

514
B62
P563 549

~~43~~

т. Годского Общества изучения
Северного Края.

Проверено 1932 г.

СЕКТОР

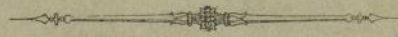
ВОДНЫЙ ПУТЬ на Сибирь

— по —

Вологодской губернии.



Р. В. Безсоновъ.



ВОЛОГДА.
Типографія Губернскаго Правленія.
1910 г.

55655
15М 3М 26

JK



Из

СР

563549

Издание Вологодскаго Общества изученія
Сѣвернаго Края.

СЕКТОР

Проверено 1938 г.



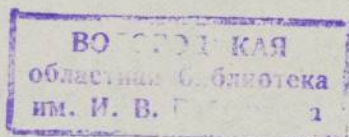
ВОДНЫЙ ПУТЬ на Сибирь

— || по || —

Вологодской губерніи.



✓ Б. В. Безсоновъ.



ВОЛОГДА.
Типографія Губернскаго Правленія.
1910 г.

563549

674

B

1943.7.6

Президент СССР

1943.7.6

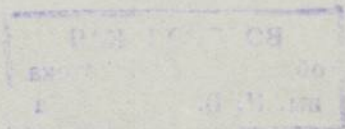
ВОДНЫЙ ЦУП

НА ГИДРО

по

Вологодской губернии

1943.7.6



1943.7.6

З А П И С К А

гласнаго Вологодскаго Губернскаго Собранія Б. В.
Безсонова о водномъ пути на Сибирь.

*(Единогласно принятая Вол. Губ. Земск. Собр. въ Декабрь
1909 г.).*

Самымъ серьезнымъ вопросомъ русской жизни въ настоящее время, конечно, является вопросъ, способна-ли Россія къ экономическому подъему или не способна. Если его намъ придется рѣшить въ положительную сторону, то вслѣдъ за этимъ мы уже будемъ въ состояніи спокойно рѣшить и другіе связанные съ нимъ въ зависимости отъ нашихъ историческихъ задачъ, вопросы русской жизни, изъ которыхъ оживленіе и возрожденіе Сѣвера и Сибири, какъ наиболее тѣсно связанные съ этимъ экономическимъ подъемомъ Россіи, должны приковывать къ себѣ въ настоящее время всеобщее вниманіе.—

Россія страна особенная. Попробуйте подойти къ ней съ выработанными западомъ масштабами и лекалами и вы увидите, что тутъ они совершенно не приложимы: ни къ территоріи ея, ни къ задачамъ, ни къ населенію, ни къ чему въ ней они не погодятся, и кто, вооруженъ только ими и расширить ихъ не въ состояніи, тотъ совершенно потеряется въ странѣ, губерніи которой занимаютъ пространства, равныя цѣлымъ западнымъ государствамъ и не населены, бассейны рѣкъ которой обнимаютъ собою милліоны кв. верстъ и по нимъ не плаваютъ, которая имѣетъ въ своемъ распоряженіи колоссальныя богатства и къ нимъ никто не прикладываетъ рукъ. Какъ непохоже это на другія страны, въ которыхъ каждая пядь земли использована, что можно добыть изъ нея, все уже добыто или добывается, населеніе которой сгружено до нельзя. Не похожи и жители ея на жителей другихъ странъ: ну, гдѣ найдете, вы, страну, населеніе которой стояло бы такъ далеко отъ такихъ жизненныхъ вопросовъ, какъ у насъ. Дѣло идетъ объ оживленіи находящагося въ вѣчной летаргіи

Сѣвера, объ оживленіи и использованіи пропадающей у насъ задаромъ колоссальной территоріи-Сибири, а спросите, многіе ли съ этимъ вопросомъ знакомы, читали о немъ, интересовались имъ? Всякій Русскій совершенно равнодушенъ къ тому, какъ эти вопросы будутъ разрѣшены и въ простотѣ убѣжденъ въ своей къ нимъ неприкосновенности, не думая о томъ, что, если вопросъ этотъ будетъ рѣшенъ въ одну сторону, ему придется платить, если въ другую, ему придется получать; несомнѣнно вѣдь, что всякій дефицитъ въ русскомъ хозяйствѣ, равно какъ и всякій подъемъ экономическаго положенія отражаются на всѣхъ насъ; вотъ желѣзныя дороги приносятъ ежегодно прогрессивно растущіе убытки, участіе въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ стоитъ казнѣ годъ отъ году все дороже и дороже и несомнѣнно въ тѣхъ убыткахъ, какіе она терпитъ, участвуемъ и всѣ мы, и мы принуждены оплачивать ихъ каждый въ своей части; будутъ строить новыя желѣзныя дороги и мы будемъ принуждены платить еще болѣе. Предположите, кажется, невозможное, что желѣзныя дороги перестанутъ давать убытки, и вы увидите, что вамъ придется меньше оплачивать дефициты казны, вы получите уже плюсъ.

Вотъ почему каждому надо интересоваться вопросомъ, который служить предметомъ этой записки, каждому слѣдуетъ принять участіе въ его рѣшеніи; имъ заставляють интересоваться чисто платежныя условія, если бы мы даже совсѣмъ въ сторонѣ оставили чувства желанія добра родинѣ и заботы о ея величіи и могуществѣ.

Если, твердо установивъ предварительно въ своемъ сознаніи мысль о соотвѣтствіи тоновъ краски, съ населенностью покрытаго ею района, взглянуть на карту густоты населенія Россійской Имперіи, впечатлѣніе получается такое: вся огромная площадь этой карты едва едва закрашена, громадныя пространства сѣверныхъ окраинъ дѣйствительно бѣлы, только къ самому концу, къ западу, карта темнѣетъ и въ нѣсколькихъ мѣстахъ этой постепенно темнѣющей части вкраплены густо закрашенные пятна наиболѣе заселенныхъ мѣстъ; такое впечатлѣніе получается, если разсматривать карту только Россіи, если же посмотрѣть на карту густоты населенія ея по сравненію съ остальной Европой, впечатлѣніе мѣняется: такъ уже вся сѣверная Сибирь остается бѣлой и граница потемнѣнія карты далеко отодвинется къ западу, оставивъ только слѣды свои на юго-западѣ и центральной части Европейской Россіи, темныя пятна исчезнутъ изъ ея предѣловъ и передвинутся въ Германію, Бельгію, Голландію, Англію. Казалось бы такъ, что, если составить другую карту, на которой соотвѣтственно обозначить густотою краски степень благосостоянія населенія и его обезпеченности, вся Россія должна бы густо окраситься, Сибирь и Сѣверъ стали бы совсѣмъ темными и Западная Европа по-

бѣдѣла бы: вѣдь естественно, что благосостояніе 15 человѣкъ, живущихъ и пользующихся на кв. верстѣ, обязано быть больше благосостоянія тысячи человѣкъ сгруженныхъ на такую же версту; казалось бы такъ, а на самомъ дѣлѣ выходитъ совершенно иначе и краска съ неумолимымъ постоянствомъ остается на старыхъ мѣстахъ: также бѣда остается незаселенная Сибирь, также бѣдна Европейская Россія, также рѣдки и неинтенсивны пятна наибольшей обезпеченности. Съ очевидностью становится ясно, что русскій, на долю котораго приходится

$\frac{1}{15}$ — могущаго быть извлеченнымъ съ кв. версты дохода, живетъ хуже и обезпеченъ меньше, чѣмъ тотъ же русскій, на долю котораго при-

ходится $\frac{1}{300}$ этого дохода, а послѣдній въ свою очередь совершенно пасуетъ передъ какимъ нибудь Голландцемъ, которому причитается

только $\frac{1}{1000}$ часть пользы съ кв. версты. Но разсужденію, казалось бы совершенно неопровержимому, доткнень подучиться одинъ выводъ,

на самомъ же дѣлѣ подучается совершенно противоположный и, не смотря на всю его кажущуюся несообразность съ здоровымъ смысломъ, выводъ этотъ диктуется самой жизнью и при настоящемъ положеніи вещей является непреложнымъ. Почему это такъ, объ этомъ, конечно, можно написать цѣлыя книги и причинъ этому явленію найти можно множество, но въ числѣ этого множества причинъ одинъ, конечно, является менѣе важными, другія главными, и вотъ объ одной то изъ этихъ главныхъ причинъ, я и намѣренъ говорить въ настоящей запискѣ и попытаться освѣтить одну только ступень той длинной лѣстницы пути, которая приведетъ къ ея уничтоженію.

Вся наша Сибирь и весь нашъ Сѣверъ, населены въ общемъ только отъ 0,7 до 1,7 чел. на кв. версту, а вмѣстѣ съ тѣмъ и тотъ и другая полны богатствъ, задаромъ пропадающихъ изъ-за недостатка рукъ, которыя могли бы все эти богатства вызвать изъ мѣсть ихъ вѣчнаго покоя на міровой рынокъ и ихъ колоссальною стоимостью, создать новые, неизмѣримо большіе источники русскаго благосостоянія. Уральскіе и Сибирскіе лѣса, представляютъ собою лежащіе непронизводительно милліарды рублей, массы зерноваго хлѣба, вырабатываемые Сибирью остаются въ ней самой, не принеся никакой пользы производителямъ, изъ огромнаго количества залежей полезныхъ ископаемыхъ разрабатывается только ничтожный $\frac{0}{100}$, громадные территоріи, вполне пригодныя для поселенія на нихъ, остаются пустыми, дѣйственными и все это по недостатку рукъ, которыя могли бы быть приложены къ невызваннымъ еще на свѣтъ богатствамъ, по полному отсутствію человѣка въ самыхъ богатыхъ сѣверныхъ и Сибирскихъ

пустынныхъ. Это положеніе Сибири и всего нашего Сѣвера неопровержимо: они полны богатствъ, которыхъ еще никто и не пробовалъ вызвать къ жизни, а разъ это такъ, то первый вопросъ — „способна ли Россія къ экономическому подъему?“, этимъ самымъ и рѣшается въ положительную сторону. Вѣдь нельзя же говорить о неспособности къ подъему такой страны, которая подняться еще и не пробовала и громадныя силы которой, могущія способствовать этому подъему, еще заключены и имъ не дано никакого выхода. Отрицать легко, и отрицаніе товаръ самый дешевый, доступный каждому: всякій неподвижный, боязливый, слабый человѣкъ, очутившись передъ тѣмъ-нибудь новымъ, прежде всего начинаетъ отрицать, но это отрицаніе, безъ изслѣдованія, безъ попытки и пробы, хотя бы и исходило только изъ боязни новаго, уже прямо преступно и во многихъ случаяхъ невольно подталкиваетъ мысль искать въ такомъ отрицаніи не только одной неспособности обнять надвигающееся, а и умышленность. Какъ напр. теперь находятся субъекты, отрицающіе существованіе Ухтинской нефти, несмотря на то, что глубокаго буренія тамъ еще не было, и не знаешь совершенно, какую часть этого отрицанія отнести на долю недомыслия, неспособнаго понять, что то, чего не знаешь, нельзя отрицать, и какую на долю бакинскаго вліянія. Надо признать и установить, что страна, богатства которой только въ незначительной части эксплуатируются, главную же массу ихъ никто еще и не пробовалъ эксплуатировать, безусловно къ экономическому подъему способна. И вотъ въ такой то странѣ, въ ея заселенныхъ центрахъ раздаются стоны отъ тѣсноты и становится непонятнымъ какъ это въ одномъ углу людямъ отъ тѣсноты дышать становится тяжело, изъ земли уже взять ничего не могутъ, пропадаютъ потому, что куска хлѣба добыть невозможно при существующемъ умѣніи обрабатывать землю, а въ другомъ эти самые куски даромъ валяются, землю еще никто и не пробовалъ истощать, а простору сколько угодно и говорить тамъ о тѣснотѣ даже странно. Теперь уже достаточно основательно доказано, изслѣдованіями Журавскаго и Мариграфа, что все то, что принято было считать бесплодными пустынями, вопреки этому общепринятому мнѣнію, представляетъ собою мѣста для человѣческаго житія и сельскаго хозяйства нисколько не худшія тѣхъ, которые издавна заселены и эксплуатируются, а многія пустыни и гораздо лучшія; климатическія условія не таковы, чтобы не допускать человѣка добывать изъ земли скрытыя въ ней богатства, и тѣмъ не менѣе изъ тѣснаго угла ее передвигаются люди въ просторный. Самою главною причиною этой заброшенности и пустынности, этого нежеланія поднять съ земли лежащихъ на ней богатствъ, этого кажущагося недостатка рѣшительности и инициативы является недоступность этихъ таинственныхъ краевъ, дивно прекрасныхъ и сказочно богатыхъ; къ нимъ или нѣтъ никакихъ путей сообщенія, или ихъ такъ мало, что

они не удовлетворяютъ настоящей потребности, или и количество ихъ мало и качество ихъ таково, что и немногочисленное мѣстное население не можетъ ими пользоваться.

На сѣверѣ Вологодской губерніи имѣется огромный нефтеносный районъ, но лежитъ онъ безъ предпринимателей, потому, что добраться до него и безъ клади можно не всегда, а съ машинами и советъ не доберешься когда понадобится, а только когда обстоятельства позволятъ: Печорскій край своей бездорожницей и полной отрѣзанностью и отъ Европы и отъ Азии поставленъ въ такое положеніе, что его немногочисленное население находится хуже, чѣмъ въ крѣпостномъ состояніи у Чердынскихъ кулаковъ, однихъ только имѣющихъ возможность проникать въ него естественнымъ, созданнымъ природою путемъ: Сибирь, производящая сотни милліоновъ чудовъ зернового хлѣба, не въ состояніи вывести его на міровой рынокъ. Вопросъ о вывозѣ зерна изъ Сибири прекрасно разработанъ въ газетѣ „Новое Время“ и тамъ Брутъ основательно доказать, какъ, благодаря непомернымъ желѣзнодорожнымъ тарифамъ, сибиряки въ Акмолинскѣ и Минусинскѣ принуждены отдавать свой хлѣбъ даромъ, а въ Семипалатинскѣ еще и приплачивать, доказать онъ, что *при настоящемъ положеніи* „Сибирскій хлѣбъ нигде въ большей массѣ изъ Сибири выйти не можетъ“. Русскія желѣзныя дороги, приносящія ежегодно десятки милліоновъ убытка, не могутъ установить такіе тарифы, которые дали бы возможность двинуться Сибирскому хлѣбу въ Европу всею массою и избавить этимъ жителей Акмолинска и Минусинска отъ обязанности отдавать свой хлѣбъ даромъ, а Семипалатинцевъ еще и оплачивать за свой счетъ его перевозку. И тарифы ихъ не допускаютъ такой перспективы, а уже о провозоспособности и говорить нечего: и въ Европейской Россіи чуть только случится урожай подучше, какъ сейчасъ же начинаются вопли о залежахъ хлѣбныхъ грузовъ, а Сибирская дорога всю свою провозоспособность показала въ Японскую войну и, при всемъ напряженіи, провезла на востокъ все потребное какъ разъ къ тому времени, когда понадобилось все привезенное вести обратно.

И такъ сѣверъ нашъ безъ путей сообщенія, Сибирь имѣетъ ихъ столько и такіе, что вывести продукты свои изъ себя не въ состояніи. Надо озаботиться о томъ, чтобы сдѣлать сѣверъ доступнымъ, чтобы дать ему возможность использовать свои огромныя пригодныя для населенія территоріи, свои природныя богатства, а Сибирь кромѣ того и освободить изъ ея теперешняго положенія, при которомъ она задыхается въ своемъ собственномъ хлѣбѣ, и сдѣлать это возможно только проложивъ туда новые пути, проведя ихъ этими территоріями, и тѣ, благодаря имъ получать ту жизненную силу, какой имъ не достаесть.

При выборѣ путей сообщенія, по крѣпко вкоренившейся привычкѣ, мысль прежде всего останавливается на желѣзной дорогѣ. Какими только проектами ихъ не морочатъ публику, за послѣднее время: и съ Архангельска на Обь, и съ Оби къ устью Печоры, и съ Рыбинска на Обдорскъ, и за полярнымъ кругомъ, и по самому кругу, и т. д. и т. д., а какія аштитныя суммы требуются для ихъ сооруженія. Сотни милліоновъ тутъ фигурируютъ запросто и никакъ нельзя усмотрѣть въ большинствѣ случаевъ, что же дадутъ эти сотни милліоновъ странѣ, которой предлагается истратить ихъ съ легкимъ сердцемъ. Въ иныхъ случаяхъ подкладка такого прожекторства, какъ будто начинается просвѣчивать и начинаютъ проглядывать сквозь напускаемый умышленно туманъ чьи либо, идущія въ прямой разрѣзъ съ выгодами страны и края, личныя выгоды, проблескиваетъ чье то особое стараніе втереть обществу очки. Напримѣръ, если мы станемъ всматриваться въ проекты соединенія рельсовымъ путемъ Архангельска съ низовьями Оби, глазъ нашъ скоро различитъ, копошащихся въ глубинѣ проектовъ Архангельскихъ лѣсопромышленниковъ, единственныхъ лицъ, которымъ такое наименѣе выгодное для сѣвера Россіи и Сибири соединеніе будетъ выгодно. Такое соединеніе, имѣя во всѣхъ отношеніяхъ качества отрицательныя, къ нимъ будетъ всегда обращено стороною, состоящей изъ исключительно положительныхъ свойствъ: оно наилучшимъ и наивѣрнѣйшимъ способомъ гарантируетъ имъ съ одной стороны невозможность доступа въ Архангельскъ дешеваго Сибирскаго лѣса, который никогда рельсовымъ путемъ не пойдетъ изъ за тарифовъ, съ другой невозможность послѣ проведенія стоящаго сотни милліоновъ рублей безполезнаго рельсоваго пути устройства столь страшнаго для нихъ воднаго, которымъ дешевый Сибирскій лѣсъ свободно лился бы въ Архангельскъ. Ихъ увѣренія въ томъ, что забота ихъ о проведеніи рельсоваго пути есть въ сущности забота о лучшемъ русскомъ портѣ—Архангельскѣ, не имѣютъ никакой цѣны, такъ какъ водный путь, какъ будетъ видно изъ послѣдующаго, неизмѣримо больше можетъ послужить на пользу и процвѣтаніе порта, чѣмъ обреченная заранѣе на бездѣйствіе ихъ желѣзная дорога стоимостью въ 120 милліоновъ. Если мы вспомнимъ указанное ранѣе, невольно явится вопросъ: для чего-же тутъ желѣзныя дороги? Онѣ достигнуть, правда, наполовину одной цѣли—дадутъ доступъ въ недоступныя сейчасъ пустыни, но, вѣдь, желѣзныя дороги наши приносятъ ежегодно десятки милліоновъ убытковъ, значитъ тарифъ ихъ пониженъ быть не можетъ, а при настоящихъ, пониженныхъ до крайняго, слѣдовательно, предѣла тарифахъ, какъ это прекрасно доказать г. Брутъ, — „Сибирскій хлѣбъ, никуда въ большой массѣ выйти не можетъ“. Отсюда прямое заключеніе, что сколько ни строить желѣзныхъ дорогъ изъ Европы въ Сибирь, главной задачи выпуска Сибирскаго хлѣба на Европейскій рынокъ—этимъ путемъ никогда не достигнуть. Что задача эта главная,

объ этомъ не стоитъ много говорить: нечего доказывать всякому понятную истину, что все наше, имѣющее огромную государственную важность, переселенческое дѣло, т. е. именно забота правительства о томъ, чтобы люди изъ тѣсноты, въ которой они задыхаются, выходили на привольныя, просторныя мѣста, всецѣло зависить именно отъ того, будетъ ли данъ выходъ Сибирскому хлѣбу изъ Сибири или не будетъ, т. е. другими словами, будетъ ли дана возможность переселенцу сбывать вырабатываемый имъ хлѣбъ съ пользою для себя или онъ будетъ принужденъ продавать его по цѣнѣ, не окупающей затраченного на это труда. Тутъ не можетъ быть двухъ мнѣній и, признавая государственное значеніе переселенческаго дѣла, необходимо признать и задачу выпуска изъ Сибири затопляющаго ее хлѣба задачей государственной, а слѣдовательно и самой главной, какая можетъ быть предъявлена пути, долженствующему соединить Сибирь съ Европой.

Какъ мы видѣли выше, желѣзной дорогѣ эта задача не подъ силу, значить приходится искать другого выхода изъ положенія. Такимъ другимъ выходомъ изъ положенія является водный путь. Этотъ путь имѣетъ передъ рельсовымъ неоспоримыя преимущества, которые нетрудно наглядно доказать: главныя требованія, какія можно предъявить ко всякому пути сообщенія это возможно болѣе дешевая стоимость перевозки и возможно большая провозоспособность. Оба эти качества неукоснительно склоняютъ чашу вѣсовъ на сторону воднаго пути: стоимость перевозки водою относится къ стоимости перевозки рельсовымъ путемъ вообще какъ 1:4, при хлѣбныхъ же грузахъ отношеніе это понижается до 1:8. (Пудъ хлѣбнаго груза провезти 1000 в. по желѣзной дорогѣ стоитъ 20,4 коп., въ баржахъ по водѣ 2,3 коп.) А чтобы яснѣе представить отношеніе провозоспособности того и другого пути можно привести слѣдующій краткій расчетъ: нешлюзованный путь имѣетъ провозоспособность, ограничиваемую только временемъ замерзанія, въ остальное же время она совершенно не ограничена, на пути же шлюзованномъ она дѣйствительно ограничена и вотъ въ какихъ размѣрахъ: если мы возьмемъ наши обыкновенные, очень далекіе отъ совершенства, шлюзы и наши обыкновенныя баржи 35 саж. длиною, 4,5 саж. шириной и 10/4 осадки, поднимающія 65 т. пудовъ груза, то этими несовершенными шлюзами будетъ пропущено въ сутки 60 такихъ баржей, т. е. 3,900,000 пудовъ груза, а въ навигаціонный періодъ изъ 150 дней 585 милліоновъ пудовъ. Чтобы пропустить такое количество груза, желѣзная дорога должна, работая всѣ 365 дней въ году, пропускать ежедневно 71—72 пары поѣздовъ съ грузоподъемностью каждый въ 27000 п. Такихъ желѣзныхъ дорогъ у насъ нѣтъ, значить и конкурировать съ воднымъ путемъ рельсовый на этой аренѣ не можетъ, а изъ вышеприведеннаго расчета ясно вытекаетъ и еще одно преимущество вод-

наго пути надъ рельсовымъ: всякій кому приходилось проѣзжать по воднымъ системамъ, видѣлъ насколько меньше на нихъ требуется народа для того, чтобы весь этотъ механизмъ дѣйствовалъ, чѣмъ на желѣзныхъ дорогахъ съ ихъ прямо безчисленнымъ персоналомъ; отсюда вытекаетъ прямымъ слѣдствіемъ неизмѣримо болѣе дешевая стоимость эксплуатаціи воднаго пути, если мы даже примемъ такую натяжку, что стоимость поддержанія того и другого одинаковы.

Остается еще одна сторона, которую также слѣдуетъ освѣтить, чтобы съ яснымъ сознаніемъ можно было ориентироваться въ вопросахъ выбора того и другого пути, это стоимость сооружений. Положеніе водныхъ путей, оставшихся въ полномъ небреженіи и заброшенныхъ до настоящаго времени со временъ Императора Николая Перваго, приучило насъ къ необъяснимому и дикому взгляду: мы привыкли подходить ко всякимъ на нихъ ассигнованіямъ совершенно не съ тою мѣркою, съ какою подходимъ къ суммамъ, затрачиваемымъ на желѣзныя дороги. Тамъ насъ несколько не трогаютъ сотни милліоновъ, а сотни тысячъ, испрашиваемыя на водныя пути, заставляютъ насъ съ сомнѣніемъ качать головою. Между тѣмъ въ чемъ же тутъ разница? Вѣдь на самомъ дѣлѣ выходитъ такъ, что сотни милліоновъ затрачиваются на пути, по которымъ стоимость перевозки вчетверо дороже, провозоспособность которыхъ въ нѣсколько разъ меньше, эксплуатація дороже, а на пути во всѣхъ отношеніяхъ полезнѣйшіе мы съ сожалѣніемъ готовы пожертвовать не милліоны, а только тысячи. Пора отбросить эту навязанную намъ длинную рядомъ дѣлъ бездѣйствія и заброса мѣрку и смотрѣть на тѣ и другіе пути, ясно отдавая себѣ отчетъ въ томъ, отъ какого пути чего мы можемъ ожидать и какія къ нему предъявлять требованія. И такъ, мы видимъ, что дать возможность Сибирскому хлѣбу выйти изъ Сибири, можно, давъ ему водный путь въ Европу. Конечно все вышеизложенное не заключаетъ въ себѣ такой тенденціи, что одни только водные пути и должны существовать на свѣтѣ; тамъ, гдѣ природа не даетъ возможность къ ихъ проведенію, поневоѣ приходится пользоваться и рельсовымъ, тѣмъ болѣе, что мы уже достаточно приучены смотрѣть на ихъ отрицательныя стороны, какъ на неизбежное зло. Въ разсматриваемомъ вопросѣ возможныхъ водныхъ путей, которые соединили бы Сибирь съ Европейскими портами можно предположить нѣсколько: если мы посмотримъ на карту, то намъ сейчасъ же бросается въ глаза три напрашивающіяся комбинаціи: возможность выпуска Сибирскихъ грузовъ черезъ устья Оби, Енисея и Лены въ Ледовитый Океанъ, черезъ притоки Оби въ Каму и черезъ нихъ же въ Печору, притоки Оби съ одной стороны, притоки Камы и Печоры съ другой раздѣлены между собой такимъ незначительнымъ пространствомъ, что невольно является мысль о возможности ихъ соединенія и сближенія посред-

ствомъ него бассейновъ Сибирскихъ и Европейскихъ рѣкъ. Мы приемъ пока, что возможность соединенія Оби съ Печорой и Камой технически одинакова и попробуемъ разобрать всѣ эти три комбинаціи: окажется, что первую комбинацію мы принуждены будемъ откинуть какъ совершенно невозможную. Большой знатокъ нашего сѣвернаго побережья художникъ Борисовъ, прекрасно обрисовалъ, что такое представляетъ собою нашъ великій сѣверо-восточный морской путь. Проходъ по нему судовъ къ устьямъ Оби можетъ быть возможнымъ только при благопріятныхъ обстоятельствахъ, къ Енисею при исключительно благопріятныхъ, а къ Ленѣ надо считать и совершенно невозможнымъ; плавающие льды допускаютъ пройти тамъ только осенью, когда дни коротки, ночью же двигаться нельзя изъ за риска налетѣть на ледъ, при этомъ еще для того, чтобы образовался въ нихъ проходъ, приходится ждать когда подуетъ южный вѣтеръ и отгонитъ ихъ нѣсколько отъ береговъ. Все это дѣлаетъ приуроченное къ срокамъ торговое мореплаваніе тамъ совершенно невысказаннымъ: ни одно судно, отправляясь въ такое рискованное путешествіе не можетъ въ состояніи хотя приблизительно опредѣлить срокъ своего прибытія, да даже и ручаться за него и никакими порто-франко не развитъ здѣсь коммерческаго судоходства; здѣсь мѣсто не ему, а спорту, который не связанъ ни сроками ни обязательностью прибытія. У насъ еще на памяти случай прохода туда судна, груженнаго шелкомъ и пенсене, которые конечно принести предпринимателямъ при продажѣ въ Москвѣ, какъ товаръ привезенный безъ пошлины, громадный барышъ. Таможенъ вѣдь тамъ нѣтъ и контрабанда свободно можетъ быть изъ устьевъ поднята до желѣзной дороги и ею передана въ центръ Россіи, но всетаки случай съ этими шелкомъ и пенсене, кажется, былъ единственный, значить попробовали и отступились, такъ какъ рискъ барышамъ не соответствуетъ. Ужъ если возможность везти безпрепятственно контрабанду и сопряженные съ этимъ барыши не развили тамъ судоходства, такъ значить для легальнаго коммерческаго пути этотъ совершенно не доступенъ, говорить о немъ, какъ о возможномъ выходѣ Сибирскаго хлѣба въ Европу, нечего, и остается такимъ образомъ только двѣ комбинаціи: выпускъ Сибирскаго хлѣба на Каму или на Печору. (Я опять оговариваюсь, что пока мы принимаемъ объ эти комбинаціи технически одинаково выполнимыми). Самъ по себѣ выходъ на Печору ничего не даетъ, такъ какъ устье этой громадной рѣки находится въ немного лучшихъ условіяхъ, чѣмъ устья Сибирскихъ рѣкъ и выпускъ изъ него товаровъ въ океанъ подверженъ такимъ же почти случайностямъ и также коротокъ (устье Печоры заперто 10—10¹/₂ мѣсяцевъ въ году), какъ и тамъ, но о Печорѣ слѣдуетъ говорить какъ объ одной только части пути, потому что благодаря естественнымъ условіямъ она можетъ быть чрезвычайно легко соединена съ Вычегдой и бассейномъ Сѣверной Двины, такъ,

что выходъ Сибирскаго хлѣба на Печору является собственно выходомъ его на С. Двину и Архангельскъ. Печора имѣетъ притокомъ р. Сѣверную Мылву, а Вычегда Южную Мылву, съ впадающимъ въ нее Иктылемъ; и Иктыль и притоки С. Мылвы берутъ начало изъ однихъ и тѣхъ же водовмѣстилищъ, позволяющихъ въ весеннее время на лодкѣ перебираться изъ бассейна Вычегды въ бассейнъ Печоры. Всѣ эти рѣки съ огромной питаемостью и представляютъ собою, благодаря своимъ въ большинствѣ случаевъ высокимъ берегамъ, чрезвычайно удобный матеріалъ для шлюзованія. Вычегда, какъ показали изслѣдованія партіи инженера Попова, вполне судоходна на все протяженіе отъ впаденія въ нее Ю. Мылвы до самой С. Двины такъ, что тутъ дѣло проведенія канала стоитъ въ особенно благоприятныхъ условіяхъ и эти условія заставляютъ вопросъ о необходимости Мылвинскаго канала рѣшать въ положительную сторону независимо даже отъ задачи выпуска черезъ него Сибирскаго хлѣба, такъ какъ проведеніе его, при сравнительно небольшихъ затратахъ, дастъ слишкомъ большія выгоды, соединивъ бассейны Печоры съ остальною Россіей и давъ тѣмъ возможность использовать для поселенія огромныя припечорскія территоріи, представляющія собою сейчасъ пустыню съ богатствами, совершенно неиспользованными изъ за недостатка населенія. Такимъ образомъ, въ дальнѣйшемъ мы будемъ говорить въ сужденіяхъ о выпускѣ Сибирскаго хлѣба, про Печору, какъ про часть пути направленія его на Архангельскъ и посмотримъ теперь, что дастъ намъ выпускъ его въ этотъ портъ и что выпускъ черезъ Каму въ центръ Россіи. Сибирскій хлѣбъ, будучи выпущенъ въ центральную Россію, задавить своею массою ея хлѣбный рынокъ и совершенно разорить своими низкими цѣнами ея хлѣбную промышленность. Теперь, когда закономъ 9-го ноября создается по всей Россіи масса мелкихъ крестьянскихъ хозяйствъ, уронить установившіяся цѣны на хлѣбъ, значитъ привести эти неокрѣпшія и только образующіяся еще хозяйства къ гибели и тѣмъ самымъ вмѣсто поднятія экономическаго положенія, уровень его и сдѣлать еще хуже, чѣмъ оно есть сейчасъ; производитель обезцѣниваемаго продукта—земля, неизбежно обезцѣнится также, а это уже грозитъ гибелью и для всего Государства, такъ какъ почти всѣ земли въ Европейской Россіи связаны или связываются такъ или иначе кредитомъ отчасти частнымъ, а главнымъ образомъ государственнымъ и, будучи обезцѣнены, поведутъ неотвратимо государство къ несостоятельности. Передъ этимъ возможнымъ будущимъ мы не можемъ закрывать глаза и нельзя утѣшать себя тѣмъ, что это можетъ быть будетъ, а можетъ и не будетъ. Это именно будетъ такъ: сибирскій хлѣбъ уронить цѣны на хлѣбъ, вырабатываемый въ Европейской Россіи, упадутъ въ ней цѣны на землю и у государства останутся на рукахъ цѣнности несравненно меньшей стоимости, чѣмъ та, по которой оно ихъ обезпечивало. Неотвратимое слѣдствіе затопленія рын-

ковъ Европейской Россіи, съ ихъ установившимся событомъ, нахлынувшимъ потокомъ дешеваго хлѣба, но на него нельзя смотрѣть, какъ на неизбежное зло, и заранее должно принять мѣры, чтобы грозный призракъ надвигающагося банкротства миновать государство, не утѣшая себя такими соображеніями, какими имѣютъ привычку утѣшаться страусоподобные люди: запрячуть голову подъ крыло и спокойны, не смотреть на надвигающуюся опасность и полагаютъ, что ея нѣтъ. Нельзя утѣшаться подобно имъ, что это будетъ не сразу, не сразу затопитъ хлѣбъ наши внутренніе рынки, да и путь будетъ устроенъ еще не скоро. Это-то можетъ быть, и вѣрно, но еще вѣрнѣе, что, хотя и не сразу, и не скоро, но дешевый сибирскій хлѣбъ затопитъ насъ и поведетъ государство къ банкротству. Такія разсужденія подобны тому, какъ давая лекарство больному, отъ котораго у него должны выпасть все зубы, мы утѣшались бы тѣмъ, что зубы выпадутъ не сразу и не скоро еще. Не лучше ли дать лекарство, отъ котораго зубы не выпадутъ? Одного уже этого призрака совершенно достаточно для того, чтобы отказаться отъ мысли наводнить сибирскимъ хлѣбомъ внутренніе русскіе рынки и отдать прямое предпочтеніе такому пути, который могъ бы выпустить его прямо къ какому либо вѣшнему порту, если же мы примемъ еще во вниманіе грозящее вмѣстѣ съ этимъ немногимъ менѣе важное обезцѣниваніе другихъ дешевыхъ матеріаловъ, которыми Сибирь затопитъ при выборѣ южнаго направленія соединенія ея съ Европейской Россіей внутренніе рынки, какъ напр. тѣсъ, то уже придется безповоротно высказаться за необходимость выпуска Сибирскихъ грузовъ, минуя ихъ, къ одному изъ портовъ, откуда они могли бы поступать безпрепятственно на міровой рынокъ.

Такіе порты есть у насъ на Черномъ, Балтійскомъ и Бѣломъ моряхъ, на первомъ незамерзающіе, на второмъ и третьемъ замерзающіе, но, несмотря на это кажущееся большое преимущество первыхъ, они какъ и порты Балтійскаго моря, имѣютъ гораздо большія неудобства, заключающіяся въ томъ, что какъ тѣ, такъ и другіе при каждомъ международномъ затрудненіи могутъ быть накрѣпко заперты и всякій товарообмѣнъ черезъ нихъ прекращенъ, что опять же грозитъ раззореніемъ; это обстоятельство заставляетъ насъ остановиться въ выборѣ на портъ, выходъ изъ котораго не могъ бы быть запертъ, а такимъ является только Архангельскій, расположенный на всецѣло принадлежащемъ Россіи Бѣломъ морѣ и имѣющій постоянно открытый путь на міровой рынокъ—Лондонъ, гдѣ Сибирскій хлѣбъ, не касаясь Германскаго рынка—главнаго потребителя хлѣба Европейской Россіи, будетъ конкурировать только съ Американскимъ, тѣсъ же Сибирскій и Печорскій не будетъ имѣть конкурентовъ. Тотъ минусъ Архангельскаго порта, что онъ извѣстное время въ году замерзаетъ, съ избыткомъ уравнивается этимъ плюсомъ, а если придать ему еще

плюсъ въ формѣ одного, двухъ ледаколовъ, то недостатокъ этотъ не будетъ имѣть никакого значенія и долженъ быть совершенно игнорированъ при его неоспоримомъ превосходствѣ надъ другими портами Европейской Россіи.

Итакъ направленіе Сибирскихъ хлѣба и другихъ грузовъ на Архангельскъ дастъ намъ возможность избѣжать, во-первыхъ, обезцѣниванія хлѣба, вырабатываемаго Европейской Россіей, и неразрывно связаннаго съ этимъ обезцѣниванія земель въ ней, что грозитъ государственному банкротству, и во-вторыхъ возможности при международныхъ осложненіяхъ прекращенія по волѣ одной изъ воюющихъ державъ всей нашей хлѣбной торговли, но кромѣ того, это направленіе удовлетворитъ и второму требованію, предъявляемому нами предполагаемому соединенію Сибири съ Европой: благодаря этому будетъ достигнута та именно доступность всего Печорскаго края, которую мы признали необходимой для оживленія нашего богатаго заброшеннаго сѣвера: сибирскій путь, прорѣзавъ его, дастъ полную возможность заселить здѣшнія пустыни, богатства которыхъ сейчасъ неиспользованы и въ меньшей ихъ части изъ за недостатка населенія; стоимость Печорскихъ лѣсовъ, приносящихъ теперь дохода по 5 коп. съ десятины, получившихъ вмѣсто сѣна въ запертому 10 мѣсяцевъ въ году устью Печоры выходъ въ С. Двину и Архангельскъ, повысится по крайней мѣрѣ въ 10 разъ: каждый пунктъ этой артеріи создастъ торговое значеніе для прилегающей мѣстности: весь край, живущій при настоящемъ положеніи привознымъ хлѣбомъ, пока разовьется въ немъ свое хлѣбопашество, пока сотни тысячъ десятинъ обратятся изъ лѣсовъ и луговъ въ нивы, будетъ, благодаря этому водному пути, обезпеченъ хлѣбомъ; Ухтинская нефть, мѣсторожденія которой находятся въ бассейнѣ Печоры, получатъ возможность съ одной стороны, проникнувъ на центральные рынки Россіи, опустить тамъ до нормы искусственно вздутыя Бакинцами цѣны на нее, съ другой пройти этой водной артеріей по всей Сибири и вызвать тамъ къ жизни новую промышленность, и оживить существующую. Каждое изъ этихъ слѣдствій соединенія Сибири съ Европой черезъ проведеніе воднаго пути съ Оби на Печору и С. Двину настолько важно и имѣетъ столь серьезное не только мѣстное, а и общегосударственное значеніе, что не представляется уже надобности выискивать какое либо другое направленіе и слѣдуетъ признать, что это соединеніе дастъ намъ наибольшія выгоды и совершенно удовлетворитъ тѣмъ требованіямъ, какія были предъявлены нами возможному соединенію Сибири съ Европейской Россіей: имъ будутъ достигнуты съ одной стороны оживленіе и доступность нашего недоступнаго и мертваго сейчасъ Сѣвера, съ другой—Сибири, получивъ возможность дешеваго провоза своего хлѣба на міровой рынокъ, должна будетъ несомнѣнно

выйти изъ своего полумертваго состоянія и экономическая жизнь ея поднимется до того расцвѣта, когда производство хлѣба будетъ оплачивать затраченный на него трудъ и дѣло переселенія не будетъ подвергаться риску заглохнуть и прекратиться за полнымъ отсутствіемъ возможности сбывать вырабатываемый продуктъ за цѣну, оплачивающую затрату труда, а тогда въ Сибири будутъ распаханы новыя миллионы десятинъ, будутъ призваны къ жизни новыя цѣнности, лежащія сейчасъ втунѣ потому, что перевозка ихъ, какъ и хлѣба, невозможна изъ за непомерныхъ и тѣмъ не менѣе не могущихъ быть пониженными желѣзнодорожныхъ тарифовъ; возродится новая колоссальная, благодаря неисчерпаемымъ ея богатствамъ, промышленность. Вотъ тогда то пожалуй можно будетъ говорить и о желѣзныхъ дорогахъ для Сибири; тогда Сибирь, въ которую прильютъ сотни миллионныя рубли за всѣ миллионы пудовъ ея продуктовъ, приобрететъ право, благодаря создавшейся въ ней покупательной способности, подумать не только о необходимомъ, но и о роскоши, которая въ настоящее время является совершенно безцѣльной. Все это дастъ намъ водный путь между Сибирью и Европой. Постараемся теперь кратко резюмировать тѣ положенія, какія вытекаютъ изъ всего вышеизложеннаго, а потомъ рассмотримъ вопросъ о соединеніи Сибири съ Европейской Россіей съ технической стороны, насколько будемъ это сдѣлать въ состояніи. Намъ требуется оживить сѣверъ Европейской Россіи и Сибирь, сдѣлать ихъ доступными и дать выходъ Сибирскому хлѣбу и другимъ ея дешевымъ продуктамъ въ Европу, въ такіе порты ея, которые не были бы подвержены случайностямъ при международныхъ осложненіяхъ. Это можетъ быть достигнуто соединеніемъ Сибири съ Европейской Россіей воднымъ или рельсовымъ путемъ; мысль о второмъ должна быть оставлена, такъ какъ русскіе рельсовые пути, давая миллионныя убытки ежегодно, понизить своихъ тарифовъ не могутъ, а существующіе не даютъ возможности выхода изъ Сибири дешевымъ ея грузамъ, следовательно остается водный путь со стоимостью перевозки въ четверо дешевле. Таковой можетъ предвозлагаться тремя направленіями: 1) выходомъ изъ Сибирскихъ рѣкъ въ океанъ, 2) соединеніемъ бассейна Оби, соединеннаго уже каналомъ съ бассейномъ Енисея, съ бассейномъ Печоры и черезъ него съ бассейномъ С. Двины, имѣющей уже соединеніе въ Петербургскимъ портомъ, и 3) соединеніемъ бассейна Оби съ бассейномъ Волги. Изъ этихъ трехъ направлений два должны быть отброшены: выходъ въ океанъ невозможенъ для коммерческаго судоходства, выпускъ дешеваго Сибирскаго хлѣба на Волгу, затопивъ внутренніе рынки Европейской Россіи, уронить цѣны на добываемый ею хлѣбъ, неизбежнымъ слѣдствіемъ чего явится грозящее государственнымъ банкротствомъ обезцѣниваніе ея земельныхъ богатствъ, связанныхъ или связываемыхъ въ большинствѣ государственнымъ кредитомъ и не обезпечить Сибирскій хлѣбъ отъ

военныхъ случайностей, такъ какъ порты, къ которымъ онъ будетъ выведенъ этимъ направлениемъ, легко запираемы. Кромѣ того, какъ та, такъ и другая комбинація могли бы удовлетворить только одному требованію предъявляемому къ нужному пути, давая выпускъ Сибирскому грузу, съверъ же останется все такимъ же мертвымъ и недоступнымъ. Такимъ образомъ остается только одно направление, которое удовлетворитъ всѣмъ требованіямъ, — это соединеніе бассейновъ Оби—Печоры и С. Двины.

До сихъ поръ мы полагали, что и это соединеніе и соединеніе съ бассейномъ Волги одинаково выполнимы технически, но, когда мы познакомимся съ условіемъ мѣстности, то мы будемъ приведены къ необходимости признать, что для соединенія Оби съ Печорой эти условія слагаются исключительно благопріятно, какъ будто природа нарочно расположила ихъ такъ, чтобы человѣку оставалось только нѣсколькими штрихами закончить то, что ею вчернѣ уже сдѣлано. Бассейны этихъ рѣкъ раздѣлены между собою Уральскимъ хребтомъ, дающимъ начало множеству рѣкъ и рѣчекъ впадающихъ и въ Обь, съ восточнаго склона хребта, и въ Печору съ западнаго, но всѣ эти рѣчки, образуящіяся изъ текущихъ со склоновъ горъ ручьевъ, раздѣлены высшимъ между ними массивомъ коренного хребта, кромѣ одного мѣста, гдѣ этотъ коренной хребетъ вслѣдствіе какихъ то причинъ перерванъ поперечною долиною, въ которой залегаетъ обширное водохранилище, дающее начало рѣкѣ „Келы“, текущей на западъ въ бассейнъ Печоры и рѣчки „Мань-я“, текущей на востокъ въ бассейнъ Оби. Такимъ образомъ, въ этомъ мѣстѣ уже и сейчасъ воды Оби и Печоры соединяются и остается только это существующее уже соединеніе обратить въ водный путь, для чего потребуется углубленіе шлюзованіе рѣчекъ, связывающихъ первоисточникъ ихъ, лежащее на самомъ водораздѣлѣ водохранилище, съ судоходными частями всей системы. Рѣчка „Келы“, текущая на западъ, впадаетъ въ р. „Чунадо-Вожь“, впадающую въ свою очередь въ р. „Егра-Лягу“, притокъ судоходнаго уже „Ылыча“, праваго притока Печоры; рѣчка „Мань-я“, текущая къ востоку, впадаетъ въ „Сосьву“, судоходный притокъ Оби. Вотъ та система, которая соединитъ последнюю съ Печорой воднымъ путемъ. Шлюзованіе потребуется здѣсь для рѣкъ „Егра-Ляги“ 41 версту, „Чунадо-Вожь“ 6 версть, „Келы“ 12 версть, и „Мань-я“ около 60 версть, всего 119 версть и кромѣ того, потребуется уничтоженіе на Ылычѣ 5 перекатовъ и залежи камней ниже острова „Шежимъ-Ди“. Шлюзованіе вполне допустимо, такъ какъ означенныя рѣчки текутъ все среди отроговъ Уральского хребта, образуящихъ весьма крутые и высокіе берега, поднимающіеся въ иныхъ мѣстахъ до 50 саж. высотой; въ тѣхъ же очень немногихъ мѣстахъ, которыя имѣютъ низкіе берега, вполне допустимо

углубленіе, такъ, что рѣчки эти представляютъ собою готовый матеріалъ для шлюзованія съ примѣненіемъ можетъ быть въ нѣкоторой части, вошедшаго въ обиходъ воднаго хозяйства Западной Европы, тоннелированія. Паденіе пути, отъ имѣющаго быть на самомъ водораздѣлѣ канала, къ Ыльчу, на разстояніе 58 верстъ будетъ примѣрно 100 с.,

т. е. $\frac{1}{300}$, а къ Сосывѣ на разстояніе 60 верстъ примѣрно 120 саж.,

т. е. $\frac{1}{250}$. Приходится говорить примѣрно потому, что точныхъ дан-

ныхъ о тѣхъ мѣстахъ не имѣется и ожидать ихъ отъ бывшей въ 1909 году для изслѣдованія этого пути экспедиціи Мочульскаго нельзя, такъ какъ время, которымъ она располагала, 5 недѣль, достаточное только для того, чтобы проѣхать предполагаемымъ путемъ едва-ли дало возможность произвести нивелировку и изслѣдовать прилегающія мѣстности по отношенію къ питаемости будущей системы.

Но по имѣющимся, хотя и неособенно точнымъ, но вѣрнымъ даннымъ, кромѣ сказаннаго выше за возможность проложенія существующаго здѣсь соединенія бассейновъ Оби и Печоры въ состояніе воднаго пути, надо сказать еще, что питаемость бассейновъ всѣхъ этихъ рѣчекъ вѣроятно огромна; такъ можно предполагать, обративъ вниманіе на ихъ протяженности и паденіе: рѣчка „Келы“ на примѣръ, на разстояніи 12 верстъ имѣетъ паденіе въ 30 саж., т. е. $\frac{1}{200}$.

Каковъ же долженъ быть источникъ воды, чтобы питать такую спадистую непересыхающую рѣчку. Самое водохранилище, изъ котораго бѣгутъ рѣчки и въ Европу и въ Азію, представляетъ собою заболоченное озеро глубиною до 2 и болѣе саж., длиною 250 саж. и шириною 50, и, вѣроятно, могучи источники, его питающіе, если они позволяютъ ему вѣчно изливаться изъ себя избытокъ воды, образующій въ сторону Европы рѣчку „Келы“ 12 верстъ длиною съ паденіемъ

въ $\frac{1}{200}$, а въ сторону Азіи рѣчку „Мань-я“ въ 60 верстъ длиною

съ паденіемъ въ $\frac{1}{250}$. Тутъ, должно быть, не придется прилагать

особыхъ заботъ о питаемости. Шлюзы, будучи тутъ устроены, вѣроятно, совершеннѣе шлюзовъ Маринской системы и въ полномъ соотвѣтствіи съ совершеннымъ состояніемъ техники водныхъ путей, будутъ гидравлическіе, т. е. проходъ по нимъ судовъ не будетъ сопряженъ съ потерей воды, что еще болѣе упрощаетъ вопросъ о питаемости проектируемаго воднаго пути. Такіе шлюзы, не теряя воды, будутъ въ состояніи пропускать въ сутки до $6\frac{1}{4}$ милліоновъ пудовъ,

такъ какъ для пропуска одной баржи по такимъ шлюзамъ требуется времени 10—15 минутъ, следовательно въ сутки можетъ быть пропущено $24 \times 4 = 96$ баржей съ подъемной силой въ 65000 пудовъ, всего же груза будетъ пропущено $65 \text{ т.} \times 96 = 6.240.000$ пудовъ, а при 150 дняхъ навигаціи можетъ быть пропущено около 900 миллионъ пудовъ. Это такая провозоспособность, которая удовлетворитъ всякимъ требованіямъ.

Я уже говорилъ выше, что соединеніе бассейновъ Оби и Печоры воднымъ путемъ неразрывно связано съ соединеніемъ такимъ же путемъ бассейновъ Печоры и притока Сѣверной Двины—Вычегды, но то соединеніе настолько просто и удобно благодаря естественнымъ условіямъ, что вопросъ о немъ долженъ быть рѣшенъ положительно даже и не въ связи съ вопросомъ объ Уральскомъ каналѣ. Тамонніи рѣки, текуція въ высокихъ берегахъ, съ огромною питаемостью, незначительной высотой водораздѣла протяженіемъ всего въ $4\frac{1}{2}$ версты даютъ полное право предполагать, что затраты, нужныя на устройство тамъ воднаго пути легко окупятся хотя бы только тѣмъ, что стоимость и доходъ Печорскихъ лѣсовъ возрастетъ по меньшей мѣрѣ въ 10 разъ, не говоря уже о томъ, что благодаря этому соединенію будетъ призванъ къ жизни мертвый сейчасъ земельный фондъ, колоссальной емкости. Вычегда и Сѣверная Двина выведутъ Сибирскіе грузы прямо къ Архангельску, Вычегда и Сухона черезъ каналъ герцога Виртембергскаго съ одной стороны и черезъ Мышвы съ другой дадутъ возможность въ случаѣ нужды воспользоваться прямымъ воднымъ путемъ отъ Иркутска до Петербурга, а эта послѣдняя возможность будетъ имѣть громадное стратегическое значеніе, такъ какъ этимъ воднымъ путемъ, въ случаѣ какихъ либо военныхъ дѣйствій на дальнемъ востокѣ, на театрѣ войны можетъ быть двинута, непрерывною вереницею, одновременно съ желѣзной дорогой громадная масса воинскихъ грузовъ безъ риска перерыва этого пути, безъ заботъ о недостаткѣ подвижнаго состава, безъ колоссальныхъ издержекъ, которыхъ потребуетъ напряженная дѣятельность желѣзной дороги и, можетъ быть, тогда намъ и удастся доставить на войну обезпеченное всѣмъ нужнымъ потребное количество войска и ранѣ заключенія какого нибудь мира, вродѣ Портсмутскаго, можетъ быть тогда и война приметъ для насъ иной оборотъ.

Несомнѣнно, что устройство каналовъ на Уралѣ и между Мышвами согласно современному состоянію техники водяныхъ сооружений повлечетъ за собою необходимость приведенія въ порядокъ и системы герцога Виртембергскаго, шлюзы которой въ настоящемъ ихъ положеніи совершенно не будутъ соответствовать вновь выстроеннымъ шлюзамъ всей проектируемой водной магистрали, но они сейчасъ

649395

такъ ветхи и плохи, такъ много пропускаютъ воды, обладаютъ столь малой пропускной способностью, такъ тормозятъ, благодаря необходимости перегрузки, торговое пароходство, что передѣлка ихъ необходима сама по себѣ и безъ всякаго отношенія къ магистральной. Когда будутъ устроены каналы на Уралѣ и между Мылвами мы будемъ имѣть могучую водную артерію, начинающуюся у Иркутска и кончающуюся въ Архангельскѣ, когда же будетъ приведена въ должный видъ и система герцога Виртембергскаго, эта артерія дастъ отъ себя не менѣе могучее отвѣтвленіе на Петербургъ, кромѣ того эта артерія будетъ имѣть вліяніе и на Волжскій бассейнъ, такъ какъ она посредствомъ Екатерининскаго канала присоединитъ къ себѣ и Каму, что несомнѣнно отзовется благоприятно на положеніе желѣзнодорожныхъ заводовъ, расположенныхъ въ районѣ Пермской губ., для того же, чтобы обезопасить внутренніе рынки отъ затопленія Сибирскими хлѣбомъ, который можетъ хлынуть на нихъ этимъ путемъ, тутъ можетъ быть примѣненъ подобный настоящему Челябинскому переломъ тарифа, во всякомъ случаѣ регуляторъ этого пути всегда будетъ въ рукахъ правительства. Весь сѣверъ Европейской Россіи будетъ прорѣзанъ водною магистралью съ запада на востокъ, она прильетъ къ нему ту дѣйствующую силу, которая обратитъ лежащія теперь втунѣ богатія пустыни въ культурныя земли, она дастъ возможность вывезти изъ Сибири ея дешевый хлѣбъ къ порту безопасному во время военныхъ дѣйствій и, такимъ путемъ, который проводитъ этотъ хлѣбъ сѣверомъ Россіи тѣмъ самымъ оживитъ его, но вмѣстѣ съ тѣмъ намъ не будетъ грозить опасность обезцѣниванія земель отъ затопленія этимъ дешевымъ хлѣбомъ центральныхъ рынковъ Россіи, но напротивъ отъ продажи его она получитъ громадный притокъ средствъ, что несомнѣнно отразится на общемъ экономическомъ положеніи: можетъ быть намъ не потребуется тогда вѣчно прибѣгать къ займамъ и мы будемъ имѣть возможность обходиться и безъ нихъ, получивъ за милліоны пудовъ нашего груза милліоны иностранныхъ денегъ. Отразится это и на нашемъ торговомъ балансѣ съ другими странами и поднимется нашъ государственный кредитъ.

Благодаря этой артерій съ ея провозоспособностью и дешевымъ провозомъ создадутся новыя цѣнности, созданію которыхъ въ настоящее время не имѣется основаній, за невозможностью ихъ вывезти и продать: приливъ за эти товары и хлѣбъ денежныхъ знаковъ создастъ покупную способность существующаго населенія и разовьетъ его потребности, слѣдствіемъ чего явится общій подъемъ промышленности и расцвѣтъ экономической жизни, влекущіе за собой могучій приливъ новыхъ силъ. Всѣ эти качества суть специфическія только этого направленія: Обь, Печора, Вычегда, Сѣверная Двина, Архангельскъ, всякое другое направленіе воднаго пути будетъ имѣть изъ

всѣхъ качествъ даннаго направленія только два: дешевизну перевоз-
ки и провозоспособность, всѣ же остальные качества ихъ будутъ
отрицательны, даже и сама стоимость сооруженія при данномъ на-
правленіи, благодаря особо благопріятно сложившимся естественнымъ
условіямъ, вѣроятно, будетъ наименьшая. Такъ позволяетъ думать то
обстоятельство, что здѣсь потребуется только шлюзование и углубленіе,
во всякомъ же другомъ мѣстѣ понадобится и прорытіе. Дѣлать какіе
либо расчеты этой стоимости не въ моей компетенціи, да если бы я
былъ инженеромъ гидротехникомъ, то не могъ бы все равно дѣлать
никакихъ расчетовъ; странно было бы составлять проекты шлюзовъ,
не имѣя точнаго профиля мѣстности, и волею неволею придется туда
ѣхать за точными данными новой экспедиціи, но уже и теперь имѣ-
ются свѣдѣнія, которыми въ этомъ вопросѣ можно руководствоваться:
17 ноября въ засѣданіи Русскаго Географическаго общества, почет-
ный членъ этого общества А. Н. Воейковъ прочелъ докладъ по тому
же вопросу и приходилъ къ заключенію о необходимости воднаго
соединенія бассейновъ Оби и Печоры. Возражалъ ему г. Соковичъ,
отрицающій целесообразность этого соединенія, и, основываясь на
данныхъ, собранныхъ экспедиціей Мочульскаго, опредѣлялъ стоимость
устройства всей проектируемой магистрали въ 40 милліоновъ рублей.
Если мы примемъ во вниманіе, что эта цифра приведена противни-
комъ и что цифра эта основана на результатахъ экспедиціи Мочуль-
скаго, которая, какъ я выше указалъ, за недостаткомъ времени точ-
наго изслѣдованія ни въ какомъ случаѣ произвести не могла, то мы
будемъ имѣть полное право предположить, что 40 милліоновъ руб.—
это есть стоимость проектируемаго пути, доведенная до максимума.
А если это такъ, то мы попытаемся доказать Г. Соковичу неосно-
вательность его опасеній, что затраченная сумма не окупится.

Сибирскимъ водянымъ путемъ пойдетъ въ сторону къ Архан-
гельску во первыхъ хлѣбъ, во вторыхъ другіе грузы, какъ то: ленъ,
пенька, льняное сѣмя, масло, сало, шерсть, кожа, мѣхъ и т. п., въ
третьихъ это лѣсъ. По даннымъ, собраннымъ въ 1906 году инжене-
ромъ Гетте, проектировавшимъ сѣверную желѣзную дорогу, въ Том-
ской, Тобольской и Акмолинской губерніяхъ бываетъ ежегодно гото-
ваго для вывоза хлѣба до 38 милліоновъ пудовъ, грузовъ второй ка-
тегоріи до 10 мил. пудовъ, данныхъ о лѣсѣ у него нѣтъ. Только
одинъ уголокъ Сибири, совершенно не оживленный путями сообще-
нія, даетъ для вывоза до 48 милліоновъ пудовъ грузовъ первыхъ двухъ
категорій, грузъ же третьей усчитанъ сейчасъ быть не можетъ, но
надо предполагать, что Сибирскіе лѣса дадутъ колоссальный матеріалъ
для вывоза. По даннымъ, собраннымъ въ 1903 году Управленіемъ
Государственныхъ Имуществъ Енисейской губ., только четыре южные
уѣзда этой губерніи могутъ дать для вывоза, какъ излишекъ, еже-

годно 20,000,000 пудовъ хлѣба, а вѣдь и вся то Енисейская губ. только уголокъ Сибири.

Если мы возьмемъ эти устарѣлыя уже теперь цифры, учтемъ прогрессивно растущій ввозъ въ Сибирь и несомнѣнное слѣдствіе проведенія проектируемаго пути—устремленіе въ нее потока Ухтинской нефти и примемъ во вниманіе что съ 1903 года прошло уже 6 лѣтъ, а съ 1906—3 года, въ которые все время лился въ Сибирь потокъ переселенцевъ, то мы не будемъ далеки отъ истины въ предположеніяхъ, что проектируемому пути придется воспользоваться всею своею провозоспособностью, но этого даже и не надо, такъ какъ для того, чтобы не потерѣть убытка отъ затратъ 40 мил. руб. требуется только 200 мил. пудовъ, которые прошли бы по этому пути и уплатили бы только по одной копейкѣ съ пуда и тогда мы будемъ имѣть 5% съ капитала. А 200 мил. пудовъ составляютъ только $\frac{1}{10}$ количества грузовъ, которое проходитъ за тотъ же приблизительный срокъ навигаціи по Волгѣ: такъ неужели же вся Сибирь, съ ея вывозомъ и ввозомъ, имѣя территорію во много разъ болѣе обширную, обслуживаемой Волгою, не дастъ намъ 200 милліоновъ пудовъ? Если сейчасъ и имѣть даже такого количества грузовъ, мы имѣемъ право сказать, что тѣмъ даннымъ, какія у насъ имѣются, что они будутъ, благодаря проектируемому выходу: предположенія наши очень скромны и предполагать большее мы сейчасъ не будемъ, но мы не имѣемъ никакого права отрицать и болѣе широкихъ предположеній, потому что нельзя судить о томъ, что можетъ быть, потому только—что есть. Для того, чтобы судить о томъ, что можетъ быть, необходимы всесторонніе изслѣдованія, на которыхъ можетъ будетъ вѣроятно основать еще болѣе широкія перспективы, то же, о чемъ говоримъ мы сейчасъ, вполне оправдывается и имѣющимися данными.

Обложеніе пуда груза за прохожденіе по шлюзамъ одною копейкой совершенно ничтожно и безъ всякой натяжки можетъ быть повышено до 2-хъ и даже 3-хъ к. Вѣдь мы не стоимъ, когда наши убыточные желѣзныя дороги при своихъ непомерныхъ тарифахъ облагаютъ насъ еще десятками этихъ копеекъ: попробуйте отправить пудъ груза и вы увидите, что онъ будетъ обложенъ копейками и за погрузку и выгрузку и за каждую передачу и послѣ всего этого еще и за какіе то станціонные расходы, деньги за которые потомъ дѣлятся между станціонными служащими, и все это округляется, доли копеекъ идутъ за копейки, доли гривенниковъ за гривенники и т. д. и мы привыкли уже къ этому, не стоимъ отъ тяжести, иногда и непонятныхъ для насъ обложеній и безпрекословно отдаемъ свои копейки и гривенники, все-таки немогущіе вывести желѣзныя дороги изъ безнадежныхъ убытковъ. На водномъ пути всякій оплачиваетъ кромѣ тарифа только

дѣйствительные расходы и тамъ никакихъ пристанскихъ расходовъ не имѣется, оплатить всякій и стоимость пользованія искусственными сооружениями 2—3 копейками, имѣя тарифъ вчетверо дешевле железнодорожнаго, а тогда казна будетъ имѣть уже на затраченные 40 милліоновъ, если пройдетъ по пути только 200 милліоновъ пудовъ, 10—15⁰/₀. Отсюда ясенъ выводъ, что потребный на устройство воднаго пути Сибирь-Архангельскъ капиталъ, окупится и принесетъ ⁰/₀ не высокимъ обложеніемъ проходящихъ по нему грузовъ.

Остается еще только одинъ вопросъ, который слѣдуетъ освѣтить, чтобы мы могли съ полнымъ сознаніемъ говорить о Сѣверномъ водномъ пути, это вопросъ о срокахъ доставки по нему грузовъ. Этотъ вопросъ не специально сѣвернаго направленія, а относится одинаково ко всѣмъ воднымъ сообщеніямъ, но мы посмотримъ на него именно съ точки зрѣнія приложенія его къ пути изъ Сибири на Архангельскъ. Какъ то всегда, когда рѣчь заходитъ о быстротѣ передвиженія грузовъ невольно рисуется въ воображеніи съ одной стороны картина медленно поднимающагося противъ течения буксира съ длиннымъ хвостомъ баржей за нимъ, съ другой, съ грохотомъ и шумомъ проносящаяся по рельсамъ вереница вагоновъ и сейчасъ же уже готовъ и отвѣтъ, подсказываемый этими картинами: „помилуйте, какое же можетъ быть сравненіе, само собой понятно, на чьей сторонѣ тутъ будетъ преимущество“. Но, по мѣрѣ того, какъ мы будемъ знакомиться ближе съ этимъ вопросомъ, буксиръ будетъ въ нашемъ воображеніи все прибавлять ходу, а поѣздъ все убавлять, а когда соеѣмъ познакоимся, то буксиръ уже очень ненамного будетъ отставать отъ поѣзда. Желѣзная дорога удовлетворительно передастъ небольшой грузъ на сотню верстъ, употребивъ на это при благоприятныхъ обстоятельствахъ сутки, но на тысячу верстъ она уже не будетъ въ состояніи передвинуть его въ 10 сутокъ и время увеличится совершенно непропорціонально увеличенію разстоянія, задержекъ накопится сразу такъ много, что прогрессія увеличенія времени получится съ знаменателемъ гораздо большимъ, чѣмъ знаменатель прогрессіи увеличенія разстояній, когда же къ желѣзной дорогѣ будетъ предъявлено требованіе передвинуть милліоны пудовъ груза на 6 тысячъ верстъ (приблизительное разстояніе отъ Иркутска до Архангельска) ей потребуется на это не мѣнѣ 3-хъ мѣсяцевъ, да и при-томъ еще только въ томъ случаѣ, если мы сдѣлаемъ совершенно утопическое для русской желѣзной дороги предположеніе, что на ней не будетъ задержекъ, если же мы будемъ смотрѣть на эту мифическую дорогу съ точки зрѣнія умудренныхъ опытомъ людей, то не погрѣшимъ, растянувъ это время еще мѣсяца на два. Скорость движенія грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ не превышаетъ 120 верстъ въ сутки, по воднымъ путямъ около 100. Надо оговориться, что всѣ эти разсужденія вовсе не для того, чтобы доказывать уже дока-

занное, что желѣзныхъ дорогъ можно настронть изъ Сибири хоть полсотни, все равно ни Сибирскій хлѣбъ, ни лѣсъ, ни другіе дешевые грузы по нимъ не пойдутъ изъ за тарифовъ, а только для того, чтобы установить правильный масштабъ въ вопросѣ о скорости движенія грузовъ вообще и чтобы не было потомъ поводовъ съ сожалѣніемъ качать головою и приговаривать: „вотъ если бы тутъ была желѣзная дорога и т. д.— „Выгоду въ скорости— „если бы тутъ была желѣзная дорога“, ни въ какой микроскопъ нельзя бы было разсмотрѣть, если бы ее сопоставить только съ гарантированными правительствомъ сотнями милліоновъ рублей, потребныхъ на проложеніе бесполезнаго рельсоваго пути, значить скорость движенія по водному пути мы и должны принять, какъ единственно для насъ возможную. Если же возникъ бы вопросъ о томъ, что хлѣбъ, собранный въ текущемъ году, только на слѣдующій годъ можетъ достигнуть вывознаго порта, такъ этотъ вопросъ можно назвать совершенно праздымъ, такъ какъ онъ совершенно одинаково относится и къ другой русской водной артеріи — Волгѣ, по которой также хлѣбъ не попадаетъ къ вывозному порту въ тотъ же годъ, но никто ей въ упрекъ этого не ставитъ; ея караваны съ хлѣбомъ зимуютъ въ Рыбинскѣ, а хлѣбные караваны Сибирскаго пути будутъ зимовать гдѣ нибудь на Оби или Сосьвѣ, что совершенно однозначуще.

Разница только въ томъ, что хлѣбные грузы, идущіе по Волгѣ, попадутъ къ вывозному порту къ началу навигаціи, а по Сибирскому пути позже на мѣсяцъ или на два, что никакого существеннаго значенія не имѣетъ. Да надо сказать, что если-бы и возможно было-бы хлѣбъ урожая какого либо года доставить къ вывозному порту въ навигацію того же года, это было бы выгодно только въ томъ случаѣ, если бы удалось и погрузить его въ морскія суда, а чуть только не застали навигацію, какъ это должно быть съ Волжскимъ хлѣбомъ, явилась бы необходимость въ устройствѣ складовъ и въ двойной перегрузкѣ его сперва изъ баржей въ склады и опять изъ складовъ въ морскія суда, хлѣбъ-же доставленный въ навигацію хотя бы и слѣдующаго года, будетъ погруженъ прямо изъ баржей въ морскіе пароходы, на что времени совершенно для Сибирскихъ грузовъ хватитъ и такимъ образомъ въ первомъ случаѣ одна изъ перегрузокъ была бы совершенно непроизводительна. Избѣжаніе этой непроизводительной перегрузки, устройства складовъ, расходовъ на храненіе въ нихъ хлѣба въ продолженіи нѣсколькихъ мѣсяцевъ вполнѣ уравниваютъ то неудобство, которое иные склонны видѣть въ нѣкоторомъ запозданіи Сибирскаго хлѣба къ вывозу.

Этимъ же должно уравниваться и продленіе установившихся кредитовъ на 2 мѣсяца, да и вообще о кредитахъ надо сказать, что

они очень приспособляемы и великобъно растягиваются и сокращаются согласно обстоятельствамъ; къ движенію грузовъ по существующимъ воднымъ путямъ кредиты примѣнились вполне, примѣняются они и къ новому водному пути. Если мы поточнѣе попробуемъ опредѣлить потребное для движенія по нему грузовъ время, то получимъ такую картину: буксиры по Волгѣ съ небольшимъ числомъ баржей идутъ со скоростью внизъ по теченію 160—180 верстъ въ сутки, вверхъ 120—135 верстъ, съ большими же караванами 90—120 верстъ. Такъ какъ при движеніи судовъ по Сибирскому пути имъ придется плыть и вверхъ и внизъ по теченію почти поровну, то мы имѣемъ полное право принять скорость движенія по нему въ 100 верстъ въ сутки, такъ какъ среднее изъ вышеприведенныхъ чиселъ равняется 135. Разстояніе отъ Сосвинской пристани до Архангельска равняется 2100 верстамъ и слѣдовательно грузъ пройдетъ его въ 21 сутки. Если мы примемъ, что задержки отъ прохожденія шлюзованнымъ путемъ потребуютъ даже 9 дней, то ясно, что въ мѣсяцъ грузъ будетъ переданъ съ Сосвы Архангельскому порту.

Разстояніе отъ Сосвинской пристани до Иркутска водою равняется приблизительно 4500 и слѣдовательно отъ Иркутска до Архангельска будетъ 6600 верстъ, но, такъ какъ это приблизительно, то, чтобы не впасть въ ошибку, накинemъ сюда еще 1400 верстъ и будемъ принимать его за 8000 верстъ и тогда на прохожденіе всего этого пути нужно будетъ 80 сутокъ: остающихся 70 сутокъ изъ навигаціоннаго періода будетъ совершенно достаточно и на утерю времени при прохожденіи шлюзовъ и на погрузку въ морскія суда. Такимъ образомъ въ навигаціонный періодъ грузъ можетъ быть переданъ на все протяженіе проектируемаго пути.

Кромѣ всего уже сказаннаго, при рѣшеніи вопроса о предполагаемомъ пути, необходимо имѣть въ виду и то благотворное вліяніе, какое проведеніе его окажетъ на русскую промышленность; для него потребуется масса перевозочныхъ судовъ, пароходовъ, машинъ и на суда и для работъ по устройству и эксплуатаціи пути и все это можетъ работаться на нашихъ русскихъ, бездѣйствующихъ сейчасъ заводахъ и это можетъ быть поднятіемъ русской промышленности уже не фиктивнымъ: всѣ деньги, затраченныя на суда—и машиностроительство, на всѣ работы по проведенію пути, на весь ремонтъ и его и перевозочныхъ средствъ останутся у насъ же въ Россіи, если мы будемъ осторожны и постараемся ихъ не выпустить за границу.

Вотъ всѣ данныя о Сибирскомъ пути, которыми можно располагать въ настоящій моментъ. На основаніи ихъ вопросъ о возмож-

ности и необходимости его устройства рѣшается въ положительную сторону. За необходимость же скорѣйшаго рѣшенія его говорить его значеніе: изъ всѣхъ водныхъ путей, которые теперь могутъ быть намѣчены въ Россіи, только онъ одинъ имѣетъ значеніе государственное, всѣ остальные будутъ имѣть значеніе только мѣстное, какъ мѣстные пути сообщенія, и поэтому этотъ путь долженъ быть поставленъ на первую очередь. Говорить за необходимость его скорѣйшаго рѣшенія и еще одно обстоятельство: недавно появилась въ газетахъ телеграмма: „группа иностранныхъ инженеровъ, заинтересованная возможностью соединенія воднымъ путемъ Вычегды, Печоры и Оби для вывоза Сибирскаго хлѣба на Архангельскъ и Лондонъ, предпринимаетъ при помощи лицъ, возвратившихся изъ Печорскаго края съ картами предполагаемаго пути, организацію подробныхъ изслѣдованій по изученію экономической и технической сторонъ этого крупнаго предпріятія“.

Поневоѣ является опасеніе, какъ-бы эта группа иностранныхъ инженеровъ не заинтересовалась предполагаемымъ путемъ настолько, что и проложеніе его минуетъ русскія руки.

Этотъ интересъ довольно опасный и не лучше ли уже намъ, чтобы не дать всѣмъ выгодамъ отъ предполагаемаго пути уплыть вмѣстѣ съ Сибирскимъ хлѣбомъ за границу, воспользоваться тѣмъ временемъ, пока заинтересованная группа иностранныхъ инженеровъ будетъ организовывать подробныя изслѣдованія, и самимъ взяться за дѣло.

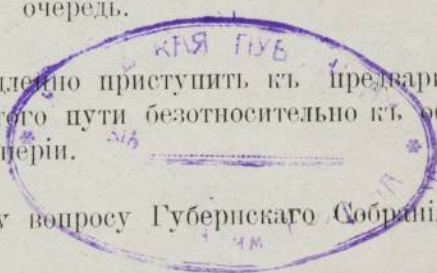
На основаніи всего высказаннаго мною, я предлагаю собранію:

1) Признать, что только водный путь Обь, Печора, Сѣв. Двина, Архангельскъ удовлетворяетъ всѣмъ требованіямъ, какія могутъ быть предъявлены къ пути, предназначенному оживить Сѣверъ Европейской Россіи и Сибири.

2) Признать, что путь этотъ имѣетъ государственное значеніе какъ въ экономическомъ, такъ и въ стратегическомъ отношеніи, почему онъ долженъ быть поставленъ на первую очередь.

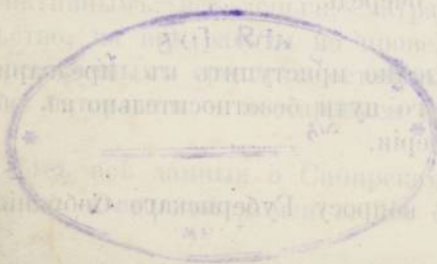
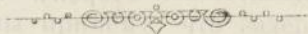
3) Просить правительство немедленно приступить къ предварительнымъ работамъ по проведенію этого пути безотносительно къ общему плану водныхъ работъ по Имперіи.

4) Постановленіе по настоящему вопросу Губернскаго Собранія.

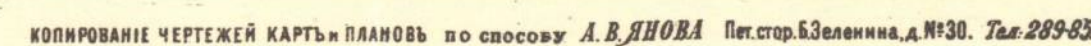


а равно и весь имѣющійся по нему матеріалъ и карты, по отпеча-
таніи, разослать во всѣ Губернскія и Уѣздныя Земства, Членамъ Го-
сударственной Думы и Государственнаго Совѣта, Биржевые Комитеты,
Англо-русскую Торговую Палату и прочія учрежденія, предоставивъ
Управѣ, кромѣ того, въ случаѣ надобности перевести весь имѣющійся
матеріалъ на французскій и англійскій языкъ для ознакомленія съ нимъ
и иностранныхъ торговыхъ круговъ.

Безоновъ.



Масштабъ 300 в.
въ дюймъ.



မြန်မာနိုင်ငံတော်
သယံဇာတနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ထိန်းသိမ်းရေး ဝန်ကြီးဌာန
သယံဇာတနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ထိန်းသိမ်းရေး ဝန်ကြီးဌာန

ပြည်ထောင်စု
ပြည်ထောင်စု

ပြည်ထောင်စု
ပြည်ထောင်စု
ပြည်ထောင်စု

ပြည်ထောင်စု

78

Книжный памятник
Per. № 40017
БОУНБ



08

