

М.В.

85(01)

385(01)7

ПРОВЕРЕНО  
1992 г.

ПРОВЕРЕНО  
1990 г.

П-77

ДЕПОЗИТАРНОЕ  
ХРАНИЛИЩЕ

# ПО ВОПРОСУ

О НАПРАВЛЕНИИ ВЪТВИ

## Амурской желѣзной дороги

къ рѣкѣ Амуру у города Благовѣщенска.



Городского Головы города Благовѣщенска

I. Прищепенко.

*[Handwritten signature]*



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

„Т-во Художественной Печати“, Ивановская ул., 14.  
1909.



Начатая постройкой Амурская желѣзная дорога, имѣя величайшее общегосударственное значеніе, является также событіемъ колоссальной важности въ жизни Амурской области, которую желѣзная дорога должна связать съ Имперіей и пробудить къ развитію въ ней культурно-экономической жизни.

Въ то же время, однако, желѣзная дорога окажетъ несомнѣнное вліяніе на измѣненіе промышленно-торговыхъ отношеній въ Краѣ, сложившихся при иныхъ условіяхъ, когда средствами передвиженія служили лишь водные пути.

Направляя въ иныя русла потокъ экономической жизни, желѣзные дороги болѣзненнымъ потрясеніемъ отзываются на возникшихъ уже ранѣе промышленныхъ центрахъ, разъ имъ выпадаетъ безотрадная доля быть обойденными рельсовымъ путемъ. Ростъ такихъ поселеній останавливается, новые источники жизни направляются въ новыя мѣста, а потомъ постепенно начинается и отливъ, и старое поселеніе обрекается на медленную смерть.

Въ то же время новый соперникъ, въ лицѣ вновь возникшаго изъ любого на узломъ пунктѣ поселенія, учитываетъ въ свою пользу гибель своего предшественника. Примѣромъ этому можетъ служить городъ Ново-Николаевскъ, развившійся за счетъ и въ ущербъ обойденному желѣзной дорогой городу Томску.

Разумѣется, при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ общегосударственное значеніе, отдѣльные города и мѣстности не могутъ претендовать на то, чтобы интересы ихъ ставились на первый планъ. Они должны примириться даже съ тѣмъ, если съ ихъ стороны требуются нѣкоторыя жертвы.

Но если такія жертвы необходимы, то необходимо также, чтобы размѣръ ихъ былъ доведенъ до возможнаго минимума.

Начатая постройкой Амурская желѣзная дорога по стратегическимъ соображеніямъ имѣетъ пройти къ сѣверу отъ рѣки Амура на разстояніи около ста верстъ и городъ Благовѣщенскъ, являющійся самымъ значительнымъ торговымъ и промышленнымъ центромъ на всемъ теченіи рѣки Амура, останется въ сторонѣ отъ магистрали.

Населеніе города Благовѣщенска, вполне сознавая необходимость такого рѣшенія, вправѣ, однако, ожидать что рѣшенная постановленіемъ Государственной Думы вѣтвь къ городу Благовѣщенску дѣйствительно соединитъ его съ магистралію и что при выборѣ для нея направленія будутъ приняты во вниманіе интересы города постолько, поскольку это не противорѣчитъ интересамъ общегосударственнымъ.



На основаніи этого постановленія Государственной Думы Инженеромъ Е. Ю. Подруцкимъ въ 1906 году были сдѣланы изысканія для Благовѣщенской вѣтви, причемъ она была трассирована отъ селенія Ново-Екатеринославовки (станція на магистрали Амурской желѣзной дороги) по лѣвому берегу рѣки Зеи и оканчивалась на этомъ же лѣвомъ берегу противъ города Благовѣщенска.

Оконечная станція Благовѣщенской вѣтви была проектирована Инженеромъ Подруцкимъ въ 12 верстахъ отъ устья рѣки Зеи, вверхъ по ея теченію, такъ какъ подойти ближе не представлялось возможнымъ вслѣдствіе того, что весь лѣвый берегъ рѣки Зеи, при впаденіи ея въ Амуръ представляетъ изъ себя низкую пойму, ежегодно заливаемую во время подъема воды на рѣкахъ Зеѣ и Амурѣ, перерѣзанную кромѣ того старорѣчьями и логами.

Такимъ образомъ, оконечная станція Благовѣщенской вѣтви расположена въ 12 верстахъ отъ города Благовѣщенска по прямому направленію, при чемъ между городомъ и желѣзнодорожною станціей раскинулась, во-первыхъ, пойма, ежегодно заливаемая и, во-вторыхъ, сама рѣка Зея, имѣющая въ этомъ мѣстѣ около 1½ версты ширины.

Когда были выяснены результаты этихъ изысканій, я, какъ представитель города Благовѣщенска, уполномоченный ходатайствовать о защитѣ его интересовъ, обратился къ Его Высокопревосходительству Господину Министру Путей Сообщенія 3-го мая 1908 года съ докладной запиской, въ которой выяснялъ, что проведеніе вѣтви отъ села Ново-Екатеринославовки лѣвымъ берегомъ рѣки Зеи, безъ моста черезъ рѣку Зею, отразится самымъ губительнымъ образомъ на судьбѣ города Благовѣщенска и поведетъ къ неминуемому упадку, и ходатайствовалъ о производствѣ новыхъ изысканій для выясненія возможности провести желѣзнодорожную вѣтвь къ городу Благовѣщенску въ такомъ направленіи, чтобы она дѣйствительно соединяла Благовѣщенскъ съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ и этимъ способствовала его культурно-экономическому росту, а не обрекала его на медленное вымирание.

Во второй половинѣ 1908 года были произведены инженеромъ В. А. Саханскимъ новыя изысканія средняго участка Амурской желѣзной дороги отъ станціи Керакъ до рѣки Буреи, а также изысканія вѣтви къ городу Благовѣщенску по тремъ направленіямъ:

1) Вторично пройдена вѣтвь отъ села Ново-Екатеринославовки до станціи Благовѣщенскъ - пристань (противъ города Благовѣщенска на лѣвомъ берегу рѣки Зеи), безъ моста черезъ рѣку Зею:

2) Отъ станціи Бочкарево до города Благовѣщенска. Вѣтвь эта, начинаясь у станціи Бочкарево (на магистрали), идетъ по лѣвому берегу рѣки Зеи, переходитъ рѣку Зею мостомъ у деревни Бѣлогорье (35 верстъ къ сѣверу отъ Благовѣщенска) и оканчивается станціей у самаго города Благовѣщенска.

3) Отъ станціи Суражевка (тоже на магистрали) до города Благовѣщенска. Вѣтвь эта идетъ сплошь по правому берегу рѣки Зеи.

4) И, наконецъ, былъ сдѣланъ вариантъ самой магистрали; при-



чемъ отъ станціи Ульминъ магистраль поворачивала вправо и шла не по долину Большой Перы, а по Амурско-Зейскому водораздѣлу и переходила рѣку Зею у Абрашкиной пади, то есть на 75 верстъ южнѣе Суражевки, первоначальнаго перехода магистрали черезъ рѣку Зею. Этотъ вариантъ не измѣнитъ правобережнаго варианта Благовѣщенской вѣтви, а только укоротитъ его на 55 верстъ.

Хотя точная стоимость Благовѣщенской вѣтви по всѣмъ изслѣдованнымъ вариантамъ еще не выяснилась, но можно уже въ настоящее время сказать, что наиболѣе дешевымъ будетъ вариантъ изысканій 1907 года по лѣвому берегу рѣки Зеи, а наиболѣе соответствующимъ нуждамъ Края и города Благовѣщенска будутъ варианты праваго берега рѣки Зеи, идущіе по Амурско-Зейскому водораздѣлу.

Такъ какъ вопросъ о направленіи Благовѣщенской вѣтви окончательно не рѣшенъ и до сихъ поръ остается открытымъ, то я считаю необходимымъ вновь привести тѣ соображенія, которыя мною были высказаны въ докладной запискѣ, поданной 3-го мая прошлаго года Господину Министру Путей Сообщенія о Ново - Екатеринославскомъ вариантѣ Благовѣщенской вѣтви и, вообще, о желательномъ направленіи этой вѣтви, какъ съ точки зрѣнія интересовъ города Благовѣщенска, такъ и общихъ государственныхъ интересовъ.

---

Село Ново - Екатеринославовка, гдѣ предполагается начать отъ магистрали Благовѣщенскую вѣтвь, находится приблизительно въ 120 верстахъ отъ города Благовѣщенска. Предполагаемая вѣтвь пересѣчетъ земли Песчано - Озерской и Ивановской волостей и должна остановиться у берега рѣки Зеи, не доходя до города Благовѣщенска по крайней мѣрѣ 12-ти верстъ.

Думать о постройкѣ желѣзнодорожнаго моста, который бы соединилъ городъ Благовѣщенскъ съ Ново - Екатеринославовской вѣтвью, даже въ отдаленномъ будущемъ не представляется возможнымъ ни съ технической стороны, такъ какъ мѣсто это — устье рѣки Зеи — надо считать самымъ неблагоприятнымъ для моста на всемъ протяженіи рѣки Зеи, ни въ стратегическомъ отношеніи, вслѣдствіе нахожденія его въ сферѣ обстрѣла съ китайскаго берега рѣки Амура.

Такимъ образомъ, конечная станція Ново - Екатеринославовской вѣтви расположится на лѣвомъ берегу рѣки Зеи.

Лѣвый берегъ рѣки Зеи противъ города Благовѣщенска представляетъ широкую рѣчную пойму, которая, раза два-три въ годъ заливается водою, какъ только дожди, выпадающіе на склонахъ Станового Хребта, повышаютъ уровень рѣки Зеи и когда одновременно повышается уровень рѣки Амура. Благодаря этому, за рѣкой Зеей, противъ города Благовѣщенска нѣтъ селеній ближе 18 — 20 верстъ. Единственная деревня Владиміровка, находящаяся въ 8-ми верстахъ отъ города и расположенная на не заливаемой возвышенности, только подчеркиваетъ невозможность развитія поселеній на упомянутой поймѣ.



Деревня Владиміровка не развивается, а, наоборотъ, падаетъ, на что ясно указываютъ цыфры ея населенія: въ началѣ 90-хъ годовъ въ этой деревнѣ было 41 крестьянскій дворъ, а въ 1906 году ихъ оставалось 25. Рости селеніе на занимаемой имъ возвышенности не можетъ, а разливы рѣки Зеи, уносящіе скошенное сѣно, затопляющіе самую деревню, разоряютъ крестьянъ и побуждаютъ переселяться въ другія мѣста.

Относительно бывшихъ на рѣкѣ Зеѣ большихъ наводненій, профессоръ В. Е. Тимоновъ замѣчаетъ: „Въ очень большой разливъ Зея затопляетъ всю луговую долину, представляя тогда цѣлое море воды. Такія наводненія бываютъ не ежегодно. Наиболѣе серьезныя наводненія были въ 1861, 1872 и 1881 годахъ. Въ 1861 году прибыль воды въ низовьяхъ Зеи началась съ 28-го іюня и 1-го іюля вода достигла  $3\frac{1}{2}$  сажень высоты противъ средняго уровня, затопила покосы и огороды въ селеніяхъ, расположенныхъ по правому берегу рѣки, причемъ въ особенности сильно пострадало Бѣлогорье. Въ 1881 году уровень воды въ Амурѣ и Зеѣ повышался 6 разъ, изъ коихъ 3 въ такой степени, что Амуръ-Зейская равнина затоплялась до прекращенія въ ней всякаго сообщенія. Въ маѣ при высокомъ уровнѣ вода была на двѣ сажени ниже берега деревни Владиміровки, но въ іюнѣ затопила отчасти и эту деревню. За отсутствіемъ какихъ бы то ни было водомѣрныхъ постовъ сказать что-либо опредѣленное о предѣлѣ колебанія воды въ Зеѣ невозможно. Вѣроятно, однако, судя по указаннымъ выше даннымъ, этотъ предѣлъ не менѣе 5 — 6 саженей“.

Вслѣдствіе этого подвести дорогу ближе къ городу Благовѣщенску и расположить конечную станцію хотя и на лѣвомъ берегу, но напротивъ самаго города не представилось возможнымъ. Она запроектирована по изысканіямъ 1908 года въ 12-ти верстахъ отъ города Благовѣщенска; къ берегу же рѣки Зеи проектируется вѣтвь.

Такимъ образомъ, и по даннымъ изысканій 1908 года, при Ново-Екатеринославовскомъ вариантѣ, желѣзная дорога будетъ оканчиваться у пункта, удаленнаго отъ города на 12 верстъ, причемъ между городомъ и станціей протекаетъ судоходная рѣка Зея.

Сообщеніе города Благовѣщенска со станціей черезъ рѣку Зею можетъ быть только или понтоннымъ мостомъ или паровой переправой.

По моему мнѣнію, устройство понтоннаго моста врядъ-ли мыслимо на рѣкѣ Зеѣ по причинѣ оживленнаго судоходства. Существующіе понтонные мосты въ другихъ городахъ, не соотвѣтствуютъ данному случаю. Напримѣръ, въ Петербургѣ рѣчной флотъ проходитъ безъ разводки мостовъ, а морской флотъ подымается выше по теченію Невы только въ исключительныхъ случаяхъ и въ незначительномъ количествѣ.

Совсѣмъ другое мы видимъ на рѣкѣ Зеѣ.

Всѣ пароходы, рейсирующие по рѣкамъ Амурскаго бассейна, вслѣдствіе судоходныхъ качествъ этихъ рѣкъ—американскаго типа, заднеколесные, двухъ-этажные. Буксирныя арки и рубки возвышаются не менѣе 40 футовъ надъ уровнемъ горизонта воды. Безъ разводки



моста, при настоящей конструкціи пароходовъ, пропустить суда нельзя, а принимая во вниманіе оживленное движеніе судовъ въ низовьяхъ рѣки Зеи, такъ какъ всѣ парходныя пристани города Благовѣщенска расположены по берегу рѣки Амура, придется понтонный мостъ держать или все время разведеннымъ, или задерживать движеніе судовъ, конечно, и то, и другое немыслимо. Кромѣ того, быстрый подъемъ воды на рѣкѣ Зеѣ, громадная скорость теченія, карчи и цѣлыя громадныя деревья, несущіяся по рѣкѣ во время паводка; при этомъ мягкое песчаное дно—плывунъ—все это въ общемъ дѣлаетъ устройство понтоннаго моста если и не невозможнымъ, то во всякомъ случаѣ не гарантируетъ его прочности и я убѣжденъ, что какія бы техническія мѣры ни прилипались, все-таки можно будетъ каждую минуту ожидать перерыва сообщенія по мосту.

Что касается паровой переправы—паровымъ ли паромомъ или на баржахъ, буксируемыхъ пароходами, то такая переправа (на баржахъ, буксируемыхъ пароходами) уже существуетъ у насъ черезъ рѣку Зею, такъ что о ней можно высказать сужденіе, уже имѣя примѣръ многихъ лѣтъ.

Необходимо замѣтить, что сообщеніе паромомъ хоть и паровымъ, крайне затруднительно по причинѣ неправильнаго русла рѣки Зеи, складывающей при впаденіи въ рѣку Амуръ наносы, образующіе отмели, которыя приходится обходить при переправѣ. Вслѣдствіе этихъ неправильностей русла и постоянно мѣняющихся мѣсто отмелей, въ настоящее время приходится Зейскому паровому перевозу каждый разъ вмѣсто 1½ версты по прямой линіи дѣлать отъ 3-хъ до 5-ти верстъ.

По причинѣ этого существующая паровая переправа совершается медленно и даже сейчасъ не вполне соотвѣтствуетъ движенію грузовъ и пассажировъ въ городъ и обратно.

Насколько неудобна у Благовѣщенска переправа даже лѣтомъ, показываетъ тотъ фактъ, что Зейскій паровой перевозъ, совершающій въ теченіе дня обыкновенно до 12 рейсовъ, въ большую воду успѣваетъ совершить только два рейса.

Если нынѣ паровая переправа не удовлетворяетъ потребностямъ движенія грузовъ, представляется весьма затруднительной даже для отдѣльных лицъ, не говоря уже о массовыхъ перевозкахъ войскъ съ ихъ грузами и всевозможныхъ товаровъ, грузооборотъ которыхъ въ городѣ Благовѣщенскѣ за послѣднюю лишь навигацію превысилъ десять милліоновъ пудовъ, не считая постоянного подвоза крестьянами хлѣба, фуража и другихъ продуктовъ сельско-хозяйственнаго производства, то конечно, съ постройкой желѣзной дороги такая переправа будетъ совершенно неудовлетворительной, какія бы улучшенія ни были сдѣланы въ конструкціи паровой переправы.

Кромѣ того, необходимо добавить, что какъ бы ни соединили городъ Благовѣщенскъ съ оконечною станціей Ново-Екатеринославовской вѣтви—понтоннымъ мостомъ или паровымъ перевозомъ—все-таки два раза въ годъ осенью и весною, во время ледостава и ледохода, всякое



сообщеніе города съ желѣзнодорожной станціей прекратится вовсе и городъ—промышленный и торговый центръ всей Амурской области будетъ совершенно отрѣзанъ на это время отъ желѣзнодорожной станціи; причемъ необходимо замѣтить, что длительность этого періода значительно больше, чѣмъ въ Европейской Россіи и въ общемъ бываетъ не менѣе трехъ мѣсяцевъ въ году.

Въ силу географическаго положенія рѣкъ Амурскаго бассейна, какъ ледоставъ, такъ и ледоходъ тянутся очень долго, что можно объяснить огромной разницей въ климатѣ верховьевъ рѣкъ Зеи и Амура съ одной стороны и города Благовѣщенска—съ другой. Въ то время какъ въ верховьяхъ стоятъ уже сильные морозы, въ Благовѣщенскѣ еще тепло, а между тѣмъ по Зеѣ и Амуру несутся ледяныя глыбы, прекращающія совершенно паровую переправу. За послѣднія восемь лѣтъ самое позднее закрытіе навигаціи наблюдалось въ Благовѣщенскѣ 19 октября, а между тѣмъ, не было случая, чтобы ледоставъ закончился раньше 15 ноября и, вообще, не было случая, чтобы установилась зимняя дорога по льду ранѣе 15—25 ноября.

То же самое можно сказать и о весеннемъ ледоходѣ. Такимъ образомъ, при паровой переправѣ или понтонномъ мостѣ минимумъ полтора мѣсяца осенью и полтора мѣсяца весною городъ Благовѣщенскъ будетъ совершенно отрѣзанъ отъ желѣзной дороги.

Затруднительныя условія сообщенія между городомъ Благовѣщенскомъ и вѣтвью желѣзной дороги во всемъ будутъ чувствоваться, вліяя на уменьшеніе какъ пассажирскаго, такъ и товарнаго движенія, такъ какъ перевозка каждаго пассажира и каждаго пуда груза, кромѣ неудобства и лишней траты времени, вызоветъ еще и непроизводительные расходы.

Благовѣщенскъ будетъ избѣгаться, жизнь отошьетъ въ другія мѣста и городъ будетъ идти къ неминуемому упадку и мало-по-малу медленно вымирать.

А между тѣмъ, въ настоящее время городъ Благовѣщенскъ представляетъ изъ себя оживленный торговый городъ, равнаго которому нѣтъ на всемъ теченіи рѣкъ Амура и Зеи.

По даннымъ Обзора Амурской области за 1907 годъ\*), населеніе города Благовѣщенска равнялось 56.414 душамъ обоего пола. Городъ растетъ и ширится. Населеніе его быстро увеличивается (въ 1905 году жителей числилось только 45.440 душъ), улучшается и благоустройство города Благовѣщенска, на что указываетъ ростъ бюджета Городскаго Общественнаго Управленія, а именно таковой равнялся:

въ 1907 году	. . . . .	400.000	рублей.
„ 1908	„ . . . . .	600.000	„
„ 1909	„ . . . . .	725.000	„

т. е. за три года почти удвоился.

\*) Приложеніе къ Всеподданнѣйшему отчету Г. Военнаго Губернатора Амурской области за 1907 годъ.



Въ городѣ въ 1907 году было 57 фабрикъ и заводовъ съ общеою производительностью въ 4.079.638 рублей въ годъ, причемъ на этихъ фабрикахъ и заводахъ работало 2.205 рабочихъ. Среди этихъ промышленныхъ заведеній: 7 паровыхъ мельницъ, оборудованныхъ самыми усовершенствованными машинами, которыя могутъ перемолоть въ годъ болѣе 16 милліоновъ пудовъ муки, кромѣ того два громадныя чугуно-мѣдно-литейныя завода (Шадрина и Компаніи „Афанасьевъ и Чепуринъ“), которыя строятъ пароходы для рѣкъ Амурскаго бассейна и которыя окажутъ весьма цѣнныя услуги нашей только что возникшей военной Амурской флотиліи.

Кромѣ промышленнаго значенія городъ Благовѣщенскъ является также главнымъ торговымъ пунктомъ Приамурья. Изъ Благовѣщенска, какъ главнаго торговаго центра, товары расходятся по всей Области. По даннымъ Благовѣщенской Городской Управы только 35-ю крупными Благовѣщенскими торговыми фирмами было закуплено товаровъ въ 1907 году на 17.112.301 рубль. Кромѣ того, городъ Благовѣщенскъ ведетъ значительную торговлю съ Китаемъ. Такъ, по даннымъ Благовѣщенской таможни ввозъ и вывозъ достигъ въ 1906 году 1.762.000 пудовъ разныхъ товаровъ на сумму 2.151.405 рублей.

Наконецъ, для характеристики торгово-промышленной дѣятельности города Благовѣщенска могутъ служить данныя оборотовъ кредитныхъ учреждений, каковыя по четыремъ Банкамъ выразились въ 1907 году въ суммѣ 443.304.945 рублей.

Но наиболѣе важное значеніе имѣетъ привозъ грузовъ въ городъ Благовѣщенскъ по рѣкамъ Амуру и Зеѣ. Благовѣщенская пристань является наиболѣе значительной на рѣкахъ Амурскаго бассейна.

Въ 1907 году, по даннымъ Управленія водныхъ путей рѣкъ Амурскаго бассейна общій грузооборотъ рѣкъ Амурскаго бассейна, безъ рѣки Сунгари, равнялся 25.973.962 пудамъ различныхъ грузовъ и 34.927.878 пудамъ лѣсныхъ матеріаловъ.

Изъ этого количества на пристани города Благовѣщенска приходится 10.269.088 пудовъ различныхъ грузовъ и 14.603.689 пудовъ лѣсныхъ матеріаловъ, а всего около 25 милліоновъ пудовъ, то есть изъ 61-го милліоннаго грузооборота рѣкъ Амурскаго бассейна на долю Благовѣщенскихъ пристаней приходится болѣе 40% всего грузооборота.

Приведенныя цыфры достаточно ярко рисуютъ экономическое значеніе города Благовѣщенска, какъ торгово-промышленнаго центра Амурской области. Благовѣщенскъ не только занимаетъ выдающееся мѣсто по состоянію промышленности среди другихъ городовъ \*), но является центромъ, въ которомъ сосредоточиваются продукты промышленности

\*) Напримѣръ, по мукомольному производству городъ Благовѣщенскъ занимаетъ третье мѣсто среди всѣхъ городовъ какъ Европейской Россіи, такъ и Сибири.

Дѣйствительно, годовое количество зерна, которое могутъ размолоть всѣ мельницы только въ двухъ городахъ—Нижемъ-Новгородѣ и Саратовѣ—достигаетъ 18—20 милліоновъ пудовъ. Это самые крупные города по мукомольному производству. Во всѣхъ же остальныхъ городахъ размалываютъ значительно меньше: \*

Ростовъ на Дону—13—15,



населенія Области и изъ котораго эти продукты распределяются по другимъ мѣстамъ Области, а также и вывозятся за ея предѣлы.

Здѣсь уместно указать на то обстоятельство, что подобные складочно-распределительные центры, какъ Благовѣщенскъ, гораздо чувствительнѣе и болѣе страдаютъ, если остаются въ сторонѣ отъ торговаго пути, такъ какъ и значеніе его, и развитіе обусловливались до сихъ поръ счастливымъ расположеніемъ, такъ сказать, на перекресткѣ торговыхъ путей, при сліяніи двухъ судоходныхъ рѣкъ Зеи и Амура и тѣмъ, что въ Благовѣщенскѣ должны перегружаться всѣ грузы, идущіе вверхъ, на мелко сидящія суда и обратно.

Постройка Ново-Екатеринославовской вѣтви, не соединенной постояннымъ мостомъ съ городомъ, безъ сомнѣнія вызоветъ къ жизни какой либо другой центръ и этимъ самымъ приведетъ къ упадку городъ Благовѣщенскъ.

Экономическій упадокъ этотъ связанъ будетъ, конечно, для населенія города Благовѣщенска съ огромнымъ убыткомъ, который врядъ-ли выгоденъ для государства и врядъ-ли можетъ быть компенсированъ экономіей, хотя бы и въ нѣсколько милліоновъ, сдѣланной на проведеніи вѣтви, поведшей къ его разоренію.

Думается, что этого не будетъ.

Для города Благовѣщенска необходима желѣзнодорожная станція на правомъ берегу рѣки Зеи, гдѣ расположенъ самый городъ, иначе оживленный и торговый городъ замретъ, и хочется вѣрить, что при выборѣ направленія Благовѣщенской вѣтви будутъ приняты во вниманіе интересы города Благовѣщенска и разсмотрѣны справедливыя желанія Благовѣщенскаго населенія.

Если постройка Благовѣщенской вѣтви по Ново-Екатеринославовскому варианту повлечетъ за собой непоправимое бѣдствіе для торгово-промышленной жизни города Благовѣщенска, то не меньшимъ бѣдствіемъ она явится въ случаѣ войны съ Китаемъ.

Какъ видно изъ доклада Государственной Думѣ комиссіи о путяхъ сообщенія, и представителемъ Военнаго Вѣдомства и комиссіей по государственной оборонѣ высказано то положеніе, что желѣзная дорога должна дать оборонѣ Края постоянный притокъ свѣжихъ силъ и тѣмъ освободить государство отъ необходимости еще въ мирное время затратить громадныя средства на заготовленіе и поддержаніе въ постоянной наличности колоссальныхъ запасовъ всего необходимаго для арміи. Такимъ образомъ, во время войны притокъ свѣжихъ силъ и необходимыхъ запасовъ предполагается направлять съ запада изъ Россіи на востокъ, а между тѣмъ, направленіе Ново-Екатеринославовской вѣтви съ востока на западъ находится въ рѣзкомъ противорѣчій съ высказаннымъ выше положеніемъ.

Самара—12—14,

Рыбинскъ—6—7 и т. д.

Тогда какъ годовая производительность паровыхъ мельницъ города Благовѣщенска достигаетъ 16 милліоновъ пудовъ.



Уже то обстоятельство, что китайцы строятъ желѣзную дорогу отъ Цицикара къ Айгуну \*) и примѣръ Китайской минувшей войны заставляютъ предполагать, что на городъ Благовѣщенскъ будетъ направленъ первый ударъ непріятеля и притомъ наиболѣе сильный. Первымъ послѣдствіемъ этого будетъ невозможность пользоваться рѣкой Амуромъ, какъ средствомъ передвиженія, вторымъ — осада Благовѣщенска.

Бросить Благовѣщенскъ, уступить его безъ боя непріятелю — это заранее проиграть кампанію. Кажется, насколько намъ извѣстно, такого же мнѣнія Военное Вѣдомство.

Дѣло въ томъ, что Благовѣщенскъ представляетъ изъ себя огромный складочный пунктъ провіанта и фуража.

Въ 1905 году въ городъ Благовѣщенскъ прибыло грузовъ:

сверху . . . . .	792 тыс. пудовъ
снизу . . . . .	902 „ „

отправлено грузовъ:

вверхъ . . . . .	341 тыс. пудовъ
внизъ . . . . .	4.320 „ „

Такимъ образомъ, въ 1905 году во время Русско-Японской войны городъ Благовѣщенскъ, отрѣзанный отъ Россіи, отправилъ собственныхъ продуктовъ внизъ по Амуру, на театръ военныхъ дѣйствій, свыше 4 милліоновъ пудовъ.

Громадное развитіе мукомольнаго дѣла въ городѣ Благовѣщенскѣ, на паровыхъ мельницахъ котораго можетъ быть перемолото болѣе 16.000.000 пудовъ зерна, и мѣстные запасы зерновыхъ хлѣбовъ вполне удовлетворяютъ потребностямъ войска. Потеря Благовѣщенска сдѣлаетъ то, что муку придется подвозить изъ Западной Сибири \*\*), а это при обычной загроуженности во время войны желѣзныхъ дорогъ, представить непреодолимыя трудности.

Если бы въ прошлую Русско-Японскую войну мы, отступая, бросили-бы, на примѣръ, Харбинъ, который своими паровыми мельницами питалъ армію, то этимъ самымъ мы *volens-nolens* должны были-бы прекратить войну, такъ какъ для арміи требовалось ежедневно \*\*\*) семь поѣздовъ, груженныхъ исключительно мукою, а этого, конечно, сдѣлать нельзя было бы, такъ какъ желѣзныя дороги и такъ работали полнымъ графикомъ.

Потеря Благовѣщенска угрожаетъ намъ тѣмъ же и поэтому, конечно, такой центръ бросать во время войны не приходится.

\*) Оконечная станція Китайской желѣзной дороги повидимому будетъ расположена противъ города Благовѣщенска на правомъ берегу рѣки Амура.

\*\*) Въ Забайкальѣ не хватаетъ хлѣба для собственнаго населенія и въ Забайкальскую область ввозится ежегодно свыше 5 милліоновъ пудовъ разныхъ зерновыхъ хлѣбовъ.

\*\*\*) На 1.500.000 солдатъ, считая по 3 фунта ежедневно — необходимо 4.500.000 фунтовъ или 112.500 пудовъ муки, что составитъ, считая по 17.000 пудовъ на поѣздъ, около 7-ми поѣздовъ ежедневно.



Защищать же его при Ново-Екатеринославскомъ вариантѣ представить невыполнимую задачу.

Во время войны, при осадѣ Благовѣщенска, прежде всего потребуется эвакуація мирнаго населенія. Затѣмъ, необходимъ будетъ подвозъ войскъ, тяжелой артиллеріи, провіанта, фуража, эвакуація больныхъ и раненыхъ. Все это сдѣлать при существованіи желѣзнодорожной вѣтви на противоположномъ берегу широкой, судоходной Зеи и при помощи парового перевоза подъ выстрѣлами непріятеля будетъ очень затруднительно, а если это совпадетъ съ весеннимъ или осеннимъ ледоходомъ, то и совершенно невозможно.

При такомъ положеніи городъ Благовѣщенскъ придется отдать и отступить. При этомъ отступать придется, конечно, вдоль Ново-Екатеринославской вѣтви, а между тѣмъ, на плоскомъ лѣвомъ берегу устройство военныхъ защитныхъ сооружений (фортовъ) немыслимо, такъ какъ на немъ нѣтъ командующихъ высотъ, какъ на правомъ городскомъ берегу рѣки Зеи. Само собой разумѣется окончная желѣзнодорожная станція будетъ немедленно занята непріателемъ, а наши войска, отступая на востокъ вдоль Ново-Екатеринославской вѣтви, будутъ удаляться, такимъ образомъ, отъ Забайкалья, рискуя каждую минуту быть отрѣзанными отъ Имперіи вслѣдствіе ли взрыва желѣзнодорожного моста на рѣкѣ Зеѣ на магистрали желѣзной дороги, или же вслѣдствіе занятія какой-либо промежуточной станціи непріателемъ на той же магистрали.

Принимая все это во вниманіе, а также и то, что занятіемъ Благовѣщенска непріатель этимъ самымъ прекратитъ совершенно судоходство по рѣкѣ Амуру, будетъ ясно, что сдать Благовѣщенскъ,— а это придется сдѣлать при Ново-Екатеринославскомъ вариантѣ— это значитъ отдать весь Приамурскій край непріателю и отступить.... по крайней мѣрѣ въ Забайкалье, такъ какъ на всемъ протяженіи до самаго Срѣтенска нѣтъ такого пункта, защищая который армія не подвергалась бы опасности одновременнаго удара какъ съ фронта, такъ и съ праваго фланга.

Но оставимъ пока въ сторонѣ интересы города Благовѣщенска. Допустимъ, что не стоитъ затрачивать нѣсколькихъ лишнихъ милліоновъ для того, чтобы соединить этотъ городъ съ желѣзнодорожною сѣтью. Допустимъ, что вмѣсто Благовѣщенска вырастетъ новый центръ на какой либо изъ станцій Амурской желѣзной дороги и пусть упадокъ Благовѣщенска не отразится вредно въ общей экономіи государства.

Есть другая сторона вопроса, которая такъ же ясно показываетъ, что Ново-Екатеринославская вѣтвь совершенно не удовлетворяетъ своему назначенію.

Амурская желѣзная дорога должна быть соединена съ рѣкою Амуромъ. Желѣзная дорога и пароходство должны другъ друга дополнять, а между тѣмъ, при Ново-Екатеринославскомъ вариантѣ Благовѣщенской



вѣтви этого не будетъ. Ново-Екатеринославовская вѣтвь не можетъ выполнить своей роли — служить выходомъ желѣзнодорожной магистрали на рѣку Амуръ, такъ какъ она оканчивается въ 12-ти верстахъ выше впаденія рѣки Зеи въ Амуръ, а пароходы нижняго Амурскаго плеса \*) не могутъ входить въ устье рѣки Зеи по причинѣ существованія въ нижнемъ теченіи Зеи перекатовъ и переносныхъ мелей.

Нечего и думать построить отъ этой станціи вѣтвь къ Амуру и создать новый портъ на рѣкѣ Амурѣ, во-первыхъ, потому, что все это мѣсто заливається во время паводковъ, а во-вторыхъ, придется все строить заново. Перенести всѣ судовыя устройства, уже существующія въ городѣ Благовѣщенскѣ, мастерскія, затоны, мѣста для пароходныхъ стоянокъ, мельницы, заводы и проч. на затопляемый лѣвый берегъ рѣки Зеи если и мыслимо, то это будетъ стоить многихъ десятковъ милліоновъ и, очевидно, что выгоднѣе построить одинъ мостъ черезъ рѣку Зею и воспользоваться уже существующей пристанью на рѣкѣ Амурѣ, чѣмъ строить въ нѣсколькихъ верстахъ ниже по рѣкѣ Амуру новый портъ.

А не строить его нельзя.

Мы уже говорили, что общій грузооборотъ рѣкѣ Амурскаго бассейна въ 1907 году достигъ 25.973.962 пудовъ разныхъ грузовъ и 34.927.878 пудовъ лѣсныхъ строительныхъ и другихъ матеріаловъ.

Изъ этого болѣе чѣмъ 60-ти милліоннаго оборота на долю города Благовѣщенска приходится почти 25 милліоновъ.

Ясно, что съ проведеніемъ Амурской желѣзной дороги грузооборотъ города Благовѣщенска, если онъ будетъ соединенъ съ желѣзной дорогой, или же того пункта, который вырастетъ ниже Благовѣщенска на рѣкѣ Амурѣ, не только не уменьшится, но, можно ожидать, увеличится. Очевидно, что желѣзной дорогѣ даже съ экономической точки зрѣнія необходимо соединиться съ рѣкою Амуромъ.

Да вообще, было-бы странно и думать, что Амурская желѣзная дорога, пройдя почти двѣ тысячи верстъ параллельно главному водному пути съ 60-ти милліоннымъ грузооборотомъ, на всемъ этомъ протяженіи не будетъ соединена подъѣздной вѣтвью съ рѣкой. Это немыслимо ни съ экономической, ни съ стратегической стороны, а между тѣмъ Ново-Екатеринославовская вѣтвь именно въ такое положеніе и ставитъ Амурскую желѣзную дорогу. Она останавливается на берегу рѣки Зеи, куда пароходы не могутъ подойти, а въ случаѣ, если протянется дальше къ берегу Амура, то опять таки не сможетъ исполнить своего назначенія влѣдствіе того, что берегъ здѣсь заливається и чтобы использовать этотъ берегъ придется затратить многіе десятки милліоновъ, погубивъ, совершенно бесполезно, уже существующій большой промышленный и торговый городъ.

\*) Отъ города Благовѣщенска до города Николаевска.



И такъ, Ново-Екатеринославовское направленіе, оканчиваясь на лѣвомъ затопляемсѣ берегу рѣки Зеи противъ города Благовѣщенска имѣетъ только преимущество дешевизны, но за то, во всѣхъ другихъ отношеніяхъ, начинаясь на затопляемой поймѣ и идя къ востоку вмѣсто того, чтобы идти на западъ, не только не удовлетворитъ своему назначенію, но принесетъ неисчислимыя затрудненія и неудобства.

А между тѣмъ, всѣ вышеприведенныя затрудненія и неудобства совершенно устраняются съ проведеніемъ вѣтви къ магистрали по правому берегу рѣки Зеи, по укрытой среди горъ мѣстности—отъ сѣверной границы земель города Благовѣщенска и далѣе по Бочкаревскому ли варианту, по Суражевскому, или Абрашкинскому на соединеніе съ магистралью Амурской желѣзной дороги.

Проходя по укрытой отъ выстрѣловъ съ китайской стороны мѣстности, правобережное направленіе, даже во время возможной бомбардировки города Благовѣщенска, будетъ въ состояніи поддерживать сообщеніе города съ магистралью, служа какъ для военныхъ цѣлей, такъ и для эвакуаціи мирнаго населенія.

Разсматривая три послѣднія направленія, можно сказать, что если они съ стратегической точки зрѣнія вполне удовлетворяютъ своему назначенію, если не считать уязвимымъ мостъ черезъ рѣку Зею на Бочкаревскомъ вариантѣ, чего нѣтъ въ Суражевскомъ и Абрашкинскомъ вариантахъ, то съ экономической точки зрѣнія и для интересовъ города самымъ желательнымъ вариантомъ, конечно, былъ-бы вариантъ Абрашкинскій.

Принимая во вниманіе, что городъ Благовѣщенскъ—единственный торгово-промышленный центръ Амурской области; что въ настоящее время изъ пятимилліоннаго производства всѣхъ промышленныхъ заведеній въ Амурской области—четыре милліона приходится на городъ Благовѣщенскъ; что грузооборотъ Благовѣщенской пристани равняется 25 милліонамъ пудовъ, тогда какъ остальныхъ пристаней Амурской области не болѣе трехъ милліоновъ; далѣе, принимая во вниманіе, что и послѣ постройки Амурской желѣзной дороги, конечно, при непосредственномъ соединеніи ея съ городомъ Благовѣщенскомъ, городъ Благовѣщенскъ останется главнымъ складочно-распредѣлительнымъ пунктомъ для Амурской области; наконецъ, принимая во вниманіе географическое положеніе города Благовѣщенска при слияніи двухъ судоходныхъ рѣкъ Амура и Зеи, а также того, что вслѣдствіе судоходныхъ качествъ рѣки Амура городъ Благовѣщенскъ лежитъ на границѣ двухъ плесовъ: верхняго, по которому могутъ ходить только мелко сидящія суда, и нижняго—съ глубиною перекатовъ болѣе 6 футовъ, а посему въ Благовѣщенскѣ происходитъ перегрузка товаровъ съ глубоко сидящихъ судовъ на мелко сидящія и обратно, можно съ увѣренностью сказать, что грузовое движеніе по Амурской желѣзной дорогѣ по направленію къ городу Благовѣщенску и обратно, будетъ очень значительно и что грузооборотъ желѣзнодорожной станціи города Благовѣщенска будетъ громаденъ по сравненію съ грузооборотомъ промежуточныхъ станцій Амурской желѣзной дороги.



Основываясь на примѣрѣ Забайкальской желѣзной дороги, гдѣ грузооборотъ города Иркутска превышаетъ половину грузооборота всѣхъ промежуточныхъ станцій Забайкальской желѣзной дороги вмѣстѣ взятыхъ, необходимо обратить вниманіе при выборѣ вариантовъ Благовѣщенской вѣтви и на пробѣгъ грузовъ изъ Благовѣщенска въ Россію и обратно. Остановливаясь на этомъ, мы видимъ, что изъ трехъ правобережныхъ вариантовъ пробѣгъ по Бочкаревскому <sup>1)</sup> самый длинный, по Суражевскому — на 10 верстъ короче, что же касается Абрашкинскаго, то онъ даетъ 70 верстъ экономіи въ пробѣгѣ грузовъ сравнительно съ другими вариантами.

Я не берусь подсчитывать тѣ переплаты, которыя придется нести торговлѣ и промышленности отъ пробѣга грузовъ этихъ лишнихъ 70-ти верстъ, но полагаю, что такой лишній пробѣгъ нежелателенъ и Военному Вѣдомству; ужъ не говоря о томъ, что имѣть узловую станцію въ горахъ, совершенно безопасную отъ непріятельскаго захвата, предпочтительнѣе станціи у села Бочкаревки на совершенно плоской Зее-Бурейской равнинѣ.

Что же касается города Благовѣщенска, то Благовѣщенское Городское Управленіе, которое уполномочило меня ходатайствовать о защитѣ его интересовъ, ясно сознавая, что вопросомъ о направленіи вѣтви на городъ Благовѣщенскъ рѣшается вопросъ о жизни или смерти города, готовое пойти на всѣ посильныя для него жертвы, какъ путемъ бесплатнаго отвода изъ городскихъ земель необходимыхъ для желѣзной дороги участковъ, такъ и принятіемъ на себя части надержекъ по проведенію вѣтви въ благопріятномъ для города направленіи, согласится на всякое правобережное направленіе, которое соединитъ городъ Благовѣщенскъ непосредственно съ магистралію Амурской желѣзной дороги.

У насъ пронесся слухъ, что Правительство рѣшило довести Амурскую желѣзную дорогу до рѣки Зеи и на этомъ закончить.

Противъ такого рѣшенія мы считаемъ необходимымъ протестовать. Рѣка Зея не представляетъ собою естественнаго выхода и естественнаго конца Амурской желѣзной дороги.

Кромѣ перекатовъ и другихъ препятствій, зависящихъ отъ конфигураціи береговъ и дна, значительное колебаніе уровня воды въ рѣкѣ Зеѣ, подмываніе береговъ въ связи съ измѣненіемъ скорости теченія, способствуетъ засоренію русла и перенесенію отмелей на новыя мѣста. Вслѣдствіе всего этого пароходство по рѣкѣ Зеѣ неудовлетворительно и закончить Амурскую дорогу у рѣки Зеи — значитъ устроить тупикъ, выхода изъ котораго не будетъ.

Если дѣйствительно правда, что Амурскую желѣзную дорогу не

<sup>1)</sup> И въ этомъ отношеніи Ново-Екатеринославскій вариантъ очень невыгоденъ, такъ какъ онъ даетъ лишняго сравнительно съ Бочкаревскимъ 70 верстъ пробѣга и 150 верстъ сравнительно съ Абрашкинскимъ.



предполагаютъ продолжать до Хабаровска, то въ такомъ случаѣ единственный выходъ изъ этого положенія—это закончить ее въ городѣ Благовѣщенскѣ. Только отъ города Благовѣщенска рѣку Амуръ можно считать вполнѣ судоходной, не боясь мелководья, не боясь перерыва судоходства, какъ это бываетъ на Амурѣ и на Зеѣ выше Благовѣщенска, гдѣ иногда, какъ напримѣръ въ 1905 году, (именно тогда, когда было нужно) судоходство остановилось почти на три мѣсяца, съ мая по сентябрь, вслѣдствіе мелководья.

Этотъ случай былъ въ 1905 году, въ годину Русско-Японской войны, когда предполагалось сплавить по Амуру значительные запасы, необходимые для войскъ.

Кто можетъ сказать, что такая година не повторится и что верхній плесъ рѣки Амура не спутаетъ опять всѣ расчеты.

Агрессивныя стремленія Японіи и начавшееся пробужденіе Китая, слѣдствія котораго ощущаются уже и теперь, угрожаютъ самому существованію нашихъ владѣній на Амурѣ и въ Приморской области и заставляютъ обратить особенное вниманіе на ихъ защиту; необходимость усиленія численности войскъ въ этомъ отдаленномъ Краѣ, сооруженіе укрѣпленій, созданіе сильнаго рѣчного флота, а также другихъ военныхъ мѣропріятій, выступаетъ съ полной очевидностью, но одни эти мѣропріятія, взятые сами по себѣ, несмотря на всю ихъ важность и на затрату огромныхъ средствъ на ихъ осуществленіе, врядъ ли могутъ гарантировать нашу безопасность, если одновременно не будетъ построена Амурская желѣзная дорога.

До послѣдняго времени правый берегъ рѣки Амура и прилежащая къ нему часть Манджуріи представляли пустынную страну—далекую и почти заброшенную окраину Китая, не имѣвшаго къ тому же сколько-нибудь сносной военной организаціи. Въ настоящее время положеніе вещей измѣнилось кореннымъ образомъ. Китайское правительство энергично заселяетъ свои владѣнія вдоль русской границы.

Болѣе мягкій климатъ сопредѣльной съ нами Манджуріи, обиліе пустопорожнихъ полустепныхъ пространствъ съ прекрасной почвой, не требующихъ особеннаго труда для водворенія культуры, густота населенія въ Южной Манджуріи и въ особенности въ Китаѣ, его трудолюбіе и способность къ торговлѣ и земледѣлію, наконецъ, близость самой окраины къ метрополіи, сравнительно съ удаленностью Амурской области отъ Европейской Россіи, и въ особенности, возможность пользоваться для облегченія переселенія нами же построенною Восточно-Китайскою желѣзною дорогою, все это заставляетъ признать, что китайская колонизація находится въ гораздо болѣе благопріятныхъ условіяхъ, чѣмъ русская и грозитъ быстро наводнить пограничныя земли цѣлыми толпами эмигрантовъ, которыя, осѣвъ на мѣстахъ, образуютъ болѣе или менѣе плотную массу враждебнаго намъ населенія. Событія 1900 года съ полной очевидностью показали, какая опасность





грозила намъ со стороны китайцевъ даже при тогдашнихъ обстоятельствахъ, и одно лишь отсутствіе у нихъ военной организаціи спасло городъ Благовѣщенскъ \*) и другія наши поселенія отъ полной гибели. Только быстрая, энергичная колонизація Приамурья и Уссурийскаго края русскимъ элементомъ, въ противовѣсъ грозящему китайскому нашествію, можетъ дѣйствительно закрѣпить за Россіей эти Области съ ихъ неисчислимыми богатствами и дать прочную опору военнымъ силамъ, и потому съ этой колонизаціей необходимо всемѣрно спѣшить.

До сихъ поръ переселеніе за Уралъ велось безъ опредѣленной системы; естественнымъ путемъ оно направлялось, главнымъ образомъ, въ Западную Сибирь, но послѣдней пока ничто не угрожаетъ, тогда какъ на Дальнемъ Востокѣ мы видимъ не то и обстоятельства рѣзко измѣняются къ худшему. Поэтому надо всеми мѣрами стараться направить переселеніе преимущественно въ Приамурскій край, чтобы заселить эти Области въ первую очередь, а для этого необходимо немедленно приступить къ постройкѣ Амурской желѣзной дороги на всемъ ея протяженіи, такъ какъ безъ желѣзной дороги успѣшная колонизація немыслима.



16-го іюня 1906 года фудутунъ Хей-лун-цзянской провинціи генераль Ао-линъ объявилъ слѣдующій указъ. „По русской границѣ есть водяной путь по Хей-лун-цзяну во взаимномъ пользованіи, почва плодородна, богата металлами, лѣсами; жизнь была привольна, но произошло несчастье въ 1900 году. Айгунъ превратился въ груды щебня и черепковъ, деревни—въ кучи земли и пепла. Стало пустынно и безлюдно. Теперь сосѣднее государство повернуло рѣчи на доброе, наступилъ миръ. Я, такой-то, ѣду на мѣсто и устраню все препятствія, а вы, жители, возвращайтесь и *безъ промедленія приступайте къ сооруженію торговыхъ пристаней на Амуръ и иностранныхъ магазиновъ*. Все это быстрымъ потокомъ достигнетъ въ 3—5 лѣтъ благоденствія и процвѣтанія и высоко подниметъ голову. *Не спрашивая раньше желаній самого народа, дѣйствуя согласно принятому высшими властями направленію*, издамъ я этотъ приказъ“.

И, дѣйствительно, китайцы поднимаютъ голову и перестаютъ съ нами церемониться. Такъ они объявили, что мы должны очистить на правомъ берегу Амура земли или платить подати; существующія постройки снести и впредь не возводить, лѣса безъ разрѣшенія китайскаго правительства не рубить.

До сего времени на Амурѣ былъ видѣнъ только русскій флагъ;

\*) Войска наши въ 1900 году не могли придти на помощь Благовѣщенску, который китайцы безпрепятственно разстрѣливали въ теченіе почти трехъ недѣль, и должны были сидѣть въ Срѣтенскѣ изъ-за мелководья. Трудно сказать, чѣмъ кончилось бы все дѣло если-бы наконецъ не пошелъ дождь и имъ не представилась бы возможность спуститься на пароходахъ, а также если бы одному изъ пароходовъ, доставившему изъ Хабаровска въ Благовѣщенскъ патроны и снаряды, не удалось пробиться мимо Айгуна, несмотря на усиленную стрѣльбу китайцевъ.



въ нынѣшнемъ году появился и китайскій. Это совершенно измѣняетъ положеніе дѣлъ и даетъ возможность японцамъ подъ китайскимъ флагомъ изучить Амуръ. Въ настоящее время нѣкоторыя китайскія фирмы предлагаютъ русскимъ Благовѣщенскимъ пароходовладѣльцамъ купить ихъ пароходы и можетъ случиться, что вся частная Амурская флотилія очутится въ китайскихъ рукахъ.

Китайцы несомнѣнно вооружаются. О маневрахъ 1905 и 1906 г.г. въ Сѣверной Манджуріи при участіи войскъ всѣхъ родовъ оружія, обученныхъ по европейски, иностранные военные агенты даютъ очень хорошіе отзывы. Въ ближайшемъ будущемъ предположено увеличить въ Сѣверной Манджуріи число войскъ до 16-ти дивизій, т. е. до 270.000 человѣкъ вооруженныхъ и обученныхъ по европейскому образцу. Развивая свои военныя силы, китайцы уже не стѣсняются теперь съ нами; такъ нынче лѣтомъ генераль Ма потребовалъ удаленія нашего артиллерійскаго полигона изъ Цицикара въ черту отчужденія Китайской Восточной желѣзной дороги.

Въ концѣ прошлаго года произошелъ конфликтъ съ Китайскимъ Правительствомъ Управленія Восточно-Китайской желѣзной дороги, еще не рѣшенный до-нынѣ, изъ-за уплаты различныхъ торговыхъ налоговъ китайцами, проживающими въ городѣ Харбинѣ и на полосѣ отчужденія Восточно-Китайской желѣзной дороги. До сихъ поръ налоги эти, идущіе на благоустройство этихъ же самыхъ поселковъ и города Харбина, исправно уплачивались китайцами, въ этомъ же году Китайское Правительство приказало эти налоги уплачивать въ Китайское Казначейство; такимъ образомъ, вопреки договорамъ отмѣнило въ полосѣ отчужденія Восточно-Китайской желѣзной дороги юрисдикцію русскихъ властей.

Въ этомъ же году Китай ввелъ таможи на станціяхъ Манджурія и Пограничная и, такимъ образомъ, всѣ воинскіе грузы, составляющіе предметы снабженія и вооруженія войскъ, судовъ и крѣпостей, идущіе изъ Россіи по Восточно-Китайской желѣзной дорогѣ для Владивостока и нашего Тихо-океанскаго флота, будутъ подвергаться чужому китайскому контролю.

При обсужденіи настоящаго политическаго положенія и предвидѣніи будущихъ обстоятельствъ мы должны сообразоваться съ существующими политическими условіями и соглашениями. Политическія соглашения заключаются въ извѣстный моментъ и служатъ для обезпеченія взаимныхъ интересовъ, а потому имѣютъ значеніе и силу лишь до той поры, пока выгодны и нужны каждой изъ сторонъ.

Настоящая наша политическая конъюнктура основана на соглашенияхъ съ Англіей и Японіей.

Однако, закончивъ удачно для себя войну, Японія продолжаетъ вооружаться; сильный флотъ ея еще усилился исправленными и поднятыми нашими судами, а кромѣ того пополняется вновь строящимися



судами. Что Японіи, какъ островному государству, флотъ нуженъ—это не подлежитъ сомнѣнію; но одновременно съ этимъ Японія увеличиваетъ и свою сухопутную армію съ одного до полутора милліона штыковъ. Это уже не для защиты своей территоріи; для подобной цѣли такая армія не нужна. Значитъ Японія имѣетъ въ виду и агрессивныя цѣли. Не будетъ ошибкой предположить, что Японія готовится къ новой войнѣ съ нами, ожидая для этого подходящаго момента, чтобы окончательно оттѣснить насъ отъ Великаго Океана.

Я не сгущаю красокъ, не преувеличиваю опасности. Край беззащитенъ; опасность потерять его велика.

На Дальнемъ Востокѣ сильнѣе бѣненіе пульса, сильнѣе чувствуется опасность; здѣсь же, въ Петербургѣ, это положеніе едва сознается.

Передъ 1900 годомъ мы предупреждали объ опасности, намъ не вѣрили, ссылаясь на двухсотлѣтнія добрососѣдскія отношенія съ Китаемъ. Передъ Русско-Японской войной всѣ мы, жители Дальняго Востока, видѣли и указывали на надвигающуюся войну, намъ опять не повѣрили; теперь опять намъ не вѣрятъ. А между тѣмъ надъ нашей родиной нависъ ударъ и этотъ ударъ, который можетъ быть намъ нанесенъ на Востокѣ, такъ же ужасенъ для Россіи, какъ и ударъ, нанесенный съ другого конца—съ Запада.

Потерять Приамурскій край—это ужасъ!

Это вопросъ не только окраины, а вопросъ существованія Россіи, какъ Имперіи. Не возвращаться же намъ къ границамъ Московскаго государства?

А между тѣмъ, мы не торопимся принять намѣченные уже мѣры къ предотвращенію этого удара, изъ которыхъ самая главная — постройка Амурской желѣзной дороги, и теряемъ драгоцѣнное время.

Долго Приамурскій край оставался безъ вниманія и если хотя и медленно прогрессировалъ, то обязанъ этимъ почти исключительно самому себѣ. Всякій, кому случалось пробывать въ немъ нѣкоторое время, знаетъ, при какихъ трудныхъ условіяхъ приходится тамъ жить и работать благодаря полному бездорожью, таѣжному характеру страны, малочисленности населенія и отсутствію промышленныхъ силъ, слѣдствіемъ чего является необходимость получать предметы потребленія надалека и по весьма дорогой цѣнѣ.

Между тѣмъ быстрое развитіе рассматриваемой страны составляетъ теперь для Россіи жизненный вопросъ. Хорошо еще, если въ нашемъ распоряженіи остается какой-нибудь десятокъ лѣтъ для болѣе или менѣе спокойной работы, чтобы хоть отчасти наверстать потерянное время и оградиться тамъ отъ непріятельскаго захвата. Но это уже послѣдняя отерочка и если мы не воспользуемся и ею, то рано или поздно утратимъ и Уссурійскій край и все Приамурье, а съ нимъ и ключъ къ Восточной Сибири отъ Байкала до Чукотскаго Носа; о послѣдствіяхъ же этого не стоитъ и говорить.



Четыре года прошло со времени несчастной для насъ войны. Грянулъ громъ и мы заторопились. Еще не окончилась эвакуація войскъ изъ Манджуріи, а къ намъ въ Благовѣщенскъ въ 1906 году уже пріѣхали инженеры для производства изысканій Амурской желѣзной дороги.

Наступилъ 1909 годъ, но дѣло съ тѣхъ поръ не подвинулось ни на шагъ.

Намъ, жителямъ города Благовѣщенска, пережившимъ ужасный 1900 годъ, когда отрѣзанные отъ всего міра, безъ войска, безъ запасовъ и даже безъ надежды на помощь, такъ какъ не было данныхъ предполагать, что мелководье скоро прекратится, мы подвергались трехъ-недѣльному бомбардированію съ Китайскаго берега Амура и каждую минуту ожидали перехода китайскихъ войскъ черезъ Амуръ\*), такая медлительность особенно ужасна. Крайняя необходимость поспѣшить съ постройкой Амурской желѣзной дороги для насъ не только вопросъ экономическій, но вопросъ безопасности имущественной и даже личной.

Почему-бы намъ не взять примѣра хотя-бы съ японцевъ, которые уже провели прекрасные пути сообщенія и такъ много сдѣлали въ столь недавно уступленной нами южной части Сахалина. Отложимъ въ сторону преступное равнодушіе и, несмотря на тяжелыя экономическія времена, позаботимся, наконецъ, о драгоцѣнномъ краѣ, которому грозитъ та же печальная участь и который является форпостомъ и оплотомъ Россіи въ Восточной Сибири.

Приступимъ же энергично къ постройкѣ Амурской желѣзной дороги, не теряя ни одного дня, ни одного часа. Желѣзная дорога привезетъ въ Край сотни тысячъ переселенцевъ, которые грудью станутъ на защиту Окраины, а не хватитъ силы—та же желѣзная дорога переброситъ къ намъ полки изъ Россіи; а до тѣхъ поръ, безъ желѣзной дороги, край беззащитенъ—его можно забрать голыми руками.

Что такое представляетъ изъ себя нашъ Дальній Востокъ?

Отвѣтъ короткій: нашъ золотой фондъ въ буквальномъ и переносномъ смыслѣ слова. Золото тамъ находится повсюду. При всей неорганизованности у насъ золотопромышленнаго дѣла, золота добывается тамъ ежегодно до 700 пудовъ только изъ розсыпей; жильное золото даже и не разрабатывается, запасы его громадны. Можно смѣло утверждать, что это богатѣйшее въ мірѣ мѣсторожденіе золота. Кромѣ этого имѣются руды серебро-свинцовыя, оловянные, цинковыя, желѣзныя, мѣдныя. Всѣ эти богатства ждутъ предприимчивыхъ людей и привлекаютъ вождельнія иностранцевъ.

Уже если ньюфандлендскіе рыбные промыслы и трансваальскія рудныя богатства вызывали войны для ихъ захвата, то ясно, какая опасность грозитъ нашему Дальнему Востоку столь богатому и металлами, и рыбой, и лѣсами, и пушниной, и въ то же время беззащитному.

---

\*) А мы отлично знали, что китайцы въ плѣнъ не берутъ ни военныхъ, ни мирныхъ жителей.



Не надо забывать, что мы имѣемъ дѣло съ энергичнымъ и дальновиднымъ врагомъ, не теряющимъ времени напрасно.

Неужели же мы будемъ медлить, неужели опять напрасно потеряемъ время и будемъ не готовы? Развѣ удѣлъ нашъ однѣ роковыя ошибки и неужели намъ мало одной несчастной войны и одного позорнаго Портсмутскаго договора.?

Городской Голова  
города Благовѣщенска *И. Прищепенко.*

15 марта 1909 года.





# Средно-Амурская ж. д. съ вѣтвями къ г. Благовѣщенску.

Масштабъ 1"=40 верст.

