

ПРОТОКОЛЪ

засѣданія Общаго собранія 26 Сентября 1909 года

ЧЛЕНОВЪ АРХАНГЕЛЬСКАГО ОБЩЕСТВА ИЗУЧЕНІЯ РУССКАГО СѢВЕРА.

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

Речи ораторовъ записывались стенографически.

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

В. А. Ленгауэръ. Согласенъ, благодарю.

Предсѣдательствующій. Сегодняшнее засѣданіе общаго собранія членовъ Архангельскаго О-ва изученія Русскаго Сѣвера организовано съ участіемъ торгово-промышленныхъ дѣятелей и представителей общественныхъ организацій для обсужденія, въ связи съ прочими проектами ж. дорогъ на сѣверъ, докладовъ г-на Перешнева—„Объ-Архангельская ж. д.“ и г-на Вольтмана—„Восточно-Уральская-Бѣломорская ж. д.“. Первымъ по очереди предстоитъ намъ заслушать докладъ г-на Перешнева.

В. А. Ленгауэръ. Позвольте, г. предсѣдатель, сказать, что, по порученію общаго собранія, правленіе, а точно также и я, исполняя данное порученіе, обращались къ представителямъ разныхъ промышленныхъ и общественныхъ организацій съ просьбой командировать своихъ представителей на сегодняшнее засѣданіе. Такое же обращеніе было слѣдано къ авторамъ тѣхъ ж.-д. проектовъ, въ связи съ которыми будутъ разсмотрѣны поставленные на повѣстку сегодняшняго засѣданія доклады. На засѣданіе сегодня изволили пожаловать: авторъ проекта Восточно-Уральско-Бѣломорской ж. д. Василій Николаевичъ г. Вольтманъ, авторъ проекта Рыбинскъ-Обдорской ж. д. Григорій Алексѣевичъ г. Вріопи, управляющій Бого-словской ж. д. Борисъ Александровичъ г. Перловъ, Вологодской городской упра-

вой командированъ секретарь управы Александръ Александровичъ г. Колычевъ, и является здѣсь въ качествѣ частнаго лица, но заинтересованнаго нашимъ засѣданіемъ, помощникъ секретаря Вологодской земской управы Иванъ Демьяновичъ г. Волковъ. Что касается мѣстныхъ организацій, то получено увѣдомленіе, что представителемъ на сегодняшнемъ собраніи отъ купеческаго общества будетъ либо Христофоръ Николаевичъ г. Мапаконъ, либо Алексѣй Ивановичъ г. Вальневъ. Другихъ официальныхъ заявленій или увѣдомленій 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 Сѣверныхъ дорогъ, который явился сюда по моему дружественному къ нему обращенію.

Предсѣдательствующій. Прошу заслушать докладъ г. Перешнева.

М. В. Перешневъ. Первый разъ въ жизни мнѣ приходится говорить предъ Обществомъ; поэтому я прошу Общество быть снисходительнымъ къ моему докладу. (Читаетъ докладъ—„Объ-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 Государи и Милостивые Государи, первымъ словомъ моимъ съ этой кафедры должно быть выраженіе искренней признательности Архангельскому Обществу изученія

Русскаго Сѣвера, а также Архангельскимъ общественнымъ и торгово-промышленнымъ кругамъ, которые, какъ указываетъ многочисленное собраніе, отнесли съ глубокимъ интересомъ къ ряду проектовъ, составленныхъ отдѣльными предпринимателями для сѣверо-востока Россіи.

Это чувство признательности усиливается во мнѣ еще болѣе потому, что съ нимъ соприкасается другое чувство, именно, желаніе присбѣсти въ настоящемъ собраніи тѣ свѣдѣнія, указанія и соображенія, которыя необходимы мнѣ для того, чтобы съ тѣмъ или инымъ 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 смотрѣлъ и смотрю на торгово-промышленную дѣятельность, какъ на дѣятельность общественнаго, публичнаго характера. Въ особенности этотъ публичный характеръ носитъ желѣзнодорожная дѣятельность—по той общественной важности, которую ж. дороги, какъ способъ транспорта, имѣютъ въ общей системѣ народо-хозяйственнаго оборота.

Мы всѣ знаемъ цѣлый рядъ основаній и принциповъ коммерческаго проектированія дорогъ, по тѣмъ не менѣе, всѣ эти основные принципы сплошь и рядомъ игнорируются отдѣльными предпринимателями. Для того, чтобы спроектировать настоящую ж. дорогу коммерческо-экономическаго 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 Архангельскаго О—ва изученія Русскаго Сѣвера и выступить здѣсь съ извѣстнымъ докладомъ. Когда я сталъ разрабатывать свой проектъ, я не имѣлъ въ виду цѣлаго ряда жел.-дорожныхъ предложеній, которые 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 удовольствіемъ выслушалъ, а другой былъ опубликованъ г-мъ Н. І. Шарвинымъ. Съ этимъ проектомъ я ознакомился послѣ

того, какъ набросалъ основныя предположенія своей записки, или предположеніе проекта „Восгочно-Уральской-Бѣломорской ж. д.“.

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

Это обстоятельство я ставлю большимъ 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 экономическаго значенія проектируемой мною дороги.

Попутно долженъ объяснить, какимъ образомъ создавался исторически мой проектъ. Какъ всѣ широкія идеи, этотъ проектъ начался, по свойственной каждому человеку психологій, съ очень узкихъ стремленій. Завѣдуя одной очень маленькой и скромной ж. дорогой, я пришелъ къ необходимости ея расширенія, необходимости, которая держится на коммерческихъ соображеніяхъ и, отчасти, эксплуатационныхъ. Этотъ маленький 200 верстный жел.-дорожный путь на восточномъ Уралѣ открыть для общаго пользованія около 3-хъ лѣтъ тому назадъ. Я призналъ необходимымъ, и въ этомъ смыслѣ получилъ одобреніе соответствующихъ 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. е. отъ выхода къ естественному порту.

Какъ, можетъ быть, нѣкоторымъ извѣстно, существованіе Богословской дороги дало нѣкоторый толчекъ къ вывозу извѣстныхъ грузовъ черезъ Котласъ въ Архангельскъ. Но мнѣ того, какъ я удалялъ дорогу на сѣверъ съ Архангельска, я ослабилъ коммерческое значеніе предпріятія. Эти соображенія такъ просто логически и практически, что дальнѣйшій выводъ напрашивается самъ со-

бой: пужно дорогу двинути на востокъ, главнымъ образомъ къ тому пункту Оби, который наиболѣе сближается съ восточнымъ пунктомъ Богословской дороги, или на западъ.

Я сначала обратилъ свой взглядъ на сѣверъ, потому что меня, отчасти какъ лѣсопромышленника, привлекали лѣсныя богатства, существующія въ верхнемъ и среднемъ теченіи Печоры, въ особенности въ бассейнѣ р. Илыча эти лѣса давно привлекали вниманіе лѣсопромышленниковъ и въ частности мое, но ранѣе этого я долженъ былъ придти къ необходимости продолжить жел.-дорожную линію по восточку Урала. А разъ я теоретически сдѣлалъ перевалъ черезъ Уралъ, я долженъ былъ замѣтить, что близко нахожусь къ бассейну другихъ рѣкъ (Ижмы и Ухты), имѣющихъ большое значеніе.

Тутъ явился отчасти отраженный интересъ ухтинской нефти; но разъ я подошелъ къ Ухтѣ, выходя на Архангельскъ явился самъ собой,—такъ что логически изъ перваго скромнаго проекта я сталъ создавать предположенія все болѣе и болѣе широкаго значенія. Я сталъ думать относительно усиленія хозяйственнаго или коммерческаго значенія этой дороги, и по необходимости посмотрѣлъ на востокъ и счелъ необходимымъ включить въ свой проектъ предположенія, особой дополнительной линіи на Обь, чтобы обслуживать Сибирь, о чемъ я скажу нѣсколько подробнѣе впослѣдствіи.

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

Долженъ сдѣлать поясненіе, что источникъ этого вопроса очень далека, ибо вопросъ о соединеніи Урала и Сибири съ Архангельскомъ, насколько это удалось мнѣ установить архивными изслѣдованіями

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

Этотъ Таль, будучи начальникомъ казеннаго управленія, уже проектировалъ съ одной стороны линію отъ Оби или ея притоковъ на Архангельскъ, съ другой стороны туда же—линію 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 сѣверъ Россіи.

Черезъ 25 лѣтъ послѣ Таля этотъ проектъ былъ разработанъ Маркграфомъ, который практически его очень цѣнно обслѣдовалъ, а за нимъ послѣдовалъ рядъ другихъ предположеній. Это указываетъ, Милостивые Государи, что извѣстная идея поситъ въ воздухъ и сама собой напрашивается на определенное практическое разрѣшеніе.

Я считалъ бы совершенно излишнимъ излагать подробности своего проекта здѣсь, считая, что для О.—ва П. Р. С., а также и для общаго его собранія, столь многословнаго, было бы очень утомительно выслушивать цѣлый рядъ разсужденій и деталей о стоимости провоза и т. д. Я позволю себѣ остановиться лишь на общихъ принципахъ коммерческаго проектированія, на которыхъ я стоялъ при разработкѣ предварительнаго проекта.

Всѣ эти *детали* относительно того, гдѣ нужно перейти Печору, Мезень, Ухту, гдѣ построить мостъ—это, само собой, дѣло не настоящаго собранія и дѣло, несоответствующее настоящей фазѣ вопроса. Это дѣло будетъ рассмотрѣно специалистами, послѣ того, какъ они приступятъ къ изслѣдованію. Эти специалисты не должны забывать коммерческихъ задачъ жел.-дорожныхъ предпріятій, не должны игнорировать возможность экспорта того или другого матеріала. Въ настоящемъ засѣданіи чисто-техническія и хозяйственныя детали я считаю рассмотрѣнію не подлежащими.

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

мѣстное значеніе. Всѣ желѣзныя дороги, лишенные мѣстнаго значенія и направленные исключительно на транзитную работу, являются *non sensu* omъ. Онѣ не могутъ оправдать затраченныхъ на нихъ расходовъ, не могутъ считаться соответствующими рациональной экономической политикѣ страны, которая нуждается въ самыхъ элементарныхъ средствахъ сообщенія. Съ этой точки зрѣнія, всѣ проекты, которые говорятъ объ укороченіи желѣзнодорожнаго 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 орудіемъ 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 использованіе водныхъ путей. Я не стану говорить относительно сравнительнаго значенія водныхъ путей и жел. дорогъ,—всѣ эти вопросы понятны 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 полезный путь.

Само собой разумѣется, если бы можно было обойтись безъ наиболѣе удобнаго пути, наиболѣе скораго, наиболѣе вѣрнаго и не подверженнаго случайностямъ, какимъ является желѣзная дорога, то никто бы жел. дорогъ не проектировалъ. (Съ этой точки зрѣнія, если бы можно было цѣлкомъ использовать великій Сибирскій водный путь и надлежащимъ способомъ, вопроса о ж. дорогѣ не поднималось бы. Но въ томъ то и сила, что природа ставитъ намъ непреодолимые препятствія. Если бы Сибирскія рѣки имѣли выходъ въ открытое море, то мы не имѣли бы 8-ми желѣзнодорожныхъ 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 былъ бы возмож-

но практиченъ, 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, Голохвастовымъ, Кнорре. Послѣ тѣхъ соображеній, которыя мы здѣсь слышали отъ г-на Перешнева, я думаю, мнѣ не нужно дѣлать какихъ бы то ни было дополненій; я только подчеркну, что эти дороги совершенно не соответствуютъ первому изъ основныхъ принциповъ, именно необходимости мѣстнаго значенія. Это мѣстное значеніе въ нихъ является безконечно 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 пустынь, какъ жезлъ Лароковъ. Но я думаю, что въ практической дѣятельности эти соображенія не могутъ имѣть никакого значенія, никакой цѣны. Засимъ полярныя дороги не соответствуютъ другому основному принципу, онѣ 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 Архангельскаго порта, на болѣе совершенное оборудованіе его.

Наконецъ, есть еще одна черта въ одномъ изъ этихъ полярныхъ проектовъ, именно въ проектѣ Голохвастова, которая никомъ 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 какія бы то ни было гарантированныя концессіи въ сферѣ возможной дѣятельности Голохвастовской дороги. Но, если бы такая монополярная концессія была дана, то

акціонерное общество, проектируемое Голохвастовымъ, захватило бы въ свои руки торговлю хлѣбомъ въ Сибири, именно торговлю, а не транспортъ, и тѣ выгоды, которыя населеніе могло бы получить отъ удешевленія перевозки, не получили бы къ производителямъ хлѣба.

Приступая теперь къ изложенію нѣкоторыхъ подробностей въ трассированіи или направленіи дороги по моему проекту, я постараюсь быть по возможности краткимъ. Я представляю себѣ, что В.-У.-Б. ж. д. будетъ имѣть первымъ своимъ участкомъ существующую Богословскую дорогу, которая должна будетъ уже перейти изъ владѣнія Богословскаго горнозаводскаго о-ва во владѣніе будущаго акціонернаго о-ва.

Отсюда дорога мною трассируется примѣрно до того угла, гдѣ сходятся три губерніи—Вологодская, Пермская и Тобольская. Отсюда она имѣетъ развѣтвленіе направо, на Обь, приближаясь попутно къ рѣкѣ сѣверной Сосьвѣ, и налево къ Усть-Ильчу, пересѣкая Печору, откуда, потомъ, идетъ черезъ рѣку Мезень въ Архангельскъ. Повторяю, дальше излагать детали по этому поводу я не нахожу своевременнымъ.

Я опредѣлилъ примѣрно, на основаніи предварительныхъ смѣтъ, стоимость этой дороги, принявъ во вниманіе, 1) что дорога пройдетъ почти исключительно по казеннымъ землямъ и не будетъ затрудненія въ смыслѣ стоимости отчужденія, 2) что частные владѣльцы и казна уступятъ свои лѣсные матеріалы или даромъ или по особой льготной таксѣ, и 3) что особыхъ техническихъ затрудненій въ смыслѣ перенала черезъ Уралъ или въ смыслѣ постройки моста черезъ Печору не предвидится; я считалъ поверстную стоимость дороги около 55.000 рублей, а балансовую стоимость Вост.-Ур. Обск.-Бѣломорской дороги, учитывая потери на реализацію, вѣроятно, не менѣе 20 процентовъ, и проценты за время постройки, я опредѣляю около 120 милліоновъ рублей.

Теперь позвольте остановиться на вопросѣ коммерческаго значенія этой дороги. Я съ нетерпѣніемъ ждалъ нѣкоторыхъ соображеній отъ предыдущаго докладчика по вопросу о томъ грузѣ, который въ нашихъ глазахъ представляется наиболѣе доминирующимъ въ будущемъ грузооборотѣ Восточно-Уральской-Бѣломорской ж. д. Къ удивленію моему, я никакихъ сообра-

женій по этому поводу не слышалъ; а между тѣмъ, каждому извѣстно, что районъ дороги, какъ я ее только что трассировалъ, несомнѣнно, по крайней мѣрѣ въ восточной своей части, заключаетъ въ себѣ наиболѣе богатый запасъ *древесины, лѣсовъ*;—такъ, восточные склоны Урала являются площадью, сплошь покрытою лѣсами первостепеннаго значенія; точно также и бассейнъ верхней Печоры представляется сплошнымъ лѣснымъ пространствомъ. Дальше, по мѣрѣ того, какъ жел. дорога проходить изъ Вологодской губ. къ Архангельской, лѣсъ становится нѣсколько худшаго качества, по тѣмъ же менѣе лѣса есть. Я представляю, что лѣсъ этотъ будетъ предметомъ наиболѣе интенсивной перевозки по Восточно-Уральской-Бѣломорской ж. д.

Я не упомянулъ о тѣхъ лѣсныхъ богатствахъ, которыя есть по сѣверной Сосьвѣ. Однако, является вопросъ: чего добраго, эксплуатація лѣсовъ, возможная въ хозяйственномъ смыслѣ, будетъ не возможна въ коммерческомъ смыслѣ, т. е. не будетъ сулить тѣхъ выгодъ, которыя являются единственнымъ стимуломъ, чтобы лѣсопромышленники работали.

Эти опасенія могутъ быть устранены только точными подсчетами, но я не дѣлаю ихъ, ибо они довольно скучны; я ограничусь только констатированіемъ факта, что пунктъ наиболѣе удаленный мѣстности отъ Архангельска, именно районъ Богословской дороги, сейчасъ посредствомъ неудобнаго пути, на Котласъ и Двину, вывозитъ значительное количество грузовъ. Пунктъ размѣръ эксплуатаціи лѣсовъ Богословской дороги, составляетъ около 15 милліоновъ кубическихъ футовъ,—изъ нихъ значительная часть поступаетъ въ Архангельскъ для экспорта.

Достаточно упомянуть, что видные заѣмщики предприниматели, гг. бр. Кыркалоны, Ульсень, Стампе и К^о 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.-дож. перевозки.

Поэтому можно утверждать, что каждый сто верстъ уменьшенія разстоянія умень-

шають для предпринимателя расходъ въ одну копейку на пудъ или на кубическій футъ, т. е. болѣе чѣмъ полтора рубля на стапартъ. Если теперь эксплуатація лѣсовъ является возможной и выгодной для предпринимателей, то становится несомнѣнной и возможной широкая и выгодная эксплуатація лѣсныхъ богатствъ на Печорѣ и Сѣверо-Востокомъ Урала.

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

Наиболѣе же вѣроятно образованіе самостоятельныхъ металлургическихъ предпріятій на Сѣверѣ, гдѣ при дешевизнѣ дровъ и рудъ могутъ возникнуть самостоятельныя чугунно-плавильныя (доменные) предпріятія, которыя 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 рациональнаго примѣненія дражныхъ работъ. Работы драгами начались на сѣверѣ Урала, когда провели Богословскую дорогу. По мѣрѣ приближенія ея на сѣверъ, дражныя работы конечно будутъ все болѣе и болѣе развиваться; это увеличитъ поступленіе на дорогу машинъ и другихъ соотвѣствующихъ грузовъ.

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

ти должна исчисляться болѣе чѣмъ въ сотни милліоновъ пудовъ въ годъ и на необозримое количество лѣтъ, что торговля Ухтинской нефтью не будетъ считаться не только съ Бакинскимъ, но и съ мировымъ оборотомъ этого матеріала. Другіе говорятъ, что все это вздоръ, нефти на Ухтѣ нѣтъ. Защитники перваго взгляда гонорятъ: „нѣтъ, вы неправы, васъ подкупили Бакинскіе нефтепромышленники; всѣ эти господа, являющіеся монополистами нефтяного дѣла въ Россіи, заинтересованы въ томъ, чтобы дискредитировать Ухту и отложить ея эксплуатацію до болѣе продолжительнаго времени“.

Дѣло вкуса вѣрить этимъ положеніямъ на слово или нѣтъ. Затѣмъ, конечно, дѣло детальнаго изслѣдованія опредѣлить, есть ли на Ухтѣ нефть въ практическомъ или промышленномъ значеніи этого слова. Для этого нужны извѣстныя средства и инициатива такихъ учрежденій, которыя не были бы заинтересованы въ эксплуатаціи богатствъ, — проще говоря, нужна правительственная инициатива.

Въ настоящее время правительство пошло навстрѣчу 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 совершенно, или изъ предосторожности, не включаю Ухтинской нефти въ грузооборотъ Восточно-Уральско-Бѣломорской ж. д. До очевидности ясно, что находящееся промышленной нефти на Ухтѣ есть фактъ, рѣзкимъ образомъ повышающій коммерческое значеніе Уральской дороги, но это предположеніе не есть *conditio sine qua non* для новой, проектируемой мною дороги.

Напирая на выдающееся мѣстное значеніе дороги, я не считаю себя въ правѣ забывать о транзитномъ значеніи дороги, — оно обуславливается прежде всего двумя фактами. Первый фактъ состоитъ въ томъ, что проектируемая линія соприкасается съ одной изъ величайшихъ въ мірѣ водныхъ системъ, именно съ той водной системой, которая орошаетъ и является удобнымъ путемъ для всей западной и южной Сибири. Соприкосновеніе это болѣе опустительно при посредствѣ особой, упомянутой мною вѣтви на Обь.

Оно является несомнѣннымъ и при пересѣченіи проектируемой мною дорогой верховьевъ рѣкъ Обскаго бассейна, имен-но Лозьвы и южной Сосьвы, гдѣ есть пристани, практически работающія. Устройство соединительной вѣтви на Обь будетъ способствовать привлеченію сибирскихъ грузовъ; здѣсь уже были изложены соображенія, которыя говорятъ о несомнѣнномъ поступленіи значительной массы грузовъ изъ Сибири на Вост.-Уральско-Обь-Архангельскую дорогу,—повторять ихъ, значить утруждать ваше вниманіе цифрами, но я не могу не освѣтить этого вопроса съ точки зрѣнія экономической политики, которой придерживается наше правительство.

Вы знаете, господа, что правительство принимаетъ извѣстныя мѣры къ охраненію земледѣлія, вообще сельскаго хозяйства внутри предѣловъ Россійской Имперіи. Эти мѣры временныя. Правительство параллельно съ этимъ должно было бы подумать о томъ, куда направить тѣ продукты хлѣбопашества, 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 Котласть (такъ называемый № 17-й).

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

Если мы не обезпечимъ 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 экспортировать хлѣбъ? Само собой разумѣется—за границу. Но если онъ будетъ экспортированъ за границу, то онъ въ извѣстной степени

ударитъ того же самого экспортера русскаго, который вывозитъ изъ внутреннихъ губерній: да, но этотъ ударъ будетъ ударомъ рикошетомъ, потому что ближайшія страны, которыя потерпятъ отъ наплыва въ западную Европу хлѣба изъ Сибири, окажутся нашими заатлантическими конкурентами, но не русскими.

Какимъ же образомъ обезпечить дешевый вывозъ?—Само собой, только сближеніемъ воднаго, 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 Сибирскаго материка.

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

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

Что дѣлать съ тѣмъ хлѣбомъ, который ролится къ востоку отъ Челябинска? Правительство направило его на Котласть, но это направленіе дорого и непрактично. Цѣлый рядъ годовъ, при наиболѣе благоприятныхъ условіяхъ навигаціи, показавъ, что Котласть не можетъ работать вполне интенсивнымъ образомъ.

Во всякомъ случаѣ этотъ способъ передвиженія не соответствуетъ тому возрастанію и той интенсивности въ сельскомъ хозяйствѣ, которыя наступили теперь въ Челябинскомъ районѣ. Къ тому же льготный тарифъ, созданный для этого района,

распространяется на очень незначительную полосу; онъ охватываетъ зону въ 5—6—7 станцій. Омскъ и Петропавловскъ не пользуются этимъ тарифомъ,—они вынуждены или отправлять грузы въ Котласъ 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 дѣйствующемъ тарифѣ будетъ оплачиваться по дорожке, чѣмъ разстояніе черезъ Котласъ и Двину, даже дешевле, и будетъ заключать извѣстные удобства, которыхъ никогда не можетъ дать соединенный рѣчной и желѣзнодорожный транспортъ.

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

Это обстоятельство и заставляетъ меня отбѣнить то преимущество защищаемого мною проекта, которое обуславливается 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 историческаго тяготѣнія нашего Сѣвера, т. е. Архангельску.

Есть однако и чисто эксплуатационныя желѣзнодорожныя соображенія, которыя позволяютъ утверждать, что Восточно-Уральско-Бѣломорская дорога, какъ я ее трассирую, является болѣе предпочтительной, чѣмъ дорога на Обь, такъ какъ дорога Обь-Двина является оторванной отъ сѣти. Въѣль нельзя сказать, что она является соединенной съ сѣверными дорогами, когда Архангельскъ соединенъ съ Вологодско-Вятской дорогой узкой колеей.

Это отсутствіе прямой связи дѣлаетъ затрудненіе въ оборотѣ подвижнаго состава. Трудно будетъ дорогѣ работать чужимъ подвижнымъ составомъ, потому что онъ никогда не поступитъ на нее; между тѣмъ каждому желѣзнодорожному дѣятелю извѣстно, что въ наиболѣе острые моменты, въ зависимости отъ направленія

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 быть дѣломъ только казны, а не частныхъ лицъ—предпринимателей.

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

Мы имѣемъ какое то отвращеніе, какое то предубѣжденіе къ безстрастному, спокойному обсужденію вопроса о привлеченіи иностраннаго капитала, и твердимъ, что правительство должно строить дорогу. Я самъ не врагъ и не защитникъ казенной постройки ж. дорогъ. Какъ извѣстно, постройка казенной ж. дорогъ имѣетъ теперь меньше защитниковъ, чѣмъ пражде, ибо цѣлый рядъ разочарованій научилъ относиться критически къ нѣкоторымъ фактамъ желѣзнодорожнаго строительства.

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

Слѣдовательно, казна прибѣгнетъ къ экстреннымъ мѣрамъ, а экстренныя мѣры—это заемъ. Но какая же разница между казеннымъ займомъ и частнымъ? Очевидно, заемъ долженъ быть только виши-

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

Я думаю, что тутъ самый хитроумный фипансистъ никакой разницы по существу не найдетъ. Важно, чтобы капиталъ поступилъ въ страну и получилъ производительное значеніе. Страны съ большимъ долгомъ не боятся его возрастая, лишь бы только капиталъ, который составляетъ долгъ, получилъ производительное значеніе. Но, представьте, если удастся пайти капиталъ русскій, или иностранный, что въ концѣ концовъ получится? Въдъ всѣ деньги, которыя придутъ въ страну, останутся въ странѣ; часть поступитъ въ видѣ заработка рабочимъ, въ видѣ платы за матеріалы, лѣсопромышленникамъ-заводчикамъ, и всѣ деньги войдутъ въ оборотныя средства страны и страна ими непременно 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 желѣзнодорожныхъ соображеніяхъ; было бы одно-сторонне думать, что правительство рѣшаетъ 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 нѣкоторое время—платежи обязательныя сверхъ эксплуатационныхъ расходовъ. Я вмѣстѣ съ тѣмъ утверждаю, что правительство больше всѣхъ выиграетъ какъ землевладѣлецъ въ районѣ жел. дороги.

Теперь правительство имѣетъ передъ собою десятки милліоновъ десятинъ земли, до извѣстной степени втуне лежащихъ; оно имѣетъ огромныя лѣсныя площади, которыя не разрабатываются, которыя лежатъ даромъ, гниютъ, портятъ будущее произрастаніе, гибнутъ отъ пожаровъ; правительство имѣетъ по многимъ лѣснымъ мѣстностямъ Печорскаго края очень смѣшной доходъ въ „полѣ-копейки съ десятины лѣса“, т. е. доходъ, о которомъ серьезно говорить нельзя.

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

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

Наконецъ, и это особенно важно, правительство выиграетъ и въ качествѣ жел.-дорожника, потому что цѣлый рядъ дорогъ, именно Пермская и Сибирская увеличатъ 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, слѣдовательно, дороги Пермская и Сибирская будутъ получать для перевозокъ лѣсные матеріалы и увеличатъ свой грузооборотъ въ наиболѣе выгодномъ направленіи, т. е. въ направленіи 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 былъ бы очень огорченъ, если бы это оказалось такъ, потому что всякая мода, какъ извѣстно всѣмъ здѣсь присутствующимъ милостивымъ государынямъ, весьма преходяща; и, если бы вопросъ о сѣверѣ былъ 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 учреждений и общества къ Сѣверу есть только извѣстная реакція противъ той экономической политики, которой держалось правительство ранѣе. Говоря о Сѣверѣ, я разумѣю не только при-Бѣломорскій или приокеанскій, но и при Уральскій Сѣверъ.

Правительство за послѣднія 20—30 лѣтъ проявило такое отношеніе къ отдѣльнымъ областямъ, которое нельзя иначе именовать, какъ сенаратнымъ 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, безиримѣрный расцвѣтъ промышленности на югѣ Россіи. Но есте-

ственнымъ послѣдствіемъ явилось уменьшеніе и совершенное паденіе Уральской промышленности.

То же самое исключительное вниманіе къ югу Россіи обращаетъ правительство въ цѣломъ рядѣ мѣропріятій по усиленію Балтійскаго и южныхъ портовъ, удаляя вниманіе, а значить и средства отъ Бѣлаго моря и единственнаго его порта Архангельска.

Теперь правительство измѣняетъ свою политику. Въ отношеніи Урала эти измѣненія сказываются извѣстными практическими мѣрами. Теперь наступаетъ очередь Сѣвера Россіи.

Я думаю, что правительство идетъ къ этому пути не только по инерціи, т. е. по чисто инстинктивному теченію; я думаю, что при этомъ правительство съ одной стороны имѣетъ зацѣль обезпечить чисто хозяйственные интересы Сибири по вывозу сибирскаго хлѣба, о которомъ я говорилъ, а съ другой считается съ возможностью обезпеченія и облегченія условій русской торговли вообще.

Всѣ пути по вывозу изъ Россіи сводятся практически или къ югу (Черное море) или къ Балтійскимъ портамъ.

Восточно-Уральско-Бѣломорская ж. д. имѣетъ важное государственное значеніе: достаточно представить себѣ нѣкоторое осложненіе въ политическихъ отношеніяхъ державъ между собою, чтобы понять, что Балтійскому морю грозитъ судьба Каспійскаго моря. Оно можетъ быть заперто въ любой моментъ. При состояніи нашихъ теперешнихъ морскихъ силъ, едва ли мы будемъ имѣть возможность отпарировать этотъ ударъ нашихъ сосѣдей.

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

Всегда можно ожидать закрытія выше-названныхъ морей руками тѣхъ, съ кѣмъ мы начинаемъ соревнованіе въ морской торговлѣ. Поэтому обезпеченіе возможности выхода черезъ какое нибудь третье море Сибирскихъ и отчасти Европейскихъ грузовъ является вопросомъ огромной важности.

Я думаю, что можно рассчитывать на сочувствіе правительственныхъ сферъ не только потому, что выходъ черезъ Бѣлое море является единственно возможнымъ выходомъ для отправления Сибирскихъ богатствъ. Я думаю, что усиленіе Сѣвера и Архангельскаго порта подъѣзными пу-

тями является соображеніемъ, диктуемымъ простой мудростью, простымъ предвидѣніемъ.

На основаніи всего вышеизложеннаго милостивые государи, я, не повторяя данныхъ и соображеній, которыя изложены въ моемъ докладѣ, позволяю себѣ утверждать нижеслѣдующія положенія. (Читаетъ четыре послѣднихъ положенія доклада*).

Вотъ, милостивые государи, общія соображенія, по поводу которыхъ я былъ бы признателенъ, если бы присутствующіе здѣсь высказали соображенія, по возможности, конечно, соображенія принципиальнаго характера, а не детальнаго. (Аплодисменты).

Объявляется перерывъ. Записываются слѣдующіе ораторы: Г. А. Вріони, П. І. Шарвинъ, И. В. Галенкій.

Послѣ перерыва.

Г. А. Вріони. Милостивые Государи и Милостивыя Государины. 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 дороги; но я господа, хочу подчеркнуть слѣдующее явленіе: мы переживаемъ смутную эпоху, когда населеніе Россійской Имперіи, въ лицѣ общества, выступаетъ активнымъ дѣятелемъ на пивѣ экономического благоустройства страны, въ частности Сѣвернаго края, края забытаго, но богатаго, близкаго намъ и нашему государству постольку, поскольку это касается нашего личнаго благосостоянія, нашей промышленности и торговли, сельскаго хозяйства и богатствъ нашего государства. Мы имѣемъ горькій опытъ, здѣсь же у насъ на Сѣверѣ, опытъ Мамонтова и Сѣверныхъ ж. дорогъ. Но это было ранѣе и это явленіе послужить намъ школой, которая создастъ болѣе раціональную постановку будущаго дѣла; именно общество должно дружно, рука объ руку съ властью, создать жел.-дорожные, водные и грунтовые пути, задача которыхъ развить край, поднять доходность страны путемъ колонизаціи и разработки природныхъ богатствъ и эксплуатаціи ихъ по заранѣе выработанному и санкціонированному правительственнымъ плану; иначе говоря, разбить Гор-

*) См. № 7 „Извѣстій А. О. П. С.“, стр. 27.

дѣвъ узелъ нашихъ гололовокъ, бѣдности и нужды, избавиться отъ нареканій въ инертности, косности русскаго общества въ дѣлѣ активнаго участія въ жизни страны и въ частности въ дѣлѣ благоустройства дорогъ, даже тогда, когда правительствомъ предпринимались соотвѣтственные шаги въ данномъ направленіи. Я копчилъ, Милостивые Государи. (Аплодисменты).

Н. И. Шарвинъ. 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 извѣстно, въ Сибирь направлены и сами направились сотни тысячъ переселенцевъ. Они, можетъ быть, не совсемъ охотно шли туда, ихъ можетъ быть толкала туда нужда. Они искали тамъ лучшихъ мѣстъ. Послѣднія мѣтропріятія нашего правительства, нужно отдать имъ справедливость, были очень благоразумны и цѣлесообразны,—выражаясь въ надѣленіи переселенцевъ земель. Тѣ осылали главнымъ образомъ около Алтайскаго Округа и дальше. Многіе нашли себѣ очень хорошія условія жизни и остались тамъ; другіе попробовали хозяйничать, 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.

Но вѣдь однимъ 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 слѣлать только продавши избытокъ отъ своихъ трудовъ. 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 серьезно на дѣло, обратить вниманіе на необходимость путей сообщенія. Тѣ жел. дороги, которыя сейчасъ существуютъ въ Сибири, опѣ, во первыхъ, чрезвычайно обременены грузами; во вторыхъ, опѣ слишкомъ длинны, и хлѣбный грузъ не могъ выносить такихъ перевозокъ,—дальше какъ на 500—600 верстъ хлѣбные грузы выносить перевозокъ не могутъ.

Поэтому многіе изъ сибиряковъ возбуждали вопросъ о томъ, чтобы найти выходъ, найти возможность быстрого, скорого 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 Вилькинскаго,—этотъ путь долженъ считаться проблематичнымъ; этимъ путемъ можно два-три раза пройти, но считать его обезпеченнымъ путемъ нельзя. Если бы даже удалось доказать, что этимъ путемъ возможенъ выходъ, все-таки, при самыхъ благоприятныхъ условіяхъ, онъ будетъ стоить дороже, чѣмъ другіе выходы, до которыхъ до сихъ поръ пока еще не додумались или на которые пока не натолкнулись.

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, разсматривалъ 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. Повониколеевскъ является какъ бы центромъ торговли сырьемъ Западной Сибири, посмотримъ: какое разстояніе отсюда должны будутъ проходить грузы—существующимъ и проектируемымъ мною путемъ,

Сейчас 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 намѣченъ, черезъ Обь-Архангельскъ всѣ грузы отъ Поволжска должны были бы проходить ж. дорогой только 1200 верстъ, т. е. одну четверть или треть того разстоянія, которое проходятъ 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 зависитъ рѣшеніе судьбы, обратятъ вниманіе и придутъ на помощь нашей нуждѣ.

Вотъ почему я съ величайшимъ удовольствіемъ услышалъ, что г-нъ Вольманъ одобряетъ этотъ путь настолько, что всецѣло принимаетъ его въ свой проектъ. —Я къ этому добавлю, что если имѣть задачей дѣйствительную пользу Сибири по вывозу грузовъ, то пужно стремиться, чтобы этотъ путь былъ возможно короче, не удлинять его, не отклоняться въ сторону, если на это нѣтъ 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 вполне отвѣчаетъ и интересамъ нашего Сѣвернаго края.—Эта ж. дорога перерѣжетъ Печору: вы всѣ знаете Печору и ея богатства; этотъ путь перерѣжетъ и рѣку Мезень, точно также очень большой и богатый край; онъ, наконецъ, подойдетъ къ Архангельску, такъ что дастъ для всего нашего края дешовый хлѣбъ, а это есть одна изъ главныхъ, основныхъ нуждъ нашей сѣверной окраины.

Печорскій 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 огласку. Я скажу, что если, дѣйствительно, этотъ проектъ получить осуществленіе,—онъ прибавитъ лучшія страницы къ исторіи нашего Сѣвера, онъ составитъ гордость и славу нынѣшняго царствованія. (Аплодисменты).

И. В. Галецкій. Я думаю, что здѣсь, въ этомъ собраніи, уважаемый докладчикъ, сдѣлавшій намъ честь прибытіемъ сюда, чтобы защитить лично свой проектъ, не встрѣтитъ ничего, кромѣ искренняго сочувствія и благодарности. Поэтому я не боюсь, что онъ заподозритъ меня въ недоброжелательномъ отношеніи къ его проекту, если позволю себѣ нѣсколько критически отнестись къ нѣкоторымъ частностямъ его аргументовъ.

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

Я оговариваюсь, что понимаю разницу между мѣстнымъ и транзитнымъ значеніемъ дороги въ томъ смыслѣ, что дорога, рассчитанная исключительно на перевозку грузовъ изъ одной мѣстности въ другую определенную мѣстность, есть дорога транзитная. Дорога же, которая обслуживаетъ всю полосу, по которой она идетъ, будетъ дорогой мѣстнаго значенія,—такъ я не паялъ мысль г-на Вольмана.

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 соединитъ Сибирь съ портомъ, работающимъ не круглый годъ.

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

Я не знаю, принималъ ли это во вниманіе г. Вольтманъ, когда исчислялъ намъ эксплуатаціонные расходы будущей дороги; но считаю долгомъ обратить вниманіе на нѣкоторую неясность въ существующемъ положеніи его проекта.

Если же говорить о новой дорогѣ, какъ дорогѣ мѣстнаго значенія, то и тутъ встрѣчается неясность въ аргументахъ г-на Вольтмана. Онъ, въ противоположность другимъ защитникамъ дороги, рассчитываетъ обосновать ея доходность,—по крайней мѣрѣ, считаетъ наиболее 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 указаній притти къ заключенію, что выгоды для ж. дороги отъ вывоза лѣсныхъ грузовъ къ Архангельску далеко не обоснованы.

Нѣкоторыя недостатки я вижу и въ выкладкахъ г. Вольтмана, приводимыхъ имъ въ статьѣ, напечатанной въ одномъ изъ выпусковъ „Изв. А. О. И. Р. С.“. Боюсь заслужить упрекъ, что внадаю въ детали, которыхъ хотѣлъ избѣжать г. Вольтманъ. Но если оставаться въ области апіорныхъ сужденій, то кто можетъ оспаривать громадное значеніе, которое путь этотъ будетъ имѣть въ отношеніи его государственнаго 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.

Но 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 оживитъ край, и даже окупится чуть не съ перваго года,—для этого надо детально коснуться его выкладокъ.

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

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

которая работала въ бассейнѣ Печоры, что она нашла цѣлые районы, гдѣ на десятины имѣется лишь 2—3 десятка бревенъ. Это показываетъ, что необходимо точное предварительное изслѣдованіе, чтобы на подобныхъ выкладкахъ базироваться.

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

Онъ беретъ за критерій дорогу въ 200 верстъ, а говоритъ о пробѣгѣ въ 600 верстъ. Если брать существующій тарифъ, — надо помнить, что дифференціальныя тарифы уменьшаются по мѣрѣ увеличенія пробѣга и на разстояніи въ 600 верстъ будетъ гораздо ближе къ 0,01-ой, чѣмъ къ $\frac{1}{50}$ съ пудо-версты; слѣдовательно, чтобы окупить эксплуатаціонные расходы, нужно не 80—100 миллионъ пуд. лѣсныхъ грузовъ, а гораздо больше.

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

Такимъ образомъ приходится сдѣлать нѣкоторыя поправки къ выкладкамъ докладчика. Мнѣ пришло въ голову еще и такое соображеніе: если говорить, что предвидится повышеніе доходности казеннаго лѣсного хозяйства въ районѣ дороги, то, стало быть, предполагають, 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, говорятъ, будетъ составлять прибыль, которая будетъ раздѣлена между лѣсопромышленниками и казною.

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

рублей казенной пошлины на стандартъ, то такая пошлина съѣсть почти всю предполагаемую прибыль, которой лѣсопромышленникъ долженъ дѣлиться съ казною. —Слѣдовательно, и здѣсь не совѣмъ прочно стоитъ аргументация.

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 зрѣнія финансовой возможности повои 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 иностранныхъ капиталовъ въ страну, гдѣ не хватаетъ собственныхъ капиталовъ и предпримчивости,—быть трудно.

Отсюда слѣдуетъ только то, что пужно иностраннымъ капиталамъ открыть дорогу и не ставить препятствій. Но когда иностранные капиталы собираются къ намъ для того, чтобы получить гарантію, это обстоятельство общаетъ намъ, что такой капиталъ будетъ такъ же безпеченъ, какъ и наши капиталы, и потому, избавля насъ отъ недостатковъ казенной постройки, которыхъ было достаточно въ прошломъ, не избавитъ насъ отъ недостатковъ частнаго хозяйничанья, печальныхъ образцовъ котораго было въ прошломъ также достаточно.

Я бы ничего не имѣлъ противъ того, чтобы, напр., бельгийцы построили новую линію; но когда говорятъ, съ одной стороны, что пужно гарантировать имъ извѣстную доходность, а съ другой—увѣривать, что дорога будетъ окуплена съ первыхъ же лѣтъ эксплуатаціи, то я боюсь, что кого то невольнo могутъ обмануть. Вотъ все, что я хотѣлъ сказать. (Аплодисменты).

А. А. Колычевъ. Милостивые Государи и Милостивыя Государиши. Первымъ долгомъ я считаю себя обязаннымъ 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 нѣсколько 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 былъ ѣхать, и не могъ подготовиться пастолько, какъ если бы я раньше получилъ приглашеніе.

Кромѣ того, какъ вамъ извѣстно, мнѣ приходилось объ этомъ высказываться нѣсколько разъ и моя точка зрѣнія на эти проекты архангельской публикѣ извѣстна. Въ настоящее время мнѣ хотѣлось бы не паводить какой-нибудь критики, а просто высказать нѣсколько замѣчаній и предложить нѣсколько вопросовъ, просить гг. докладчиковъ выяснить не совѣмъ 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 имѣетъ проектируемая имъ дорога. Онъ говорилъ, что она повезетъ грузы хлѣбные и лѣсные, будетъ перевозить руду, но онъ не сказалъ, что онъ понимаетъ подъ мѣстнымъ значеніемъ дороги и какіе именно грузообороты будутъ на этой дорогѣ.

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

*) А. А. Колычевъ приглашенъ непосредственно Правленіемъ А. О. Н. 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.

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

Для того, чтобы указать на экономическую сторону этого района, которая показала бы намъ, какіе могутъ быть грузо-и-товарообороты 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 поездовъ въ сутки, а пассажировъ почти не бываетъ. Мнѣ даже приходилось посылать 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 впоследствии будетъ больше.

Здѣсь вопросъ такой, что должно предпоставлять колонизаціи края?—Этотъ вопросъ трудно и сейчасъ почти невозможно рѣшить.

Дальше—мнѣ представляется отчасти слабоватымъ положеніе, что жел. 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, понятное дѣло, установить, хотя бы приблизительно, каково будетъ количество этого товара,—сейчасъ трудно; а потому говорить о томъ, окупятся ли этимъ расходы на эксплуатацію, сейчасъ, конечно, тоже очень трудно.

Сейчасъ,—пока препія по вопросу еще не закончены и, можетъ быть, будутъ высказаны со стороны докладчика другія мнѣнія,—трудно сдѣлать какія либо заключенія; а потому я отъ окончательныхъ выводовъ считаю долгомъ отказаться. Можетъ быть, будутъ представлены данныя, которыя убѣдятъ меня, что эта дорога во всѣхъ отношеніяхъ необходима.

В. А. Ленинградъ. 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 повѣсткѣ.

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

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

Задача наша въ томъ, чтобы вопросъ созданія возможности выхода Сибирскимъ грузамъ былъ рѣшенъ въ томъ или другомъ смыслѣ. Въ видѣ рѣшенія этой задачи намъ представлены разнообразныя ж. д. проекты, въ которыхъ всегда могутъ быть слабыя стороны;—но исканіе 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 разсматривать вопросъ о выходѣ грузовъ съ двухъ сторонъ: со стороны „естественныхъ водныхъ“ и „искусственныхъ желѣзнодорожныхъ“ путей сообщенія.

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

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

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

Если вы будете доказывать, что всѣ проекты не могутъ осуществить вывоза грузовъ изъ Сибири, если вы не отыщете пужнаго пути для Архангельскаго порта, нужныхъ путей для падѣленія путями сообщенія территоріи столь обширной губерніи, какъ Архангельская, то что вы можете пожелать Архангельской губ. и Сибири?—Тогда задача неразрѣшима.

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

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

Что значить такая крайность, такое діаметрально противоположное рѣшеніе этого вопроса? Это значить, что пужны искусственные пути сообщенія, что нужны желѣзные дороги.

Кстати отмѣчу, что вопросъ о сооруженіи жел. дороги въ Западной Сибири будетъ разсматриваться въ октябрѣ въ о-вѣ изученія Сибири, правленія котораго находится въ Петербургѣ.—Я это отмѣтилъ, чтобы и намъ принять участіе въ засѣданіяхъ этого общества и слѣдить вообще за рѣшеніемъ этого вопроса.

Каждый разъ, когда возникаютъ разговоры о вывозѣ сибирскихъ грузовъ, то обращаются взгляды на Карское море. Здѣсь точно также существуетъ неустановленная точка зрѣнія и невозможно сейчасъ привести въ совершенно кри-

стальный виль. Нашъ уважаемый сотрудникъ Германъ Федоровичъ Гебель *) посвятилъ этому вопросу цѣлую книгу. Онъ доказалъ, что существуетъ нѣкоторая періодичность въ возможности доступа въ Обь, а, слѣловательпо, и возможность извѣстнаго транспорта. По его выводамъ, изъ каждаго 10 лѣтъ семь лѣтъ считаются возможными для плаванія, остальные 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 матеріями, но слишкомъ далекій отъ того, чтобы эти матеріи держать въ своихъ рукахъ.

Я скажу только, что доказательства, приведенныя 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 Мангазей; это былъ торговый городъ, ведшій торговлю даже съ Китаемъ. Несмотря на то, путь этотъ былъ закрытъ княземъ Куракинскимъ.

Тѣмъ не менѣе, данные о доступности Карскаго моря для торговаго 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 лавируя, не гоняясь за временемъ и рискуя немногимъ, 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 торговаго по преимуществу, это, господа, эмпирическіе выводы. Если бы было гораздо больше деталей, было бы болѣе цифръ, относящихся къ экспедиціямъ, которыя являются болѣе или менѣе случайными, то конечные результаты не дали бы, можетъ быть, изъ 10 лѣтъ 7 лѣтъ судоходныхъ, а можетъ быть, мы нашли бы 5 лѣтъ судоходныхъ, а 5 несудоходныхъ.

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

Если бы, господа, было возможно судоходство въ Карскомъ морѣ теоретически, то возникаетъ вопросъ чисто практической—мы здѣсь наталкиваемся на вопросъ о порто-франко для Сибирскихъ рѣкъ, безъ чего теоретическіе выводы не будутъ превращены въ практическіе результаты. Этотъ вопросъ настолько тяжелый для Сибири, что одному депутату Гос. Думы отъ Сибирскихъ областей пришлось, судя по газетамъ, продать свое имущество и уйти изъ деревни только потому, что онъ былъ совершенно несправедливо заподозрѣнъ, какъ участникъ рѣшенія вопроса о закрытіи порто-франко.

Вы видите, господа, что если возможно судоходство теоретически, то оно можетъ быть еще невозможно по экономическимъ условіямъ. Чтобы вызвать къ жизни судоходство въ Карскомъ морѣ, необходимо, по мнѣнію сибиряковъ, учрежденіе порто-франко въ устьяхъ Оби, Енисея и т. д. Я не знаю, будетъ ли легче искать возможности судоходства вообще, или открытія порто-франко въ устьяхъ Сибирскихъ рѣкъ въ частности. Вонся комъ случаѣ этотъ вопросъ достаточно отрицательнаго характера, чтобы можно было высказаться въ смыслѣ надежды на скорое открытіе сѣвернаго морского торговаго пути для цѣлей соединенія Сибирскихъ рѣкъ съ заграничными рынками.

Если бы даже, господа, это было возможно, даже искусственно возможно, тогда я удивляюсь, почему до сихъ поръ этого не существуетъ, почему въ погонѣ за барышами не существуетъ такого судоходства.—Развѣ одно положеніе таможенныхъ пошлинъ заставляетъ пользоваться для экспорта Архангельскимъ портомъ; нѣтъ, господа, существуютъ другіе законы, которые заставляютъ развиваться судоходство.

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

Вотъ, господа, какого рода соображенія заставляютъ меня склоняться въ сторону жел.-дорожныхъ искусственныхъ путей, не игнорируя конечно и рѣкъ; но, какъ совершенно правильно замѣтилъ почтенный В. П. Вольманъ, рѣки должны

служить только подъѣздными путями къ желѣзнымъ дорогамъ.

Разсматривая нѣсколько проектовъ ж. дорогъ и замѣтивъ, что ж. дороги Голохвастова, Кнорре и Гетте имѣютъ за собой достаточно описательной литературы, я думаю, что нужно смотрѣть на вопросъ о желѣзныхъ дорогахъ нѣсколько шире и разсматривать предложенные намъ сегодня доклады съ точки зрѣнія ихъ преимуществъ и значенія въ связи съ другими проектами.

Если вы просмотрите всѣ проекты ж. д. Сѣвера, то увидите, что исторически проекты пазрѣвали съ сѣвера на югъ. Первый Голохвастова, за нимъ Кнорре, слѣдующій за нимъ—Бѣлоборолова, далѣе—П. И. Шарвина, потомъ М. В. Перешнева и, наконецъ, В. П. Вольмана. Среди этихъ проектовъ, въ перевѣсъ имъ, предложены новые проекты г. Бѣлоборолова и г. Врюни о соединеніи Обдорска съ Рыбинскомъ.

Всѣ эти проекты могутъ быть разбиты на три группы: полярные, южные и съ сѣвера на югъ; проекты П. И. Шарвина, М. В. Перешнева и В. П. Вольмана составляютъ одну южную группу и взаимно дополняютъ одинъ другой, имѣя много общаго.

Я достаточно вслушивался въ возраженія, которыя приводились противъ жел. дороги г-на Вольмана; я не вижу тѣхъ опасеній, которыя раздѣляетъ мой прѣшественникъ г. Галецкій. О какомъ мертвомъ пробѣгѣ можетъ быть здѣсь рѣчь?

Вѣдь сейчасъ сибирскій хлѣбъ, который идетъ къ намъ, попадаетъ по назначенію на второй годъ. Онъ везется по ж. дорогамъ, гдѣ то лежитъ, въ складахъ Котласа, затѣмъ въ баржахъ.

Чѣмъ эти условія на худой конецъ будутъ отличаться отъ условій, въ которыхъ будутъ грузы по проекту ж. д. В. П. Вольмана?

Затѣмъ я считаю, что намъ нѣтъ надобности разсматривать детально, какія зловключенія будутъ преслѣдовать авторовъ проектовъ, которые предлагаютъ свои проекты.

Намъ пужно высказаться въ томъ лишь смыслѣ, за какія мы стоимъ направленія жел. дорогъ, за полярныя, южныя или съ сѣвера на югъ. Здѣсь не можетъ быть двухъ мнѣній,—пужно говорить о дорогахъ южныхъ. Намъ извѣстно мнѣніе А. А. Колычева, который неоднократно высту-

паль по вопросу жел.-дорожного строительства. Онъ является поклонникомъ дороги южнаго направленія.

Принимая тѣ проекты, которые намъ кажутся ближе всего отвѣчающими сейчасъ назрѣвшимъ потребностямъ, мы не слѣдаемъ ошибки. Мы не лишимъ В. Н. Вольмана справедливости, если общество укажетъ, что признаетъ исполнѣ отвѣчающимъ назрѣвшей потребности только жел.-дорожный путь южнаго направленія, kloпнящійся 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 нѣкоторая схема.

Въ заключеніе я полагаю, что нашему обществу слѣдовало бы высказаться въ томъ смыслѣ, что мы признаемъ сѣверную дорогу не отвѣчающими потребности какъ нашего края, такъ и возможному выходу грузовъ изъ Сибири, но мы признаемъ, что этому удовлетворяютъ жел. дороги южныя и изъ нихъ жел. дорога, предложенная В. П. Вольманомъ. (Аплодисменты).

Н. Н. Мамадышскій. Я не являюсь оппонентомъ докладчикамъ, а постараюсь представить статистическія данныя оппоненту,—если не ошибаюсь,—г-ну Колычеву, который отрицалъ 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 данныя, которыя хочу использовать я, но въ предположеніи, что они этихъ данныхъ не имѣютъ, я хочу пойти имъ навстрѣчу.

Этихъ данныхъ для послѣдняго времени, строго говоря, не существуетъ; есть только данныя официальной статистики, но извѣстно, что этими статистическими свѣдѣніями пользоваться никоимъ образомъ нельзя. Эти официальные свѣдѣнія, получаемыя болѣею частью отъ волостныхъ правленій, отличаются неточностью, схематичностью и повторяемостью изъ года

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

Свѣдѣнія, существующія рядъ лѣтъ, повторяются съ малопыкими прибавками или убавками и отправляются дальше. Но для болѣе ранняго времени имѣются нѣкоторыя свѣдѣнія, отличающіяся значительной достовѣрностью. Въ 1903 году были произведены селеній Печорскаго края. Они были организованы при участіи доктора Мартынова и Вологодскихъ статистиковъ подъ завѣдываніемъ извѣстнаго статистика Румянцева. Эти свѣдѣнія заслуживаютъ глубокаго вниманія и на нихъ можно базироваться.

Я думаю, что никоимъ образомъ нельзя согласиться съ г-номъ Колычевымъ, когда онъ говоритъ, что въ данномъ районѣ 2.000 жителей, которые могутъ работать и создавать извѣстныя цѣнности, имѣющія поступать на жел. дорогу. Это не такъ. Тотъ районъ, который предполагаетъ захватить ту или иную проектируемую линію,—линію, предлагаемую г-мъ Перешневымъ или линію г-на Вольмана,—долженъ подойти близко къ самому населенному району Печорскаго края, именно Ижемско-Мохченскому.

Этотъ районъ вовсе не такъ пустыненъ, не такъ бездѣятеленъ, не такъ не производителенъ, какъ можно думать; наоборотъ, онъ очень производителенъ. Прежде всего, со стороны количества населенія: здѣсь сосредоточены три селенія: Ижма, Мохча и Сизьбскъ, въ которыхъ насчитывается отъ 15—20 тыс. жителей.

Я беру эти цифры нѣсколько увеличенными, сравнительно съ статистическими данными, даваемыми всепародной переписью. Тамъ населеніе показано меньше. Но съ приростомъ за 10—12 л. я считаю населеніе возросшимъ до указанной мною цифры.

Затѣмъ, мнѣ кажется,—г. Колычевъ не совсѣмъ правильно упрекаетъ г. Вольмана, что онъ базируется только на одномъ лѣсѣ, говоря о грузахъ, которые пойдутъ по проектируемой дорогѣ. Мнѣ кажется, что и г. Вольманъ говорилъ, кромѣ лѣса, о другихъ продуктахъ и товарахъ, которые будутъ слѣдовать по этой дорогѣ.

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

водства. Относительно современнаго количества оленей сказать ничего нельзя, потому что официальные данныя не дадутъ 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 дѣйствительнаго количества оленей выше имѣющихся цифръ. По прежнимъ даннымъ, по даннымъ, напримѣръ, „Обозрѣнія Печорскаго Края“ при поѣздкѣ Губернатора кн. Голицина, 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 вліяютъ, несомнѣнно, періодически повторяющіеся падежи ихъ. Во всякомъ случаѣ, явленіе такое, съ которымъ, можно надѣяться, въ будущемъ можно бы справиться. Тогда ростъ количества оленей пойдетъ правильно и оленеводство будетъ увеличиваться, вмѣсто того, чтобы уменьшаться.

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

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

Перейду къ слѣдующему вопросу. За послѣднее время Печорскій Край, благодаря А. В. Журавскому, привлекаетъ къ себѣ глубокое вниманіе. Относительно будущаго Печоры возникаетъ много сомнѣній и недоумѣній, много несогласій съ тѣми положеніями, которые высказываетъ А. В. Журавскій.

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

Я рискую даже употребить здѣсь то слово, которое столь часто употребляетъ г. Журавскій, —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 не того типа, который производились настоящимъ лѣтомъ, а кадастроваго типа; только тогда можно будетъ опредѣлить количество луговъ, доступныхъ для обработки и пользования.

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

Распространяя такіе 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.

И тогда, 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, колонизація Печорскаго Края.

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

Въ заключеніе я позволю себѣ сдѣлать нѣсколько выдержекъ изъ „Сборника изслѣдованій Печорскаго края“.

„Печорскій край богатъ не одной только нефтью: мѣдная руда, золото, марганецъ, желѣзо, точильный камень, аспидный сланецъ, горючій сланецъ или доменный, камешный уголь, бурый уголь, поваренная соль и другія минеральныя богатства найдены во многихъ мѣстахъ и разработка ихъ могла бы сдѣлать этотъ

край одной изъ богатыхъ промышленныхъ областей Россійской Имперіи" (стр. 116).

„Помимо обширныхъ пожней, расположенныхъ въ населенныхъ мѣстахъ уѣзда, лично мнѣ, говоритъ докторъ Мартыновъ, приходилось удивляться прекрасной луговой растительности съ изобиліемъ такихъ кормовыхъ травъ, какъ клевера, эспартеата. Растительность по берегамъ р. Цильмы напоминаетъ объ американскихъ преріяхъ" (стр. 80).

„Въ 1864 году на берегахъ р. Цильмы отставной межевщикъ Лебедевъ собралъ очень хорошіе образцы мѣдной руды, содержащей около 20% мѣди. Снаряженная въ 1867 году экспедиція нашла здѣсь руду съ содержаніемъ 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 Географическаго Общества г. Бартенева, еще наши предки производили разработку руды. По его вычисленіямъ, подъ древними работами была площадь болѣе 4-хъ кв. верстъ.

Если предположить здѣсь пластъ глины, содержащей въ среднемъ хотя 0,05 саж., то и тогда, — предполагая, согласно анализу академика Чернышева, содержанію 3,2% чистой мѣди въ глинѣ, получимъ 50.000.000 пудовъ выпущенной 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 Нечорскаго Края, эксплуатація которыхъ дастъ большое количество грузовъ будущей дорогѣ и нельзя отрицать ея мѣстнаго значенія.

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

Это вопросы техническихъ изысканій. Я думаю, мы должны вынести одно рѣшеніе: 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 зрѣнія интересовъ и пужды Крайняго Сѣвера, именно съ той точки зрѣ-

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

Обѣ линіи, открывая широкій доступъ сибирскимъ грузамъ за границу черезъ Архангельскій портъ, въ то же время будутъ 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 рѣшать въ данный моментъ не можемъ.

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

Н. Н. Манаковъ. Господа, что говорить, всякая жел. дорога, гдѣ бы она ни возникала, есть очень желательная вещь. Она сближаетъ мѣста, она сглаживаетъ разстоянія, которыя, 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 нѣтъ исхода, кромѣ одного моря; чуть-что, и въ неблагоприятный 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 Новониколаевскѣ гніетъ, онъ настолько гніетъ, что его нѣтъ возможности кушать.

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

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

Оби, то эта дорога будетъ имѣть возможность 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.

В. Н. Вольманъ. Я боюсь, что время приближается къ полночи 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 неясности 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 нѣтъ.

Всѣ мои соображенія о среднемъ содержаніи древесины, которое я принималъ въ 30 кубовъ на десятину, основаны на данныхъ Урала и нѣкоторыхъ указаніяхъ, полученныхъ изъ Печорскаго 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 нѣтъ, ибо, если будетъ содержаніе въ куба на десятину, это уже не лѣсъ, и всѣ данныя должны пойти на смарку.

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

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

Я говорю о томъ районѣ, гдѣ лѣсныя богатства никакому сомнѣнію не подлежатъ. За послѣднее время при участіи высшаго 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 пространствъ не подлежитъ сомнѣнію. Чтобы опредѣлить точное содержаніе древесины, нужно дѣлать таксаціонныя работы и онѣ теперь дѣлаются. Въ восточномъ Уралѣ эти данныя 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 эксплуатаціонныхъ недостатковъ моей дороги. Онъ говоритъ относительно угрожающаго размѣра мертваго пробѣга.—Подъ мертвымъ пробѣгомъ я разумѣю пробѣгъ пустого поднижного состава, который не оплачивается никакимъ тарифомъ.

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

Это не вѣрно, и я къ своему док на этомъ не останавливался за недостаткомъ времени. Въ западномъ направленіи на Архангельскъ будутъ идти Сибирскій хлѣбъ и лѣсные матеріалы высокаго качества; *побочные же продукты* разработки экспортнаго лѣса, разработки вершин-

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

Перевозка Ухтинской нефти будетъ равномерной перевозкой въ обоихъ направленіяхъ. Перевозка минеральныхъ богатствъ и рудъ будетъ преимущественно въ восточномъ направленіи къ Уральскимъ заводамъ и Сибири.

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

Разъ мы предполагаемъ, что Сибирь будетъ экономически развиваться,—а это обстоятельство не вызываетъ сомнѣній,—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 скромнѣе 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 имѣетъ. 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. Онъ говоритъ объ 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 разбра средней выручки, то онъ опредѣляется общимъ суммированіемъ всего грузооборота; но это не значитъ, что я отступаю отъ своей точки зрѣнія, что лѣсной грузъ можетъ имѣть преобладающее значеніе.

По моему, онъ долженъ имѣть преобладающее значеніе, и если я строю на немъ итоги, то дѣлаю это для подчеркиванія мѣстнаго значенія дороги. Допустимъ, что разработка лѣснаго матеріала будетъ имѣть колоссальные размѣры, что Архангельскій портъ получить для вывоза, напр., около 200 т. стандартовъ съ Печорскаго края.

Ясно для каждого, что такая эксплуатация 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, которыя я не могу не сдѣлать г. Галецкому. Что касается тѣхъ возраженій, которыя сдѣлалъ здѣсь г. Колычевъ, то я, извиняюсь, не усвоилъ себѣ его основнаго отношенія къ моему проекту.

Нѣкоторые поправки но 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 движенія и говорю это, можетъ быть, съ чрезмѣрной осторожностью, такъ какъ знаю, что на Уральскомъ участкѣ дороги будетъ выручка съ пассажирскаго движенія не менѣе тысячи рублей на версту.

Развитіе мѣстныхъ золотыхъ промысловъ на сѣверѣ Урала вызоветъ именно усиленіе пассажирской перевозки. Развитіе лѣсныхъ перевозокъ непрямо увеличитъ пассажирское движеніе, и только изъ простой осторожности я въ своемъ проектѣ исключаю какой бы то ни было доходъ отъ пассажирскаго движенія, но теоретически могу сказать, что извѣстный доходъ будетъ.

Приводимый однимъ изъ оппонентовъ примѣръ Пермь-Котласской дороги, которая дала разочарованіе, меня не убѣждаетъ. Пермь-Котласская дорога была, какъ извѣстно, экономической ошибкой; есть ошибки, въ которыхъ нужно признаться, и чѣмъ 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 хозяйственнымъ поспѣхомъ, потому что эта до-

рога не выдержала бы конкуренции рѣки 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 считалъ нужнымъ сдѣлать и ради которыхъ злоупотребилъ вашимъ вниманіемъ. — Во всякомъ случаѣ мнѣ очень пріятно, что никто изъ оппонентовъ не возражаетъ принципиально противъ моей дороги; мнѣ очень цѣнно это сочувствіе, за которое я считаю себя обязаннымъ поблагодарить присутствующихъ. (Аплодисменты).

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

В. А. Ленацуръ. Я думаю, что если вопросъ о выборѣ комиссіи будетъ рѣшаться записками, то это займетъ очень много времени, и притомъ, если говорить о выборѣ комиссіи, то нужно указать число лицъ.

Предсѣдательствующій. Кого угодно избрать въ комиссію?

П. Г. Минейко. Предварительно было бы желательно, хотя приблизительно, формулировать, въ сторону котораго изъ проектовъ склоняется Архангельское Общество изученія Русскаго Сѣвера, и уже дальнѣйшее заключеніе поручить разработать избранному бюро.

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

Къ первой группѣ должны быть отнесены сѣверныя 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. Вронни и Бѣлобородова, которыя тоже, на мой взглядъ, особыхъ сторонниковъ не нашли, какъ дороги посредственнаго значенія, не заслуживаютъ со стороны правительства поддержки.

Остается третья группа — дороги, кото-

рыя соединяютъ Обь съ Архангельскомъ. — Я полагаю, что проекты гг. Вольтмана, Перешнева и Шарвина — совершенно одинаковы, если не касаться деталей, о которыхъ только мѣстами говорили сами докладчики.

Врядъ ли въ настоящемъ собраніи возможно о такихъ деталяхъ и говорить, такъ какъ онѣ могутъ быть только результатомъ подробныхъ изслѣдованій железнодорожнаго пути.

Такимъ образомъ, для настоящаго собранія возможно было бы вынести только общее заключеніе, что желательно выходной пунктъ — Архангельскъ соединить съ среднимъ теченіемъ рѣки 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 преній можно было-бы формулировать, что А. О. И. Р. С. высказываетъ свои симпатіи лишь за дорогу, которая соединяла бы среднее теченіе рѣки Оби съ Архангельскомъ.

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

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

В. Н. Вольтманъ. Основной магистралью нужно считать жел. дорогу, которая связана съ сѣтью.

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

В. Н. Вольтманъ. Но она съ сѣтью не связана.

П. Г. Минейко. Не связана. И врядъ-

ли на широкій обмѣнъ подвижного состава съ тѣми участками, которые примкнуть, 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 идетъ коренной вопросъ о соединеніи Оби съ Архангельскомъ.

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

П. Г. Минейко. Нѣтъ, пужно; но сначала—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 объ этомъ.

В. Н. Вольтманъ. Моимъ проектомъ безусловно предпринимается вѣтвь на Обь и Тюмень, и если я не говорилъ о ней, то—чтобы не осложнять первоначальнаго проекта. А такъ какъ повадилось выяснять основательно транзитное значеніе дороги, то я сталъ 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 различіе въ предлагаемыхъ проектахъ лишь по ходу развитія основной идеи, вызывающей къ жизни Сѣверныя дороги, о которыхъ мы теперь говоримъ; а по существу—коренной 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 предложеніе. 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 направленіе для насъ важнѣе, чѣмъ сѣверное“.

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

Н. І. Шарвинъ. 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 нимъ, 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 пужно было бы спѣшить. Что мы получимъ отъ замедленія? Что мы проиграемъ отъ того, что рѣшимъ сейчасъ?

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

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

Н. І. Шарвинъ. Я думаю, что во всякомъ серьезномъ дѣлѣ лучше семь разъ отнѣрить и одинъ разъ отрѣзать. Жел.