

Р138069

ПО ВОПРОСУ

О ПРОВЕДЕНИИ

СЪВЕРНОЙ ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГИ

ДЛЯ СОЕДИНЕНИЯ

ПЕТЕРБУРГА

СЪ ВЕЛИКИМЪ

СИБИРСКИМЪ ПУТЕМЪ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1897.

По вопросу о проведеніи сѣверной жел. дор. для соединенія Петербурга съ Великимъ Сибирскимъ путемъ.

I.

Петербургъ — Владивостокъ *).

Въ февралѣ, какъ сообщаютъ газеты, возобновятся засѣданія по обсужденію направленія сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, причемъ, какъ слышно, будетъ разсматриваться вопросъ о соединеніи Вятки со столицами. Это дѣло великой государственной важности, по которому уже состоялось Высочайшее повелѣніе, гласящее: «Сѣверная желѣзная дорога, проектируемая къ постройкѣ на сѣверѣ Россіи, должна быть проведена съ соблюденіемъ интересовъ Петербурга и Москвы». Пока этотъ вопросъ еще не рѣшенъ, не излишне вникнуть въ его особенное значеніе.

Въ печати уже появилось сообщеніе, будто сѣверная дорога проектируется отъ Вятки на Нижній, а постройка ея будетъ отдана обществу Ярославской дороги, причемъ этому же обществу будетъ сдана въ аренду и Московско-Нижегородская дорога, какъ естественное ея продолженіе.

Слухи эти представляются мало правдоподобными, особенно послѣ рѣшенія вопроса о восточно-китайской желѣзной дорогѣ, сокращающей великій сибирскій путь на 500 слишкомъ верстъ; тѣмъ не менѣе. имъ нельзя не придавать значенія, въ виду бывшихъ примѣровъ, и необходимо теперь же уяснить невыгодныя для государства послѣдствія отъ осуществленія подобныхъ предположеній.

Прежде всего бросается въ глаза, какимъ образомъ можно охранить интересы Петербурга, соединивъ Вятку съ Нижнимъ и Москвою? Очевидно, что такое направленіе не можетъ быть даже названо сѣверной желѣзной дорогой.

*) «Спб. Вѣдом.» отъ 2 февр. 1897 г.

Какъ извѣстно, направленіе строящейся нынѣ желѣзной дороги Пермь-Котласъ нѣсколько измѣнено противъ предположенія, съ отклоненіемъ къ сѣверу, для сокращенія на 75 верстѣ, и с. Ухтымъ осталось въ сторонѣ.

Между тѣмъ, существовали три проекта:

- 1) Петербургъ Вологда Вятка.
- 2) Петербургъ-Москва - Кострома - Ухтымъ (по пути на Вятку).
- 3) Петербургъ-Москва-Нижній-Ухтымъ.

Теперь приходится вести прямо отъ Вятки или на Кострому или на Нижній.

Въ обоихъ случаяхъ надо имѣть въ виду дорого стоящій мостъ черезъ Волгу у одного изъ этихъ пунктовъ, когда какъ ничего еще не слышно о постройкѣ моста черезъ Волгу у Ярославля, хотя уже строится желѣзная дорога отъ Архангельска до Вологды, которая въ Ярославлѣ должна соединиться съ общою сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Хотя извѣстно, что каждый большой мостъ на судоходныхъ рѣкахъ есть тормазъ для судоходства, безъ ярославскаго моста все-таки обойтись нельзя, почему и желательнo не имѣть лишняго моста черезъ Волгу у Костромы или Нижняго, цѣною свыше 4½ милл. руб., т. е. равнаго по стоимости 140 верстамъ желѣзнодорожнаго пути съ подвижнымъ составомъ.

Кромѣ того, Сѣверная желѣзная дорога въ настоящее время еще болѣе, чѣмъ прежде, получаетъ двойное значеніе: 1) внутренней и транзитной линіи и 2) кратчайшаго мірового пути—Лондонъ-Петербургъ-Владивостокъ-Шанхай.

Разсмотрѣніе этого будущаго соединенія въ обоихъ отношеніяхъ представляетъ глубокой интересъ:

I.

Съ отклоненіемъ Пермь-Котлассой дороги къ сѣверу, начало сѣверной дороги неизбѣжно будетъ въ Вяткѣ.

Постройка пермь-котласской желѣзной дороги вызвана необходимостью дать выходъ сибирскому хлѣбу за границу черезъ архангельскій портъ. Слѣдовательно, продолженіе линіи отъ Вятки на западъ должно соответствовать этому главному назначенію и, по возможности, уменьшить для си-

бирскаго хлѣба въроятность — вмѣсто архангельскаго порта — появиться въ Москвѣ конкурентомъ хлѣбу центральной Россіи.

Въ послѣднее время землевладѣльцы только и жалуется на то, что центральная Россія страдаетъ отъ конкуренціи съ окраинами.

Сибирскій хлѣбъ большими партіями поступаетъ теперь изъ Семипалатинска, Барнаула и Війска. Поэтому, для правильнаго сужденія о возможности выхода этого хлѣба въ Европейскую Россію, рассмотримъ отдѣльно условія каждаго пункта, считая вагонъ въ 610 пуд.

а) отъ Семипалатинска.

До Омска водою (по 6 коп. съ пуда) 36 р. 60 к. Отъ Омска по желѣзной дорогѣ черезъ Самару въ Москву за 2.727 верстъ—204 р. 35 к. всего 240 руб. 95 коп.

По будущему направленію черезъ Вятку-Нижній почти одинаково:

До Туры (Тюмень) водою 12½ коп. или 70 руб. 15 к., отъ Туры до Москвы 2.106 верстъ — 173 руб. 30 коп., всего 243 р. 45 к.

б) отъ Війска и Барнаула

(безразлично).

Водой до Оби (Кривощечекова) по 5 к.—30 р. 50 к. Отъ станціи Обь по желѣзн. дор. до Москвы черезъ Самару-Челябинскъ 3.316 в.—233 р. 80 к., всего 264 р. 30 к.

Водой до Тюмени (Тура) по 10 к.—61 р., отъ Тюмени (Тура) до Москвы по желѣзн. дор. черезъ Пермь-Вятка-Нижній 2.106 вер.—173 р. 30 к., всего 234 р. 30 к.

Разница—въ 30 р. за вагонъ, 5 к. съ пуда, въ пользу Вятки Нижняго.

Расчетъ этотъ ясно показываетъ, что *хлѣбъ изъ Семипалатинска останется въ той же цѣнѣ, но за то хлѣбъ изъ Барнаула и Війска, при проведеніи желѣзной дороги изъ Вятки на Нижній, получитъ въ Москвѣ преимущество про-*

тивъ существующаго направленія, въ 5 к. на пудъ. По нятно, что на эти же 5 к. уменьшится цѣна хлѣба въ центральной Россіи и, вмѣстѣ съ тѣмъ, убавится доходъ съ десятины отъ 2 до 3 р.

Защитники нижегородскаго направленія, предвидя это, совѣтуютъ направлять сибирскій хлѣбъ въ Нижній для переработки, какъ будто въ Сибири не съумѣютъ переработать его на дешевыхъ водяныхъ мельницахъ! Хлѣбородный (черноземъ) шадринскій уѣздъ, пермской губерніи, имѣя на рѣкѣ Исети болѣе 100 водяныхъ мельницъ, тоже отправить свою муку въ Москву.

Хлѣбъ изъ вятской губерніи также явится въ Москву, особенно зимой, съ уступкой, чтобы выручить немедленно деньги взамѣнъ ожиданія реализаціи льнолз въ Архангельскѣ.

Петербургъ, для удовлетворенія фабрикъ и заводовъ, ежегодно получаетъ изъ-за границы чугуна, желѣза и стали отъ 7 до 8 милл. пуд. мѣди, олова, свинца и другихъ металловъ около 9½ милл. пудовъ, а, главное, каменнаго угля и кокса около 82 милл. пуд. (1895 г.).

Въ этомъ привозѣ заключается и значеніе Петербурга, какъ отпускнаго порта, потому что вышеозначенные и имъ подобные массовые грузы оплачиваютъ заграничнымъ пароходамъ часть фрахта (провоза),—слѣдовательно, вывозимый изъ С.-Петербурга хлѣбъ оплачиваетъ только остальную часть фрахта и въ Петербургѣ всегда можно найти готовый пароходъ для вывозки груза. Другіе же порты, а въ особенности Архангельскѣ, должны вывозимымъ хлѣбомъ оплачивать фрахтъ въ оба конца, такъ какъ пароходы идутъ за нимъ съ балластомъ.

Въ Архангельскѣ надо выписывать пароходы заблаговременно, почему и фрахты оттуда почти вдвое дороже нетербургскихъ.

За недостаткомъ клади, часть пароходовъ, выгрузивъ привезенный товаръ въ С.-Петербургѣ, уходитъ съ балластомъ въ другіе балтійскіе порты, за вывознымъ грузомъ.

Благодаря вышесказанному преимуществу Петербурга, хлѣба новаго урожая осенью направляются къ Петербургу; то же будетъ, вѣроятно, съ хлѣбами изъ вятской губерніи, которые осенью никогда не пойдутъ въ Архангельскѣ, за неимѣніемъ тамъ заграничныхъ пароходовъ.

Изъ сказаннаго о хлѣбѣ ясно, что всякая дорога, уни-

рающаяся въ р. Волгу, безразлично въ Костромѣ или въ Нижнемѣ, обязана будетъ всё свои вагоны для Петербурга и даже Ревеля сдавать на николаевскую желѣзную дорогу, и безъ нихъ уже загроможденную.

Выводъ слѣдующій: если осуществится предположеніе объ утвержденіи сѣверной дороги на Кострому или Нижній, то въ то же время необходимо на николаевской желѣзной дорогѣ уширать насыпь и прокладывать лишній путь, а это—расходъ, почти равносильный постройкѣ совершенно новой линіи, такъ какъ надо будетъ увеличить подвижной составъ, котораго у насъ въ Россіи недостаточно.

Пассажирскіе поѣзда николаевской желѣзной дороги переполнены. Чего же можно ожидать, когда на ней же прибавятся пассажиры изъ Сибири и др. мѣстъ? а затѣмъ надо еще ожидать взыскательнаго транзитнаго пассажира изъ Европы на дальній востокъ; но объ этомъ скажемъ далѣе.

Защитники проекта Нижній-Вятка утверждаютъ, что значеніе Нижняго Новгорода относительно металловъ, въ ряду другихъ приволжскихъ городовъ, а также и обѣихъ столицъ, рельефно обрисовывается цифрами грузооборота чугуна, стали и желѣза, взятыхъ вмѣстѣ и составляющихъ: для Петербурга 4 617 тыс. пудовъ, для Москвы—4,826 тыс. пудовъ для Нижняго—6,418 тыс. пудовъ и т. д.

Чтобы убѣдиться въ ошибочности вышешприведенной справки, обратимся къ даннымъ.

Статистическій ежегодникъ Петербурга за 1892 г., стр. 299 и 300, показываетъ, что къ началу 1893 г. въ Петербургѣ и пригородахъ существовало частныхъ заводовъ: чугунолитейныхъ, машиностроительныхъ, рельсопрокатныхъ и др., всего кромѣ казенныхъ, 151 заводъ съ оборотомъ въ 34.447.000 р. при 22.582 рабочихъ. Сверхъ этого, существовало заведеній (стр. 303) по обработкѣ металловъ. машинъ и орудій. всего 1.384 заведенія съ оборотомъ въ 9.495.000 р. при 6.737 рабочихъ.

Всѣмъ извѣстно, что въ Петербургѣ на казенныхъ верфяхъ ежегодно строится нѣсколько броненосцевъ и другихъ военныхъ судовъ.

Необходимый для всѣхъ заводовъ Петербурга матеріаль, въ видѣ чугуна, желѣза, стали и др. привозится почти по ровну изъ-за границы и съ уральскихъ заводовъ, что видно изъ слѣдующей таблицы:

Привезено въ С.-Петербургъ въ тысячахъ пудовъ:

	1892	1893	1894
Изъ за-границы	4.140	8.233	7.749
Изъ внутрен. губерн. Россіи			
по р. Невѣ	1.576	1.147	547
По желѣзнымъ дорогамъ	3.202	3.031	3.300
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Всего	8.918	12.411	10.623

Москва въ 1894 г. получила чугуна, желѣза и стали 6.604.000 пуд.

Производство чугуна, желѣза и стали въ Россіи увеличилось съ 106 милл. въ 1890 г. на 139 милл. въ 1894 г., на ряду съ этимъ увеличился и ввозъ изъ-за границы—съ 13 милл. 1890 г. на 22¹/₂ милл. въ 1894 г.

Увеличеніе производства и ввоза этихъ продуктовъ вызвано, главнымъ образомъ, сильнымъ развитіемъ постройки желѣзныхъ дорогъ.

Къ окончанію этой усиленной постройки надо же приготовить мѣсто сбыта заводамъ уральскимъ, не уменьшая ихъ производительности, а это мѣсто—Петербургъ, который тогда и замѣнитъ все иностранное русскимъ съ Урала.

Для увеличенія потребленія продуктовъ съ Урала, Петербургу нуженъ прямой, кратчайшій путь отъ заводовъ, чтобы была возможность получать все нужное круглый годъ по желѣзной дорогѣ, постепенно.

Москва, по своему положенію, получаетъ эти продукты со всѣхъ концовъ Россіи, но Петербургу приходится теперь вести съ Урала по желѣзной дорогѣ 2.367 верстъ, а провозъ за такое разстояніе ложится на дешевый продуктъ очень дорого.

При разрѣшеніи вопроса о выборѣ направленія для сѣверной дороги, достаточно взглянуть на карту нашего обширнаго отечества и всякому станетъ ясно, что громадная площадь сѣвера Россіи, прорѣзываемая нынѣ двумя вновь строящимися желѣзными дорогами съ сѣвера на югъ, не имѣетъ никакихъ путей съ запада на востокъ и что прямая желѣзная дорога отъ Петербурга до Бятки сомкнется въ этомъ пунктѣ съ великимъ сибирскимъ путемъ и составитъ съ нимъ одно величайшее въ мірѣ сооруженіе.

II.

Великій сибирскій путь отъ Петербурга на Вятку, Екатеринбургъ, Владивостокъ будетъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, и кратчайшемъ путемъ отъ Балтійскаго моря къ Тихому океану.

Пока мы, русскіе, не можемъ себѣ ясно представить того значенія, какое получить великій сибирскій путь въ міровомъ движеніи.

Въ настоящее время Западная Европа имѣетъ сообщеніе съ Китаемъ и Японіею по двумъ путямъ:

1) Пароходами отъ портовъ Германіи, Франціи, Англіи и Италіи черезъ Суэцскій каналъ.

2) Пароходами изъ портовъ Германіи, Англіи и Франціи черезъ Атлантическій океанъ, по желѣзнымъ дорогамъ Америки и чрезъ Тихій океанъ изъ С. Франциско и Ванкувера.

Первый путь—черезъ Суэцскій каналъ—давнішній, самый употребительный: по этому пути совершаютъ правильные рейсы нѣсколько пароходныхъ обществъ, изъ нихъ: а) общество Messageries Maritimes—отъ Марсели. б) общество Norddeutscher Lloyd—отъ портовъ Германіи, заходя въ порты Средиземнаго моря, в) общество Peninsular and Oriental Company—отъ Бриндизи.

Для этого общества каждую пятницу, въ 8 ч. 15 м. вечера, выходитъ спеціальнй поѣздъ изъ Лондона, который до Бриндизи доставляетъ пассажировъ въ 46 час., а на пароходахъ отъ Бриндизи до Шанхая, въ 37 дней; слѣдовательно, весь путь совершается въ 39 дней, съ платою на наши деньги за 1 классъ 755 р., а за 2 кл.—424 р.

Пароходы всѣхъ означенныхъ обществъ совершаютъ рейсъ приблизительно одинаково, а погому возьмемъ еще для сравненія путь при посредствѣ общества Messageries Maritimes, черезъ Марсель.

Отъ Лондона до Марсели — 1 сутки: 1 классъ — 61 р. 40 к. и 2 кл. 42½ р.; на пароходахъ до Шанхая—34 сутки: 1 классъ—634 р., 2 кл.—425 р. Итого 35 сут.: 1 кл.—695 р. и 2 кл.—468 р.

Другой путь идетъ черезъ Америку. Отъ Ливерпуля до Нью-Йорка работаетъ нѣсколько пароходныхъ компаній, которыя выдаютъ билеты прямого сообщенія до Шанхая и др. портовъ, включая поѣздъ по жел. дор. черезъ Америку и

по Тихому океану. Прямые билеты стоятъ около 660 р. до Шанхая въ 1 кл.

Время поѣзда—отъ 34 до 39 сутокъ безъ остановокъ и при условіи своевременнаго прихода пароходовъ.

Теперь перейдемъ къ разсмотрѣнію будущаго пути черезъ владѣнія Россіи, какъ онъ предвидится въ данный моментъ.

Отъ Лондона до Вержболова 1½ сут. 1 кл. — 70 р., 2 кл.—52 р. Отъ Вержболова черезъ Петербургъ, Москву, Самару, Цицикаръ, до Владивостока 9.668 верстъ, считая по 30 верстъ въ часъ, составитъ 14 сут., 1 кл.—109 р., 2 кл.—65 р. 40 к. Допуская за скорый поѣздъ 30% добавки, доплата будетъ на 1 кл.—32 р. 70 к., 2 кл.—19 р. 60 к. За спальный, 13 ночей, 1 кл.—16 р. 50 к., 2 кл.—16 р. 50 к.

Отъ Владивостока *) же черезъ Нагасаки до Шанхая стоитъ за 6 сут.: 1 кл.—80 р., 2 кл.—54 р. Итого за 22 сут 1 кл.—308 р. 20 к., 2 кл.—207 р. 50 к.

Предыдущіе пути на пароходахъ — съ содержаніемъ, а потому за содержаніе на желѣзныхъ дорогахъ: 16 сут., но 6 р. 1 кл. — 96 р. и по 3 р. 2 кл.—48 р.; всего съ содержаніемъ 1 класса—404 р., 2 кл.—255 р.

Существующіе пути, соединяющіе Европу съ дальнимъ востокомъ, обходятся отъ Лондона до Шанхая черезъ Суэцъ 1 кл. отъ 695 р. до 755 р. и 2 кл.—отъ 424 до 468 р., при продолжительности пути отъ 35 до 39 сутокъ.

Черезъ Америку (Ванкуверъ) 1 кл. — 660 р., черезъ С.-Франциско—отъ 755 р. до 890 р. за 1 кл. и 480 р.— за 2 кл.; въ пути отъ 34 до 39 сут.

Съ установленіемъ правильнаго движенія по великому сибирскому пути, представится возможность проѣхать отъ Лондона до Шанхая въ 1 кл. за 404 р. и во 2 кл. — 255 р., съ содержаніемъ, т. е. больше чѣмъ на треть дешевле, но главное совершить — переездъ на 22 сутокъ, вмѣсто нынѣшнихъ 34—39.

По открытіи сплошнаго пути, не пройдетъ и года, какъ потребуется еженедѣльный ускоренный поѣздъ, на который всѣ мѣста будутъ разбираемы заблаговременно.

Не ясно-ли, что сокращая этотъ великій путь съ во-

*) Пароходство Шевелева и Комп. и японской компаніи «Нипонъ-Ювентъ-Кайша».

стока проведеніемъ линіи чрезъ Манчжурію, мы должны позаботиться такимъ же сокращеніемъ его и съ запада, т. е. отъ Петербурга — основной точки отправленія?

Только при этомъ условіи. когда весь путь отъ столицы до Владивостока будетъ пробѣгаемъ въ 9, много 10 сутокъ, что неизбежно и станетъ въ скоромъ времени совершившимся фактомъ, великая мысль въ Бозѣ почивающаго Царя-Миротворца можетъ быть признана вполне осуществленною.

Съ проведеніемъ дороги отъ Петербурга черезъ Вологду до Вятки, путь до Владивостока уменьшается на 357 верстъ.

Всего отъ Петербурга до Владивостока по этому направленію будетъ 8475 верстъ.

Возможно-ли допустить при подобныхъ условіяхъ какое либо удлиненіе. а тѣмъ болѣе помѣщеніе среди громаднаго района казенныхъ дорогъ частной желѣзно-дорожной линіи отъ Вятки къ Нижнему въ 470 верстъ?

Въ заключеніе, нѣсколько словъ относительно выгоды того или другаго направленія и соблюденія бережливости.

Въ 1895 г. министръ путей сообщенія, въ рѣчи, сказанной въ Петрозаводскѣ, поздравилъ Олонецкій край съ утвердительнымъ рѣшеніемъ вопроса о постройкѣ желѣзной дороги на Петрозаводскъ. Такимъ образомъ, участокъ болѣе 100 в. до р. Волхова несомнѣнно станетъ общимъ и для петрозаводской, и для сѣверной вятской линіи. Далѣе, на этомъ пути сберегается большой мостъ черезъ Волгу, равняющийся по суммѣ расхода 140 верстамъ новаго пути съ подвижнымъ составомъ, и устраняется необходимость уширенія полотна и прокладки третьяго пути на николаевской жел. дор.

Если взять все это, что же останется отъ 1.100 в. прямой вятской линіи для сравненія съ линіями отъ Вятки до Нижняго или до Костромы въ 470—600 верствъ.

Не подлежитъ сомнѣнію, что строить напрасно нѣсколько сотъ лишнихъ верстъ не выгодно. Но, спрашивается, можно-ли считать эти лишнія версты не производительными, когда ихъ постройкою будетъ пользоваться обширный, богатый край, вовсе лишенный желѣзныхъ путей, на протяженіи 1.130 в., а длинны великаго сибирскаго пути сократится еще на 350 слишкомъ верствъ.

Мы знаемъ, какъ мало надежны предварительные подсчеты будущихъ грузовъ при составленіи предположеній на постройку желѣзныхъ дорогъ; поэтому, мы и не останавливаемся на бывшихъ въ нашемъ разсмотрѣніи исчисленіяхъ при томъ или другомъ направленіи желѣзной дороги отъ Вятки къ Балтійскому морю, но позволительно думать, что приведенныя выше данныя говорятъ въ пользу необходимости разсмотрѣть этотъ важный вопросъ въ связи съ постройкою великой сибирской желѣзной дороги въ особомъ комитетѣ по постройкѣ этого пути.

Переходъ сооруженія пермь-котласской желѣзной дороги въ вѣдѣніе комитета сибирской желѣзной дороги ясно указываетъ на дальнѣйшее направленіе этого дѣла и на вѣроятность, что первоначальное предположеніе строить сибирскую желѣзную дорогу отъ Челябинска измѣнится силою вещей, въ смыслѣ рѣшенія Петербургъ-Владивостокъ.

II.

Значеніе сѣверной желѣзной дороги въ связи съ великой сибирской желѣзной дорогой *).

Съ передовой статьѣ «Петербургъ—Владивостокъ», напечатанной 2 февраля сего года въ «С.-Петербургскихъ вѣдомостяхъ», придается мировое значеніе великой сибирской желѣзной дорогѣ въ томъ случаѣ, если она, начинаясь у Владивостока, закончится въ Петербургѣ, т. е., если сооружаемая нынѣ часть сѣверной желѣзной дороги отъ Перми на г. Вятку будетъ протянута еще на 1.130 верстѣ отъ Вятки на Вологду и завершена въ Петербургѣ.

Противъ такого толкованія относительно значенія въ данномъ направленіи великой сибирской желѣзной дороги, намъ кажется, спорить трудно. Далѣе, нисколько не преувеличивая вѣрности выясняемаго въ статьѣ важнаго экономическаго и географическаго положенія этого пути, авторъ нарисовалъ чудный и вѣрный образъ будущаго великана, протянувшагося въ своемъ ростѣ отъ моря до моря. Онъ обосновалъ свой взглядъ на точныхъ данныхъ и вычисленияхъ, по которымъ выходитъ, что сообщеніе по линіи Петербургъ — Владивостокъ между Сѣверо-Западной Европой и Шанхаемъ будетъ вдвое ближе и въ половину дешевле, чѣмъ по существующему морскому пути черезъ Суэць. Но, къ сожалѣнію, авторъ этой статьи не коснулся еще цѣлаго ряда такихъ положеній, которыя вытекаютъ изъ жизненныхъ нуждъ и интересовъ упомянутой части обширнѣйшаго Сѣвера и которыя однѣ, сами по себѣ, заслуживаютъ постройки не одной, а даже нѣсколькихъ линій такихъ, какъ Вятка—Вологда—Петербургъ.

*) «Сиб. Вѣдом.» 18 мая 1897 г., № 133.

Вотъ на эту-то сторону жизненныхъ интересовъ нашего забытаго Сѣвера мы и намѣрены нынѣ обратить особенное вниманіе просвѣщенныхъ людей, вѣдающихъ экономическія задачи. Мы хотимъ говорить не о томъ полу-тундровомъ Сѣверѣ, гдѣ всего населенія по всему побережью Бѣлаго моря отъ Архангельска къ востоку и югу на протяженіи болѣе 2.000 верстъ, насчитывается менѣе 350 тыс. жителей, а о томъ Сѣверѣ, который имѣетъ 11 милл. жителей. обитающихъ въ великой области, расположенной въ границахъ, отмѣченныхъ самой природой, а именно, съ востока—Тоболь и Печора, съ запада—Ладожское озеро и Нева, съ юга—Волго-Кама, а съ сѣвера—Бѣлое море *).

Но по семейнымъ призывнымъ снискамъ и по новой переписи, какъ извѣстно, число жителей въ этихъ губерніяхъ уже достигло 13 милліоновъ.

Стоитъ только взглянуть на карту, и мы увидимъ, что линія Петербургъ — Вологда—Вятка, примыкающая почти къ готовой линіи: Вятка—Пермь—Екатеринбургъ—Челябинскъ, является естественнымъ продолженіемъ великой сибирской желѣзной дороги. Значеніе этой линіи увеличивается еще тѣмъ, что съ нею соприкасается цѣлая сеть судоходныхъ рѣкъ, могущихъ служить богатыми подъѣздными путями со всѣхъ сторонъ, а именно: рр. Кама, Вятка, Ветлуга, Унжа, Сухона, Шексна, Волховъ и, сверхъ того, черезъ посредство вѣтвей у Кинешмы и Ярославля—Волга, у с. Котласа—Двина и Вычегда. Этому дивному расположенію сѣверныхъ водяныхъ путей у насъ никогда не при-

*) Означенные 11 милліоновъ жителей въ предѣлахъ указанной За-волжской Сѣверной области мы считаемъ по старой переписи и притомъ за исключеніемъ отдаленныхъ отъ линіи и отъ вѣтвей мѣстностей, именно:

1) $\frac{1}{3}$ с.-петербур.	губ.	. . .	416.000	жит.
2) $\frac{1}{2}$ повгородской	»	. . .	615.769	»
3) $\frac{3}{4}$ вологодской	»	. . .	1.242.798	»
4) $\frac{2}{3}$ костромской	»	. . .	907.943	»
5) вся вятская	»	. . .	2.939.780	»
6) » пермская	»	. . .	2.729.162	»
7) $\frac{2}{3}$ тобольская	»	. . .	879.595	»
8) $\frac{1}{2}$ архангельской	»	. . .	164.410	»
9) $\frac{1}{2}$ олонецкой	»	. . .	172.440	»

Итого 10.067,897 жит.

давали надлежащаго значенія, въ смыслѣ грузового подвоза по нимъ для жел. дорогъ. Кромѣ того, при этомъ отъ магистральной линіи еще идутъ восемь нижепоименованныхъ развѣтвленій и вѣтвей, обнимающихъ вмѣстѣ съ магистралью и рѣками весь населенный и лѣсной сѣверъ.

Развѣтвленія эти слѣдующія:

1) Существующее развѣтвленіе отъ Екатеринбурга по Тюмени около	300	вер.
2) Строящаяся линія отъ Перми черезъ Вятку на Котласъ	935	»
3) Предполагаемое къ постройкѣ отъ магистрали къ Москвѣ, одно изъ двухъ развѣтвленій: или на Кинешму, или черезъ Галичъ на Кострому	170	»
4) Существующая крестовая линія отъ магистрали изъ Вологды къ Ярославлю на Москву	510	»
5) Та же крестовая линія, идущая отъ Вологды на сѣверъ къ Архангельску и Бѣлому морю	675	»
6) Предполагаемое развѣтвленіе отъ рѣки Волхова или Тихвина на Петрозаводскъ до Онежскаго озера	250	»
7) Готовое продолженіе магистрали въ лицѣ Горнозаводской желѣзной дороги	1016	»
и 8) Новая соединительная вѣтвь Екатеринбургъ—Челябинскъ	226	»
Итого	4082	вер.

Такимъ образомъ, черезъ приведенное расположеніе рѣкъ и рельсовыхъ путей, сѣверъ будетъ соединенъ съ Москвою и Петербургомъ цѣлой сѣтью желѣзныхъ дорогъ, благодаря каковой войдутъ еще въ непосредственную связь между собою слѣдующіе двѣнадцать губернскихъ и торговыхъ центровъ: Екатеринбургъ, Пермь, Вятка, Нижній (черезъ Новки), шуйско-ивановскій и владимірскій районы, Кострома, Ярославль и даже Рыбинскъ (последній черезъ новую яро-

славско-рыбинскую вѣтвь 80 вер.), Вологда, Петрозаводскъ и Архангельскъ. Отсюда уже само собою является непосредственное сообщеніе всѣхъ этихъ пунктовъ съ Вѣлымъ моремъ, Москвою и Петербургомъ, а черезъ послѣдніи и сѣверо-западной Европой.

При такомъ расположеніи заволжской сѣверной сѣти желѣзныхъ дорогъ во главѣ съ магистралію, идущей отъ Перми, Вятки черезъ Вологду на Петербургъ, будутъ въ разстояніи:

- | | |
|---|----------|
| 1) Вятка отъ Москвы по нижегородской дорогѣ черезъ станцію Новки, Кинешму, затѣмъ по предполагаемой новой вѣтви отъ Кинешмы до рѣки Унжи и по магистраліи | 894 вер. |
| и 2) Вятка отъ Москвы по московско-ярославской желѣзной дорогѣ черезъ Ярославль, Нерехту, Кинешму и далѣе также по новой вѣтви и магистраліи | 940 |

Въ случаѣ же устраненія магистраліи и осуществленія вмѣсто ея линіи Кострома — Вятка, о которой ходатайствуетъ московско-ярославское общество, составитъ слѣдующее разстояніе:

- | | |
|--|------------|
| 1) Отъ Москвы до Вятки по нижегородской желѣзной дорогѣ черезъ Новки, Нерехту и по новой линіи Кострома-Вятка | 1.003 вер. |
| и 2) отъ Москвы до Вятки по московско-ярославской желѣзной дорогѣ черезъ Ярославль и далѣе по новой линіи Кострома-Вятка | 944 » |

Разница же въ разстояніи по вышеприведенному сравненію отъ Москвы до Вятки, при осуществленіи магистраліи Вятка—Вологда—Петербургъ оказалась бы въ пользу сообщенія по послѣдней противъ линіи Кострома—Вятка на

109 »

Но и по московско-ярославской желѣзной дорогѣ до Вятки черезъ Кострому будетъ отъ Москвы не ближе, а еще нѣсколько далѣе, чѣмъ по указанной магистраліи на

4 »

Здѣсь сущность дѣла еще не въ той или другой разницѣ разстояній, а въ томъ, что безъ указанной магистрали, при одной линіи Кострома—Вятка, весь сѣверъ на протяженіи отъ р. Ветлуги до Волхова, почти на 1.000 верстъ, совсѣмъ будетъ изолированъ отъ Петербурга и лишенъ сподручныхъ путей къ полученію хлѣба непосредственно отъ производителей; изъ Вятской губерніи и Зауралья хлѣбъ этотъ волей-неволей долженъ идти въ Рыбинскъ, гдѣ съ поволжскими, камскими и бѣльскими хлѣбами не знаютъ какъ разобраться въ теченіе трехъ мѣсяцевъ ежегодно. Ибо хлѣба приходитъ туда по среднему выводу 65 мил. пуд. въ продолженіе только двухъ мѣсяцевъ—мая и іюня (кромѣ бывшихъ двухъ годовъ, сопровождавшихся недородомъ), а рыбинско-бологовская ж. дорога, при всей своей сильной грузопровозности, не можетъ перевезти въ мѣсяць болѣе 9 милл. пуд., остальное съ трудомъ увозитъ маріинская система, такъ что послѣдвіе два десятка милліоновъ по тому и другому пути попадаютъ въ Петербургъ только въ концѣ августа и сентября, когда и морскіе фрахты и страховыя премии дѣлаются высокими. Наконецъ, при линіи Вятка—Кострома, *цѣль постройки пермско-вятско-котласской ж. дороги не достиглась бы, ибо известно, что постройка этой дороги мотивирована отвлеченіемъ черезъ нее зауральскихъ и сибирскихъ хлѣбовъ отъ хлѣбовъ приволжскихъ и за московскихъ*, а между тѣмъ выходило бы, что всѣ хлѣба, отправленные отъ Челябинска на Вятку и Кострому, *должны встрѣтиться въ Бологое съ тѣми хлѣбами, отъ которыхъ они ушли.* Кромѣ всего этого линія Кострома—Вятка, идя отъ Ветлуги, все ближе и ближе приближается къ Волгѣ и, наконецъ, пойдетъ почти параллельно ей, гдѣ безъ того существуютъ три линіи пассажирскихъ пароходовъ и четвертая рельсовая, недавно оборудованная на горной московской сторонѣ Волги, т. е. по правой—по ея теченію. Эта приволжская линія, должно сказать, представляетъ собою прекрасное сообщеніе отъ станціи Новки, слѣдовательно и отъ Нижняго вплоть до Рыбинска, причемъ существующее сообщеніе отъ нея на Кинешму, Кострому и Вологду остается въ своей силѣ и представляетъ возможность сообщенія со всѣмъ сѣверомъ и востокомъ. Стало-быть, безъ всякаго лишенія сѣвера жизненнаго рельсоваго пути, здѣсь уже есть четыре параллели путей сообщенія. Не грѣшно-ли будетъ

еще къ этому отнимать у сѣвера единственный ожидаемый рельсовый путь—единственное окошко къ свѣту и хлѣбу.

Засимъ сооруженіе указанной мною магистрали (Вятка — Вологда — Петербургъ) возстановляетъ смыслъ постройки архангельско-вологодской желѣзной дороги; иначе къ Архангельску, при сообщеніи съ Петербургомъ по этой дорогѣ и сему послѣднему съ Архангельскомъ, пришлось бы каждый разъ дѣлать проѣздъ длиннѣе, чѣмъ при магистрали на 290 вер.

То же самое и Вологда и весь окружающій ее промышленный районъ должны будутъ претерпѣвать, между тѣмъ какъ Вологда и Архангельскъ при магистрали находились бы къ Петербургу ближе, чѣмъ по всѣмъ другимъ направленіямъ на 290 .

по слѣдующимъ даннымъ:

Вологда, при отсутствіи магистрали будетъ отстоять, какъ и нынѣ отъ Петербурга черезъ Ярославль и Рыбинскъ, на 860 »

А при устройствѣ магистрали, которая пойдетъ черезъ Старую Ладугу и Тихвинъ, Вологда будетъ отстоять отъ Петербурга только на . . . 570 »

Слѣдовательно, ближе на вышеприведенныя . 290 » или ближе на 50%.

При этомъ нужно сказать, что при указанной магистрали всѣ пассажиры, ѣдущіе изъ Архангельска и Вологды въ Петербургъ и обратно, избавляются въ Ярославлѣ отъ пересадки, а грузы отъ перегрузки съ узкоколейки на ширококолейный путь, и, вмѣстѣ съ этимъ, избавляются тутъ же отъ переправы черезъ Волгу, причемъ изъ Вологды и Архангельска въ Петербургъ и обратно пришлось бы имѣть сообщеніе по весьма сложному пути, именно:

сначала, какъ упомянуто выше, по узкоколейкѣ, не имѣющей въ Ярославлѣ моста черезъ Волгу.	192	вер.
потомъ по новой соединительной вѣтви Ярославль—Рыбинскъ	92	»
затѣмъ по рыбинско-бологовской	286	»
я, наконецъ, по николаевской жел. дорогѣ	300	»
<hr/>		
Итого вмѣсто 570 вер.	860	вер.

Сверхъ всего этого, въ случаѣ осуществленія выясненной мною магистрали, Петербургъ будетъ имѣть готовое и сокращенное рельсовое сообщеніе съ Бѣлымъ моремъ, такъ какъ Архангельскъ будетъ отстоять отъ Петербурга черезъ Тихвинь—Вологду только на 1.220 вер., причемъ для проѣзда въ ту или другую сторону по этому пути потребуется только двое сутокъ.

Далѣе, въ случаѣ отсутствія магистрали, проѣздъ изъ вятской и пермской губерній при 8-миллионномъ населеніи въ Архангельскъ и обратно зимой, осенью и раннею весною, также будетъ представлять немалыя неудобства: придется неизбежно кривулять, заѣзжая безцѣльно въ Кострому и Ярославль, и потомъ поворачивать подъ прямымъ угломъ на Вологду и далѣе къ Архангельску, что составитъ и здѣсь лишнихъ около 280 верстъ до Архангельска сравнительно съ магистральной линіей, идущей отъ Вятки на Вологду. Словомъ, съ какой стороны ни взгляните на линію Вятка—Вологда—Петербургъ, она представляетъ собою линію универсальную, и всякое отклоненіе отъ осуществленія ея, видимо, поведетъ къ обезличенію сѣвера, который неизбежно попадетъ подъ гнетъ односторонней эксплуатаціи, тогда какъ, съ устройствомъ магистральной линіи, связующей между собою всѣ остальные рельсовыя линіи, явится сразу плодотворная для сѣвера конкуренція двухъ крупныхъ центровъ цивилизаціи, промышленности и капиталовъ, въ лицѣ Москвы и Петербурга,—тѣмъ болѣе, что тутъ является для этого благодарная почва. Чего и чего нѣтъ въ этомъ среднемъ сѣверѣ: и желѣзо, и золото, минеральное и лѣсное топливо, хлѣбъ и соль, ленъ и кожа, скотъ и рыба, цѣлое море лѣсовъ, да всего и не перечести!

Вѣдь по пространству и содержащемуся запасу природныхъ силъ, этотъ край въ вышеприведенныхъ границахъ представляетъ собою своего рода нѣсколько Швецій и Бельгій, вмѣстѣ взятыхъ, имѣетъ свой портъ и міровой транзитный путь изъ Петербурга во Владивостокъ.

Вотъ почему истинно русскому чувству обидно и больно уродовать богатырскій складъ этого сѣвернаго великана.

Обращаясь къ разсмотрѣнію упомянутыхъ богатствъ и вообще экономическихъ сторонъ жизни, которыя создаетъ магистральная линія Петербургъ — Вологда Вятка, мы увидимъ, что есть еще много такихъ отдѣльныхъ положеній, которыя, каждое само по себѣ, заслуживаютъ спеціальной постройки всей этой линіи и даже не имѣя въ виду Сибири и Москвы.

Означенная линія, проходя вдоль всего сѣвера отъ Вятки до Петербурга, на протяженіи 1.130 верстъ, какъ линія подстоличная и соединяющая при этомъ богатый горный Уралъ, вятскую и другія сѣверныя губерніи съ столицами и Сибирью, и объединяющая 11-милліонное населеніе въ нѣчто сказочное, одно общее цѣлое, — несомнѣнно, не можетъ не распространить своего благотворнаго вліянія на поднятіе экономическаго положенія всего этого обширнаго края, причемъ она дастъ возможность болѣе правильнаго распредѣленія мѣстныхъ силъ между собою. Всѣ рѣки и рѣчки, протекающія по обѣ стороны линіи изъ громадныхъ лѣсныхъ пространствъ, развѣтвляются по этимъ пространствамъ, какъ венозная система въ живомъ организмѣ, и затѣмъ изъ нихъ тѣ, которыя наклоняются отъ сѣвернаго водораздѣла къ югу, протекаютъ поперекъ магистральной линіи, — одни непосредственно, а другія, вливаясь въ какую-либо одну изъ большихъ рѣкъ, — будутъ представлять собою во время навигаціи самыя могучіе естественные подъѣздные пути и соединительныя вѣтви съ обѣихъ сторонъ линіи изъ ближнихъ и отдаленныхъ площадей, населенныхъ и лѣсныхъ, а также луговъ, особенно тамъ, гдѣ возможно сверхъ сплава пароходство, напримѣръ. по Камѣ, Вяткѣ, Ветлугѣ, Унжѣ, Сухонѣ, Шекснѣ, Волхову и т. п., которыя въ общей совокупности составятъ протяженіе болѣе 5.000 вер. Спѣшимъ, однако, оговориться, что здѣсь это богатство не поддается вполнѣ точному подсчету, но за то тутъ же есть другое

положеніе, которое легко поддается простому ариѣметическому опредѣленію съ точки зрѣнія практическихъ людей, это— слѣдующее:

Извѣстно, что въ средней полосѣ Россіи вліяніе желѣзныхъ дорогъ на увеличеніе земельной цѣнности имѣеть много-много 50 проц., такъ какъ тамъ цѣнность земель безъ того уже давно поднялась почти до крайняго максимума. Здѣсь же, на сѣверѣ, увеличеніе цѣнности какъ казенныхъ, такъ и частныхъ земель, съ проведеніемъ рельсовъ, особенно въ глухихъ мѣстахъ, подымется въ цѣнѣ болѣе чѣмъ на 200, 500, 1,000 проц., и въ этомъ удивительнаго ничего нѣтъ, ибо десятина земли и даже мѣстами масса земли съ лѣсомъ, нынѣ неимѣющимъ сподручнаго сбыта на сѣверѣ, цѣнится 5—10 р., а тогда, при желѣзной дорогѣ, навѣрное, цѣнность этой десятины подымется до 25—50 и даже 100 р. и выше, смотря по положенію и качеству. Содержится въ одной квадратной верстѣ 104 десятины, и если мы будемъ считать область вліянія дороги только на 50 верстъ на каждую сторону отъ линіи, а всего по обѣ стороны 100 верстъ на протяженіи отъ Вятки до Петербурга 1,130 верстъ, то составитя всего свыше 10 милл. десятинъ. Если считать увеличеніе цѣнности въ среднемъ только 10 р. на десятину вмѣсто 50, то и тогда составитя общая сумма увеличенія цѣнности стоверстной полосы, посрединѣ которой пройдетъ рельсовая линія, свыше 100 милл. рублей единовременно. Дальнѣйшее же увеличеніе цѣнности пойдеть своимъ чередомъ, но это, конечно, будетъ зависѣть отъ степени развитія культурной жизни въ краѣ. При такихъ условіяхъ еще въ большей степени возрастетъ цѣнность тамъ, гдѣ вліяніе рельсовой линіи при помощи указанныхъ притоковъ распространится не на 50 верстъ въ каждую сторону, какъ мы считали, а много шире, мѣстами на 100—200 и болѣе верстъ, напр., вдоль сплавныхъ рѣкъ, наклонныхъ къ линіи.

При этомъ мы должны обратить вниманіе на то, что въ предѣлахъ стоверстной полосы приведеннаго количества земли и нѣсколько далѣе будетъ находиться громадная доля лѣсовъ казенныхъ, особенно въ никольскомъ уѣздѣ, вологодской губерніи, въ бѣлозерскомъ, устюжскомъ и тихвинскомъ уѣздахъ, что сильно увеличитъ доходъ государственнаго

казначейства на нѣсколько милліоновъ ежегодно, такъ какъ строевые и дровяные лѣса въ послѣднія 3—5 лѣтъ сильно вздорожали, особенно на сплавныхъ и рельсовыхъ путяхъ къ Петербургу. Навѣрно на это обстоятельство въ отношеніи путей на сѣверѣ обращено уже надлежащее вниманіе со стороны вѣдомства государственныхъ имуществъ.

Далѣе, Петербургъ, какъ столица и какъ портовый городъ и заводско-фабричный большой центръ, не имѣя непосредственнаго сообщенія съ сѣверомъ, будетъ совсѣмъ обездоленъ, не смотря на развитую въ немъ громадную заводско-фабричную промышленность, которая опредѣляется по статистикѣ суммою, свыше 225 милл. р. ежегодно; причѣмъ недавно построенный знаменитый морской каналъ, стоящій болѣе 20 м. руб., будетъ прозябать, останется полу-нраднымъ, тогда какъ, если бы Петербургъ былъ соединенъ съ сѣверомъ и Ураломъ, если бы прошла жизненная артерія отъ головы по естественно связанному съ нею организму— по сѣверу, все ожило бы: и въ столицѣ, и въ порту, и на сѣверѣ, а Москва заняла бы свое подобающее мѣсто.

Обездоленная судьбою значительная часть трудящагося населенія Петербурга, несомнѣнно, съ проведеніемъ дороги Петербургъ-Вологда-Вятка, была бы невыразимо осчастливлена и обрадована, ибо грозящее увеличеніе цѣнъ на дрова, вслѣдствіе вырубки ихъ вблизи желѣзныхъ дорогъ и сплавныхъ рѣкъ, будетъ предотвращено и задержано надолго подвозомъ топлива по новой дорогѣ изъ новыхъ лѣсныхъ площадей, гдѣ лѣсъ въ значительной степени пропадалъ или отъ бурелома, или отъ лѣсныхъ пажаровъ и тѣмъ, т. е. новымъ источникомъ лѣсовъ, населеніе столицы будетъ надолго обезпечено отъ могущаго быть непомѣрнаго вздорожанія этого матеріала, какъ предмета первой необходимости; кромѣ того, при этомъ явится много новыхъ дешевыхъ строительныхъ и всякаго рода другихъ матеріаловъ, что также будетъ имѣть благотворное значеніе для небогатой части населенія хотя бы на первое время въ квартирномъ вопросѣ.

Не слѣдуетъ при этомъ забывать и то, что линія Вятка—Вологда—Петербургъ будетъ представлять собою громадное значеніе въ отношеніи облегченія исполненія воинской повинности отдаленному сѣверу, а главнѣйшее она доставитъ

военному министерству большія удобства и сподручность для мобилизаціи запаса въ случаѣ войны, пользуясь самостоятельностью сѣверной желѣзной дороги, не боясь, что завалятъ ее другія войска, орудія, провіантъ и прочее безъ конца. какъ бываетъ въ такое время на центральныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Между тѣмъ, вѣдь съ 11 милл. населенія, расположеннаго между Волховымъ и Тоболомъ, соберется по расчету по крайней мѣрѣ 400 т. которыя, не будучи отнятыми безъ времени отъ сохи, прилетятъ по первому слову Царя, куда надо, съ мѣста по рельсовому пути бодрыми, неизмученными пѣшкомъ. Не даромъ же эту магистральную линію въ высшихъ военныхъ сферахъ считаютъ драгоцѣннѣйшимъ факторомъ успѣха, какъ по мобилизаціи, такъ и другимъ хозяйственно-военнымъ комбинаціямъ.

И дѣйствительно, если безъ войны центральныя желѣзные дороги, особенно николаевская, бывають часто загромождены грузами и пассажирами, то что же будетъ во время мобилизаціи, массоваго передвиженія войскъ и особенно въ случаѣ перерыва движенія, вслѣдствіе поврежденія какого-либо моста? Страшно подумать! Между тѣмъ, если мы будемъ имѣть сѣверную сквозную желѣзную дорогу, связанную непосредственно съ Петербургомъ, которая будетъ отвѣчать требованіямъ, какъ Сѣвера, такъ и вообще Сибири и даже Европы, тогда будетъ совсѣмъ другое дѣло; тогда, если нужно будетъ съ сѣвера войско въ столицу, оно будетъ находиться рядомъ подъ бокомъ ея, нужно ему своротить съ магистрали на путь къ Москвѣ—готовы два развѣтвленія: одно отъ рѣки Унжи на Кинешму-Новки, или на Кострому и затѣмъ на Нерехту-Ярославль: нуженъ третій путь къ Москвѣ—готовъ путь отъ Вологды на Ярославль.

Но кромѣ всего этого Петербургъ, будучи обойденъ другими желѣзными дорогами, отвлекающими отъ него жизненные соки, при отсутствіи указанной магистрали, будетъ въ экономическомъ и вообще жизненно-культурномъ отношеніи неизбежно ослабѣвать и играть роль экономически забитаго казеннаго города, подобно Новгороду, съ тою только разницею, что первый, т. е. Петербургъ, останется со всѣми столичными атрибутами, а послѣдній остался съ одними губернскими.

И. Милютинъ.

III.

Еще о сибирской дорогѣ *).

Въ статьѣ о магистральной линіи желѣзной дороги въ № 102 «С.-Петербургскихъ Вѣдомостей» было сказано, что по окончаніи постройки сибирской желѣзной дороги, С.-Петербургъ и Владивостокъ будутъ исходными пунктами этой великой всероссійской желѣзнодорожной линіи, но что единственно благопріятнымъ исходнымъ пунктомъ нужно считать Либаву и Виндаву, потому что онѣ де единственныя гавани, незамерзающія зимою, и что поэтому слѣдуетъ-де дѣлать дальнѣйшія затраты на совершенное устройство этихъ гаваней.

Какъ ни неблагопріятно положеніе С.-Петербурга, по словамъ статьи, въ дѣйствительности же оно вовсе не таково. Цифры, какъ извѣстно, служатъ самымъ лучшимъ доказательствомъ и потому тутъ слѣдуетъ упомянуть, что С.-Петербургъ отстоитъ отъ Челябинска, какъ конечнаго пункта западно-сибирской желѣзной дороги, на 2.587 верстъ, тогда какъ кратчайшій желѣзнодорожный путь до Либавы 3.057 верстъ и по окончаніи желѣзной дороги до Виндавы, будетъ столько же верстъ до этой гавани. Такимъ образомъ С.-Петербургъ находится отъ всѣхъ станцій сибирской желѣзной дороги на 470 верстъ ближе, нежели Либава и Виндава, а это поистинѣ достаточно большая разница, чтобы указать всѣмъ складочнымъ товарамъ дорогу черезъ С.-Петербургъ, какъ самую краткую и слѣдовательно самую дешевую.

Что же касается замѣчанія, что С.-Петербургъ замерзаетъ на полгода и вслѣдствіе сего бываетъ застой въ вывозѣ товаровъ, то нужно не упускать изъ вида, что вѣдь Ревель былъ и до сихъ поръ есть зимняя гавань С.-Петер-

*) «Спб. Вѣд.», № 133.

бурга, черезъ которую столица по окончаніи навигаціи ввозитъ и вывозитъ товары. По приобрѣтеніи Ревелемъ два года тому назадъ ледорѣза, самаго сильнаго въ Балтійскомъ морѣ, и по опытамъ послѣдней зимы, въ теченіе которой почти всѣ гавани Балтійскаго моря были покрыты льдомъ, кажется на будущее время невѣроятнымъ, чтобы Ревель былъ недоступенъ кораблямъ на болѣе или менѣе долгое время вслѣдствіе блокады льдомъ. Эта гавань посему получить громадное значеніе для С.-Петербурга и всей сѣверной Россіи. Что это дѣйствительно такъ, въ этомъ убѣждаетъ то обстоятельство, что с.-петербургскіе торговые дома въ теченіе всей прошлой зимы отправляли громадныя партіи сибирской пшеницы черезъ Ревель за границу, потому что отъ Ревеля до Челябинска 2.882 версты, и онъ лежитъ отъ всѣхъ станцій сибирской желѣзной дороги на 5 верстъ ближе, нежели Рига и на 175 верстъ ближе, нежели Либава и Виндава.

Также не слѣдуетъ упускать изъ вида то обстоятельство, что с.-петербургское купечество какъ въ отношеніи капиталовъ и кредитоспособности, такъ и относительно солидности пользуется самою лучшею репутаціею за границую, что при всѣхъ торговыхъ операціяхъ играетъ главную роль. Пройдутъ по крайней мѣрѣ десятки лѣтъ, пока въ Виндавѣ купечество достигнетъ подобнаго положенія.

Нельзя, правда, оспаривать, что дальнѣйшее устройство гаваней въ Либавѣ и Виндавѣ принесетъ свою пользу, но неоспоримо и то, что ранѣе чѣмъ приступать къ дальнѣйшей отстройкѣ гаваней, *прежде всего* должны быть употреблены всѣ *имѣющіяся въ распоряженіи* средства и весь кредитъ на улучшеніе нашего желѣзнодорожнаго дѣла. Для чего отстраивать для сибирской магистральной линіи новыя гавани, когда самаро-златоустовская и западная сибирская желѣзныя дороги этой линіи не въ состояніи удовлетворять требованіямъ существующихъ въ настоящее время гаваней, когда на станціяхъ этой желѣзной дороги должны лежать тысячи вагонныхъ грузовъ по мѣсяцамъ, ожидая своей очереди, когда позже полученные грузы отправляются ранѣе лежащихъ на очереди, когда экспортеры должны ожидать по три и четыре мѣсяца, пока ихъ хлѣбъ прибудетъ въ гавань съ этихъ линій и вслѣдствіе такого запозданія теряются милліоны народнаго состоянія!

Комиссіи и конгрессы размышляютъ, какъ бы помочь сельскому хозяйству. Но если хлѣбъ не будетъ принужденъ по мѣсяцамъ подвергаться порчѣ на станціяхъ; если хлѣбъ, прибывающій къ станціи, будетъ препровождаемъ далѣе немедленно или въ теченіе *извѣстнаго* времени, а *не случайно*. — тогда и земледѣльцы, по всей вѣроятности, достигнуть большихъ цѣнъ за свои продукты! Какія цѣны можетъ теперь давать купецъ, когда онъ не знаетъ, будетъ-ли товаръ его отправленъ черезъ недѣлю или черезъ мѣсяцы?!

Чтобы помочь этому недостатку, наше министерство путей сообщенія предполагаетъ ввести разныя улучшенія; удовлетворятъ-ли они всѣмъ потребностямъ—покажетъ уборка будущаго урожая. Но можетъ-быть окажется, что *единственная сибирская магистральная линія Курганъ-Челябинскъ-Златоустъ-Самара вообще не будетъ въ состояніи преодолѣть все огромное движеніе всей Сибири и въ такомъ случаѣ явится прямою необходимостью, чтобы съверно-россійская магистральная линія пошла отъ С.-Петербурга на Вологду, Вятку, Пермь, черезъ что такимъ образомъ будетъ построено второе соединеніе съ Сибирью*. Выгоды, которыя окажутся послѣ постройки этой желѣзной дороги по второму значительно сокращенному пути въ Сибирь, вслѣдствіе эксплуатаціи всей сѣверной Россіи, несомнѣнны, и слѣдуетъ только пожелать, чтобы съ этимъ проектомъ не обошлись слишкомъ платонически, какъ до сихъ поръ. Въ теченіе послѣднихъ лѣтъ употреблены были милліоны за милліонами на постройки желѣзныхъ дорогъ на Югѣ, въ настоящее же время и Сѣверъ можетъ льстить себя надеждою, что и до него дошла теперь очередь.