымъ удовольствіемъ привѣтствую появленіе этого проекта въ печати рапорѣ моей докладной записки, потому что меня, какъ практическаго предпринимателя, не можетъ не радовать, что люди опредѣленнаго вѣса и авторитета въ торгово-промышленныхъ сферахъ, рапорѣ меня высказались за опредѣленный проектъ.

Это обстоятельство я ставлю болѣшимъ плюсомъ своему дѣлу, ибо, если гг. Шарвинъ и другіе высказались за мой проектъ, или за то, что повторяется моимъ проектомъ, то это достаточно гарантируетъ его мѣстное значеніе для Архангельска; слѣдовательно, усиливаетъ мое положеніе и облегчаетъ доказательства экономического значенія проектируемой мною дороги.

Попутно долженъ объяснить, какимъ образомъ создался исторически мой проектъ. Какъ всѣ широкія идеи, этотъ проектъ начался, по свойственной каждому человѣку психологіи, съ очень узкихъ стремлений. Завѣдя одной очень маленкой и скромной ж. дорогой, я пришелъ къ необходимости расширепія, необходимости, которая держится на коммерческихъ соображеніяхъ и, отчасти, эксплоатационныхъ. Этотъ маленький 200 верстный жел.-дорожный путь на восточномъ Уралѣ открыть для общаго пользованія около 3-хъ лѣтъ тому назадъ. Я признанъ необходимымъ, и въ этомъ смыслѣ получиль одобреніе соотвѣтствующихъ сферъ, что дорога эта должна быть продолжена на 200 верстъ на сѣверъ; когда же я сталъ обдумывать дальнѣйшее положеніе дороги, я увидалъ, что чѣмъ дальше я иду на сѣверъ, тѣмъ болѣе удаляюсь отъ Котласа, являющагося конечнымъ пунктомъ для многихъ перевозокъ моей дороги, т. о. отъ выхода къ естественному порту.

Какъ, можетъ быть, пѣкоторымъ извѣстно, существованіе Богословской дороги дало пѣкоторый толчокъ къ вывозу извѣстныхъ грузовъ черезъ Котласъ въ Архангельскъ. Но мѣрѣ того, какъ я удаляль дорогу на сѣверъ съ Архангельска, я ослаблялъ коммерческое значеніе предпріятія. Эти соображенія такъ просты логически и практически, что дальнѣйшій выводъ напрашивается самъ со-

бой: нужно дорогу двинуть на востокъ, главнымъ образомъ къ тому пункту Оби, который наиболѣе сближается съ восточ-
нымъ пунктомъ Богословской дороги, или на западъ.

Я сначала обратилъ свой взглѣдъ на съверъ, потому что меня, отчасти какъ лѣсопромышленника, привлекали лѣсныя богатства, существующія въ верхнемъ и среднемъ течениіи Печоры, въ особенности въ бассейнѣ р. Ильча эти лѣса давно привлекали вниманіе лѣсопромышленниковъ и въ частности мое, но ранѣе этого я долженъ былъ прийти къ необходимости продолжить жел.-дорожную линію по востоку Урала. А разъ я теоретически сдѣ-
лалъ перевалъ черезъ Уралъ, я долженъ былъ замѣтить, что близко находиться къ бассейну другихъ рекъ (Ижмы и Ухты)/
имѣющихъ большое значеніе.

Тутъ явился отчасти отраженный интересъ ухтинской нефти; но разъ я подо-
шелъ къ Ухтѣ, выходъ на Архангельскъ явился самъ собой,—такъ что логически изъ первого скромнаго проекта я стала создавать предположенія все болѣе и болѣе широкаго значенія. Я стала думать относительно усиленія хозяйственнаго или коммерческаго значенія этой дороги, и по необходимости посмотрѣть на востокъ и счель необходимости включить въ свой проектъ предположенія особой дополнительной линіи на Обь, чтобы обслуживать Сибирь, о чёмъ я скажу нѣсколько подробнѣе впослѣдствіи.

Такимъ образомъ изъ проекта Богословской продолженной дороги создалась основная „Восточно-Уральская-Бѣломорская дорога“, съ вѣтвью на Обь. Очевидно для каждого, что въ своихъ результатахъ я пріимѣрно совпадаю съ тѣми проектами, которые уже выставлены здѣсь въторитетными лицами, знакомыми лучше меня съ промышленными условіями Архангельска и вообще Сѣвера; но, повторяю, это обстоятельство меня только окрѣляетъ. Я, совершенно добросовѣстно идя своимъ путемъ, пришелъ къ выводу, который сдѣланъ другими,—это я привѣтствую, и пріоритетъ другихъ дѣятелей я считаю нравственной своей обязанностью всецѣло признать.

Долженъ сдѣлать поясненіе, что исто-
чникъ вопроса очень далека, ибо во-
просъ о соединеніи Урала и Сибири съ Архангельскомъ, насколько это удалось мнѣ установить архивными изслѣдованія-
ми,

уже считаетъ свою исторію болѣе чѣмъ въ полстолѣтія. Въ 50-хъ годахъ во главѣ одного изъ крупнейшихъ (казенныхъ) Уральскихъ округовъ, нынѣ распавшихся на два частновладѣльческихъ, стоялъ нѣкій г-нъ Таль.

Этотъ Таль, будучи начальникомъ казеннаго управления, уже проектировалъ съ одной стороны линію отъ Оби или ея притоковъ на Архангельскъ, съ другой стороны туда же—линию отъ Богословскаго округа, въ то время казеннаго, черезъ Уралъ. Въ то время не было Уральской горнозаводской дороги, никакихъ бы то ни было другихъ путей на съверѣ Россіи.

Черезъ 25 лѣтъ послѣ Тали этотъ про-
ектъ былъ разработанъ Маркграфомъ, ко-
торый практически его очень щѣнио об-
слѣдовалъ, а за нимъ послѣдовалъ рядъ другихъ предположеній. Это указываетъ, Милостивые Государи, что извѣстная идея посится въ воздухѣ и сама собой напра-
шивается на опредѣленное практическое разрѣшеніе.

Я считалъ бы совершенно излишнимъ излагать подробности своего проекта здѣсь, считая, что для О—ва И. Р. С., а также и для общаго его собранія, столь много-
люднаго, было бы очень утомительно вы-
слушивать цѣлый рядъ разсужденій и деталей о стоимости провоза и т. д. Я позво-
лю себѣ остановиться лишь на общихъ принципахъ коммерческаго проектирова-
нія, на которыхъ я стоялъ при разработ-
кѣ предварительнаго проекта.

Всѣ эти детали относительно того, гдѣ
нужно перейти Печору, Мезень, Ухту, гдѣ построить мостъ—это, само собой, дѣ-
ло не настоящаго собранія и дѣло, несо-
ответствующее настоящей фазѣ вопроса. Это дѣло будетъ разсмотрѣно специалистами, послѣ того, какъ они приступятъ къ изслѣдованію. Эти специалисты не должны забывать коммерческихъ задачъ жел.-дорожныхъ предпріятій, не должны игнори-
ровать возможность экспорта того или другого материала. Въ настоящемъ засѣданіи чисто-техническія и хозяйственныя детали я считаю разсмотрѣнію не подлежа-
щими.

Я укажу принципы чисто-коммерческіе, которые руководили мною въ созданіи мо-
его проекта. Первый принципъ—это то,
что жел.-дорожная линія, въ особенности
при теперешнемъ экономическомъ положе-
ніи Россіи, должна ранѣе всего имѣть

мѣстное значеніе. Всѣ желѣзныя дороги, лишенныя мѣстнаго значенія и направленныя исключительно на транзитную работу, являются nonsens'омъ. Онъ не могутъ оправдать затраченыхъ на нихъ расходовъ, не могутъ считаться соотвѣтствующими рациональной экономической политикѣ страны, которая нуждается въ самыхъ элементарныхъ средствахъ сообщенія. Съ этой точки зрѣнія, всѣ проекты, которые говорятъ обѣ укороченіи желѣзно-дорожнаго пути на 150 верстъ, являются дѣтскими разсужденіями.

Мы слишкомъ бѣдны жел. дорогами, чтобы думать о дорогахъ исключительно транзитнаго значенія. Само собой разумѣется, когда ж. дорога рядомъ съ мѣстнымъ значеніемъ является оружиемъ транзитнаго экспорта,—это факторъ важный, но не онъ долженъ быть краеугольнымъ камнемъ ж. дорогъ, проектируемыхъ при настоящемъ состояніи русской ж.-дорожной сѣти. Вотъ мой первый принципъ.

Второй принципъ,—это возможно рациональное и полное использование водныхъ путей. Я не стану говорить относительно сравнительного значенія водныхъ путей и жел. дорогъ,—всѣ эти вопросы попутны каждому, присмотрѣвшемуся къ жизни. Но я думаю, что наиболѣе просто выразить это взаимное соотношеніе жел. дорогъ и водныхъ путей можно въ двухъ словахъ: жел. дорога есть всегда основная артерія, а водный путь есть питательный и польѣздной путь.

Само собой разумѣется, если бы можно было обойтись безъ наиболѣе удобнаго пути, наиболѣе скораго, наиболѣе вѣрнаго и не подверженаго случайностямъ, какимъ является желѣзная дорога, то никто бы жел. дорогъ не проектировалъ. Съ этой точки зрѣнія, если бы можно было цѣликомъ использовать великий Сибирскій водный путь и надлежащимъ способомъ, вопроса о ж. дорогѣ не поднималось бы. Но въ томъ то и сила, что природа ставитъ памъ непреоборимыя препятствія. Если бы Сибирскія рѣки имѣли выходъ въ открытое море, то мы не имѣли бы 8-ми желѣзно-дорожныхъ проектовъ для сѣвера Сибири, составленныхъ разными лицами и различнымъ образомъ.

Этотъ второй основной принципъ (использованіе водныхъ путей) привелъ меня къ третьему принципу: къ необходимости проектировать такой конечный пунктъ дороги, который бы возмож-

но практиче, т. е. лать жел. дорогѣ, какъ магистральной артеріи, выходъ къ возможно болѣе оборудованному, наиболѣе совершенно и долго дѣйствующему морскому порту. Съ этой точки зрѣнія я не могу не подвергнуть общей критикѣ тѣ жел.-дорожные проекты, которые выставлены другими предпринимателями въ настоящее время.

Я имѣю въ виду жел. дороги полярныя, т. е. ж.-дорожные проекты, составленные Гетте, Голохвастовъмъ, Кнорре. После тѣхъ соображеній, которыхъ мы здѣсь слышали отъ г-на Перешипова, я думаю, мнѣ не нужно дѣлать какихъ бы то ни было дополненій; я только подчеркну, что эти дороги совершенно не соотвѣтствуютъ первому изъ основныхъ принциповъ, именно необходимости мѣстнаго значенія. Это мѣстное значеніе въ нихъ является бозкопечно малой величиной, т. е. практически нулемъ.

Никто не станетъ возражать противъ того, что искусственной постройкой жел. дороги можно вызвать къ жизни ту или иную область, способную расцвѣтать въ пустынѣ, какъ жезль Аароновъ. Но я думаю, что въ практической дѣятельности эти соображенія не могутъ имѣть никакого значенія, никакой цѣны. Засимъ полярные дороги не соотвѣтствуютъ другому основному принципу, онъ не даютъ выхода къ практически работающему морскому порту.

Здѣсь едва-ли могутъ быть сомнѣнія, что такимъ практически работающимъ морскимъ портомъ можетъ быть только Архангельскъ и никакой другой на сѣверѣ Россіи. Это признано правительствомъ, ибо правительство даетъ уже извѣстныя средства на укрѣпленіе и расширеніе Архангельского порта, на болѣе совершенное обустройство его.

Наконецъ, есть еще одна черта въ одиномъ изъ этихъ полярныхъ проектовъ, именно въ проектѣ Голохвастова, которая никакимъ образомъ не можетъ служить къ его защитѣ. Онъ проектируетъ наиболѣе дешевую дорогу, но онъ проектируетъ ее въ качествѣ жел.-дорожнаго пути частнаго пользованія.

Правда, это проектированіе обусловлено отказомъ правительства даровать какая бы то ни было гарантированія концессіи въ сферѣ возможной дѣятельности Голохвастовской дороги. Но, если бы такая монопольная концессія была дана, то

акціонерное общество, проектируемое Голохвастовымъ, захватило бы въ свои руки торговлю хлѣбомъ въ Сибири, именемъ торговлю, а не транспортъ, и тѣ вы-годы, которыя населеніе могло бы полу-чить отъ удешевленія перевозки, не по-стушили бы къ производителямъ хлѣба.

Приступая теперь къ изложению нѣкоторыхъ подробностей въ трассировкѣ или направлѣніи дороги по моему проек-ту, я постараюсь быть по возможности краткимъ. Я представляю себѣ, что В.-У.-Б. ж. д. будетъ имѣть первымъ своимъ участкомъ существующую Богословскую до-рогу, которая должна будетъ уже перейти въ владѣнія Богословского горнозавод-скаго о-ва во владѣніе будущаго акціо-нернаго о-ва.

Отсюда дорога мною трассируется при-мѣрно до того угла, где сходятся три губерніи—Вологодская, Пермская и Тоболь-ская. Отсюда она имѣть развѣтвленіе направо, на Обь, приближаясь попутно къ рѣкѣ сѣверной Сосьвиѣ, и налево къ Усть-Илычу, пересѣкшую Печору, откуда, потомъ, идетъ черезъ рѣку Мезень въ Ар-хангельскъ. Повторяю, дальше излагать детали по этому поводу я не нахожу свое-временными.

Я опредѣлилъ примѣрно, на основаніи предварительныхъ сметъ, стоимость этой дороги, принявъ во вниманіе, 1) что до-рога пройдетъ почти исключительно по казенными землями и не будетъ затрудне-нія въ смыслѣ стоимости отчужденія, 2) что частные владѣльцы и казна уступятъ свои лѣсные материалы или даромъ или по особой льготной таѣ, и 3) что осо-быхъ техническихъ затрудненій въ смыслѣ перевала черезъ Уралъ или въ смыслѣ по-стройки моста черезъ Печору не предви-дится; я считалъ поверхстную стоимость дороги около 55.000 рублей, а балансо-вую стоимость Вост.-Ур. Обск.-Бѣломор-ской дороги, учитывая потери на realiza-цію, вѣроятно, не менѣе 20 процентовъ, и проценты за время постройки, я опредѣ-ляю около 120 миллионовъ рублей.

Теперь позвольте остановиться на во-просѣ коммерческаго значенія этой до-роги. Я съ нетерпѣніемъ ждалъ нѣкоторыхъ соображеній отъ предыдущаго докладчика по вопросу о томъ грузѣ, который въ мо-ихъ глазахъ представляется наиболѣе до-мирующимъ въ будущемъ грузооборотѣ Восточно-Уральской-Бѣломорской ж. д. Къ удивленію моему, я никакихъ сообра-

женій по этому поводу не слыхалъ; а ме-жду тѣмъ, каждому извѣстно, что районъ дороги, какъ я ее только что трассиро-валъ, несомнѣнно, по крайней мѣрѣ въ восточной своей части, заключаетъ въ се-бѣ наиболѣе богатый запасъ древесины, лѣсостѣ;—такъ, восточные склоны Урала являются плоскостью, сплошь покрытою лѣсами первостепеннаго значенія; точно также и бассейнъ верхней Печоры пред-ставляется сплошнымъ лѣснымъ простран-ствомъ. Дальше, по мѣрѣ того, какъ жел. дорога проходитъ изъ Вологодской губ. къ Архангельской, лѣсъ становится вѣ- сколько худшаго качества, по тѣмъ че-менѣе лѣса есть. Я представляю, что лѣсъ этотъ будетъ предметомъ наиболѣе интен-сивной перевозки по Восточно-Уральской-Бѣломорской ж. д.

Я не упомянулъ о тѣхъ лѣсныхъ бо-гатствахъ, которая есть по сѣверной Сось-виѣ. Однако, является вопросъ: чего доб-раго, эксплоатациія лѣсовъ, возможная въ хо-зяйственномъ смыслѣ, будетъ не воз-можна въ коммерческомъ смыслѣ, т. е. не будетъ сулить тѣхъ выгодъ, которая являются единственнымъ стимуломъ, чтобы лѣсопромышленники работали.

Эти опасенія могутъ быть устраниены только точными подсчетами, по я не дѣ-лаю ихъ, ибо они довольно скучны; я ог-рапичусь только констатированіемъ фак-та, что пынѣ наиболѣе удаленныхъ мѣст-ности отъ Архангельска, именно районъ Богословской дороги, сейчасъ посредствомъ неудобнаго пути, на Котласъ и Двину, вывозить значительное количество гру-зевъ. Пынѣ размѣръ эксплоатациіи лѣсовъ Богословской дороги, составляетъ около 15 миллионовъ кубическихъ футовъ,—изъ нихъ значительная часть поступаетъ въ Архангельскъ для экспорта.

Достаточно упомянуть, что видные за-щищіе предприниматели, гг. бр. Кыркаловы, Ульсепъ, Стамис и К° уже торгуютъ этимъ Уральскимъ или Сибирскимъ лѣсомъ. Это есть лѣсъ, поступающій исключительно изъ района Богословской дороги, изъ тѣхъ пунктовъ, которые удалены отъ Котласа на 1200—1286 верстъ; между тѣмъ, какъ я сказалъ въ началѣ своего доклада, по мѣрѣ удаленія на сѣверъ моей линіи, она приближается къ Архангельску, т. е. уменьшается разстояніе прямой жел.-до-рожной перевозки.

Поэтому можно утверждать, что каждая сто верстъ уменьшаетъ разстоянія умень-

шаютъ для предпринимателя расходъ въ одну копейку на пудъ или на кубический футъ, т. е. болѣе чѣмъ полтора рубля на стаплартъ. Если теперь эксплоатациѣ лѣсовъ является возможной и выгодной для предпринимателей, то становится несомнѣнной и возможной широкая и выгодная эксплоатациѣ лѣсныхъ богатствъ на Печорѣ и Сѣверо-Восточномъ Уралѣ.

Отсюда однимъ изъ наиболѣе важныхъ предметовъ грузооборота жел. дороги будуть рудныя богатства,—рудныя богатства Пермскаго и Вологодскаго Урала, гдѣ констатированы въ настоящее время огромные запасы желѣзныхъ рудъ, очень богатыхъ содержаниемъ. При томъ рудномъ голодѣ, который переживается теперь Ураломъ, представляется несомнѣннымъ поступленіе на Уралъ съ новой дороги значительной массы дешевыхъ рудъ.

Наиболѣе же вѣроятно образованіе самостоятельныхъ металлургическихъ предприятій на Сѣверѣ, гдѣ при дешевизнѣ дровъ и руля могутъ возникнуть самостоятельный чугунно-плавильныя (доменныя) предприятия, которые будутъ снабжать дешевымъ чугуномъ.

Затѣмъ жел. дорога, проектированная на сѣверъ, будетъ имѣть несомнѣнное значеніе для тѣхъ грузовъ, которые связаны съ развитіемъ золотой промышленности на сѣверѣ Урала. Само собой разумѣется, ни золото, ни платина не могутъ быть предметомъ жел.-дорожной перевозки, но онѣ вызываютъ грузооборотъ побочный, напр., подвозъ машинъ и другихъ частей для золотопромышленности.

Вамъ извѣстно, что будущность золотого дѣла на Уралѣ зависитъ отъ рационального примѣненія дражныхъ работъ. Работы драгами начались на сѣверѣ Урала, когда провѣли Богословскую дорогу. Но мѣрѣ приближенія ея на сѣверъ, дражные работы конечно будутъ все болѣе и болѣе развиваться; это увеличитъ поступление на дорогу машинъ и другихъ соответствующихъ грузовъ.

Мнѣ остается упомянуть обѣ одиномъ грузѣ, коммерческое значеніе котораго можетъ вызвать, и у меня самого вызываетъ, сомнѣніе въ возможности его существованія. Я говорю относительно Ухтинской нефти. Что такое Ухтинская нефть, обѣ этомъ многоеписано и говорено. Едва ли есть вопросъ, гдѣ бы призрачность изслѣдований достигала такой степени; одни говорятъ, что разработка Ухтинской неф-

ти должна исчисляться болѣе чѣмъ въ сотни миллионовъ пудовъ въ годъ и на нее обозримое количество лѣтъ, что торговля Ухтинской нефтью не будетъ считаться не только съ Бакинскимъ, но и съ міровымъ оборотомъ этого материала. Другие говорятъ, что все это вздоръ, нефти на Уралѣ нѣтъ. Защитники первого взгляда говорятъ: „вѣтъ, вы неправы, васъ подкупили Бакинскіе нефтепромышленники; всѣ эти господа, являющіеся монополистами нефтяного дѣла въ Россіи, заинтересованы въ томъ, чтобы дискредитировать Ухту и отложить ея эксплоатациѣ до болѣе продолжительного времени“.

Дѣло вкуса вѣрить этимъ положеніямъ па слово или нѣтъ. Затѣмъ, конечно, дѣло детального изслѣдованія опредѣлить, есть ли на Уралѣ нефть въ практическомъ или промышленномъ значеніи этого слова. Для этого нужны извѣстныя средства и иниціатива такихъ учрежденій, которые не были бы заинтересованы въ эксплоатациѣ богатствъ,—проще говоря, нужна правительственная иниціатива.

Въ настоящее время правительство пошло павстрѣчу этому важному для нефтепромышленности интересу, и опредѣленный порядокъ изслѣдованія глубокимъ буреніемъ на нефть начнется съ будущей весны.

Именно потому, что положеніе вопроса о нефти въ настоящее время таково, я совершилъ, или изъ предосторожности, не включаю Ухтинской нефти въ грузооборотъ Восточно-Уральско-Бѣломорской ж. д. До очевидности ясно, что нахожденіе промышленной нефти на Уралѣ есть фактъ, рѣзкимъ образомъ повышающей коммерческое значеніе Уральской дороги, но это предположеніе не есть *conditio sine qua non* для новой, проектируемой мною дороги.

Напиная па выдающееся мѣстное значеніе дороги, я не считаю себя въ правѣ забывать о транзитномъ значеніи дороги, — оно обусловливается прежде всего двумя фактами. Первый фактъ состоитъ въ томъ, что проектируемая линія соприкасается съ одной изъ величайшихъ въ міре водныхъ системъ, именно съ той водной системой, которая орошає и является удобнымъ путемъ для всей западной и южной Сибири. Соприкосновеніе это наиболѣе оптимально при посредствѣ особой, упомянутой мною вѣтки на Обь.

Оно является несомненнымъ и при пересыщении проектируемой мною дорогой верховьевъ рѣкъ Обского бассейна, имѣя Лозы и южной Сосьвы, где есть пристани, практически работающія. Устройство соединительной вѣтви на Обь будетъ способствовать привлечению сибирскихъ грузовъ; здесь уже были изложены соображенія, которыя говорятъ о несомнѣнномъ поступлении значительной массы грузовъ изъ Сибири на Вост.-Уральско-Обь-Архангельскую дорогу,—повторять ихъ, значитъ утруджать ваше вниманіе цифрами, по я не могу не освѣтить этого вопроса съ точки зренія экономической политики, которой придерживается наше правительство.

Вы знаете, господа, что правительство принимаетъ извѣстныя мѣры къ охраненію земледѣлія, вообще сельского хозяйства внутри предѣловъ Россійской Имперіи. Эти мѣры временные. Правительство параллельно съ этимъ должно было бы подумать о томъ, какъ направить тѣ продукты хлѣбопашства, которые являются результатомъ культуры въ Сибири. Для этого, въ свое время была построена Котласская дорога, для этого былъ данъ выходъ грузовъ на Двину—Архангельскъ и даже созданъ особый тарифъ для хлѣбныхъ грузовъ, идущихъ на Котлассь (такъ называемый № 17-й).

Въ настоящее время колонизация Сибири усиливается и правительство снова стоитъ передъ тѣмъ же самымъ вопросомъ: нужно охранить сельско-хозяйственную промышленность внутренней Россіи; но нельзя охранять только искусственными разрывомъ тарифа въ Челябинскѣ, ибо настанетъ время, когда хлѣбъ хлынетъ стихійной массой на внутренней русской рынокъ и произведеть тамъ не менѣе стихійное разрушеніе.

Если мы не обеспечимъ другого дешеваго выхода сибирскому хлѣбу на другіе рынки, то тѣмъ самымъ мы создадимъ, можетъ быть, одинъ изъ наиболѣе крупныхъ хозяйственныхъ кризисовъ, которые переживала когда-либо Европа. Такіе кризисы имѣли мѣсто въ Америкѣ, въ Аргентинѣ, когда развивалось сельское хозяйство и не было приготовлено средствъ къ экспорту.

Вы скажете—куда же экспортовать хлѣбъ? Само собой разумѣется—за границу. Но если онъ будетъ экспортированъ за границу, то онъ въ извѣстной степени

ударить того же экспортёра русского, который вывозитъ изъ внутреннихъ губерній: да, но этотъ ударъ будетъ ударомъ рикошетомъ, потому что ближайшія страны, которыя потерпѣть отъ падающаго въ западную Европу хлѣба изъ Сибири, окажутся нашими заатлантическими конкурентами, но не русскими.

Какимъ же образомъ обезпечить дешевый вывозъ?—Само собой, только сближеніемъ водного, наиболѣе навигаціоннаго пути съ наиболѣе выгодно практически работающимъ портомъ, т. е. соединеніемъ Оби съ Архангельскомъ. Я обращаю вниманіе на то, что весь грузъ хлѣбный и другое сырье изъ Сибири будетъ идти внизъ по теченію. Этимъ, въ связи съ проектируемымъ соединеніемъ Оби и Архангельска, компенсируется та, если можно выразиться, ошибка, которая была допущена при образованіи Сибирского материка.

Сибирскія рѣки выходятъ въ запертое море, точно такъ же, какъ Волга въ Каспійское море. Задачей нашей является уравненіе условій общей хозяйственной работы Сибирскихъ рѣкъ по крайней мѣрѣ съ условіями бассейна Волги. Я думаю, что соединеніе Оби съ Архангельскомъ въ томъ пункѣ, о которомъ говорилъ г. Перешиевъ, это соединеніе и будетъ какъ разъ уравненіемъ работы Обь-Иртышскаго бассейна съ условіями работы Волжскаго бассейна.

Есть и другое обстоятельство, которое обусловливаетъ громадное транзитное значеніе проектируемой линіи. Мы сейчасъ говорили о тѣхъ транзитныхъ грузахъ, которые дасть южная Сибирь, находящаяся въ бассейнѣ Иртыша и Оби; но есть западная Сибирь, которая въ этотъ бассейнъ не входитъ, именно Челябинскій районъ.

Что дѣлать съ тѣмъ хлѣбомъ, который ролится къ востоку отъ Челябинска? Правительство направило его на Котлассь, по это направлению дорога и непрактична. Цѣлый рядъ годовъ, при наиболѣе благопріятныхъ условіяхъ навигаціи, показалъ, что Котлассь не можетъ работать вполнѣ интенсивнымъ образомъ.

Во всякомъ случаѣ этотъ способъ передвиженія не соотвѣтствуетъ тому возрастанію и той интенсивности въ сельскомъ хозяйства, которая наступила теперь въ Челябинскомъ районѣ. Къ тому же льготный тарифъ, созданный для этого района,

распространяется на очень незначительную полосу; она охватывает зону въ 5—6—7 станцій. Омскъ и Петропавловскъ не пользуются этимъ тарифомъ,—они вынуждены или отправлять грузы въ Котлассъ по общему тарифу или транспортировать на Балтійское море.

Между тѣмъ, когда Восточно-Уральско-Бѣломорская дорога будетъ построена, Челябинскій районъ будетъ имѣть разстояніе на Архангельскъ, которое при действующемъ тарифѣ будетъ оплачиваться пе дороже, чѣмъ разстояніе черезъ Котлассъ и Двину, даже дешевле, и будетъ заключать известныя удобства, которыхъ никогда не можетъ дать соединенный рѣчной и желѣзодорожный транспортъ.

Вотъ это обстоятельство, конечно, дѣлаетъ несомнѣннымъ поступленіе на Европейскій рынокъ посредствомъ Архангельска тѣхъ транзитныхъ хлѣбныхъ грузовъ, которые будутъ производиться Западной Сибирию, прилегающей къ Восточному Уралу.

Это обстоятельство и заставляетъ меня отдать то преимущество защищаемаго мною проекта, которое обусловливается транзитнымъ значеніемъ его по сравненію съ одной лишь линіей Обь-Двина.

Если возьмемъ линію Обь-Архангельскъ или Обь-Двина, то она устраиваетъ только часть Сибири, между тѣмъ, какъ Восточно-Уральская дорога устраиваетъ всю Сибирь и даетъ ей выходъ къ тому пункту, который былъ предметомъ исторического тяготѣнія нашего Сѣвера, т. е. Архангельску.

Есть однако и чисто эксплоатационныя желѣзодорожныя соображенія, которыхъ позволяютъ утверждать, что Восточно-Уральско-Бѣломорская дорога, какъ я ее трассирую, является болѣе предпочтительной, чѣмъ дорога на Обь, такъ какъ дорога Обь-Двина является оторванией отъ сѣти. Вѣль пельзъ сказать, что она является соединеніемъ съ сѣверными дорогами, когда Архангельскъ соединенъ съ Вологодско-Вятской дорогой узкой колеей.

Это отсутствіе прямой связи дѣлаетъ затрудненіе въ оборотѣ подвижного состава. Трудно будетъ дорогѣ работать чужимъ подвижнымъ составомъ, потому что она никогда не поступить на нее; между тѣмъ, каждому желѣзодорожному дѣятельно известно, что въ наиболѣе острѣе моменты, въ зависимости отъ направлений

перевозки, желѣзной дорогѣ выгодно работать на чужомъ подвижномъ составѣ, потому что часто она сдаетъ полные вагоны и получаетъ пустые вагоны.

Этотъ обмѣнъ является безусловно необходимымъ способомъ для взаимнаго уравновѣшиванія ж. дорогъ и усиленія транспортныхъ средствъ. Когда же дорогу отдѣляютъ отъ сѣти, то этихъ вспомогательныхъ средствъ ей не даютъ.

Теперь я долженъ сказать вамъ относительно способа осуществленія проекта Восточно-Уральско-Бѣломорской ж. д. Я съ наиболѣе острымъ чувствомъ приступаю къ этому вопросу, потому что предыдущій ораторъ выставилъ несомнѣнное для него положеніе, что постройка Обь-Архангельской дороги, а стало быть и Восточно-Уральской, должна бытъ дѣломъ только казны, а не частныхъ лицъ—предпринимателей.

Въ защиту своего предложенія онъ выставилъ доводъ, что для казны пе будетъ обременительно дать 60 миллионовъ на эту ж. дорогу. Эти 60.000.000 создались неизвѣстнымъ образомъ, потому что потери на реализаціи увеличить эту сумму; но пе въ этомъ дѣло. Я думаю, что здѣсь кроется существенное недоразумѣніе.

Мы имѣемъ какое то отвращеніе, какое то предубѣжденіе къ безстрастному, спокойному обсужденію вопроса о привлечении иностраннаго капитала, и твердимъ, что правительство должно строить дорогу. Я самъ не врагъ и не защитникъ казеной постройки ж. дорогъ. Какъ извѣстно, постройка казной ж. дорогъ имѣть теперь меньше защитниковъ, чѣмъ прежде, ибо цѣлый рядъ разочарованій научилъ относиться критически къ пѣкоторымъ фактамъ желѣзодорожнаго строительства.

Допустимъ, что это казенное строительство выгодно такъ же, какъ и частное по казна должна, очевидно, откуда то взять эти 60—70 миллионовъ. Откуда же казна ихъ возьметъ? Очевидно, не за счетъ податныхъ или другихъ поступлений государственного казначейства, потому что бюджетъ въ настоящее время имѣеть наибольшее напряженіе и обремененъ до крайнихъ предѣловъ, что всѣмъ хорошо известно.

Слѣдовательно, казна прибѣгнетъ къ экстреннымъ мѣрамъ, а экстренные мѣры—это заемъ. Но какая же разница между казенными заемомъ и частнымъ? Очевидно, заемъ долженъ быть только вѣн-

нимъ, а не внутреннимъ. Какая же разница между привлеченіемъ капиталовъ казной и частными лицами?

Я думаю, что тутъ самый хитроумный финансистъ никакой разницы по существу не найдетъ. Важно, чтобы капиталъ поступилъ въ страну и получилъ производительное значеніе. Страны съ большими долгомъ не боятся егъ возрастачія, лишь бы только капиталъ, который составляется долгъ, получилъ производительное значеніе. Но, представьте, если удастся найти капиталъ русскій, или иностранній, что въ концѣ концовъ получится? Вѣдь всѣ деньги, которая придутъ въ страну, останутся въ странѣ; часть поступитъ въ видѣ заработка рабочимъ, въ видѣ платы за материалы, лѣсопромышленникамъ- заводчикамъ, и всѣ деньги войдутъ въ оборотные средства страны и страна ими непремѣнно воспользуется.

Остается вопросъ, какъ отнесется правительство къ вопросу о гарантіяхъ: является ли увѣренность, что дорога дастъ извѣстный доходъ. Если увѣренность есть, то казна, ничѣмъ не рискуя, дастъ гарантіи. Но эта увѣренность должна быть основана не только на особыхъ желѣзно- дорожныхъ соображеніяхъ; было бы однозначно думать, что правительство решаетъ вопросъ о концессіяхъ и гарантіяхъ только потому, что дорога будетъ доходна.

Я показывалъ, что жел. дорога, конечно, будетъ оправдывать—или съ первыхъ же лѣтъ, или черезъ некоторое время—платежи обязательные сверхъ эксплуатационныхъ расходовъ. Я вмѣстѣ съ тѣмъ утверждаю, что правительство больше всѣхъ выиграетъ какъ землевладѣлецъ въ районѣ жел. дороги.

Теперь правительство имѣеть передъ собою десятки миллионовъ десятинъ земли, до извѣстной степени втуно лежащихъ; оно имѣеть огромныя лѣсныя площи, которыхъ не разрабатываются, которая лежать даромъ, гибнуть, портить будущее произрастаніе, гибнуть отъ пожаровъ; правительство имѣеть по многимъ лѣснымъ мѣстностямъ Чечорского края очень смышлой доходъ въ „поль-копейки съ десятины лѣса“, т. е. доходъ, о которомъ серьезно говорить пользя.

Очевидно, правительство послѣ постройки дороги сразу получить большой доходъ, и если бы оно рисковало извѣстной проплатой по гарантіямъ, то все же опо-

выиграло бы, какъ землевладѣлецъ. Затѣмъ, оно выиграетъ и по Горному Вѣдомству, потому что теперь цѣлый рядъ богатствъ лежать втуно и правительство будетъ получать извѣстный доходъ.

Наконецъ, и это особенно важно, правительство выигрываетъ въ качествѣ жел.-дорожника, потому что цѣлый рядъ дорогъ, именно Пермская и Сибирская увеличить свой грузооборотъ не только отъ того, что сокращеніе разстоянія привлечетъ грузы изъ Сибири, но и потому, что проведеніе дороги на Сѣверъ дастъ возможность вывоза дешеваго лѣса для топлива и построекъ на Уралѣ и въ Сибири, и, следовательно, дороги Пермская и Сибирская будутъ получать для перевозокъ лѣсные материалы и увеличить свой грузооборотъ въ наиболѣе выгодномъ направлении, т. е. въ направлениіи наименѣе интенсивнаго движенія, отъ запада къ востоку.

Восточно-Уральско-Бѣломорская дорога есть одинъ изъ вопросовъ устройства Сѣвера Россіи. Теперь вниманіе правительства къ Сѣверу не подлежитъ сомнѣнію. Часто вы встрѣтите указаніе, что вопросъ о Сѣверѣ есть вопросъ моды.—Я быль бы очень огорченъ, если бы это оказалось такъ, потому что всякая мода, какъ извѣстно всѣмъ здѣсь присутствующимъ милостивымъ государынямъ, весьма превходяща; и, если бы вопросъ о сѣверѣ быль вопросомъ моды, то намъ не удалось бы осуществить и разработать наше начинаніе, ибо мода можетъ черезъ три года измѣниться.

Я думаю, что возрастаніе интереса правительства, законодательныхъ учрежденій и общества къ Сѣверу есть только извѣстная реакція противъ той экономической политики, которой держалось правительство ранѣе. Говоря о Сѣверѣ, я разумѣю не только при-Бѣломорской или пріоceanской, но и при Уральской Сѣверѣ.

Правительство за послѣдній 20—30 лѣтъ проявило такое отишепіе къ отдельнымъ областямъ, которое нельзѧ иначе именовать, какъ сепаратнымъ покровительствомъ. Цѣлый рядъ мѣръ, начиная съ мѣръ законодательныхъ и кончая мѣрами тарифными, былъ направленъ на то, чтобы влить извѣстный свободный капиталъ на югъ Россіи.

Благодаря этому получился быстрый и, можетъ быть, безпримѣрный расцвѣтъ промышленности на югѣ Россіи. Но осте-

ственнымъ послѣдствiемъ явилось уменьшенiе и совершенное паденiе Уральской промышленности.

То же самое исключительное вниманiе къ югу Россiи обращаетъ правительство въ цѣломъ ряль мѣроiрiятiй по усиленiю Балтийскаго и южныхъ портovъ, удаляя вниманiе, а значитъ и средства отъ Бѣлага моря и единственнаго его порта Архангельска.

Теперь правительство измѣняетъ свою политику. Въ стiошнiи Урала эти измѣнiнiя сказываются извѣстными практическими мѣрами. Теперь настуpаетъ очерь Сѣвера Россiи.

Я думаю, что правительство идетъ къ этому пути не только по инерции, т. е. по чисто инстинктивному теченью; я луmaю, что при этомъ правительство съ одной стороны имѣть залачей обезпечить чисто хозяйственныe интересы Сибири по вызову сибирскаго хлѣба, о которомъ я говорилъ, а съ другой считается съ возможностью обезпечениi и облегченiя условiй русской торговли вообще.

Всѣ пути по вывозу изъ Россiи сводятся практическiи или къ югу (Черное море) или къ Балтийскимъ портамъ.

Восточно-Уральско-Бѣломорская ж. д. имѣть важное государственное значенiе: достаточно прелстить себѣ вѣкоторое осложненiе въ политическихъ отношенiяхъ державъ между собою, чтобы понять, что Балтийскому морю грозить съльба Каспийскаго моря. Оно можетъ быть заперто въ любой моментъ. При состоянiи нашихъ теперешнихъ морскихъ силъ, едва ли мы будемъ имѣть возможность отшарировать этотъ ударъ нашихъ сосѣдей.

Точно также, легко закрыть выходъ чрезъ Босфоръ не только для военныхъ, но и для коммерческихъ судовъ.

Всегда можно ожидать закрытия выше-названныхъ морей руками тѣхъ, съ кѣмъ мы начинаемъ соревнованiе въ морской торговлѣ. Поэтому обезпечениi возможностi выхода черезъ какое либо третье море Сибирскихъ и отчасти Европейскихъ грузовъ является вопросомъ огромной важности.

Я думаю, что можно расчитывать на сочувствiе правительственныхъ сферъ не только потому, что выходъ чрезъ Бѣлое море является единственно возможнымъ выходомъ для отправленiя Сибирскихъ богатствъ. Я думаю, что усиленiе Сѣвера и Архангельского порта подъѣздными шу-

тами является соображенiемъ, ликтуемымъ простой мудростью, простымъ предвидѣнiемъ.

На основанiи всего вышеизложеннаго милостивые государи, я, не повторяя даныхъ и соображенiй, которыя изложены въ моемъ докладѣ, позволяю себѣ утверждать вижеiльную положенiя. (Читаетъ четыре послѣднихъ положенiя доклада*).

Вотъ, милостивые государи, общiя соображенiя, по поводу которыхъ я былъ бы признателенъ, если бы присутствующие здесь высказали соображенiя, по возможностi, конечно, соображенiя прициpиальнаго характера, а не детальнаго. (Аплодисменты).

Объявляется перерывъ. Записываются слѣдующiе ораторы: Г. А. Врiони, Н. И. Шарвинъ, И. В. Галецкий.

Послѣ перерыва.

Г. А. Врiони. Милостивые Государи и Милостивыя Государыни. Чтобы судить о жизненности того или другого жел.-дорожнаго проекта,—надо имѣть подъ руками экономическую записку, дающую возможность обсуждать этотъ проектъ. Мало этого, надо указать на источники финансирования проектируемой дѣроги; но я господа, хочу подчеркнуть слѣдующее явленiе: мы переживаемъ смутную эпоху, когда населенiе Россiйской Имперiи, въ лицѣ общества, выступаетъ активнымъ дѣятелемъ на пирѣ экономического благоустройства страны, въ частности Сѣвернаго края, края забытаго, но богатаго, близкаго намъ и нашему государству постолку, поскольку это касается нашего личнаго благосостоянiя, нашей промышленности и торговли, сельскаго хозяйства и богатствъ нашего государства. Мы имѣемъ горький опытъ, здѣсь же у насъ на Сѣверѣ, опытъ Мамонтова и Сѣверныхъ ж. дорогъ. Но это было ранѣе и это явление послужитъ намъ школой, которая создастъ болѣе рациональную постановку будущаго дѣла; имѣнио общество должно дружно, рука объ руку съ властью, создать жел.-дорожные, водные и грунтовые пути, залача которыхъ разvить край, поднять доходность страны путемъ колонизации и разработки природныхъ богатствъ и эксплоатации ихъ по заранѣе выработанному и санкционированному правительству плану; иначе говоря, разбить Гор-

*) См. № 7 „Извѣстiй А. О. Н. Р. С.“, стр. 27.

дієвъ узель нашихъ голодовокъ, бѣдности и нужды, избавиться отъ нареканій въ инерности, косности русского общества въ дѣлѣ активнаго участія въ жизни страны и въ частности въ дѣлѣ благоустройства дорогъ, даже тогда, когда правительствомъ предпринимаются соотвѣтственные шаги въ данномъ направлѣніи. И копчиль, Милостивые Государи. (Аплодисменты).

Н. I. Шаринъ. Господа, кто послѣднее время слѣдилъ за жизнью, тотъ могъ убѣдиться, что на такой обширный, богатый край, какъ Сибирь, мы обращали слишкомъ мало вниманія, мы его какъ бы игнорировали. Къ несчастью, громъ грянулъ; обстоятельства заставили насъ очнуться, мы открыли глаза и видимъ, что въ такомъ положеніи дѣло оставаться не можетъ.

Въ послѣднее время, какъ вамъ известно, въ Сибирь направлены и сами направились сотни тысячъ переселенцевъ. Они, можетъ быть, не совсѣмъ охотно шли туда, ихъ можетъ быть толкала туда нужда. Они искали тамъ лучшихъ мѣстъ. Послѣднія мѣропріятія нашего правительства, нужно отдать имъ справедливость, были очень благоразумны и цѣлесообразны, — выражаясь въ надѣлѣніи переселенцевъ землей. Тѣ осѣдали главнымъ образомъ около Алтайскаго Округа и дальше. Многіе нашли себѣ очень хорошія условія жизни и остались тамъ; другіе попробовали хлѣбничать, но вышла неудача, ибо они не сумѣли приспособиться къ новымъ условіямъ жизни, и это заставляло ихъ возвращаться обратно.

Само собой разумѣется, если сотни тысячъ людей пошли искать новой, лучшей обстановки, то весьма желательно и необходимо, чтобы они такую обстановку нашли. Во многихъ мѣстахъ, какъ напр., въ Минусинскомъ округѣ, возможны прекрасные урожаи, переселенцы собирали хорошія жатвы и были сыты, держали скотъ. У нихъ оказались избытки хлѣба.

По вѣдь однѣмъ только хлѣбомъ человѣкъ не можетъ быть сытъ; у него есть болѣе культурныя потребности; нужно было купить то, другое, нужно завести новую лошадь, обстановку, это они могли сдѣлать только продавши избытокъ отъ своихъ труда. Продать же этотъ избытокъ переселенецъ никуда не могъ, потому что на предложеніе продуктовъ его труда не было цѣны.

Вотъ это обстоятельство главнымъ об-

разомъ заставило всѣхъ тѣхъ людей, которые смотрятъ сѣрьезно на дѣло, обратить вниманіе на необходиность путей сообщенія. Тѣ жел. дороги, которыхъ此刻 существуютъ въ Сибири, они, во-первыхъ, чрезвычайно обременены грузами; во вторыхъ, они слишкомъ длинны, и хлѣбный грузъ не можетъ выносить такихъ перевозокъ, — дальше какъ на 500—600 verstъ хлѣбные грузы выносить перевозокъ не могутъ.

Поэтому многіе изъ сибиряковъ возбуждали вопросъ о томъ, чтобы найти выходъ, найти возможность быстраго, скораго и дешеваго сообщенія съ Западной Европой. Было много проектовъ, многіе указывали на сѣверный выходъ черезъ устье Оби и Енисея.

Правительство этому дѣлу сочувствовало, были посланы разныя экспедиціи, чрезвычайно дорого стоившія; — но, какъ показываетъ опытъ, какъ показываютъ изслѣдованія полковника Вилькицкаго, — этотъ путь долженъ считаться проблематичнымъ; этимъ путемъ можно два-три раза пройти, но считать его обезпеченымъ путемъ нельзя. Если бы даже удалось доказать, что этимъ путемъ возможенъ выходъ, все-таки, при самыхъ благопріятныхъ условіяхъ, овъ будетъ стоять дороже, чѣмъ другое выходы, до которыхъ до сихъ поръ пока еще не додумались или на которые пока не патолклились.

Разсуждая о такомъ положеніи дѣла и будучи знакомъ съ Сѣверомъ въ теченіе 35 лѣтъ, я выработалъ два года тому назадъ „свой“ проектъ — относительно возможности соединенія Оби съ Архангельскомъ. Мнѣ казалось тогда, что этотъ путь — самый выгодный, удобный и скорый. Я анализировалъ его, разматривалъ детали и пришелъ къ тому заключенію, что другого выхода для Сибири нѣтъ.

Мы знаемъ, что изъ двухъ путей: жел.-дорожныхъ искусственныхъ и водныхъ естественныхъ, конечно, самый дешевый путь будетъ водный. Его можно считать въ 5—6 разъ дешевле, чѣмъ жел.-дорожный. Если мы согласимся съ этимъ, а съ этимъ нельзя не согласиться, то предполагая, что станція Обь или г. Повониколаевскъ является какъ бы центромъ торговли сырьемъ Западной Сибири, посмотримъ: какое разстояніе отсюда должны будутъ проходить грузы — существующимъ и проектируемымъ мною путемъ,

Сейчасъ жел.-дорожнымъ сообщеніемъ хлѣбные грузы должны проходить до Петербурга—3.830 верстъ, до Архангельска черезъ Котласъ—3.674 версты и до Ревеля—4.007 верстъ по ж. дорогѣ. Тѣмъ путемъ, который мною намѣчено, черезъ Обь-Архангельскъ всѣ грузы отъ Поволжья-Николаевска должны были бы проходить ж. дорогой только 1200 верстъ, т. е. одну четверть или третью того разстоянія, которое проходяще теперь.

При такихъ условіяхъ нечего доказывать, какой путь можетъ быть выгоднѣе. Поэтому я и остановился на пути Обь-Архангельскъ. Я думаю, что этотъ путь мы должны насколько возможно больше рекламировать. Очень часто хорошая и глубокая идея, если она не высказана, лежитъ въ тайникахъ, остается никому неизвѣстной, на нее не обращаютъ вниманія. Если мы будемъ этотъ вопросъ рекламировать,—возможно, что люди, отъ которыхъ зависить решеніе судьбы, обратятъ вниманіе и придутъ на помощь нашей нуждѣ.

Вотъ почему я съ величайшимъ удовольствіемъ услышалъ, что г-нъ Вольтманъ одобряетъ этотъ путь настолько, что всецѣло принимаетъ его въ свой проектъ. — Я къ этому добавлю, что если иметь задачей дѣйствительную пользу Сибири по вывозу грузовъ, то нужно стремиться, чтобы этотъ путь возможно короче, не удлинять его, не отклоняться въ сторону, если на это неѣтъ особой необходимости, потому что, отклоняясь въ сторону на какія-нибудь 10—30—100 верстъ, мы заставимъ сибирскіе грузы проходить лишнихъ 10—30—100 верстъ.

Эта прекрасная перспектива для Сибири тѣмъ пріятнѣе для меня, что она вполнѣ отвѣчаетъ и интересамъ нашего Сѣверного края. — Эта ж. дорога перерѣжетъ Нечору: вы всѣ знаете Нечору и ея богатства; этотъ путь перерѣжетъ и реку Мезень, точно также очень большой и богатый край; онъ, ваконецъ, подойдетъ къ Архангельску, такъ что дастъ для всего нашего края леѣшевый хлѣбъ, а это есть одна изъ главныхъ, основныхъ нуждъ нашей сѣверной окраины.

Нечорскій край будетъ имѣть хлѣбъ даже дешевле, чѣмъ мы здѣсь, въ Архангельскѣ. Развѣ этому нельзя отъ души не порадоваться, развѣ за это нельзя отъ души не высказываться?

Я не буду занимать вашего вниманія, я

радъ, что этотъ проектъ получилъ оглашеніе. Я скажу, что если, дѣйствительно, этотъ проектъ получить осуществленіе,—онъ прибавить лучшія страницы къ исторіи нашего Сѣвера, онъ составить гордость и славу нынѣшняго царствованія. (Аплодисменты).

И. В. Галецкій. Я думаю, что здѣсь, въ этомъ собраніи, уважаемый докладчикъ, сдѣлавшій намъ честь прибытиемъ сюда, чтобы защитить лично свой проектъ, не встрѣтить ничего, кроме искреннаго сочувствія и благодарности. Поэтому я не боюсь, что онъ заподозритъ меня въ недоброжелательномъ отношеніи къ его проекту, если позволю себѣ несолько критически отнести къ некоторымъ частностямъ его аргументовъ.

Прежде всего, я не совсѣмъ ясно представляю себѣ разницу между транзитной дорогой и дорогой мѣстнаго значенія, на которую указывалъ г-нъ Вольтманъ. Эта разница важна въ слѣдующемъ отношеніи: если стать на точку зрѣнія г. Вольтмана, что проектируемая дорога должна непремѣнно имѣть мѣстное значеніе и что проведеніе дороги, не имѣющей мѣстнаго значенія, при тенденціи состоянія нашего народнаго хозяйства было бы чуть не пѣлѣнью,—если стать на эту точку зрѣнія,—то пѣльзя будетъ помириться съ точкой зрѣнія г. И. О. Шарвина, потому что точка зрѣнія этого послѣдняго—защита дороги транзитнаго значенія.

Я оговариваюсь, что понимаю разницу между мѣстными и транзитными значеніемъ дороги въ томъ смыслѣ, что дорога, расчитанная исключительно на перевозку грузовъ изъ одной мѣстности въ другую опровергнутую мѣстность, есть дорога транзитная. Дорога же, которая обслуживаетъ всю полосу, по которой она идетъ, будьтъ дорогой мѣстнаго значенія,—такъ я наилѣпшую мысль г-на Вольтмана.

Если говорить о транзитномъ значеніи будущаго пути, то едва ли можно сомнѣваться, что путь этотъ сыграетъ для Западной Сибири извѣстную роль. Но если бы мы считались только съ этой ролью, мы должны были бы быть слишкомъ оптимистами. Этотъ путь соединить Сибирь съ портомъ, работающимъ не круглый годъ.

Если онъ будетъ транзитнымъ для Сибирскихъ грузовъ, то назадъ ничего не погонезъ. Онъ будетъ имѣть массу мертваго пробѣга, и его эксплоатационные расходы должны быть выше средняго уровня.

Я не знаю, принимал ли это во внимание г. Вольтманъ, когда исчислялъ памъ эксплоатационные расходы будущей дороги; но считаю долгомъ обратить внимание на некоторую неясность въ существующемъ положеніи его проекта.

Если же говорить о новой дорогѣ, какъ дорогѣ мѣстнаго значенія, то и тутъ встречается неясность въ аргументахъ г-на Вольтмана. Онъ, въ противоположность другимъ защитникамъ дороги, расчитываетъ обосновать ея доходность,—по крайней мѣрѣ, считаетъ наиболѣе прочнымъ и надежнымъ базисомъ ея доходности,—доходность отъ пробѣга лѣсныхъ грузовъ.

Во время перерыва засѣданія я задавалъ вопросы здѣсь присутствующимъ представителямъ Лѣсного вѣдомства и лѣсопромышленникамъ, и долженъ былъ изъ ихъ практическихъ указаний притти къ заключенію, что выгоды для ж. дороги отъ вывоза лѣсныхъ грузовъ къ Архангельску далеко не обоснованы.

Нѣкоторые недостатки я вижу и въ выкладкахъ г. Вольтмана, приводимыхъ имъ въ статьѣ, напечатанной въ одномъ изъ выпусковъ „Изв. А. О. И. Р. С.“ Воюсь заслужить упрекъ, что видаю въ детали, которыхъ хотѣлъ избѣжать г. Вольтманъ. Но если оставаться въ области апріорныхъ суждений, то кто можетъ оснаривать громадное значеніе, которое путь этой будетъ имѣть въ отношеніи его государственного значенія, создавая новый выходъ къ свободному морю? Трудно спорить о значеніи, которое желѣзная дорога будетъ имѣть для Западной Сибири. Несомнѣнно также, что она повыситъ доходность лѣсного хозяйства въ той полосѣ, по которой пройдетъ.—Вотъ общія положенія.

Чтобы поставить вопросъ на ту конкретную почву, — какъ хотѣлъ г. Вольтманъ,—и войти въ разсмотрѣніе его частныхъ положеній, что эта дорога и создастъ извѣстныя стратегическія преимущества, и оживить край, и даже окупится чути не съ первого года,—для этого надо детально коснуться его выкладокъ.

Чтобы обосновать свое положеніе, что дорога можетъ окупиться одними лѣсными грузами, онъ беретъ за норму для определенія выхода древесины на полосѣ, по которой пройдетъ дорога, 30 куб. саж. съ десятиной.

Въ перерывѣ (засѣданія) мнѣ пришлось слышать сообщеніе со словъ экспедиціи,

которая работала въ бассейнѣ Нечоры, что она нашла цѣлые районы, где па десятишь имѣется лишь 2—3 десятка деревень. Это показываетъ, что необходимо точное предварительное изслѣдованіе, чтобы па подобныхъ выкладкахъ базироваться.

Средний пробѣгъ лѣсныхъ грузовъ будетъ приблизительно 600 верстъ. Сколько дасть этотъ пробѣгъ 600 верстъ дохода жел. дорогѣ? Докладчикъ беретъ одну пятидесятую коп. съ пудо-версты, бера среднюю доходность Богословской дороги.

Онъ беретъ за критерій дорогу въ 200 верстъ, а говорить о пробѣгѣ въ 600 верстъ. Если брать существующій тарифъ, надо помнить, что дифференціальный тарифъ уменьшается по мѣрѣ увеличенія пробѣга и па разстояніи въ 600 верстъ будетъ гораздо ближе къ 0,01-ой, чѣмъ къ $\frac{1}{50}$ съ пудо-версты; следовательно, чтобы окупить эксплоатационные расходы, нужно не 80—100 миллионовъ пуд. лѣсныхъ грузовъ, а гораздо больше.

Конечно, можетъ быть лѣсная полоса ж. д. дасть и такое количество грузовъ, но чтобы перекести ихъ, нужно соотвѣтствующимъ образомъ повысить эксплоатационные расходы дороги, у которой, вы знаете, существуетъ притомъ мертвый пробѣгъ при возвращеніи обратно пустыхъ вагоновъ, такъ какъ всѣ грузы идутъ по направлению съ востока на западъ, а не съ запада на востокъ.

Такимъ образомъ приходится сдѣлать нѣкоторыя поправки къ выкладкамъ докладчика. Мне пришло въ голову еще и такое соображеніе: если говорить, что предвидится повышеніе доходности казенаго лѣсного хозяйства въ районѣ дороги, то, стало быть, предполагаютъ, что казна не будетъ даромъ отпускать лѣсъ, а будетъ за него что-то брать.

Въ вычисленіяхъ г. Вольтмана, напечатанныхъ въ „Извѣстіяхъ А. О. И. Р. С.“, обоснованіемъ для вычисленія выгоды отъ доставки лѣсныхъ грузовъ по новой дорогѣ взята стоимость доставки ихъ въ Архангельскъ, и эта стоимость сравнивается со стоимостью заграничныхъ рынковъ или со стоимостью лѣса въ Архангельскѣ; остальное, говорить, будетъ составлять прибыль, которая будетъ раздѣлена между лѣсопромышленниками и казной.

Вопросъ въ томъ, въ какомъ отношеніи она будетъ раздѣлена между лѣсопромышленниками и казной. Если взять норму контракта Ульсона, дающую не менѣе 13

рублей казенной пошлины на стандартъ, то такая пошлина съѣсть почти всю предполагаемую прибыль, которой лѣсопромышленникъ долженъ дѣлиться съ казной. Слѣдовательно, и здѣсь не совсѣмъ прочно стоитъ аргументація.

Я такъ подробно коснулся вопроса о лѣсныхъ грузахъ не потому, чтобы эти грузы представляли большія надежды для будущей дороги, а потому, что въ данномъ отношеніи аргументація докладчика допускаетъ болѣе конкретную критику,—не общихъ положеній, а критику съ точки зреія финансовой возможности новой дороги.

Данный вопросъ связанъ съ вопросомъ о томъ, на какихъ началахъ должна быть поставлена постройка дороги,—на частныхъ или государственныхъ. Я думаю, что противникомъ привлеченія иностраннѣхъ капиталовъ въ страну, где не хватаетъ собственныхъ капиталовъ и предпримчивости,—быть трудно.

Отсюда слѣдуетъ только то, что нужно иностраннѣмъ капиталамъ открыть дорогу и не ставить препятствій. Но когда иностраннѣе капиталы собираются къ памъ для того, чтобы получить гарантію, это обстоятельство обѣщаетъ намъ, что такой капиталъ будетъ такъ же безопаснѣй, какъ и наши капиталы, и потому, избавляя нась отъ недостатковъ казенной постройки, которыхъ было достаточно въ прошломъ, не избавить нась отъ недостатковъ частнаго хозяйственія, пеchalныхъ образцовъ котораго было въ прошломъ также достаточно.

Я бы ничего не имѣлъ противъ того, чтобы, напр., бельгійцы построили новую линію; но когда говорятъ, съ одной стороны, что нужно гарантировать имъ известную доходность, а съ другой—увѣряютъ, что дорога будетъ оккуплена съ первыхъ же лѣтъ эксплоатациі, то я боюсь, что кого то невольно могутъ обмануть. Вотъ все, что я хотѣлъ сказать. (Аплодисменты).

А. А. Колычевъ. Милостивые Государи и Милостивыя Государыни. Первымъ долгомъ я считаю себя обязаннѣмъ выразить признательность Архангельскому О—ву Изуч. Рус. Сѣвера за то, что оно удостоило меня своимъ приглашеніемъ на настоящее собраніе и дало возможность

присутствовать и высказать вѣсколько скромныхъ замѣчаній*).

Я не могу критически относиться къ докладамъ, которые были изложены, такъ-какъ я считаю себя менѣе компетентнымъ, чѣмъ общество, специально занимающееся этимъ вопросомъ, тѣмъ болѣе, что я получилъ приглашеніе за день передъ тѣмъ, какъ долженъ былъѣхать, и не могъ подготовиться пастолько, какъ если бы я раньше получиль приглашеніе.

Кромѣ того, какъ вамъ извѣстно, мнѣ приходилось обѣ этомъ высказываться вѣсколько разъ и моя точка зреія на эти проекты архангельской публикѣ извѣстна. Въ настоящее время мнѣ хотѣлось бы не паводить какой-нибудь критики, а просто высказать вѣсколько замѣчаній и предложить вѣсколько вопросовъ, просить гг. докладчиковъ выяснить не совсѣмъ ясныя для меня стороны.

Во второмъ докладѣ,—г. Вольтманъ изволилъ отмѣтить, что однимъ изъ принциповъ, на которыхъ должны строиться проекты жел. дорогъ, безусловно должно быть „мѣстное“ значеніе дороги, которое бы подтверждало, что та дорога, которая теперь проектируется, необходима помимо особыхъ соображеній: обще-государственныхъ, стратегическихъ, транзитныхъ и другихъ.

Я замѣтилъ эту черту, отмѣченную г. Вольтманомъ, и мнѣ показалось, что самъ то г. Вольтманъ это упустилъ и не указалъ, какое же мѣстное значеніе имѣть проектируемая имъ дорога. Опять говориль, что она перевозить грузы хлѣбные и лѣсные, будетъ перевозить руду, по опѣ не сказалъ, что она понимаетъ подъ мѣстнымъ значеніемъ дороги и какіе именно грузообороты будутъ на этой дорогѣ.

Это отчасти для меня попытно, потому что прежде, чѣмъ указывать, что тутъ могутъ быть тѣ или иные грузы, нужно было бы пояснить, что этотъ районъ, по которому дорога должна пройти, представляеть изъ себя; въ отношеніи климатическомъ—мы знаемъ; въ топографическомъ—тоже, а что представляеть въ экономическомъ отношеніи тотъ районъ, по которому дорога его должна пройти, я ду-

*). А. А. Колычевъ приглашенъ непосредственно Правленіемъ А. О. И. Р. С., но въ то же время имѣлъ представительство отъ Вологодской городской Управы, къ которой Правленіе обращалось съ просьбой о представительствѣ на Собраніи Общества 26 сентября.

Секретарь Собранія В. Ленгауэръ.

маю, не всѣмъ извѣстно. Такъ, по крайней мѣрѣ, представляется мнѣ.

Для того, чтобы указать на экономическую сторону этого района, которая показала бы памъ, какіе могутъ быть грузо-и-товаро обороты въ этомъ районѣ, мы должны были бы знать, какую полосу захватываетъ районъ этой дороги, какъ онъ населенъ, какова плотность населенія, какими промыслами оно занимается, какая тамъ существуетъ промышленность; широко ли развита экономическая жизнь?...

Подходя съ этой точки зрѣнія къ проекту, мы видимъ, что тамъ никакой экономической жизни нѣтъ, ее надо создавать. Вотъ когда съ этой стороны подойдемъ къ проекту, мы невольно обращаемся къ ряду сѣверныхъ дорогъ, напр. Котласской. Когда она строилась, предполагалось, что эта мѣстность будетъ колонизована, что разовьется сельское хозяйство; но до сихъ поръ Котласская дорога имѣетъ только пару поѣздовъ въ сутки, а пассажировъ почти не бываетъ. Минъ даже приходилось посыпать за кассиромъ, чтобы принесли ключи и продали билетъ. Если считать населеніе, то тамъ почти никого нѣтъ—всего 2—3 тысячи человѣкъ; но будемъ надѣяться, что вноскѣствіи будуть большие.

Здѣсь вопросъ такой, что должно предшествовать колонизаціи края?—Этотъ вопросъ трудно и сейчасъ почти невозможнѣо решить.

Дальше—минъ представляется отчасти слабоватымъ положеніе, что ж. дорога и ея будущая работа будутъ базироваться почти исключительно на одномъ лѣсѣ,—это очень слабое мѣсто доклада.

Затѣмъ, что касается сбыта хлѣба, то нужно полагать, что онъ пойдетъ въ большомъ количествѣ; но, понятно дѣло, установить, хотя бы приблизительно, каково будетъ количество этого товара,—сейчасъ трудно; а потому говорить о томъ, сколько погибъ ли эти расходы на эксплоатациѣ, сейчасъ, конечно, тоже очень трудно.

Сейчасъ,—пока пропія по вопросу еще не закончены и, можетъ быть, будутъ высказаны со стороны докладчика другія мысли,—трудно сдѣлать какія либо заключенія; а потому я отъ окончательныхъ выводовъ считаю долгомъ отказатьться. Можетъ быть, будутъ представлены данные, которыхъ убѣдить меня, что эта дорога во всѣхъ отношеніяхъ необходима.

В. А. Ленгауэръ. Я прошу извиненія,

господа.... Я чувствую себя уставшимъ и не могу разсмотрѣть этого интереснаго вопроса нѣсколько шире, чѣмъ хотѣлъ бы. Сдѣлавъ такую оговорку, я коснусь вопроса такъ, какъ онъ поставленъ на поѣзкѣ.

У насъ поставлены на обсужденіе два проекта въ связи съ остальными проектами. Съ необходимостью ж. дорогъ вообще и ж. дорогъ на Сѣверѣ я думаю каждый изъ васъ согласится. Все время мы видимъ въ рѣчахъ, докладахъ и въ возраженіяхъ неоспоримыя доказательства того, что Сибирь нуждается въ выводѣ, что она находится на пути къ финансому кризису, что тамъ переизбытокъ хлѣба, со всѣми послѣствіями этого,—я бы сказалъ не только въ финансовой смыслѣ, но и въ смыслѣ политическомъ.

Въ Сибирь направляется масса людей, поглощающихъ много земель, а получается такое положеніе, что люди, падѣланные земельными богатствами, лишены въ тоже время возможности что либо съ ними дѣлать. Изъ этого рождается особый аграрный вопросъ, когда земельное братство будитъ недовольство.

Задача наша въ томъ, чтобы вопросъ создания возможности выхода Сибирскимъ грузамъ быть решенъ въ томъ или другомъ смыслѣ. Въ видѣ решенія этой задачи намъ представлены разнообразные ж. д. проекты, въ которыхъ всегда могутъ быть слабыя стороны;—но искаю рѣшенія поставленной задачи безусловно необходимо.

Отмѣчу, что Сибирская дорога имѣетъ большое протяженіе и сейчасъ даетъ убытки; это приводитъ къ выводу, что Сибирская ж. дорога никогда не въ состояніи будетъ справиться со своей задачей, потому что слишкомъ большое разстояніе будетъ пробѣгать хлѣбъ, чтобы можно было съ извѣстной пользой вывозить по ней сибирскія зерновыя богатства.

Я считаю, что въ отношеніи Сибири нужно разматривать вопросъ о выходѣ грузовъ съ лѣвыхъ сторонъ: со стороны „естественныхъ водныхъ“ и „искусственныхъ желѣзоподорожныхъ“ путей сообщенія.

Если мы перейдемъ къ нашей Архангельской губ., мы натолкнемся на необходимость сооруженія ж. д.

Я не знаю, какъ ваше самочувствіе, господа, по этому вопросу; но сказать, что Архангельская губ. достаточно оборудова-

на местными же. дорогами, и приводить въ примѣръ существованіе одной дороги, которая убыточна и имѣетъ одну пару поездовъ, это не доказательство того, что для Архангельской губерніи не нужна дорога.

Если вы будете доказывать, что все проекты не могутъ осуществить вывоза грузовъ изъ Сибири, если вы не отыщете пужного пути для Архангельского порта, нужныхъ путей для падѣлія путями сообщенія терроріи столь обширной губерніи, какъ Архангельская, то что вы можете пожелать Архангельской губ. и Сибири?—Тогда задача перазрѣвшимъ.

Прислушиваясь къ вопросу о Сѣверныхъ ж. дорогахъ, я каждый разъ убѣждаюсь, что въ Сибири существуетъ такое же положеніе, такія же тенденціи въ проектахъ ж. дорожныхъ путей, какъ и у насъ, и такая же масса разнообразныхъ мифовъ.—Въ обществѣ изученія Сибири два-три года тому назадъ,—я не захватилъ къ сожалѣнію протокола,—было высказано отрицательное решеніе относительно полярной ж. дороги г-на Клорре.

Достаточно было мотивированныхъ доказательствъ о томъ, что эта дорога искусственна, и я не буду повторять, господа, этихъ выкладокъ. Не дальше, какъ 29-го августа с. г., на засѣданіи въ Томскѣ по вопросу о сооруженіи дорогъ въ Западной Сибири, была признана необходимость полярной ж. дороги.

Что значитъ такая крайность, такое діаметрально противоположное решеніе этого вопроса? Это значитъ, что пужны искусственные пути сообщенія, что пужны желѣзныя дороги.

Кстати отмѣчу, что вопросъ о сооруженіи ж. дороги въ Западной Сибири будетъ разматриваться въ октябрѣ въ о-вѣ изученія Сибири, правлѣніе котораго находится въ Петербургѣ.—Я это отмѣтилъ, чтобы и памъ принять участіе въ засѣданіяхъ этого общества и слѣдить вообще за разрешеніемъ этого вопроса.

Каждый разъ, когда возникаютъ разговоры о вывозѣ сибирскихъ грузовъ, то обращаются взгляды на Карское море. Здѣсь точно также существуетъ неуставновленная точка зрения и невозможно сейчасъ привести въ совершенно кристальный виль.

Нашъ уважаемый сотрудникъ Германъ Федоровичъ Гебель *) посвятилъ этому вопросу цѣлую книгу. Онъ показалъ, что существуетъ нѣкоторая периодичность въ возможности доступа въ Обь, а, слѣдовательно, и возможность извѣстнаго транспорта. По его выводамъ, изъ каждыхъ 10 лѣтъ семь лѣтъ считаются возможными для плаванія, остальная затруднительными. Тамъ приведены соображенія о продолжительности навигаціи и т. д.

Я не спорю противъ этихъ выводовъ, т. к. сознаю, что я лишь скромный общественный дѣятель, интересующійся высокими материалами, но слишкомъ далекій отъ того, чтобы эти материаи держать въ своихъ рукахъ.

Я скажу только, что показательства, приведенные Германомъ Федоровичемъ г. Гебель, о возможности доступа въ Карское море, важны сами по себѣ и построены на чисто статистическихъ данныхъ; я скажу больше, что 300 лѣтъ назадъ существовалъ торговый путь отъ г. Архангельска черезъ Карское море въ Сибирь. Въ Туруханскомъ уѣздѣ былъ городъ Мангазея; это былъ торговый городъ, ведшій торговлю даже съ Китаемъ. Несмотря на то, путь этотъ былъ закрытъ княземъ Куракинымъ.

Тѣмъ не менѣе, данныхя о доступности Карского моря для торгового мореплаванія неубѣдительны; если сравнимъ, какого рода было 300 лѣтъ назадъ судоходство и его техника и теперь, то мы увидимъ, что судоходство тогда и теперь двѣ противоположныя вещи. Тамъ, гдѣ можно было проѣхать на обыкновенной „кочѣ“ и провести обыкновенный грузъ, искусно лавирия, не гонясь за временемъ и рискуя пемногимъ, теперь не пройти гигантскому кораблю съ осадкой болѣе 20 футовъ и съ тысячами тоннъ груза.

Выводы, которые даетъ Германъ Федоровичъ, и которые допускаютъ возможность сѣверо-восточнаго пути вообще, а не торгового по преимуществу, это, господа, эмпирическіе выводы. Если бы было гораздо больше деталей, было бы болѣе цифръ, относящихся къ экспедиціямъ, которые являются болѣе или менѣе случайными, то конечные результаты не дали бы, можетъ быть, изъ 10 лѣтъ 7 лѣтъ судоходныxъ, а можетъ быть, мы нашли бы 5 лѣтъ судоходныхъ, а 5 посудоходныхъ.

*) Секретарь Правленія А. О. Н. Р. С.
Секретарь Собранія В. Ленгаузъ.

Если бы, господа, было возможно судоходство въ Карскомъ морѣ теоретически, то возникаетъ вопросъ чисто практическій—мы здѣсь наталкиваемся на вопросъ о порто-франко для Сибирскихъ рѣкъ, безъ че-го теоретическіе выводы не будутъ пренапращены въ практическіе результаты. Этотъ во-просъ настолько тяжелый для Сибири, что одному депутату Гос. Думы отъ Сибир-скихъ областей пришлось, судя по газетамъ, продать свое имущество и уйти изъ дере-вни только потому, что онъ былъ со-вершенно несправедливо заподозрѣнъ, какъ участникъ рѣшенія вопроса о закрытии порто-франко.

Вы видите, господа, что если возможно судоходство теоретически, то оно можетъ быть еще невозможно по экономическимъ условіямъ. Чтобы вызвать къ жизни су-доходство въ Карскомъ морѣ, необходимо, по мнѣнію сибиряковъ, учрежденіе порто-франко въ устьяхъ Оби, Енисея и т. д. Я не знаю, будетъ ли легче искать возмож-ности судоходства вообще, или открытия порто-франко въ устьяхъ Сибирскихъ рѣкъ въ частности. Вонся комъ случаѣ этотъ вопросъ достаточно отрицательнаго характера, чтобы можно было высказатьсь въ смыслѣ надежды на скорое открытие съвернаго морскаго торгового пути для цѣлей соединенія Сибирскихъ рѣкъ съ за-границными рынками.

Если бы даже, господа, это было воз-можно, даже искусственно возможно, тогда я удивляюсь, почему до сихъ поръ этого не существуетъ, почему въ нынѣшніи за барышами не существуетъ такого судоход-ства.—Разгѣ одно положеніе таможенныхъ пошлинъ заставляетъ пользоваться для экспорта Архангельскимъ портомъ; иѣть, господа, существуютъ другіе законы, ко-торые заставляютъ разиниваться судоход-ство.

Но если это морское судоходство будетъ осуществимо, то мы натолкнемся на дру-гіе вопросы, на вопросы о судоходствѣ рѣкъ Сибири. Эти артеріи еще менѣе изслѣдованы, чѣмъ наша С. Двина, а Карское морѣ, въ сравненіи съ Бѣлымъ моремъ, даетъ картину, во всякомъ случаѣ неблагопріятную для Сибири.

Вотъ, господа, какого рода соображе-нія заставляютъ менѣ склоняться въ сто-рону жел.-дорожныхъ искусственныхъ пу-тей, не игнорируя конечно и рѣкъ; но, какъ совершенно правильно замѣтилъ по-членъ В. П. Вольтманъ, рѣки должны

служить только подъѣздными путями къ желѣзнымъ дорогамъ.

Разматривая нѣсколько проектовъ ж. дорогъ и замѣтивъ, что ж. дороги Голо-хвастова, Кнорре и Гетте имѣютъ за со-бой достаточно описательной литературы, я думаю, что нужно смотрѣть на вопросъ о желѣзныхъ дорогахъ нѣсколько шире и разматривать предложенные намъ сего-дня доклады съ точки зрѣнія ихъ преиму-щества и значенія въ связи съ другими проектами.

Если вы просмотрите всѣ проекты ж. л. Сѣвера, то увидите, что исторически про-екты цазрѣвали съ сѣвера на югъ. Первый Голохвастова, за нимъ Кнорре, слѣ-дующій за нимъ—Бѣлобородова, далѣе—Н. И. Шарвина, потомъ М. В. Переши-на и, наконецъ, В. П. Вольтмана. Среди этихъ проектовъ, въ перевѣсъ имъ, пред-ложены новые проекты г. Бѣлобородова и г. Вропи о соединеніи Обдорска съ Рыбин-скомъ.

Всѣ эти проекты могутъ быть разбиты на три группы: полярные, южные и съ сѣвера на югъ; проекты Н. И. Шарвина, М. В. Перешина и В. П. Вольтмана со-ставляютъ одну южную группу и взаимно дополняютъ одинъ другой, имѣя много общаго.

Я достаточно вслушивался въ возраже-нія, которая приводились противъ ж. л. дороги г-на Вольтмана; я не вижу тѣхъ опасеній, которая разъясняетъ мой прел-шественникъ г. Галецкій. О какомъ мерт-вомъ пробѣгѣ можетъ быть здѣсь рѣчь?

Вѣдь сейчашь сибирскій хлѣбъ, который идетъ къ намъ, попадаетъ по назначению на второй годъ. Онь везется по ж. доро-гамъ, гдѣ то лежитъ, въ складахъ Котла-са, затѣмъ въ баржахъ.

Чѣмъ эти условія на худой конецъ бу-дутъ отличаться отъ условій, въ которыхъ будутъ грузы по проекту ж. д. В. П. Вольт-мана?

Затѣмъ я считаю, что намъ нѣть па-добности разматривать детально, какія злоключенія будутъ преслѣдоватъ авто-ровъ проектовъ, которые предлагаютъ свои проекты.

Намъ нужно высказатьсь въ томъ лишь смыслѣ, за какія мы стоимъ направленія ж. л. дорогъ, за полярныя, южныя или съ сѣвера на югъ. Здѣсь не можетъ быть двухъ мнѣній,—нужно говорить о доро-гахъ южныхъ. Намъ извѣстно мнѣніе А. А. Колычева, который неоднократно высту-

паль по вопросу жел.-дорожного строительства. Онъ является поклонникомъ дорогъ южнаго направлениі.

Приимая тѣ проекты, которые памъ кажутся ближе всего отвѣщающими сей-часъ назрѣвшимъ потребностямъ, мы не слѣдаемъ ошибки. Мы не лишимъ В. Н. Вольтмана справедливости, если общество укажетъ, что признаетъ вполнѣ отвѣщающими назрѣвшей потребности только жел.-дорожный путь южнаго направлениія, клонящійся къ Архангельску, съ тѣмъ, что эта жел. дорога можетъ быть не лишена по своему значенію правительственной гарантіи.

Затѣмъ, можетъ быть, условимся, что эта жел. дорога не должна представлять собой одинъ проектъ, а должна представлять цѣлую сѣть.

Пользуясь, господа, случаемъ, что у насъ имѣются защитники двухъ проектовъ, обмѣняемся съ ними мнѣніями. Я вынесъ заключеніе, что вопросъ клонится не къ строго опредѣленному одному проекту, а есть иѣкоторая схема.

Въ заключеніе я полагаю, что нашему обществу слѣдовало бы высказатьсь въ томъ смыслѣ, что мы признаемъ сѣверные дороги не отвѣщающими потребности какъ нашего края, такъ и возможному вы-ходу грузовъ изъ Сибири, но мы признаемъ, что этому удовлетворяютъ жел. дороги южныя и изъ нихъ жел. дорога, предложенная В. Н. Вольтманомъ. (Аллю-дисменты).

Н. И. Мамадышскій. Я не являюсь оппонентомъ докладчикамъ, а постараюсь представить статистическія данныя оппо-ненту,—если не ошибаюсь,—г-ну Козычеву, который отрицаль мѣстное значеніе предполагаемой жел. дороги.

Въ данномъ случаѣ возможно, что я беру на себя роль, совсѣмъ неумѣстную, потому что докладчики, можетъ быть, съ успѣхомъ используютъ тѣ данные, кото-рыя хочу использовать я, по вѣ предполо-женіи, что они этихъ данныхъ не имѣютъ, я хочу пойти имъ навстрѣчу.

Этихъ данныхъ для послѣдняго време-ни, строго говоря, не существуетъ; есть только данные официальной статистики, но извѣстно, что этими статистическими свѣдѣніями пользоваться никоимъ образомъ нельзя. Эти официальныя свѣдѣнія, полу-чаемыя большою частью отъ волостныхъ правлений, отличаются неточностью, схе-матичностью и повторяемостью изъ года

въ годъ. Есть даже техническое выраже-ніе въ статистикѣ о такихъ данныхъ: „они берутся со стѣнки“.

Свѣдѣнія, существующія рѣдко лѣтъ, повторяются съ маленькими прибавками или убавками и отправляются дальше. Но для болѣе раннаго времени имѣются иѣкоторые свѣдѣнія, отличающіяся значи-тельной достовѣрностью. Въ 1903 году были произведены подворныя экономиче-скія изслѣдованія селеній Печорскаго края. Они были организованы при участіи доктора Мартынова и Вологодскихъ ста-тистиковъ подъ завѣдываніемъ извѣстнаго статистика Румянцева. Эти свѣдѣнія за-служиваютъ глубокаго вниманія и на нихъ можно базироваться.

Я думаю, что никоимъ образомъ нельзя согласиться съ г-номъ Козычевымъ, когда онъ говоритъ, что въ данномъ районѣ 2.000 жителей, которые могутъ работать и создавать извѣстныя цѣлности, имѣющія поступать на жел. дорогу. Это не такъ. Тотъ районъ, который предполагаетъ за-хватить ту или иную проектируемую линію,—линию, предлагаемую г-мъ Переш-невымъ или линію г-на Вольтмана,—долженъ подойти близко къ самому населен-ному району Печорскаго края, именно Ижемско-Мохченскому.

Оттѣхъ районъ вовсе не такъ пустыненъ, не такъ бездѣятеленъ, не такъ не производителенъ, какъ можно думать; наобо-ротъ, онъ очень производителенъ. Прежде всего, со стороны количества насе-ленія: здѣсь сосредоточены три селенія: Ижма, Мохча и Сизябскъ, въ которыхъ насчитывается отъ 15—20 тыс. жителей.

Я беру эти цифры пѣсколько увеличен-ными, сравнительно съ статистическими, данными, даваемыми всепародной перепи-сью. Тамъ населеніе показано меньшее. Но съ приростомъ за 10—12 л. я считаю населеніе возрастнѣмъ до указанной мною цифры.

Затѣмъ, мѣрѣ кажется,—г. Козычевъ не совсѣмъ правильно упрекаетъ г. Вольтмана, что онъ базируется только на од-номъ лѣсѣ, говоря о грузахъ, которые пойдутъ по проектируемой дорогѣ. Мѣрѣ кажется, что и г. Вольтманъ говорилъ, кромѣ лѣса, о другихъ продуктахъ и то-варахъ, которые будутъ слѣдовать по этой дорогѣ.

Но обращусь къ моимъ даннымъ. Оста-новлю Ваше вниманіе на существованіи въ Печорскомъ краѣ громаднаго олене-

водства. Относительно современного количества оленей сказать ничего нельзя, потому что официальные данные не дают точныхъ свѣдѣній. Этихъ точныхъ свѣдѣній не дала и перепись 1903 года, потому что получить точную цифру оленей очень трудно.

Оленеводы скрываютъ настоящее количество оленей, а проверить нельзя, такъ какъ олени находятся въ тундрахъ. Но во всякомъ случаѣ цифры дѣйствительного количества оленей выше имѣющиихся цифръ. По прежнимъ даннымъ, по даннымъ, напримѣръ, "Обозрѣнія Печорского Края" при поѣздахъ Губернатора кн. Голицына, въ 1887 году, считалось оленей 600 тысячъ. По даннымъ статистики 1903 года, цифра эта значительно уменьшилась; она представляется отъ 200 до 300 тыс.

На такое уменьшеніе количества оленей влияютъ, несомнѣнно, періодически повторяющіеся падежи ихъ. Во всякомъ случаѣ, явленіе такое, съ которымъ, можно надѣяться, въ будущемъ можно будетъ справиться. Тогда ростъ количества оленей пойдетъ правильно и оленеводство будетъ увеличиваться, вмѣсто того, чтобы уменьшаться.

Я на основаніи своихъ личныхъ изслѣдований и наблюдений, произведенныхъ лѣтомъ настоящаго года, предполагаю, что цифра оленей должна быть не менѣе 300.000.—Эти 300.000 даютъ значительное количество грузовъ будущей дорогѣ, въ видѣ замши, шкуръ и прочихъ продуктовъ оленеводства.

Далѣе, Печорскій Край дастъ большое количество рыбы, которая будетъ ливаться по предполагаемой дорогѣ.

Перейду къ слѣдующему вопросу. За послѣдніе время Печорскій Край, благодаря А. В. Журавскому, привлекаетъ къ себѣ глубокое вниманіе. Относительно будущаго Печоры возникаетъ много сомнѣній и недоумѣній, много посогласий съ тѣми положеніями, которыя высказываются А. В. Журавской.

Въ значительной степени, со многими его взглядами и предположеніями не согласенъ и я, по несомнѣнно одно мнѣніе г. Журавского. И это мнѣніе, этотъ взглядъ его имѣютъ большую будущность.

Я рискую даже употребить здѣсь то слово, которое столь часто употребляется г. Журавской,—именно, колоссальную будущность, это—вопросъ о скотоводствѣ.

Въ Печорскомъ краѣ масса луговъ. Говорить о болѣе или менѣе точномъ количествѣ ихъ въ настоящее время преждевременно.

Нельзя опредѣлить этой цифры прежде, чѣмъ не произведутся точныя изслѣдованія Печорскаго уѣзда, но по того типа, который производились настоящимъ лѣтомъ, а кадастроваго типа; только тогда можно будетъ опредѣлить количество луговъ, доступныхъ для обработки и пользованія.

Эта цифра будетъ, во всякомъ случаѣ, большая. Въ небольшомъ сравнительно районѣ, который я изслѣдовалъ на протяженіи 250 верстъ, лишь по течению р. Усы, я предполагаю (и думаю, что не ошибаюсь), что этихъ луговъ найдется 40—50 тыс. десятинъ.

Распространяя такие выводы и предположенія на весь Печорскій край, можно надѣяться, что онъ дастъ, если не миллионы, то, во всякомъ случаѣ, сотни тысячъ десятинъ луговъ, великолѣпныхъ заливныхъ луговъ, которые можно будетъ эксплуатировать для скотоводства.

Цѣлѣ, когда разовьется скотоводство, несомнѣнно, появится новая отрасль промышленности, маслодѣлія и молочныхъ продуктовъ, которые будутъ перевозиться по предполагаемой дорогѣ.

Далѣе, возникаютъ, въ связи съ изслѣдованіями г. Журавскаго и сооруженіемъ дороги Сибирь-Печора-Архангельскъ,—и другія мѣропріятія, напримѣръ, колонизация Печорскаго Края.

Въ настоящее время говорить о колонизации, до тѣхъ поръ, пока не будетъ жел. дороги, конечно, нельзя; но лишь только возникнетъ желѣз. дорога,—вопросъ о колонизации будетъ выдвинутъ очень быстро. Это соображеніе особенно говорить за то, что предполагаемая дорога будетъ имѣть большое мѣстное значеніе.

Въ заключеніе я позволю себѣ сдѣлать пѣсколько выдержекъ изъ "Сборника изслѣдований Печорскаго края".

"Печорскій край богатъ не одной только нефтью: мѣдная руда, золото, марганецъ, желѣзо, точильный камень, асбидный сланецъ, горючій сланецъ или доманикъ, каменистый уголь, бурый уголь, поваренная соль и другія минеральные богатства найдены во многихъ мѣстахъ и разработка ихъ могла бы сдѣлать этотъ

край одной изъ богатыхъ промышленныхъ областей Российской Империи" (стр. 116).

„Помимо обширныхъ пожней, расположенныхъ въ населенныхъ мѣстахъ уѣзда, лично мнѣ, говорить докторъ Мартыновъ, приходилось удивляться прекрасной луговой растительности съ изобилиемъ такихъ кормовыхъ травъ, какъ клевера, эспаре-та. Растительность по берегамъ р. Цильмы напоминаетъ обѣ американскихъ пре-рійхъ" (стр. 80).

„Въ 1864 году на берегахъ р. Цильмы отставной межевщикъ Лебедевъ собралъ очень хороши образцы мѣдной руды, содержащей около 20% мѣди. Снаряженная въ 1867 году экспедиція нашла эти руды съ содержаниемъ 33% чистой мѣди.

Въ 1889 году экспедиція академика Ф. П. Чернышева доказала присутствіе здѣсь, кромѣ нефти и другихъ металловъ и минераловъ, также мѣдной руды. На р. Цильмѣ, по словамъ члена Географического Общества г. Бартенева, еще наши предки производили разработку руды. По его вычислениамъ, подъ древними работами была плошадь болѣе 4-хъ кв. верстъ.

Если предположить здѣсь пласть глины, содержащей въ среднемъ хотя 0,05 саж., то и тогда, — предполагая, согласно анализу академика Чернышева, содержащію 3,2% чистой мѣди въ глиѣ, получимъ 50.000.000 пудовъ выпущей рудопосной глины или 1.600.000 пуд. чистой мѣди, добытой на пространствѣ 4-хъ кв. верстъ" (стр. 124 и 125).

Я думаю, что все сказанное даетъ право говорить о богатствахъ Нечорского Края, эксплоатациія которыхъ дастъ большое количество грузовъ будущей дорогѣ и нельзя отрицать ея мѣстнаго значенія.

Затѣмъ, что касается до общаго взгляда, нашего общаго по этому вопросу решенія, то оно мнѣ представляется въ слѣдующемъ видѣ. Вѣдь, мы не должны решать вопроса о томъ, гдѣ должна пройти линія, по какому мѣстамъ, гдѣ она должна начинаться въ Сибири и какъ проходить.

Это вопросы техническихъ изысканий. Я думаю, мы должны вынести одно решеніе: признавая необходимымъ и въ высшей степени желательнымъ проведеніе дороги отъ Сибири къ Архангельску, необходимо, чтобы мѣстные интересы не были забыты при проведеніи дороги.

Мнѣ кажется, что въ данномъ случаѣ, съ точки зренія интересовъ и пуждъ Край-наго Сѣвера, именно съ той точки зренія,

съ которой, главнымъ образомъ, мы должны смотрѣть на вопросъ, безразлично, какая дорога осуществится, дорога ли, предлагаемая В. М. Перешевымъ, или дорога, предлагаемая г. Вольтманомъ.

Обѣ лиши, открывая широкій доступъ сибирскимъ грузамъ за-границу черезъ Архангельскій портъ, въ то же время будуть обслуживать мѣстные интересы, интересы мѣстнаго края.

Въ этомъ смыслѣ мы можемъ вынести резолюцію или постановленіе.

Что касается до техническихъ соображеній, то это вопросъ будущаго и мы этого вопроса решать въ данный моментъ не можемъ.

Вотъ все, что я хотѣлъ сказать. (Аплодисменты).

H. H. Manakovъ. Господа, что говорить, всякая жел. дорога, гдѣ бы она ни возникла, есть очень желательная вещь. Она сближаетъ мѣста, она сглаживаетъ разстоянія, которая, благодаря растянутости нашей Имперіи, такъ велики. Мы привѣтствуемъ то, что касается нашего края, мы въ особенности должны привѣтствовать то, что, какъ говорятъ докладчики, можно провезти нашъ хлѣбъ на міровой рынокъ.

Въ данное время мы страшно и въ сильной степени связаны, потому что нѣть исхода, кромѣ одного моря; чуть-что, и въ неблагопріятный моментъ мы очутимся съ нашимъ хлѣбомъ въ безвыходномъ положеніи, не зная куда выйти.

Въ вопросѣ о лѣсныхъ богатствахъ, я, какъ хлѣбный торговецъ, мало понимаю, но знаю, что хлѣбъ для нашего Сѣвера — самый необходимый продуктъ и что Сибирь слишкомъ обременена хлѣбомъ.

Она не знаетъ, куда дѣвать свой избытокъ. Существующая дорога не можетъ вывезти всего хлѣба. Хлѣбъ въ Новопиль-коевскѣ гніѣтъ, онъ настолько гніѣтъ, что его нѣть возможности кушать.

Неважно къ Порвогіи было предъявлено, что если наше правительство не приметъ мѣры, то русскій хлѣбъ не будетъ пущенъ уже въ слѣдующую навигацію. — Вся причина въ томъ, что нѣть возможности по одной колѣѣ провозить тотъ хлѣбъ, который предъявляется къ вывозу Сибирью.

Уважаемые докладчики: Черешневъ, Шарвинъ и Вольтманъ предлагаютъ въ ближайшемъ будущемъ весьма полезную жел. дорогу. Если мы остановимся на

Оби, то эта дорога будетъ имѣть возможність перевозить въ навигаціонное время, а я не сторонникъ того, чтобы жел. дорога работала только 5—6 мѣсяцевъ въ году.

Есть возможность въ Архангельскѣ устроить элеваторы, есть возможность, чтобы къ Архангельску подходили морскія суда даже 8 мѣсяцевъ въ году.

При проектѣ новой ж. дороги должно быть обращено вниманіе, чтобы возможно дальше въ Сибири захватить районъ и полагаю, что самый главный пунктъ этой дороги долженъ быть подведенъ къ Новониколаевску, чтобы во всякое время, какъ зимой, такъ и лѣтомъ она могла съ пользой возить свой хлѣбъ. Вотъ то, что я хотѣлъ сказать.

B. H. Вольтманъ. Я боюсь, что время приближается къ полнотѣ и что поэтому мои возраженія на рѣчи гг. оппонентовъ я вынужденъ буду сократить. Я не стану дѣлать возраженій на замѣчанія по методологической части, которая слѣдуетъ г. Галецкимъ, потому что вопросъ о методахъ коммерческаго изслѣдованія сложенъ и развивать здѣсь теоретическія положенія было бы несвоевременно.

Что касается пеянности между мѣстнымъ и транзитнымъ значеніемъ, то, можетъ быть, она есть въ моемъ докладѣ, но это обстоятельство разъяснено предыдущими защитниками моего проекта, къ которымъ я съ особеннымъ удовольствіемъ присоединяюсь.

Я не могу не остановиться на одномъ замѣчаніи г. Галецкаго, которое меня испугало. Я, дѣйствительно, смотрю на лѣсные грузы, какъ на самый серьезный предметъ будущаго грузооборота проектируемой дороги. Оказывается, что я жестоко ошибся, что лѣсовъ пѣть.

Всѣ мои соображенія о среднемъ содержаніи древесины, которое я принималъ въ 30 кубовъ на десятину, основаны на давнѣхъ Урала и нѣкоторыхъ укзаніяхъ, полученныхъ изъ Печорского края. Оказывается, что все это вздоръ, ибо среднее содержаніе древесины только два куба на десятину.

Это ужасно меня испугало. Всѣ соображенія о лѣсахъ отпадаютъ; очевидно, что лѣсовъ нѣть, ибо, если будетъ содержаніе въ куба на десятину, это уже не лѣсъ, и всѣ дапныя должны пойти на смарку.

Я думаю, что замѣчаніе г. Галецкаго настолько серьезно, что оно должно бы

меня испугать, если бы оно не оказалось основаніемъ на иѣкоторомъ, вполнѣ естественномъ недоразумѣніи. Я думаю, что г. Галецкій не совсѣмъ ясно отмѣтилъ то направлѣніе, которое я даю своей линіи.

Я говорю о томъ районѣ, гдѣ лѣсныя богатства никакому сомнѣнію не подлежатъ. За послѣднее время при участіи вышаго представителя государственной власти въ Архангельской губ. были сдѣланы извѣстныя изслѣдованія на Архангельской Печорѣ.

Эти изслѣдованія не могли дать благоприятныхъ результатовъ; можетъ быть, лѣса нижней Печоры бѣдноваты и никакого значенія не имѣютъ; можетъ б., тамъ содержаніе ихъ бѣдно, но во всякомъ случаѣ не два куба на десятину; какъ-бы то ни было,—этихъ лѣсовъ я не принималъ во вниманіе.

Я свою линію трассировалъ по тѣмъ мѣстамъ, гдѣ богатство лѣсныхъ простиранствъ не подлежитъ сомнѣнію. Чтобы опредѣлить точное содержаніе древесины, нужно дѣлать таксационныя работы и очѣнь теперь дѣлаются. Въ восточномъ Уралѣ эти данные не подлежатъ сомнѣнію, въ Печорскомъ Краѣ тоже самое; слѣдовательно, намъ только остается обождать.

Затѣмъ, меня менѣе, но все-таки испугало соображеніе г. Галецкаго касательно будущихъ эксплоатационныхъ недостатковъ моей дороги. Онъ говоритъ относительно угрожающаго размѣра мертваго пробѣга.—Подъ мертвымъ пробѣгомъ я разумѣю пробѣгъ пустого подвижного состава, который не оплачивается никакимъ тарифомъ.

Дѣйствительно ли будетъ такъ угрожающе велика пустой пробѣгъ и дѣйствительно ли будетъ такъ ненормально соотношеніе между полезнымъ пробѣгомъ и мертвымъ? Это соотношеніе опредѣляется только направлѣніемъ, въ которомъ будутъ перевозиться грузы, т.-е. западнымъ или восточнымъ. Съ первого взгляда, линія будетъ вывозить только на западъ и сѣверъ—въ Архангельскъ и ничего не будетъ вывозить на югъ и Сибирь—въ восточномъ направлѣніи.

Это не вѣрно, и я въ своемъ докладѣ на этомъ не останавливался за недостаткомъ времени. Въ западномъ направлѣніи на Архангельскъ будутъ идти Сибирскій хлѣбъ и лѣсные матеріалы высокаго качества; побочныя же продукты разработки экспортнаго лѣса, разработки вершин-

ника, дровъ или пережога этой древесины въ дрееспый уголь,—это, само собой разумѣется, будетъ имѣть направлениѳ другое, не къ Архангельску, а къ Сибири.

Перевозка Ухтинской нефти будетъ равномѣрной перекозкой въ обоихъ направленияхъ. Перевозка минеральныхъ багатствъ и рудъ будетъ преимущественно въ восточномъ направлениѣ къ Уральскимъ заводамъ и Сибири.

Если и допустить преобладаніе на дорогѣ грузовъ восточнаго направлениѣ, то нельзя отрицать возможность сколько-нибудь значительнаго импорта извѣстныхъ материаловъ черезъ Архангельскъ въ Сибирь.

Разъ мы предполагаемъ, что Сибирь будетъ экономически развиваться,—а это обстоятельство не вызываетъ сомнѣнія,—то поскольку Сибирь будетъ получать заграничные продукты, постольку они будутъ ввозиться черезъ Архангельскъ, т. е. перевозиться по моей дорогѣ.

Конечно, этотъ ввозъ въ отношеніи числа пудовъ будетъ скроменъ сравнительно съ общей массой грузооборота, но въ тарифномъ отношеніи онъ будетъ увеличивать значительно провозную плату, т. е. выручка за обратные грузы будетъ больше, потому что въ ней будетъ болѣе полезное для дороги соотношеніе между стоимостью перевозки и получаемой доходной ставкой.

Далѣе, есть одна неточность въ возраженіи г. Галецкаго, которую я не могу не отмѣтить, хотя она принципиальнаго значенія не имѣеть. Г. Галецкій думаетъ, что я предполагаю среднюю ставку для лѣсныхъ грузовъ на 600 в.

Я этого въ моемъ докладѣ не говорилъ, — я говорилъ о среднемъ пробѣгѣ вообще всѣхъ грузовъ, т.-е. о средней динамической величинѣ, ибо если бы средній пробѣгъ лѣсныхъ грузовъ былъ на 600 вер., то я не могъ бы притти ни къ своей ставкѣ, ни къ той, которую предлагаетъ г. Галецкій. Опѣ говорить обѣ 0,01;—но это могло бы получиться въ томъ случаѣ, если бы средній пробѣгъ былъ бы 1200 в.

Такая ставка взимается съ пробѣга въ 1200 в. для грузовъ первой категоріи. Что касается предполагаемаго мною размѣра средней выручки, то онъ опредѣляется общимъ суммированіемъ моего грузооборота; но это не значить, что я отступаю отъ своей точки зрѣнія, что лѣсной грузъ можетъ имѣть преобладающее значеніе.

По моему, опѣ должно имѣть преобладающее значеніе, и если я строю на немъ итоги, то дѣлаю это для подчеркиванія мѣстнаго значенія дороги. Допустимъ, что разработка лѣсного матеріала будетъ имѣть колоссальные размѣры, что Архангельскій портъ получитъ для вывоза, напр., около 200 т. стандартовъ съ Печорского края.

Яспо для каждого, что такая эксплоатациѣ лѣсовъ приведетъ и къ развитію мѣстнаго потребленія; а такъ какъ мѣстнаго производства хлѣба нѣтъ, то совершенно ясно, что привлеченіе 80 мил. пудовъ лѣснаго груза вызоветъ одновременно перевозку другихъ, продовольственныхъ грузовъ.

Вотъ возраженія, которыхъ я не могу не сдѣлать г. Галецкому. Что касается тѣхъ возраженій, которыхъ сдѣлалъ зѣбъ г. Колычевъ, то я, извиняясь, не усвоилъ себѣ его основнаго отношенія къ моему проекту.

Нѣкоторыя поправки по статистикѣ были сдѣланы г. Мамадышскимъ; по центрѣ тяжести—въ возраженіяхъ г. Колычева, кои сводятся къ тому, что дорога не будетъ имѣть никакого пассажирскаго сообщенія,—фактъ, который врядъ ли можетъ не вызывать сомнѣній...

Я самъ говорю, что не ожидаю никакого значительнаго дохода отъ пассажирскаго движения и говорю это, можетъ быть, съ чрезмѣрной осторожностью, такъ какъ знаю, что на Уральскомъ участкѣ дороги будетъ выручка съ пассажирскаго движения не менѣе тысячи рублей на версту.

Развитіе мѣстныхъ золотыхъ промысловъ на сѣверѣ Урала вызоветъ именно усиленіе пассажирской перевозки. Развитіе лѣсныхъ перевозокъ непремѣнно увеличитъ пассажирское движение, и только изъ простой осторожности я въ своемъ проектѣ исключалъ какъ бы то ни было доходъ отъ пассажирского движения, по теоретически могу сказать, что извѣстный доходъ будетъ.

Приводимый однимъ изъ оппонентовъ примѣръ Пермь-Котласской дороги, которая дала разочарованіе, меня не ублѣжаетъ. Пермь-Котласская дорога была, какъ извѣстно, экономической ошибкой; есть ошибки, въ которыхъ нужно признаться, и вѣмъ скорѣе, тѣмъ лучше.

Къ такимъ ошибкамъ принадлежитъ и постройка Пермь-Котласской дороги. Если бы въ свое время провели ее къ Архангельску, то это также было бы хозяйственныемъ попевенсомъ, потому что эта до-

рога не выдержала бы конкуренции реки С. Двины.

Проведение Пермь-Котласской дороги никакихъ выгодъ не могло дать, потому что и грузы и пассажировъ она вывозить къ совершенно мертвому пункту,—къ Котласу.

Вотъ тѣ возраженія, которыя я считаю нужнымъ сдѣлать и ради которыхъ злоупотребилъ вашимъ вниманіемъ.—Во всякомъ случаѣ мнѣ очень приятнѣ, что никто изъ оппонентовъ не возражаетъ принципіально противъ моей дороги; мнѣ очень цѣнно это сочувствіе, за которое я считаю себя обязаннѣмъ поблагодарить присутствующихъ. (Аплодисменты).

Предсѣдательствующій. Можетъ быть, общему собранію угодно вынести какуюнибудь резолюцію по этому поводу? Если общему собранію будетъ согласно вынести какую-нибудь резолюцію, то оно, можетъ быть, выберетъ известныхъ лицъ и поручитъ имъ редактировать эту резолюцію. Кого угодно избрать въ эту комиссию?

B. A. Ленгауэръ. Я думаю, что если вопросъ о выборѣ комиссіи будетъ решаться записками, то это займетъ очень много времени, и притомъ, если говорить о выборѣ комиссіи, то нужно указать число лицъ.

Предсѣдательствующій. Кого угодно выбрать въ комиссию?

P. Г. Минейко. Прелвительно было бы желательно, хотя приблизительно, формулировать, въ сторону котораго изъ проектовъ склоняется Архангельское О-во изученія Русскаго Сѣвера, и уже дальнѣйшее заключеніе поручить разработать избраннымъ буру.

Мнѣ представляется, что всѣ рассматриваемые проекты могутъ быть раздѣлены на три группы.

Къ первой группѣ должны быть отнесены сѣверные дороги Гетте, Кнорре, Голохвастова и Журавскаго, дороги,—которыя, кажется, сильной симпатіи не заслужили, потому что конечный ихъ пунктъ настолько сѣверный, что врядъ ли можетъ служить удобнымъ выходомъ для сибирскихъ товаровъ въ Европу.

Вторая группа—дороги гг. Вріони и Бѣлобородова, которая тоже, на мой взглядъ, особыхъ сторонниковъ не нашла, какъ дороги посредственаго значенія, не заслуживають со стороны правительства поддержки.

Остается третья группа—дороги, кото-

рыя соединяютъ Обь съ Архангельскомъ.

— Я полагаю, что проекты гг. Вольтмана, Черешнева и Шарвина—совершенно одинаковы, если не касаться деталей, о которыхъ только мѣстами говорили сами докладчики.

Врядъ ли въ настоящемъ собраніи возможнѣ о такихъ деталяхъ и говорить, такъ какъ они могутъ быть только результатомъ подробныхъ изслѣдований ж.-дорожнаго пути.

Такимъ образомъ, для настоящаго собранія возможно было бы вынести только общее заключеніе, что желательно выходной пунктъ—Архангельскъ соединить съ среднимъ течениемъ реки Оби.

Разница между проектами г. Вольтмана и г. Шарвина заключается въ томъ, что у г. Вольтмана кореннымъ пунктомъ является не Обь и ея система, а скорѣе Тагиль и Богословская ж. дорога, которую онъ думаетъ соединить съ Архангельскомъ; и въ силу необходимости уже здѣсь является добавочная вѣтка на Обь.

Между тѣмъ интересы мѣстнаго Общества и предыдущія препія указываютъ на коренное значеніе Архангельска съ одной стороны и бассейна Оби съ другой.

Такъ что, казалось-бы, по существу результата препія можно было бы формулировать, что А. О. И. Р. С. высказываютъ свои симпатіи лишь за дорогу, которая соединила бы среднее течение реки Оби съ Архангельскомъ.

B. H. Вольтманъ. Какая же разница между проектомъ „Обь-Архангельская“ и „Восточно-Уральско-Бѣломорская ж. д.“,—я не могу понять?

P. Г. Минейко. Вы сами указываете на коренную разницу,—что дорога отъ Вост.-Урала къ Архангельску современемъ должна получить не одну вѣтку;—такъ что весьмаѣ бѣроятно, и устье Печоры и Богослов. линія и др. важные пункты потребуютъ со временемъ, чтобы ихъ связали съ проектируемой Вами магистралью. (Этого пѣтъ и не надобно на Обь-Арх. линіи).

B. H. Вольтманъ. Основной магистралью нужно считать ж. дорогу, которая связана съ сѣтью.

P. Г. Минейко. Основной магистралью я считаю дорогу отъ р. Оби къ Архангельску.

B. H. Вольтманъ. Но она съ сѣтью не связана.

P. Г. Минейко. Не связана. И врядъ-

ли на широкий оби́нь подвижного состава съ тѣми участками, которые примкнутъ, можно надѣяться. Я думаю, что не слѣдуетъ судьбу этой Сѣверной дороги въ настоящемъ связывать съ соображеніями второстепенными, въ данный моментъ еще не опредѣлившимися.

В. Н. Вольтманъ. Почему?

П. Г. Минейко. Потому что это—вопросъ дальнѣйшаго развитія; а теперь идеть кореннай вопросъ о соединеніи Оби съ Архангельскомъ.

В. Н. Вольтманъ. Я потому и спрашиваю: изъ-за чѣго Архангельскъ интересуется соединеніемъ только съ Обью? развѣ соединеніе съ Ураломъ, съ Челябинскомъ ему не нужно?

П. Г. Минейко. Нѣтъ, нужно; но спачала—соединеніе съ Обью, а потомъ съ Ураломъ. Вашъ проектъ первоначально не касался Оби, а вы потомъ уже, какъ уступку—дѣлаете вѣтку на Обь. Въ первоначальномъ проектѣ вы не упоминаете обѣ этомъ.

В. Н. Вольтманъ. Моимъ проектомъ безусловно предрѣпается вѣтвь на Обь и Тюмень, и если я не говорилъ о ней, то—чтобы не осложнить первоначального проекта. А такъ какъ повадилось выяснить основательно трапзитное значеніе дороги, то я стала говорить о вѣтви на Обь болѣе опредѣленно и включилъ ее въ свой проектъ.

П. Г. Минейко. Но по существу проекты эти осуществимы-ли?

В. Н. Вольтманъ. По существу, какая-же разница говорить о линіи Архангельскъ-Обь съ вѣтвью на Уралъ, или о линіи Архангельскъ-Уралъ съ вѣтвью на Обь?

П. Г. Минейко. Можно видѣть разли-чие въ предлагаемыхъ проектахъ лишь по ходу развитія основной идеи, вызывающей къ жизни Сѣверная дороги, о которыхъ мы теперь говоримъ; а по существу—кореннай разницы между указываемыми двумя проектами и я не склоненъ видѣть.

В. Н. Вольтманъ. Я тоже не вижу: Восточно-Уральская включаетъ соединеніе Архангельска съ Обью, и, наоборотъ, Обь-Архангельская дорога есть часть болѣе широкаго проекта.

В. А. Ленгауэръ. Я просилъ бы внести на разсмотрѣніе собранія мое предложе-ніе. Можетъ быть, мы не будемъ откладывать надолго выборъ комиссіи, а собраніе, выбравъ немедленно комиссію

и выслушавъ ее сегодня же, сдѣлаетъ постановленіе сейчасъ.

Если же комиссія соберется завтра, тогда будетъ мало членовъ; поэтому сейчасъ, пока члены не разошлись, лучше бы вынести резолюцію, и я предложилъ бы ее въ томъ смыслѣ, что „считая проекты гг. Перешпева и Вольтмана взаимно дополняющими другъ друга, Общество признаетъ эти оба проекта удовлетворяющими насущнымъ нашимъ нуждамъ, но оговаривается, что южное направление для насъ важнѣе, чѣмъ сѣверное“.

Предсѣдательствующий. Угодно-ли Обществу принять предложеніе г. Ленгауэра?

Н. И. Шаргинъ. Отчего вы хотите такъ скоро все это сдѣлать? Вѣроятно, О-во изученія Русскаго Сѣвера еще будетъ собираться здѣсь, и мы будемъ имѣть возможность выслушать различныя мнѣнія. Мнѣ кажется, еще многіе недостаточно усвоили себѣ дебаты, происходившіе здѣсь, въ виду чего я полагалъ бы отложить заключеніе собранія и не спѣшить съ пимъ, ибо оно чрезвычайно серьезно, и комкать его такъ было бы неосторожно.

В. А. Ленгауэръ. Я не знаю, зачѣмъ медлить; если бы можно было медлить, то не нужно было бы спѣшить. Что мы получимъ отъ замедленія? Что мы проиграемъ отъ того, что рѣшимъ сейчасъ?

Ожидать новыхъ членовъ вѣтъ гарантіи,—сегодня было достаточное количество людей, которые интересовались этимъ вопросомъ, и каждый могъ высказать все, что у него есть. У насъ есть городская комиссія, гдѣ вопросъ этотъ будетъ дебатироваться.

Вопросъ этотъ имѣть серьезное значеніе, а здѣсь достаточное количество членовъ и достаточное количество доказательствъ, при коихъ вполнѣ можно, пѣ выжидая ничего другого, рѣшить вопросъ теперь, потому что ожиданіе будетъ способствовать тому, что интересъ будетъ падать и въ слѣдующемъ собраніи мы не будемъ имѣть такого какъ сегодня количества членовъ, что можно предсказать, зная способность нашихъ членовъ, запятыхъ службой и дѣлами, уклоняться отъ посѣщенія собраній. Я не вижу опасности, если мы поспѣшимъ вынести резолюцію теперь же.

Н. И. Шаргинъ. Я думаю, что во всякомъ серьезномъ дѣлѣ лучше семь разъ отмѣрить и одинъ разъ отрѣзать. Жел-